

İstanbul Üniversitesi

Açık ve Uzaktan Eğitim Fakültesi



Havacılık Güvenliği
DOÇ. DR. EBRU DEMİRCİ; UZM. TURGAY ŞAHAN
DR. ÖĞR. ÜYESİ EBRU DEMİRCİ

İÇİNDEKİLER

- 1. HAVACILIK GÜVENLİĞİNE GİRİŞ**
- 2. ULUSLARARASI VE ULUSAL ORGANİZASYONLAR**
- 3. MİLLİ SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK PROGRAMI**
- 4. HAVALİMANI GÜVENLİK ÖNLEMLERİ**
- 5. GÜVENLİK SİSTEM VE CİHAZLARI**
- 6. YOLCU VE PERSONELİN ARANMASI**
- 7. ACİL DURUM PLANLAMASI VE KRİZ YÖNETİMİ**
- 8. RİSK YÖNETİMİ VE SİBER GÜVENLİK**

1. HAVACILIK GÜVENLİĞİNE GİRİŞ

Giriş

Havacılık güvenliği, havacılık sisteminin başta yolcular olmak üzere bazı paydaşları tarafından zorlayıcı, bireyleri sıkıntıya sokan bir hizmet olarak algılanmaktadır. Ancak daha geniş bir perspektiften bakıldığında havacılık güvenliği, yolcuların konforlu, emniyetli ve zamanında seyahatlerini amaçlayan bir hizmet olma özelliği taşımaktadır. Dolayısıyla havacılık güvenliğinin sağlanması amacıyla yürütülen faaliyetler (hayata geçirilen çeşitli güvenlik uygulamaları, yasal prosedürlerin işletilmesi ya da kısıtlamalar), havacılık hizmetlerinin etkinliğini artırmaya yönelik çabalar bütünüdür vazgeçilmez bileşenlerini oluşturmaktadır. Havacılık sektörü gelişmeye başladığı dönemlerden itibaren yasadışı eylemler ile karşı karşıya kalmıştır. Ulusal ve Uluslararası önlemlerin alınması gerekliliği de bu yasa dışı eylemlerden sonra anlaşılmıştır.

1.1 Havacılık Güvenliğine Genel Bakış

Yaşanan teknolojik gelişmeler, buna bağlı olarak gelişen ticari faaliyet tüm dünyada bir globalleşme sürecini başlatmıştır. Dünya küçülmüş, vakit çok önemli hale gelmiştir. Bu durum insan yaşamında sürat faktörünü ön plana çıkarmıştır. Dolayısıyla insanlar getirdiği sürat avantajından dolayı hava taşımacılığını tercih etmeye başlamışlardır.

Dünya üzerinde önemli bir ticari sektör olan turizm %90'lara varan oranlarda havayolu ile yapılmaktadır. Konforun ve hızın avantajlarını kullanmak isteyen turizm, ancak güvenli bölgelerde yapılmaktadır. Hiçbir turist az da olsa hayatı tehlikenin olduğu bölgeye gitmemektedir.

Havalimanları hem bir ticari alan, hem de ülkenin tanıtım faaliyetlerinin başlangıç ve bitiş noktası olması nedeniyle öncelikle korunması gereken hassas tesislerdir. Bu tesislerin güvenliğinde oluşabilecek herhangi bir zafiyet, ülke güvenliği, ülke ekonomisi, ülke turizmi gibi birçok alanda olumsuzluklara neden olabilecektir. Bu nedenlerle havacılık güvenliği ulusal ve uluslararası anlamda büyük önem taşır.

Havacılık güvenliği havaalanları ve uçaklarda daha sıkı güvenlik önlemlerinin uygulanması terörist tehditleri ortadan kaldırmak ve daha emniyetli bir uçuş sağlamak amacıyla benimsenmiştir. Özellikle 11 Eylül 2001[1] terör saldırılarından sonra havacılık güvenliği siyasi gündemde yerini almıştır. Hâlbuki bundan önce, Avrupa Birliği'ne (AB) üye ülkeler havada güvenlik konusunda kendi kurallarını uyguluyorlardı. 2002'de kabul edilen ortak kurallar: Havaalanlarının ve uçakların kimi güvenlik açısından hassas bölümlerine giriş, yolcu görüntüleme ve bagaj, kargo ve posta kontrolü, personelin izlenmesi ve eğitimi ile silahların ve uçuş sırasında veya havaalanlarında yasaklı diğer malzemelerin tasnifidir.

Eylül 2005'te Avrupa Komisyonu 2002 yılında kabul edilen bu kurallardan yolcu ve bagaj görüntüleme, uçak güvenlik kontrolleri ile personelin işe alınması ve eğitimi gibi bazılarında değişiklik yapılması teklifinde bulundu. Komisyon ayrıca AB mevzuatında bir ilke imza atarak uçuş sırasında güvenlik tedbirleri getirilmesini istedi. Aralarında pilot kabinlerine giriş hakkı ile kimi asi yolcuların zaptından sorumlu uçuş polisleri görevlendirilmesinin yer aldığı yeni kurallar Mart 2008'de onaylanmıştır.

Mevzuattaki bu gelişmelere paralel olarak, AB keza yeni bir dizi geçici tedbirleri de kabul etti. 2006 yazında İngiltere'den ABD'ye yapılan bir uçuş sırasında teröristler tarafından sıvı patlayıcı aktarımı planının ortaya çıkarılmasıyla birlikte AB genelinde tedbirler söz konusu oldu. Kasım 2006'da onaylanan bu kurallar arasında uçuş sırasında yolcuların taşıyabileceği sıvı miktarına sınırlama getirilmesi yer alıyordu.

11 Eylül saldırıları keza AB için ABD ile yeni bir ikili anlaşma imzalanmasını gerekli hale getirdi. Bu anlaşma ile aranan, yolculara ait bilgilerin Amerikan güvenlik hizmetlerine aktarılmasını talebeden Amerikan terörle mücadele önlemlerine Avrupalıların uymasıydı. Ancak Mayıs 2004'te imzalanan anlaşma Avrupa Adalet Mahkemesince Mayıs 2006'da meşru olmadığı gerekçesiyle reddedildi. Haziran 2007'de imzalanan bir başka anlaşmaya göre ise Avrupalı yolcuların özel bilgilerinin yeterince korunmadığı yönündeki eleştirilere hedef oldu.

Havacılık güvenlik tedbirlerinin Avrupa düzeyinde uyumlu hale getirilmesi tüm AB ülkelerinde aynı uygulama ve standartlarının yürürlüğe konulmasıyla büyük ölçüde kolaylaştırıldı. Bu çerçevede ayrıca tüm ülkelerde asgari düzeyde güvenlik tedbirlerinin alınması sağlandı. Ancak üye ülkeler istedikleri takdirde daha katı tedbirler almakta serbest bırakılırken bu konuda takip edilmesi gereken kıstaslar arasında ayrımcılık gözetmeksizin tedbirlerin uygulanması, riskle orantılı önlemler alınması ve sorunla ilişkili olacak şekilde güvenlik önlemlerinin uygulamaya konulmasına yer verildi. Bu şekilde güvenlik tehditleri artarken bir taraftan da büyük ölçekli geçici güvenlik tedbirleri hem ulusal hem de birlik düzeyinde alınmaya başlandı.

Örneğin, Kasım 2006'da aynı yılın Ağustos ayında Londra Heathrow havaalanındaki bir uçağa sıvı patlayıcı yerleştirmek isteyen bir terör zanlısının yakalanmasıyla birlikte AB uçuş sırasında sıvı taşınmasına ilişkin yeni sınırlamalar getirdi. Yeni kurallar ışığında, Avrupalı yolcular yanlarında ancak 100ml.'den daha az miktarda sıvıyı şeffaf, plastik ağzı kapanabilir kutu veya paketlerde taşıyabilecekler ve bu kutuların güvenlik kuvvetlerinde kontrolden geçirilmeleri zorunlu hale getirildi.

Nitekim ülkemiz birçok havalimanı dış hatlar terminalinde de bu uygulama 2009 tarihinden itibaren kademeli olarak uygulamaya başlanılmış ve uygulama halen devam etmektedir.

Özellikle 11 Eylül saldırılarından sonra havacılığı hedef alan terör faaliyetlerinin daha çok hasar ve ses getirdiği, gelişen teknolojiler ve küreselleşen dünya ile teröre ülkelerin çok uzak noktalardan hedef duruma gelmesi ülkeleri uluslararası işbirliği ve tedbirler almaya mecbur etmiştir.



Uluslararası sivil havacılık güvenliğinin ana hedefi, uluslararası sivil havacılığa hizmet eden bir havalimanında bulunan yolcu, mürettebat, yer personeli ve genel halk ile havalimanı bina ve tesislerinin, gerek yerde gerekse havada teşebbüs olunacak yasadışı müdahale maksatlı fiil ve eylemlere karşı korunması ve emniyetinin gözetilmesinin temin edilmesidir. Bu hedef, uluslararası ve ulusal, havalimanı düzeyinde alınacak önlemlerin uygun şekilde bir araya getirilerek uygulamaya konması ile muhtelif insan ve malzeme kaynaklarının seferber edilmesi suretiyle gerçekleştirilir. Bir güvenlik politikasının uygulanması sayılan düzeylerin her birisinde güvenlik programlarına bağlıdır.

Sivil havacılığın yasa dışı müdahale eylemlerine karşı korunması ile ilgili tüm hususlarda yolcu, mürettebat, yer personeli ve genel kamunun korunması ana hedef olduğundan, Devletler, yasa dışı müdahale fiiline maruz kalmış bir uçağın yolcu ve mürettebatının emniyeti için, seyahat sürdürülebilinceye kadar gerekli önlemleri almak zorundadırlar.

1.2 Havacılık Güvenliği Neden Gereklidir?

Havacılık güvenliğine yönelik tehditler; terör ve suç başlıkları altında kapsamlı bir şekilde kategorize edilebilmektedir. Tarih göstermiştir ki, havacılık endüstrisi, çok sayıda uçak kaçırma olayına, hava alanlarına ve havacılıkla ilgili diğer tesislere yönelik saldırılara, bombalı saldırılara ve daha yakın geçmişte de hava taşıtlarının kitle imha silahları olarak kullanılmasına sahne olmuştur.

Havacılık endüstrisinde karşılaşılan tehditleri öğrenebilmemiz için, bu endüstrinin neden terörist ve suçlular için gözde bir hedef olduğunu ve olmaya devam edeceğini anlamamız gerekmektedir.

Yerel, ulusal ve uluslararası sivil havacılık; insanların ve malların dünya genelinde taşınması ile ilgili çok uluslu bir sektörün temelini oluşturmaktadır. İnsanları kısa sürede, uzun mesafelere çok makul fiyatlarla taşımakta olan geniş gövdeli hava taşıtları, seyahat etmeyi oldukça kolaylaştırmış durumdadır. İhracat/ithalat kalemlerinin tam zamanında ve hızlı bir şekilde teslim edilmesine imkan veren kargo kapasitesi, havayolu taşımacılığını, uluslararası ticaret için cazip konuma getirmiştir.

Sivil havacılığın en belirgin özellikleri şunlardır:

- Hızlı teknolojik ve mühendislik gelişimi;
- Hızlı büyüme;
- Tüm mal ve hizmetlerin giderek artan bir oranda ticarileşmesi;
- İnsanlar ile teknoloji arasındaki karşılıklı bağımlılık;
- Uluslararası güvenlik piyasasına duyarlı gelişimi;
- Hava ve yerdeki tesislerin sivil, askeri ve genel havacılık tarafından ortak kullanımı; ve
- Havayolu ulaşımının giderek artan oranda ekonomik olması.

Havacılığın Diğer ulaşım araçlarına göre avantajları

- a) Teknolojik gelişmeler
- b) Hız
- c) Konfor
- d) Emniyet.....



Bu nedenlerle Sivil Havacılık 1960'lı yıllardan bu yana teröristlerce hedef alınmaktadır.

Havacılık sektörü, uluslararası seyahatler için en popüler ulaşım modeli olması nedeniyle oldukça dikkat çekmektedir. Tatil için seyahate çıkanlardan, iş adamlarına, devlet görevlilerinden, yüksek rütbelilere kadar herkesin seyahat etmeye ihtiyacı vardır. Bununla birlikte, sivil havacılık, teröristlerin ve suçluların da ilgisini çekmektedir.

Sektör sürekli olarak büyümekte ve kendisini sürekli geliştirmektedir. Sivil havacılık sektörünü teröristler için daha cazip hale getiren gelişmelerden bazıları şunlardır:

- ◆ Küresel ticaretle büyüyen ekonomiler nedeniyle daha fazla varış noktasının olması
- ◆ Havayolu ile seyahat daha ekonomik hale geldikçe daha fazla yolcu seyahat etmektedir (1.6 milyar)
- ◆ Havayolu taşımacılığına artan talep ve aynı zamanda rekabetçi ihtiyaçlar nedeniyle, özellikle düşük fiyatlı havayolları olmak üzere daha fazla havayolu şirketi kurulmaktadır
- ◆ Artan hava trafiğine ve 'aktarma' kavramına hizmet vermek amacıyla daha fazla havaalanı inşa edilmektedir.
- ◆ Daha büyük hava taşıtları (A380) hem yakıt verimliliği hem de çevresel ihtiyaçlar nedeniyle üretime sokulmaktadır
- ◆ Daha fazla hava kargosu taşınmakta; ve
- ◆ Hava taşıtlarının saldırı araçları olarak kullanılmasının, 11 Eylül saldırısının da deneyimlendiği gibi daha etkili olduğu görülmüştür.

Tüm bu etkenler, sektörün saldırıya açık bir hale gelmesine yol açmıştır. Sektöre yönelik tehditler çok farklı suçlulardan gelmektedir. Bu suçlulardan bazıları en "beklenmedik" olayların içinde yer alabilmektedir. Teröristler için daha cazip bir hedef haline gelmesi nedeniyle, her geçen gün havacılık sektörüne yapılacak saldırının riski büyümekte ve çok daha tehlikeli bir hal almaktadır.

1.3 Terörizm

1.3.1. Terör Kavramı

Terör: sözlük anlamıyla "korkutma, yıldırma ve tedhiş" anlamına gelir. Bir eylem biçimi, şiddetin tatbiki olarak tanımlanır.

Terörizm: Savaşın doktrini terörü ortaya çıkaran ve sistemleştiren politik bir olgudur. Terörün Unsurları şunlardır:

- ◆ İdeoloji
- ◆ Hedef
- ◆ Örgüt
- ◆ Şiddet

1.3.2. Tehdit Türleri

Sivil havacılık sektörüne yönelik tehditler, doğrudan ve dolaylı olmak üzere iki ana kategoride toplanmaktadır.

Doğrudan Tehditler

Özel olarak sivil havacılığı hedef alan tehditlerdir.

Doğrudan tehditler arasında;

- Bomba/El Yapımı Patlayıcı Cihaz (IED) – Bomba tehdidi/hava taşıtında terminalde ya da diğer havaalanı tesislerinde IED.
- Kaçırma – Yerde ya da havada iken bir hava taşıtının kontrolünü ele geçirmek amacıyla gerçekleşen tehditler.
- Rehin Alma – Terminalde ya da diğer havaalanı binalarında rehine alma tehditleri. Böyle bir tehdit, gerçekleştirildiğinde, havaalanı tesislerinde ciddi karışıklıklara yol açabilmektedir.
- Silahlı Saldırlar – Bir birey ya da grup tarafından bir havaalanına ya da başka bir tesise yönelik silahlı saldırı tehdidi.
- Sabotaj – Havacılık tesislerine ve ekipmanlarına kasıtlı olarak ve kötü niyetle zarar verilmesi tehdidi. Bombalar/IEDler kullanılabilmektedir.
- Para Sızdırma – Havacılık endüstrisi örgütlerine, mali çıkar amacıyla, bunların havacılık varlıklarına saldırı tehdidinde bulunarak gözdağı verme.
- Şiddet İçeren Protesto – Şiddet eylemleri düzenlemek ve/veya bir havacılık operasyonlarını kesintiye uğratmak amacıyla, siyasi ya da özel çıkar gruplarınca yapılan protesto tehditleri.
- Güvenlik İhlalleri – Havaalanlarının güvenlik kısıtlaması bulunan alanlarına erişmek ve hava araçlarına silah yerleştirmek ya da hava araçlarının cihazlarına sabotaj düzenlemek maksadıyla, güvenlik önlemlerini ihlal etme ya da tehlikeye atma tehdidi.
- Kavgacı Eylemler – Sivil kargaşanın bulunduğu ülkelere ya da bu ülkeler üzerinden yürütülen faaliyetler nedeniyle bir hava aracına yönelik tehditler. Bu tehditler karadan havaya ya da havadan karaya olabilmekte, uçuş halindeki uçağa doğrudan ateş açma ya da uçak yerde iken silahlı saldırı şeklinde gerçekleşebilmektedir.
- Füze Saldırıları – Alçaktan uçan, örneğin bir havaalanına yaklaşmakta olan ya da alandan ayrılmakta olan hava araçlarına karşı, omuzdan atışlanan karadan havaya füzelerle gerçekleştirilen saldırı tehditleri.
- İntihar Saldırıları – Havacılık tesislerine ya da mallarına karşı intihar bombacıları tarafından düzenlenen saldırılar,

Gibi eylemler yer almaktadır.

Dolaylı Tehditler

Genel olarak havacılığı tehdit etme amacıyla planlanmamasına rağmen yasadışı olan eylemlerin sonuçları olarak tanımlanabilir.

Şunları içermektedir:

- ◆ İlaç, flora ve fauna kaçakçılığı;
- ◆ Kaçakçılık (örneğin: Para ya da külçe altın);
- ◆ Uçuş sırasında şiddet (örneğin: Bir kişi ya da grup tarafından başka bir yolcu ya da mürettebata saldırı); ve
- ◆ İşyerinde şiddet.

1.3.3. Tehdit Kaynakları

Sivil havacılığa yönelik tehditler çok farklı kaynaklardan gelebilmektedir. Şunları içermektedir:

- ◆ Teröristler
- ◆ Suçlular
- ◆ Zihinsel rahatsızlığı bulunanlar
- ◆ Çalışanlar (hoşnutsuz olanlar ya da suça meyilli olanlar)
- ◆ Mülteciler; ve
- ◆ Diğer devletler

Bu liste sürekli değişiklik göstermektedir. Yakın zaman önce, istihbarat örgütleri “**kendin-yap teröristleri**” olarak adlandırılan yeni bir oluşum tespit etmişlerdir Kendin Yap Teröristleri, din veya etkilendiği başka bir aşırı görüş nedeniyle kendi kendine terörist olmaya karar vermektedir. Bu kişilerin herhangi bir örgütle bağlantısı da bulunmamaktadır.

Aynı zamanda El Kaide gibi terör örgütleri ile işbirliği içinde olan ve o örgüt adına terörist faaliyetler düzenlemek amacıyla tek taraflı olarak hareket eden gruplar da bulunmaktadır. Böyle grupların geçmişte herhangi bir suç kaydı bulunmayan ya da geçmişinde böyle eylemlere bulaşmamış olan üyeleri de bulunabilmektedir.

1.3.4. Terörist Saldırılarının Gerekçeleri

Terörist gruplar için çok sayıda gerekçe bulunmaktadır.

Bunlardan en yaygın olan bazıları şunlardır:

- ◆ Davalarının tanıtımını yapmak,
- ◆ Siyasi tutuklarının ya da diğer teröristlerin serbest bırakılmalarını sağlamak,
- ◆ Hükümet ya da uluslararası politikaları değiştirmek,
- ◆ Kendi davalarına karşı çıkan yetkili kişileri düşürmek ya da itibarlarına zarar vermek,
- ◆ Suikast amacıyla bireyleri hedef almak,
- ◆ Halkı korkuya sevk etmek ve normal yaşantıyı kargaşaya uğratmak; ve
- ◆ Tehdit ya da şantaj yolu ile para elde etmek.

1.3.5. Terörist Saldırılarının Yöntemleri

Teröristler tarafından sivil havacılığa karşı kullanılan yöntemlerden bazıları şöyledir:

Uçak Kaçırma - Cephanenin ya da silahların hava aracına kaçak olarak sokulmasını ve hava taşıtına zorla el konularak rehinel alınmasını içeren tekniklerdir.

Sabotaj - Bu durum patlayıcıların ya da, yangın çıkartıcı maddelerin (ya da her ikisinin kombinasyonu) uçakta ya da havaalanındaki stratejik tesislerde kullanılmasını içermektedir.

Mandaps - Aynı zamanda Taşınabilir Hava Savunma Sistemleri olarak da bilinen sistemlerin uçuş esnasında ya da yerde iken uçağa karşı kullanılmasıdır. MANDAPS sivil havacılığa karşı yeni ortaya çıkan tehditlerden biri olarak kabul edilmektedir.

İntihar Bombacısı - Bu durum araç içinde ya da kişinin üzerinde taşıdığı patlayıcıları infilak ettirmesini içermektedir.

Ordu Tarzı Saldırıları - Bu saldırılar bir havaalanı tesisine karşı otomatik silahlara ve patlayıcılara sahip terörist grup tarafından gerçekleştirilebilmektedir.

Hava Taşıtı - Amerika Birleşik Devletleri'ndeki gerçekleşmiş olan çirkin 11/9 olayı, bir hava aracının kaçırılarak stratejik hedeflere onları yok etmek maksadıyla kasıtlı olarak çarptırılmasından oluşan yeni bir yöntem ortaya çıkarmıştır.

CBRN - Bu kısaltma Kimyasal, Biyolojik, Radyolojik ve Nükleer silah sistemleri anlamına gelmektedir. Teröristlerin bu türden cihazları elde etmeye çalıştığı anlaşılmıştır. Eğer başarılı olurlarsa, bu durum tehdit koşullarını büyük ölçüde değiştirecektir.

Siber Terörizm - Bu durum bir kuruluşun iletişimini ve bilgisayar ağlarını kasıtlı olarak felce uğratmayı içeren yüksek teknolojik biçimde yeni bir savaş halidir.

1.4.Havaalanlarının Önemi

İkinci Dünya Savaşı sonrasında dünyada çok hızlı bir şekilde büyüyen sivil havacılık faaliyetleri ülke tanıtımına olan katkıları, ülkelerin aynı zamanda bir sınır kapısı konumunda yer almaları nedeniyle yasal ve yasadışı faaliyetlerin kesiştiği bir noktadadır. Bu durum aynı zamanda terörist grupları tarafından havacılık tesislerini ve uçakları önemli bir hedef olarak görmelerine neden olmaktadır. Tüm bu faaliyetlerin kesişmesi sonucu hava alanlarında korunma ihtiyacı ortaya çıkmıştır.

Bu korunma ihtiyacı uluslararası sözleşmelerle de havacılık sektörünün vazgeçilmez bir parçası olmuştur.

Örneğin havacılık sektöründeki yolcu ve kargo trafiğine baktığınızda;

- 1945'te 9 milyon yolcu

- 2007'De 2.260 milyar yolcu (Sadece Tarifeli seferler)

- 2007’de 41 milyon ton yük
- 27.7 milyon iş
- 900 Tarifeli havayolu şirketi
- 21.943 Ticari uçak

Kaynak: <http://www.icao.org>

Bu rakamlar her geçen gün daha da artmaktadır.

1.5. Havacılığa Yönelik Tehditler

Sivil havacılığa yönelik yasadışı girişimler Bireysel ve Organize Girişimler olarak ikiye ayrılmaktadır.

Bireysel Girişimler: Kişisel menfaat sağlamaya yönelik fidye almak, iltica etmek veya propaganda yapmak amaçlı olup genelde can ve mal kaybı olmadan sona erdirilebilir girişimlerdir.

Organize Girişimler: Terörizm ve diğer organize yasa dışı gruplar tarafından gerçekleştirilen girişimler olup havacılık güvenliği üzerinde en yoğun tehdit kaynağı olarak karşımıza çıkmaktadır.

Teröristlerin, elde ettikleri başarı, çok sayıda etmene bağlıdır. Bunlardan en önemlisi havacılık güvenliğini tehdit eden olası saldırı tehditlerinin potansiyel etkilerini azaltmak için proaktif olma şansının bulunmayışdır. Bunun temel nedeni, teröristlerin ‘**şasırtma teknikleri**’ kullanıyor olmasıdır. Yani teröristler sivil havacılığa karşı hedeflerini, tarihi ve zamanı ve aynı zamanda uygulayacakları yöntemi her defasında yeniden seçerler. Oysa güvenlik önlemleri, genellikle hâlihazırda gerçekleşmiş bulunan bir olaya tepki verir ve ardından bunun tekrarlanmasını önlemek amacıyla önlemler alır. Saldırı yönteminin değişmesi halinde bu yeni yöntemle ilişkin bir hazırlık yapılmadığı için sistem bu saldırıdan zarar görür.

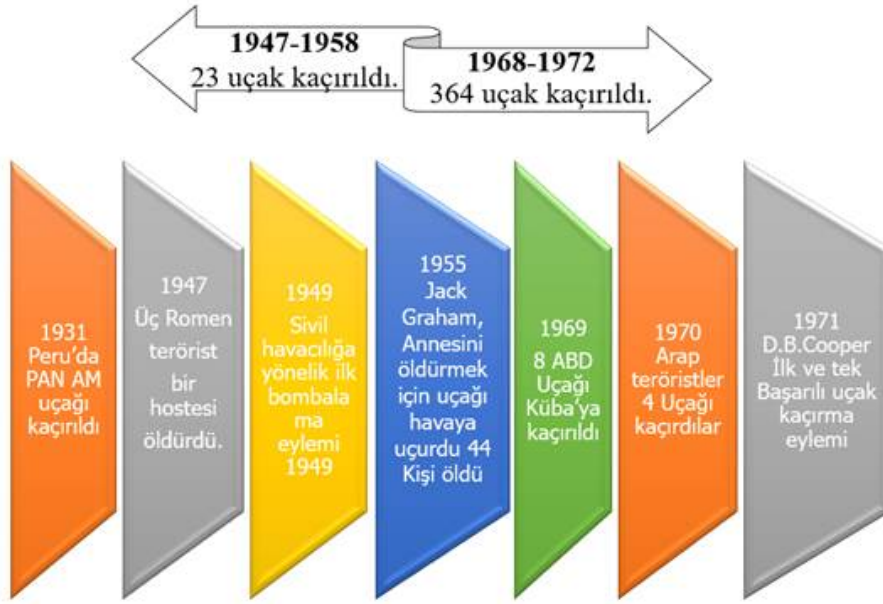
Şimdi konuların daha iyi anlaşılabilmesi için sivil havacılık terminolojisinde yaşı dışı eylemin ne anlama geldiğini ifade ettikten sonra sivil havacılık güvenliğinin tarihini yazan bazı önemli saldırıların kronolojisini inceleyeceğiz.

1.6. Yasadışı Müdahale Eylemleri

- Uçuş halindeki uçakta uçuş emniyetini tehlikeye atacak şekilde bir şahsa karşı uygulanan şiddet,
- Bakımdaki bir uçağın tahrip edilmesi veya uçağı uçuştan men edecek şekilde zarar verilmesi,
- Uçağı tahrip edecek her hangi bir madde koymak veya koymaya teşebbüs etmek,
- Uçağın uçuş anında, uçuş güvenliğini tehlikeye sokacak bir şekilde zarar vermek.
- Hava seyrüsefer tesislerinin tahribi veya onların faaliyetlerinin aksatılarak, uçuş halindeki uçakların uçuş emniyetlerinin tehlikeye atılması,
- Kanunsuz yasak alet, madde veya silah bir hava meydanında bir şahsa karşı ciddi yaralama ve ölümlere neden olacak şekilde cebir hareketinde bulunmak.
- Hava meydanında bulunan tesisin tahrip edilmesi, ciddi bir şekilde hasara uğratılması, o hava meydanında bulunan bir uçağın tahribi veya hava meydanı hizmetlerinin kesilmesi maksadıyla yapılan tüm eylemler **Yasadışı Eylem** olarak nitelendirilir.

1.7. Uçak Kaçırma Vakaları

Havayolu seyahatlerinin yaygınlaşarak dünya kamuoyunun gündemine daha fazla girer olması, uçakları ‘yasa dışı’ niyetleri olan kişi veya grupların hedefi haline getirmeye başlamıştı. 1931 yılının şubat ayında bir Peru uçağının kaçırılması, tarihe kaydedilen en eski uçak kaçırma olayıdır. Bu olayın ardından 1948’e kadar geçen uzun bir dönemde bu tarz bir eyleme rastlanmamıştır. Ancak 1960’ların sonlarına doğru dünya üzerinde yaşanan siyasî hareketlenme ve çalkantılar, hava korsanlığını tüm dünya kamuoyunun dikkatini çekmede en kolay yol haline getirmiştir. 1968-1972 yılları arasında uçak kaçırma olayların adeta bir patlama yaşanmıştır. Söz konusu beş yıl içerisinde toplam 364 vaka bulunuyor.



Temmuz 23, 1968: El Al, Roma – Tel Aviv Uçağının Kaçırılması

Bu olay, Filistin'in Halk Kurtuluş Cephesi (FHKC) tarafından gerçekleştirilen ilk uçak kaçırma olayı. Uçak FHKC militanları tarafından Cezayir'e kaçırılmıştı. Teröristler 1,200 tutuklunun serbest bırakılması talebinde bulunmuşlardı. Son rehinelere 1 Eylül 1968'de serbest bırakılmıştı. Bu olayın sonucunda IFALPA (Uluslararası Pilot Derneği) Cezayir'e karşı boykot tehdidinde bulunmuştu. Uçak kaçırma olayı yaklaşık üç ay sürmüştü.

30 Mayıs 1972: Ben Gurion Havaalanı, İsrail

30 Mayıs 1972 tarihinde, Japon Kızıl Ordu üyeleri, Filistin Halk Kurtuluş Cephesi adına Tel Aviv Ben Gurion Uluslararası Havaalanına bir terör saldırısı gerçekleştirmişlerdi. Havaalanı güvenliği Filistinlilerden gelmesi muhtemel bir saldırıya odaklanmış halde olduğundan, Japon teröristlerin kullanılması güvenlik güçlerini hazırlıksız yakalamıştı. Aynı zamanda teröristlerin bir intihar eylemi kararlılığında olmaları da planı basit hale getirmişti. Japon Teröristler Lübnan'da Baalbek'te eğitim görmüşlerdi.

23 Haziran 1985: Air India (Hindistan Havayolları) Uçuşu 182, Montreal - Heathrow –Bombay

Air-India'nın 182 No'lu Uçuşu, 23 Haziran 1985 tarihinde İrlanda'nın güneyinde, Atlantik üzerinde 31,000 feet (9500 m) yükseklikteyken infilak eden bir Boeing 747'ydı. 136'sı çocuk ve 280'i Kanada vatandaşı olan 329 yolcudan kurtulan olmadı. 11 Eylül 2001 tarihine kadar, Hindistan Havayollarına ait bir uçağın bombalaması, havacılık tarihindeki en fazla can kaybına yol açan terörist saldırı olma özelliğini korudu. Bu aynı zamanda Kanada tarihinde de en büyük kitlesel katliamdı.

3 Mayıs 1986: Lanka Havayolları Colombo Uluslararası Havaalanı

3 Mayıs 1986 tarihinde, Colombo Uluslararası havaalanında yerde iken, Lanka Havayollarına ait L- 1011 Tristar uçağında bir bomba patladı. Olay, Maldivler'e doğru yapılacak tarifeli sefer için havalanacak olan uçağın yolcularının kalkıştan önce uçağa binışleri esnasında gerçekleşti. Patlayıcı, uçağın arka kısmının yanında bulunan C2 kargo bölümüne yerleştirilmiş olan bozulabilir (Perishable) kargonun içine konulmuştu.

Uçağa yükleme yapılırken meydana gelen bir hasardan dolayı uçuş gecikmişti. Bomba muhtemelen uçak havadayken infilak edecek şekilde zamanı ayarlanmış bir düzenekti. Toplam 16 kişi can verirken, 16'sı ağır olmak üzere 40 kişi de yaralandı. Bombalı saldırının sorumluluğunu Sri Lankalı ayrılıkçı aşırı Tamil militanları üstlendi.

21 Aralık 1988: Pan Am 103, Londra – New York

21 Aralık 1988 tarihinde, Pan Am Havayollarının 103 nolu uçuşu Londra Heathrow havaalanından kalkarak New York'a gidiyordu. Ancak bilinmeyen şey uçağın kargo bölümünü yüklenmiş olan, yolculardan birinin bagajının içinde bir elektronik cihazın (transistörlü radyo) [2]içine gizlenmiş bir patlayıcı düzeneğinin olduğuydu. Yolcu uçuş için uçağa binmemişti.[3]

Bu uçuş Frankfurt'tan gelmekteydi ve patlayıcı düzeneği de Malta'dan gelmekte idi. Patlayıcı düzeneği uçak İskoçya'nın Lockerbie kasabası üzerindeyken harekete geçti ve 259 yolcu ile Lockerbie sakinlerinden 11'i bu patlamada can verdi. Bomba Libyalı ajanlarca yerleştirilmişti.

Noel Günü, 2009: Delta Havayolları, Amsterdam – Detroit

Nijerya vatandaşı olan Farouk Abdulmutaallab, bagajı olmadan bindiği Delta Havayollarının Amsterdam-Detroit seferini yapan uçağında iç çamaşırlarının altına gizlenmiş patlayıcılar taşıyordu. Bomba Amerikan uçağının içindeyken bir kimyasal reaksiyonla patlatılacaktı. Ancak

bombayı patlatmaya çalışırken, inişe 20 dakika kala yolcular ve mürettebat tarafından etkisiz hale getirildi. Eğitimini Yemen’de almıştı.

Her yeni terörist saldırı veya teröristlerin ortaya koyduğu yenilik ve gelişmeler beraberinde yeni bir güvenlik prosedürü ve güvenlik uygulamaları getirmektedir.

Örneğin; ayakkabı bombacısından dolayı yolcular prosedür gereği kalın tabanlı ayakkabılarını çıkarıp x-ray de taratmak zorunda kalmışlardır.

Benzer şekilde 2006 yılında sıvı patlayıcı ile yapılmaya çalışılan bir dizi terör saldırısı sonucunda uçak kabininde taşınacak sıvılar için kısıtlamalar getirilmiştir.

İç çamaşırına bomba yerleştiren teröristin yol açtığı tehdit sebebiyle hem elle arama prosedürleri sıkılaştırılmış hem de havalimanlarında vücut tarayıcı cihazları kullanılmaya başlanmıştır. Bu cihazlar metal ve metal olmayan nesneleri tespit etme özelliğine sahiptir.

Daha sonraki bölümde detaylarıyla anlatacağımız, Chicago Sözleşmesinin eklerinden biri olan Ek 17, tüm havacılık güvenliği ile ilgili düzenlemelere ve mevzuata temel teşkil etmektedir ve Ek 17 toplam 11 değişikliğe uğramıştır.

Sivil havacılığa karşı düzenlenen çok sayıda saldırının bir sonucu olarak, bu olayların tekrarlanma ihtimalini azaltmak amacıyla, bir dizi güvenlik önlemi uygulanmaya başlamıştır. Birleşmiş Milletlere bağlı olarak görev yapan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) bu güvenlik önlemlerinden sorumludur.

1.8. Havalimanı Saldırıları

Uçakların kaçırılması ya da bombalanmasının yanı sıra havaalanlarına yönelik saldırılar, havacılık sistemine yönelik yasa dışı eylemlerin önemli biçimini oluşturmaktadır. Havacılık güvenliğinin tarihsel gelişimine bakıldığında, uçakların korunmasına yönelik tedbirlerin, güvenlik önlemlerinin odak noktasını oluşturduğu görülmektedir. Havayollarına yönelik çeşitli hizmetlerin ve kolaylıkların sunulduğu havaalanları, uçaklara oranla daha az sayıda yasa dışı eyleme hedef olmuştur. Ancak özellikle uçak ve uçuş güvenliğinin sağlanması adına havaalanında birçok güvenlik uygulamasına yer verilmektedir. Havaalanlarına yönelik saldırılar, kişi ya da terörist grupların makineli tüfek, el bombası ve canlı bomba ile gerçekleştirdiği eylemlerden oluşmaktadır.

Şimdi yakın geçmişimizde havalimanlarına yönelik gerçekleştirilen bazı önemli saldırıları inceleyeceğiz

24 Ocak 2007: Rusya'nın başkenti Moskova'daki Domodedovo Airport'ta intihar bombacısı kendini patlattı. 37 kişi hayatını kaybetti, 173 kişi yaralandı.

8 Haziran 2014: Pakistan'da Karaçi'deki Cinnah Havalimanı'na giren 10 saldırgan roketatar ve bombalarla saldırı gerçekleştirdi. Olayda 10 saldırgan dahil 36 kişi hayatını kaybetti. Saldırıyı Tehrik-i Taliban Pakistan örgütü üstlendi.

23 Aralık 2015: Saatler 02.00'yi gösterirken meskûn alandan Sabiha Gökçen havalimanına havan atışı yapıldı. Olayda uçağa isabet eden parçalar nedeniyle iki temizlik görevlisi ağır yaralandı, kaldırıldıkları hastanede bir temizlik görevlisi hayatını kaybetmiştir.

23 Mart 2016: Brüksel Havalimanı'na IŞİD tarafından yapılan bombalama eyleminde 14 kişi hayatını kaybetti, 81 kişi yaralandı.

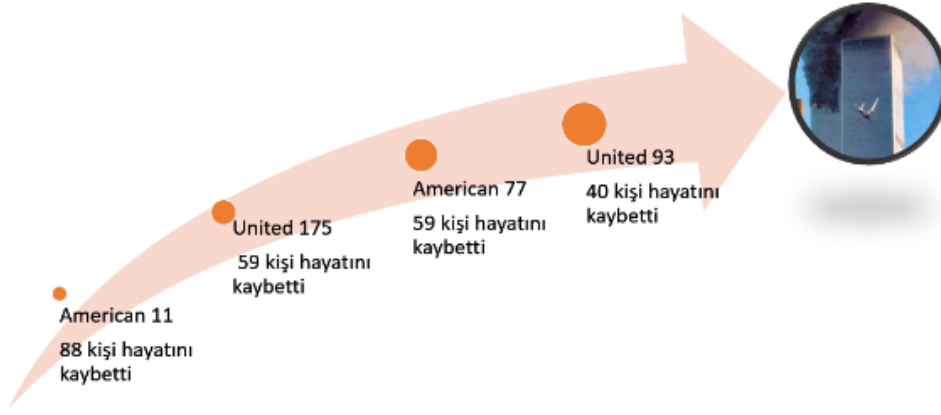
28 Haziran 2016 : IŞİD mensubu olduğu belirtilen üç saldırgan, Atatürk Havalimanı dış hatlar terminalinde önce uzun namlulu silahlarla etrafa ateş açtı, ardından da üzerlerindeki bombaları patlattı. Saldırı sonucu 45 kişi hayatını kaybetti, 236 kişi yaralandı.



1.9. 11 Eylül Saldırıları

11 Eylül 2001 tarihinde, toplam sayıları 19 olan havayolu korsanları, farklı havaalanlarından dört ABD havayolu uçağına bindiler, uçakları kaçırdılar ve bu uçakları Amerika'daki farklı hedeflere çarpıttılar. Uçaklardan ikisi “İkiz Kulelere” çarparken, her iki kulede patlamaların etkisiyle yerle bir oldu. Üçüncü uçak Pentagon’a çakıldı.

Dördüncü uçak 'Beyaz Saray'a doğru yönelmişti ancak yolcuların çabalarıyla uçak boş araziye düşürüldü. Bu olayda toplam 3 binden fazla insan can verdi ve güvenlik kapsamı tamamen değişti.



11 Eylül nedeniyle, havayolu endüstrisi 2001 yılını, uluslararası tarifeli uçuşlar bazında toplam 12 milyar dolar kayıpla kapamıştır.



Bu zarar, havacılık endüstrisi tarihinde görülen en büyük kayıptır ve iç hat trafiğinde yaşanan kayıplar da hesaba katıldığında, 2001 yılı için bu rakam, 18 milyar dolara çıkmıştır.

Yolcu trafiğinde yaşanan bu kayıpların yanı sıra 11 Eylül olaylarını takip eden haftalarda, havayolu şirketleri, filolarının % 10'unu uçuştan çekmiş, çalışanlarının %10'unu işten çıkarmış, uçuşları rotaların bazılarını iptal etmiş ve bazı hizmetlerini kesmiştir.

Ayrıca Swissair, Sabena ve US Airways gibi dünyanın büyük havayolu işletmeleri iflas etmiş ve havayolu endüstrisinde çalışan 200.000'den fazla kişi işini kaybetmiştir.

Bölüm Özeti

Bu bölümde havacılık güvenliği kavramı ve gerekliliği tanımlanarak, havacılık güvenliğinin temel bileşenlerini açıklanmıştır. Ayrıca havacılık güvenliğini tehdit eden faktörler tanımlanarak, dünyada sivil havacılığa yönelik düzenlenen yasa dışı faaliyetler, örnek olaylarla ilişkilendirilerek anlatılmıştır.

Kaynakça

<http://www.icao.org> iletişim adresli web sayfası

Türk Dil Kurumu Sözlük (<http://sozluk.gov.tr>)

[1] 11 Eylül saldırısından sonra ABD'de uçakta silahlı hava güvenlik görevlileri yer almaya başladı.

[2] Dünya sivil havacılık tarihinde elektronik cihaz kullanılarak bombalı saldırı düzenlenen ilk eylemdir.

[3] Bu saldırı sonrasında yolcu ve bagajının eşleştirilmesine yönelik tedbirler artırılmıştır.

Ünite Soruları

Soru-1 :

Aşağıdaki maddelerden Sivil Havacılığa yönelik tehditler arasında yer almaz?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) İntihar Saldırısı veya silah olarak kullanılması için bir uçağın kaçırılması
- (B) Bir uçağın bombalanması
- (C) Park halindeki uçağa yönelik saldırılar
- (D) Belirli bir hedefi olmayan insanlar dikkat çekmek için
- (E) Biyolojik saldırılar

Cevap-1 :

Belirli bir hedefi olmayan insanlar dikkat çekmek için

Soru-2 :

I- Propaganda etkisinin güçlü olması

II- Risklerin sınırlı olması

III- Geçmiş eylemlerin etkili olması

Yukarıdakilerden hangisi terör örgütlerinin sivil havacılığa yönelik saldırı düzenlemelerinin etkenlerdendir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) I
- (B) I-II
- (C) II
- (D) I-III
- (E) I-II-III

Cevap-2 :

I-II-III

Soru-3 :

“11 Eylül” olarak anılan ve ABD’de gerçekleşen terör eylemi hangi yıl yapılmıştır?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) a) 2002
- (B) 2000
- (C) c) 2001
- (D) d) 2011

Cevap-3 :

c) 2001

Soru-4 :**Aşağıdakilerden hangisi Terörist Saldırının Safhalarından değildir?**

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Tehdit
- (B) Hedef Seçimi
- (C) Bilgi Toplama
- (D) Saldırı

Cevap-4 :Tehdit

Soru-5 :**Aşağıdaki maddelerden hangisi Sivil havacılığa yönelik tehdit kaynakları arasında yer almaz?**

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Teröristler
- (B) Suçlular
- (C) Sürekli seyahat eden yolcular
- (D) Akli dengesi bozuk şahıslar

Cevap-5 :Sürekli seyahat eden yolcular

Soru-6 :**Aşağıdakilerden hangisi yasadışı eylem değildir?**

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Uçuş halindeki uçakta uçuş emniyetini tehlikeye atacak şekilde bir şahsa karşı uygulanan şiddet,
- (B) Bakımdaki bir uçağın tahrip edilmesi veya uçağı uçuştan men edecek şekilde zarar verilmesi,
- (C) Uçağı tahrip edecek her hangi bir madde koymak veya koymaya teşebbüs etmek,
- (D) Uçakta sigara içmek.

Cevap-6 :Uçakta sigara içmek.

Soru-7 :**Sözcük anlamıyla TERÖR nedir?**

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Korkutma, yıldırma ve tedhiş

(B) Şiddetin tarifi;

(C) İdeolojik etkenlerin tarifi;

(D) Kültür ve ideolojinin etkileşimi;

Cevap-7 :

Korkutma, yıldırma ve tedhiş

Soru-8 :

Sivil havacılığın en belirgin özellikleri arasında aşağıdakilerden hangisi yer almaz?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Hızlı teknolojik ve mühendislik gelişimi

(B) Hızlı büyüme

(C) Standart dışı faaliyetlerin gerçekleşmesi

(D) İnsanlar ile teknoloji arasındaki karşılıklı bağımlılık

Cevap-8 :

Standart dışı faaliyetlerin gerçekleşmesi

Soru-9 :

Aşağıdakilerden hangisi CBRN ifadesinin doğru tanımıdır?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Kimyasal, Biyolojik, Radyoaktif, Nükleer

(B) Karbon, Biyolojik, Radyoaktif, Nükleer

(C) Canlı Bomba

(D) Biyolojik tehdit

Cevap-9 :

Kimyasal, Biyolojik, Radyoaktif, Nükleer

Soru-10 :

Dünyada ilk uçak kaçırma eylemi hangi yıl gerçekleşmiştir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) 1928

(B) 1935

(C) 1931

(D) 1932

Cevap-10 :

1931

Soru-11 :

Aynı zamanda Taşınabilir Hava Savunma Sistemleri olarak da bilinen sistemlerin uçuş esnasında ya da yerde iken uçağa karşı kullanılan sisteme ne ad verilir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) İnsansız Hava Aracı

(B) Uçak savar

(C) Mandaps

(D) Siber Sistemler

Cevap-11 :

Mandaps

2. ULUSLARARASI VE ULUSAL ORGANİZASYONLAR

Giriş

Havacılık, ticaretin ve turizmin sürekliliği, bu faaliyetlerin güvenli ve emniyet bir biçimde sağlanması ile yakından ilgilidir. Havacılık faaliyetlerine yönelik yasa dışı girişimlerin artması, havacılığa olan talep üzerinde olumsuz etkiler yaratmaktadır. Ayrıca; uçuşların aksamasına, havaaraçları, havaalanları, seyrüsefer cihazları, yolcu ve kargoların zarar görmesine neden olmaktadır.

Havacılık güvenliğinin sağlanması için uluslararası bir çaba gerekmektedir. Hava yolu taşımacılığı faaliyetlerinin geneli uluslararası niteliktedir. Bu anlamda tek bir ülkenin güvenlik tedbirlerini en iyi şekilde alması havacılık güvenliğinin sağlandığı anlamına gelmemektedir. Bu anlamda dünyada güvenlik açısından alt yapı ve önlemlerin aynı düzeyde gerçekleştirilmesi oldukça önemlidir. Diğer yandan, başka bir ülke vatandaşının diğer bir ülkede ya da diğer bir ülkenin havaaracında suç işlemesi durumunda yargılama ve cezalandırma standartlara da ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nedenle, hem güvenliğin sağlanmasında alınması gereken önlemlerin belirlenmesinde hem de suçlularla ilgili adli işlemlerin yürütülmesinde yasal hükümlerin oluşturulmasında ülkelerin ortak standartlar oluşturarak birlikte hareket etmeleri gerekmektedir.

2.1. Uluslararası Organizasyonlar

Havacılık sektörünün güvenliği konusunda her biri aktif, hem bağımsız hem kolektif hareket edebilen ICAO, IATA ve ACI tarafından oluşturulmuş üç ayaklı bir örgüt yapısı vardır. Bu örgütlerin her biri farklı nedenlerle kurulmuş olmasına rağmen, sivil havacılık güvenliğinin sağlanması konusunda birlikte hareket edilmektedir.

Bu örgütlerin tüm yolcular için havayolu ile seyahati emniyetli ve güvenli ve aynı zamanda havacılık sektöründe çalışanlar için de emniyetli ve güvenli hale getirmede oynadıkları roller şunlardır.



2.2. Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO)

Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO) Birleşmiş Milletler' in bir kuruluşudur ve halihazırda 193 üye **“devlet sözleşmeye taraf”** olmuştur. Pek çok işlevinin bir parçası olarak, ICAO'nun Havacılık Güvenliği Bölümü havacılıktaki güvenliğin tüm unsurları ile ilgilenmektedir. Türkiye Cumhuriyeti bu sözleşmeye **1945** yılında taraf olmuştur.



Organizasyonun Amacı:

ICAO'nun amaç ve hedeflerini ana hatları ile aşağıdaki biçimde özetlemek mümkündür:

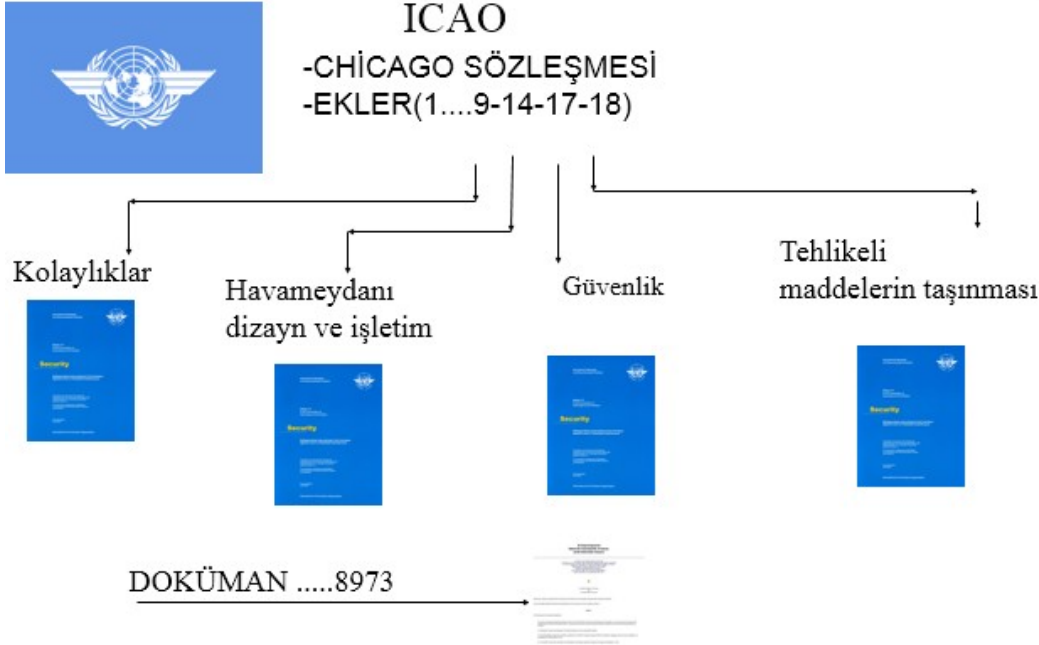
- Sivil havacılığın uluslararası bağlamda ve küresel ölçekte güvenli ve düzenli gelişimini sağlamak,
- Uçuş emniyetini geliştirmek,
- Uçuş ve havaalanı güvenliğinin sağlanmasına destek olmak,
- Hava araçlarının barışsever amaçlar için yapım ve işletimlerini desteklemek,
- Daha etkin uluslararası sivil havacılık için havayolları, havaalanları ve hava seyrüsefer tesislerinin gelişimini sağlamak,
- Güvenli, düzenli ve ekonomik hava taşımacılığının küresel gereksinimlerini karşılamak,
- Haksız rekabetin yol açabileceği israfı önlemek,
- Taraf ülkelerin haklarını tam olarak korumak ve ülkelere uluslararası havayolu işletmeciliği konusunda fırsat eşitliği sağlamak, taraf ülkeler arasında ayrımcılık yapmamak,
- Uluslararası sivil havacılığı ilgilendiren tüm konuların gelişimi ve yenilenmesi için çaba göstermek.
- ICAO'nun Sözleşmeye Taraf olan Devletlerde uygulanmakta olan havacılık güvenliğinin temelini teşkil eden iki önemli belgesi bulunmaktadır.

Bu belgeler şunlardır:

“Yasadışı Müdahale Eylemlerine Karşı Uluslararası Sivil Havacılığın Korunması” başlığını taşıyan “**Ek 17**” ve “Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO) tarafından yayımlanan Havacılık Güvenliği Rehberi “**DOC 8973**”

Ek 17 havacılık güvenliği için Standartları ve Önerilen İşlemleri içermektedir. Sözleşmeye taraf olan Devletlerin havaalanlarında güvenlik gerekliliklerin uygulanmasını öngörür.

DOC 8973 ise bu önlemlerin nasıl uygulanacağını belirtir.



2.2.1. ICAO Ek 17[1]

Ek 17, 5 ayrı bölüme ayrılmıştır Bunlar:

- Tanımlar
- Genel Prensipler
- Organizasyon
- Önleyici Güvenlik Önlemleri; ve

- AUI'ye Karşı Tepki Yönetimi

Önceki bölümde anlatılan “Yasadışı Müdahale Eylemleri nin ardından, ICAO’nun Ek 17’de bir takım değişiklikler yapmasına neden olmuştur.

Bu temel değişikliklerin bazıları şunlardır:

Sözleşmeye taraf olan devletlerin her biri, geliş yapan hava taşıtının ticari hava taşımacılığındaki hareketlerinin hava aracı güvenliği tarafından kontrol edilmesini ya da bir hava aracı güvenlik araması yapılmasını sağlayacaktır.

Hava aracı güvenlik kontrolünün mü yoksa aramasının mı uygun olacağının belirlenmesinde, ilgili ulusal makamlarca yapılacak risk değerlendirmesi temel alınacaktır.

Sözleşmeye taraf olan devletlerden her biri, geliş yapan uçak altı bagajın ticari havayolu taşımacılığı operasyonlarında kullanılmakta olan ve güvenlik kısıtlamaları olan bir alandan ayrılan bir hava taşıtına yüklenmeden önce incelenmiş olması için gerekli önlemleri alacaktır.

Sözleşmeye taraf olan devletlerden her biri, ticari havayolu taşımacılığı operatörlerinin, uçağa binış yapmamış olan yolcuların bagajlarının, bu bagajlar refakatiz olarak tanımlanmadıkça ve ilave bir incelemeden geçirilmedikçe taşımamalarını sağlayacaktır.

Sözleşmeye taraf olan devletlerden her biri, bir ticari yolcu uçağında taşınacak olan kargo ve postaların, güvenlik kontrollerinin uygulandığı noktadan başlayarak uçak kalkış yapana dek yetkisiz müdahalelerden korunmasını sağlayacaktır.

Sözleşmeye taraf olan devletlerden her biri, ticari yolcu uçaklarında taşınacak olan yiyecek- içeceğin, depoların ve ikmal malzemelerinin uygun güvenlik kontrollerine tabi tutulmasını ve bu işlemlerin ardından uçağa yükleninceye değin koruma altında tutulmalarını sağlayacaktır.

Sözleşmeye taraf olan devletlerden her biri, yasadışı müdahale eylemi düzenlemek amacıyla kullanılması muhtemel olan, nakliyesi ya da üzerinde taşınması yasak olan silahların, patlayıcıların veya diğer her türlü tehlikeli araçların, malzemelerin ya da maddelerin, sivil havacılıkta kullanılan bir uçağa sokulmasını önlemek amacıyla gerekli önlemleri alacaktır.

Bu değişiklikler, Yasadışı Müdahale Eylemleri’ ne karşı havaalanlarının ve havayollarının güvenlik statüsünü artırmak amacıyla uygulanması öngörülen çok sayıda önlemden sadece birkaçıdır.

Dünyadaki egemen devletlerin hemen hepsi günümüzde bir dizi uluslararası sivil havacılık “Sözleşmesine” imzacı olmuş durumdadır. Hâlihazırda, ortak ya da tek tip havayolu taşımacılığı standartlarının uygulanmasını kabul eden 193 “Sözleşmeye taraf ülke” bulunmaktadır.

İlk baskısı Ağustos 1975 tarihinde yapılmış olan ICAO Ek 17, imzacı devletlerin uluslararası havacılığı yasadışı müdahale eylemlerinden korumak için uygulayacağı ya da gözlemleyeceği Standartları ve Tavsiye Uygulamalarını belirlemektedir. Ek 17 güvenlik ekidir. “Uluslararası Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahale Eylemlerine Karşı Korunması” başlıklı Ek 17, ICAO’nun tüm imzacıları tarafından nihayet kabul edilmiştir.

ICAO’nun güvenlik standartlarını içeren Ek 17; Havacılık Emniyet Paneli (Aviation Security- AVSEC), Uluslararası Havalimanları Konseyi (Airports Council International- ACI), Uluslararası Hava Ulaştırma Birliği (International Air Transport Association- IATA) vb. uluslararası havacılık kuruluşları tarafından yapılan katkılarla geliştirilmiştir

Günümüzde, hava taşıtlarının, havayolu şirketlerinin ve havaalanlarının güvenliği ile ilgili tüm konularda, bilinen uluslararası standartları, protokolleri ve prosedürleri içermektedir. Daha önce sadece, havayolu ulaşımına karşı korsanların ve ardından terörizmin artan tehditlerine karşı mücadele etmek konusunda çalışmalar yapıyordu.

Bu ek, güvenlik düzenlemelerinin, önleyici önlemlerin ayarlanması ve yasadışı müdahale eylemlerine karşı tepkinin yönetilmesi gibi hususları kapsamaktadır. Aynı zamanda diğer ICAO eklerinden havacılık güvenliğini etkileyen alıntılar da içermektedir.

ICAO’nun 190 Üye Devleti, bir değişiklik yapmadıkları sürece, Ek 17’nin içerdiği standartları uygulamakla yükümlüdür.

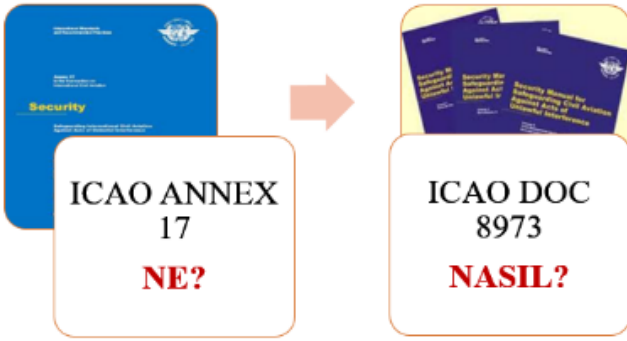
Ek 17’nin içerdiği konuları tanımlamak için iki terimden bahsettik. Bunlar “**Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar**”dır.

Standart, “Tek tip uygulaması gerekli olarak kabul edilen fiziksel özellik, ayarlama, malzeme, performans, personel ya da prosedürün her türlü özelliğidir. Bir standart bu nedenle uygulanması “zorunlu” olarak kabul edilen bir güvenlik önlemidir. Halihazırda, Ek 17’nin 11. güncel baskısı kullanılmaktadır.

Tavsiye Edilen Uygulama, “Uluslararası hava trafiğinin emniyet, düzenlilik ya da verimlilik çıkarları için tek tip uygulanması arzu edilir olarak kabul edilen fiziksel özellik, ayarlama, malzeme, performans, personel ya da prosedürün her türlü özelliğidir. Bir Tavsiye Edilen uygulama, mümkün olan hallerde bir güvenlik öneminin uygulanmasıdır.

Ek 17, 1975 yılında ortaya çıkışından bu yana yıllar içerisinde pek çok değişikliğe uğramıştır. Ek 17’nin son versiyonu olan 11. baskı 1 Mart 2020’den bu yana yürürlükte. Bu değişikliklerin pek çoğuna sektöre karşı girilen bir Yasadışı Müdahale Eylemi nedeniyle ihtiyaç duyulmuştur. Değişikliklerin iki tanesi, Değişiklik 10 ve 11, Amerika Birleşik Devletlerinde yaşanan 11/Eylül saldırılarının bir sonucudur.

Değişiklikler, genellikle tavsiye edilen uygulamaları, standartlara dönüştürmektedir ya da Ek 17'ye yeni tavsiye edilen uygulamalar ilave etmektedir. ICAO aynı zamanda bir Taraf Devletin standartlardan bazılarını, özel koşullar nedeniyle uygulayamayabileceği durumlar olabileceğini kabul etmektedir. Chicago Sözleşmesi Madde 38- Farklılığın Bildirimi'nde bu durumu hükme bağlamaktadır ki bu madde uyarınca, bir devlet uygulamalarıyla ilgili değişikliği ICAO'ya bildirmek zorundadır.



2.2.2. ICAO Doc. 8973

DOC 8973 bu ICAO'nun Güvenlik El Kitabıdır. Havaalanlarında standartların istikrarını sağlamak amacıyla, ICAO 'Evrensel Denetim Programı' (USAP) kapsamında bu havaalanlarında denetimler yapmaktadır. USAP 11/Eylül'den sonra Şubat 2002'de, Montreal'de bakanlar düzeyinde düzenlenen bir konferansta oluşturulmuştur. Bu toplantıda aşağıdaki konularda kilit öneme sahip kararlar alınmıştır.

- Terör eylemlerini önleme, terör eylemleri ile mücadele etme ve yok etme
- Standartlar ve Tavsiye Uygulamaları (SARP'lar) geliştirmede ICAO'nun rolünün güçlendirilmesi
- Acil eylem için finansman sağlama

Havacılık sektöründeki güvenliğin geleceğine çok önemli kararlar bu toplantıda verilmiştir. Devletlere Ek 17'de belirtilen Standartları ve Tavsiye Edilen Uygulamaları yerine getirme konusunda yardımcı olmak amacıyla, ICAO aynı zamanda, yaygın olarak Belge 8973 olarak da bilinen Güvenlik El Kitabı da geliştirmiş durumdadır. Tam adı "Sivil Havacılığı Yasadışı Müdahale Eylemlerine Karşı korumak İçin Güvenlik Kılavuzu" dur.

Güvenlik El Kitabının amacı Standartlara ve Tavsiye edilen uygulamalara nasıl uyulacağını detaylarını vermektir. (örneğin: içerik sadece yönlendirme amaçlıdır).

Bu nedenle ICAO Ek 17'nin "Ne yapılmalı" ve DOC 8973'ün de "Nasıl yapılmalı" olduğunu söylemek mümkündür.

Örneğin DOC 8973'ÜN İÇERİĞİ aşağıdaki gibidir.

ICAO Güvenlik El Kitabının 8. Baskısı 5 Ciltten oluşmaktadır. Bunlar:

- Cilt 1 – Ulusal Organizasyon ve İdare
- Cilt II – İşe Alma, Seçme ve Eğitim
- Cilt III – Havaalanı Güvenliği, Organizasyon, Program ve Tasarım Gereklikleri
- Cilt IV - Önleyici Güvenlik Önlemleri; ve
- Cilt V – Kriz yönetimi ve Yasadışı Müdahale Eylemlerine Tepki

2.3. Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC)

Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), 1955 yılında Türkiye'nin de katılımıyla kurulmuş olup, 44 üye ülkeden oluşmaktadır. ECAC'ta belirlenen standartlar ve sürdürülen faaliyetler ICAO standartlarına uygun olarak yürütülmektedir.

ECAC'ın amaçları şunlardır;

- a) Hava taşımacılığında uçuş kuralları ve emniyetin geliştirilmesi.
- b) Kazaların önlenmesi, kazalarda insan hayatının korunması imkanlarının artırılması
- c) Hava taşımacılığına yönelik kanun dışı eylemlerin önlenmesi.

- d) Çevre korumasına ilişkin düzenlemeler. (Hava aracı gürültüleri, motor gazları)-
- e) Avrupa hava sahasındaki trafik artışına karşı düzenlemeler.
- f) Uçuş güvenliği konusunda müşterek çalışmaların düzenlenmesi

2.3.1. ECAC – Doküman-30

Doküman 30, ECAC’ın bütün üyelerinin katılımıyla 16 Aralık 1994 yılında yapılan on yedinci toplantısında kabul edilmiş olup, kolaylıklar ve emniyetle ilgili en son tavsiyeleri ihtiva eder.

Sözleşmeye taraf devletlerin, ülkeleri arasındaki uçakla gidiş geliş kolaylaştırmak ve hızlandırmak ve uçakların, uçak personelinin, yolcuların ve yükün gereksiz gecikmesini önlemek için uygulanabilir bütün tedbirleri kapsamaktadır.

2.4. IATA (Uluslararası Hava Taşıyıcıları Birliği)

Bir havayolları derneği olarak kurucu üyelerini temsil ederken, IATA hükümetler ve diğer uluslararası kuruluşlara aşağıdaki şekillerde katkı sağlamaktadır;

Uluslararası Standartlar ve Önerilen Uygulamaların gelişiminde yardım;

ICAO Havacılık Güvenliği Paneline katılım;

ICAO bölgesel faaliyetlerine girdi sağlamak; ve;

Hükümetleri uluslararası güvenlik kurallarını onaylamaya, uygulamaya ve uymaya teşvik etmek.

Ayrıca, IATA, suç faaliyetlerini azaltmak için sürekli iyileştirme, maliyet azaltma ve teşvik tedbirleri üzerinde odaklanır;

Yasadışı uyuşturucu ve diğer yasak maddelerin taşınması;

Çalıntı ve onaylanmamış uçak parçaları;

Bagaj, kargo ve posta hırsızlığı; ve;

Şirket varlıklarının hırsızlığı gibi.

IATA ayrıca;

Sivil havacılıkta, yasadışı müdahale tehdidi ile mücadele etmek için üyelerine rehberlik hizmeti sağlar; ve;

IOSA Denetim programını gerçekleştirir

IATA’nın havacılık güvenliğine katkı anlamındaki bir başka önemli yönü de **IATA Güvenlik Kılavuzu’nun** geliştirilmesidir. Bu belge, havayolları için çok iyi bir yardımcıdır çünkü Ek 17’de belirtilen, Standartlar ve Önerilen Uygulamalar kısmının uygulanmasında yardımcı olmak amacıyla tasarlanmıştır.

Ek 17, Havayolları dahil tüm kurumlar için geçerlidir. Ancak, Belge 8973 sadece devlet kurumları için geçerlidir. Bu demektir ki, havayollarının Ek 17 uygulanmasına ilişkin kılavuza anında erişimleri yoktur. IATA, IATA Güvenlik Kılavuzunu hazırlayarak bu “eksikliği” giderir.

Ayrıca IATA, sanayide uygulayıcılar için çeşitli özel havacılık kursları düzenler. Kursların bir bölümü, havacılık güvenliği ile ilgilidir. Havaalanları için havacılık güvenliği üzerine odaklanan ICAO’nun aksine, IATA havayolları için havacılık güvenliği üzerinde durur. Her iki kullanımda da, talimatları için Ek 17 esastır.

Bu amaçla, IATA, dünya genelinde 262’den fazla yetkili eğitim merkezine sahiptir.



2.4.1. IATA Güvenlik El Kitabı

IATA'nın da kendi güvenlik el kitabı bulunmaktadır. IATA Güvenlik El Kitabı (6. baskı V2) havacılık güvenliğiyle ilgili hususlarda, havayolu şirketlerine, havaalanlarına ve tüm düzeylerdeki resmi personele yönelik kapsamlı rehberlik ve kaynak malzemesi içermektedir. Bu el kitabında ICAO Güvenlik El Kitabı'na, Ek 17'ye ve IATA Standartları ve Tavsiye edilen uygulamalarına (ISARP) atıflar bulunmaktadır.

Havayolu şirketlerinin karşı karşıya kaldığı mücadelelerden biri de ICAO Ek 17'e erişebilmeleri ancak kısıtlı olan Bege 8973'e erişememeleridir. Bu nedenle ellerinde "Ne" vardır ancak "Nasıl" yoktur. IATA Güvenlik El Kitabı işte bu boşluğu doldurmaktadır.

Bu el kitabı tüm havayolu taşımacılığı şirketleri ve aynı zamanda hissedarlarına, SeMS (Güvenlik Yönetim Sistemi) ilkelerini günlük operasyonlarına entegre etmeye yardımcı olacak kılavuz sağlamaktadır. Kapsamlı rehberlik malzemesi mevcuttur ve havayolu şirketlerini ve diğer pay sahiplerini kendi güvenlik programlarını geliştirme ya da iyileştirme konusunda yardımcı olmaktadır.

2.4.2. IATA Güvenlik El Kitabının İçeriği

IATA Güvenlik El Kitabı'nın 6. Baskısı V2 10 bölümden ve IATA Operasyonel Emniyet Denetimi (IOSA) bölümünden oluşmaktadır.

Bu bölümler şöyledir:

- Bölüm 1 – Genel Bilgiler
- Bölüm 2 – Organizasyon & Yönetim
- Bölüm 3 – İnsan kaynakları yönetimi
- Bölüm 4 – Kalite Güvence ve Kalite Kontrol
- Bölüm 5 – Güvenlik Operasyonları
- Bölüm 6 – Acil Durum Planları
- Bölüm 7 – Kargo Güvenliği
- Bölüm 8 – Personel Güvenliği
- Bölüm 9 – Terörizm ve Havacılığa Karşı Tehditler
- Bölüm 10 – İlave Güvenlik Alanları; ve
- IOSA Kısım 8 – Güvenlik Yönetimi (Sec)

2.5. İlgili Uluslararası Antlaşmalar

Havacılık Güvenliği ilkesi oluşturulmuştur.

Bu ilkeler, dünya genelinde havacılık güvenliğinin yasal anlamda düzenlendiği bir temel oluşturmuşlardır.

Bu ilkeler şunlardır:

Emniyetli ve güvenli operasyonel ortam.

Mevzuat ve prosedürler.

ICAO Standartlarında güvenlik önlemleri; ve

Yasadışı müdahale eylemlerinde bulunan kişileri mahkemeye vermek ve suçluları ülkelerine iade etmek. Bu ilkeler temelinde, şimdi Uluslararası Sözleşmelere göz atabiliriz.

Bunlar devletlerin bu sözleşmelerin hüküm ve koşullarını uygulamadaki kararlılıklarını teyit eden ilke beyanlarıdır. Bu nedenle, uluslararası sözleşmelerin hükümlerini ulusal yasalara sokmak için özel ulusal mevzuat gerekmektedir. Bu süreçte "**Kabul**" adı verilmektedir.



Havacılık güvenliği ile ilgili toplam beş sözleşme bulunmaktadır.

Bunlar:

- Tokyo Sözleşmesi, 1963
- Lahey Sözleşmesi, 1970
- Montreal Sözleşmesi, 1971
- İlave Protokol (Montreal), 1988; ve
- Plastik Patlayıcıların İşaretlenmesi Sözleşmesi, 1991

Bu sözleşmeler sivil havacılığın yıllardır karşılaştığı çeşitli Yasadışı Müdahale Eylemleri ile başa çıkmak amacıyla oluşturulmuştur.

2.5.1. Tokyo Sözleşmesi, 1963

Tokyo Sözleşmesi "Uçak içindeki saldırılar ve belirli diğer eylemler" ile ilgili bir sözleşmedir. Zaman zaman "Havadaki Suçlar" Sözleşmesi olarak da isimlendirilmektedir. Uçak içinde işlenen ve uçağın, kişilerin ve eşyaların güvenliğini etkileyen eylemlerle ilgili 26 madde içermektedir Bunları en temel olanları aşağıda özetlenmiştir:

- Uçağın tescilinin kayıtlı olduğu ülke temelinde sınırlı yargılama vermektedir.
- Yolcuları zapt altında tutma ya da uçaktan indirme yetkisini vermektedir.
- Bir Devletin uçaktan indirilmiş olan yolcuları kabul etme zorunluluğundan bahsetmektedir.; ve
- Faillerin ülkelerine iade edilmelerinin olasılık dışı olduğunu göstermiştir.

2.5.2. Lahey Sözleşmesi, 1970

Lahey Sözleşmesi Uçağın Yasadışı Biçimde Ele Geçirilmesini Önleme ile ilgili bir sözleşmedir. Zaman zaman "Uçak Kaçırma Sözleşmesi" olarak da adlandırılmaktadır. 14 madde içermektedir.

Bu sözleşmenin temel unsurları şunlardır:

- Uçak kaçırma suçunu tanımlamıştır ve ağır cezalar öngörmektedir.
- Suçluyu ülkesine iade etme ya da yargılamaya izin vermektedir; ve
- Yargılama uçağın tescilinin kayıtlı olduğu ülke dışına genişletilmiştir.

2.5.3. Montreal Sözleşmesi, 1971

Montreal Sözleşmesi Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesidir. 16 madde içermektedir.

Temel unsurları şunlardır:

- Kişilere ya da hava taşıtına karşı şiddet,
- Uçağın sabote edilmesi ya da sabotaj girişiminde bulunulması,
- Navigasyon tesislerinin sabote edilmesi; ve
- Yalan bilgiler yayılması.

2.5.4. Montreal Protokolü, 1988

1971 tarihli Montreal Sözleşmesinin ardından, onu güçlendirmek amacıyla ilave bir protokol ortaya konmuştur.

Bu Protokol "Uluslararası Havacılık Hizmeti Vermekte Olan Havaalanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Önlenmesi Protokolü"dür.

Aşağıdakileri kapsayan altı madde içermektedir:

- Uluslararası havaalanlarında girilen eylemler,
- Kişilere ya da havaalanlarına karşı girilen şiddet,
- Hizmette olmayan havaalanı tesislerinin ya da uçakların sabote edilmesi; ve
- Havaalanı operasyonlarının kesintiye uğratılması.

2.5.5. Plastik Patlayıcıların İşaretlenmesi Sözleşmesi, 1991

Bu Sözleşme "Patlayıcıların Tespit Amacı ile İşaretlenmesi" olarak adlandırılmaktadır. Sivil havacılığa karşı patlayıcı düzeneklerinin kullanıldığı vaka sayısındaki artışla beraber bu sözleşmenin ortaya çıkması da doğal bir gelişmedir.

15 madde içermektedir. Bu maddeler aşağıdakileri öngörmektedir:

- Mevcut tespit teknolojiye izin vermek,
- İmalat aşamasında patlayıcıların içine işaretleme ajanı eklemek,
- Teknik bir Komisyon oluşturmak,
- Üretici devletlerin işaretlenmemiş patlayıcı maddelerin imalatını engellemeleri; ve
- Tüm devletler işaretlenmemiş olan patlayıcı maddelerin kendi bölgelerinde hareketini
- engelleyeceklerdir.

Devletlere bu sözleşmelerin hükümlerini kendi ulusal yasalarına ve ilgili Ulusal Sivil Havacılık Güvenlik Programlarına dahil etme zorunluluğu getirilmiştir.

2.6. Milletlerarası Antlaşmaları Uygun Bulma

MADDE 90.— Türkiye Cumhuriyeti adına yabancı devletlerle ve milletlerarası kuruluşlarla yapılacak andlaşmaların onaylanması, Türkiye Büyük Millet Meclisinin onaylamayı bir kanunla uygun bulmasına bağlıdır.

Ekonomik, ticarî veya teknik ilişkileri düzenleyen ve süresi bir yılı aşmayan andlaşmalar, Devlet Maliyesi bakımından bir yüklenme getirmemek, kişi hallerine ve Türklerin yabancı memleketlerdeki mülkiyet haklarına dokunmamak şartıyla, yayımlanma ile yürürlüğe konabilir. Bu takdirde bu andlaşmalar, yayımlarından başlayarak iki ay içinde Türkiye Büyük Millet Meclisinin bilgisine sunulur.

Milletlerarası bir andlaşmaya dayanan uygulama andlaşmaları ile kanunun verdiği yetkiye dayanarak yapılan ekonomik, ticarî, teknik veya idarî andlaşma-ların Türkiye Büyük Millet Meclisince uygun bulunması zorunluğu yoktur; ancak, bu fıkra göre yapılan ekonomik, ticarî veya özel kişilerin haklarını ilgilendiren andlaşmalar, yayımlanmadan yürürlüğe konulamaz.

Türk kanunlarına değişiklik getiren her türlü andlaşmaların yapılmasında birinci fıkra hükmü uygulanır.

Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. (Ek: 7.5.2004-5170/7 md.) Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası andlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası andlaşma hükümleri esas alınır.

2.7. Ulusal Mevzuatlar ve Organizasyon

2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 40. maddesinde, havaalanlarında can ve mal güvenliğinin sağlanması, yolcu ve eşya trafiğinin güvenlik içinde yürütülmesinden Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı sorumlu tutulmuş olup, bu görevin yerine getirilmesinde İçişleri ve diğer ilgili bakanlıkların gerekli katkıyı sağlaması esası getirilmiştir

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın bu görevi yerine getirebilmesi amacıyla, 2495 Sayılı Kanunda 1992 yılında 3832 Sayılı Kanunla yapılan değişiklikle, havaalanlarında işletmeciler tarafından özel güvenlik teşkilatı kurularak güvenliğin sağlanması esası getirilmiş ve 2677 Sayılı Kanun yürürlükten kaldırılmıştır. Bu düzenlemelerle DHMİ ve diğer işletmeciler kuruluşların özel güvenlik teşkilatları görev yapmaktadır.

5442 Sayılı İl İdaresi Kanunu'nun Ek-1. Maddesinde ise "Vali, hava meydanlarında güvenliğin sağlanması, giriş ve çıkışlarla ilgili görev ve hizmetlerin düzenli ve etkili bir biçimde yürütülmesi, görevli kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyonun gerçekleşmesi için gerekli önlemleri almaya ve uygulamaya, kuruluşların çalışmalarını denetlemeye yetkilidir." hükmüne yer verilmiştir.

Bu kanunun Ek-1. Maddesine göre çıkarılan 97/9707 sayılı Sivil Hava meydanları Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik'te ise mülki idare amirinin görev, yetki ve sorumlulukları ayrıntılı olarak belirtilmiştir. Diğer bir ifade ile Mülki İdare Amiri Vali adına hava meydanında güvenlik tedbirlerinin alınmasından sorumludur.

Merkezde bulunan bakanlık ve ilgili kuruluşların görevlerini, ICAO Ek-17' de belirtilen standartlarda yerine getirebilmeleri, kurumlar arasında işbirliği ve koordinasyonun sağlanması ve görev dağılımının yapılabilmesi için Merkez Güvenlik Kurulu ve Eğitim Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu oluşturulmuştur.

Ülkemizde Sivil Havacılık Güvenliğini etkileyen başlıca mevzuatlardan örnekler aşağıda belirtilmiştir.

• 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu
• 5431 Sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun
• 5442 Sayılı İl İdaresi Kanunu ve Bu Kanunda Değişiklik Yapan 4178 Sayılı Kanun
• 2559 Sayılı Polis Vazife ve Salahiyet Kanunu
• 2803 Sayılı Jandarma Teşkilat, Görev ve Yetkileri Kanunu
• 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun ve Uygulamasını Gösterir Yönetmelik
• 5607 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu
• 4458 Sayılı Gümrük Kanunu
• 5326 Sayılı Kabahatler Kanunu
• Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik

2.7.1. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 40. Maddesinde "Ulaştırma Bakanlığı, kamu ve özel hava meydanlarında can ve mal güvenliğini sağlanması, yolcu ve eşya trafiğinin güvenlik içinde yürütülmesi, yangın ve sair tehlikelere karşı korunması amacıyla gereken önlemleri alır, aldırır ve denetler. Bu görevin yerine getirilmesinde, İçişleri, Gümrük ve Tekel, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlıkları, Ulaştırma Bakanlığına gereken desteği sağlar ve işbirliğinde bulunur. 10/06/1982 tarih ve 2677 Sayılı Sivil Hava meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Kanun hükümleri saklıdır." Hükmü yer almıştır.

Bu maddeden de anlaşılacağı gibi hava meydanlarının güvenliğinden esas itibarı ile Ulaştırma Bakanlığı sorumlu tutulmuştur.

Bu konu ile ilgili olarak, 2495 Sayılı Yasada 3832 Sayılı Yasa ile 02.07.1992 tarihinde yapılan değişiklikle 2677 Sayılı Yasa yürürlükten kaldırılmıştır.

2.7.2. 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun

Kanun 10/11/2005 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Bu kanunla Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün teşkilatlanması, görevleri, yetkileri ve sorumlulukları düzenlenmiştir

2.7.3. 5442 Sayılı İl İdaresi Kanunu ve Bu Kanunda Değişiklik Yapan 4178 Sayılı Kanun

İl İdaresi Kanununda, 29.08.1996 tarihinde, 4178 Sayılı Kanunla yapılan değişiklikle (Ek- Madde 1) Valiler, havameydanlarında güvenliğin sağlanması, giriş ve çıkışlarla ilgili görev ve hizmetlerin etkili bir biçimde yürütülmesi, görevli kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyonun gerçekleştirilmesi için gerekli önlemleri almaya ve uygulamaya, kuruluşların çalışmalarını denetlemeye yetkili kılınmıştır.

Bu maddeyle İçişleri Bakanlığı'nın uygun gördüğü hava meydanlarında vali tarafından mülki idare amiri görevlendirilmesi esası getirilmiştir. Vali bu hava meydanlarında yetkilerinin tamamını veya bir kısmını mülki idare amirine devredebilmektedir.

Mülki idare amiri, hava meydanındaki güvenlik ve diğer görev ve hizmetlerin yürütülmesi, ilgili kuruluşlar arasında koordinasyon sağlamasından sorumlu olup, bununla ilgili esaslar bu maddeye dayanılarak çıkarılan 97/9707 Sayılı Yönetmelikte belirlenmiştir.

2.7.4. 2559 Sayılı Polis Vazife ve Salahiyet Kanunu

Polise görevinden dolayı yetki veren kanun 04/07/1934 yılında kabul edilerek yürürlüğe girmiş günümüze kadar zamanın gerektirdiği değişiklikler yapılarak güncel olması sağlanmıştır. Kanunun

2. Maddesinde polisin görevleri arasında "Zabıtaca muhafaza altına alınan şahıslara, bina veya tesislere, meskun veya gayrimeskun yerlere vaki olacak münferit veya toplu tecavüzleri def etmek için" denilerek havalimanının güvenliği konusunda alınacak tedbirlerde görevli olduğu görülmektedir. Kanunun 9. Maddesine göre tehlikenin önlenmesi ve bertaraf edilmesi amacıyla güvenliğini sağladığı bina ve tesislere gelenlerin; herhangi bir emir veya karar olmasına bakılmaksızın, üstünü, aracını ve eşyasını teknik cihazlarla, gerektiğinde el ile kontrol etmeye ve aramaya yetkilidir. Bu yerlere girmek isteyenler kimliklerini sorulmaksızın ibraz etmek zorundadırlar. Yine kanunun 13. Maddesinde kanuna aykırı şekilde ülkeye giriş yapanları veya haklarında sınır dışı edilme kararı bulunanları yakalama ve kanuni işlem yapma görevinin olduğu belirtilmektedir.

2.3.1. 2803 Sayılı Jandarma Teşkilat, Görev ve Yetkileri Kanunu

2803 sayılı kanun 10/03/1983 tarihinde kabul edilerek yürürlüğe girmiştir.

2.3.2. 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun ve Uygulamasını Gösterir Yönetmelik

2495 Sayılı Kanunda 02.07.1992 tarihinde 3832 Sayılı Kanunla değişiklik yapılarak; hava meydanlarının güvenliğinin özel güvenlik teşkilatı tarafından yürütülmesi esası getirilmişti. Bu kanunun zaman içerisinde yetersiz kalmasından dolayı 26/06/2004 tarihinde 5188 sayılı kanun yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Kanunun 3. Maddesinde özel güvenlik görevlilerinin uluslararası yükümlülüklerden dolayı havalimanında görev yapabilecekleri belirtilmektedir.

Kanunun 6. Maddesinde Mülki İdare Amiri' nin İl İdaresi kanunu yetkisiyle kanunun güvenliği açısından ilave güvenlik tedbirleri alabileceği, bu tedbirleri alacak kurumlar arasında özel güvenliğinde olduğu belirtilmektedir.

Kanunun 7. Maddesi a-f bentlerinde özel güvenlik görevlilerine havalimanı girişlerinde kişilerin üstlerini detektörle arama, eşyalarını x-ray cihazı veya benzer güvenlik cihazlarından geçirme yetkisi vermiştir. Yine aynı kanun maddesinin d-i-j bentlerinde yakalama, g-h bentlerinde emanete alma yetkisi tanımlanmıştır.

2.3.3. 5607 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu

5607 Sayılı kanun 31/03/2007 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Kanunun 3. Maddesinde yer bulan suç ve kabahatlerle ilgili olarak havalimanlarında gümrük bulunan dış hatlar ve kargo gibi yerlerde kaçakçılığın önlenmesine yönelik polis ve gümrük görevlilerinin yapmış oldukları faaliyetlerden bahseder.

2.3.4. 4458 Sayılı Gümrük Kanunu

Kanun 27/10/1999 yılında yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Kanunun 2. Maddesinde hava sahasının gümrük bölgesi olduğu belirtilmektedir.

Gümrük bölgesinde yurt dışına çıkan ve ülkeye giriş yapan gümrüğe tabi eşyaların kontrol ve işlemlerinin düzenlenmesi bu kanun uyarınca yapılmaktadır. Herhangi bir usulsüzlük halinde mala ve sahibine yapılacak işlemlerden de bahsetmektedir.

2.3.5. 5326 Sayılı Kabahatler Kanunu

5326 Sayılı Kabahatler Kanunu 30/03/2005 tarihinde kabul edilerek yürürlüğe girmiştir.

Bu kanunla toplum düzenini, genel ahlakı, genel sağlığı, çevreyi ve ekonomik düzeni korumak amacıyla kabahatler karşılığında uygulanabilecek olan idari yaptırımların türleri ve sonuçları belirlenmiş ve çeşitli kabahatler tanımlanmıştır. Havacılıkla ilgili kanun ve yönetmeliklerin kurum ve şahıslara yüklemiş olduğu yükümlülükleri yerine getirmeyenlere uygulanacak cezai müeyyideleri belirten bölümlerde bu kanuna çok atıfta bulunulduğu görülmektedir.

2.7.10 97/9707 Sayılı Yönetmelik (Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik)

Vali ve mülki idare amirinin hava meydanlarındaki görev, yetki ve sorumlulukları ile kurumlar arası işbirliği ve güvenlik tedbirlerinin esaslarını belirlemek amacıyla İl İdaresi Kanunu'nun Ek-1. Maddesine dayanılarak hazırlanmış (97/9707 Sayılı) ve 14 Ağustos 1997 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yönetmelikte, 24 Aralık 1996 tarihinde yürürlüğe giren Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nda yer verilen hükümlerle, ICAO Ek-17'ye (Sözleşmeye taraf devletlerin her biri hava meydanlarında güvenlik önlemlerinin koordinasyonundan sorumlu bir yetkili makam ihdas edecektir. Madde 3.1.8) uyum sağlamıştır.

97/9707 sayılı Yönetmeliğin Getirdiği Yenilikler, Önemli Düzenlemeler şunlardır.

a. Valinin Görev, Yetki ve Sorumlulukları

Vali, bu Yönetmeliğin kapsamına giren yerlerdeki kuruluşların teknik nitelikteki hizmetleri ile ticari faaliyetleri dışındaki görev ve hizmetlerinin Yönetmelikte öngörülen biçim ve ölçüde yerine getirilmesi amacıyla;

- Hizmetlerin düzenli, etkin ve verimli bir biçimde yürütülmesi için görevli kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyonu sağlamak ve denetlemekle,
- Sivil hava meydanlarında, gerekli güvenlik önlemlerini almak, özel ve genel kolluk kuvvetlerinin tam bir işbirliği halinde çalışmalarını temin etmek ve uygulamaları denetlemekle,
- Sivil hava meydanlarında, giriş ve çıkışların düzenli bir şekilde yapılması, can ve mal güvenliğinin sağlanması, muhtemel yasadışı eylemlere karşı gerekli tertip ve tedbirlerin alınması, yolcu ve eşya trafiğinin güven içinde yürütülmesi amacıyla gerekli önlemleri almak, aldırarak ve denetlemekle,
- Hizmetlerle ilgili yatırımların zamanında gerçekleştirilmesi için gerekli gördüğü önlemleri belirlemek ve bunların uygulanması için ilgili bakanlık ve kuruluşlara önerilerde bulunmakla,
- (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 gereklerini takip etmekle,
- Genel güvenlik, sivil havacılık ve ilgili mevzuat ile Cumhurbaşkanlığı, Bakanlık Genelgeleri ve güvenlik talimatları, yetkili kurumların düzenlediği teftiş, inceleme ve değerlendirme raporlarında belirtilen eksiklik ve önerileri değerlendirmek ve izlemekle,
- Basın ve yayın kuruluşları ile ilişkileri, hizmet gerekleri ve genel güvenlik ilkeleri çerçevesinde belli esaslara bağlamakla,
- Uluslararası nitelikteki kuruluşları temsil eden kişi ve kuruluşların sahadaki temas ve incelemelerini güvenlik, verimlilik ve karşılıklılık çerçevesinde takip etmekle,
- Protokol kurallarını, karşılama ve uğurlamaları, ilgili mevzuat, Cumhurbaşkanlığı Genelgeleri, uygulanan teamül ve diğer talimatlar çerçevesinde uygulanmasını sağlamakla,
- Resmi ve özel kuruluşlara bağlı personelin uluslararası standartlara uygun, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı ve Milli Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim Programı'nda belirtilen eğitimlerini sağlamakla, sivil hava meydanlarında meydana gelecek muhtemel olaylara karşı güvenlik programı, muhtemel hareket tarzı planı, acil durum planı, yasadışı müdahale eylemlerine karşı yapılacak işlemler yönergesi ile, yangın-kazakırımlara karşı yapılacak işlemlere dair yönerge ve talimatları ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile koordine ederek hazırlamak ve bunların yürürlüğünü takip etmekle, görevli, yetkili ve sorumludur.

b. Valinin Yetki Devri

Vali, hava meydanlarıyla ilgili yetkilerini hava meydanına sürekli olarak atadığı mülki idare amirine devredebilir. Ancak devrettiği yetkilerin tamamını veya bir kısmını her zaman kullanabilir.

c.Giriş-Çıkış ve Giriş Kartları

Hava meydanında görevli personel ve araçlara verilecek giriş kartları gerekli tahkikatlar yapıldıktan sonra mülki idare amiri tarafından onaylanarak verilir.

Giriş kartları ile ilgili esasları düzenlemek üzere mülki idare amiri tarafından hazırlanacak yönerge vali tarafından onaylanarak yürürlüğe girer.

d.Arama Yetkisi

Mülki idare amiri, genel güvenlik ve kamu düzeni bakımından gerekli gördüğü hallerde hava meydanında, binaları, uçakları, yolcu ve personelin üstlerini, araç ve eşyalarını aratma yetkisine

sahiptir. Gümrük mevzuatı ile ilgili mühürlerin sökülmesi gerekiyorsa ilgili kuruluşların katılımı sağlanır.

e.Haber İletme ve Yardımlaşma

Hava meydanlarında gerekli tedbirlerin alınması amacıyla görevli tüm kuruluşlar, elde ettikleri bilgileri mülki idare amirine hemen iletmek ve varsa emirlere göre hareket etmekle yükümlüdür.

Bu çerçevede, tüm kuruluşlar birbirlerine geçici olarak personel, araç ve gereç yardımı yaparlar

Değerlendirme, Disiplin Kovuşturması, Takdirname, Ödül, Soruşturma, Görevden Uzaklaştırma Mülki idare amiri, hizmet kuruluşlarının amir ve memurları hakkında;

- Sicil raporları için değerlendirme raporu düzenlemeye,
- Disiplin kovuşturması için bildirimde bulunmaya,
- takdirname ve ödül için öneride bulunmaya,
- Soruşturma açmaya, soruşturmayı yapmaya ve yaptırmaya,
- Soruşturma amacıyla denetim elemanı istemeye,
- Soruşturma evraklarını adli mercilere doğrudan intikal ettirmeye,
- Görevden uzaklaştırmaya veya bu hususta talepte bulunmaya,
- Yıllık izin için görüş bildirmeye, mazeret izni vermeye,

yetkilidir.

2.4. Ulusal Yapılanma ve Amaç

Ülkemizde merkezi yapılanma kapsamındaki unsurlar sırasıyla aşağıda belirtilmiştir.



2.4.1. Merkez Güvenlik Kurulu (MGK)

Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmeliğin 18. Maddesi uyarınca ülke genelinde kamu ve özel sektöre ait sivil havalanları, limanlar ve sınır kapılarında güvenlik stratejilerini belirlemek, koordinasyonunu ve uygulanmasını takip etmek amacıyla "Merkez Güvenlik Kurulu" oluşturulur.

Kurul;

- İçişleri Bakanınca görevlendirilecek Bakan Yardımcısının başkanlığında;
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Bakan Yardımcısı
- Ticaret Bakanlığı Bakan Yardımcısı
- Emniyet Genel Müdürü,
- Jandarma Genel Komutanı,
- Gümrükler Genel Müdürü,
- Gümrükler Muhafaza Genel Müdürü,
- Sivil Havacılık Genel Müdürü,
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürü ve
- İller İdaresi Genel Müdüründen oluşur.

Kurul 2 ayda bir veya gerekli hallerde daha sık toplanır. Kurul'a gerektiğinde konuyla ilgili kamu ve özel kuruluş temsilcileri çağrılabilir. Kurul'un sekreteryaya hizmetleri Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından yerine getirilir. Kurul'da alınan kararlar ilgili kuruluşlara gönderilir. Tespit edilen eksiklik ve aksaklıklar ivedilikle giderilir. Merkez Güvenlik Kurulu sivil hava alanları, limanlar ve sınır kapıları için ayrı ayrı olarak da oluşturulabilir.

2.4.2. Eğitim, Araştırma Ve Denetleme Uzmanları Kurulu (EADUK)

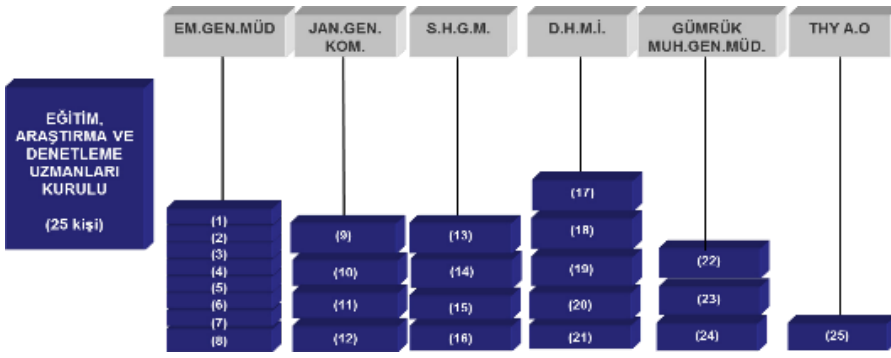
Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nın oluşturulması, idamesi ve yürütülmesini sağlamak, sivil havacılık güvenliği alanında güvenlik standartları ve tavsiye edilen uygulamaları oluşturmak, sivil havacılık güvenliği sorunlarının çözüm yolları geliştirmek, havalimanlarında görev yapan kamu ve özel sektöre ait kurum ve kuruluşlarda çalışan personelin, ICAO ve ECAC gerekliliklerine göre yetkili otoriteye yardımcı olmak ve kurumlar arası koordinasyonun sağlanması amacıyla Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu oluşturulur.

Bu Kurulun toplantı ve çalışma esasları; Merkez Güvenlik Kurulu'nda kabul edilip, İçişleri Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Ticaret Bakanlığı Bakan Yardımcıları tarafından imzalanarak yürürlüğe giren Sivil Havacılık Güvenliği EADUK Çalışma Yönergesinde düzenlenir.

2.4.2.1. Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu'nun Görevleri

Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu'nun görevleri;

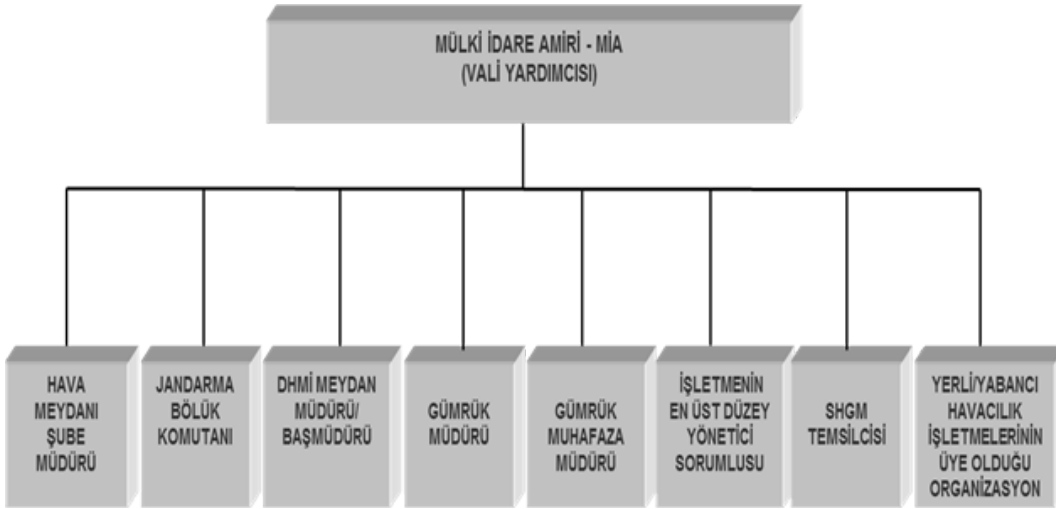
- Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nı geliştirilmesine katkı sunmak,
- Programın uygulanmasının takip edilmesinde yetkili otoriteye yardımcı olmak,
- Denetleme yöntemleri, programları ve prensiplerinin belirlenmesinde yetkili otoriteye yardımcı olmak; ulusal denetçilerin havacılık güvenliği denetimlerine, testlerine, araştırmalarına fiilen katılmasını sağlamak,
- Merkez Güvenlik Kurulu kararlarının icrasını, denetleme raporlarında tespit edilen hususların giderilip giderilmediğini takip etmek, yapılmayanları Merkez Güvenlik Kurulu'na bir rapor halinde bildirmek,
- Mevcut havaalanı tesislerinin genişletilmesi veya yenilerinin kurulması esnasında, proje ve planlarının yapılması konusunda güvenlikle ilgili konularda danışmanlık görevini yapmak, gerektiği ya da talep olduğu takdirde bunlarla ilgili her türlü destek ve yardımı yetkili otoriteye sağlamak,
- Havaalanı Güvenlik Komisyonlarından gelen bilgi, görüş ve önerileri değerlendirerek gerektiğinde ilgili yerlere iletmek,
- Uluslararası çalışma, eğitim, toplantı, seminer, konferans ve inceleme gibi faaliyetlere katılım sağlayarak, elde edilen bilgi ve belgelerden uygun görülenleri rapor ve bilgi notları formatında hazırlamak ve sunmak
- Uluslararası havaalanlarında kullanılan yeni güvenlik tekniklerini takip ederek, güvenlik cihaz ve sistemlerinden en iyi faydayı sağlamak için bilgileri toplamak, ilgilileri bu konuda bilgilendirmek,
- Sivil havacılığa ve havaalanlarına yönelik, mevcut ve muhtemel tehditler hususunda edinilen bilgi ve belgeleri ilgili yerlere iletmek,
- Merkez Güvenlik Kurulu'nun vereceği diğer görevleri yapmak.



2.5. Yerel Yönetim

Hava meydanlarında güvenlik tedbir ve tertiplerinin geliştirilmesi ve uygulanması, yürütülen güvenlik eğitim ve denetim hizmetleri ile ilgili uygulanan tedbirleri, görülen aksaklık ve eksiklikleri görüşmek üzere mülki idare amirinin başkanlığında, Ulaştırma Bakanlığı, Gümrük Müsteşarlığı, Emniyet, Jandarma, Sağlık kuruluşlarının temsilcilerinin katılımı ile “Güvenlik Komisyonu” oluşturulur. Kurul her ay toplanır. Sekreteryası görevi Emniyet Şube Müdürlüğü veya Büro Amirliğince yerine getirilir.

Bu madde gereğince tüm hava meydanlarında Hava meydanı Güvenlik Komisyonu oluşturulmuş olup, ayrıntılı bilgi MSHGP’ de verilmiştir.



Vali, hava meydanlarında güvenliğin sağlanması, giriş ve çıkışlarla ilgili görev ve hizmetlerin düzenli ve etkili bir biçimde yürütülmesi, görevli kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyonun gerçekleşmesi için gerekli önlemleri almaya ve uygulamaya, kuruluşların çalışmalarını denetlemeye yetkilidir. (5442 S.Kanun Ek 1. Mad.)

Valinin görev, yetki ve sorumlulukları 97/9707 sayılı “Sivil Hava meydanları Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik”, 5. maddesinde ayrıntılı olarak belirtilmiştir.

Vali bu yönetmelikte sayılan yetkilerini, hava meydanında mülki idare amiri sıfatıyla sürekli olarak görevlendireceği vali yardımcısı veya kaymakamlara devretmektedir. (97/9707 S.Yönetmelik Mad.6)

Hava meydanlarında, 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 getirmektedir.

Hava meydanlarında güvenlik tedbir ve tertiplerinin geliştirilmesi ve uygulanmasından mülki idare amirinin başkanlığında oluşturulan hava meydanı güvenlik komisyonu sorumludur. (97/9707 S. Yönetmelik Mad.19, MSHGP Mad.12)

Hava meydanlarında, başta güvenlik birimleri olmak üzere, kamu ve özel sektöre ait kuruluşlarda çalışan her seviyedeki personelin “SHT-17.2 Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı” çerçevesinde eğitimlerini yapmak, alınan güvenlik önlemlerini test etmek, denetlemek, araştırmak ve geliştirmek amacıyla “Eğitim, Araştırma ve Denetleme Birimi (EADB)” oluşturulmuştur. (97/9707 S.Yönetmelik Mad.29, MSHGP Mad.14)

2.5.1. Mülki İdare Amirinin Görevleri

Havaalanından yetkili ve sorumlu mülki idare amirinin görevleri;

- Havaalanında alınan güvenlik tedbirlerinin ulusal mevzuata ve bu Programa uygunluğunu denetlemek, uygunsuzlukların giderilmesine yönelik çalışmaları takip etmek ve havaalanındaki risk ve tehdit çalışmalarını yaparak gerekli önlemleri almak,

- Havaalanı güvenlik programı, muhtemel harekât tarzı planı, acil durum ile havalimanları tehdit değerlendirme ve risk yönetimi planı ve alarm planı hazırlamak ve onaylamak,
- Havaalanında faaliyet gösteren havacılık işletmelerinin güvenlik planlarını yaptırmak, tetkik ederek onaylamak,
- Havaalanı Güvenlik Programının, havaalanında bulunan kurum ve kuruluşlarca uygulanmasını sağlamak ve güvenlikle ilgili olarak alınan özel tedbirlerin gözetimini ve denetimini yapmak,
- Havaalanının hayati önemi haiz tesis, teçhizat ve hassas noktalarını güvenlik yönünden incelenmesini sağlamak,
- Havaalanının güvenliğine yönelik olağan ve acil tehditleri karşılayabilecek tedbir ve tertiplerin alınmasını sağlamak,
- Güvenlik tertip ve tedbirlerinin iç kalite kontrol programı çerçevesinde denetimini yapmak; geliştirilmesi için yapılan teklifleri incelemek ve gerekli olanları uygulamak; güvenlik tedbirlerini test etmek, kalite kontrol faaliyetlerinin sonuçlarını ve her üç (3) ayda bir EADB tarafından MSHGP EK-1'i kapsamında hazırlanacak denetleme formlarını onaylamak ve yetkili otorite ve Emniyet Genel Müdürlüğü dâhil ilgili yerlere bildirmek,
- Havaalanının güvenlik tertip ve tedbirlerinin hâlihazır durumu ile mevcut problemlerinden mahallinde çözümü mümkün olmayanlarını ilgili üst makamlara bildirmek ve bu konularla ilgili teklifler hazırlamak,
- Sivil havacılık güvenliği ile ilgili Merkez Güvenlik Kurulunda alınan kararların ve yapılan tavsiyelerin uygulanmasını ile yayınlanan dokümanların bir rehber olarak kullanılmasını sağlamak,
- Havaalanında hazırlanan planlar doğrultusunda muhtemel durumlar için hazırlanan tedbirlerin yılda en az bir defa tatbikatını yaptırmak ve ilgili yerlere bildirmek; tatbikatın bir değerlendirmesini yaparak ortaya çıkan aksaklıkların düzeltilmesini sağlamak,
- Havaalanında yapılan denetim sonucu görülen eksiklikleri, tafisi için ilgili kurum ve kuruluşlara bildirmek, takip etmek,
- Havaalanı güvenliğini etkileyen yasadışı eylem ve olayları, her türlü tehditleri ilgili yerlere bildirmek,
- Havaalanında görevli tüm yolcu dışındaki kişilerin mevzuatta yer alan gerekli eğitimleri alıp almadığını denetlemek,
- 2918 sayılı Kara Yolları Trafik Kanunu doğrultusunda havaalanı trafik düzenlemesini sağlamak,
- Havaalanında gerçekleştirilmesi planlanan inşaat ve mimari değişiklikler ile yapım işlerini güvenlik açısından değerlendirmek,
- m) Alarm durumu değişikliklerine, mümkün olması durumunda havaalanı güvenlik komisyonu ile acil durumlarda ise kendi başına karar vermek ve
- Merkez Güvenlik Kurulu tarafından verilen diğer talimatların uygulanmasını sağlamak ile görevlidir.
- Havaalanı mülki idare amiri yukarıda sayılan görevleri havaalanı güvenlik komisyonu koordinasyonu ve kararları çerçevesinde yürütür.

Yukarıda belirtilen mevzuattan da anlaşılacağı gibi havaalanı güvenliğinden ve güvenlik yönetiminden vali adına görev yapan mülki idare amiri sorumlu ve yetkilidir. Mülki idare amirine bu görevinde ilgili kurum temsilcilerin oluşturulan havaalanı güvenlik komisyonu ve eğitim araştırma ve denetleme birimi yardımcı olur.

2.5.2. Havaalanı Güvenlik Komisyonu

Havaalanlarında, MSHGP ve havaalanı güvenlik programının uygulanmasını, havaalanında bulunan havacılık işletmeleri ve diğer paydaşlar ile koordinasyonun sağlanması ile Havaalanı Mülki İdare Amirliğinin görevlerinin yürütülmesinde yardımcı olmak amacıyla Havaalanı Güvenlik Komisyonu oluşturulur. Havaalanı Güvenlik Komisyonu aşağıdaki üyelerden oluşur:

- a) Komisyon Başkanı olarak Havaalanı Mülki İdare Amiri,
- b) Emniyet Şube Müdürü,
- c) Havaalanı yapılanmasına göre Jandarma Birlik Komutanı,
- d) Gümrük Müdürü,
- e) Havaalanı yapılanmasına göre Gümrük Muhafaza Kaçakçılık ve İstihbarat Müdürü veya Bölge Amiri
- f) Milli İstihbarat Teşkilatı Temsilcisi,
- g) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü temsilcisi (varsa),

- h) Sağlık Bakanlığının havaalanında görevli daimî temsilcisi,
- i) Havaalanı işleticisinin yöneticisi veya temsilcisi ile güvenlik müdürü veya güvenlik biriminin en üst düzey yöneticisi,
- j) Terminal işleticisinin havaalanında görevli yöneticisi ve güvenlik biriminin en üst düzey yöneticisi,
- k) Havaalanı yapılanmasına göre THY A.O. Genel Müdürlüğü temsilcisi,
- l) Yerli havacılık işletmelerinin üye olduğu organizasyonun görevlendireceği daimi temsilcisi,
- m) EADB başkanı ve
- n) Yabancı havacılık işletmelerinin üye olduğu organizasyonun görevlendireceği daimi temsilcisi.

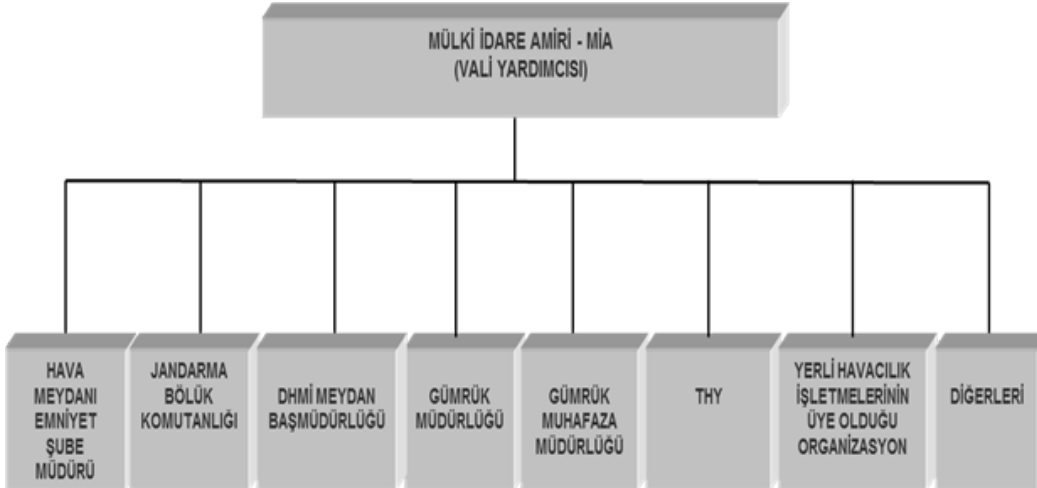
Toplantı konusu ve gündeme ilişkin olarak misafir veya gözlemci statüsünde temsilciler toplantıya çağrılabilir.

Yukarıda belirtilen Bakanlık, kurum veya kuruluşlardan havaalanında faaliyeti bulunmayanların veya yukarıda sayılanlar dışındaki kurum ve kuruluşları temsil eden kişilerin güvenlik komisyonuna dâhil edilip edilmeyeceğine havaalanı mülki idare amiri karar verir.

Havaalanı Güvenlik Komisyonu üyesi kuruluşların varsa güvenlik sorumluları ile terminal ve/veya havaalanı güvenliğini sağlayan şirketin havaalanındaki en üst düzey yetkilisinin de toplantılara katılımı sağlanır.

Havaalanı Güvenlik Komisyonu'na gerektiğinde, kamu ve özel sektöre ait diğer kurum ve kuruluşlardan temsilci çağrılabilir.

Havaalanı Güvenlik Komisyonu sekretarya görevi Emniyet Şube Müdürlüğü tarafından yürütülür.



2.5.3. Eğitim, Araştırma ve Denetleme Birimi'nin Görevleri (EADB)

Havaalanlarında alınan güvenlik önlemlerini test etmek, denetlemek, incelemek, araştırmak ve geliştirmek amacıyla havaalanı mülki idare amirine bağlı, Havaalanı Güvenlik Komisyonuna üye veren kurum ve kuruluş temsilcileri ile gerektiğinde havaalanında faaliyeti bulunan diğer kurum ve kuruluş personelinin katılımıyla EADB oluşturulur. EADB'de görev alanların bilgileri her yıl ocak ayı içerisinde yetkili otoriteye bildirilir.

EADB haftada 1 (bir) kez toplanır. Ayrıca gerektiği hallerde ilaveten toplanabilir.

EADB sekretarya hizmetlerini Emniyet Şube Müdürlüğü yapar. Birimin başkanlığını da bu kurumun temsilcisi yürütür.

Bu birimde görev alan personel kendi kurum veya kuruluşundaki görevine ilaveten EADB'deki görevini yürütür.

Eğitim, Araştırma ve Denetleme Biriminin görevleri;

- Havaalanı güvenlik programı ve muhtemel harekât tarzı planını MSHGP örnek planlarındaki esaslar doğrultusunda havaalanına özgü hazırlamak,
- Havaalanı Güvenlik Komisyonu toplantısı öncesi hazırlık amacıyla toplanarak, gündemle ilgili hususlarda ve yapılan faaliyetlerle ilgili rapor hazırlayarak Havaalanı Komisyonuna sunmak,
- Havaalanında iç kalite kontrol programı çerçevesinde haberli ve habersiz olarak sürekli denetleme, test faaliyetlerini yapmak, cihaz testlerini yapmak ve kayıtları tutmak ile denetleme raporlarını güvenlik komisyonuna sunmak,

- SHT-17.2 talimatına göre yetkilendirildiği alanlarda yolcu dışındaki kişilerin eğitimlerini yapmak, kayıtlarını tutmak ve takibini yapmak,
- Havaalanı mülki idare amiri ve/veya Havaalanı Güvenlik Komisyonu tarafından verilen görevleri yerine getirmek.

Bölüm Özeti

Bu bölümde havacılık güvenliğinin gerekliliklerini tanımlanmış, dünyada sivil havacılık alanında ilk yazılı hukuksal kuralların oluşumu sonrasında güvenlik ile ilgili temel düzenlemeleri sıralanmıştır.

Aynı zamanda hava taşımacılığı faaliyetlerine yönelik uluslararası antlaşmaların genel çerçevesini açıklanarak, ülkemizin uluslararası organizasyonlara katılması sonrasında havacılık güvenliği ile ilgili yapılan düzenlemeler tanımlanmıştır.

Kaynakça

ICAO Annex 17

ICAO Havacılık Güvenliği El Kitabı Doc. 8973

IATA Güvenlik El Kitabı (6. Baskı V2 10 bölüm.)

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı (13. Baskı, 2021)

2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu

5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun

5442 Sayılı İl İdaresi Kanunu ve Bu Kanunda Değişiklik Yapan 4178 Sayılı Kanun

2559 Sayılı Polis Vazife ve Salahiyet Kanunu

5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun ve Uygulamasını Gösterir Yönetmelik

5607 Sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu

4458 Sayılı Gümrük Kanunu

5326 Sayılı Kabahatler Kanunu

Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik (97/9707)

[1] Ülkemiz havaalanlarında yapılan güvenlik taramalarının uluslararası anlamda ki yasal dayanağı ICAO Ek-17 ye dayanmaktadır.

Ünite Soruları

Soru-1 :

Hava meydanında güvenlikten sorumlu en yetkili makam kimdir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Gümrük Muhafaza Müdürü

(B) İl Emniyet Müdürü

(C) Mülki İdare Amiri

(D) DHMİ Başmüdürü

Cevap-1 :

Mülki İdare Amiri

Soru-2 :

MSHGKKP' ye göre havaalanında iç kalite kontrol programı çerçevesinde haberli ve habersiz olarak sürekli denetleme, test faaliyetlerini yapmak, cihaz testlerini yapmak ve kayıtları tutmak ile denetleme raporlarını güvenlik komisyonuna sunmakla görevli birim aşağıdakilerden hangisidir ?

(Çoktan Seçmeli)

(A) EADUK

(B) EADB

(C) MİA

(D) SHGM

Cevap-2 :

EADB

Soru-3 :

EADUK açılımı aşağıdakilerden hangisinde doğru olarak verilmiştir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Eğitim Araştırma Birimi

(B) Eğitim Denetim Birimi

(C) Eğitim Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu

(D) Eğitim Araştırma ve Denetleme Kurulu

Cevap-3 :

Eğitim Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu

Soru-4 :

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programının 9'ncu Eki aşağıdakilerden hangisidir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Güvenlik cihazları test talimatı.

(B) Yolcu profili çıkarma ile ilgili genel prensipler.

(C) Hava meydanı çalışanları için kart kullanım/güvenlik talimatı

(D) Giriş kontrol noktası işletim talimatı

Cevap-4 :

Hava meydanı çalışanları için kart kullanım/güvenlik talimatı

Soru-5 :

Havacılıkla ilgili olmayan kuruluş aşağıdakilerden hangisidir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) IATA
- (B) b) ICAO
- (C) c) ECAC
- (D) d) ILO

Cevap-5 :

d) ILO

Soru-6 :

Aşağıdakilerden hangisi Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Sözleşmesidir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Lahey Sözleşmesi
- (B) Montreal Sözleşmesi
- (C) Tokyo Sözleşmesi
- (D) Plastik Patlayıcıların İşaretlenmesi Sözleşmesi

Cevap-6 :

Montreal Sözleşmesi

Soru-7 :

ICAO Neyi ifade eder?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
- (B) Sivil Havacılık Örgütü
- (C) Avrupa Sivil Havacılık Kurumu
- (D) Uluslararası Sivil Havayolları Kurumu

Cevap-7 :

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü

Soru-8 :

ECAC Neyi ifade eder?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü
- (B) Sivil Havacılık Örgütü
- (C) Avrupa Sivil Havacılık Konferansı
- (D) Uluslararası Sivil Havacılık Kurumu
- (E) Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Teşkilatı

Cevap-8 :

Avrupa Sivil Havacılık Konferansı

Soru-9 :

ICAO'nun yayımladığı el kitabı aşağıdakilerden hangisidir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) a) Ek-17

(B) Doc-8973

(C) Ek-14

(D) Doc-30

Cevap-9 :

Doc-8973

Soru-10 :

Sivil Hava Meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik maddesi aşağıdakilerden hangisidir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) 5442

(B) 97/9707 Sayılı Yönetmelik

(C) 5188

(D) 2920

Cevap-10 :

97/9707 Sayılı Yönetmelik

3. MİLLİ SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK PROGRAMI

Giriş

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de havacılık güvenliği ne yönelik düzenlemeler, uluslararası normlar gözetilerek yapılmaktadır. Türkiye havacılık güvenliği hususunda ülkemizin içinde bulunduğu tehdit ve risk seviyesine yönelik ilave düzenlemeler yanı sıra uluslararası anlamda taraf olduğu antlaşma hükümleri doğrultusunda düzenlemeler yapmaktadır. Bu amaçla oluşturulan Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı, uluslararası havacılık dokümanları referans alınarak hazırlanmış önemli bir kaynaktır.

3.1. Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı (MSHGP) sivil havacılık güvenliğini, uluslararası standartlar (ICAO, ECAC) ve kurallar çerçevesinde sağlamak üzere, alınacak tertip ve tedbirlerin ana esaslarını belirlemek amacıyla hazırlanıp, 24 Aralık 1996 tarihinde İçişleri ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından imzalanarak yürürlüğe girmiştir.

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı, sivil havacılık güvenliğindeki gelişmeler, yaşanan sorunlar ve yasalardaki çeşitli tarihlerde yapılan değişiklikler çerçevesinde hava meydanlarında güvenlikle ilgili standart güvenlik tedbirlerinin alınmasını sağlamak amacıyla güncellenmiştir.

3.1.1. Amaç, Kapsam, Hukuki Dayanak

Amaç: MSHGP’ nin amacı halkın, yolcuların, mürettebatın, yer personelinin, havaalanı bina ve tesislerinin, sivil havacılığa karşı yerde ve havada meydana gelebilecek her türlü yasadışı eyleme karşı korunması ile ilgili kurumların ve kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarını düzenlemek ve uygulama esaslarını belirlemektir.

Kapsam: MSHGP sivil havacılık hizmetlerini yürütmek ve sivil havacılığın güvenliğini sağlamaktan sorumlu tüm kurumların ve kuruluşları, sivil havacılığa açık havalimanları ve tesisler ile yerli ve yabancı sivil havacılık işletmelerini kapsar.

Hukuki dayanak : MSHGP aşağıda yer alan mevzuata dayanılarak hazırlanmıştır.

Uluslararası mevzuat:

- 7.12.1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi’nin Uluslararası Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahale Eylemlerine Karşı Korunması Başlıklı Ek-17’si,
- Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından yayımlanan Havacılık Güvenliği Rehberi (Doc. 8973),
- Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) tarafından yayımlanan ECAC Havacılık Güvenliği Alanında Politika Beyanı (ECAC Doc No. 30 KISIM II GÜVENLİK) ve
- İkili hava ulaşım anlaşmaları.

Ulusal mevzuat:

- 19.10.1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu,
- 10.6.1949 tarih ve 5442 sayılı İl İdaresi Kanunu,
- 4749 sayılı Kanun Şikago’da 7 Aralık 1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan, 05.06.1945 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması ve Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanmasına Dair Kanun,
- 04.07.1934 tarihli ve 2559 sayılı Polis Vazife ve Salahiyetleri Kanunu,
- 24.03.2016 tarih ve 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu,
- 07.10.2004 tarih 5188 sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun,
- Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından kanunlarla uygun bulduğu sivil havacılıkla ilgili uluslararası antlaşmalar ve sözleşmeler,
- 30479 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan 4 sayılı Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi 437 inci ve 441 inci maddeleri,

- 14.8.1997 tarih ve 23080 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Sivil Havalimanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik,

- 7.10.2004 tarih ve 25606 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik.

3.1.2. Yetkili Otorite

MSHGP’nin hazırlanmasından, programda belirtilen görev ve hizmetlerin koordinasyonunun sağlanarak yürütülmesinden, ICAO ve ECAC standartlarının uygulanmasından, sürdürülmesinden, denetlenmesinden ve izlenmesinden Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) yetkili otorite olarak görevli, yetkili ve sorumludur.

İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) ve Jandarma Genel Komutanlığı yetkili otoriteye güvenlik kapsamında gerekli desteği sağlar.

3.1.3. Yetkili Otoritenin Görev, Yetki ve Sorumlulukları

Yetkili otoritenin görev, yetki ve sorumlulukları şunlardır:

- Sivil havacılığa, sivil havaalanlarına ve bunların eklentilerine yönelik tehditlere karşı uygulanabilecek tedbirleri izlemek,
- Uluslararası ve ulusal mevzuat çerçevesinde sivil havacılık güvenliği standartlarını sağlayabilmek için ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon sağlamak,
- Yeni yapılan ve tadil edilen havaalanlarının plan ve projelerinin, yapısal güvenlik unsurlarının da dâhil edilerek hazırlanmasını sağlamak,
- Sivil havacılık güvenliği konusunda yapılan değişiklikler ve yeni uygulamalar ile belgelerin yayımlanmasını sağlamak,
- Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu’nun sekretaryasını yapmak,
- Ülke genelinde standartların sağlanması için havalimanları tarafından hazırlanan planların genel esaslarını belirlemek ve onaylamak,
- Sivil havacılık alanında görev yapan personelin uluslararası temasını arttırmak ve tecrübelerin paylaşımını sağlamak amacıyla; uluslararası kuruluşlar ve yabancı devletler ile iş birliği yaparak, denetim, eğitim, seminer, çalıştay, konferans gibi faaliyetlerin düzenlenmesini ve katılımı sağlamak
- Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı ve Eklerini izlemek ve geliştirmek,
- Denetleme, zafiyet değerlendirmesi ve test yöntemlerini ve prensiplerini belirlemek, programlarını ve formlarını hazırlamak, geliştirmek,
- Havacılık sektöründe olan tüm özel ve kamu kuruluşlarının haberli/habersiz güvenlik denetimlerinin, zafiyet değerlendirmelerinin ve testlerinin yapılmasını sağlamak, sonuçlarını ilgili yerlere göndermek ve icrasını takip etmek,
- Havaalanı Güvenlik Komisyonlarından ve havacılık işletmelerinden gelen bilgi, görüş ve önerilerin değerlendirilmesini sağlamak,
- Yeni güvenlik teknik ve teknolojilerini takip ederek, güvenlik cihaz ve sistemlerinden en iyi faydayı sağlamak için gerekli bilgileri toplamak, ilgilileri bu konuda bilgilendirmek ve gerektiğinde uygun görüş vermek,
- Sivil havacılığa ve havalimanlarına yönelik, mevcut ve muhtemel tehdit ve riskler hususunda edinilen bilgi ve belgeleri ilgili makamlara ulaştırarak gereğinin yapılmasını sağlamak,
- Merkez Güvenlik Kurulu’nun vereceği kararları takip etmek,
- Ulusal tehdit ve risk değerlendirmesi kapsamında yabancı bir ülkeye/ülkeden ilk defa uçuş planlanması aşamasında ve düzenli uçuş yapılan ülkeler için belirli periyotlarla bahse konu ülkelerde alınan sivil havacılık güvenlik önlemlerinin incelenerek risk haritalarının oluşturulması, risk seviyelerine göre uygulanacak ek güvenlik önlemlerini belirlemek,
- Sivil havacılık sektöründe operasyon yürüten tüm kurum ve kuruluşların havacılık güvenliği alanında alması gereken eğitimleri belirlemek, bu eğitimleri verebilecek eğitmen ve eğitim kuruluşlarını sertifikalandırmak ve
- Sivil havacılık işletmelerinin güvenlik planlarını incelemek ve onaylamaktır.

3.1.4. MSHGP’nin İçerik Başlıkları

- Birinci Kısım : İçindekiler ve Ekler

- İkinci Kısım : Genel Esaslar;
- Üçüncü Kısım: Havacılık Güvenliği ve Organizasyon
- Dördüncü Kısım : Önleyici güvenlik tedbirleri;
- Beşinci Kısım : Yasadışı eylemlere müdahale yönetimi;
- Altıncı Kısım : Son hükümler, yaptırım ve yürürlük

Olarak doküman oluşmaktadır. Her bir kısım başlığın altında bölümler halinde tüm konu başlıkları detaylı olarak yer almaktadır.

3.1.5. Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programının Ekleri

EK No	Ek Adı
1	Milli Sivil Havacılık Güvenliği Kalite Kontrol Programı(Lahika-3 GİZLİ)
2	Örnek Havaalanı Güvenlik Programı
3	Örnek Havaalanı Muhtemel Hareket Tarzı Planı
4	Resmi olarak boş bırakılmıştır
5	Örnek Havayolu İşletmeleri Güvenlik Planı
6	Yasadışı Müdahale Eylemlerine Karşı Yapılacak İşlemler Yönergesi (GİZLİ)
7	Yasadışı Müdahale Eylem Raporları(7A,7B,7C)
8	Güvenlik (Giriş) Kontrol Noktası İşletim Talimatı
9	Havaalanı Çalışanları İçin Kart Kullanım ve Güvenlik Talimatı
10	Havaalanı Güvenlik Sistem ve Cihazları (Lahika 2 ve 3 GİZLİ)
11	Hareket Yeteneği Kısıtlı Şahıslara Uygulanacak Kontrol Prensipleri
12	Genel Havacılık Faaliyetleri ve Küçük/Kontrolsüz Alanlar
13	Davranış Tespiti İle İlgili Temel Prensipler
14	Havaalanı Yapısal Güvenlik Unsurları
15	Havalimanları Güvenlik Risk Tehdit Değerlendirme ve Alarm Planı
16	Uçuş Tedariklerinin Yetkili Tedarikçisi
17	Güvenlik Tahditli Alanlarda Bulundurulması Yasaklı Maddeler ile Yolcu/Kabin Ekibi Tarafından Taşınabilen Tehlikeli Maddeler
18	Havalimanları Dışında Biniş Kaydı (Check-in) İşlemi
19	Siber Tehditlere Karşı Yapılacak İşlemler Talimatı
20	Havaalanı Tedariklerinin Bilinen Tedarikçisi
21	Güvenlik İrtibat Noktaları Listesi
22	Kara Tarafı Güvenlik Tedbir ve Kontrolleri (Lahika-1 GİZLİ)
23	Ulusal ve Uluslararası Dokümanların Dağıtım Prosedürü
24	Yüksek Riskli Kargo ve Posta Kapsamında Tanımlanan Ülkeler (GİZLİ)
25	MSHGP ve Uluslararası Havacılık Güvenliği Standartlarına Eş Ülkelerin Listesi
26a	Korumalarına Kabinde Silah Taşımaya İzin Verilen Protokol Listesi
26b	VIP Uçağı Koruma Görevlisi Taahhüt Beyanı
26c	VIP Uçağı Koruma Görevlisi Eğitim İçeriği
27	Yerli Havayolu İşletmeleri için Yeni Hat Uçuş İzni Gerekliklikleri Kontrol Formu
28	Sivil Havacılık Güvenliği Risk Tehdit Değerlendirme Komisyonu Çalışma Talimatı
29	Muafiyetler

3.2. Kalite Kontrol Programı

3.2.1. Milli Sivil Havacılık Kalite Kontrol Programı (MSHKKP)

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı standartlarının uygulanması, uyumluluğun izlenmesi için yapılacak kapsamlı denetim, inceleme, araştırma ve testler ile bu faaliyetleri yürütecek denetçilerin kriterleri ve sertifikasyonunu konusunda görev yetki sorumluluklar ile esasları belirlemek üzere aşağıda belirtilen içerikte Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kalite Kontrol Programı (MSHGKKP) hazırlanır, yürütülür ve sürdürülür. MSHGKKP'nin yürütülmesinden ve koordinasyonundan yetkili otorite sorumludur. MSHGKKP:

- Yetkili otoritenin gücü,
- MSHGKKP'nin amacı ve içeriği,
- Uyumluluğun izlenmesi ve yöntemi,
- Güvenlik denetimleri,
- Güvenlik incelemeleri,
- Güvenlik testleri,
- Güvenlik araştırması,
- Raporlama ve kayıt,
- Uyumluluk sınıflandırılması,
- Takip denetim faaliyetleri,
- Uyumsuzluk halinde prosedür ve yaptırımlar,
- Denetçi yeterlilik kriterleri,
- Denetçilerin seçimi, uygunluğu ve sertifikasyonu ve
- Denetçilerin yetkilerini içerir.

3.2.2. MSHGKKP amacı

Milli Sivil Havacılık Güvenliği Kalite Kontrol Programı'nın (MSHGKKP) amacı, MSHGP'nin uygulanırılığını görmek, etkinliğini arttırmak, uygulama düzeyini ve uygulama yeterliliğini denetlemek, alınan tüm güvenlik tedbirlerine rağmen, muhtemel olumsuzluklar ve mevcut aksaklıkların düzeltilmesini sağlamak, aksaklıkların hızlı tespitine ve kaynağının araştırılması ve elde edilen sonuçlara dayanılarak programda yapılması gereken iyileştirmeler için yapılacak işlemlerin esas ve usullerini belirlemektir.

Havaalanlarımızda uygulanan mevzuat ve güvenlik tedbirlerinin ECAC Doküman 30 ve ICAO Ek- 17 hükümlerine uyum seviyesi kalite kontrol faaliyetleri vasıtasıyla tespit edilir.

Milli Sivil Havacılık Güvenliği Kalite Kontrol Programı'nda belirtilen görev ve hizmetlerin yürütülmesinden Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü sorumlu olup, bu görevi, bu programda belirtilen esaslar çerçevesinde SHGM tarafından usulüne uygun sertifikalandırılmış ulusal denetçiler vasıtasıyla yerine getirir.

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, gerçekleştirilen kalite kontrol faaliyetlerinde belirlenen eksikliklerin belirli bir zaman dilimi içerisinde giderilmesini talep eder ve gerekmesi durumunda idari ve cezai yaptırım uygular.

Tüm havalimanları, havacılık işletmeleri ve havacılık güvenliği sorumluluğu bulunan diğer tüm kuruluşlar MSHGP'na uyumluluğun belirlenmesi ve tespit edilen eksikliklerin hızlıca giderilmesini teminen düzenli olarak denetlenir.

3.2.3. Denetleme kriterleri

Denetim faaliyetleri tehdit seviyesini, operasyonların türünü ve yapısını, uygulama standardını, havalimanlarının, havacılık işletmelerinin ve diğer kuruluşların iç kalite kontrol faaliyetleri sonuçlarını ve denetim frekansını etkileyecek diğer faktör ve değerlendirmeleri dikkate alarak gerçekleştirilir.

Bu kriterler göz önünde bulundurularak SHGM tarafından kapsamlı denetim, denetim ve testlerin sıklığı ve önceliklendirilmesi ve planlaması yapılır.

3.2.4. İç Kalite Kontrol

Tüm havalimanları, havacılık işletmeleri ve havacılık güvenliği sorumluluğu bulunan diğer tüm kuruluşlar uygulamakla yükümlü oldukları güvenlik tedbirlerinin etkinliğini ve verimliliğini izlemek ve gerekli düzeltmeleri yapmak üzere iç kalite kontrol programı oluşturur ve yürütür. İşletmeler için İç kalite kontrol yükümlülükleri SHT-17.3 Talimatı'nda belirlenmiştir. Havalimanları ise bu kalite kontrol programı çerçevesinde iç kalite kontrol programını hazırlar ve uygular.

Denetimler havalimanlarının, havacılık işletmelerinin ve diğer kuruluşların iç kalite kontrol önlemlerinin uygulanmasını ve etkinliğini de içerir.

Her bir havalimanında denetim, denetim faaliyetlerinin uygun bir karışımından oluşur ve güvenlik önlemlerinin alanda uygulanmasına kapsamlı bir genel bakış sağlamalıdır.

Denetim faaliyetleri kapsamlı güvenlik denetimlerini, güvenlik denetimlerini ve testleri içerir.

3.2.5. Metodoloji

Denetim faaliyetlerinin metodolojisi denetçilerin görevlendirilmesi, planlama, hazırlık, saha faaliyetleri, bulguların sınıflandırılması, raporun düzenlenmesi ve düzeltme sürecini gibi tüm safhaları içeren standart bir yaklaşım izler.

Denetim faaliyetleri gözlem, mülakat, dokümanların incelenmesi ve çapraz doğrulamalar yoluyla bilginin sistematik toplanmasına ve raporlanmasına dayanır.

Denetim faaliyetleri haberli veya habersiz gerçekleştirilebilir.

Kalite kontrol faaliyetleri Kapsamlı Denetim, Denetim, Test, İnceleme ve Araştırma unsurlarını kapsar.

3.2.6. Kapsamlı Güvenlik Denetimleri

Sivil Havacılık Güvenliği kapsamında alınan güvenlik tedbirlerinin uygulamasının, MSHGP'na uygunluğunu tespit etmek, sivil havacılık güvenliği standartlarındaki boşlukları tespit ederek gerekli düzeltmeleri yapmak, Sivil havacılık güvenliğinde istenilen standartların ve prosedürlerin yerine getirilmesini sağlamak amacıyla gerçekleştirilir.

Bu programa göre yapılacak kapsamlı denetimler, haberli veya habersiz, hafta sonu, bayram ve tatiller göz önüne alınmaksızın her zaman yapılabilir.

Kapsamlı güvenlik denetlemesi:

- Bir havalimanındaki tüm güvenlik tedbirlerini veya,
- Bir havalimanı, terminal işleticisi, havayolu işletmesi veya diğer havacılık işletmeleri tarafından uygulanan tüm güvenlik tedbirlerini veya,
- Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programının belirli bir bölümünü kapsar.

Kapsamlı güvenlik denetlemesi aşağıdaki safhalardan oluşur:

Denetimin duyurulması ve haberli denetim ise denetim öncesi soru kağıdının iletilmesi;

- Tamamlanan denetim öncesi soru kağıdı ve diğer ilgili dokümantasyonun incelenmesi dahil hazırlık aşaması;
- Alanda denetim faaliyetinin başlamasından önce havalimanı/havacılık işletmesi/ kuruluş temsilcilerine denetim öncesi brifing verilmesi;
- Denetimin gerçekleştirilmesi;
- Denetim sonrası brifing verilmesi ve raporun düzenlenerek ilgili kurum/kuruluşa gönderilmesi;
- Eksikliklerin tespit edilmiş olması durumunda düzeltici faaliyetlerin gerçekleştirildiğinin izlenmesi,

Kapsamlı güvenlik denetiminin gerçekleştirilmesinde güvenlik tedbirlerinin uygulanma durumunu tespit etmek amacıyla bilgilerin sistematik bir şekilde toplanması için aşağıdaki denetim teknikleri uygulanır:

- Doküman ve kayıtların incelenmesi
- Operasyonların gözlemlenmesi
- İlgilerle yapılacak mülakatlar

- Doğrulama

Kapsamlı denetimler MSHGP Lahika-1’inde yer alan Havacılık Güvenliği Denetim Formu’nun ilgili bölümleri kullanılarak gerçekleştirilir.

Gerçekleştirilecek kapsamlı denetimlerin sıklığı aşağıdaki hususlara dikkate alınarak belirlenir:

- 10 milyon yolcudan fazla yolcuya sahip havalimanları en az 4 yılda bir Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı’nın tüm hükümlerini kapsayan bir kapsamlı güvenlik denetimine tabi tutulur. Kapsamlı denetimde tüm kuruluşlar ve işletmelerin denetlenmesi mümkün olamayacağından; denetim havalimanında uygulanan güvenlik tedbirlerinin temsili bir örneğini içerecek şekilde planlanır.
- Tehdit durumları, trafiğin yoğunluğu, denetim geçmişi, gerçekleştirilen yüksek riskli uçuşlar ve benzeri hususlar göz önünde bulundurularak denetim önceliklendirilmesi yapılır.

Güvenlik denetlemeleri normal şartlar altında habersiz gerçekleştirilir. Operasyonel açıdan mümkün olmaması durumunda ise denetlenecek tarafa bildirimde bulunulabilir. Bir denetim aşağıdaki safhalardan oluşur:

- Hazırlık aşaması
- Denetimin gerçekleştirilmesi
- Denetimin sıklığı ve denetim sonuçlarına dayalı olarak gerekli ise denetim sonrası brifing verilmesi
- Raporlama
- Eksikliklerin tespit edilmiş olması durumunda düzeltici faaliyetlerin gerçekleştirildiğinin izlenmesi,

Güvenlik denetiminde denetime konu güvenlik tedbirlerinin uygulanma durumunu tespit etmek amacıyla bilgilerin sistematik bir şekilde toplanması için aşağıdaki denetim teknikleri uygulanır:

- Doküman ve kayıtların incelenmesi
- Operasyonların gözlemlenmesi
- İlgilerle yapılacak mülakatlar
- Çapraz doğrulama

3.2.7. Güvenlik Testleri

Güvenlik testleri sivil havacılık faaliyetlerinin yürütüldüğü tüm havalimanları ve tesislerinde, havacılığa hizmet sağlayan ve güvenlik tedbirlerinin alınmasında rolü ve sorumluluğu olan tüm yerli yabancı havayolu işletmeleri, havacılık işletmeleri ve kurumlarda MSHGP uyarınca alınan güvenlik tedbirlerinin etkinliğini test etmek ve güvenlik personelinin motivasyonunu arttırmak amacıyla yapılır.

3.2.8. Güvenlik İncelemesi

Güvenlik İncelemeleri herhangi bir zafiyeti olup olmadığını belirlemek ve ele almak amacıyla operasyonları yeniden inceleme ihtiyacı duyduğunda gerçekleştirilir. Bir zafiyet tespit edildiğinde tehdit ile orantılı koruyucu önlemlerin uygulanması istenir.

Güvenlik incelemesi sonucunda yetkili otorite tarafından mevcut güvenlik tedbirlerinin işleyişinin ve programın yeterliliğinin değerlendirilmesi yapılarak, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı’nda yapılması gereken düzenlemelere ilişkin teklif raporu hazırlanır.

3.2.9. Güvenlik Araştırması

Bir güvenlik olayının nerede, nasıl ve neden olduğu, bu olaya neden olan zafiyetler, daha sonrası için alınması gereken tedbirleri belirlemek amacıyla yapılır.

Güvenlik araştırması, MSHGK’na ve/veya ilgili kurumlara olayın tekrarının gerçekleşmemesi için alınması gereken önlemler hususunu rapor etmeyi de içerir.

Yapılacak olan güvenlik araştırmalarında; yetkili otorite tarafından görevlendirme yapılabileceği gibi, meydana gelen olayın önemine göre, yerel otorite tarafından da yetkili otoriteden güvenilir araştırması talep edilebilir.

3.2.10. Bulguların hızlıca kapatılması ve telafi edici önlemler

Tespit edilen bulguların ivedilikle düzeltilmesi gerekmektedir. Düzeltici faaliyetler ivedilikle uygulanmadığında telafi edici önlemler uygulanmalıdır.

SHGM'nin onayı sonrasında düzeltici eylem planı yürürlüğe girer ve uygulanmasını SHGM takip eder. Denetime konu havaalanı ve işletme bulguların kapatıldığına dair SHGM'ye bildirimde bulunur.

3.2.11. Takip denetimleri

Denetime tabi tutulan havalimanı, havayolu veya havacılık işletmesi tarafından istenen düzeltici eylemlerin uygulandığına ve bulguların kapatıldığına dair bilgi verilmesini takiben, durum yerince denetlenerek doğrulanmalıdır.

3.2.12. Eğitim ve sertifikasyon

Denetçiler SHGM tarafından ulusal denetçi eğitimine tabii tutulur ve sertifikalandırılırlar. Ulusal denetçi eğitimini ECAC veya ICAO'dan alan kişiler yapılacak mülakat sonrası ulusal denetçi olarak görevlendirilebilir.

3.3. Havaalanı Güvenlik Programı

ICAO Doküman 8973 Ek-9 Havalimanı Güvenlik Programı başlığı altında bir belge hazırlayarak bu konuda devletlere rehberlik yapmış ve ülkemizde de buna paralel olarak MSHGP'nin Ek-2 belgesinde de MSHGP nasıl hazırlanacağı, içeriğinin ne olacağı ve uygulama kısmı açık olarak ifade edilmiştir. MSHGP Madde 18 doğrultusunda,

Tüm Havaalanı Mülki İdare Amirlikleri tarafından havaalanının güvenliğini, havaalanındaki havacılık faaliyetlerinin düzenini ve etkinliğini MSHGP'de belirtilen güvenlik tedbirlerinin uygulanmasını sağlamak amacıyla MSHGP EK-2'sine uygun bir havaalanı güvenlik programı hazırlar, uygular ve sürdürülmesini sağlar.

Tüm havaalanlarında Havaalanı Mülki İdare Amirlikleri tarafından hazırlanan havaalanı güvenlik programı yetkili otoriteye incelenmek ve uygun görüş alınmak üzere gönderilir. Yetkili otoritenin uygun görüşünü müteakip ilgili havaalanının güvenlik komisyonu kararı ile Mülki İdare Amiri tarafından onaylanır.

Havaalanı güvenlik programları her yıl MSHGP'de gerçekleşecek değişikliklere, havaalanındaki uygulama veya fiziki değişikliklere göre gözden geçirilir ve değişiklikler yetkili otoriteye uygun görüş alınmak üzere gönderilir.

MSHGP amacı: Hava meydanının güvenliğini, hava meydanındaki havacılık faaliyetlerinin düzenini ve etkinliğini, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nda belirtilen güvenlik tedbir ve prosedürlerini uygulayarak gerçekleştirmek suretiyle personele, terminallere, sivil havacılık ünitelerine, uçaklara ve ekipmanlara karşı yapılacak kanun dışı müdahaleleri önlemektir.

MSHGP kapsamı: Hava meydanında Sivil Havacılık faaliyetlerinde bulunan resmi ve özel kurum ve kuruluşlar ile bunların personelini kapsar.

Yetki ve sorumluluk : MSHGP yürütülmesinden Hava meydanı Mülki İdare Amiri yetkili ve sorumludur. Mülki İdare Amiri bu yetki ve sorumluluğunu hava meydanında bulunan kurum ve kuruluşlar ile bunların personeli vasıtasıyla yerine getirir.

3.3.1. Hava Meydanındaki Kurum ve Kuruluşların Görevleri

a- Mülki İdare Amirliği

b- DHMİ Baş Müdürlüğü ve Diğer İşletmeciler Kuruluşları

c- Güvenlik Birimleri

• Emniyet Şube Müdürlüğü

• Özel Güvenlik Müdürlükleri/Şeflikleri

• Jandarma

d- Gümrük Muhafaza Müdürlüğü

e- Gümrük Müdürlüğü

f- Havayolu İşletmesi

g- Yer Hizmet İşletmesi

h- Tedarik Şirketleri

i- Sağlık Birimleri

j- Yakıt İkmal Tesisleri

k- Kargo Tesisleri

k- Meteoroloji

l- İtfaiye

m- Diğerleri (Banka, Maliye büroları, Restoran, gibi)

Hava Meydanında Yürütülen Faaliyetler

a) Ticari faaliyetler(restoran, bar, Hediyelik eşya, butik)

b) Trafikle ilgili faaliyetler (yolcu, bilet, bagaj yükleme,)

c) İdari faaliyetler (kurum ve kuruluşların ihtiyaçları ve görevi)

Hava Meydanındaki Kuruluşların Görevleri, Cezai Müeyyideler:

Görevli kuruluşlar, kendi mevzuatındaki görevleri ile birlikte, MSHGP, hava meydanı güvenlik programı, acil durum planı, muhtemel hareket tarzı planı ve yasadışı müdahale eylemlerine karşı yapılacak işlemler yönergesinde ve kendi kuruluşlarının güvenlik planında belirtilen güvenlik ve güvenlik eğitimiyle ilgili görevleri yapmak zorundadır.

Hava meydanında hizmet veren kuruluşlarla, çalışan personellerinin güvenliğe aykırı davranışlarına SHY-22 Yer Hizmetleri Yönetmeliği ve DHMİ ile imzalanan hizmet sözleşmelerinde belirtilen cezai müeyyideler uygulanır.

Hava meydanı yöneticileri ve sıralı amirler, birim amirleri ve güvenlik yönetiminden sorumlu amirler, tüm hava meydanı faaliyetleri başta olmak üzere hava meydanı güvenlik hizmetlerine ilişkin hükümleri tüm güvenlik mevzuatını, tüm güvenlik sistemlerini ve görev yerlerini bilmek, incelemek, test etmek, araştırmak ve geliştirmek zorundadır.

Sistemimizde mülki idare amiri, hava meydanı yönetimi, güvenlik birimleri ve sıralı amirler, güvenlik komisyonu üyeleri, eğitim, araştırma ve denetleme birimi üyeleri güvenlikten doğrudan sorumlu olup;

Bu görevlilerin;

Belirlenen prosedürler dahilinde inceleme, tetkik ve araştırmalar yapması,

- Yaptığı her bir inceleme, tetkik ve araştırmanın sonuçlarını, resmi formlar içerisinde hazırlayarak evvelce belirlenen şekilde bildirmesi,

- Tetkik ve incelemeleri sırasında güvenlik önlemlerinde bulduğu eksik ve açıklar ile bunların telafisine ilişkin olarak önerdiği prosedürleri hava meydanı idareleri, güvenlikten sorumlu yetkililer ile diğer kurum ve kuruluşlar ile hava meydanında faaliyet gösteren işletmeciler ve diğer kuruluşların dikkatine sunması,

- Uygun ve gerekli önlemlerin alınması için ciddi güvenlik ihlallerini bildirmesi,

- Başlangıçta zengin bir güvenlik tetkiki ve bunu müteakip hava meydanının sürekli olarak inceleme ve tetkiklerini yürütmesi,

- Hava meydanı plan ve proje heyetinin bir üyesi olması,

- Eksikleri telafi etmek ve hava meydanının güvenlik ihtiyaçlarını karşılamak için hava meydanı güvenlik programları oluşturmaları yada var olan programlar üzerinde gerekli değişiklikleri yapması,

- Yazılı olarak hazırlanmış bulunan hava meydanı güvenlik programının güncel olup, güvenlikten sorumlu yetkili makamca onaylanmasını temin etmesi,

- Kabul edilmiş bulunan güvenlik önlemleri ve prosedürlerinin uygulamasını, bunların etkili bir biçimde yürütülüp korunmalarını teşvik amacıyla denetlemesi,

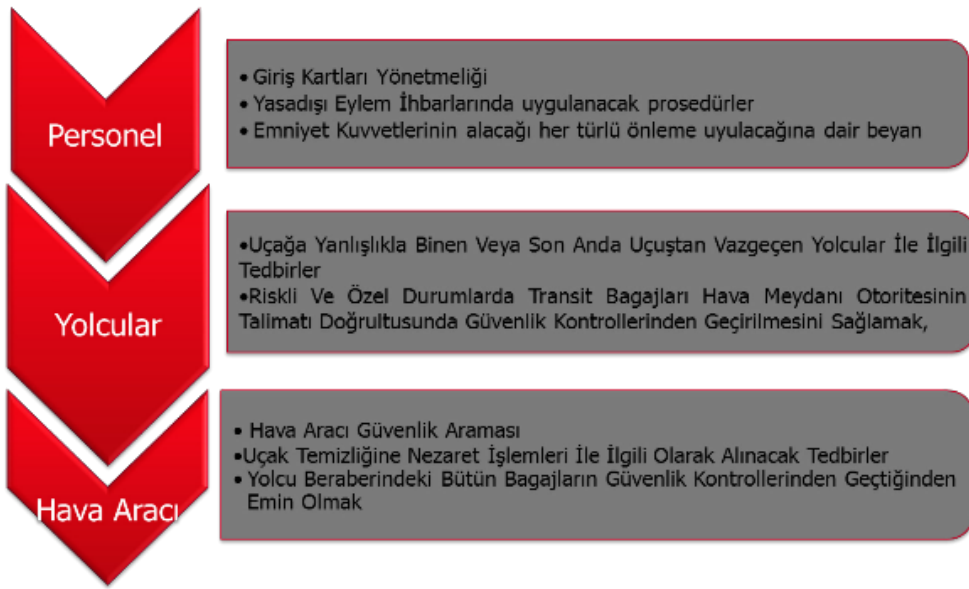
- Hava meydanı ve diğer ilgili emniyet denetim ve kontrol idareleri ile etkili bir irtibat sağlaması ve muhafaza etmesi,

- Hava meydanı güvenlik personeli, itfaiye ve kurtarma personeli faaliyetlerinin, güvenlik bakış açısından koordine edilmesini sağlaması

- Dâhilinde çalışan tüm personelin güvenlik konusundaki bilgilerini geliştirmesi, bilinçlenmelerini sağlaması,

- Hava meydanı güvenlik önlemlerinden sorumlu kişilere yardımcı olması ve bunların gereken eğitimi aldığından emin olması,
- Randıman ve temizliği temin etmek üzere yolcu ve kabin bagajlarının kontrol işlem ve ekipmanı üzerinde gerektiği gibi denetim, test ve tetkikler yapması,
- Etkili bir tehdit/olay cevap kabiliyetini teşvik etmesi ve araması,
- Mevcut hava meydanı tesislerinde tadilat yada yeni tesis inşaatlarına ilişkin planlara güvenlik önlemlerinin dahil olunmasını tavsiye etmesi,
- Sivil havacılık ve tesislerini etkileyebilecek yasadışı müdahale amaçlı fiil ve eylemleri konu alan ulusal kanun ve yönetmelikleri bilmesi ve iyice anlamış olması,
- Bomba tehditleri dâhil hava meydanını etkileyen her türlü yasadışı müdahale ile yolcu kontrol işlemi sırasında belirlenen tüm silah ve tehlikeli cihazlara ilişkin olayların bir kaydını tutması,
- Yasadışı müdahale sonucu zorla alıkonan ve normal rotasından saptırılan bir uçakla ilgili her türlü bilgiyi toplaması ve güvenlikten sorumlu yetkili idareye iletmesi,
- Ulusal yasa ve mevzuatlar ile çizilen sınırlar dâhilinde, en son hava meydanından kalkmış olup, yasadışı müdahale ile zorla alıkonulmuş ve kaçırılmış yada bir sabotaj fiili nedeniyle kaza geçirmiş olduğu bilinen veya bu ihtimal yüksek olan bir uçakla ilgili acil soruşturma başlatması, bu nevi durumlara bunların yeniden tezahür etmesini önlemek için ne gibi ilave koruyucu önlemlerin alınabileceği konusundaki bilgileri elde etmek amacıyla acil önlem gerekebilir bunların belirlenmesi,
- Hava meydanı güvenlik programının oluşturulması aşaması güvenlik konularının koordinasyonunu yapması gerekir.

3.4. Havayolu İşletmesi Güvenlik Ve Organizasyonu



3.4.1. Havayolu İşletmeleri Güvenlik Planı

Tüm hava taşıyıcıları ülkemiz sınırları içerisindeki tüm havalimanlarında ve uçuş sırasında uygulamak üzere Havalimanlarında yerel güvenlik görevlileri tarafından uygulanan güvenlik tedbirlerine ilave olarak, yolcuları ve havaaracı mürettebatını, havaaracı teçhizatını etkileyen sivil havacılığa ve havayolu işletmelerine yönelik yasadışı hareketleri önlemek amacıyla Ek-5'e uygun genel bir güvenlik planı hazırlar, uygular ve sürdürür. Bu plan hem uluslararası standartlar hem de MSHGP ile uyumlu olmalıdır. Plan hava taşıyıcısı tarafından izlenecek ve uygulanacak yöntem ve prosedürleri içerir.

Hava taşıyıcıları ülke geneli için hazırladıkları güvenlik planı'nı her yıl SHGM'ye onaylatırlar. Uygulamayı değiştirmeyen küçük değişiklikler SHGM'ye bildirilir. Uygulamaya veya sorumluluklara ilişkin değişiklikler olduğunda plan derhal onaylatılmalıdır.

Hava taşıyıcıları faaliyet gösterdikleri her havalimanı için MSHGP'ye, havalimanı güvenlik programına ve uluslararası standartlara uygun bir güvenlik planı hazırlar, uygular, sürdürür ve MİA'ya onaylatır.

Havayolu İşletmeleri Güvenlik Planı, havayolu işletmelerinde her kademede görev yapan havayolu çalışanları ile görev verilen diğer personeli kapsar.

Diğer ülkelerin yetkili otoriteleri tarafından onaylanmış hava taşıyıcısı güvenlik planları ülkemiz tarafından risk ve tehdit analizi ve müteakibiyet esasına göre tanınabilir. Ancak ülkemize/ülkemizden sefer yapan yabancı hava taşıyıcıları Ülkemizde Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı ve ilgili havalimanı güvenlik programında öngörülen güvenlik tedbirlerine uymakla yükümlüdür. Bu bağlamda ilgili hava taşıyıcısına ulusal gereklilikler yetkili otorite tarafından bildirilir.

Diğer havacılık işletmeleri, kurum ve kuruluşlar faaliyet gösterdikleri her havalimanı için MSHGP' ye, havalimanı güvenlik programına ve uluslararası standartlara uygun bir güvenlik planı hazırlar, uygular ve sürdürür. Bu planı Mülki İdare Amirliği'ne onaylatır. Bu planı güncel tutarak havalimanı güvenlik programında işletmelerin sorumluluklarını etkileyen bir değişiklik olduğunda Mülki İdare Amirliği'ne onaylatır.

a) Güvenlik Planı - Personel İle İlgili Hususlar

- Havalimanı giriş kartı sahibi personel Havameydanları Giriş Kart Yönetmeliğine uymak zorundadır.
- Giriş kartını kaybeden personel en kısa sürede DHMİ Başmüdürü'ne yazılı olarak müracaatta bulunacaktır. İstasyon Müdürü durumu bir üst yazıyla Emniyet Şube Müdürlüğüne iletacaktır.
- Her kademede personel yasadışı müdahale ihbarını aldığı anda İstasyon Müdürüne, Emniyet Şube Müdürlüğüne ve DHMİ Müdürlüğüne bildirecektir.
- Tüm personel, Emniyet kuvvetlerinin güvenlikle ilgili alacağı tedbirlerin uygulanmasına yardımcı olacaktır.
- Havaaracı aramalarında emniyet görevlilerine yardımcı olmak üzere teknik eleman görevlendirilecektir.
- Düzenlenecek hizmetiçi eğitimlerde bu plandaki hususlar personele bildirilecektir.

b) Güvenlik Planı - Yolcu İle İlgili Hususlar

1. Davranışları şüphe uyandıracak şekilde bilet talebinde bulunan yolcuların durumları araştırılmak üzere en yakın emniyet birimleri ile koordine kurulacaktır.
2. Bilet satım esnasında yolcunun bagaj ve eşyalarını kendisinin hazırlaması, kendisine ait olmayan bagajları almaması, orijinal ambalajlı eşyalarını açarak kontrol etmesi gerektiği hatırlatılacaktır.
3. Check-in esnasındaki mülakat durumunda şüphe uyandıran bagajlar kontrol edilmek üzere emniyet birimlerine gönderilir.
4. Yolculara elektronik ve elektrikli eşyalarını el bagajında taşımaları hususunda uyarılarda bulunulur.
5. Check-in görevlisi;
 - a. Yolcu beraberindeki bagajların muhteviyatını sorar, gerekirse kontrol eder veya emniyet görevlisi ile birlikte bakar.
 - b. Yolcunun beraberinde getirdiği dokümanları kontrol eder ve pasaport ile bileti varsa;
 - c. Yolcunun yasal geçerli pasaportunu ister.
 - d. Biletini kontrol ederek pasaporttaki isimle karşılaştırır.
 - e. Yolcunun pasaportundaki vize bölümünün kontrolünü yapar (Yolcu, vizeyle gidebileceği bir istikamete gidiyor ise).
6. Görevli işletme personeli;
 - a. Yolcuları uçağa bineceği yere kadar refakat eder.
 - b. Yolcu listesi ile çıkış kapısına geçen yolcu ve uçağa binen yolcu sayısında mutabakatın sağlanıp sağlanmadığını kontrol eder.
 - c. Yolcunun polis kontrolünden geçip geçmediğini takip eder, kontrolden geçmeyen yolcuları anında bildirir.
7. Yolcu, bagaj ve check-in yapan yolcu arasında sayısal mutabakat mutlak suretle sağlanır.
8. Yolcu ile bagaj uyumu mutlaka sağlanır. Sahipsiz bagajlar hemen güvenlik birimlerine bildirilir.
9. Seyahatten vazgeçen veya seyahat etmesi güvenlik kuvvetlerince engellenen yolcuların bagajları mutlaka indirilir.
10. VIP yolcuları uçağa bütün yolcular alındıktan sonra alınır ve uçağı en önce terk etmeleri sağlanır.

11. Diplomatlara gerekli kolaylıklar gösterilir.

12. Engelli yolcuların uçağa kolay giriş-çıkış yapabilmelerine imkan verecek gerekli cihazın bulundurulması sağlanır.

13. Akıl hastaları ve saldırgan hastalar, refakatçi nezaretinde uçağa alınırlar ve uçuş süresince ilaçla uyuması temin edilen hastalar yolcu olarak kabul edilir.

14. Mahkumlar yeterli güvenlik görevlisi ile birlikte uçağa ilk önce alınarak kapılardan uzak bir yerde oturması temin edilir. Mahkumlara alkolü içecek, metal çatal, bıçak verilmez ve uçağa bir refakatçi nezaretinde en son terk etmeleri sağlanır.

15. Ülkeye girişleri yetkili makamlar tarafından reddedilen kişiler geldiği ülkeye veya kabul edildiği ülkeye geri götürülmelidir.

16. Hava aracında ateşli silah taşıyacak yolcu var ise, silahı alınarak güvenli bir yerde muhafaza edilir veya hava aracındaki hareket tarzı yolcuya bildirilerek pilota da yolcu hakkında bilgi verilir.

c) Güvenlik Planı – Hava Aracı İle İlgili Hususlar

• Uçağa Nezaret

1. Hava aracı içine herhangi bir patlayıcı madde veya silahın bırakılmasını veya gizlenmesini önler ve MSHGP kapsamında uçuş öncesi gerekli güvenlik tedbirlerini alır.

2. Park halindeki uçağa yetkisiz kişilerin binmesini önler.

3. Temizlik ve ikram malzemelerinin yüklenmesi esnasında mutlak suretle nezaret eder.

4. Yolcu uçağa alınmadan mutlak suretle boş havaaracı aramasını yapar.

5. Uçağı terk eden yolcuların paket vs. bırakmasını engeller.

6. Uçuş öncesi ve bakım sonrası uçağın aşağıdaki şekilde aramasını yapar;

a. Ön giriş kapısı, merdiven araları, tahliye duvarları, oksijen maskelerinin bulunduğu yerler.

b. Kokpit, koltuk arkaları, raflar, kurtarma yelekleri, bagaj bölümü.

c. Seyrüsefer mahalli, gardirop lar, kitap rafı, ön arka gardirop içleri, mühürlü değil ise yardım çantası ve bagaj bölümü.

d. Pilot mahallinin arkasındaki bölüm, lavabo, bardak dağıtım yeri, çöp kutuları, musluk mekanizmaları, musluk çevresi, tavan ve yerler.

e. Ön-arka mutfaklar, hostes koltuğu, mutfaktaki gizli yerler, gazete ve mecmuaların bulunduğu bölüm, servis kapısı, sigorta yerleri.

f. Ön-arka tuvaletler, çöp kutuları, gözler.

g. Yolcu kabini altları, koltuk kolları, kültüblü yerleri, kurtarma salının bulunduğu bölüm, can kurtarma yeleklerinin bulunduğu yer, yolcu rafları, ilk yardım çanta yuvaları, bar, buzdolabı ve tüm bar yuvaları.

h. Uçağın dışı, uçağın kargo ve bagaj bölümleri, görülebilen motor içleri, sağ-sol ön dikeyler, teker yuvaları, sağ-sol kanatlar.

i. Arama, havaaracının özelliklerine ve havaracını arama planında belirtilen diğer yerlerde yapılır.

Uçağın Temizliğine Nezaret

Uçağın temizliğine refakat edecek işletme personeli;

1) Temizlik maksadı ile uçağa girecek personeli tek tek arar.

2) Temizlik malzemelerini kontrol eder.

3) Temizlik işçilerinin giriş kartlarını kontrol eder.

4) Faaliyetlerini gözetler ve nezaret eder.

5) Faaliyetleri bittikten sonra hava taşıtını terk etmelerine nezaret eder.

6) Aranmış temizlenmiş uçağı mürettebata teslim eder.

• Uçağa Alınacak İkram ve Satış Malzemelerine Nezaret

1) Uçağa yüklenen ikram malzemelerinin kontrolünü yapar. İkram ürünlerinin imalat noktasında denetimini yapar, kutulanmasını ve paketlenmesini kontrol eder.

2) İkram malzemelerinin, hava taşıtına götürülecek şekilde muhafaza kutularına konmasını, mühürlü olup olmadığının kontrolünü, imalat noktasından itibaren hava taşıtına kadar nakliyesini ve havaaracı personeline teslimini sağlar.

3) Havaaracına yapılacak satışa ait malzemeleri uçağa alınmadan kontrol eder.

Park Halindeki Uçağa Nezaret

1) Havaaracının, havalimanında yerde bulunduğu süre içinde gözetimini yapar veya yaptırır. Riskli ve özel durumlarda havaaracı başında bir görevli bulundurulur.

2) Uzun süreli beklemlerde kapıları kilitli tutar, havaaracı çevresine ve altına yetkisiz kişilerin girmesini önleyici tedbirler alır.

Yolcu Beraberindeki Valiz-Çanta ve Eşyalara Nezaret

1) Check-in esnasında yolcu beraberindeki bütün bagajların X-ray cihazından veya EDS cihazından geçirilip geçirilmediğini kontrol eder. Şüpheli durumlarda bagajların tekrar cihazdan geçmesini sağlar.

2) Hava taşıtına yerleştirileceği ana kadar kontrol edilen bagajları gözetim altında tutar ve gerekli güvenlik tedbirini sağlar,

3) Sahipsiz bagajları emniyet görevlilerine haber vererek kontrol ettirir.

4) Yolcu adına kayıtlı bagajların uçağa yüklenmesini sağlar, sahipsiz olan bagajların uçağa alınmasını engeller.

Güvenlik Planı - Kargo Ve Kurye İle İlgili Hususlar

1) Tüm kargo ve kurye paketlerinin aprona çıkıştan önce X-ray cihazından geçmesini sağlar. Cihazdan geçmeyen maddelerin fiziki kontrolünün yaptırılmasını temin eder.

2) Kontrolü yapılmış olan kargoya “GÜVENLİK KONTROLÜ YAPILMIŞTIR” etiketinin yapıştırılmasını temin eder.

3) Gönderenin ve eşya teslim edenin kimlik ve adreslerini tespit eder.

4) Gönderenin, eşyanın muhteviyatını gösteren bir listeyi vermesini ve eşyanın içinde müsaadesiz silah, patlayıcı madde ve diğer tehlikeli alet bulunmadığının belgelenmesini sağlar.

5) Güvenlik kontrolü yapılan kargolara uçağa yükleneceği ana kadar nezaret eder, yetkisiz kişilerin müdahalesini önleyici tedbirler alır.

6) Kargonun yükleme esnasında gözetimini yapar.

7) Yük olarak taşınacak refakatsiz eşyaları, sahibi belli olmayan ve gittiği yeri belli olmayan eşyaları kabul etmez.

d) Acil Durumlar Prosedürleri

Havayolu İşletmeleri Aşağıdaki durumların ve yapılacak hareket tarzlarının planlarda açıklanması gerekmektedir;

- Hava aracı kaçırma
- Bomba tehdidi
- Şüpheli veya yasaklı maddenin bulunması
- Tehdit seviyesinde artış için artırılmış önlemler
- Yüksek riskli uçuşlar

3.4.2. Havacılık İşletmeleri Güvenlik Yönetim Sistemi :

Havacılık İşletmeleri Güvenlik Yönetim Sistemi (SeMS) SHT-17.3 talimatı kapsamında yer alan havacılık işletmeleri, güvenlikten sorumlu yetkili yönetici (GSYY) atanması ve güvenlik organizasyonu bakımından SHT-17.3’e göre sorumludur.

Havacılık İşletmeleri Güvenlik Yönetim Sistemi (SeMS) SHT-17.3 talimatının amacı Türkiye’de faaliyet gösteren Sivil Havacılık İşletmelerinin, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı (MSHGP) ve ekleri ile Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı’nda (SHT-17.2) belirtilen güvenlik uygulamalarını yerine getirmeleri için gerekli olan organizasyon ve personel yapılanması hakkında çalışma

esaslarını belirlemek, uygulama prensiplerini ortaya koymak, uygulamalarda ki sorumluluğun sivil havacılık işletmeleri tarafından takip edilerek, hem işletme içi hem de yerel ve ulusal otorite ile koordinasyonun sağlanması hususunda kriterleri belirlemektir.

Talimat, sivil hava taşımacılığı ve sivil havacılık alanında faaliyet gösteren havacılık işletmeleri ile havaalanlarında faaliyet gösteren yetkilendirilmiş özel güvenlik kuruluşlarını kapsamaktadır.

Sivil havacılık işletmeleri tarafından etkin bir güvenlik teşkilatı, GSYY liderliğinde uygun nitelikte, yeterli sayıda personel ve teçhizat ile tesis edilir. Bu güvenlik teşkilatı, işletme faaliyetlerinin uluslararası ve ulusal sivil havacılık güvenliği mevzuatı usullerine uygun biçimde yürütülmesini sağlamakla görevlidir.

Havacılık işletmelerinin; havacılık güvenliğini, işletme politikasının önemli bir unsuru olarak görmeleri ve uygulamaları, havacılık güvenliğinin sürekliliğini sağlamak için gerekli güvenlik tedbirlerini zamanında almaları gerekir.

Havacılık işletmeleri; güvenlik birimi ve personelinin eğitimine ilave olarak, diğer birimleri ve personelini havacılık güvenliği konusunda bilinçlendirir, uygulamalar geliştirir ve toptan güvenlik anlayışının yerleştirilmesi için çalışır.

3.4.3. Güvenlikten Sorumlu Yetkili Yönetici (GSYY)

Sivil havacılık işletmeleri ve hava alanlarında özel güvenlik hizmeti veren kuruluşlar, genel müdüre bağlı bir GSYY atayarak, bu yönetici liderliğinde bir güvenlik yapılanması oluşturur. GSYY işletmenin organizasyon yapısında ve el kitaplarında yer alır.

Yetkilendirilmiş veya ruhsatlandırılmış havacılık işletmelerinin, faaliyette bulundukları sürece güvenlikten sorumlu yetkili yönetici bulundurmaları gerekir. Bu yönetici, yapacağı uygulamalardan işletme yönetimine ve yetkili otoriteye karşı sorumludur.

İşletmelerin güvenlik yönetimlerinde aşağıdaki görevleri yapacak birim veya birimler bulunur. Birimler görevleri aksatmayacak şekilde birleştirilebilir veya bu görevler, görevleri arasında yer alması şartıyla farklı birimlerin sorumluluğuna verilebilir. Bu yapı organizasyon şemasında yer alır.

a) Güvenlikten sorumlu yetkili yöneticilik görevi: İşletmenin havacılık güvenliği ile ilgili sorumluluğa sahip yöneticisidir.

b) İdari görevler: Güvenlik yönetimi ile ilgili yapılacak tüm genel yazışmalar ve kayıtların tutulması ile idari işlerin yürütülmesidir.

c) Eğitim görevleri: Temel olarak güvenlik görevlilerinin SHT-17.2 çerçevesinde eğitim alınmasının sağlanması ve işletme çalışanlarının güvenlik anlayışının geliştirilmesine yönelik programlar hazırlanıp uygulanması ile eğitim tarihi, süresi, katılanlar, kayıtlar ve ilgili diğer faaliyetlerin planlanıp yürütülmesidir.

d) Plan, program ve denetleme görevleri: İşletmenin güvenlik planı ile MSHGP’de öngörülen diğer planların hazırlanması ve bu planların güncel tutulmasıdır. Bulunulan bölgede veya meydana işletmenin faaliyetlerine yönelik risk ve tehdit değerlendirmesinin yapılması, planların bu bulgulara göre revize edilmesi ayrıca uygulamaların periyodik olarak denetlenerek eksikliklerin tespit edip bu eksikliklerin giderilmesi için yeni önlem ve uygulamaların geliştirilmesidir.

Havayolu İşletmeleri ve Genel Havacılık İşletmeleri

Tarifeli seferle yolcu taşıyan havayolu işletmeleri, yük/kargo taşımacılığı yapan havayolu işletmeleri ve tarifersiz seferle yolcu taşıyan havayolu işletmeleri GSYY idaresinde bir güvenlik yönetimi kurar. Ayrıca, ihtiyaç duyulması halinde güvenlikten sorumlu yetkili yöneticiye bir yardımcı görevlendirilir. Yardımcı tam zamanlı veya yarı zamanlı olabilir. Güvenlik yönetimi, SHT 17.3’ün 20 nci maddesinde belirtilen görevleri yerine getirecek yapılanmayı kurar. Bu işletmelerde GSYY sorumlu yönetici olarak görev yapar. Bu konuda denetlemeler, operasyon denetimi ve/veya havacılık güvenliği denetimleri çerçevesinde gerçekleştirilebilir.

Hava taksi, genel havacılık, amatör havacılık ve sportif havacılık işletmeleri, müstakil veya mevcut idari personelden birini GSYY olarak görevlendirilebilir. GSYY, yeterli sayıda personel ile SHT 17.3’ün 20 nci maddesinde belirtilen görevleri yürütür.

GSYY’ye yardımcı atanması halinde isteğe bağlı olarak yetkili otoriteye onaylatılır. Bu durumda SHT 17.3’ün 13 üncü maddesinde belirtilen şartlar sağlanmalıdır.

Havaalanı ve Terminal İşletmeleri

Havaalanı işletmeleri, işletme merkezinde GSYY idaresinde bir güvenlik yönetimi kurar. Gerek duyulması halinde, GSYY’ye bir yardımcı görevlendirilir. Güvenlik yönetimi bu Talimatın 20 nci maddesinde belirtilen görevleri yerine getirir. İşletciye ait birden fazla havaalanı varsa, her havaalanında bir güvenlik yöneticisi görevlendirilir. Bu güvenlik yöneticisi, SHT 17.3’ün 20 nci maddesinde belirtilen görevleri yeterli sayıda personel ile yürütür.

Terminal işletmeleri GSYY idaresinde bir güvenlik yönetimi kurar. GSYY, SHT 17.3’ün 20 nci maddesinde belirtilen görevleri yeterli sayıda personel ile yürütür.

Yer Hizmetleri Ve İkram Kuruluşları

Yer hizmetleri ve ikram kuruluşları, kuruluşların merkezinde GSYİ idaresinde bir güvenlik yönetimi kurar. Gerek duyulması halinde, güvenlikten sorumlu yetkili yöneticiye bir yardımcı görevlendirilir. Güvenlik yönetimi, SHT 17.3'ün 20 nci maddesinde belirtilen görevleri yeterli sayıda personel ile yürütür.

Yetkili Kargo Acenteleri Ve Antrepolar

Merkez ve en az 3 şubesi olan yetkili kargo acentaları, GSYİ idaresinde kuruluş merkezinde bir güvenlik yönetimi kurar. Gerekirse güvenlikten sorumlu yetkili yöneticiye bir yardımcı görevlendirilir. GSYİ SHT 17.3'ün 20 nci maddesinde belirtilen görevleri yeterli sayıda personel ile yürütür.

Merkez ve en fazla 2 şubesi olan yetkili kargo acenteleri, müstakil olarak veya mevcut idari personelden birini GSYİ olarak görevlendirir. GSYİ, SHT 17.3'ün 20 nci maddesinde belirtilen birimlerin görevini yeterli sayıda personel ile yürütür.

Havayoluyla taşınacak kargo/kurye/posta/paket/hızlı gönderi gibi materyallerin depolama, geçiş ve elleçleme gibi işlemlerinin yapıldığı işletmelerden, merkez ve birden fazla şube/temsilciliği olanlar, GSYİ idaresinde işletme merkezinde bir güvenlik yönetimi kurar ve şubelerde/temsilciliklerde güvenlikten sorumlu bir yönetici görevlendirir. Sadece bir merkezi bulunan ve başka bir şubesi/temsilciliği bulunmayan işletmeler de GSYİ atar ve SHT 17.3'ün 20 nci maddesinde belirtilen birimlerin görevini yeterli sayıda personel ile yürütür.

Onaylı Bakım Kuruluşları

Onaylı teknik bakım kuruluşları ile hangar işletmeleri, müstakil olarak veya mevcut idari personelden birini GSYİ olarak görevlendirebilir. GSYİ, SHT 17.3'ün 20 nci maddesinde belirtilen birimlerin görevlerini yeterli sayıda personel ile yürütür.

Yetkili Havaalanı Tedarikçileri

Yetkili havaalanı tedarikçileri sadece bir havaalanında faaliyet gösteriyor ise bir GSYİ görevlendirilir. GSYİ, müstakil veya mevcut personelden biri olabilir ve SHT 17.3'ün 20 nci maddesinde belirtilen görevleri yürütür.

Faaliyette bulunan birden fazla havaalanı olması durumunda ise merkezde müstakil bir GSYİ bulundurulur. Diğer havaalanlarında ise bir personel GSYİ ile iletişimde olmak ve havacılık güvenliği konularını takip etmek üzere görevlendirilir.

Hava Trafik Yönetimi (Atm) Kuruluşları

Hava trafik yönetimi kuruluşları/işletmeleri, müstakil olarak veya mevcut idari personelden birini GSYİ olarak görevlendirebilir. GSYİ, SHT 17.3'ün 20 nci maddesinde belirtilen birimlerin görevini yeterli sayıda personel ile yürütür.

Faaliyette bulunan birden fazla havaalanı olması durumunda merkezde müstakil bir GSYİ bulundurulur. Diğer havaalanlarında ise bir personel GSYİ ile iletişimde olmak ve havacılık güvenliği konularını takip etmek üzere görevlendirilir.

Hava trafik yönetimi kuruluşları/işletmelerinde görevlendirilen GSYİ ilave olarak MSHGP ve ECAC Doc30 Bölüm II Güvenlikte yer alan siber tehditler konusunu da takip etmekten ve koordinasyonunu sağlamaktan sorumludur.

Özel Güvenlik Hizmeti Veren İşletmeler

Havacılık faaliyetlerinde bulunan işletmelere, havacılık güvenliği alanında MSHGP standartlarının sağlanması konusunda hizmet veren özel güvenlik işletmeleri, merkezde bir GSYİ atar. GSYİ, SHT 17.3'ün 20 nci maddesinde belirtilen görevleri, havacılık işletmesinin koordinesinde ve sorumluluğunda yeterli sayıda personel ile yürütür.

7/10/2004 tarih ve 5188 sayılı Kanun çerçevesinde kendi bünyesinde özel güvenlik teşkilatına sahip olan ve havacılık güvenliği alanında faaliyet gösteren işletmeler de SHT 17.3'te yer alan yapılanmayı kurmak ve belirtilen gereklilikleri yerine getirmekle sorumludurlar. Ancak, tüm işletme faaliyetlerinin güvenliğinden sorumlu bir başka yapı varsa güvenlik organizasyonu kurmasına gerek yoktur.

Uygunluk Ve Onaylama

GSYİ'nin uygunluğu, Yetkili Otorite tarafından aşağıdaki belge ve bilgiler değerlendirilerek belirlenir, uygun olanlara "Yönetici Personel Onay Belgesi" düzenlenir.

GSYİ onaylanmasında aranacak şartlar ve istenen belgeler şunlardır:

- Yönetici Personel Onay Formu (Formun güncel haline Genel Müdürlük internet sitesinden ulaşılabilir),
- SHT 17.3'ün Ek-1'inde yer alan "Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı (SHT 17.2)'ye uygun eğitimleri aldığını gösterir belgeler,

- c. GSYİ'nin iş sözleşmesi ve SGK sigortalı hizmet listesi (Ancak GSYİ şirket ortağı ve herhangi bir SGK kurumuna bağlı değil ise bu belgeler aranmaz),
- d. ç) Sivil havacılık alanında, havacılık güvenliğini içerecek 1 yıllık tecrübe sahibi olduğunu gösterir belge,
- e. İletişim bilgilerini de içerecek şekilde hazırlanmış özgeçmiş,
- f. Nüfus cüzdanı örneği,
- g. SHT-17.1 Tüm Havaalanları Giriş Kartı Talimatının 14 üncü maddesindeki şartları taşıdığına ilişkin özgeçmiş araştırması veya geçerli bir havaalanı giriş kartı varsa bu kartın bir örneği,
- h. SHGM hizmet tarifesine göre uygun kodla yatırılmış ücret dekontu,
- i. SHGM tarafından belirlenebilecek diğer bilgi, belge, mülakat ve sınav sonuçları.

Yetkili otorite tarafından yapılan inceleme ve denetlemelerde, güvenlik yönetiminde gerekli faydayı belirli bir süreçte sağlayamayan veya uygulamalarda olumsuzluk ya da havacılık güvenliğini direkt etkileyen bir kusur tespit edildiğinde, işletmelerin güvenlikten sorumlu yetkili yöneticisinin değiştirilmesi ve/veya güvenlik yapılanmasının gözden geçirilmesi, yetkili otorite tarafından istenebilir. Güvenlikten sorumlu yetkili yöneticilerin değiştirilmesi durumunda Yönetici Personel Onay Formu 30 gün içinde doldurularak SHGM'den onay talep edilir.

3.4.4. Gsyı'nın Yetki ve Sorumlulukları

SHGM tarafından onaylanan GSYİ, sivil havacılık güvenliği konusunda mevzuatta yazılı kuralların işletmede uygulanmasından/uygulatılmasından yetkili ve sorumludur. Ayrıca GSYİ aşağıda belirtilen görev ve sorumlulukların yerine getirilmesinden yetkili ve sorumludur:

- Havacılık güvenliği ve işletmenin görev alanındaki ulusal/uluslararası güvenlik mevzuatını takip ederek, yeni kuralları ve tavsiyeleri yürürlüğe koymak,
- Yürürlükteki kural ve uygulamaların gerçekleştirildiğinden emin olmak için prosedürlerin yeterliliğini ve bu prosedürlere uyumu takip etmek,
- Güvenlik konusunda, işletmeye ait merkez ve temsilciliklerde sorumlu olmak,
- ç) MSHGP'ye uygun olarak işletmenin eğitim ve güvenlik planını hazırlamak, yazılı olarak hazırlanan güvenlik planını ilgili yetkili otoriteye onaylatmak,
- Hava alanı bazında güvenlik planının hazırlanarak hava alanı otoritesine onaylatılmasını sağlamak,
- İşletme içi hizmetlerin ve işletme için alınan hizmetlerin güvenlik denetimlerinin yapılmasını ve düzeltici faaliyetlerin yerine getirilmesini sağlamak,
- Raporlama ve kayıt sistemini oluşturmak,
- Kalite sistemi dahilinde yapılan iç denetlemelerin koordinasyonunu sağlamak, ğ) Güvenlik için gerekli kaynakları araştırarak yönetime sunmak,
- Yetkili ve yerel otorite ile iletişim noktası olup koordinasyonu sağlamak,
- ı) Gerek güvenlik personelinin gerekse diğer personelin güvenlik anlayışını artıracak eğitim/seminer programları düzenlemek,
- Eğitim birimi ile koordineli çalışarak, işletmenin faaliyet alanlarındaki havacılık güvenliği sorumluluğu ve uygulamaları konusunun eğitim programlarında yer almasını sağlamak,
- Risk ve tehdit analizi yaparak alınacak ilave önlemleri belirlemek, planlamak ve uygulamak,
- Güvenlik ile ilgili diğer faaliyetlerin kayıtlarının tutulmasını sağlamak,
- Sivil savunma veya savaş ve seferberlikle ilgili mevzuatın görev yaptığı işletmeyi de kapsamı durumunda, öngörülen faaliyetleri planlamak ve yürütmek.

3.4.5. Güvenlik Planının Hazırlanması ve Onayı

Her havacılık işletmesi, işletme güvenlik planını/programını/el kitabını hazırlayarak yetkili otoriteye onaylatır; ayrıca faaliyette bulunan her havaalanı için ayrı bir güvenlik planı hazırlayarak havaalanı otoritesine onaylatır.

İşletme güvenlik planı/programı/el kitabı aşağıda belirtilen gereklilikleri içermelidir

- Yıllık denetleme planı,
- Denetim prosedürleri,
- Raporlama prosedürleri,
- Takip ve düzeltici faaliyet prosedürleri,
- Kayıt sistemi,
- Eğitim planı,
- Dokümantasyon,
- Organizasyon ve iletişim,
- İşletme faaliyetleri,
- Acil durum yönetimi,
- MSHGP ve uluslararası standartları içeren uygulamalar

3.4.6. İşletme İçi Güvenlik Denetimi Ve Denetçiler

Güvenlik denetimi, prosedürlerin ve kuralların, uygulamada istenen standarda ulaşip ulaşmadığının doğrulanması için belirli bir olay veya faaliyet veya doküman incelenerek denetçiler tarafından gerçekleştirilir. Bir denetim, yayınlanmış prosedürlerde belirtilen yöntemle uygulamadaki yöntemin sistematik ve bağımsız olarak karşılaştırılmasıdır.

İşletme içi denetimler GSYİ koordinatörlüğünde gerçekleştirilir ve aşağıda belirtilen süreçleri kapsar:

- a) Denetimin içeriğinin duyurulması;
- b) Planlama ve hazırlık,
- c) Kanıtların toplanması ve kaydedilmesi,
- d) Kanıtların analizi ve raporlanması.

(3) Etkili bir denetimde aşağıdaki teknikler uygulanmalıdır:

- a) Uygulamaların yerinde gözlemi,
- b) Mülakat,
- c) Doküman ve kayıt incelemesi.

İşletme içi güvenlik denetçileri denetim konusunda eğitimi olan aşağıdaki personel arasından seçilir:

- a) Güvenlik yöneticisi,
- b) Güvenlik personeli,
- c) Konusunda uzman personel,
- d) Havacılık güvenliği bilgisine sahip kalite sistemi personeli.

(5) Denetimin unsurları aşağıda belirtilenleri içermelidir:

- a) Güvenlik denetim ve incelemelerinin düzenlenmesi ve bilgilendirme yapılması,
- b) Raporda yer alan bulgulara çözüm tavsiye edilmesi,
- c) Eylem planı hazırlanarak, belirlenmiş zaman hedeflerine göre çözüm uygulamalarının takip edilmesi ve yönetime rapor edilmesi,
- d) Güvenlikte sürekliliğin sağlanması.

- **Denetim planlaması:** İşletme yıllık bir denetim programı yapmalıdır. İyi planlanmış bir denetim programı tüm alanların periyodik olarak gözden geçirilmesini kapsamalıdır. Program esnek olmalı ve plansız denetimlerin yapılabilmesine izin vermelidir. Ayrıca işletme, denetim programını belirlerken, yönetim, organizasyon, operasyon ya da teknolojik değişiklikleri ve mevzuatta olan değişiklikleri de göz önüne almalıdır. Bir sonraki yılın denetim planı en geç içinde bulunulan yılın 31 Aralık tarihine kadar yapılmalı ve yönetim tarafından onaylanmalıdır.

- **Düzeltilici faaliyet:** Güvenlik sisteminde, denetimin amacı, öncelikli olarak güvenlik sisteminin etkinliğini araştırmak ve sorgulamaktır, bunun yanında, tanımlanan politika, operasyon ve eğitim sistemin sürekliliğini sağlayarak uyum içinde olmalarını sağlamaktır. Bu nedenle denetim faaliyetlerinin sonucu olarak tespit edilen uygunsuzluklar, GSYİ tarafından bağlı bulunduğu yöneticiye iletilmelidir. Uygunsuzlukların nedenleri belirlenmeli, gerekli araştırmalar yapılmalı ve uygun düzeltici faaliyetler planlanmalıdır.

- **Kayıtlar:** Güvenlik programının sonuçlarını belgeleyen kayıtlar, doğru ve eksiksiz bilgi ve belge olarak işletme tarafından ve kolayca erişilebilir bir şekilde saklanmalıdır. Aşağıdaki kayıtlar gerçekleştikleri tarihten itibaren 3 yıllık bir zaman dilimi süresince muhafaza edilmelidir. Aşağıdaki kayıtlar gerektiğinde yetkili otorite denetçileri tarafından da incelenebilir:

- a) Denetim programları/raporları,
- b) Bulgulara yapılan işlemler/eylem planları,
- c) Düzeltici faaliyet raporları/takip denetimleri.

Bulgunun giderilmesi için düzeltici faaliyetler kapsamında hedef tarihleri de içeren bir eylem planı hazırlanır.

Eylem planına uyulduğunu, düzeltici faaliyetlerin uygulandığını ve bunların etkili olduğunu görmek için takip denetimleri yapılır. İç denetimde hazırlanan tüm raporların genel bir özeti hazırlanarak yıllık olarak SHGM'ye gönderilir.

Bölüm Özeti

Bu bölümde ülkemizdeki sivil havacılık güvenliğinin sağlanması amacıyla oluşturulan bu alanda önemli bir yasal doküman olan Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı anlatılmaktadır. MSHGP amacı kapsamı ve yasal dayanaklarının yanı sıra, havalimanlarındaki kurum ve kuruluşlar, Havayolu işletmeleri organizasyon yapısı ve havaalanlarındaki kalite kontrol faaliyetleri hakkında bilgileri verilmiştir. Havacılık Güvenlik programı

Kaynakça

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı (13. Baskı, 2021)

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı (Ek-1 Kalite Kontrol Programı)

SHT 17.3. Havacılık İşletmeleri Güvenlik Yönetim Sistemi (Sems) Talimatı

Ünite Soruları

Soru-1 :

MSHGP' nin kaç eki vardır?

(Çoktan Seçmeli)

(A) a) 15

(B) b) 21

(C) c) 12

(D) d) 29

Cevap-1 :

29

Soru-2 :

MSHGP’ de Havacılık İşletmeleri Güvenlik Planı hangi ekte tanımlanmıştır?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Ek-4

(B) Ek-6

(C) Ek-5

(D) Ek-7

Cevap-2 :

Ek-4

Soru-3 :

MSHGKKP’ ye göre tüm havalimanları, havacılık işletmeleri ve havacılık güvenliği sorumluluğu bulunan diğer tüm kuruluşlar uygulamakla yükümlü oldukları güvenlik tedbirlerinin etkinliğini ve verimliliğini izlemek ve gerekli düzeltmeleri yapmak üzere oluşturur ve yürütür.

Yukardaki cümlede boş bırakılan yere aşağıdaki ifadelerden hangisi gelmelidir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) a) Güvenlik Yönergesi

(B) b) Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı

(C) c) İç Kalite Kontrol Programı

(D) d) Acil Durum Planı

Cevap-3 :

c) İç Kalite Kontrol Programı

Soru-4 :

I. Havacılık güvenliği ve işletmenin görev alanındaki ulusal/uluslararası güvenlik mevzuatını takip ederek, yeni kuralları ve tavsiyeleri yürürlüğe koymak

II. Hava alanı bazında güvenlik planının hazırlanarak hava alanı otoritesine onaylatılmasını sağlamak

III. Raporlama ve kayıt sistemini oluşturmak

IV. Kalite sistemi dahilinde yapılan iç denetlemelerin koordinasyonunu sağlamak

Yukarıdakilerden hangisi Güvenlikten Sorumlu Yetkili Yöneticinin görev ve sorumluluklarındandır?

(Çoktan Seçmeli)

(A) IV

(B) II-III

(C) III-IV

(D) I-II-III-IV

Cevap-4 :

I-II-III-IV

Soru-5 :

Havacılık işletmesinin etkin bir güvenlik yönetim ve politikasında aşağıdaki unsurlardan hangisi yer almamalıdır?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) İşletmenin kurumsal tarihi,
- (B) Organizasyon yapısı,
- (C) Üst yönetimin güvenliğe verdiği önem,
- (D) Tüm şirkette güvenlik anlayışının yerleştirilmesi ve geliştirilmesi,

Cevap-5 :

İşletmenin kurumsal tarihi,

Soru-6 :

MSHGİP ifadesinin açılımı aşağıdakilerden hangisinde doğru olarak verilmiştir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Milli Sivil Havacılık Güvenlik Birimi
- (B) Milli Sivil Havacılık Güvenlik Planı
- (C) Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı
- (D) Milli Güvenlik Programı

Cevap-6 :

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Planı

Soru-7 :

MSHGİKP'ye göre tüm havalimanları, havacılık işletmeleri ve havacılık güvenliği sorumluluğu bulunan diğer tüm kuruluşlar uygulamakla yükümlü oldukları güvenlik tedbirlerinin etkinliğini ve verimliliğini izlemek ve gerekli düzeltmeleri yapmak üzere oluşturur ve yürütür.

Yukardaki cümlede boş bırakılan yere aşağıdaki ifadelerden hangisi gelmelidir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Güvenlik Yönergesi
- (B) Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı
- (C) İç Kalite Kontrol Programı
- (D) Acil Durum Planı

Cevap-7 :

İç Kalite Kontrol Programı

Soru-8 :

MSHGİP Kaç yılında yürürlüğe girmiştir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) 1995

(B) 1996

(C) 1998

(D) 1999

Cevap-8 :

1995

Soru-9 :

MSHGP' nin hazırlanmasından, programda belirtilen görev ve hizmetlerin koordinasyonunun sağlanarak yürütülmesinden, ICAO ve ECAC standartlarının uygulanmasından, sürdürülmesinden, denetlenmesinden ve izlenmesinden sorumlu makam aşağıdakilerden hangisidir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) SHGM

(B) MİA

(C) EADUK

(D) EADB

Cevap-9 :

EADUK

Soru-10 :

I. Uyumluluk izleme faaliyetleri

II. İç kalite kontrol faaliyetleri

III. Ulusal kalite kontrol faaliyetleri

IV. Düzeltici Faaliyetler

Yukarıdakilerden hangisi Kalite Kontrol Faaliyet türleri arasındadır?

(Çoktan Seçmeli)

(A) I-II-III-IV

(B) I-IV

(C) II-III

(D) III

Cevap-10 :

I-II-III-IV

4. HAVALİMANI GÜVENLİK ÖNLEMLERİ

Giriş

Havacılık sektöründe güvenlik konusu kapsa

mında alınan güvenlik tedbirleri, tehditlerin önlenmesi ve tespit edilmesi açısından oldukça önemlidir. Ayrıca genel yaşamda güvenlik bilincinin oluşturularak farklı sektörlerde uygulanabilirliğinin sağlanması gerekmektedir. Bu bölümde genel güvenlik tedbirlerinden yola çıkarak havacılıkta ulusal ve uluslararası mevzuatlara uygun şekilde alınan güvenlik tedbirlerini ve uygulanan güvenlik adımlarının geliştirilmesi konusu üzerinde duracağız.

4.1. Havalimanı Güvenlik Önlemleri

11 Eylül 2001 tarihinde A.B.D.'de sivil uçakların ele geçirilmesiyle gerçekleştirilen ve binlerce kişinin hayatını kaybetmesine neden olan terör eylemi; emniyet ve güvenliğin, sivil havacılık endüstrisi için ne kadar vazgeçilmez olduğunu bir kez daha kanıtlamıştır.

11 Eylül olayları, havayolu endüstrisinin tarihinde karşılaştığı krizlerin en büyüğüne girmesine neden olmuştur. 2001 yılının ortalarında dünya ekonomisinde yaşanan gerileme, havayolu ile taşınan yolcu ve kargo trafiğindeki düşüşle kendini göstermiştir.

11 Eylül nedeniyle, havayolu endüstrisi 2001 yılını, uluslararası tarifeli uçuşlar bazında toplam 12 milyar dolar kayıpla kapatmıştır. Bu zarar, havacılık endüstrisi tarihinde görülen en büyük kayıptır ve iç hat trafiğinde yaşanan kayıplar da hesaba katıldığında, 2001 yılı için bu rakam, 18 milyar dolara çıkmıştır. Yolcu trafiğinde yaşanan bu kayıpların yanı sıra 11 Eylül olaylarını takip eden haftalarda, havayolu şirketleri, filolarının % 10'unu uçuştan çekmiş, çalışanlarının %10'unu işten çıkarmış, uçtukları rotaların bazılarını iptal etmiş ve bazı hizmetlerini kesmiştir. Ayrıca Swissair, Sabena ve US Airways gibi dünyanın büyük havayolu işletmeleri iflas etmiş ve havayolu endüstrisinde çalışan 200.000'den fazla kişi işini kaybetmiştir. 11 Eylül olaylarının sonuçları günümüzde de kendini hissettirmektedir.

Havayolu endüstrisinin 11 Eylül sonrası yaşamak zorunda kaldığı tüm bu olumsuzluklar; uluslararası havacılık organizasyonlarının, hükümetlerin, havayolu işletmelerinin ve havaalanlarının, havacılık güvenliği konusunda bir kez daha ciddi olarak düşünmelerine ve bu tür yasa dışı eylemlerin tekrarlanmasını önlemek için yeni tedbirler almasına neden olmuştur.

Bir uçağın güvenliğini tehlikeye sokabilecek tehdit unsurlarının, uçağa sokulmasında kullanılabilecek pek çok yöntem bulunmaktadır. Bunlar; yolcu bagajları, kargo, posta, yolcular ve yolcuların kabin bagajları, uçuş ekibi, ikram ve yer hizmetleri personeli kapsayacak şekilde önlem alınmasını gerektirmektedir. Havacılık Güvenliği; bu yollarla tehdit oluşturabilecek patlayıcı, kimyasal ve biyolojik maddeler ve diğer tehdit unsurlarına karşı uçağı koruyacak şekilde tasarlanmalıdır. Hava taşımacılığının performans, maliyet ve etkinliğinin iyi yönetilebilmesi için, havacılık güvenliğinin sağlanmasında kullanılacak güvenlik donanımının, personelin ve uygulanacak işlemlerin belirlenmesi için işbirliği gerekmektedir.

Güvenlik sisteminin etkinliği; çevresel, yönetsel ve politik faktörlerin yanı sıra güvenlik cihazlarının teknik özelliklerine ve bu cihazları kullanan personelin niteliğine ve performansına bağlıdır.

Güvenlik sisteminin performansı ayrıca bu personelin eğitimi, cihazların bakımı, yönetimin öncelikleri ve güvenliğe verdiği önem ve tehdidin niteliğinden de etkilenmektedir.

Sivil havacılık güvenliğinin gerçekleştirilmesi için;

- Öncelikle ulusal ya da uluslararası güvenlik planlarının uygulanması başlar, güvenlik politikalarının uygulanmasıyla devam eder.
- Sivil Havacılık Güvenliğinin temel ilkesi; 'önlemlerin tehlide uygun olmasıdır.'
- Uygun tedbirlerin alınması için etkin bir sivil havacılık güvenliği oluşturulması gerekir. Bunun gerçekleştirilebilmesi ise ayrıntılı, esnek ve etkili hazırlanmış bir ulusal mevzuat geliştirilmesi ve uygulanması sayesinde mümkün olabilir.
- Güvenlik sistemi içerisinde bulunan tüm işletmeler ve yerel otorite eş güdümlü ve uyum ile görevlerini yerine getirmelidirler.
- Alarm seviyeleri mevcut tehdidin niteliğine göre belirlenmelidir.
- Elimizde hazır tutulan kaynak güvenlik için kullanılmalıdır.
- Güvenlik ile ilgili düzenlemeler havalimanı rutin işlemlerini engellemeksizin birlikte yürütülmelidir.
- Kargoların ve tedariklerin uçağı yükleme işlemlerinde güvenlik tedbirleri arttırılmalıdır.

- Yukarıda açıklanan unsurların gerçekleştirilmesi için;
- Teknolojik Güvenlik Sistemleri (Video Analitik, Biyometrik, Smart Sistemler vb.) kullanılmalı,
- Kırmızı bülten takibi yapılmalı ve
- Sahteciliğin önlenmesine ilişkin tedbirler alınmalıdır.

4.2. Giriş Kontrol Önlemleri:

Girişi tahditli olan mekan ve alanların girişlerinde, güvenlik görevlisi, güvenlik cihaz ve sistemleri ile oluşturulan, şahısların, taşıtların, eşyaların güvenlik amaçlı kontrollerinin yapıldığı yerlere **kontrol noktası** denir.

a.Kontrol Noktalarının Genel Özellikleri:

Ø Kontrol noktaları, yapılacak güvenlik taramasının türüne (şahısların, eşyaların veya araçların) göre düzenlenir.

Ø Tesislere giriş ve çıkışlarda en az kapı, ihtiyaca cevap veriyorsa tek kapı kullanılmalıdır. Bina içerisinde yaya giriş kontrol noktaları, bunları açmak üzere kırmaya teşebbüs edecekleri caydıracak şekilde sağlam yapıda olmalıdır. Bu geçiş noktalarından hava tarafına yetkisiz girişin engellenmesi için personel gözetimi altına tutulması yada bir giriş kontrol sistemiyle kontrol edilmeleri gerekir.

Ø Taşıt trafiğinin yoğun olması halinde daha kolay açılıp kapanabilen bir kapı sistemi kullanılmalıdır. Bu tür durumlarda kapı girişleri elle yada mekanik olarak hareket ettirilen engellerle teçhiz olunabilir. Hareketli engellerin tesis edilmesi halinde taşıtların tetkik edildiği bir esnada kontrol noktasının yetkisiz yayalarca geçilmesini önlemek üzere düzenlemeler yapılmalıdır.

Ø Yukarıda belirtilen şartları karşılayan kapılar, personel istihdam edilmediği yada tehdidin yüksek olduğu dönemlerde kapalı tutmaya elverişli olmalıdır. Zira bu özellikle tehdidin kitleler halinde protesto yada diğer kamusal düzensizlik durumlarını içeren durumlarda son derece önemlidir.

Ø Güvenlik görevlilerinin istihdam edilmesi için, çeşitli unsurlara karşı korunmalarını temin etmek üzere mekanlar ve düzenlemeler yapılmalıdır. Bu tür mekanlar, ayrıca güvenlik personelinin görevini ifa etmek maksadıyla her tarafa kolaylıkla erişimi ve kapı çevresi alanını rahatça görebilme imkanı verebilecek şekilde tasarlanmalıdır.

Ø Giriş noktalarının gece kullanılması halinde, kapıyı çevreleyen alan aydınlatılmalıdır. Tüm bu konular ile güvenlik çitleri çevresinde güvenlik görevlilerini gölgeli ve karanlık alanlarda tutarken güvenlikle ilgili gereken gözlemlerin yapılmasına yardım edecek şekilde aydınlatma sağlanmalıdır.

Ø Güvenlik personeline kontrol edilen giriş noktalarında, personelin havameydanı güvenlik merkezi ve bölge zabıtası ile irtibatını sağlayacak muhabere araçları bulundurulmalıdır. Buralar ayrıca güvenlik personelinin gerektiği takdirde yardım talep etmek için kullanabileceği sesli ve görsel alarmlarla teçhiz olunabilir.

Ø Faaliyetlerin sadeliği ve güvenliği açısından her yönde trafik akışını kontrol eden bir kapı konulması tercih sebebidir. İki yönde akan trafik her iki yönde personel istihdamı ile ikiz kapıyı yada kaldırılıp indirilmek suretiyle engeller konulmasını gerektirebilir. Bu tür giriş düzenlemeleri, muhtemel tıkanıklıkları da giderecektir.

Ø Kara tarafının kamuya açık alanları ve yollarından hava tarafının servis yollarına geçişi sağlayan giriş noktalarının adedi asgaride tutulmalı, bunlar kullanılmadıkları veya yüksek tehdit durumlarında kilitli muhafaza edilmeli ve güvenlik personeli tarafından düzensiz aralıklarla denetlenmelidir. Geçiş kontrolleri, çevre engelleri ve diğer güvenlik önlemleri özel eğitilmiş personel tarafından test edilmeli ve denetlenmelidir. Engelleri aşma konusunda yapılacak testler ve denetlemeler hiçbir zaman herhangi bir şahsın yaşam güvenliğini tehlikeye atacak şekilde yürütülmemelidir.

Ø Giriş noktalarının otomatik olarak kontrol edilmesi, güvenlik personelinin yerini tamamen uzaktan kumandayla hareket ettirilen otomatik bir açma ve kapama sisteminin almasını mümkün kılar. Bu teknolojinin uygulanması çevrede gezgin durumda olan güvenlik personeline aktif gözetim, görevleri konusunda serbestlik sağlar. Bu tür sistemlerin kötüye kullanımı caydırıcı koruma sistemlerinin kurulması önemlidir.

b.Giriş Kontrol Noktalarının Çeşitleri:

- 1) Ana Giriş Yolu Kontrol Noktası.
- 2) Terminal Giriş Kontrol Noktası.
- 3) Arındırılmış Salon Giriş Kontrol Noktası.
- 4) Personel Giriş Kontrol Noktası.

5) Apron Giriş Kontrol Noktası.

6) Kargo Kontrol Noktası.

7) İkram Tesisleri Hava Tarafına Kontrol Noktası.

4.2.1. Ana Giriş Yolu Kontrol Noktası:

Hava alanı girişlerinde oluşturulur. Hava meydanı güvenliği açısından önemli bir noktadır. Bir hava alanında bu kapılar en az seviyede olmalıdır. Tercih edilen tek girişin olmasıdır. Giriş ve çıkış birbirine yakın yerlerde bulunmalıdır. Araç çıkışları kontrolsüz olmasına rağmen her hangi bir olayda giriş kontrol görevlileri çıkış kontrolünü de yapabilecek konumda olmalıdırlar. Bu girişlerde araç ve yolcu profilleri üzerinde risk analizi yapılarak, araç yoğunluğunu da dikkate almak suretiyle on araçtan biri kontrole tabi tutulmalıdır.

Suç organizasyonlarının her hangi bir eylemden önce ilk düşündükleri şey kaçış yollarıdır. Eylem sonunda kaçamazsa büyük oranda başarısız olacakları gibi organizasyonları da deşifre olacaktır. Bu nokta kaçış güzergahını da kapadığı için daha önemli bir hale gelmektedir. Bu noktada yapılan görev, öncelikle bomba yüklü araçlar ile silahlı baskın eylemlerini gerçekleştirmek üzere gelenlere yönelik olmalıdır. Teferruatlı araç ve şahıs araması ise tehdidin yüksek olduğu durumlarda, ihbarlarda veya örnekleme yöntemiyle yolcu ve araç profili çıkarılarak yapılmalıdır. Bu noktada gösterilecek görev ciddiyeti ve hassasiyeti havaalanı güvenlik tedbirleriyle ilgili ilk fikri verir. Caydırıcı olmasının yanında rastgele tarama yapıldığı için suç ve suç organizasyonlarının tespit şansı yüksektir.

4.2.2. Terminal -Arındırılmış Salon Giriş Kontrol Noktası:

Sivil havacılık güvenliğinde uluslararası kurallar gereği uçağa gidecek yolcu, bagaj, mürettebat, catering malzemesi ve kargo malzemesinin taramadan geçirilmesi, uçağın ise güvenli bir bölgede bekletilmesi esastır. Ülkemizin taşıdığı terör riskinden dolayı terminal girişleri kontrollü hale getirilmiştir.

Sisteminde EDS (Patlayıcı Tespit Sistemi) bulunan havaalanları hariç, bagajların taramadan geçirildiği tek yer terminal giriş kontrol noktasıdır. Dolayısıyla da sivil havacılık güvenliği yönünden önemli bir kontrol noktasıdır.

Arındırılmış salon giriş kontrol noktası sivil havacılık güvenliğinde çok önemli bir kontrol noktasıdır. MSHGP EK-17 “Kabinde Güvenlik Tahditli Alanlarda ve Uçak Altında Bulundurulması Yasak Olan Maddeler İle Yolcu/Yolcu Dışındaki Kişiler Tarafından Taşınmasına İzin Verilen Yasaklı/Tehlikeli Maddeler” listesinde belirtilen Uçak yolcu kabininde bulundurulması yasak olan hiçbir malzemenin geçişine izin verilmemesi gerektiği gibi, bu noktadan sonra yolcu, mürettebat ve çalışanların arındırılmış salon dışında kalan insan ve eşyalarla teması kesin olarak engellenmelidir.

4.2.3. Terminal – Arınmış Salon Giriş Kontrol Noktasının İşletilmesi

4.2.3.1 Kontrol Noktasının Donanım ve Yerleşimi

Standart bir terminal giriş kontrol noktasında bulunması gereken güvenlik cihazları Kapı Tipi Metal Arama Dedektörü, X-ray Cihazı, El Dedektörü bulunmakta, bu cihazlarla beraber kontrol noktasını yerleşimi için Uyarı levhaları, plastik kaplar, bagaj kontrolü için metal sehpa, yönlendirme hatları için şerit bariyerler vb. ilave donanımlar kullanılmalıdır.

Arındırılmış Salon Kontrol noktalarında ise terminal giriş kontrol noktalarında kullanılan güvenlik cihazlarına ilave olarak ECAC Doc.30’da belirtilen standartlara uygun Güvenlik Tarayıcısı (Body Scanner), Patlayıcı İz Tespit Dedektörü, Sıvı Patlayıcı Tespit Dedektörü, Ayakkabı Tarama Dedektörleri gibi güvenlik cihazlarının kullanılması gerekmektedir.

4.2.3.2. Kontrol Noktası Personelinin Görevleri

Kontrol noktasında görevlendirilen Güvenlik Personeli sayısı her x-ray grubu için en az 4 personel bulunmalı ve bu personeller SHT. 17.2 Eğitim ve Sertifikasyon talimatında belirtilen standartlara uygun Temel ve İş başı eğitimlerini tamamladıktan sonra kontrol noktasında görevlendirilmelidir.

1.2.4. Personel Giriş Kontrol Noktası

Havameydanlarında ihtiyaç halinde, personelin giriş çıkışı için ayrı bir kontrol noktası oluşturulabileceği gibi, mevcut kontrol noktalarındaki bir cihaz gurubu personelin geçişi için tahsis edilebilir.

Bu uygulama, güvenlik personeli, yolcu ve diğer personel arasında meydana gelebilecek tartışmaları önlediği gibi, personelin daha kolay geçişini sağlar ve güvenlik personeline itirazları önemli ölçüde azaltır. Bu kontrol noktasını kullanan tüm personel ve eşyaları yolcular gibi standart taramaya tabi tutulur.

1.2.5. Apron Giriş Kontrol Noktası

Fonksiyonu gereği, polis, özel güvenlik ve gümrük personelinin (gümrük personeli hudut kapısı olan hava meydanında) ortak görev yaptığı bir noktadır.

Hava meydanının içerisinde uçakların zorunlu olarak kullandıkları bir alan olan ve geniş bir alanı kapsayan apronda çevre güvenliği ve bu güvenli alan içerisine girişlerin kontrolü sivil havacılık güvenliğinin vazgeçilmez unsurlarından birisidir.

Doğal olarak bütün hava meydanlarında kaçınılmaz nedenlerden dolayı hava ve kara tarafı arasında çok sayıda araç ve yaya trafiği olacaktır. Bu trafik için oluşturulacak geçiş ve kontrol noktalarının sayısı etkin faaliyeti sağlayacak en asgari seviyede olmalıdır.

1.2.5.1. Apron Geçiş Noktasının Özellikleri

Gerekli durumlarda tam olarak kapanmalı ve emniyet altına alınmalıdır.

Ø Geçiş noktasını kapatan kapı veya mania, kullanılan çevre engeli ile aynı özellikte, uyumlu ve yerinde sabit olmalıdır.

Ø Kontrol noktasının gece kullanılması durumunda bu noktada çevre aydınlatması bulunmalı ve bu çevre aydınlatması kontrol noktasını aydınlatırken güvenlik personelinin açık bir şekilde görünmesini engelleyecek tarzda olmalıdır.

Ø Apron kontrol noktalarında giriş ve çıkışlar ayrı yollardan yapılmalıdır.

Ø Bu kontrol noktalarından geçişler güvenlik otoritesinin verdiği yetkiye göre olmalıdır. Şahıslar, görevli oldukları süre içerisinde giriş kartlarının ilgili haneleri açık olmak şartıyla, bunun haricindekiler ve geçici giriş belgesi ile giriş yapabilirler. Araçlar yine aynı kurallar çerçevesinde apron plakaları veya geçici giriş belgesi ile geçiş yapmalıdır.

Ø Kontrol noktası merkezi, güvenlik organizasyonu ile haberleşme imkânlarına sahip olmalı ve ayrı bir alarm tertibatı ile donatılmalıdır.

1.3. Havaalanı Planlama Gereklilikleri

1) Yeni havaalanı tesisleri tasarlanırken, inşa edilirken veya mevcut havaalanı tesislerinde değişiklik yapılırken, bu MSHGP’ de belirtilen temel sivil havacılık güvenliği standartların uygulanması için kriterler ve şartlar dikkate alınmalıdır. Bu konuda MSHGP EK-14’ünde yer alan yapısal unsurlar esas alınmalıdır. Ulusal düzeyde yetkili otorite, yerel düzeyde havaalanı mülki idare amiri bu konuda danışmanlık ve koordinasyon için yetkili ve sorumludur.

2) Havaalanlarında aşağıdaki alanlar oluşturulmalı ve havaalanı güvenlik programında; kara tarafı, hava tarafı, güvenlik tehditli alan, güvenlik tehditli alanların kritik bölümleri ve varsa demarke alan krokilerle gösterilmelidir.

3) Havaalanında kara tarafı, hava tarafı, güvenlik tehditli alanlar, kritik bölümler ve uygulanabildiği yerlerde demarke alanlar arasındaki sınırlarda ve bu alanların her birinde uygun güvenlik önlemlerinin alınmasını sağlamak amacıyla bu alanlar açık ve kesin olarak tanımlanmalıdır.

4) Güvenlik tehditli alanlar en az;

a) Bir havaalanının taranmış giden yollarının,

b) Güvenli bagaj bahse konu olmadıkça havaalanının taranmış giden uçak altı bagajın geçebileceği veya tutulabileceği ve

c) Havaalanının yolcu alacak veya yüklenecek bir hava aracının park etmesi için belirlenmiş bölümlerini içermelidir.

5) Havaalanının bir bölümü en azından dördüncü fıkrada değinilen faaliyetler yürütüldüğü sürece geçici güvenlik tehditli alan olarak değerlendirilmelidir.

6) Bir güvenlik tehditli alan oluşturulmadan önce kirlenmiş olabilecek bölümlerinin güvenlik araması, bölümün ya da bölümlerin yasaklı nesneler içermemesini sağlamak amacıyla gerçekleştirilmelidir. Güvenlik aramasına tabi tutulmuş bir hava aracı söz konusu olduğunda bu standart karşılanmış olarak kabul edilir.

7) Yetkisiz kişilerin güvenlik tehditli alanlara girmiş olması veya şüphe durumunda; kirlenmiş olabilecek bölümlerin güvenlik araması, yasaklı nesne içermemesini sağlamak amacıyla en kısa sürede gerçekleştirilir. Bu kural, güvenlik aramasına tabi tutulmuş bir hava aracı söz konusu olduğunda karşılanmış olarak kabul edilir.

8) Güvenlik tehditli alanların kritik bölümlerinin belirlenmesinin amacı; taranmış giden yollarının, taranmış giden uçak altı bagajlarının ve taranmış kabin bagajlarının karışmaması ve temas etmemesini sağlamaktır.

9) Kritik bölümler; 60’tan (altmış) fazla havaalanı giriş kartına sahip olan kişilerin güvenlik tehditli alanlara giriş yapması söz konusu olduğunda oluşturulur. Kritik bölümler en az:

a) Havaalanının taranmış giden yollarının eriştiği ve

b) Havaalanının, güvenli bagaj söz konusu olmadıkça, taranmış giden uçak altı bagajın geçebileceği veya tutulabileceği tüm bölümleri içerir.

10) Havaalanının ilgili bölümü en azından dokuzuncu fıkranın (a) ve (b) bentlerinde değinilen faaliyetler yürütüldüğü sürece kritik bölüm olarak değerlendirilir.

11) Bir kritik bölüm oluşturulmadan önce, kirlenmiş olabilecek bölümlerinin güvenlik araması, yasaklı nesneler içermemesini sağlamak amacıyla gerçekleştirilir. Bu kural, güvenlik aramasına tabi tutulmuş bir hava aracı söz konusu olduğunda karşılanmış olarak değerlendirilir.

12) Aşağıdaki kişilerin kritik bölümlere girmiş olduğu veya olabileceği durumlarda, kirlenmiş olabilecek bölümlerin yasaklı nesne içermemesini sağlamak amacıyla güvenlik araması en kısa sürede gerçekleştirilir;

a) Taranmamış kişiler,

b) Bu Programda detaylandırılan standartlarda uygun olarak tarama yapılmayan ülkelere gelen yolcular ve mürettebat üyeleri,

c) Gelişte bu standartların karşılanmadığı ve ilgili maddeye göre bu bölgeler dışında refakat edilmediği sürece 40'ncı madde de belirtilen uçuşlar için alternatif tedbirlerin alındığı ve bu Programda detaylandırılan ortak temel standartların altında tarama yapılan ülkelerin havalimanlarından gelen yolcular ve mürettebat üyeleri.

13) Bu standart, güvenlik aramasına tabi tutulmuş bir hava aracı söz konusu olduğunda karşılanmış olarak kabul edilir. Bu hüküm, taramadan muaf olan ve özel tarama prosedürlerine tabi kişiler bu bölümlere girdiğinde geçerli olmayacaktır.

14) On ikinci fıkranın (b) ve (c) bentlerinde yer alanlar için yapılacak arama yalnızca bu yolcular ve mürettebat üyeleriyle aynı hava aracıyla gitmeyen taranmış uçak altı bagaj ve/veya taranmış giden yolcuların bulunduğu kritik bölümlere uygulanacaktır.

15) Bu Programda detaylandırılan standartlara uygun olarak tarama yapılmayan ülkelere gelen yolcular ve mürettebat üyelerinin kullandığı kritik bölümlerden, sadece taranmış giden yolcuların ve taranmış giden uçak altı bagajın geçeceği bölümler yasaklı madde içermediğinden emin olmak üzere aranır.

1.4. Giriş Kontrol Genel İlkeler

Kişilere ve araçlara sadece gerekli güvenlik koşullarını sağlamaları durumunda hava tarafı ve güvenlik tahditli alanlara (GTA) giriş izni verilir.

Yetkisiz kişilerin ve araçların GTA'lara girmesini önlemek amacıyla girişler kısıtlanır. Hava tarafında bulunmak için geçerli ve meşru nedenleri olan kişi ve araçların hava tarafına erişimine izin verilir. Yetkili kişiler eşliğinde Havalanı Mülki İdare Amirliği ve/veya yetkili otorite tarafından onaylanmış faaliyetler kapsamında gerçekleştirilen refakatli girişler geçerli bir giriş şeklidir.

Hava tarafına giriş izni verilebilmesi için ilgili kişinin geçerli bir yetkilendirmeye sahip olması gerekir. Hava tarafındaki kişiler istenmesi halinde geçerli yetkilendirmelerini göstermek zorundadır.

Hava tarafına giriş izni verilebilmesi için araçların geçerli bir yetkilendirmeye sahip olması gerekir. Hava tarafında geçiş yapılırken araç için alınan giriş izni gösterilmelidir.

Güvenlik tahditli alanlara yetkisiz kişi ya da araçların erişiminin engellenmesi amacıyla giriş kontrollü olarak sağlanır.

Güvenlik tahditli alanlarda bulunmak için kişi veya araçların güvenlik tahditli alanlara erişimine orada bulunmak için geçerli bir nedene sahip olması gerekir. Yetkili otorite ya da havaalanı mülki idare amiri tarafından onaylanmış faaliyetler için yetkili kişiler eşliğinde gerçekleştirilen refakatli girişler geçerli bir neden olarak kabul edilir.

Güvenlik tahditli alanlar ve hava tarafı alanları dışındaki bölgeler için geçerli bir giriş izni uygulamasının olup olmayacağı hususu havaalanı giriş kartları yönergesinde düzenlenir.

4.4.1. Kişilerin giriş kontrolü

1) Güvenlik tahditli alanlara giriş izni verilmesi için bir kişi aşağıdaki yetkilendirmelerden en az bir tanesini gösterir:

a) Geçerli bir biniş kartı veya dengi,

b) Geçerli bir mürettebat kimlik kartı veya dengi,

c) Geçerli bir havaalanı giriş kartı,

d) Yetkili otorite veya Havaalanı Mülki İdare Amirliği tarafından düzenlenen geçerli bir giriş izin belgesi veya

e) Geçerli bir tüm havaalanı giriş kartı.

2) Alternatif olarak biyometrik veri kullanılarak yapılan pozitif doğrulama da giriş kontrol izni verilmesi için kullanılabilir.

3) Hava aracına binış işlemi sırasında binış kartı ile gösterilmesi gereken kimlik belgeleri şunlardır: Nüfus cüzdanı, kimlik kartı, sürücü belgesi, pasaport ya da pasaport yerine geçen belgeler, evlilik cüzdanı, resmi kurum veya kuruluşlar tarafından verilen fotoğraflı mühürlü veya damgalı ve T.C. kimlik numaralı kimlikler, sağlık karnesi ve doğumdan bir ay sonrasına kadar olan (ebeveyn kimliği ile birlikte) doğum belgeleri.

4) Turuncu ve kırmızı alarm seviyesinde güvenlik tahditli alanlara girişte binış kartına ilave olarak geçerli bir kimlik belgesi kontrol edilir.

5) Binış kartında gerek insan hatasından gerek teknik yetersizliklerden kaynaklanan yazım hataları aşağıda belirtilen hususları kapsıyorsa kabul edilebilir:

a) 3 harfi geçmeyecek anlamlı harf hataları,

b) Binış kartı basım cihazının maksimum karakter basım sınırını geçen durumlar,

c) Türkçe karakter basımı sorunu veya

d) İlgili yasal belge ile medeni hal değişikliklerine soyadı tutarsızlığı.

6) Birinci fıkranın (a) bendinde anılan binış kartı veya dengi belgenin geçerliliği kişinin güvenlik tahditli alana girişine izin verilmeden önce kontrol edilir. Bu kontrol binış işlemi sırasında ilgili havayolu işletmesi ve/veya yer hizmeti kuruluşu tarafından yapılır. İlave olarak yolcu salonuna girişte uygulanacaksa güvenlik kontrol noktasının işletiminden sorumlu kuruluş tarafından yapılır. Geçerli bir mürettebat kimlik kartı veya dengi, geçerli bir havaalanı giriş kartı, yetkili veya Havaalanı Mülki İdare Amirliği tarafından düzenlenen geçerli bir giriş izin belgesi ve geçerli tüm havaalanı giriş kartlarının geçerliliği ve sahibi ile eşleştiğinin kontrolü, kişinin güvenlik tahditli alana girişinden önce yapılır.

7) Biyometrik tanımlama kullanıldığında aşağıdaki gerekliliklerin tamamı sağlanmalıdır:

a) Doğrulama için güvenlik tahditli alana girmek isteyen kişinin geçerli bir binış kartı veya dengi, geçerli bir mürettebat kimlik kartı, geçerli bir havaalanı giriş kartı, geçerli bir ulusal yetkili otorite kimlik kartı, yetkili otorite veya Havaalanı Mülki İdare Amirliği tarafından tanınan kolluk gücü kimlik kartından birine sahip olduğundan ve yetkilendirmenin geçerli ve iptal edilmediğinden emin olunmalıdır. Biyometrik özellik ile geçerli giriş belgesi arasında çapraz doğrulama yapılır.

b) Parmak izi kontrolü temel olmak üzere ilave biyometrik kontrol işlevi kullanılabilir.

c) Biyometrik özelliğin kontrol edilerek doğrulanması için veri tabanı havaalanı mülki idare amiri tarafından uygun görülen bir yerde bağımsız olarak konuşturılır ve biyometrik özellik bu veri tabanından kontrol edilir.

d) Biyometrik sistemin çalışmaması durumunda, geçerli giriş kartları ile işleyişin devam ettirilmesi sağlanmalıdır.

8) Güvenlik tahditli alanlara yetkisiz girişi önlemek amacıyla giriş noktaları girişi tek seferde bir kişi ile sınırlandıran elektronik bir sistem veya iriş kontrolü yapmakla yetkilendirilmiş kişiler (özel güvenlik, polis vb.) tarafından kontrol edilir. Yalnızca kolluk gücü personeli tarafından kullanılan giriş kontrol noktalarında girişi tek seferde bir kişi ile sınırlandıran bir sistem bulunmasına gerek yoktur.

9) Uçuş mürettebat üyesi dâhil kişilerin özgeçmiş araştırmaları, güvenlik tahditli alanlara giriş sağlayan bir mürettebat kimlik kartı veya bir havaalanı giriş kartı verilmeden önce olumlu bir şekilde sonuçlanmış olmalıdır. Havaalanı giriş kartı ve havayolu işletmesi tarafından istihdam edilen bir mürettebat üyesinin mürettebat kimlik kartı sadece operasyonel ihtiyacı olan ve gelişmiş bir özgeçmiş araştırmasını başarılı bir şekilde tamamlanmış olan kişilere verilebilir.

10) Gelişmiş özgeçmiş araştırması sonucu olumsuz olan bir kişiye mümkünse kimlik kartı verilmez, varsa hemen geri alınır, iptal edilir ve uygun görülen şekilde ilgili otorite, işletici veya düzenleyen kuruma geri iade edilir.

11) Güvenlik tahditli alanlara refakatçi olmaksızın girişe izin veren herhangi bir kart düzenlenmeden önce gerekli olan özgeçmiş kontrolü en az son beş yılı kapsar ve 3 (üç) yılı aşmayan düzenli aralıklarla tekrarlanır. Ancak, risk ve tehdit değerlendirmesine göre Havaalanı Mülki İdare Amirliği tarafından daha sık özgeçmiş kontrolü yapılabilir.

12) Mürettebat ve yolcu dışındaki kişiler havaalanı giriş kartları beş yılı aşmayan bir süre için düzenlenir. Havaalanlarında tahditli alanlara girişler için giriş kartı sistemi uygulanır. Havaalanı giriş kartları ile ilgili olarak başvuru, kullanım esas ve usulleri, verilış tarzı, geçerlilik süresi gibi hususları ihtiva eden yönerge, bu Programda bulunan diğer ilgili hükümler ışığında Havaalanı Mülki İdare Amirliği tarafından hazırlanır.

13) Havaalanında çalışan herkes güvenlik tahditli alanlarda havaalanı giriş kartını görünür şekilde taşımak zorundadır. Yolcuların bulunduğu alanlar haricindeki güvenlik tahditli alanlarda kimlik kartını görünür şekilde takmayan yolcu dışındaki bir kişi tespit edildiğinde ilgili birimlere bildirilir. Giriş kartının izin verilen şekilde kullanımından kart kullanıcıları ile yolcu dışındaki kişilerin bağı olduğu kuruluşlar da sorumludur.

14) Giriş kartı uygun görülen şekilde ilgili otorite, işletici veya düzenleyen kuruma:

- a) Düzenleyen kurumun talebi,
 - b) İstihdamın son bulması,
 - c) İşverenin değişmesi,
 - d) Yetki verilen alanlara giriş ihtiyacının değişmesi,
 - e) Kartın süresinin dolması,
 - f) Kartın iptali durumunda veya
 - g) Sahipsiz kartın bulunması durumlarından en az birinin gerçekleşmesi halinde hemen iade edilir.
- 15) Düzenleyen kuruluş bir kimlik kartının kaybına, çalınmasına veya iade edilmemesine dair hemen bilgilendirilir.
- 16) Bir elektronik kart iade, son bulma, geri alma veya kayıp, çalıntı veya iade etmeme bildirimini takiben hemen devre dışı bırakılır.
- 17) Bir havayolu işletmesi tarafından istihdam edilen bir mürettebat üyesinin mürettebat kimlik kartı:
- a) Sahibinin ismi ve fotoğrafı,
 - b) Havayolu işletmesinin ismi,
 - c) İngilizce dilinde “crew” kelimesi ve
 - d) Son geçerlilik tarihini göstermelidir.
- 18) Geçerli havaalanı/tüm havalimanları giriş kartlarında:
- a) Sahibinin ismi, son 1 yıl içinde çekilmiş fotoğrafı ve görevi veya unvanı,
 - b) Görev yapılan kurum kuruluşun ismi,
 - c) Düzenleyen kurumun/havaalanının ismi ve onaylayanın unvanı ve imzası,
 - d) Sahibinin giriş iznine sahip olduğu alanlar,
 - e) Son geçerlilik tarihi ve
 - f) Kartın arka tarafında kart kullanım talimatı ile izin verilen bölümlerin açıklamasına dair bilgilerin tamamı yer almalıdır.
- 19) Giriş kartlarının suiistimal edilmesini önlemek amacıyla kaybedilen, çalınan veya iade edilmeyen kartların kullanılma durumunun tespit edilmesini sağlamak için bir sistem oluşturulur. Bu sistem elektronik olabileceği gibi manuel olarak giriş kontrol noktalarında bu kartların örneklerinin bulundurulması şeklinde de uygulanabilir. Tespit durumunda ilgili yolcu dışındaki kişi için en kısa sürede işlem başlatılır.

4.4.2. Araçların giriş kontrolü

- 1) Araç giriş izinleri sadece operasyonel ihtiyacı olan araçlar için düzenlenir.
- 2) Güvenlik tahditli alanlara, bir araç geçerli bir giriş izni göstererek giriş yapabilir. Araç girişine izin verilmesinden önce araç geçiş izninin geçerliliği ve araç ile eşleşmesi kontrol edilir.
- 3) Bir araç giriş izni araca özel olmalı ve en azından:
 - a) Giriş iznine sahip olduğu alanlar ve
 - b) Son kullanma tarihini içermelidir.
- 4) Bir elektronik araç giriş izni:
 - a) Transfer edilemeyecek bir şekilde araca sabitlenmeli veya
 - b) Güvenli bir araç kayıt veri tabanı yoluyla gerçek veya tüzel kişi adına kayıtlı araç kullanıcısı ile ilişkilendirilmelidir.
- 5) Elektronik giriş izni bulunan araçların güvenlik tahditli alanlara ve hava tarafına girişine izin verilmeden önce elektronik araç giriş kartlarının elektronik olarak okunabilir olduğu ve doğrulandığı; geçerliliği kontrol edildiği sürece de yetkili olduğu alanların ve kartın son geçerlilik

tarihinin ayrıca gösterilmesi zorunlu değildir.

6) Araç giriş izni:

a) Düzenleyen kuruluşun talep etmesi veya

b) Araç artık hava tarafına giriş için kullanılmaması veya

c) Araç giriş izni otomatik olarak geçersiz kılınmadıkça araç giriş izninin son kullanma tarihinin gelmesi halinde iptal edilerek düzenleyen kuruluşa iade edilir

7) Düzenleyen kuruluş bir araç giriş izninin kaybında, çalınmasında veya iade edilmemesi durumunda hemen bilgilendirilir.

8) Bir elektronik araç giriş izni iade, kullanım süresinin dolması, kayıp, çalınma veya iade etmeme bildirimini takiben hemen devre dışı bırakılır.

9) Araç giriş izinlerinin suistimalini önlemek amacıyla kaybedilen, çalınan veya iade edilmeyen izinlerin kullanıma teşebbüsünün tespit edilmesini sağlamak için bir sistem oluşturulur. Tespit durumunda izin sahibi ilgili yolcu dışındaki kişi en kısa sürede havaalanı işletme müdürlüğüne yazılı olarak müracaatta bulunur. İstasyon müdürü durumu bir üst yazıyla Emniyet Şube Müdürlüğüne ve havaalanı çevre güvenliğinde görevli Jandarma Birlik Komutanlığına iletir.

10) Sadece hava tarafını kullanan ve trafikte kullanılmasına izin verilmeyen araçlar açık bir şekilde havaalanı operasyonları için kullanıldıklarını belirten işaretler taşımaları kaydıyla bu maddenin üçüncü fıkrasından sekizinci fıkrasına kadar olan uygulamalardan muaf tutulabilirler. Ancak muaf tutulması durumunda dahi hava tarafında bulunan araçlar ile ilgili bilgiler (sayısı, hangi kurum kuruluşa ait olduğu vb.) Havaalanı Mülki İdare Amirliği tarafından kayıt altına alınır.

4.4.3. Refakatli giriş

1) Geçerli bir havaalanı giriş kartına sahip olanlar hariç olmak üzere mürettebat üyelerine aşağıdaki alanlar dışında güvenlik tahditli alanlarda bulunduklarında her zaman refakat edilmelidir:

a) Yolcuların mevcut olabileceği alanlar,

b) Geldikleri veya gidecekleri hava aracının hemen yakınındaki alanlar,

c) Mürettebata tahsis edilen alanlar,

d) Mürettebat üyelerinin geldiği veya gideceği hava aracı ile giriş noktası veya terminal arasında kalan mesafelerde.

2) Bir kişi, istisnai olarak, güvenlik tahditli alanlarda her zaman refakatçi eşliğinde olması durumunda giriş için yirmi beşinci fıkra belirlenmiş gerekliliklerden ve özgeçmiş araştırmaları şartından muaf tutulabilir.

3) Bir araç hava tarafındayken daima refakatçi eşliğinde olması durumunda; otuz birinci madde gerekliliklerinden muaf tutulabilir.

4) Kişilerin ve araçların refakatli girişi Havaalanı Mülki İdare Amirliği tarafından aşağıdaki şartlar sağlanarak uygulanabilir:

a) Refakatli girişlerin amacı; iş görüşmesi, bakım-onarım keşif vb. geçerli bir nedene dayanması,

b) İşletmelerden kısıtlı sayıda refakatçi olacakların belirlenerek Havaalanı Mülki İdare Amirliği tarafından onaylanması,

c) Refakatçi girişlerinin belirlendiği noktalarda refakatçi listelerinin bulundurulması veya havalimanları giriş kartında refakatçi olduğuna dair bir belirtkenin olması,

d) Refakatçi ve beraberindeki giriş yaptığı nokta ile çıkış yaptığı noktanın aynı olması,

e) Giriş işlemi sırasında eğer refakatçi başvurusu sırasında alınmayacaksa refakatçi beyan formunun doldurulması ve giriş çıkış kayıtlarının oluşturulması,

f) Refakatçinin en fazla 2 kişiye refakat edebilmesi,

g) Refakatçi ve eşlik ettiklerinin güvenlik taramalarının yapılması,

h) Azami kalış süresinin 8 saat olması. Daha fazla olacaksa veya birkaç gün devam edecekse diğer giriş yöntemlerinden biri uygulanmalıdır,

i) Mümkün olması halinde noktalarda refakat edilenlerin özgeçmiş araştırmasının güvenlik görevlilerince yapılması.

5) Dördüncü fıkranın e) bendinde yer alan en fazla 2 kişiye refakat edebilmesi kısıtlaması refakat edilen kişilerin tüm hareketlerinin açık ve kolayca gözlemlenebildiği alanlarda uygulanmayabilir. Bu kapsamda, refakat edilebilecek kişi sayısı Havaalanı Mülki İdare Amirliği tarafından belirlenir.

6) Refakatçinin özellikleri aşağıda belirtilmiştir:

- a) Geçerli bir havaalanı giriş kartına sahip olmalı,
- b) Güvenlik tahditli alanlarda refakatçilik yapmaya yetkili olmalı,
- c) Refakat edilen kişileri her zaman direkt görüş alanında tutmalı ve
- d) Refakat edilen kişiler tarafından hiçbir güvenlik ihlalinin gerçekleştirilmediğinden emin olmalıdır.

7) Genel havacılık, hava taksi, uçuş okulları ve amatör havacılık faaliyetlerinde bulunan ve geçerli bir giriş belgesine sahip uçuş mürettebatı tarafından biniş kartı veya eşdeğer belgesi bulunmayan yolcusuna refakat edilebilir.

8) Ciddi bir can veya mal tehdidine cevap veren kişiler ve bu amaçla kullanılan araçlar (ambulans, ambulans helikopter vb.) geçerli bir havaalanı kimlik kartına sahip en az 1 adet güvenlik görevlisi refakatinde olmaları durumunda giriş kontrolünden muaf tutulabilirler.

4.5. Kara Tarafı Ve Özel Yolcu Salonları Güvenliği

1) Havaalanının kara tarafında alınacak güvenlik tertip ve tedbirlerinde; risk ve tehdit analizine ve muhtemel tehdidin içeriğine göre gerekli tertip ve tedbirler alınır. Bu kapsamda havaalanının kara tarafına dönük bölümüne dışarıdan girişler sınırlandırılır; belirli yol ve geçiş noktaları oluşturulur. Yasadışı eylemlere karşı tedbir almak üzere yolculara ait tahditli bölümler ve halka açık yerler güvenlik görevlilerince gözetim ve denetim altında tutulur.

2) Aşağıdaki tesislerde kara tarafında alınacak güvenlik tedbirleri kapsamında gerekli önlemler alınır:

a) Yolcu terminalinde terminal güvenliği ve orada bulunanların korunmasına yönelik tedbirler alınır.

3) Terminal girişlerinde tüm yolcu ve yolcu dışındaki kişiler yasaklı maddelerin sokulmasının engellenmesi amacıyla güvenlik kontrolüne tabi tutulur. Terminallere sokulması yasaklı ve tehlikeli maddeler MSHGP EK-17'sinde belirlenmiştir. Terminal giriş kontrol noktalarındaki tarama standartları konusunda uygulama yetkili otorite ve Havaalanı Mülki İdare Amirliği tarafından risk ve tehdit değerlendirmesine uygun olarak değiştirilebilir. Bu konudaki uygulama ve standart detayları MSHGP EK-22'sinde belirtilmiştir.

4) Havaalanı Mülki İdare Amirliği tehdit ve risk değerlendirmesi sonucuna göre terminal girişlerinde yolcular dışındaki kişilere uygulanacak güvenlik kontrolleri için muafiyetler veya özel arama usulleri belirleyebilir.

5) Yolcu biniş kaydı sonrası uçak altı bagaj taraması yapılan terminallerde, terminal giriş güvenlik kontrol noktası kaldırılmış ise MSHGP EK-22'sinde belirtilen prosedürler ve alternatif tedbirler uygulanır.

a) CIP terminalleri ve/veya diğer özel yolcu salonlarının girişinde yolcu biniş kaydı işlemleri yapılır, yolcu ve uçak altı bagajı ayrılır. Uçak altı bagajı uçağa yüklenmeden önce uçak altı bagajı tarama yöntemlerine göre taranır. Yolcular yasaklı maddelerin güvenlik tahditli alanlara (GTA) geçişini önlemek amacıyla yolcu kabin bagajı tarama prosedürlerine göre GTA'ya geçmeden önce taramaya tabi tutulur. Terminal içi CIP salonlarında ise salon girişinde yolcular ve kabin bagajları taramaya tabi tutulur. Ancak güvenlik tahditli alanın kritik bölümünde bulunan CIP'lere veya özel yolu salonlarına girişte yolcu ve kabin bagajının tekrar taranmasına normal şartlar altında gerek yoktur.

b) VIP salonlarından Cumhurbaşkanlığı İdari İşler Başkanlığı Personel ve Prensipler Genel Müdürlüğü tarafından belirlenen listede yer alan makam sahipleri yararlandırılır. Uçuş güvenliğini ve emniyetini tehlikeye düşürecek herhangi bir yasaklı maddenin GTA'ya geçişine izin verilmez. Yanında silah bulunan VIP yolcular ve korumalarının silahlarını teslim etmeleri esastır. 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu 93'ncü maddesi kapsamında ve 124'üncü maddesinde izin verilen durumlar bu kuralın dışındadır.

6) Kontrol kulesi, teknik blok, haberleşme ve seyir/sefer yardımcı cihazları, yakıt tesisleri, elektrik enerji kaynağı ve nakil tesisleri ve tesisat galerileri, radar gibi havaalanında havacılık faaliyetlerinin yürütülmesi için kritik öneme sahip hassas tesisler tehdit ve risk değerlendirmesi sonucuna uygun olarak belirlenecek tedbirler ve varsa bu Programda belirlenen diğer gereklilikler uyarınca korunur ve bu tesis ve alanlara giriş ve çıkış kontrol altında tutulur.

4.6. Genel Havacılık Ve Hava Taksi Faaliyetleri

Genel havacılık terminallerinde uçuş ekibi ve yolcular GTA geçişi öncesinde güvenlik kontrollerine tabi tutulur. Bu kişilerin ticari havacılık faaliyetleri ve çalışanları ile karışmasını önleyici tedbirler alınır.

(2) Genel havacılık ve hava taksi operasyonlarının gerçekleştirildiği havalimanlarında ve diğer alanlarda güvenlik tedbirleri MSHGP EK-12'sinde yer alan standartlar doğrultusunda yerine getirilir.

4.6.1. Genel hususlar:

Ø Sivil havacılık faaliyetlerinin kanun dışı eylemlere karşı korunması amacıyla, alınan fiziki koruma tedbirlerinin ve uygulanan güvenlik prosedürlerinin bir parçası olarak havaalanında hizmet veren kurum ve kuruluş personeline havalimanı içerisinde görevleri süresince kullanmaları amacıyla havalimanı giriş kartı verilmelidir.

Ø Giriş kartlarında, personelin geçişe yetkili kılındığı alan sayısal, alfabetik yada renk kodlaması sistemiyle belirtilmelidir. Örneğin, bakım hangarlarına girmesi gereken personelin aprona girmesi gerekmez. Bu durumda bu kişilere verilecek geçiş izin ve belgelerinde yalnız bakım bölgesine giriş izni belirtilir.

Ø Bir hava meydanında bulunan tüm şirket ve birimlerin personeline giriş kartı vermeden önce, ihtiyacın iyice belirlenmesi gerekir.

Ø Güvenlik açısından girişi yasaklanmış alanlara girme ihtiyacı olmayan veya bu ihtiyacı ender hissedenden personele, giriş kartı verilmemesi gerekir.

Ø Verilen tüm giriş kartları üzerinde kati kontroller yapılmalı ve bunlar gerektiği şekilde değiştirilmelidir.

Ø Tahditli alanlarda faaliyet gösteren tüm personelden giriş kartlarını yakalarına görünür vaziyette takmaları sağlanmalıdır.

Ø Zaman içerisinde giriş kartları kaybedilebilir. Bir hava meydanlarında işi geçici süreyle bırakan bazı şahıslar giriş kartlarını beraberinde götürebilir. Bu mümkün olduğunca önlenmelidir. Bu kartların kötüye kullanılması ihtimalini azaltmak amacıyla giriş kartları üzerine 1 yılı geçmemek üzere geçerlilik süresi konmalıdır. Bu hüküm, çok sayıda personel çalıştıran büyük hava meydanlarında idari zorluklara yol açacaktır. Geçerlilik süresi dolan kartların yenilenmesi işlemleri ve ilgili personele ulaştırılması oldukça zordur.

Ø En az yılda bir defa tüm kartlar denetimden geçirilerek, üzerlerinde tahkikat yapılması gerekir. Bu amaçla giriş kartları, yalnızca verildikleri şahsın kişisel bilgileri ve şahsi özellikleriyle karşılaştırılmak üzere değil, aynı zamanda üzerlerinde herhangi bir değişiklik olup olmadığını denetlemek ve idarenin kayıtlarıyla tahkikatın yapılması suretiyle de denetlenmelidir.

Ø Emniyet teşkilatı görevlileri ve güvenlik personeli dahil tüm yetkililer, hava meydanı üzerinde veya hava meydanı faaliyetlerinin ilgili olduğu bir tesis içerisinde giriş yetkisi olmayan bir şahsı sorgulamalı veya aramalıdır. Bu tür olaylara ilişkin raporlar dosyalanmalıdır.

Ø Hava meydanında idaresi kısa süreli yada geçici giriş kartı (giriş belgesi) tanzim etmelidir. Bu kart üzerinde geçerlilik süresi açıkça belirtilmelidir. Bu kart hava tarafı alanlarına girmesi gereken, hava meydanı dışında çalışan, tüm mesleki ve teknik şahıslar ile her resmi görevli ve ziyaretçiye verilmelidir.

Ø Geçici giriş kartının üzerinde fotoğraf bulunması gerekmez, kart sahibinin hava tarafı alanları dâhilinde ne tür özellikli bir iş yapacağı belirtilecek şekilde tasarlanmalıdır.

Ø Giriş kartları, yüksek riskli durumlarında personele hava meydanına girişi sırasında verilir, görevleri sonunda terk ettikleri sırada geri alınmak üzere, geçici kimlik kartı ile değiştirilmelidir.

Ø Hava tarafını ve tehditli alanları ziyaret eden tüm kişilere, refakat edilmelidir. Tehditli bölgelere girmede kullanılan personel giriş kartları üzerinde hamillerinin fotoğrafı bulunmalıdır. Kartlar her bir hava meydanı için standart olmalı ve girişine izin verilen alanlar, çalışanın adı, işvereni ve diğer ilgili bilgiler gibi, hamillerine ait ayrıntılı bilgiyi göstermelidir.

Ø Bir hava meydanında çeşitli türlerde giriş kartının kullanımından kaçınılmalıdır. Bu durum güvenlik personeli açısından ciddi sorunlar yaratacak, kimlik sistemi programının idaresini zora sokacaktır.

Ø Bir elektronik kontrol sistemiyle bağlantılı kullanıldığında giriş kartı bir elektronik şifre ile teçhiz olunabilir.

Ø Tek başına üniforma gerekli ve yeterli tanıma aracı olarak kabul edilmemelidir.

Ø Hava meydanını kullanan yabancı havayolu şirketinin mürettebatına giriş kartı verilmesi uygun olmayacağından, bu tür kuruluş personelinin kimlik tespitine ilişkin hükümler oluşturulmalıdır. Giriş kartlarının geçerli olduğu tehditli alanlarda, uçaktan inen ya da uçağa binen havayolu şirketi personelinin kartlarının tanınması için prosedürler geliştirilmelidir. Kabul etmek ve gerektiğinde bu amaç için yeterli bilet ve ilgili belgeleri onaylamak yeterlidir.

Ø Hava tarafına giriş ihtiyacı olan taşıtlardan uçak faaliyetleriyle doğrudan ilgili bölgelere girme ihtiyacı duyan taşıtlara giriş kartı verilmelidir.

Ø Araç giriş kartları yalnız hava meydanı güvenlik idaresi tarafından verilmelidir. Daha büyük hava meydanlarında taşıt giriş kartları personel giriş kartlarında önerildiği şekilde, bölgelere ayrılmalıdır.

Ø Taşıt giriş kartları, adlarına verilmiş oldukları taşıtın ön camında rahatça görünür bir yere yapıştırılmalıdır. Bunlar taşıtın güvenlik açısından yasaklı alana girdiği esnada kolaylıkla ve açıkça görünebilir olmalıdır. Değiştirilebilir ya da sahtesi düzenlenebilir bir şekilde olmamalıdır. Bu kartlar, adlarına düzenlendikleri taşıtın trafik plaka numarası yada seri numarası ile birlikte taşıtı işleten şirket yada taşıtın sahibine ilişkin ibare bulundurulmalıdır.

Ø Taşıt geçiş izinleri yalnız belirli bir süre için verilmelidir. Geçerlilik süresi hiç bir şart veya kayıt altında bir yılı geçmemelidir.

Ø Taşıt geçiş izinleri hiç bir şekilde bir araçtan diğerine devredilmemeli ve taşıtın güvenlik açısından tahditli alana her giriş çıkışında denetlenmelidir.

Ø Taşıt geçiş izinleri, en az yılda bir defa tam bir denetime tabi tutulmalıdır. Bir taşıtın giriş izni göstermesi, o taşıtın içerisinde bulunan şahısların kimlik denetiminden geçmeksizin giriş hakkı bulunduğu anlamına gelmez. Araç içerisindeki yolcular ile sürücünün kimliği normal şartlar altında belirli aralıklarla denetlenmeli ve yüksek güvenlik gereken durumlarda rutin olarak kontrol edilmelidir.

Ø Daha yüksek düzeyde güvenliğe ihtiyaç duyulduğu zamanlarda taşıt giriş kartları yalnız taşıtın hava meydanına girdiği zaman verilmeli ve taşıtın hava meydanını terk ettiği anda geri alınmalıdır.

4.7. Havaalanı Giriş Kartları

Hava meydanlarımızda görevli personele verilen giriş kartları ile ilgili esaslar 97/9707 Sayılı Yönetmeliğe göre valilikler tarafından çıkarılan Hava Meydanı Giriş Kartları Yönergesinde belirlenmiştir.

Bu yönergenin örneği EADUK tarafından hazırlanmış, hava meydanı mülki idare amirliği tarafından hava meydanının özelliğine göre gerekli ilaveler yapıldıktan sonra İl valilerince onaylanarak yürürlüğe konulmuştur.

Yönergenin amacı, hava meydanında, yolcuların, mürettebatın, yer personeli ve halkın güvenliğinin sağlanması, sivil havacılık hizmetlerinin muhtemel kanun dışı eylemlere karşı korunması için alınacak güvenlik tertip ve tedbirlerinin bir parçası olarak “Giriş Kartları” sistemini ihdas ederek, yetkisiz personel ve araçların, sivil havacılığa hizmet eden hava meydanının hava tarafına ve güvenliği açısından önemli olan diğer bölümlerine girişlerinin önlenmesi ile, uçağa gidip gelen kişilerin kontrolü için kimlik belirleme sistemi oluşturmak ve bununla ilgili esas ve usulleri belirlemektir.

4.7.1. ICAO Ek-17 Giriş Kontrolüne Dair Tedbirler

Her akit devlet, yetkisiz girişi engellemek için, sivil havacılığa hizmet veren hava alanlarında hava tarafına erişimin kontrol edilmesini sağlayacaktır.

Her akit devlet hava tarafı kısımlarına ve güvenlik tahditli alanlara yetkisiz erişimi önlemek amacıyla insanlar ve araçlar için kimlik tanımlama sistemleri oluşturulmasını sağlayacaktır. Kimlik, güvenlik tahditli alanlara ve hava tarafı kısımlarına geçiş izni verilmeden önce belirlenmiş kontrol noktalarında kontrol edilmelidir.

4.7.2. 97/9707 Sayılı Yönetmelik

Sivil Hava Meydanlarında, Limanlar ve Sınır kapılarında görevli resmi ve özel kuruluşlara bağlı tüm personel ile araçlar için verilecek giriş kartları emniyet birimlerince gerekli güvenlik tahkikatı yapıldıktan ve Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü, Kaçakçılık, İstihbarat ve Narkotik Daire Başkanlığındaki Kaçakçılık Bilgi Bankasından sorulduktan ve ilgili birimce tanzim edildikten sonra Mülki İdare Amirliklerince onaylanarak verilir.

Düzenlenecek giriş kartlarının çeşitleri, verilmiş şekli, değiştirilmesi, iptali, diğer giriş çıkışlar, park yerleri ve her türlü trafik düzenlemeleri ile sair hususlara ilişkin esaslar ilgili birimlerin görüşü alınarak Mülki İdare Amirlerince hazırlanıp Vali tarafından onaylanarak yürürlüğe girecek yönergelerle belirlenir.

Havameydanları Giriş Kartları Yönergesine göre, görevli personele kart verme esasları ve ilgili tüm işlemler şunlardır;

Giriş Kartlarının Şekli, İçeriği, Temini

Ø Giriş kartları, görevleri veya işleri nedeniyle hava meydanına girmesi gerekenlere verilen kartlardır.

Ø Giriş kartlarında, kart sahibinin cepheden yeni çekilmiş vesikalık fotoğrafı, adı soyadı, görevi, kartın geçerlilik süresi, kart seri numarası, kartın geçerli olduğu hava meydanının ismi, kartın geçerli olduğu sahalar ve kart sahibinin çalıştığı işverenin adı bulunmaktadır.

Ø Elektronik kartlı giriş kontrol sisteminde kullanılan manyetik giriş kartı üzerinde yukarıdaki bilgilerden ihtiyaç duyulanlar bulunmaktadır.

Ø Kartların renk, şekil ve dizaynı her yıl değiştirilir. Kartlar her havameydanında farklı olacak şekilde Devlet Havameydanları İşletmesi Genel Müdürlüğüne kontrol edildikten sonra ilgili havameydanı tarafından basılır. Tüm Hava Alanları Giriş Kartı, SHGM’nün kontrolünden

sonra, SHGM ve DHMİ arasında yapılan protokol gereği DHMİ Genel Müdürlüğünde basılarak ilgili kurum ve kuruluşlara verilir.

Giriş Kartlarının Çeşitleri

Hava meydanında kullanılan giriş kartları şunlardır;

a.Daimi Giriş Kartı

Hava meydanı içerisinde sürekli görev yapan ve görevi gereği mesaisini hava meydanında geçiren kamu ve özel kurum / kuruluş personeline verilen kartlardır.

b.Geçici Giriş Kartı

Hava meydanı içerisinde üç ayı geçmeyecek bir sürede görev yapacak olan resmi ve özel kurum/kuruluşların personeline verilen kartlardır.

c.Geçici Giriş Belgesi

Hava meydanlarında tahditli alanlarda kısa süreli resmi ziyaret, inceleme veya acil tamirat işlerinde çalıştırılacak olan kişilere mülki idare amirince verilen ve hava meydanında geçerli olduğu yerlerin belirtildiği izin belgesidir. Bu belgenin düzenlenmesi ile ilgili esaslar 12.02.2001 tarihli Genelge ile belirlenmiştir.

d.Tüm Hava Alanları Giriş Kartı

Görevleri gereği birden fazla havalimanlarında görev yapan kamu ve özel kuruluş personeline verilen “Tüm Hava Alanları Giriş Kartı” ile ilgili esasları belirlemek amacıyla Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından Tüm Hava Alanları Giriş Kartları Talimatı (SHT 17.1) yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. SHGM ile DHMİ arasında yapılan protokol çerçevesinde kart işlemleri DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir.

e.Yabancı Resmi Temsilcilik Görevlisi Giriş Kartı

Ülkemizde temsilciliği bulunan ülkelerin temsilcilerine ve uluslararası resmi kuruluşların personellerine verilen kartlardır.

4.7.3. Giriş Kartlarıyla İlgili Genel Hükümler

Ø Hava meydanı giriş kartları aşağıdaki esaslara göre verilir:

Ø Kurum/kuruluşlar hava meydanlarında çalışan personeli için “Hava Meydanı Giriş Kartı” almak zorundadır.

Ø Giriş kartları DHMİ Başmüdürlüğü/Havalimanı Müdürlüğünce tanzim edilir. Mülki idare Amirine onaylatıldıktan sonra ilgili kurum/kuruluş ve şahıslara teslim edilir.

Ø Giriş kartlarının geçerlilik süresi verildiği yılın 31 Aralık günü sona erer. Kartların kullanım süreleri olağanüstü durum ve güvenlikte zafiyet olmadığı sürece güvenlik komisyonu kararı ile uzatılır.

Ø Şahıslar kurumları haricinde (bireysel olarak) kart talebinde bulunamaz. Giriş kartları ilgili kurum/kuruluşlarca alınır.

Ø Kurum/kuruluşların kendi personeline verdiği personel tanıtma kartı, kimlik kartı veya resmi üniforma şahıslara hava meydanı sahalarına giriş ve çıkış müsaadesi vermez. Yabancı havayolu uçak mürettebatına verilen landing kartları karşılıklılık esasına göre bu uygulama dışında tutulur.

Ø Kontrol noktalarında, hava meydanında geçerli olan kartların birer örneği pano halinde bulundurulur.

Ø Mülki idare amirince kart kullanıcılarına kullanımla ilgili eğitim verilir. Eğitim verilmesinin güç olduğu durumlarda uyulması gereken kurallarla ilgili Kart Kullanım/Güvenlik Talimatı okutularak imza karşılığında verilir. Tüm kart kullanıcıları SHT. 17.2. çerçevesinde Kurs 1 Güvenlik Bilinci eğitimini almak zorundadır.

Ø Giriş kartları sadece tanzim edildiği hava meydanında kullanılır. Başka meydanlarda kullanılmaz.

4.7.4. Giriş Kartlarını Kullanacakların Dikkat Edeceği Hususlar

Adına Giriş Kartı Tanzim Edilen Personel;

Ø Hava meydanında bulunduğu süre içinde kartları fotoğrafı görülecek şekilde yakalarına takmak veya asmak zorundadır.

Ø Görevli bulunduğu sürece, kartların arka yüzünde bulunan talimata uygun hareket etmek zorundadır.

Ø Güvenlik görevlilerinin kartları tetkik etmesine, fotoğrafları ile karşılaştırmasına ve bölümlerini incelemesine izin vermek zorundadır. Güvenlik görevlilerinin talebi halinde giriş kartlarının tetkiki esnasında kimlik bilgileri bakımından karşılaştırma yapılmak üzere geçerli bir kimlik kartı ibraz etmek zorundadır.

Ø Görevli bulunmadığı zamanlarda giriş kartlarındaki müsaade edilen bölgeler içinde dolaşamaz.

Ø Giriş kartı, müsaade edilen bölgelere geçiş yetkisi verir. Yetkililerce bu bölgelerde yapılan aramalardan muafiyet sağlamaz. Yüksek risk ve tehdit durumlarında mülki idare amirince geçiş yetkisi süreli olarak kaldırılabilir veya sınırlandırılabilir.

Ø Giriş kartını sahibinden başkası kullanamaz. Bunun aksine bir davranış belirlendiğinde kart geri alınır ve adli mercilerce kovuşturma yapılır. Kovuşturma sonuçlanıncaya kadar kart iade edilmez, tekrar kart tanzimi de yapılmaz.

Ø Kart sahibi, hava meydanındaki görevinin sona ermesi halinde kartını kurum ve kuruluşuna teslim eder.

Ø Teslim alınan kartın Baş Müdürlüğe/Havalimanı Müdürlüğüne tesliminden ilgili kurum/kuruluş sorumludur. Kurum/kuruluş teslim aldığı kart için tutanak tanzim ederek ilgili personele verir.

Ø Her kart sahibi kartsız personeli ihbar etmek zorundadır.

Ø Kart alan her şahıs, bu yönergenin ve kendisine verilen eğitimin veya Kart Kullanım/ Güvenlik Talimatı'nın gereklerini yapmak zorundadır.

Hava taşıyıcıları personeline giriş kartı verilebilmesi için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın ön izni veya ruhsatı bulunması gerekir.

Yer hizmet kuruluşları ve kendi yer hizmetini yapan hava taşıyıcıları personeline giriş kartı verilebilmesi için Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) gereğince ön iznin veya ruhsatın bulunması gerekir.

Resmi ve özel kurum ve kuruluşların kadrolarındaki yabancı uyruklu personel için çalışma izni alınmasından sonra “ Hava Meydanı Geçici Giriş Kartı”, ikamet izni almasını müteakip de “Hava meydanı Daimi Giriş Kartı” düzenlenir. İkamet izni bitiş tarihi kartın geçerlilik süresidir. Bu süre kartın tanzim edildiği yılın 31 Aralık tarihini geçemez.

Her yıl yeni kart tanzim işlemine başlanırken, güvenlik komisyonu, resmi ve özel kurum/kuruluşlarda görevli personelin görevi gereği girebileceği kısımları tespit ederek karara bağlar.

Giriş kartı miktarı, talepte bulunan kurum/kuruluşların hava meydanındaki görevi ve hava meydanının potansiyeli ile orantılı olarak, güvenlik komisyonunca değerlendirilir. Kart talepleri bu değerlendirme sonucu alınacak karara göre verilir.

Değerlendirmede güvenlikte zaafiyet yaratmayacak ve hizmeti aksatmayacak şekilde en az sayı tespit edilir.

Acil müdahale gerektirecek olağanüstü durumlarda, müdahaleye gelen personel için Acil Durum Plânı uygulanır. Bu. personelin girişi için bağlı olduğu kurumun verdiği kimlik kartları yeterli ve geçerlidir.

4.7.5. Kart Kullanım/Güvenlik Talimatı

Havameydanı giriş kartı taşıyan personelin uyacağı kurallar Kart Kullanım/Güvenlik Talimatında belirlenmiş ve bu talimat MSHGP'nın 9. eki olarak yayımlanmıştır.

Bu talimatın bir sureti ilgiliye giriş kartının teslimi esnasında okutularak içeriği anlaşıldıktan sonra imza karşılığı verilir.

4.7.5.1. Hava Meydanı Çalışanları İçin Kart Kullanım/Güvenlik Talimatı

Hava meydanında çalışan herkes, mesaide bulundukları süre içinde hava meydanı giriş kartını görünür şekilde yakasına asmak zorundadır.

Giriş kartı sadece izin verilen bölümler için geçerlidir.

Giriş kartının izin verilen şekilde kullanımından kart kullanıcıları ile birlikte, personelin bağlı olduğu kuruluşlar da sorumludur,

Giriş kartları sadece kart sahibi tarafından kullanılabilir. Hiçbir şekilde ikinci şahıslara verilmez.

Yüksek risk veya özel bir tehdit durumunda giriş kartlarının yerine günlük olarak kullanılacak bröve veya kartlar güvenlik makamlarınca verilebilir.

Kart taşıyıcıları çalıştıkları bölümlere özel olarak izin almadan misafir veya ziyaretçi kabul edemezler,

Hava meydanında çalışanlar için Mülki idare Amirliğince verilen kartların haricinde hiçbir üniforma veya tanıtma kartı hava meydanına giriş yetkisi vermez.

Hava meydanını kullanan yabancı havayolu şirketlerinin mürettebatı kendi havayolu tanıtım kartını kullanabilirler. Ancak her yıl geçerli olan örnek tanıtım kartlarını hava meydanı güvenlik makamlarına vermek zorundadırlar.

Kart sahipleri hava meydanının değişik bölümlerine ancak geçiş için oluşturulmuş kontrol noktalarından geçebilirler. Taşıdıkları kart kontrolsüz geçme imkanı vermez. Kontrol noktalarında istinasız herkes güvenlik taramasına tabi tutulur.

Giriş kartının kaybolması halinde, anında havameydanı güvenlik makamlarına müracaatla durumu bildirilir.

4.7.5.2. Araç Tanıtım Kartı

Aprona giriş için apron plakası verilen araçlara ayrıca apron tanıtım kartı tanzim edilir. Kart aracın ön camında; dışardan sürekli görülebilecek şekilde taşınır. Bu tanıtım kartının üzerinde aracın plaka numarası, apron plaka numarası, araç sahibi kişi veya kuruluşun adı bulunur.

Araç tanıtım kartının olması araç içindeki kişilerin havameydanı tanıtım kartı olmadan havameydanı içerisine girebileceği anlamı vermez.

Yüksek risk veya özel tehdit durumunda güvenlik makamları apron plakası ve araç tanıtım kartı yanında, bunların yerine geçebilecek özel kart uygulamasını tehdit süresince uygulayabilir.

4.7.5.3. Genel Hükümler

Giriş Kartı alan herkes Havameydanı Giriş Kartları Yönergesini öğrenmek ve hükümlerine uygun hareket etmekle yükümlüdür.

Havameydanında çalışan herkes, şüpheli şahıs, paket, bagaj ve kolileri, kart kullanımına aykırı hareket edenleri, güvenliği bozucu tutum ve davranışlarda bulunanları, güvenlik makamlarına bildirmek zorundadır.

4.7.5.4. Cezai Hükümler

Yukarıdaki hükümlere aykırı hareket edilmesi durumunda;

Ø Havameydanı giriş kartı iptal edilir,

Ø Araç tanıtım kartı iptal edilir.

Ø Kişi veya kuruluşlara SHY-22 Yönetmeliği gereğince DHMİ tarafından parasal müeyyide uygulanır,

Ø Güvenlik makamlarınca mevcut mevzuat gereğince adli takibat yapılır.

4.7.6. Hava tarafı, güvenlik tahditli alanlar ve kritik alanlar kişilerin sorgulanması:

Girişten itibaren hava tarafına kadar, uçaklar ve hassas tesisler için artan oranda kademeli bir güvenlik sağlamak, kart sahiplerinin sadece yetkili olduğu yerlere girmesini temin etmek ve yetkisiz olduğu yerlere girmesini engellemek amacıyla, giriş kartları üzerinde girişleri tahdit edilen yerlerle ilgili bölümler bulunur. Giriş için yetki verilen yerlerle ilgili bölümler açık bırakılarak, giriş müsaadesi verilmeyen yerlerle ilgili bölümlerin her biri kart basım teknikleriyle veya özel kalemler ile değişik renklerle kapatılır.

Yukarıda belirtildiği gibi, resmi ve özel kuruluşlara bağlı tüm personel ile araçlar için verilecek giriş kartları emniyet birimlerince gerekli güvenlik tahkikatı yapıldıktan ve Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü, Kaçakçılık, İstihbarat ve Narkotik Daire Başkanlığındaki Kaçakçılık Bilgi Bankasından sorulduktan ve ilgili birimce tanzim edildikten sonra Mülki İdare Amirliklerince onaylanarak verilir.

Hava meydanı içerisinde girişleri tahdit edilen yerlerle ilgili bölümler şunlardır;

Ø İç hatlar Terminali Check-in Salonu.

Ø İç hatlar Terminali Geliş Salonu.

Ø İç hatlar Terminali Arındırılmış Salon.

Ø Dış hatlar Terminali Check-in Salonu.

Ø Dış hatlar Terminali Transit ve Geliş Salonu.

Ø Dış hatlar Terminali Arındırılmış Salon.

Ø Pat Sahaları (Pist, Apron, Taksi)

Ø Şut Altı- İç ve Dış Hat Geliş ve Gidiş Bagaj Ayırma Bölgesi

Ø Kargo Sahaları

Ø Hassas Nokta ve Eklentileri (Kule, ATC Ünitesi, Radar, Yakıt İst. vb.)

Girişleri tahdit edilen yerler, hava meydanının fiziki yapısına göre Güvenlik Komisyonu'nun kararı ile arttırılır veya azaltılır. (Giriş Kartları Yönergesi Mad.5)

Tüm havalimanı çalışanları her zaman güvenlikle ilgili konularda duyarlı olmalıdır. Tek başına güvenliğin gücü en zayıf halkanın gücü kadardır. Herhangi bir olağan dışı veya şüpheli durumu gören personel en yakın güvenlik birimine haber vermelidir. Böyle bir davranış büyük bir faciayı önleyebilir.

Havalimanları Öncelikle Korunması gereken hassas tesislerdir. Bu tesislerin güvenliğinde oluşabilecek herhangi bir zafiyet, ülke güvenliği, ülke ekonomisi, ülke turizmi v.b. birçok alanda olumsuzluklara neden olabilecektir. Bu nedenlerle havacılık güvenliği ulusal ve uluslararası anlamda büyük önem taşır.

4.8. Havalimanı Çevresinin Koruması

Havalimanı çevresi ile havalimanını dıştan çevreleyen alanın gözetlenmesi; havalimanının dışından uçak, havalimanı tesis ve binalarına yönlenecek yer esası saldırılara karşı korunma için gerekli olabilir. Bu gözetim işlemi, gerek yeterince donanımlı güvenlik personeline havalimanı çevresinde devriye gezilmesi, gerekse kapalı devre televizyon sistemleri ile diğer taciz tespit aygıtlarının kullanımı aracılığıyla, önceden inşa edilmiş olacak gözetim direklerinden yürütülebilir. Ağaçlık alanlar, park yerleri ve bu gibi sabotajcılara kolaylıkla gizlenebilecek yer temin eden bölge ve alanlar ile uçakların iniş ve kalkış istikametleri üzerindeki alanlara özellikle dikkat edilmelidir. Kamu yolları üzerinden geçen pist ve taksi yollarının kullanılan saldırı durumlarında uçak hassas bir nokta olabilir ve bu noktalardan yapılacak bir saldırı riskini azaltmak için ilave fiziksel güvenlik önlemleri alınmalıdır.

Hava meydanında en etkili güvenlik önlemleri, hava meydanının havaya dönük olan bölümü ile karaya dönük bölümünü ayıran çizgi üzerinde gerçekleştirilir. Aprona ve hava meydanının havaya dönük olan bölümüne, yetkisiz kişilerin girişini engellemek için fiziki engeller tesis edilir. Havameydanının çevre güvenliği denildiği zaman, Havameydanında en çok kontrol altında tutulması gereken ve bu alan yetkisiz geçişlerin mutlak surette kontrollü yapılmasında taviz verilmeyen, havameydanının havaya dönük bölümleridir. Bu bölümler havalimanına dışarıdan bakıldığında PAT sahası olarak tanımlanır. Bu sahalara, havameydanının terminal bölümlerinden ulaşılabilirdiği ve/veya bu sahalara giriş için özel olarak belirlenmiş bir geçiş kapısından belli kurallar dahilinde geçilmesine izin verilmekte olup, bu noktalarda yapılan yapılan Güvenlik kontrolleri çoğu zaman birbirine kademe oluşturacak belli aşamalarda bünyesinde barındırmaktadır. Ancak Terminal ya da Özel geçiş kapıları haricinde kalan diğer bölümlerden, Sivil Havacılık Güvenliği açısından hassasiyetle üzerinde durulan Hava tarafına illegal geçişlerinde bir şekilde kontrol altında tutulması kaçınılmazdır.

Bu nedenle, Hava meydanının havaya dönük bölümüne, terminal binası dışından girişleri önlemek maksadıyla, alan çevresine uçuş faaliyetleri ile çatışmayacak şekilde, tel örgü engeli tesis edilir. Uygun olan ve gereken yerlerde mevcut binalar ve engeller bu tel örgü engelinin bir parçası olarak kullanılabilir. Bu binalarda girişler kontrol altına alınır, çatı, pencere, bodrum gibi yerlerden her türlü geçiş engellenir. Hava meydanının hava aracı manevra sahasına, yalnız yetkili hava meydanı görevlilerinin girmesine izin verilir. Bakım personeli, güvenlik devriyeleri ve kurtarma araçlarının yararlanabilmesini temin etmek üzere, hava meydanının havaya dönük bölümü çevresinde, çevre tel örgü engelinin içinde devriye yolları tesis olunur. Hava meydanında uçakların bulunduğu bölgelerin güvenliği, uçuş pistleri, uçak taksi yolları ve apronların umuma açık olan sahalardan, fiziki engellerle ayrılması suretiyle sağlanır. Hava meydanına giren yolların sayısı, kontrol ve engellemeyi sağlayabilmek için asgari ölçüde tutulur. Her hava meydanında, karaya dönük olan bölümden geçen yol ve girişler sınırlandırılarak, buralardan görevsiz ve yetkisiz kişilerin geçişlerine mani olmak maksadıyla, güvenlik ve kontrol tedbirleri alınır. Hava meydanında, araçların ve yayaların karaya dönük bölümünden havaya dönük bölümüne giriş-çıkışı sağlamak için hava meydanının etkinliği ile uygun olacak şekilde asgari sayıda geçiş yerleri tesis edilir. Bu geçiş yerleri, yetkisiz girişleri önleyecek şekilde kontrollü olur veya kapatılır, gece kullanılacak olanların çevresi aydınlatılır.

Park halindeki uçağın güvenliğinde temel sorumluluk, bu uçağın personel ve işleticilerine aittir. Bunların tertip ve tedbirlerinin, hava meydanının güvenlik düzenine uygun olması zorunludur. Bölge ve kritik yerler, gayri muayyen zamanlarda devriyelerle taranır, kapalı devre televizyon ile gözetlenerek güvenliği sağlanır. Uçaklar, patlayıcı madde yerleştirilme ihtimaline karşı, hava yolu personeli tarafından gerekli ve uygun zamanlarda, kontrol listesine göre gözden geçirilir ve gerektiğinde uzman personel çağrılır. Terminal ile uçak arasında yolcu bagajlarının, kargo, posta paketlerinin ve ister yürüyerek, ister araçla nakil suretiyle olsun, terminalden uçağa binmekte olan yolcu ve mürettebatın güvenliği bakımından, yasadışı eylemde bulunabilecek kişilerin sızmasına engel olmak amacıyla gerekli tedbirler alınır. 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. Gelen ve giden yolcuların son kontrol noktasından sonra karışmasını önleyici düzenlemeler yapılır. Ancak, uçak altına gidecek bagajların taranması check-in işleminden sonra yapılmıyor ise hava meydanında gelen ve giden yolcuların karışmasını önleyici önlemler alınır. Belirli periyotlar dâhilinde arınmış salonlar, terminal binaları, hassas noktalar, patlayıcı madde ve bomba yerleştirilmesi ihtimaline karşı devriyelerle kontrol ettirilir. Terminal binalarından hava tarafına geçişlerin yapıldığı yerler en aza indirilir. Acil çıkış kapısı olarak kullanılan ve denetim altında bulunmayan kapılarda, güvenlik personeline izlenebilecek ve burada bulunan kişileri ikaz edebilecek ses ve alarm cihazları bulunmalıdır. Yolcuların uçağa binmeleri amacıyla kullanılan kapılar, yolcu bulunmadığı zamanlarda devamlı kilitli tutulabilecek yapıda olmalı, yetkililerce sürekli olarak kontrol edilmelidir. Kontrol noktalarının bulunduğu terminal binalarında kapı girişleri, geçiş genişliği, güvenlik işlemlerini tamamlamış bir şahsın geçişini sağlayacak ve kontrolsüz geçişi

engel olacak şekilde dizayn edilmelidir. İç hatlar yolcu terminali olarak kullanılan terminal binalarında, kontrol noktasından önce, yolcuların üzerinde uçuş güvenliğini tehlikeye düşürecek silah vb. maddelerin alındığı, silah teslim ve kontrol odası bulunmalıdır. Gelen yolcuları karşılamak için gelen karşılayıcılar tarafından kullanılan salonlarda, uçağa yaklaşmayı zorlaştıran tedbirler alınmalı, salon girişinde güvenlik kontrolü yapılmalıdır. Sahipsiz bagajların depolandığı ve şüpheli bagajlara acil müdahale edileceği odalar yapılmalıdır. Kontrol noktasında üst arama ve bagaj arama kabini bulunmalıdır.

4.8.1. Acil Durum Çevre Çıkış Noktaları

Havalimanı çevre çitinde, “kaza kapıları” olarak da adlandırılan, havalimanı dışındaki uçak kazalarına acil servislerin süratle sevk edilmeleri için kullanılan acil çıkış kapıları sağlanmaktadır. Bu kapılar, çitin bütünlüğü ve standardını koruyacak şekilde yapılmalı, kullanılmadığında kilitli tutulmalı, koruma görevlileri ile korunmalı veya sürekli gözetim altında tutulmalıdır. Kilit sistemlerine kırılabilir linklerin takılması, güvenliğe zarar vermeden acil çıkışlara olanak tanınması için uygun bir araçtır. Uzak çıkış noktalarına taciz tespit sistemlerinin takılmasına dikkat edilmelidir.

4.8.2. Hassas Noktalar

Havalimanında bulunan ya da havalimanına bağlı olan ve hasar gördüğünde veya imha edildiğinde, havalimanının işlerliğine ciddi zarar verecek olan tesislere ve bölgelere hassas tesisler ve bölgeler denir. Dolayısıyla, kontrol kuleleri, muhabere tesisleri, telsiz seyrüsefer destekleri, güç trafoları, ana ve ikincil güç teminleri ve havalimanındaki ve havalimanı dışındaki yakıt tesisleri hassas noktalar olarak telakki edilmelidir. Bozulması halinde uçağa yanlış sinyal verebileceğinden, haberleşme ve telsiz seyrüsefer destekleri, yüksek güvenlik seviyesinde korunmalıdır.

Bu tesislerin fiziki güvenlik önlemleri ve taciz tespit sistemleri ile yeteri kadar korunmadığı durumlarda, bu tesisler ilgili bakım teknisyenleri veya güvenlik personeli tarafından sık sık kontrol edilmelidir. İçinde insan bulunan tesislerde sıkı giriş kontrol önlemleri uygulanmalı ve tesise girişte geçerli kimlik kartlarının gösterilmesi zorunlu koşulmalıdır.

Bu tesislerin fiziki güvenlik önlemleri ve taciz tespit sistemleri ile yeteri kadar korunmadığı durumlarda, bu tesisler, ilgili bakım teknisyenleri veya güvenlik personeli tarafından sık sık kontrol edilmelidir. İçinde insan bulunan tesislerde, sıkı giriş kontrol önlemleri uygulanmalı ve tesise girişte geçerli kimlik kartlarının gösterilmesi zorunlu tutulmalıdır.

4.8.3. Çevre Güvenliğinin Bileşenleri

4.8.3.1. Kontrol Kuleleri

Tüm meydan çevresinde birbirlerini görececek mesafede (nöbetçilerin silah menzili içinde arazi koşulları göz önüne alınarak) nöbetçi kulübeleri yapılmalıdır. Kulübeler telefon, aydınlatma, ısıtma, olanaklarına sahip olmalıdır. Kule sayıları gerektiğinde, Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu (EADUK) ve Teknik Komisyon tarafından görüşülerek, arazi durumuna göre, yeterli sayıda belirlenir. Çevre Güvenliği (ICAO-Ek-14, Doc- 8973)

4.8.3.2. Tel Örgü

Hava meydanı sahası, normal kabiliyetteki insanların geçişine mani olacak şekilde ve yükseklikte tel örgü ile çevrilmelidir. Alt kısmı zemine sabitlenmelidir. (Ek-5) Apron bölgesindeki tel örgüler, aprondaki şahıslarla, dışarıdaki şahısların tehlikeli maddeleri alıp vermesini önlemek amacıyla çift sıra olmalıdır.

4.8.3.3. Nöbetçi Kulübeleri

Tüm meydan çevresinde birbirlerini görececek mesafede (nöbetçilerin silah menzili içinde arazi koşulları göz önüne alınarak) nöbetçi kulübeleri yapılmalıdır. Kulübeler uygun haberleşme cihazları, aydınlatma, ısıtma, imkânına sahip olmalıdır. Kule sayıları gerektiğinde Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu (EADUK) ve Teknik Komisyon tarafından görüşülerek, arazi durumuna göre, yeterli sayıda belirlenir.

4.8.3.4. Yaya ve Motorize Devriye Yolu

Tel örgü içinden tüm meydanın çevresini kesintisiz şekilde dolaşan motorize/yaya devriye yolu bulunmalıdır.

4.8.3.5. Aydınlatma

Çevre nöbetçileri birbirini görececek ve uçuş güvenliğini etkilemeyecek şekilde içten dışa (yer yüzeyine yönelik) doğru aydınlatılmalıdır. Aydınlatma sistemleri yerleştirilirken nöbetçi kuleleri, kameraların durumu ve arazideki ölü noktalar göz önüne alınarak değerlendirilmeli ayrıca yeni teknolojik gelişmelerin mevcut sistemlere adaptasyonu düşünülmelidir.

4.8.3.6. Kontrol Noktaları

Yetkili Otorite, güvenlik açısından sınırlanmış alanlarına girişleri kontrol etmelidir. Havalimanı bir bütün olarak düşünüldüğünde, olası bir saldırı hedefinin uçak olduğu ve alınacak tedbirlerin dıştan içe doğru artan bir öncelik sıralamasıyla alınması gerekmektedir.

Buna göre alınacak önlemler; havalimanının dışında başlamaktadır. Bu ilk aşamada havalimanına giriş yapanları kontrol edecek şekilde tasarlanmıştır.

Giriş kontrol önlemlerini şu başlıklar altında toplamak mümkündür.

Güvenlik açısından sınırlanmış alanlara girilmesine izin veren Yetkili Otorite, söz konusu alanlara giren tüm personelin titiz giriş kontrol önlemlerini yerine getirmesini sağlamalıdır.

Bu önlemler aşağıda belirtilen husustan içermelidir;

- Güvenlik açısından sınırlanmış alanlara giriş için gerekli havaalanı kimlik kartına sahip personel, güvenlik açısından sınırlanmış alanlara giriş için uygun havaalanı kimlik kartları ile onaylı havaalanına ait olmayan kimlik kartları hakkında bilgi sahibi olmalıdır.
- Personel, güvenlik açısından sınırlanmış alanlarda geçerli kimlik kartını ibraz edemeyen tüm şahıslara itiraz etmeli veya bu durumu Yetkili Otoriteye rapor etmelidir.
- Personel, güvenlik açısından sınırlanmış alanlarda görülen tüm izinsiz araçlara itiraz etmeli veya
- bu durumu Yetkili Otoriteye rapor etmelidir.
- d.Sorumlu bir güvenlik personeli olarak MSHGP emrettiği şekilde kurallara uygun görev yaparak güvenli bir uçuş ortamı sağlamaktır.

4.8.4. Gözetim Devriye Ve Fiziki Kontroller

Gözetim devriye ve diğer fiziki kontroller; Havalimanlarında ve uygun olduğunda kamu erişiminin bulunduğu bitişik alanlarda, kişilerin şüpheli davranışlarını, yasadışı müdahale eylemi gerçekleştirmek için istismar edilebilecek zafiyetleri tanımlamak ve kişileri bu gibi eylemlere teşebbüsten alıkoymak amacıyla gözetim, devriye ve diğer fiziksel kontroller uygulanır. Gözetim veya devriyeler aşağıdakileri izlemek için gerçekleştirilir:

Ø Kara tarafı, hava tarafı, güvenlik tahditli alanlar, kritik bölümler ve varsa ayrılmış alanlar arasındaki sınırlar;

Ø Park alanları ve yollar dahil terminalin kamu tarafından erişilebilir olan alanları ve yakını;

Ø Yolcuların mevcut olduğu alanlar haricinde güvenlik tahditli alanlarda kişilerin kimlik kartlarının takılması ve geçerliliğinin kontrolü;

Ø Hava tarafında araç giriş izinlerinin gösterilmesi ve geçerliliğinin kontrolü;

Ø Kritik bölümlerde yüklenmeyi bekleyen uçakaltı bagaj, kargo ve posta, uçak içi tedarikler ve hava yolu firması postası ve materyalleri.

Sıklık ve gözetim yöntemleri; Gözetim ve devriye gerçekleştirme yöntemleri ve sıklığı aşağıdakileri dikkate alarak yetkili otorite veya yerel otorite tarafından gerçekleştirilen bir risk değerlendirmesine dayanır. Ayrıca risk değerlendirmesinin sıklığı, gözetim ve devriye gerçekleştirme yöntemleri yazılı olarak belirlenir kayıtları tutulur.

Ø Operasyonların sayısı ve türü dâhil havalimanının boyutu;

Ø Havalimanının yerleşimi, özellikle havalimanında oluşturulmuş alanlar arasındaki ilişkiler;

Ø Gözetim ve devriyeleri gerçekleştirme imkânları ve kısıtlamaları.

Öngörülemezlik; Gözetim ve devriyeler öngörülebilir bir düzeni izlemezler. Havalimanı giriş kartlarının geçerliliği rastgele olarak kontrol edilir.

Güvenlik kontrol noktalarının korunması; Kişilerin güvenlik kontrol noktalarını taranmadan yarıp geçmelerini engelleyen ve bu gibi bir ihlal meydana gelirse ihlalin ve sonuçlarının hemen giderilmesini ve düzeltilmesini sağlayan önlemler alınır.

Apron ve diğer hava aracı park alanlarının aydınlatılması; Apron ve diğer park alanları yeterince aydınlatılır. Özellikle havalimanının hassas alanlarını da aydınlatmalıdır.

Bölüm Özeti

Bu bölümde, günlük yaşantımızın vazgeçilmez ögesi olan genel güvenlik tedbirlerini açıkladık. Havacılık güvenliğinin sağlanmasında önemli bir parçasını oluşturan havalimanı giriş kartlarını ve kontrol noktalarını tanımladık. Güvenlik ve emniyet kavramlarını analiz ettik ve genel güvenlik bilincinin oluşturulmasına yönelik olarak ne tür faaliyetlerde bulunulması gerektiğini açıkladık. Havacılıkta güvenliğin önemini ve alınan tedbirlerin geliştirilmesi konusunu detaylı olarak inceledik.

Kaynakça

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı (13. Baskı, 2021)

SHT 17.1 Tüm Havameydanları Giriş Kartı Talimatı

SHY 22 Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği

97/9707 sayılı yönetmelik

Ünite Soruları

Soru-1 :

Sivil havacılıkta PAT neyin kısaltmasıdır?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Pist-Apron-Taksiyolu

(B) Pist Acil durum planı

(C) Muhtemel Harekat Tarzı Planı

(D) Acil Durum Planı

Cevap-1 :

Pist-Apron-Taksiyolu

Soru-2 :

Aşağıdakilerden hangisi havaalanının çevre güvenlik önlemlerinden biri değildir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Tel Örgüler

(B) Devriyeler

(C) Yaya ve Devriye Yolu

(D) Aydınlatmalar

Cevap-2 :

Tel Örgüler

Soru-3 :

Hava meydanında güvenlikten sorumlu en yetkili makam kimdir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Gümrük Muhafaza Müdürü

(B) İl Emniyet Müdürü

(C) Mülki İdare Amiri

(D) DHMİ Başmüdürü

(E) İşletme en üst düzey yetkilisi

Cevap-3 :

Mülki İdare Amiri

Soru-4 :

I- Daimi Giriş Kartı

II- Geçici Giriş Kartı

III- Tüm Havalimanları Giriş Kartı

Yukarıdakilerden hangisi havalimanı giriş kartı çeşitlerindendir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) I-II

(B) II -III

(C) I-III

(D) I-II-III

Cevap-4 :

I-II-III

Soru-5 :

I- Kapı cepleri, güneşlikler ve torpido gözü

II- Koltuk cepleri, koltuk altları ve ayak boşlukları

III- Bagaj ,eşya ve kargo alanı

IV- Tekerlek boşlukları ve motor bölümü

Yukarıdakilerden hangisi araçların aranacak bölümlerindendir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) I

(B) I-II

(C) II -II –III-IV

(D) I-III

Cevap-5 :

II -II –III-IV

Soru-6 :

I- Kapı cepleri, güneşlikler ve torpido gözü

II- Koltuk cepleri, koltuk altları ve ayak boşlukları

III- Bagaj ,eşya ve kargo alanı

IV- Tekerlek boşlukları ve motor bölümü

Yukarıdakilerden hangisi araçların aranacak bölümlerindendir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) I –II-III-IV

(B) I-II -IV

(C) II -III

(D) I-IV-II

Cevap-6 :

I –II-III-IV

Soru-7 :

Araç tanıtım kartında aşağıdakilerden hangisi bulunmaz?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Kart aracın ön camında dışardan görünecek şekilde taşınır.

(B) Aracı kullanan kişinin cep telefonu numarası yazar.

(C) Araç sahibi kişi ve kuruluşun adı bulunur.

(D) Kartın üzerinde aracın plaka numarası ve apron plaka numarası yazar.

Cevap-7 :

Aracı kullanan kişinin cep telefonu numarası yazar.

Soru-8 :

I- Hava meydanı giriş kartı iptal edilir.

II- Araç tanıtım kartı iptal edilir.

III- Kişi veya kuruluşlara SHY-22 Yönetmeliği/hava meydanı işletmecisi kuruluş mevzuatı gereğince DHMİ/İşletmecisi Kuruluş tarafından parasal müeyyide uygulanır.

IV- Güvenlik makamlarınca mevcut mevzuat gereğince adli takibat yapılır.

Hava Meydanı Çalışanları İçin Kart Kullanım/Güvenlik Talimatına aykırı hareket edenlere hangi şekilde ceza verilir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) III-IV

(B) II -III

(C) I-IV-II

(D) I-II-III-IV

Cevap-8 :

I-II-III-IV

Soru-9 :

I- Kara tarafı

II- Hava tarafı

III- Güvenlik Tahditli Alan (GTA)

IV- Güvenlik Tahditli Alanın Kritik Bölümü (GTAKB)

Aşağıdakilerden hangisi havalimanı bölümlerindendir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) IV

(B) II -IV

(C) II -III

(D) I-II-III-IV

Cevap-9 :

I-II-III-IV

Soru-10 :

Aşağıdakilerden hangisi havalimanlarında kullanılan giriş kartı türlerinden değildir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Daimi Giriş Kartı

(B) Geçici Giriş Kartı

(C) Tüm Havalimanları Giriş Kartı

(D) Personel Tanıtım Kartı

Cevap-10 :

Personel Tanıtım Kartı

5. GÜVENLİK SİSTEM VE CİHAZLARI

Giriş

Önceki bölümde ülkemizdeki sivil hava ulaşımına açık havalimanlarında halkın, yolcuların, mürettebatın, yer personelinin, havaalanı bina ve tesislerinin, sivil havacılığa karşı yerde ve havada meydana gelebilecek her türlü yasadışı eyleme karşı korunması ile ilgili kurumların ve kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarını düzenlemek ve uygulama esaslarını belirlemek üzere hazırlanan Milli Sivil Havacılık programı ile ilgili bilgiler verilmiştir. Bu bölümde ise havacılık güvenliğinin etkinliğinde önemli bir rolü bulunan güvenlik sistem ve cihazları konuları değerlendirilecektir.

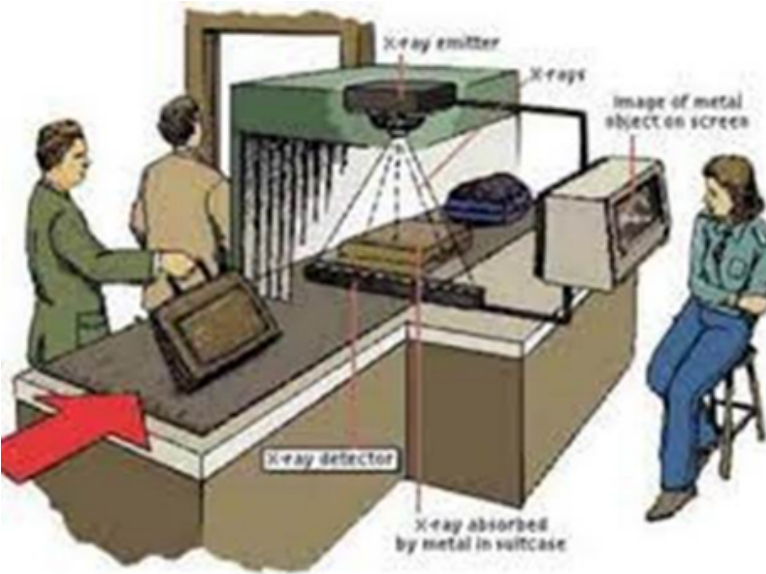
5.1. Havalimanı Güvenlik Cihazları

Havalimanlarında kurulan/kurulacak tüm güvenlik sistem ve cihazlar uluslararası (ECAC Doc30 Bölüm 2 Güvenlik) ve ulusal mevzuat çerçevesinde belirlenen kriterleri karşılaması sağlanır.

Sivil hava trafiğine yeni açılacak havalimanlarında kurulacak güvenlik sistemleri ile ilgili değerlendirme proje üzerinden havalimanının bulunduğu bölgenin özelliği, tehdit, risk ve güvenlik sistemlerinin teknik yönden uygulanabilirliği göz önünde bulundurularak yetkili otorite tarafından onaylandıktan sonra alımlarının yapılması, kuruluma ise kabul testlerinin işletici kuruluş sorumluluğunda yapılması ve onaylanması sonrası kullanılmaktadır. Havalimanında kullanılan/kullanılacak güvenlik sistem ve cihazları

5.1.1. X-ray Cihazları

X-ray cihazları röntgen tekniğine dayalı olarak çalışan, x-ışınları marifeti ile içerisinden geçirilen nesnelerin içeriklerini ayrıntılı olarak monitör ekranında görüntülenmesini sağlayarak incelenbilmesine imkan veren cihazlardır. X-ray cihazlarının çalışmasının temelini x-ışını oluşturur.



X ışını 1895 yılında Alman fizikçi Wilhelm Röntgen tarafından bulunmuştur. En büyük özellikleri radyasyon yaratırlar, cisimlerden geçme özelliği ve fotoğraf filmleri üzerinde etkileri vardır. Röntgenlerde hedef resim X ışını kaynağı ile fotoğraf filmi arasına konularak nesnenin röntgeninin film üzerine düşmesi sağlanır. X-ray cihazlarında X-ray ışınları üreten bir ışık kaynağı ve bu kaynağın karşısında ışınları algılayan detektörler mevcuttur. Işık kaynağı ve detektörler arasında konvektör üzerinden geçen nesneler yoğunluklarına göre X ışınlarını değiştirir ve bu değişimler detektörler tarafından algılanarak cisimlerin silüetleri monitöre yansıtılır. Bu silüetler renkli monitörlerde cisimlerin organik, inorganik durumlarına göre turuncu, mavi, yeşil renklerde, siyah-beyaz monitörlerde ise grinin farklı tonlarında ekrana yansıtılır.

Havalimanlarında X-ray bagaj tarama cihazının kullanımında en önemli hususlardan birisi, kullanıcı personelin ve yolcuların radyasyona karşı güvenliğin sağlanmasıdır. Bunun için aşağıdaki hususlara dikkat edilmelidir;

- X-ray bagaj tarama cihazından yayılabilecek radyasyonun önlenmesi için kurşun levha veya panellerle kaplanmış olması, tünel giriş/çıkışlarında kurşun katkılı perdeler bulunması ve perdeler eskidiğinde değiştirilmesi,
- Cihaz içinde bulunan Jeneratör ünitesinin çevresinin kurşun levha ve plakalarla muhafaza altına alınmış olması,
- Ayrıca, X-ray bagaj tarama cihazlarının Nükleer Düzenleme Kurumu tarafından sertifikasının bulunması gerekmektedir.

Dozimetre kullanımı; Radyasyonla çalışan kişilerin maruz kaldığı radyasyon miktarını belirlenmesi için kullanılan cihazlardır. Radyasyona karşı ölçülebilir ve tekrar üretilebilir etkileşime sahip cihaz yada malzemedir.

Radyasyon Güvenliği, Radyasyon Güvenliği konusunda mevcut olan mevzuat kapsamında değerlendirilir.

Kontrol noktalarındaki x-ray bagaj tarama cihazını kullanan personele ilgili mevzuatlarda zorunlu olması halinde işletmeci kuruluş tarafından kullanıcı adına göre film dozimetre temin edilir.

Dozimetre kullanılması halinde, Nükleer Düzenleme Kurumu'nun (NDK) yürürlükteki mevzuat hükümleri gereğince kontrol için işletmeci kuruluş tarafından film dozimetreler, gönderilir.

Havalimanlarında X-ray bagaj tarama cihazının kullanımında en önemli hususlardan birisi, kullanıcı personelin ve yolcuların radyasyona karşı güvenliğin sağlanmasıdır. Bunun için operatörler aşağıdaki hususlara dikkat etmelidir;

Personel/yolcu X-ray bagaj tarama cihazı çalışır durumda iken vücutlarının bir bölümünü cihaz tüneline koymamalı, cihaz bandına oturmamalıdır.

Cihaz tüneline giriş ve çıkışında bulunan kurşun perdelerin durumu sürekli kontrol edilmeli, bu perdeler sürekli sağlam tutulmalı, aralarında boşluk olmayacak şekilde, normal konumunda bulundurulmalı, eskijen perdelerin zaman geçirmeden değiştirilmesi sağlanmalıdır.

Kontrol Noktasında çalışan personelin dışında kalan tüm şahısların da x-ray bagaj arama cihazının normal çalışmasını engelleyici hareketlerde bulunmaları engellenmelidir.

5.1.2. Kapı Tipi Metal Tarama Dedektörü (KTMD)

Elektromanyetik alan esasına dayalı olarak çalışan bu sayede içinden geçen metal cisimleri kütesel olarak tespit edebilen mikro işlemcili kontrol ve algılama devrelerine sahip güvenlik cihazıdır.. Cihazın hassasiyet ayarına göre içerisinden geçen şahısların üzerlerinde bulunan metal ve metal içerikli (kolonyalı mendil, sigara jelatini, v.b.) nesnenin hacmine ve kütesine göre sinyal verir Cihaz, metal ve metal içerikli nesnelere sesli ve görsel alarm verme özelliğine sahiptir. Sesli ve görsel alarm 2 metreden fark edilebilir olmalıdır.

Kapı tipi metal dedektörlerinin program ve hassasiyet ayarları, yetkili otorite ve/veya Havaalanı Mülki İdare Amirliği tarafından tehdit ve risk durumuna göre yeniden belirlenebilir.

Havaalanında kullanılan cihazın teknik özelliklerine yönelik olarak hassasiyet ve program ayarları, standart test materyaline göre teknik personel tarafından MSHGP EK-10'nuna göre yapılır. KTMD'nin hassasiyet ayarları bölümü korunur ve sadece yetkili kişiler tarafından erişilebilir olur. KTMD tarafından yapılacak tespit metal nesnenin pozisyonu ve yönüne bağlı olmaz. KTMD sert bir zemine sabitlenir. KTMD çalışır halde olduğunu göstermek için görsel bir göstergesi vardır. Görsel alarm, KTMD tarafından tespit edilen sinyalin gücünün bir gösterge ile göstermesini sağlamalıdır.

5.1.3. Patlayıcı İz Tespit Dedektörü (ETD)[1]

Bir çanta ya da bagaj içinde yer alan çok küçük miktardaki patlayıcı maddeleri veya incelemeye tâbi narkotik maddeleri algılayabilme ve bunu alarm aracılığıyla bildirme özelliğine sahip teknoloji sistemi ya da farklı teknolojilerin bir arada kullanıldığı kombinasyonlardır.

Patlayıcı iz tespit dedektörü (ETD) yüzeylerden, bagajdan, gönderi içeriğinden veya kişi üzerinden ve eşyalarından partiküller veya buhar toplayabilmeli ayrıca bunları analiz edebilmelidir. Analiz sonucunda ise, patlayıcı izlerinin mevcudiyetini bir alarm/sinyal yoluyla gösterebilmelidir. İz dedektörleri, patlayıcı tespiti yönünden ECAC standartlarını karşılamalıdır ancak bunun yanında ilave fonksiyon tercihleri temin etmekten sorumlu işletmeye/kurum/kuruluşa aittir.

Sistem kalibre edildikten sonra cihaz "Alarm Yok-Hazır" mesajı verdikten sonra bagajdan veya şahıstan alınan numuneler test edilir.

Taramanın amacına dönük olarak, aşağıda yazılı şu gereklilikleri karşılamalıdır:

a) Sarf malzemeler, cihaz veya sarf malzeme üreticisinin tavsiyelerinin dışında kullanılmamalıdır veya tüketim maddesinin performansı kullanım süresince zarar görmüş şekilde görünüyorsa kullanılmamalı ve

b) ETD, sadece kullanılmasına onay verilen bir fiziki şartlarda ve çevrede kullanılmalıdır.

Parçacık örnekleme kullanan ETD ECAC Doküman 30 standar 1 gerekliliklerini karşılamalıdır.

Uygun standartları karşılayan ETD için kullanılacak test malzemeleri ve performans kriterleri yetkili otorite bilgisindedir ve testleri yetkili otorite tarafından yapılır. Ancak üreticinin verdiği malzemeler ile yapılacaklar çalışma testleri havaalanında yapılabilir.

Cihaz İlk açılıştaki ısınma işleminin tamamlanmasından sonra PIN-Personel Tanımlama Numarası cihaza giriş yapılır. Cihazı her 24 saatte bir kalibrasyon kiti ile test edilir.

Kalibrasyonu yapan operatör ilgili formu doldurur ve yazıcıdan alınan bilgileri saklamak üzere dosyalar. Dosyalanan form ve bilgiler Havalimanı EADB tarafından 1 (bir) yıl süreyle saklanır.



5.1.4. Güvenlik Tarayıcısı (GT)

Sistem geniş bir çeşitlilikteki materyalleri (metal ve metal olmayan) tespit etmektedir: silahlar, standart ve ev yapımı patlayıcılar (plaka/yassı veya toplu halde), sıvılar, jeller, plastikler, toz, seramikler ve diğer katı cisimlerin tespitine yönelik olarak kullanılır. İnsan vücudunda deri ve kıyafetler arasında ya da kıyafetlerin içinde gizlenen yasaklı maddeleri tespit eden ve sinyal veren sistemdir.

5.1.4.1. Kullanım Özellikleri

- Cihaz üreticisinin belirttiği boy uzunluğu altında olan kişi ve çocuklar güvenlik, taramayı engelleyecek kilolu ve kıyafeti uygun olmayan (aşırı terli vb.), ayakta uygun pozisyonda durmayacak durumda olan yaşlı kişiler tarayıcıları ile kontrol edilmemelidir.
- Cihazın taraması için üreticinin belirttiği uygun duruş pozisyonuna getirilerek tarama işlemi başlatılmalıdır,
- Tarama işlemi bitinceye kadar taranacak kişi uygun duruş pozisyonunda bekletilmeli ve sonrasında görüntü ekranına yansıyan görüntü incelenerek tüm tarama işlemi bitiminde ekran temizlenmelidir.
- Yolcu hem cinsi olan güvenlik görevlisi tarafından taranmayı talep edebilir,

5.1.4.2. Cihaz Tipleri

Temel anlamda aynı tarama işlemini gerçekleştirmekle birlikte yazımlısal olarak görüntüleme ekranındaki tarama yansımasında gerçek insan vücudu görüntüsü ve insan şekli olarak gerçekleşir. Bu nedenle cihazlar versiyon olarak ikiye ayrılır.

TİPA (İnsan Silüeti) Otomatik tehdit algılama ve algılanan nesnelerin bölgesini oluşturulmuş insan görseli üzerinde alarm olarak gösterilmesidir. Bu taramada insan vücuduna ait gerçek bir görüntü görüntüleme ekranına yansımamaktadır.

TİPB (Gerçek Görüntü) Taranacak kişinin görüntüsünü analiz etmek, kişi üzerindeki nesnelerin ne olduklarını ve konumunu belirtmek için taranan kişinin beden görüntüsünün görüntüleme ekranına yansıması ve operatör tarafından incelenmesine olanak sağlayan cihazlardır.

Güvenlik tarayıcı cihazları kullanacak personelin eğitim alması sağlanmalı ve cihazın;

- Operasyonda yolcu tarama işleminin ve görüntü yorumlamanın 60 sn. geçmeyecek şekilde tarama yapmalı,
- Taramada kadın-erkek ayrımının yapıldığı butonlar olmalı,
- Taranan kişi üzerinde metal ve metal olmayan nesneleri bölgesel olarak göstermeli,
- Alarm işaretlemeleri farklı bir renk olmalı,
- Arıza durumunda veya taramanın gerçekleştirilemediği durumlarda görüntüleme ekranında operatörü bilgilendirecek görsel uyarı fonsiyonları bulunmalıdır.

Güvenlik tarayıcı cihazlar, birincil tarama cihazları olarak kullanıldığı gibi KTMD'lerden alınan metal ve random alarmların çözümü olarak da kullanılan ekipmanlar arasındadır. Kontrol noktalarında Güvenlik Tarayıcı cihazları kullanım önceliğine göre konumlandırılmalı ve cihazın görüntüleme ekranı yetkisiz kişilerin erişimine kısıtlanmalıdır.

Güvenlik tarayıcı cihazlar temel olarak taranan kişi üzerinde metal ve metal olmayan nesnelerinin tespiti için kullanılan cihazlardır. Aktif milimetre dalgaların kullanıldığı sistemlerde tarama esnasında insan vücuduna değen dalga boyu değerlendirilir ve görüntüleme ekranına yansır. Tarama sonrasında görüntüleme ekranında bulunan insan şekli üzerinde işaretleme yaparak operatörün işaretli bölgeleri kontrol etmesi gerekmektedir.

Alarm Çözümleme

Tarama işlemi sonrasında cihazın görüntüleme ekranında “Clear” yani “Temiz” uyarısı alınmışsa, yolcunun geçişine müsaade edilerek yolcunun eşyalarıyla buluşması sağlanır, Alarm alınması durumunda,

- Tarama işlemi sonrasında, taranan yolcunun “Alarm” vermesi durumunda, görüntüleme ekranına bakılarak hem cinsi güvenlik görevlisi tarafından alarm alınan bölge lokal olarak aramaya tabi tutulur. Hedefli elle arama yöntemi vücut tarayıcısında alarm verilen diğer bölgelerinde elle kontrol edilmesini içermelidir.
- Alarm çözümü olarak bir bölgeden birden fazla alarm kaynağı var ise, o bölge bütün olarak aranır. (Örneğin, sağ kol ve bağlantıları bölgesinde dirsek ve bilek bölgesinden iki alarm alınmışsa sağ kol ve bağlantıları tamamen aranır.)
- Alarm alınan nokta sayısı değerlendirilerek alarm çözümü olarak yolcunun tüm vücut bölgelerini kapsayacak şekilde elle arama yapılması uygun olur,
- Elle arama sırasında tespit edilen eşyalar elle ve gözle kontrol edilir, kontrolü zor olan eşyalar X-Ray cihazı kontrolüne tabi tutulur.

5.1.4.4. Rutin Test Yöntemleri ve Kayıtları

Yapılan testler cihaz üreticisinin test kiti olarak ürettiği, cihaz manuel el kitaplarında belirttiği ve yetkili otorite tarafından tanımlanmış/onaylanmış test kiti ile yetkili kişiler tarafından yapılmalıdır.

Her bir güvenlik tarayıcı cihaz için Operatör ve Teknik Personel Test Formu (Ek-10 Lahika-1) günlük olarak doldurulmalıdır.

5.1.5. Patlayıcı Tespit Köpekleri (PTK)

Bir kişi, çanta ya da bagajda yer alan çok küçük miktardaki patlayıcı maddeleri algılayabilen ve bunu bildirme özelliğine sahip köpeklerdir.

PTK, patlayıcı materyalin minimum belirtilen veya daha yüksek miktarlarını tespit edebilir ve gösterebilir özellikte olmalı,

Tespit, patlayıcı materyallerin şeklinden, pozisyonundan veya yönünden bağımsız olmalıdır.

Bir PTK, belirlenen patlayıcı materyalleri tespit ettiğinde pasif tepki şeklinde tepki vermemelidir.

Bir PTK ve idarecisi, her ikisi de ayrı ayrı ve bir ekip olarak birlikte onaylanmışlarsa tarama için kullanılabilir.

Bir PTK ve idarecisi gerekli yeterliklerin karşılanması ve yeni yeterliklerin öğrenilmesini sağlamak için başlangıç ve tazeleme eğitime tabi tutulmalıdır.

Onaylanmak amacıyla bir PTK ve idarecisi/idarecilerinden oluşan bir PTK ekibi eğitim kursunu başarılı bir şekilde geçmiş olması gerekir.

7) PTK ekibi yetkili otorite tarafından ve yetkili otorite adına onaylanır.

8) Yetkili otorite tarafından onaylanma sonrasında bir PTK ekibi serbest veya uzaktan patlayıcı koku izleme yöntemi kullanımı ile güvenlik taraması için kullanılabilir.

9) PTK kullanımı ile ilgili olarak altyapı düzenlemeleri, yer tahsis ile inşası, bakım, tamir ve tadilatı işletmecisi kuruluş tarafından yapılır.

5.1.5.1. Kullanım Alanları

Patlayıcı Tespit Köpekleri geniş alanların taranmasında, kargo ve bagaj taramasında, yolcu haricinde kişilerin taşıdıkları nesnelerin taramasında, araçların taranmasında kullanıldığı gibi gerektiğinde kişilerin taramasında da kullanılabilirler.

Patlayıcı Tespit Köpekleri alan taramasına ek olarak yüklü miktarda kargo ya da bagajın taranmasında da köpekler iz tespit cihazlarına kıyasla çok daha hızlıdır. Şut bölgesinde yer alan bir bagaj arabasını örnek alalım. Bu arabalar içinde ortalama 30 bagaj yer alır. Etkili bir tarama için iz tespit dedektörüyle her bagajın iç/dış yüzeyinden ve içinden çıkan nesnelerden örnek alınmalı ve analiz edilmelidir. İyi ihtimalle bir bagaj için 2 dakika dahi harcansa bu süre 60 dakika olacaktır. Öte yandan aynı sayıda bagaj bir dedektör köpek tarafından en fazla 3 dakika içinde hem de bagajlar açılmadan ve bagaj arabasından indirilmeden aranabilir. Havacılık gibi zaman baskısının çok yüksek olduğu bir sektörde köpekler bu özellikleriyle çok önemli avantaj sağlarlar.

Patlayıcı Tespit Köpeklerinin genel olarak faydalarına baktığımızda;

- Kayda değer zaman tasarrufu sağlaması,
- Gözle ve fiziksel aramaya oranla patlayıcı tespitinde etkili olması,

3. Şüpheli nesne ve araçlara çözüm sağlaması,
4. Kısa sürede mobilize olabilmesi ve farklı noktalarda konuşlandırabilmesi,



5.1.5.2. PTK Performans Gerekliliği

- 1) PTK patlayıcı materyalin minimum belirtilen veya daha yüksek miktarlarını tespit edebilir ve gösterebilir olmalıdır.
- 2) Tespit, patlayıcı materyallerin şeklinden, pozisyonundan veya yönünden bağımsız olmalıdır.
- 3) Bir PTK, belirlenen patlayıcı materyalleri tespit ettiğinde pasif tepki şeklinde tepki vermemelidir.
- 4) Bir PTK ve idarecisi, her ikisi de ayrı ayrı ve bir ekip olarak birlikte onaylanmışlarsa tarama için kullanılabilir.
- 5) Bir PTK ve idarecisi gerekli yeterliklerin karşılanması ve yeni yeterliklerin öğrenilmesini sağlamak için başlangıç ve tazeleme eğitime tabi tutulmalıdır.
- 6) Onaylanmak amacıyla bir PTK ve idarecisi/idarecilerinden oluşan bir PTK ekibi eğitim kursunu başarılı bir şekilde geçmiş olması gerekir.
- 7) PTK ekibi yetkili otorite tarafından ve yetkili otorite adına onaylanır.
- 8) Yetkili otorite tarafından onaylanma sonrasında bir PTK ekibi serbest veya uzaktan patlayıcı koku
- 9) PTK kullanımı ile ilgili olarak altyapı düzenlemeleri, yer tahsisleri ile inşası, bakım, tamir ve tadilatı işletmecisi tarafından yapılır.
- 10) Patlayıcı materyallerin tespiti için kullanılan bir PTK, PTK'nin ayrı tanımlama yapabilmesini sağlamak için uygun araçlarla donatılmalıdır.
- 11) Patlayıcı tespit görevlerini gerçekleştirirken bir PTK'ne her zaman, PTK ile çalışmak üzere onaylı bir idareci eşlik etmelidir.
- 12) Serbest yöntem için onaylanmış olan bir PTK sadece bir idareciye sahip olmalıdır. Bir idareci en fazla iki PTK'ni yönlendirmek için onaylanabilir.
- 13) Uzaktan patlayıcı koku izleme yöntemi için onaylanmış bir PTK en fazla iki idareci tarafından yönlendirilebilir.

5.1.5.3. PTK Onay

- 1) Patlayıcı tespit köpekleri (PTK) yetkili otorite adına Emniyet Genel Müdürlüğü tarafından sertifikalandırılır.
- 2) PTK'nin onay süreci aşağıdaki basamaklardan oluşur; Onay süreci aşağıdaki yeterliklerin ölçülmesini sağlamalıdır.
- 3) PTK'nin belirtilen tespit performansını karşılama kabiliyeti,
- 4) PTK'nin patlayıcı materyallerin varlığı konusunda pasif gösterge sağlama kabiliyeti,
- 5) PTK ve idarecisinin ekip olarak etkin çalışma kabiliyeti,
- 6) İdarecinin PTK'ni doğru şekilde yönlendirme, PTK'nin patlayıcı materyal varlığına dair tepkisini yorumlama ve uygun şekilde cevap verme kabiliyeti.
- 7) Onay prosedürü PTK ekibinin çalışması gerekli olan her bir çalışma alanını simüle etmelidir,

8) PTK ekibi onay istenen her bir alandaki eğitimi başarılı bir şekilde tamamlamış olmalıdır,

9) Onay prosedürleri ECAC tarafından belirlenen kurallar uyarınca uygulanmalıdır, Her bir onayın geçerliliği 12 aydır.

5.1.5.4. Patlayıcı Tespit Sistemi (EDS)

Havaalanında Cekin (check-in) bankalarında teslim alınan bagajların, uçağa yüklenmeden önce farklı teknoloji ve/veya konfigürasyonlar ile taramasını sağlamak amacıyla, bagaj konveyörlerinin üzerine monte edilen x-ray bagaj arama cihazları ve/veya tomografi cihazları, iz dedektörü ve güvenlik personeli ile kontrol merkezinden oluşabilen sistemdir.

Diğer bir ifadeyle bagajların uçağa gitmeden önce tamamının taramasını sağlayarak başta belirli bir miktar veya daha yüksek miktarlarda patlayıcı malzemesini bir alarm yoluyla tespit edebilen ve gösteren farklı teknolojilerin kombinasyonundan oluşan otomasyona dayalı sistemdir. (X ışını, patlayıcı iz tespit dedektörü ve/veya operatör tabanlı farklı özelliklerin bir araya getirilmesi gibi),

Bu tespit patlayıcının şeklinden, pozisyonundan veya yönünden bağımsızdır.

EDS aşağıdaki durumların her birinde bir alarm verir:

- a) Patlayıcı materyali tespit ettiğinde,
- b) Patlayıcı materyalin tespit edilmesini önleyen bir durumun varlığını tespit ettiğinde,
- c) Bir bagaj veya gönderinin içeriği analiz için çok yoğun/karmaşık olduğunda.

Uçak altı bagaj tarama sistemleri, sıralı aşamalardan oluşan ve farklı teknolojiler içeren güvenlik cihazlarının bir arada kullanıldığı sistemlerdir.

Bu sistemin bileşenleri kullanım amacına ve mevcut teknoloji

ye göre değişiklikler gösterebilir.

PTS-EDS bagaj tarama sistemi ile ilgili konfigürasyon havalimanlarının ihtiyacına göre farklı olabilir. Gerekli sistem konfigürasyonu işletici, MİA ve yetkili otorite tarafından koordineli olarak belirlenir. İşletim prosedürü Lahika-8’de bulunan örnek prosedür doğrultusunda hazırlanır.

Görevli teknik personel tarafından cihazın fonksiyonlarının düzgün çalışıp çalışmadığını tespit etmek amacıyla test yapılır. Cihazların patlayıcı tespit etme konusunda yeterlilikleri ilgili testler sadece yetkili otorite tarafından gerçekleştirilecektir.

5.1.5.6. EDS standartları

1) EDS bagaj tarama sistemi ile ilgili konfigürasyon havalimanlarının ihtiyacına göre farklı olabilir. Gerekli sistem konfigürasyonu işletici, MİA ve yetkili otorite tarafından koordineli olarak belirlenir. İşletim prosedürü Lahika-8’de bulunan örnek prosedür doğrultusunda hazırlanır.

2) EDS x-ray görüntüsü oluşturduğunda görüntü, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı belirtilen x-ray görüntü kalitesi gerekliliklerini karşılamalıdır. Bir alarm oluştuğunda görüntü aşağıdakileri belirtir:

- a) Alarmın nedeni,
- b) Uygulanabilir olduğunda alarma neden olan nesnenin, bagaj veya gönderi içindeki pozisyonunu,
- c) Alarmın uyarı göstergesi, görüntüyü bozduğunda veya üzerini kapattığında, tarayıcı bu uyarıyı göstergesini görüntünün üzerinden kaldıramaz.

3) Kabin bagajının taraması için kullanılan tüm EDS cihazları en az C1 standardını karşılar.

4) Taşınabilir bilgisayar ve büyük elektrikli nesneleri içeren kabin bagajlarının taraması için kullanılan tüm EDS cihazları en az C2 standardını karşılar.

5) Taşınabilir bilgisayar ve büyük elektrikli nesneler ile sıvıları (SAJ) içeren kabin bagajlarının taraması için kullanılan tüm EDS cihazları en az C3 standardını karşılar.

6) Uçakaltı bagaj tarama sistemine dahil olan ve taraması gerçekleşen bagaj görüntülerinin belli bir süre sistem içerisinde saklanması gerekli hallerde de görüntü çıktısının system tarafından verilebilmesi gerekmektedir.

EDS için performans gereklilikleri gizlidir.

Performans testleri Emniyet Genel Müdürlüğünün desteği ile veya müşterek olarak sadece yetkili otorite tarafından yapılır. Havaalanlarında sadece cihazla birlikte verilen kalibrasyon testleri uygulanır.

Cihazların patlayıcı tespit etme konusunda yeterlilikleri ilgili testler sadece yetkili otorite tarafından gerçekleştirilecektir.

5.1.6. Sıvı Patlayıcı Tespit Sistemi (LEDS)

Sıvı Patlayıcı Tespit Sistemi (LEDS): Güvenlik kontrol noktalarında sıvı patlayıcı maddeler ile patlayıcı olmayan sıvı, aerosol ve jelleri kabının şeklinden ve malzemesinden bağımsız olarak tarayarak tehdit ögelerini tespit eden ve uyarı veren sistemdir. (tarayıcı bu sistemin bir parçası olabilir),

5.1.6.1. LEDS Tip ve Standartları

SAJ'ların taranması kullanılacak tüm cihazlar ECAC Doküman 30 standart 2'yi karşılamalıdır.

Bir ECAC üye devleti veya onun adına yetkilendirdiği kuruluş tarafından standartların karşılandığı onaylanan LEDS onayı, yetkili otorite tarafından tanınabilir.

Standart C3'ü karşılayan tüm EDS ekipmanı, SAJ taraması için standart 2'yi karşılayan LEDS ekipmanına eşdeğer olarak kabul edilmelidir.

Tip A: LEDS cihazlarında kişisel sıvı kapları örnekleme alınması için açılmalıdır. SAJ'ların kabin bagajından çıkartılması zorunludur.

Tip B: Leds cihazlarında , kişisel sıvı kapları ilk hali ile korunuyor, paketlemesi açılmamış ise; kapların açılması gerekmez, kaplar ayrı ayrı görüntülenir. SAJ'ların kabin bagajından çıkartılması zorunludur.

Tip C: LEDS cihazlarında birden fazla kişisel sıvı kabı ilk hali ile korunuyor, paketlemesi açılmamış ise; kapların açılması gerekmez, birden fazla kap bir arada görüntülenir. SAJ'ların kabin bagajından çıkartılması zorunludur.

Tip D: LEDS cihazlarında SAJ'lar; ilk hali ile korunuyor, paketlemesi açılmamış ise; sıvı kaplarının açılması gerekmez ve SAJ'ların kabin bagajından çıkartılmasına ihtiyaç yoktur.

Tip D +: Kabin bagajında SAJ kapları ile birlikte elektronik eşyalar (örnek: diz üstü bilgisayar) görüntülenebilir.

Tip D +, Avrupa düzenlemelerinde yer almamaktadır bununla birlikte, karmaşık elektroniklerle birlikte algılama kapasitesini belirlemeye yardımcı olduğundan listelere dahil edilmiştir.

5.1.7. El Tipi Metal Dedektörü (ETMD)[2]

ETMD gerekli görülen yerlerde kişilerin üst arama kontrolünde bölgesel olarak aramayı sağlayan, metalik nesnelere duyarlı taşınabilir cihazdır. Metalik nesnenin tespiti ve pozisyonu ile ilgili sesli ve görsel bir alarm üretir. Üst arama kontrolünde bölgesel (lokal) olarak aramayı sağlayan, sadece metale duyarlı destekleyici veya kombine kullanılabilen cihazdır.

ETMD ıslak zemine bırakılmamalı, cihazın şarjı sürekli kontrol edilmeli ve uygulama esnasında yedek güç kaynağı bulundurulmalıdır.

ETMD'nin hassasiyet ayarları korunmalı ve sadece yetkili kişiler tarafından erişilebilir olmalıdır.

ETMD sadece taramanın tamamlayıcı bir yöntemi olarak kullanılabilir. ETMD, elle aramanın gerekliliklerinin yerini getirmez.

5.1.7.1. Cihazın Temel Fonksiyonları

ETMD'nin üretmiş olduğu alarm en az 1 metre mesafeden fark edilebilir olmalıdır.

ETMD'nin performansı girişim kaynaklarından etkilenmemelidir.

ETMD, operasyon halinde olduğunu göstermek için görsel bir göstergeye sahip olmalıdır.

5.1.7.2. Rutin Test Yöntemleri

ETMD kullanılmaya başlamadan önce herhangi bir metal ile cihazın metallere karşı duyarlılığı basit yöntemlerle test edilmeli,

Her bir ETMD için Operatör ve Teknik Personel Test Formu (Ek-10 Lahika-1) günlük olarak doldurulmalıdır.

5.1.8. Ayakkabı Tarama Dedektörleri (SMD ve SED)[3]

Kişilerin ayakkabılarını çıkartmalarına gerek olmadan kontrol edilmesini sağlayan özelliklerine göre metal ve metal olmayan patlayıcıları tespit edebilen cihazlardır.

5.1.8.1. Ayakkabı Metal Tespit Dedektörü(SMD)

Ayakkabı metali algılama (SMD) ekipmanı, hem tek tek hem de kombinasyon halinde en az belirtilen metalik öğeleri algılayabilmeli ve sesli alarm üretebilmeli özelliğine sahip olmalıdır. Saatlik operasyon dilimleri içerisinde kişilerin sürekli ve rastgele usulde seçilmesini sağlayacak şekilde bir sistem ile belirlenen kişiler metal alarmına neden olmasa dahi SMD ekipmanı ile taranabilir.

SMD için iki standart vardır:

- Standard 1 SMD; özellikle yolcu dışındaki kişilerin taranmasında kullanılan Ayakkabı Metal Tespit Cihazları en az standart 1 gerekliliklerini karşılar.
- Standard 2 SMD: Yolcu taramasında kullanılan Ayakkabı Metal Tespit Cihazları standart 2 gerekliliklerini karşılar.

SMD tarafından yapılacak tespit, metalik eşyaların tipi, sayısı ve yönünden etkilenmez.

SMD sabit sağlam bir yere yerleştirilir. Ayrıca, dış etkenlerden etkilenmeyecek şekilde konumlandırılır.

SMD kullanımında olduğuna dair bir göstergesi olmalıdır.

SMD ayarlarına yetkisiz erişimden korunmalı ve yalnızca yetkili kişilerin erişimi sağlanmalıdır. SMD tarafından üretilen alarm 1 metre mesafeden görülebilir ve işitilebilir olmalıdır.

5.1.8.2. Ayakkabı Metal Tespit Dedektörünün Alarm Çözümü:

SMD'ler, KTMD tarafından yerdeki ayakkabı ile en az 35 santim üzerindeki bölgede oluşan alarmı çözer. SMD ile birlikte el araması yapıldığında, ayakkabının fiziksel veya görsel olarak incelenmesine gerek yoktur.

SMD cihazından metal alarmı algılandığında ayakkabıların görüntüleme cihazları, görsel çözümleme, ayağın ETMD veya elle aranması gibi metodolojiler ile alarm çözümlemesi yapılmalıdır.

5.1.8.3. Ayakkabı Patlayıcı Tespit Dedektörü (SED)

Ayakkabı Patlayıcı Tespit Dedektörü (SED), tanımlanmış patlayıcı maddeleri tespit edebilme yeteneğine sahip cihazlardır. SED belirlenmiş patlayıcı maddeleri, bir alarm üreterek tespit edip gösterebilecek yeterlilikte olmalıdır.

SED tarafından yapılacak tespit, patlayıcı içeren eşyaların tipi, sayısı ve yönünden etkilenmez.

SED sabit sağlam bir yere yerleştirilir. Ayrıca, dış etkenlerden etkilenmeyecek şekilde konumlandırılır.

SED kullanımında olduğuna dair bir göstergesi olmalıdır.

SED ayarlarına yetkisiz erişim korunur ve yalnızca yetkili kişilerin erişimi sağlanır.

5.1.8.4. Ayakkabı Patlayıcı Tespit Dedektörünün Alarm Çözümü

Bir SED ekipmanı alarm verdiğinde, alarmın nedeni çözümlenmelidir. Alarm Çözümlemesi için aşağıdaki yöntemlerden bir veya birkaçı uygulanabilir.

- Ayakkabının x-ray ekipmanı veya ETD ekipmanı veya EDS ekipmanı ile taranması,
- Ayakkabının çıkarılmasından sonra yolcunun bacağına alt kısmının elle aranması veya SED ekipmanı ile yeniden taranması.
- Ayakkabıların ETD ekipmanı ile taranması, en azından ayakkabının içinden alınan numuneleri kullanmalıdır.

5.1.8.5. Rutin Test Yöntemleri

Performans gereklilikleri hakkında bilgiler yetkili otoritede bulunur. Ayakkabı Tarama Dedektörleri (SMD/SED) Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı EK-10 Lahika 3'ünde yer alan test parçalarını hem ayrı hem kombine olarak alarm üreterek tespit edecek yeterlilikte olmalıdır.

Yapılan testler cihaz üreticisinin test kiti olarak ürettiği, cihaz manuel el kitaplarında belirttiği ve yetkili otorite tarafından tanımlanmış/onaylanmış test kitleri ile yetkili kişiler tarafından yapılmalıdır.

5.1.9. Metal Tespit Dedektörü (MTC)[4]

Metal Tespit Cihazı sadece normal şartlarda metal bir parka içermemesi beklenen posta ve kargo sevkiyatının taramasında kullanılan cihazlardır.

Kargo ve posta taramak için kullanılan metal tespit cihazı kargo ve postada tanımlanan metalleri içeren nesneleri tespit etmeye yardımcı cihazlardır. Kargo veya posta gönderisinin şeklinden ayrıca metal eşyaların tipi, sayısı ve yönünden etkilenmemelidir.

5.1.9.1. Cihazın Temel Fonksiyonları

Cihazın tarama performansını etkileyecek titreşim, sıcaklık, iletişim cihazlarının radyo frekansı, voltaj dalgalanmaları ve hareket eden yoğun metalleri de içeren dış etkenlere karşı korunmalıdır.

a) Cihaz fonksiyonlarının durumunu gösterir bir işareti olmalıdır. Bu işaretler;

- Cihazın çalışır ve bir gönderiyi taramaya hazır olduğunu göstermeli,
- Arıza durumunu da gösterebilir olmalıdır.

b) MTC'nin, tespit ayarları korunur ve sadece yalnızca yetkili kişiler tarafından erişim sağlanabilir olmalıdır,

c) Tarama yapıldığında, alarm veya temiz statüsünü gösterir bir işarete sahip olmalıdır,

d) Metal içeren bir nesne tespit ettiğinde hem görsel hem işitsel bir alarm üretmelidir.

5.1.9.2. Rutin Test Yöntemleri

Performans gereklilikleri hakkında bilgiler yetkili otoritede bulunur. Yapılan testler cihaz üreticisinin test kiti olarak ürettiği, cihaz manuel el kitaplarında belirttiği ve yetkili otorite tarafından tanımlanmış/onaylanmış test kiti ile yetkili kişiler tarafından yapılmalıdır.

5.2. Güvenlik Sistemleri

Havaalanı güvenliğinin sağlanması için kurulmuş olan güvenlik sistem ve cihazlarının ülke standart ve kriterleri yetkili otorite tarafından belirlenir ve onaylanır. Havaalanında yeni kurulacak güvenlik sistem ve cihazları ile ilgili ön çalışmalar havaalanının bulunduğu bölgenin özelliği, tehdit, risk ve güvenlik sistemlerinin teknik yönden uygulanabilirliği göz önünde bulundurularak havaalanı güvenlik komisyonu tarafından yerine getirilir. Yapılan çalışmalar doğrultusunda yetkili otoritenin görüşü alındıktan sonra işletmecisi kuruluş ile mutabakat sağlanarak yatırım programına göre talepte bulunulur.

Havaalanında bulunan tüm güvenlik sistem ve cihazlarına yetkisiz müdahalelerin önüne geçmek amacıyla Havaalanı Mülki İdare Amirliği tarafından gerekli önlemler alınır; cihazların ayarları, yetkili personel tarafından Havaalanı Mülki İdare Amirliğinin talimatları doğrultusunda yapılır.

Herhangi bir olay, tehdit ve/veya şüphe olması durumunda güvenlik sistem ve cihazlarında görevli personel, durumu bu talimatta belirtilen ilgililere bildirir ve konuya müdahale edilmesini sağlar.

5.2.1. CCTV (Kapalı Devre TV Sistemi)



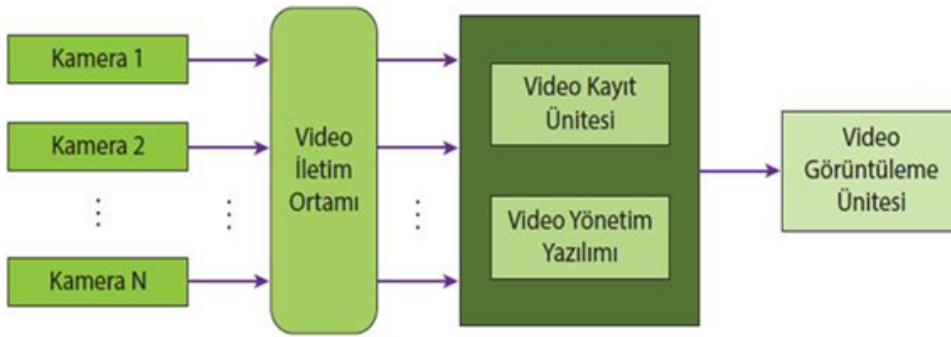
Kapalı Devre TV Sistemi (CCTV): Sivil havacılık güvenliğini sağlamak amacı tesislerin kameralar vastasıyla kesintisiz kayıt esasına dayalı olarak izlenmesini sağlayan sistem olarak tanımlanmaktadır.

CCTV, kameralar aracılığıyla alınan görüntünün belirli bir konuma iletildiği sisteme verilen isimdir. CCTV açılımı, "Kapalı Devre Televizyon" anlamına gelen "Close Circuit TeleVision" kavramından türetilmiştir. Televizyon sisteminden farklı olarak [CCTV](#), bir merkezden geniş kullanıcı kitlesine yayın yapmak yerine belli bir alandaki görüntüyü izleme sistemi olarak tanımlanabilir.

Sistem, kapalı devre tasarımı olduğu gibi dışarıdan kimsenin erişemediği bir devredir ve karasal televizyon yayınından farklıdır. Çünkü sinyaller herkesin erişimine açık değildir. Video akışları yalnızca yetkili kullanıcılar tarafından kullanılabilir.



Bir CCTV sistemini oluşturan temel bileşenler, kamera, video iletim ortamı, (kablolar), video kayıt cihazı, monitör (Görüntüleme ünitesi) ve video yönetim yazılımı şeklinde sıralanabilir.



5.2.1.1. Kameralar

Kamera, temel olarak optik bilgiyi elektrik sinyaline dönüştüren cihaz olarak tanımlanabilir. Kameraları, kullandıkları mekânlara bağlı olarak “iç ortam” ve “dış ortam” kamerası, renk desteklerine bağlı olarak ise “renkli” ve “siyah-beyaz” kamera şeklinde sınıflandırabiliriz. Sık kullanılan bazı kamera türleri aşağıda sıralanmıştır.



Kutu (Box) Kameralar :En eski kamera türü kutu kameradır. Hava koşullarına uygun olmayan bir kameradır ve objektifsiz satılır. İlk bakışta az kapasiteli bir kamera gibi görülebilir, ancak endüstri standardı geniş çerçevesi, süper geniş açıdan, yüksek zooma kadar ihtiyacınız olan her tür görüntü için uygun mercek alabileceğiniz anlamına gelir.

Dome Kameralar : Dome kameralar, bullet ya da kutu kameralara göre daha az fark edilir olduğu için özellikle estetik kaygılarla tercih edilir. Üstelik bu kameraları günlük hayatta bir bakışta tespit etmek daha zordur.

4. PTZ Kameralar : Aşağı ve yukarı (tilt), ileri ve geri (pan) hareket edebilen, zoom-in (yaklaşma) ve zoom-out (uzaklaşma) yapmaya imkân veren bir operatörü olan motorlu kameralara PTZ (pan-tilt-zoom) kamera denir.

5.2.1.2. Monitörler

Monitorler, CCTV kameralarından ve güvenlik gözetim ekipmanlarından gerçek zamanlı geri bildirim sağlayan CCTV sistemlerinin en önemli unsurlarından biridir. CCTV kameraların dijital sinyalinin görsel bir resme dönüştürülmesi gerekir ve bu, özel olarak tasarlanmış monitörler sayesinde gerçekleşebilir. CCTV sistemlerinde kullanılan monitörler normal HDMI veya VGA destekli ekranlardan daha fazlasıdır. CCTV monitörleri ayrıca kamera-monitör bağlantısına izin veren BNC konektörleri ile donatılmıştır. Modern CCTV monitörleri LED, LCD, TFT olmak üzere çeşitli tiplerde mevcuttur,



Lens (Mercekler) : Mercekler bir CCTV sistemin tasarımında önemli bir rol oynamaktadır. Bir [güvenlik kamerası merceği](#) boyutu, kameranın sağladığı görüntü kalitesini ve yakınlaştırma düzeyini belirler. CCTV sistemlerinde kullanılan kamera lensleri genellikle 2,5 mm ile 100 mm arasında değişir. Lensin boyutu ne kadar büyük olursa, görüş alanı o kadar dar ve yakınlaştırılmış olur.



5.2.1.3. Video Kayıt Sistemleri

CCTV sistemlerinin en önemli bileşenlerinden birisi video kayıt sistemidir. Video kayıt sisteminin temel işlevi, CCTV sistemi bünyesindeki kameralar vasıtasıyla alınan video görüntülerini gerçek-zamanlı olarak kayıt etmektir. Temel olarak kayıt işleminde iki sistem kullanılmaktadır. Analog kameralardan alınan görüntüler dijital video kayıt cihazına (DVR), IP kameralardan alınan görüntüler network video kayıt cihazına (NVR) kaydedilmektedir.

Analog sistemde standart analog kameraları iletim kabloları aracılığıyla bir dijital video kaydediciye (DVR) bağlayarak çalışır. DVR, videoyu kameradan alır, sıkıştırır ve ardından canlı görüntüleme veya daha sonra görüntüleme için bir sabit sürücüde saklar. Bu kurulum aynı zamanda videoyu uzaktan izleme için internet üzerinden taşınanıza da olanak tanır. Analog sistemle DVR, videoyu sıkıştırmak, dönüştürmek, depolamak ve yayınlamakla görevlidir. Ayrıca hareket algılama, programlar, bildirimler, alarm girişleri ve daha fazlası dahil olmak üzere kameranın tüm yerleşik özelliklerini kontrol etmekten de sorumludur. DVR'ler genellikle CCTV sisteminin bir parçasıdır ve harici ağlara değil çeşitli dahili bileşenlere bağlanır. DVR'ler genellikle analog kameralarla kullanılır. Bir DVR sisteminde, her kamera doğrudan kayıt cihazına bağlanmalıdır.

IP sistemleri biraz daha karmaşıktır ve bu nedenle daha pahalı bir seçenektir. Bir IP yapılandırmasında, kamera, videoyu bir internet bağlantısı üzerinden sıkıştırma, dönüştürme ve yayınlama dahil olmak üzere DVR'nin sorumluluğunu üstlenir. Bu kurulumla, bir DVR gerekli değildir; bunun yerine, video doğrudan bir kişisel bilgisayara veya bir NVR'ye (ağ video kaydedici) aktarılabilir.

DVR sistemleri görüntüleri kendileri işlerken, NVR sistemleri verileri kamera düzeyinde kodlar ve işler ve ardından bunları kayıt cihazına aktarır, bu da sırayla depolama ve uzaktan izleme için kullanılır. NVR sistemleri genellikle IP kameralar kullanır. Bir NVR sisteminde, her IP kamera aynı ağa bağlanır.



5.2.2. Video Yönetim Sistemi (VMS)

Video yönetim yazılımı veya video gözetim yönetim sistemi olarak da bilinen Video Yönetim Sistemi (VMS), bir kuruluşun güvenlik altyapısının ayrılmaz bir bileşenidir. İşletmelerin güvenlik kameralarından toplanan videoları yakalamasına, kaydetmesine, depolamasına, almasına, görüntülenmesine ve analiz etmesine olanak tanır.

Bir VMS, bir güvenlik kamerası sistemi içindeki bir yazılım bileşenidir ve bu sistemin farklı parçalarını (yani kameralar, kodlayıcılar, kayıt sistemleri, depolama altyapısı, analitik yazılımı) tek bir cam panelde birleştirmek için yaygın olarak kullanılır. Birkaç farklı video gözetim aracının işlevselliğini tek bir birleşik çözümde birleştirir.

Kısacası, bir VMS, ağ gözetim kameralarından hem canlı hem de kaydedilmiş video toplayarak çalışır. Daha sonra bu videoyu, kuruluş tarafından önceden belirlenen otomatik politikalara dayalı olarak özel veri depolama ortamına (şirket içi, harici konumlar veya bulutta) depolar. Bir çalışanın gözetim videosuna erişmesi gerektiğinde, VMS hem kayıtlı hem de canlı gözetim görüntülerini almak ve görüntülemek için bir arayüz sağlar. Hatta bazı VMS çözümleri, gözetleme videosunu meta verilerle etiketleme yeteneğine sahiptir, bu da akıllı arama yoluyla hızlı ve kolay bir şekilde geri alınmasını sağlar.



5.2.2.1. Kullanıldığı alanlar

CCTV sistemleri güvenlik uygulamaları içerisinde en çok tercih edilen sistem olarak karşımıza çıkmaktadır. gözetleme ve denetleme amacıyla kullanılmaktadır. Güvenlik amacına yönelik olarak kullanılanlar, kurulu olduğu mekândaki caydırıcı etkisi sayesinde suç işlenmesine engel olabilir, bir suç işlenmesi durumunda ise hızlı durum tespiti ve müdahaleye olanak sağlar.CCTv teknolojisi

Havacılık güvenliğini sağlamak amacıyla kullanılacak CCTV sistemlerinde her havalimanının çevre tel örgü boyunca, her tür geçişleri görüntüleyebilen ve kayıt altına alan bir CCTV sistemi kurulmalıdır. Bu yapılırken havalimanı statüsündeki yerler ile riski fazla olan yerler öncelikle planlamaya alınmalı diğer havalimanları ise kademeli olarak tamamlanmalıdır. Kameraların yerleşimi ve teknik açıdan belirlenecek kısıtlar için güvenlik birimlerinin öncülüğünde EADB tarafından muhakkak bir ön çalışma yapılmalıdır.

Güncel Elektronik Çevre Güvenlik Sistemlerinden yararlanılarak mevcut insan gücü kullanımında tasarrufa gidilebilir. EADB tarafından bir çalışma yapılarak ihtiyacı tam karşılayacak sağlıklı bir yatırım planlamasının yapılması sağlanmalıdır. Bu çalışmaların değerlendirilmesinin ise bütçe imkanları ile havalimanının taşıdığı risk, tehdit, bölgenin özelliği ve teknik yönden uygulanabilirliği göz önünde bulundurulması uygun ve gerekli görülmektedir.

Birden fazla yüklenici tarafından kurulmuş sistemlerin kullanıldığı havalimanlarında farklı sistemlerin bir merkezde toplanması sağlanmalıdır. Kartlı geçiş (CACS) ve Kapalı Devre TV (CCTV) sisteminde uyumsuzluk, entegrasyon vb. teknik olumsuzluklar önlenmelidir. Özellikle entegrasyon probleminin çözülmesini sağlamak amacıyla proje aşamasında planlama yapılır.

Birden fazla terminalin ve/veya sistemin bulunduğu havalimanlarında havaalanı emniyet şube müdürlüğünde bir CCTV odası olmalı ve bir kumanda veya kontrol konsolu üzerinden bütün terminaller idare edilebilmelidir. Kumanda kontrol konsolu, ileride yapılabilecek terminaler ve/veya ilave sistemi de kontrol edebilecek şekilde tasarımı imkân vermemelidir.

Havalimanlarında ana merkez olabilecek bir CCTV odası tahsisinin yapılması, her sistemin bu merkezden takip edilmesi, sistemlerin yazılım ve donanım açısından birbirleri ile entegrasyon, kontrol edilebilirlik ve izlenebilirlik konularında problem yaşanmayacak şekilde kurulması ve bu hususları sağlayacak şekilde yatırım planlamalarının yapılması gerekmektedir.

Havalimanlarında faaliyeti bulunan kurum ve kuruluşlara, operasyonel amaçlarla sınır olmak ve Havaalanı Emniyet Şube Müdürlüğü denetimine açık olmak kaydıyla faaliyet alanları ile ilgili kendi bünyelerinde CCTV kurmalarına ve/veya havaalanının mevcut CCTV ekranlarından canlı ve geriye dönük izleme ile bu görüntülerin kayıt altına alınmasına yönelik izin ve yetki verilebilir. Bu izin ve yetki Havaalanı Emniyet Şube Müdürlüğü koordinesinde ve Mülki İdare Amirliği onayı ile verilir. Bu izin ve yetki verilirken veri güvenliğinin sağlanması, siber tehditlere karşı önlem alınması ve erişilen, izlenen ya da kopyalanan görüntülerin kayıt altına alınması için bir sistem kurulması sağlanır.

5.2.3. CACS (Kartlı Geçiş Sistemi)

Kartlı Geçiş Kontrol Sistemi: Sivil havacılık güvenliğini sağlamak amacıyla, hava tarafı ve hassas tesislerin güvenliğinin sağlanmasına yönelik çeşitli kapılardan oluşan, (turnike, döner kapı, kayar kapı, mevcut kapıya kilit sistemi vb.) yolcu dışındaki kişilere yönelik kesintisiz kayıt esasına dayanan ve CCTV destekli çalışan sistem olarak tanımlanır



Kartlı geçiş Sistemleri (Card Access Control System), geçişleri kontrol altına almak için kullanılmakta olan bir sistemdir. Bu sistemler aynı zamanda geçiş kontrol sistemleri olarak da bilinmektedir. Adından da anlaşılacağı üzere sistemler belirli bir alana yönelen giriş ve çıkış taleplerinin teknik yazılımlarla kontrol edilmesini sağlamaktadır. Teknolojik gelişmelerin doğal bir yansıması olarak güvenlik sistemlerinin önemli bir gelişme göstermesine katkı sunmuştur.

Bir Geçiş Kontrol sistemi, hangi kullanıcıların farklı alanlara/bölgelere erişimi olduğu konusunda tam kontrol sağlar. Yetki verildiğinde çalışan, işi için ihtiyaç duyduğu tüm alanlara erişebilir. Örneğin, bir anahtar kartı kullanarak veya bir PIN girerek, çalışan farklı kapılara, bariyerlere veya belirlenmiş noktalara kolaylıkla erişebilir.

Geçiş kontrol sistemi size birinin binaya/odaya ne zaman girip çıktığını takip eden veriler sağlar. Bu, herhangi bir sorun veya suç bildirildiğinde personel katılımı, yangın güvenliği yönetimi ve sahadaki personelin takibi için kullanılabilir.

Kartlı geçiş sistemlerini kullanmanın faydalarından biri de yetkisiz kişilerin girememesidir. Bir kapı açılmadan önce kimlik bilgilerine ihtiyaç duyulduğundan, yalnızca onaylanmış erişim kimlik bilgilerine sahip olanlar girebilir.

Çalışanlar bazen farklı vardiya saatlerinde çalışırlar; Erişim Kontrol sistemi, birinin kapıları açmasını beklemeden veya güvenlik önlemleri olmadan her zaman açık olan bir kapıya sahip olmadan, ihtiyaç duyduklarında girebilecekleri anlamına gelir. Böylece sadece çalışanlar için esnek programlar sunma becerisine sahip olmakla kalmaz, aynı zamanda Erişim Kontrolü ile fiziksel olarak orada olmadan da geliş ve gidişleri kontrol edebilirsiniz.

Ayrıca acil bir durumda insanları güvende tutabilirler. Örneğin, bir yangın gibi acil bir durumda, güvenlik kilitlerinin kullanılmasıyla binadan hızlı bir şekilde çıkılması gerektiğinde, elektrik kesilse bile kapılar açılır, böylece tüm insanlar kapıların kilidini açmaya gerek kalmadan binadan çıkabilir.

Erişim Kontrolü kullanarak varlıklarınızı, ekipmanınızı ve sarf malzemelerinizi koruyabilirsiniz. Bir kez daha erişimi kısıtlayabilirsiniz, böylece yalnızca güvenilir kişiler erişebilir. Çalışanların geliş ve gidişlerin takip edildiğini bildiği için bu, hırsızlığı da caydırır.

5.2.3.1. Kullanıldığı Alanlar

Havaalanlarında kullanılan kartlı geçiş sistemlerinin yazılımları tek veya uyum problemi doğurmayan standartta olmalı, tek bir kumanda merkezinden ve tek bir birim tarafından idare edilmelidir. Yeni sistem ilave edilmesi gerektiğinde merkezi yapıya entegre edilerek tek bir sistem gibi hareket imkânı sağlanır.

MSHGP uyarınca sorumlu olduğu önlemlerin uygulanması için ekipman kullanan işletici veya kurum, kullanılan ekipmanın MSHGP belirtilen standartları karşılamasını sağlamaktan ve tedarikinden sorumludur.

5.2.4. Biyometrik Sistemler

Biyometri, bir kişinin kimliğini doğrulamak amacıyla benzersiz biyolojik ve fizyolojik özelliklerin analizidir. Biyometrik sistemler ise kişileri fiziksel veya davranışsal özelliklerini doğrulayarak tanımlayan bir güvenlik mekanizmasıdır. Şu anda kimlik doğrulaması için kullanılan en güçlü ve en doğru fiziksel güvenlik tekniğidir. Biyometri, ağırlıklı olarak hırsızlığa maruz kalan veya kritik fiziksel güvenlik gereksinimleri olan ortamların güvenlik sistemlerinde kullanılmaktadır. Bu tür sistemler, zaman içinde değişmeyen insana özgü olan parmak izleri, ses, retina, yüz ve el izleri vb. özellikleri saklar.

Bu özellikler sistemde “şablonlar” olarak saklanır. Biri sisteme erişmeye çalışıldığında, biyometrik güvenlik sistemi onları tarar, özelliklerini değerlendirir ve saklanan kayıtlarla eşleştirmeye çalışır. Ardından, bir eşleşme bulunursa, kişiye tesise veya cihaza erişim izni verilir. Bu sistem ile çalışanlara, ziyaretçilere giriş ve çıkış yetkisi tanımlanarak, yetkileri dahilinde bölgelere giriş izni verilebilir veya erişim izni kısıtlanabilir.

Güvenliğin üst seviyede sağlandığı alanlarda kullanılan uygulama, CCTV sistemleri, çevre güvenlik sistemleri gibi diğer güvenlik sistemlerine entegre edilerek çalışabilir. İki tür biyometrik sistem vardır: fiziksel biyometri ve davranışsal biyometri.

Fiziksel Biyometri

Özel cihazlar (tarayıcılar, sensörler ve diğer okuyucular) yardımıyla bir kişinin biyometrik verileri bir veritabanında saklanır. Sistem, parmak izi gibi bu bilgileri kaydeder ve dijital verilere dönüştürür. Ardından, parmak tarayıcıya geri yerleştirildiğinde, sistem yeni verileri veritabanında depolananlarla karşılaştırır. Son olarak, sistem ya kişinin kimliğini onaylayacak ve bir eşleşme varsa bu kişiye erişim izni verecek ya da eşleşme olmazsa talebi reddedecektir.

Modern akıllı telefon kameraları ve video kayıt cihazları, sinir ağları tarafından desteklenen yerleşik sensörlerin yardımıyla yüzleri kolayca tanıyabilir. Bu anlamda, görüntü bir kişinin tanımlayıcısı haline gelir. Bu teknoloji yalnızca telefonların kilidini açmak için değil, aynı zamanda satın alma işlemlerini onaylama veya finansal hizmetlere erişme gibi daha karmaşık görevler için de kullanılabilir.

Davranışsal Biyometri

Davranışsal biyometri, bir kişiyi dinamik veya davranışsal özelliklere dayalı olarak tanımlayan bir tanıma sistemidir. Bu özellikler arasında el yazısı ve imza dinamikleri, ses ve konuşma ritimleri, jest tanıma, yazma hızı aracılığıyla elektronik cihaz kullanım özellikleri, bir kişinin akıllı telefonu veya tableti tutma şekli ve hatta yürüme şekli sayılabilir. Bu tür, kimlik doğrulama işlemine devam etmek için kullanıcının aktif katılımını gerektirmediğinden pasif biyometri olarak da bilinir.

Bu dinamik kimlik doğrulama yöntemleri, bir kişinin davranışının özelliklerine dayanmaktadır. Herhangi bir eylemi yeniden üretme sürecinde bir kişinin benzersiz davranışını ve bilinçaltı hareketlerini değerlendirirler.

Ses tanıma, insan sesinin dinamik ve statik özelliklerini aynı anda analiz ettiği için hem fiziksel hem de davranışsal biyometriyi birleştiren bir teknolojidir.

5.2.4.1. Yüz Tanıma Sistemleri



Yüz tanıma, bir görüntü veya videodaki bir insan yüzünün otomatik olarak konumlandırılmasıdır. Gerekirse, yüz tanıma teknolojisi, bir kişinin yüzünün bir veritabanında matematiksel kod olarak saklanan bir görüntüsü olan mevcut verilere dayanarak bir kişinin kimliğini doğrulamak için kullanılabilir.

Avantajları:

- Cihazla çok az etkileşim gerektirir.
- Yaygın olarak kullanılır ve insanlar bu tür teknolojiye alışkındır.
- Diğer biyometrik yöntemlerle birleştirildiğinde oldukça etkilidir.
- Karmaşık şifreleri ezberlemeye gerek yok.

Dezavantajları:

- Aydınlatma değişiklikleri sistemin performansını etkileyebilir.
- Yüz ifadeleri, sistemin yüz algısını değiştirebilir.
- Yüz aksesuarlarının kullanılması kullanıcının tanınmasını zorlaştırabilir.

5.2.4.2. Ses Tanıma Sistemi



Ses, parmak izleri veya yüzleri gibi her insanın doğasında bulunan bir özelliktir. Dünya çapında pek çok şirketin iletişim için telefon kullanması, bu biyometrik kimlik doğrulama yönteminin kullanımı için mükemmel bir fırsat sunuyor. Ayrıca, ses tanıma, kullanıcılar için çok uygundur ve minimum çaba gerektirir.

[Ses biyometrik doğrulama](#) teknolojisi, çağrı merkezleri gibi doğrudan kullanıcıların seslerinin işlenmesiyle ilgili çeşitli alanlarda yaygın olarak kullanılmaktadır. Bu biyometrik teknolojinin benimsenmesi, hizmetin hızlandırılmasına, acentelerin çalışmalarını kolaylaştırmasına ve daha verimli olmalarına yardımcı olur. Bu teknolojinin güvenlik sistemleri, kredi kartı doğrulaması, adli analiz ve telekonferans vb. gibi birçok farklı kullanım durumu olabilir. Daha büyük projelerde, özellikle gizli bilgilerin korunması ihtiyacının büyük olduğu durumlarda, ses tanıma gibi başka bir kimlik doğrulama yöntemi ile uygulanabilir. parmak izi tarama gibi.

Avantajları:

- Kimliği doğrulanırken bir parolayı hatırlamaya ve sonra kullanmaya gerek yoktur.
- Ses, insanlar arasında doğal bir iletişim ve etkileşim biçimidir.
- Özellikle [pasif ses biyometrisi kullanıldığında hem kullanıcılar hem de araçlar için zaman kazandırır.](#)
- Ses, tahrif edilmesi son derece zor olan benzersiz bir özelliktir.
- Kullanıcıların aşına olduğu, yaygın olarak kullanılan bir yöntemdir.

Dezavantajları:

- Verilerinin nasıl saklandığını anlayamayabilir ve gizlilikle ilgili endişeleri olabilir.
- Gürültülü yerler, başarılı kimlik doğrulamasını engelleyebilir.
- Şiddetli solunum yolu hastalığı, kimlik doğrulamanın başarı oranını düşürebilir.

5.2.4.3. Göz ve Retina Tarama Sistemleri



Göz retina tarama teknolojisi, biyometrik doğrulama yöntemi içinde en doğru yöntemlerden biridir ve özel göz retinası tarayıcıların yardımıyla gerçekleştirilir.

Teknoloji şu şekilde çalışır: Önce göz bebeği bulunur, ardından iris ve göz kapakları tespit edilir. Daha sonra göz kapağı ve kirpik gibi gereksiz kısımlar hariç tutularak sadece iris kısmı bloklara bölünerek görüntüyü temsil eden sayısal değerlere dönüştürülür. Son olarak, daha önce toplanan verilerle eşleştirme, kimliği doğrulamak için aynı yöntemler kullanılarak gerçekleştirilir.

Avantajları:

- Göz retinası, oldukça şeffaf ve hassas bir zar tarafından hasara karşı iyi korunan bir iç organdır. Bu nedenle, küçük yaralanmaların tarama cihazlarını etkilemesi olası değildir.
- İris, bireyler arasında yüksek düzeyde rastgeleliğe sahip değişmez bir organdır.
- Karmaşık şifreleri ezberlemeye gerek yok.

Dezavantajları:

- Bu teknoloji nispeten yenidir ve hala iyileştirmeler gerektirmektedir.
- Cihaz ile kullanıcının gözü arasında kısa mesafe olmasını gerektiren bir yöntemdir.
- Düşük ışık koşullarında, iris tanıma şansı gerçekten zayıftır.

5.2.4.4. Parmak İzi Tanıma Sistemi



Parmak izi tanıma, bir tür fiziksel biyometridir. Bu kimlik doğrulama yöntemi için, verilerin kimliğini doğrulamak için bir parmak izi tarayıcısı kullanılır .

Biyometrik sistemlerin çeşitliliğiyle bile, bunları üç farklı şekilde çalışan üç türe ayırabiliriz: parmak izini optik sensörle dijital koda dönüştürme , doğrusal termal sensör kullanarak dönüştürmeyi kaydetme ve kapasitifle parmak izini dönüştürme kimlik doğrulama sensörü Bu çeşitliliğe rağmen, son kullanıcı için tek fark, tarayıcı ile hangi manipülasyonların gerçekleştirileceğidir, yani parmaklarını uygulamak (optik ve kapasitif) veya bir sensör aracılığıyla yönlendirmek (termal).

Avantajları:

- Parmak izleri, kişiye özel benzersiz tanımlayıcılardır.
- Çoğu kişi bu kimlik doğrulama yöntemine aşinadır.
- Karmaşık şifreleri hatırlamanıza gerek yok.
- Parmak izi tarayıcıları nispeten ucuzdur ve hatta Amazon'dan satın alınabilir.

Dezavantajları:

- Geçici veya kalıcı yaralanmalar, taramaları etkileyebilir.
- Parmak izlerini kopyalayan ve çoğaltan yöntemlerle atlanabilen bir teknolojidir. Bir kişinin parmak izini kopyalaması zor ama imkansız değildir.
- Uyurken veya bilinçsizken başkasının parmağı kullanılarak atlanabilir.

5.2.4.5. Kullanıldığı Alanlar

Biyometrik sistemler, güvenlik sistemlerinin önemli bir tamamlayıcı unsuru olarak havaalanlarında, iş merkezlerinde, güvenlik gerektiren kamu alanlarında ve benzeri konumlarda kullanılır. Uygulama tesislerin güvenlik sistemleri ile de kolaylıkla entegre edilir. Bu sayede de kullanım alanında yüksek güvenlik standartları sağlanmış olur.

Ülkemiz havalimanlarında biyometrik tanımlama kullanıldığında aşağıdaki gerekliliklerin tamamı sağlanmalıdır:

- a. Doğrulama için güvenlik tahditli alana girmek isteyen kişinin geçerli bir biniş kartı veya dengi, geçerli bir mürettebat kimlik kartı, geçerli bir havaalanı giriş kartı, geçerli bir ulusal yetkili otorite kimlik kartı, yetkili otorite veya Havaalanı Mülki İdare Amirliği tarafından tanınan kolluk gücü kimlik kartından birine sahip olduğundan ve yetkilendirmenin geçerli ve iptal edilmediğinden emin olunmalıdır. Biyometrik özellik ile geçerli giriş belgesi arasında çapraz doğrulama yapılır.
- b. Parmak izi kontrolü temel olmak üzere ilave biyometrik kontrol işlevi kullanılabilir.
- c. Biyometrik özelliğin kontrol edilerek doğrulanması için veri tabanı havaalanı mülki idare amiri tarafından uygun görülen bir yerde bağımsız olarak konuşlandırılır ve biyometrik özellik bu veri tabanından kontrol edilir.
- d. Biyometrik sistemin çalışmaması durumunda, geçerli giriş kartları ile işleyişin devam ettirilmesi sağlanmalıdır.

5.2.5. Video Analitik Sistemler

Video analitik sistemler, gerçek zamanlı video içeriklerini gelişmiş yapay zeka (AI) teknolojisi kullanarak olayları otomatik olarak tanıyabilen bir teknoloji sistemidir. Sistem algoritmalar aracılığıyla ortamındaki, şahısların, araçların hareketlerini veya davranışlarındaki değişiklikleri izleyebilir ve algılayabilir.

Bu teknoloji, gerçek zamanlı izleme ve önceki görüntüleri gözden geçirme için kullanılabilir ve kullanıcıların geçmiş kalıp ve davranışlardan veri elde etmesine olanak tanır. Bu nedenle, video analitik, özellikle güvenlik konusunda geniş bir uygulama alanına sahiptir.

Video analitiği ayrıca gerçek zamanlı uyarıların gönderilmesine, ayrıntılı raporların oluşturulmasına ve video verilerinin bulut aracılığıyla her yerde, her zaman görüntülenebilmesine olanak tanır.

Akıllı video analiz yazılımı, videoyu kare kare ve piksel piksel analiz ederek, bir şeyin veya birinin olmaması gereken bir yerde olması veya bir şeyin hareket etmesi gibi ortamdaki küçük değişiklikleri algılayabilir. Daha sonra söz konusu nesneyi veya kişiyi birden fazla kamera üzerinden izleyebilir. Bu, hareket algılama, yüz tanıma, plaka tanıma ve diğer yöntemler yenilikçi teknolojilerdeki gelişmeler sayesinde mümkün olmaktadır. Şüpheli bir davranış veya olay olduğunda sistem ilgili uyarıları, takibi için anında yetkili personele gönderir. Bu durum güvenlik personelinin canlı videoyu sürekli izleme zorunluluğundan kurtarır ve ayrıca ihtiyaç duyulan insan gücünü ve insan hatası veya yanlış alarm olasılığını azaltır. Bir incelemenin gerekli olması durumunda, video analiz yazılımı ilgili görüntüleri kolayca bulabilir ve böylece manuel arama için gereken süreyi önemli ölçüde azaltır.

Tüm bunlar, video analiz yazılımının mevcut bir video güvenlik sistemi aracılığıyla çalışması gerçeğiyle birleştiğinde, onu önemli yatırım getirisi avantajlarına sahip güçlü ve uygun maliyetli bir araç haline getirir.

5.2.5.1. Kullanıldığı Alanlar

Video analiz sisteminin kullanılabileceği durumlardan bazıları aşağıda belirtilmiştir.

- Sınır Güvenlik/Çit Güvenlik ihlali,
- Araç, Şahıs,Nesne sayma
- Şüpheli Paket,
- Kalabalık yönetimi,
- Serbest Dolaşma,
- Plaka tanıma,
- Yüz tanıma özelliği,

Kalabalık Yönetimi : Belirli bir alandaki insan sayısını gerçek zamanlı olarak tahmin eden ve belirli bir sayıda (kapasite) veya belirli bir insan yüzdesine (doluluk) ulaşıldığında bir alarm tetikleyen bir video analizidir. Kalabalık Algılama, kamu güvenliği veya hizmet kalitesi için insan hacminin izlenmesi gereken kamu gözetim uygulamaları için idealdir.



- Araç, Şahıs,Nesne sayma: Bu analizde, belirli bir yönde hareket algılandığında nesneleri,araçları şahısları sayar. Kullanıcılar, ilgi alanlarını ve faaliyet eşiklerini tanımlamada geniş bir esnekliğe sahiptir. Eşik aşıldığında bir alarm üretilir. Bir otoparktaki arabaları saymak veya yüksek riskli bir tesise giren/çıkmış yapan ziyaretçileri veya benzer bir durumu saymak için idealdir.



Sınır güvenlik ihlali: Yetkisiz giriş algılaması amacıyla kullanılan bu sistem, iç ve dış ortamlarda, tanımlanan bir sanal çizginin aşılması durumunda bir olayın tetiklenmesi için tasarlanmıştır. Bu analiz, özellikle çevre izleme ve koruma uygulamaları için kullanışlıdır.



Serbest dolaşma : Analiz, insanların veya araçların, tanımlanmış bir bölgede, kullanıcı tarafından tanımlanan süreden, daha uzun süre kaldığında bir alarm etkinleştirilir. Bu davranış, hassas tesislerde şüpheli davranışların gerçek zamanlı olarak bildirilmesinde etkilidir.



5.3. Sertifikasyon Süreçleri

Ülkemiz havalimanlarında kullanılan Güvenlik Sistem ve cihazları, ECAC Doküman 30'da belirtilen standartları karşılamalıdır. ECAC tarafından havalimanlarına konuşlandırılacak güvenlik cihazlarının değerlendirme süreci ECAC Common Evaluation Process (CEP) tarafından yerine getirilmektedir.

ECAC Common Evaluation Process (CEP) ulusal idarelere havalimanlarında konuşlandırılan güvenlik ekipmanını ECAC/AB performans standartlarına göre sertifikalandırma/onaylama konusunda ortak bir referans sağlamak amacıyla ECAC Üye Devletleri tarafından düzenlenen ve üstlenilen ortak bir güvenlik ekipmanı test programıdır.

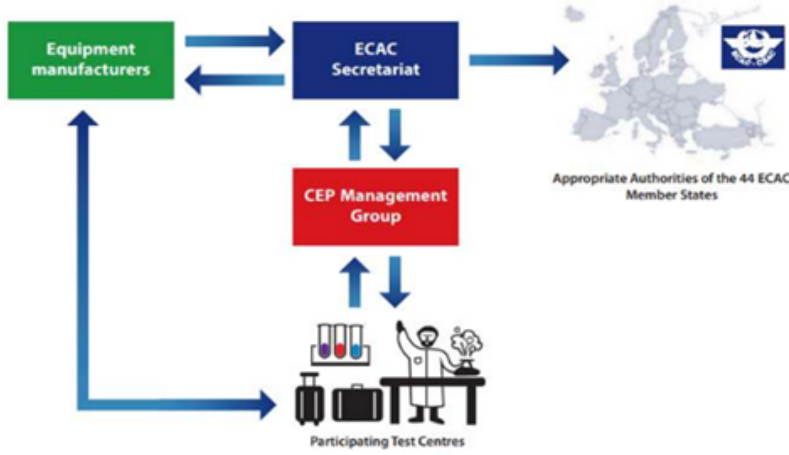
2006 yılında, ECAC üyesi devletlerin Sivil Havacılık Genel Müdürleri, havacılık güvenliğinde kullanılan güvenlik ekipmanlarının (CEP) Ortak Değerlendirme Süreci için teknik ve yasal bir çerçeve hazırlamaya karar verdiler. Bu çerçevede Güvenlik ekipmanlarının AB/ECAC seviyesinde kabul edilen teknik özellikleri karşıladığını onaylamaktan sorumlu ulusal idareler için ortak bir referans sağlamak amacıyla, ECAC tarafından organize edilen bir süreç başlatılmasına, güvenlik ekipmanları ile ilgili ortak testler yapılmasına karar verildi.

CEP'in amaçları şunlardır:

- Sürece katılan farklı Katılımcı Test Merkezlerinde güvenlik ekipmanının teknik performansını objektif ve standart bir şekilde değerlendirmek;
- ECAC Üye Devletlerine, kabul edilen teknik standartlara göre ekipman performansı hakkında güvenilir bilgi sağlamak.

ECAC/AB performans standardını karşıladığı tespit edilen bu test edilmiş konfigürasyonlar, daha geniş uluslararası topluluğun, yani ECAC Üyesi olmayan Devletlerin ve sektör paydaşlarının (ör. havaalanı işletmecileri) yararına, ECAC web sitesinin halka açık bölümünde yayınlanır.

Halihazırda geçerli ve güncel ECAC performans standardını karşıladığı değerlendirilen ekipman ve konfigürasyonları hakkında bilgiler ve tüm CEP ekipman türleri için listeler (<https://www.ecac-ceac.org/activities/security/common-evaluation-process-cep-of-security-equipment>) linkinden ulaşılabilir. Yapılan değerlendirmeler ve atfedilen performans standartları yalnızca linkte bulunan tablolarda belirtilen ekipmanın konfigürasyonu/konfigürasyonları için geçerlidir. Bu listeler, test sonuçları CEP Yönetim Grubu tarafından analiz edilip onaylandıktan sonra, genellikle üç ayda bir olmak üzere düzenli olarak güncellenmektedir.



CEP şu anda aşağıdaki belirtilen farklı güvenlik ekipmanı kategorileri için geçerlidir:

- Patlayıcı Tespit Sistemi (EDS),
- Sıvı Patlayıcı Tespit Cihazı (LED'S),
- Güvenlik Tarayıcıları (SSC),
- Patlayıcı İz Tespit Dedektörü (ETD),
- Metal algılama Cihazı (MDE),
- Kabin Bagajları İçin Patlayıcı Tespit Sistemleri (EDSCB),
- Kapı Tipi Metal Dedektörü (KTMD),

5.4. Arıza Bildirimi

Havaalanında kullanılan güvenlik sistem ve cihazları, kullanıcı operatör ve ilgili teknik personel tarafından test edilir. Sistem ve cihazların test, bakım veya arızasına yönelik MSHGP EK-10'daki formlar düzenli olarak doldurulur. Güvenlik cihazları ilk açılışta, kapanışında ve belirli zamanlarda test, kalibrasyon, çalışma modu, vb. yazıcı çıktısı, dokümanı veya belgesi verileri ilgili formlara eklenir. Bu formlar Havaalanı EADB tarafından en az 2 yıl saklanır.

Tarama sistemleri/cihazlarının arızalanması durumundaki alternatif yöntemler Hava Meydanı Güvenlik Komisyonu tarafından belirlenir ve Hava Meydanı Güvenlik Programı'na eklenir.

Bölüm Özeti

Bu bölümde ülkemizdeki havalimanlarında kullanılan veya gelişen teknoloji ile birlikte yakın gelecekte kullanılacak güvenlik sistem ve cihazları hakkında bilgiler verilmiştir. Bu sistem ve cihazların çeşitleri, özellikleri ve teknolojileri tanıtılarak, ulusal ve uluslararası standartlara uygunluğu konusunda yetkilendirilmiş otoritelere değinilmiştir.

Kaynakça

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı (13. Baskı, 2021)

ECAC (<https://www.ecac-ceac.org/activities/security/common-evaluation-process-cep-of-security-equipment>) web sitesi

[1] Patlayıcı iz tespit dedektörleri havaalanı kontrol noktalarında yolcu ve kabin bagajlarının taramasında taramayı destekleyici bir yöntem olarak kullanılır.(Mshgp)

[2] El tipi metal dedektörü yolcu ve personel taramasında taramayı destekleyici bir yöntem olarak kullanılır.(Mshgp)

[3] Ayakkabı tarama dedektörleri Mshgp'nın 13. baskısı ile mevzuata eklenmiş bir güvenlik cihazı olup henüz ülkemiz havalimanlarında kullanıma başlanmamıştır.

[4] Metal Tespit Cihazı kargo ve posta taramasında kullanılan bir güvenlik cihazı olup, ülkemiz havalimanlarındaki kargo tesislerinde kullanılmamaktadır.

Ünite Soruları

Soru-1 :

- I. Kurşun perdeler kontrol edilir
- II. Kontrol paneli tuş takımları ve monitörler kontrol edilir
- III. Cihazın içi ve etrafı kontrol edilir

X-Ray cihazı operasyona hazırlanırken yukarıdakilerden hangisi yapılmaz?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) a)I
- (B) II-III
- (C) III
- (D) I-II-III

Cevap-1 :

I-II-III

Soru-2 :

Radyasyonla çalışan kişilerin maruz kaldığı radyasyon miktarını belirlenmesi için kullanılan cihaza ne ad verilir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Dozimetre
- (B) X ışını
- (C) Kolimatör
- (D) X-ray Jenaratörü

Cevap-2 :

Dozimetre

Soru-3 :

- I. Cep telefonu
- II. Fotoğraf Makinesi
- III. Radyo – Teyp
- IV. Diz üstü bilgisayar

Yukarıdakilerden hangisi X-Ray cihazında kontrol gerektirir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) I-III

(B) II-III

(C) III-IV

(D) I-II-III-IV

Cevap-3 :

III-IV

Soru-4 :

X Ray cihazı çalışma prensibi aşağıdakilerden hangisinde doğru verilmiştir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Manyetik alan

(B) Röntgen Tekniği

(C) Kızıl ötesi

(D) Milimetre dalga

Cevap-4 :

Röntgen Tekniği

Soru-5 :

Aşağıdaki güvenlik cihazlarından hangisi metalleri hacimleri ve ağırlıklarına göre tespit eder ?

(Çoktan Seçmeli)

(A) İz Detektörü

(B) X-Ray Cihazı

(C) Kapı Tipi Metal Detektörü

(D) CTX Cihazı

Cevap-5 :

Kapı Tipi Metal Detektörü

Soru-6 :

Patlayıcı ve narkotik malzemeleri numune almak yolu ile tespit edebilen Güvenlik Cihazı hangisidir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) EDS

(B) İz Detektörü

(C) CTX Tomografi Cihazı

(D) EDX Cihazı

Cevap-6 :

İz Detektörü

Soru-7 :

Aşağıdakilerden hangisi günümüz itibariyle ülkemiz havaalanlarında kullanılan güvenlik sistemlerinden biri değildir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) X-Ray Cihazı

(B) İz Dedektörü

(C) Canlı kontrolünde kullanılan Tomografi Cihazı

(D) Patlayıcı İz Tespit Dedektörü

Cevap-7 :

Canlı kontrolünde kullanılan Tomografi Cihazı

Soru-8 :

I- Çanta ve paketlere gizlenmiş tehlikeli maddeleri ve patlayıcı cisimleri bulmak.

II- Çanta ve paketlerin hızlı bir şekilde kontrolünü sağlamak.

III- Yasadışı cisimlerin içeri sokulma girişimlerine karşı caydırıcılık sağlamak.

IV- Girişlerde kontrol nedeniyle oluşabilecek yığılmaları ve gecikmeleri önlemek.

Yukarıdakilerden hangisi x-ray cihazının kullanım amaçlarındandır?

(Çoktan Seçmeli)

(A) I-II-III-IV

(B) I-II

(C) II-IV

(D) III-II

(E) e) I-II-III

Cevap-8 :

I-II-III-IV

Soru-9 :

Aşağıdakilerden hangisi CCTV sisteminde kullanılmaz?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Kamera

(B) Kart kontrollü geçiş sistemi

(C) Kayıt Cihazı

(D) Monitör/ekran

Cevap-9 :

Kart kontrollü geçiş sistemi

Soru-10 :

X-Ray cihazında x ışını üreten üniteye ne denir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Monitör
- (B) Jeneratör
- (C) Klavye
- (D) Konveyör

Cevap-10 :

Jeneratör

6. YOLCU VE PERSONELİN ARANMASI

Giriş

Havacılık faaliyetlerinde kullanılan güvenlik sistem ve cihazları her ne kadar gelişmiş teknolojiye sahip olsa da, havaalanlarının güvenlik açısından kısıtlandırılmış alanlarına yetkisiz girişler, tesislere ve hava araçlarına karşı sabotajlar, yasaklı maddelerin hava araçlarına sokulması gibi olaylar devam etmektedir. Bu durumun en önemli nedeni havacılık güvenliği ile ilgili risk değerlendirmelerinin yapılmasının oldukça zor olmasıdır. Bu riski en aza indirmenin yolu havacılık güvenliğinde ileri güvenlik teknolojilerinin kullanılmasının yanı sıra yolcuların personelin ve taşıdıkları eşyaların kontrol standartlarının ulusal ve uluslararası belirlenen kurallar çerçevesinde yapılması ile mümkündür.

6.1. Yolcu ve Personelin Aranması

Yolcuların, yolcu dışındaki kişilerin ve yanlarında taşıdıkları bagajın kontrolden geçirilmesi, silahların, patlayıcıların veya diğer tehlikeli maddelerin uçağa girmesini önlemek için alınan en önemli tedbirlerden biridir. Bu uygulama ile uçağa yönelik yasadışı bir müdahale eylemini önlemek amaçlanmaktadır.

Hava meydanı güvenliğinin en önemli unsurlarından biri de yolcu kontrolüdür. Ülkemizde yapılan uygulamaya baktığımızda tüm personeli yolcu gibi kabul etmek gerekmektedir. Diğer bir ifade ile yolcu kontrolü ifadesi aynı zamanda personeli de kapsamaktadır.

6.1.1. Yolcu Kontrolünün Yasal Dayanağı:

Yolcuların taranması ile ilgili hususlar, uluslararası ve milli mevzuatımızda düzenlenmiştir.

6.1.2. Yolcu Kontrolünün Uluslararası Dayanağı:

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nde; "Her Akit Devlet ticari hava operasyonlarının giden yolcularının ve onların kabin bagajlarının, güvenlik tehditli bir alandan kalkacak hava aracına binmeden önce taranmasını sağlayacak tedbirler oluşturacaktır."(Ek-17 Mad.4.4.1) Hükmü yer almaktadır.

6.1.3. Yolcu Kontrolünün Ulusal Dayanağı:

97/9707 Sayılı Yönetmeliğin 21.Maddesinde; "Yolcuların, bagajların, yolcu beraberindeki eşyaların kontrol ve denetiminden geçirilmesini sağlayacak, silah, patlayıcı madde ve uçak için tehlike arz eden maddelerin havaalanı sınırları içerisine ve uçağa girişini önleyecek, caydıracak, muhtemel saldırıyı uçağa ulaşmadan ortaya çıkaracak tedbirler alınır." Hükmü yer almaktadır. Ayrıca MSHGP'nın "Önleyici Güvenlik Tedbirleri" bölümünde de ayrıntılı olarak yer almıştır.

6.2. Yolcunun Hakları:

Yolcu Tarama işlemi, kişinin özel haklarını kısmen de olsa çiğnediği için bu kişilerin bazı hakları da bulunmaktadır. Yolcuların taramaya karşı uluslararası mevzuatça tanımlanmış hakları vardır.

Bu haklar;

- Kontrolü reddetme.
- Kontrolün veya üzerindeki aranmasını reddetme.
- Kendileri veya üzerindeki kontrol edilirken, belli bir tehlike yoksa kontrolü Durdurma.

Eğer yolcular taranmayı veya eşyalarını kontrole vermeyi kabul etmezlerse kontrol noktasından geçemezler. Yürürlükte bulunan yasalarımızın güvenlik birimlerine verdiği arama ve diğer yetkiler doğrultusunda; işlemden geçmeyi reddeder şahıslar tetkik edilir.

Bu bağlamda havaalanlarında öncelikle giriş kontrollerine örnek verecek olursak, MSHGP;

Kişilere ve araçlara sadece gerekli güvenlik koşullarını sağlamaları durumunda hava tarafı ve güvenlik tehditli alanlara giriş izni verilir.

Yetkisiz kişilerin ve araçların GTA'lara girmesini önlemek amacıyla girişler kısıtlanır. Hava tarafında bulunmak için geçerli/meşru nedenleri olan kişi ve araçların hava tarafına erişimine izin verilir. Yetkili kişiler eşliğinde gerçekleştirilen refakatli girişler geçerli bir giriş şeklidir.

Hava tarafına giriş izni verilebilmesi için ilgili kişinin geçerli bir yetkilendirmeye sahip olması gerekir. Hava tarafındaki kişiler istenmesi halinde geçerli yetkilendirmelerini göstermek zorundadır.

Hava tarafına giriş izni verilebilmesi için araçların geçerli bir yetkilendirmeye sahip olması gerekir. Hava tarafında geçiş yapılırken araç için alınan giriş izni gösterilmelidir.

Güvenlik tahditli alanlara giriş; Güvenlik tahditli alanlara erişim; yetkisiz kişi ya da araçların, bu alanlara girmemesini sağlamak amacıyla giriş kontrollü olarak sağlanır.

Güvenlik tahditli alanlarda bulunmak için, kişi veya araçların güvenlik tahditli alanlara erişimine orada bulunmak için geçerli/meşru bir nedene sahiplerse izin verilir. Yetkili kişiler eşliğinde gerçekleştirilen refakatli girişler geçerli bir nedendir. Güvenlik tahditli alanlara giriş izni verilmesi için bir kişi aşağıdaki yetkilendirmelerden birini gösterir:

Geçerli bir biniş kartı veya dengi ile birlikte aşağıdaki kimliklerden biri; veya

Nüfus cüzdanı, sürücü belgesi, pasaport ya da pasaport yerine geçen belgeler, evlilik cüzdanı, resmi kurum/kuruluşlar tarafından verilen fotoğraflı mühürlü/damgalı ve TC kimlik numaralı kimlikler, sağlık karnesi ve doğumdan bir ay sonrasına kadar olan (ebeveyn kimliği ile birlikte) doğum belgeleri,

Yolcunun üzerinde kimliğini ispat edecek belge bulunmaması durumunda, Havalimanı Emniyet Şube Müdürlüğü tarafından yolcunun kimliğinin tespit edilmesi halinde düzenlenecek olan tek kullanımlık, fotoğraflı, açık kimlik bilgilerini içeren tanıtım belgesi. Bu belgenin verilmesi ile ilgili şahısların kimliğini tespit etmek üzere izlenecek prosedürler Güvenlik Komisyonlarında belirlenerek Havalimanı Güvenlik Programlarına dahil edilir.

Başlıca arama metodları aşağıdaki gibidir.

- 1) Elle arama;
- 2) Kapı tipi metal dedektörü(KTMD);
- 3) X-ray cihazı;
- 4) Patlayıcı tespit köpekleri(PTK);
- 5) Patlayıcı iz tespit cihazı (PİT-ETD);
- 6) İyonize (aktif ışıma yapan) radyasyon yaymayan güvenlik tarayıcıları;
- 7) Patlayıcı iz dedektörü (ETD) ile birlikte el tipi metal dedektörü (ETMD)
- 8) Ayakkabı metal tespit dedektörü (SMD) ve
- 9) Ayakkabı patlayıcı iz tespit dedektörü (SED).

Bagaj ve yolcuların aranması için kullanılan teknik ekipmanın sınırları vardır. Örneğin el detektörleri ve içinden geçtiğimiz metal detektörler metalik olmayan silahları ve patlayıcıları tespit edemezler, hatta geleneksel X ışını detektörleri bile patlayıcı maddeleri görüntüleyip tanımlamada zorlanır. Bu tip sınırlamaları telafi etmek veya herhangi bir elementi seçme işlemine başlamak için hükümetler yolcu ve bagajların teknik olarak arandıktan sonra birtakım ek elle arama yardımına ihtiyaçları olabilir.

Vücudunda, kalp pilleri, defibrilatör gibi sağlık gereçleri taşıyan kişiler özel bir işleme tabi tutularak kapı ve el dedektörleri kullanılmadan elle aramaya tabi tutulur.

Elle aramadaki amaç, yüksek risk düşünülen durumlarda, tarama cihazlarından sinyal alınması durumunda sinyal kaynağının ne olduğunun tespit edilmesi esasına bağlı olarak yapılan taramalarda, sinyal kaynağının tespitinin beyana bırakılmadan %100 tespit edilebilmesini sağlamaktır. Elle aramanın şahısların ve bagajlarının da benzer sebeplere bağlı olarak aynı şekilde elle aramalarının gerçekleştirilmesi ihtiyacı vardır.

Taşımasına müsaade edilmeyen, eylem yapmak üzere kullanılabilecek silah, patlayıcı madde ve diğer tehlikeli maddelerin, hangi yolla olursa olsun uçağa sokulmasını önleyecek tedbirler alınmalı, yolcuya ait bagaj veya paketler içerisinde taşınan elektronik veya pille çalışan aletlerin içerisinde veya herhangi bir eşya içinde, uçuş güvenliğini tehlikeye sokacak maddelerin gizlenerek uçağa verilebileceği göz önünde bulundurularak kontrol yapılır. Yolcular, kontrol noktasında, metal kapı dedektörlerinden, yolcu bagajları ise X-Ray cihazlarından geçirilerek terminale alınmalı, X-Ray'dan geçen ve şüpheli görüntü veren bagajlar mutlaka açılarak kontrol edilmelidir.

Uluslararası mevzuat olan ECAC - Doc. 30'a göre Tüm giden yolcular (Daha önce aranmadığı sürece uçuş başlangıç yerinden hava aracına binen yolcular ve transit yolcular) yasaklı maddelerin/ eşyaların güvenlik açısından kısıtlı alanlara ve hava aracına alınmasını engellemek için aranmalıdır. Yolcuların aşağıdaki yöntemlere uygun olarak aranmaları gerekmektedir:

(a) Elle aranmaları; veya

(b) İçinden Geçilen Metal Tespit ekipmanı ile aranması. İçinden Geçilen Metal Tespit ekipmanının kullanılması halinde, ayrıca sürekli olarak rasgele olarak yolcuların elle aranmaları da sağlanmalıdır. Söz konusu elle aramalar ekipmanın alarm vermesine yol açan tüm yolcular için yapılmalı, bunun yanında aşağıdaki hallerde sürekli rasgele arama cihazın alarm vermesine neden olmayan yolcular üzerinde de yapılmalıdır;

Alarmın çalışması halinde kişinin elle aranması ya da teknik özellikleri geliştirilecek olan vücut görüntüleme tarayıcısı vasıtasıyla taranması sağlanacaktır.

Ayrıca 2005 yılında yürürlüğe giren “Adli ve Önleme Aramaları Yönetmeliği” Havalimanlarında kolluk kuvveti olarak görev yapmakta olan görevlilerin görevleri gereği kullanması gereken birtakım yetkilerin kullanıma esaslarını göstermektedir.

Havameydanında görev yapan tüm personeller Güvenlik taramasına tabii tutulur.

Etkili bir güvenlik ve yolcuların rahatlığı açısından yolcuların ve kabin bagajlarının elle aranması

aşağıdaki temel ilkelere göre yapılmalıdır.

- Öncelikli olarak aranan kişinin rızası alınmalıdır.

- Arayan kişi düşünceli, dikkatli ve nazik olmalıdır.

- Arama esnasında kıyafetlerin, vücudun ve çantanın herhangi bir bölümünün gözden kaçmaması için etkili bir sistemin kullanılması çok önemlidir.

- Aranılan bagaj arama esnasında kendi sahibinin yanında sahibinin çantayı açabileceği ama

arama esnasında müdahale edemeyeceği pozisyonda olmalıdır.

- Bagajda bulunan ve yasak bir madde içerebilecek maddeler açılmalı yada X ışını detektörü veya patlayıcı detektörlerinden geçirilmelidir. Yasak malzemelerin tespitinin artırılması için bu maddeler tek başına tespiti zorlaştıracak maddelerden ayrı olarak X ışını detektöründen geçirilmelidir.

- Bagaj, sahibi elle aranmadan sahibine verilmemelidir.

- Arama tamamlandıktan sonra aranılan kişiye işbirliği için teşekkür edilmelidir.

6.3. Kişilerin Aranması

İnsan vücudu üzerinde aranması zor olan ve bazı nesnelerin saklanabileceği birçok yer bulunmaktadır. Benzer şekilde kıyafetlerde de bazı maddelerin saklanabileceği birçok yer bulunmaktadır. Örneğin ceket astarı, omuz vatkası, şapka, törensel ve dini şapkalar, kravatlar, cepler, yakalar, klapalar, kuşaklar, kemerler, ayakkabı ve botların uçları tabanları ve topukları gibi. Nesneler aranılan kişi tarafından taşınan günlük kullanılan gazete kitap gibi bazı maddeler içinde de saklanabilirler.

Yolcuların aranması açık yerlerde olmalıdır (yani kabin içinde değil). Ancak arayan kişiler gizli ve şahsi malzemeleri ya da aranılan kişiye ait değerli maddeleri teşhir etmemelidirler. Ancak aranılan kişinin yasak bir şey taşıdığından şüpheleniliyorsa detaylı ve derin bir arama gerekiyorsa arama gizli yapılabilir. Arama gizli bir yerde yapıldığı zaman aranılan kişiyle aynı cinsiyetten iki kişi aramada bulunmalıdır.

6.4. Rastgele Arama

Havameydanındaki güvenlik tahditli alanlara giriş kontrol noktalarında, güvenlik kuvvetlerinin teklifi ve Havameydanı Güvenlik Komisyonu’nun uygun göreceği yerlerde güvenlik görevlilerince yolcu ve beraberindeki el bagajlarının tamamı aranır. Alarm seviyelerine göre de rastgele tespit usulü ile detaylı güvenlik taramasına tabi tutulur.

Güvenlik Tahditli alanlara geçiş yapan araçlarla ilgili olarak da aynı işlemler uygulanabilir.

Rastgele tespit usulü ile yapılacak yolcu kontrollerinde gerek ilgili birimler tarafından gerekse havameydanlarındaki görevli kurum / kuruluşlarca MSHGP’nın 13. Ek’inde yer alan hususlar çerçevesinde yapılan tespitler sonucu belirlenen yolcu tiplerine (yolcu profili çıkarma yöntemlerine göre) yönelik olarak da değerlendirme yapılarak gerekli önlemleri almalıdır. Yolcu profili çıkarma ve tespit usulleri ile ilgili olarak her kurum ve kuruluş, personeli yolcu profili çıkarma ve tespit usullerini düzenleyen ve MSHGP’nın 13. Ek’i olan kılavuz talimat

çerçevesinde talimatlandırır ve yönlendirir. Bütün kurum ve kuruluşlar şüpheli durumları anında güvenlik kuvvetlerine bildirmekle sorumludurlar.

6.5. Yapılan Aramanın Kaydının Tutulması

Havalimanları konumu itibarı ile gerçekleşen hizmetlerden dolayı bir çok kayıt metodlarını kullanmakta ve geriye dönük olarak bunları analiz etmekte, ulusal ve uluslararası standartların sağlanması hususunda tüm gerekliliklerin yerine getirildiği önemli tesislerdir. Bu kapsamda güvenlik hizmetleri çerçevesinde gerçekleşen hizmetlere yönelik olarak CCTV, CACS, X-Ray ve kapı tipi metal tarama dedektörleri vb yardımcı güvenlik sistemleriyle gerçekleştirilen hizmetler günümüz teknolojisi desteği ile tümü kayıt altına alınabilmektedir. Yardımcı güvenlik sistemleri vasıtalarıyla kayıt altına alınmayan sistemlerde MSHGP EK-10 cihazların test ve kalibrasyon yeterliliklerinin belirlenmesinde talimatın gereklilikleri ve gerçekleşen kontrollere yönelik olarak yine MSHGP ve Havalimanı Güvenlik Programında belirtilen yöntem, metod ve usuller esas alınarak gerçekleştirilir.

6.6. Yolcuların Aranması İle İlgili Esaslar

Yolcuların taranması ile ilgili genel esaslar aşağıda yer almaktadır:

- Bütün yolcular ve yanlarında taşıdıkları bagajları uçağa veya hava meydanındaki hassas bölgeye girmelerine izin verilmeden önce mutlaka, kontrol noktasında kontrol edilir.
- Şüphe uyandıran her nesne, bagaj açılarak incelenir. Klasik x-ray cihazları ile kontrol yapılan durumlarda her 10 yolcu bagajından biri önlem amacıyla rastgele tespit usulüne göre elle aranır. Uçuş güvenliğini tehdit eden maddelere el konulur. Bu konuda “Kabinde ve Steril Alanlarda Bulundurulması Yasaklı Maddeler ile Yolcu/Kabin Ekibi Tarafından Taşınabilen Tehlikeli Maddeler” başlıklı 17. Ek’te belirtilen uygulama esaslarına göre hareket edilir. Kapı tipi metal dedektörlerinde alarm veren her 10 yolcudan biri ve alarm vermeyen her 10 yolcudan biri rastgele tespit usulüne göre elle aranır.
- Terminal binaları girişinde kontrol noktalarında yolcuların, yolcu olmayan şahısların üzerleri ve yanlarında taşıdıkları bagajları ve uçuş güvenliğini tehlikeye düşürebilecek maddeleri tespit etmek amacıyla, kapı dedektörleri ve X-Ray cihazlarından geçirilerek kontrole tabi tutulurlar. Kontrol noktasında, kontrole tabi tutulmayan veya kontrolü reddeden kişilerin geçişine kesinlikle müsaade edilmez.
- Patlayıcı madde veya diğer silahlar tespit edildiğinde duruma el konularak, yolcuların sorgulanması yapılır.
- Kontrolden geçen ve geçmeyen kişilerin birbirlerine karışmaları önleyici tedbirler alınır.

Arındırılmış (steril) bölge içerisinde kontrolden geçmiş yolcular ile kontrol edilmemiş yolcuların birbirlerine karışmaları halinde aşağıdaki işlemler uygulanır:

- Arındırılmış bölge boşaltılarak kolluk kuvvetlerince söz konusu bölge üzerinde tam bir arama yapılır.
- Giden yolcular ve beraberindeki kabin bagajları arındırılmış bölgeden dışarı çıkartılır ve kontrol işlemi yeni baştan yapılarak uçağa binmeden önce arındırılmış bölgeye tekrar alınır.
- Giden yolcunun yanlışlıkla kontrol edilmeden uçağa girmesi durumunda söz konusu uçak ile yolcular ve bagajlar tümüyle yeniden aramaya tabi tutulur.
- Uçuşla ilgili güvenlik kontrollerinde bir noksanlığın tespit edilmesi, uçuş güvenliğinin tehlikeye düşeceğinin sonradan anlaşılması halinde, uçağın gideceği ülke ya da ilgili meydan mahalli otoritesine en seri vasıtalarla derhal bilgi verilir.

6.6.1. Transit Ve Transfer Yolcuların Aranması

Öncelikle transit ve Transfer yolcunun tanımını yapmak gerekir se;

Transfer Yolcu, Bagaj, Kargo ve Posta: Geldiği hava aracı dışında başka bir hava aracı ile devamı olan yolcu, bagaj, kargo veya postayı,

Transit Yolcu, Bagaj, Kargo ve Posta: Geldiği hava aracı ile havaalanında bir müddet bekledikten sonra aynı hava aracı ile devamı olan yolcu, bagaj, kargo ve postayı tanımlamaktadır.

Tüm giden, transfer ve transit yolcular ile bunların kabin bagajları yasaklı nesnelerin güvenlik tahditli alanlara ve hava aracına sokulmasını önlemek amacıyla taranır.

Transfer yolcular

Transfer yolcular ve kabin bagajları güvenlik kontrolüne tabi tutulur. Ancak, MSHGP standartlarına eşdeğer güvenlik tedbirleri uygulanan bir ülkeden gelen ve yurt içi transfer yolcu ve kabin bagajlarının güvenlik kontrolü istisnai olarak yapılmayabilir.

Transit yolcular

Transit yolcular aşağıdaki ilkelere göre kontrol edilir:

Transit yolcular ve kabin bagajları güvenlik kontrolüne tabi tutulur. Ancak:

Yolcu ve kabin bagajı uçaktan inmezse,

Başka bir uçağın güvenlik kontrolünden geçmiş yolcuları ile karışmayacakları ayrı bir salona alınırlarsa,

MSHGP belirlenmiş standartlara eşdeğer güvenlik tedbirleri uygulanan bir ülkeden geliyorlarsa veya Yolcular yurtiçi uçuştan geliyorsa güvenlik kontrolünden muaf tutulabilir.

Varış noktasından önce transit noktasında inen yolculara ait kabin ve uçak altı bagajın uçaktan indirilmesi sağlanır.

(Havayolu işletmesinin talebi üzerine, yetkili otoritenin uygun görmesi halinde, yukarıda belirtilen durumlarda güvenlik kontrolleri hizmet satın almak suretiyle de uygulanabilir.

6.6.2. Özellikli ve Hareket Yeteneği Kısıtlı Şahısların Kontrol Edilmesi

Yetkili otorite, objektif nedenlerle özel tarama prosedürlerine tabi olacak veya taramadan muaf tutulacak yolcu kategorileri oluşturabilir.

Hareket yeteneği kısıtlı yolcular için tarama yöntemi seçilirken yolcuların engelliliklerinin yapısı dikkate alınmalıdır. Yolcu tarafından kullanılan tekerlekli sandalye, koltuk değneği, baston, sedye vb. yardımcı ekipmanlar kabin bagajı olarak taranmalıdır.

Hareket yeteneği kısıtlı yolcu ve yolcu dışındaki kişilerin güvenlik kontrolüne tabi tutulmasında MSHGP EK-11’inde yer alan “Hareket Yeteneği Kısıtlı Şahıslara Uygulanacak Kontrol Prensipleri” talimatına göre hareket edilir.

Hasta, yaşlı, hamile, çocuklar, dağcılar ve dalgıçlar gibi kişilerin kontrolleri daha dikkatli yapılır. Hasta, yaşlı, hamile ve çocukların metal dedektörler ile kontrolleri yapılamaması durumunda veya bu kişilerin talebi halinde kontrolleri elle yapılır.

Değerli eşya taşıyan kişilerin kontrolleri arama kabini içerisinde yapılır.

Dini ve etnik kıyafet giyen kişilerin kontrolleri daha dikkatli yapılmalıdır. Bu kişilerin alanda bulunan diğer kişilerin görebileceği şekilde açıkta aranmaya rıza göstermemesi durumunda kontrolleri arama kabini içerisinde yapılır.

Profesyonel sinema filmi taşıyan kişilerin taşıdıkları filmler bu kişilerin yanında bulunan “Şarj Çadırı” ile kontrol edilmelidir. “Şarj Çadırı” yok ise taşıyan kişinin onayı ile güvenlik cihazı ile taranmalı, şahsın rıza göstermemesi durumunda bu filmin geçişine müsaade edilmemelidir.

Vücudunda kalp pilleri, defibratör gibi sağlık gereçleri taşıyan kişiler özel bir işleme tabi tutularak kapı ve el dedektörleri kullanılmadan elle aramaya tabi tutulur.

Güvenlik cihazlarından geçişinde zarar gördüğüne dair üretici firma tarafından yazılı bildirimde bulunulan nesneler diğer güvenlik uygulamaları ile kontrole tabi tutulur ve nesneyi taşıyanların kimlik bilgileri kayıt altına alınarak geçişine izin verilir.

Hava aracı kabini içinde canlı bir hayvanın taşınmasına izin verildiğinde canlı hayvan, bir yolcu veya kabin bagajı gibi taranır.

Tarama öncesinde yolcuların palto ve ceketleri çıkartılarak kabin bagajı olarak taranır. Detaylı arama yapılmasına ihtiyaç duyulan durumlarda arama, arama kabini içinde gerçekleştirilir.

Güvenlik tahditli alanlara girişte kalın tabanlı ayakkabı, bot, çizme, kemer, şapka çıkartılır. Ayrıca yolcudan ayakkabı, hırka, gözlük veya diğer eşyalarını da çıkartılması istenebilir.

Gerçek bebeklerle aynı görünümde olan ve yolcular tarafından gerçekmiş gibi davranılan oyuncak bebekler de kabin bagajı gibi taranır.

6.6.3. Potansiyel tehlike arz eden yolcular

Aşağıda yer alan potansiyel tehlike arz eden yolcular uçuştan önce uygun güvenlik önlemlerine tabi tutulur:

- Refakatli veya refakatsiz sınır dışı edilen kişiler (Deporte),
- Kabul edilmeyen yolcular (INAD) ve
- Hukuki işlemlere maruz kişiler (şüpheli, sanık, tutuklu, hükümlü gibi).

Bir havayolu işletmesi hava aracına potansiyel tehlike arz eden bir yolcunun bindirilmesinin planlandığına sınır dışı edilen yolcular (deporte) için en az 24 saat öncesinden ve diğerleri için makul zaman öncesinden koordine kurulması halinde havaalanı Emniyet Şube Müdürlüğüne

veya bahse konu sevk işlemlerini sağlayan kurumlar tarafından yazılı olarak bilgilendirilir. Ancak ön bildirim sözlü olarak yapılabilir. Bu yolcunun statüsü hakkında bilgilendirme rezervasyon ve/veya biletleme aşamasında yapılır.

Havayolu işletmesine yapılacak yazılı bildirim:

- Kişinin kimliği ve cinsiyeti,
- Taşıma nedenini gösterir resmi evrakın bir örneği,
- Eğer varsa refakat edecek kolluk güçlerinin isimleri ve unvanları,
- Sevki gerçekleştirecek olan kurumlarca yapılan risk değerlendirmesi (refakatçi verme veya vermeme sebebi),
- Eğer gerekli ise önceden yapılmış koltuk ayarlaması ve
- Kişinin beraberindeki seyahat belgeleri ve türüne (pasaport, kimlik, sınır dışı belgesi vb.) dair bilgileri içerir.

(Havayolu işletmesi veya temsilcisi bu bilgiyi yolcuların hava aracına binmesinden önce kaptan pilota verir.

Potansiyel tehlike arz eden yolcular için aşağıdaki ilave güvenlik tedbirleri uygulanır:

- Kendileri, kabin bagajları ve uçak altı bagajları daha ayrıntılı taranır,
- Kaptan pilot veya havayolu işletmesi ile koordineli olarak tüm yolculardan önce uçağa alınırlar,
- Koridor veya acil çıkış koltuklarına oturtulmazlar,
- Alkol servisi yapılmaz,
- Risk değerlendirmesinde öngörülmüş ise yeterli sayıda refakatçi verilir,
- Refakatçi mürettebat ile irtibat halinde olur,
- Potansiyel tehlike arz eden yolcunun nakledileceği diğer yolculara ve kamuya duyurulmaz ve
- Gerekmesi halinde uçakta bulunan bağlama ekipmanı da kullanılır.

Havayolu işletmesi temsilcisi ve/veya sorumlu kaptan, uçuş emniyetini ve güvenliğini tehlikeye düşürebilecek geçerli nedenlere dayanan bir analiz sonucu, bu tür yolcuları taşımayı reddedebilir.

Havayolu işletmesi, Havayolu Taşıyıcılarının Yükümlülüklerine İlişkin Usul ve Esaslara Dair Yönetmeliğe göre yolcu uçuş bilgilerini Göç İdaresi Genel Müdürlüğüne iletmesi gerekmektedir. Bu bilgileri havacılık güvenliği ve ülke güvenliği açısından gerekli olması durumunda diğer kurumlar ile Göç İdaresi Genel Müdürlüğü tarafından paylaşılabilir.

Eğer kabul edilemez bir yolcunun seyahat dokümanlarına el konulmuşsa, hava aracı işleticisi veya eşlik eden kamu görevlisi tarafından yolculuk öncesinde transit devletleri bilgilendirmek veya varış noktasındaki yetkililere teslim etmek üzere belgelerin fotokopisi ile bir üst yazı düzenlenir.

6.6.4. Kural tanımaz yolcular

Kural tanımaz yolculara karşı özel önlemler alınır. Uçakta aşağıdaki eylemlerde bulunan kişiler kural tanımaz yolcu olarak değerlendirilir:

- Kişilerin ve malzemelerin emniyetini ve düzenini tehlikeye atacak şekilde saldırı ve tehditte bulunanlar ile bilinçli olarak umursamazlık yapanlar,
- Görevlerini gerçekleştiren mürettebata saldıran, tehdit ve hakaret eden ve mürettebatın görevini yapmasını engelleyenler,
- Uçağın veya uçakta yer alanların düzenini tehlikeye atacak şekilde uçağa ve uçakta bulunan cihazlara zarar verenler,
- Uçuş güvenliğini tehlikeye düşürecek veya aksatacak şekilde yetkililere kasten yanlış bilgi verenler veya
- Operasyonların düzenli, emniyetli, güvenli ve verimli bir şekilde yerine getirilmesi için hazırlanan yazılı ve sözlü kurallara ve talimatlara uymayanlar.

Havayolu işletmeleri kural tanımaz yolculara ilişkin olarak;

- Bir şirket politikasına sahip olmalıdır,

- b) Bu konudaki detaylı prosedürlerini oluşturmaktadır,
- c) Uçakta bağlama ekipmanı bulundurmaktadır,
- ç) Uçuş ekibine bu konudaki sorumluluklarını açıkça belirtmelidir,
- d) İkaz ve raporlama sistemi oluşturmaktadır,
- e) Formlar uçakta bulundurulmalıdır,
- f) Kural tanımaz yolcuların, haklarında tutulan formlarla birlikte güvenlik birimlerine uçak başında teslim edilmesini sağlamaktadır,
- g) Yer personeli ile uçuş ekibi arasında haberleşme sistemi bulundurmaktadır,
- ğ) Bu konuları içeren başlangıç ve tazeleme eğitim programları oluşturmaktadır,
- h) Olayın sebebi hakkında bir değerlendirme sistemine sahip olmalıdır ve
- ı) Kuraldışı yolcular ile ilgili hukuki işlemlerin sürdürülebilmesi için personeline gerekli desteği ve kolaylığı sağlamaktadır.

6.6.5. Refakatçiler

Hukuki veya adli işleme maruz kişiler mutlaka yanlarında refakatçi ile seyahat ettirilir. Yanında koruma personeli bulunmayan hukuki işlemlere maruz kişiler uçakla seyahat ettirilmez.

Refakatçi personel, hukuki işlemlere maruz kişilerin, kibrit, çakmak gibi maddeleri taşımaya izin verilmez.

Refakatçi personel gerektiğinde hukuki işlemlere maruz kişileri tesirsiz hale getirebilecek fiziki güce ve donanımına sahip olmalıdır.

Refakatçi personel, uçak içerisinde göz yaşartıcı bomba veya hukuki işlemlere maruz kişileri güçsüz bırakacak gaz ve benzeri maddeler taşıyamaz.

Hukuki işlemlere maruz kişiler ve refakatçileri, bütün yolculardan önce uçağa alınır ve bütün yolcular indikten sonra uçaktan indirilir.

Hukuki işlemlere maruz kişiler uçağın en arkasında ve çıkış kapılarının uzağında bulunan iki veya daha fazla koltuklu sıralarda iki refakatçi arasına, refakatçinin tek olması halinde ise iç tarafa oturtulur; tualete gidiş ve gelişte kontrol ve gözetim altında bulundurulur.

Refakatçiler ve hukuki işlemlere maruz kişilere uçakta iken normal yemek verilmekle beraber metal çatal, bıçak verilmez; bu kişilere alkollü içki servis edilmez.

Tehlikeli olduğu kanaati uyandıran hukuki işlemlere maruz kişinin birden fazla olması halinde, sadece biri uçağa kabul edilir. Bu gibi durumlarda havayolu işletmeleri refakatçinin birden fazla olmasını isteyebilir.

Hukuki işlemlere maruz kişilerin diğer yolcuların güvenliğini tehlikeye düşüreceğinin değerlendirilmesi halinde, havayolu şirketleri hukuki işlemlere tabi kişileri uçağa almayabilir.

Mevzuat hükümleri çerçevesinde izin kullanmaları uygun görülen izinli hükümlüler bu madde kapsamında değildir. Bu şahıslar refakatçi kolluk gücü personeli olmadan, "Fotoğraflı İzin Belgesi" ile seyahat edebilir.

Zihinsel engelli kişilerin taşınmasında nakil, devlet tarafından gerçekleştiriliyorsa ve sağlık personelinin ve/veya kolluk personelinin eşlik etmesi gerekiyorsa durum havayolu işletmesine nakli gerçekleştiren kurum tarafından bildirilir. Havayolu işletmesi bu durumu güvenlik programında belirtir.

6.7. Yasaklı maddeler

Yolcuların MSHGP EK-17'sinde listelenen yasaklı maddeleri güvenlik tahditli alanlara veya hava aracına sokmasına izin verilmez.

Yetkili otoritenin maddenin taşınabileceğine dair onay vermesi ve havayolu işletmesinin yolcu(lar) tarafından hava aracına binmeden önce yolcu ve taşıdığı madde/nesne hakkında bilgilendirilmiş olması kaydıyla muafiyet tanınabilir.

Mevcut emniyet kurallarına uyulmuş olması durumunda bu maddeler veya nesneler daha sonra hava aracında güvenli ve emniyetli koşullarda saklanır.

Yolcu dışındaki kişinin, güvenlik tahditli alanlarda havaalanı tesisleri veya uçakların operasyonları için gerekli bir görevi yürütmesi veya uçuş görevlerini yerine getirmesi amacıyla yasaklı maddeleri taşımaya, Havaalanı Mülki İdare Amirliği tarafından yetkilendirilmiş olması durumunda muafiyet getirilebilir.

MSHGP EK-17’inde yer alan kabin bagajında veya kişi üzerinde bulunması yasaklı maddeler, uçak altı bagajda taşınması yasaklı maddeler arasında sayılmış olan tehlikeli maddelerden olmaması koşulu ile uçak altı bagajında taşınabilir; ancak yolcu veya mürettebatın uçak altı bagajı yoksa havayolu işletmesine hizmet veren yer hizmeti kuruluşu bu maddeleri uçak altında taşımak için gerekli prosedürleri yerine getirir.

Güvenlik personeli MSHGP EK-17’inde bulunmayan ancak endişe duydukları bir maddeye sahip herhangi bir yolcunun bir güvenlik tehditli alana ve hava aracına erişimini reddedebilir.

Havayolu işletmesi binış kaydını tamamlanmadan önce, yolcuların MSHGP EK-17’inde listelenen yasaklı maddelere dair bilgilendirilmiş olmasını sağlar.

Yolcuların MSHGP EK-17’inde sayılan maddeleri güvenlik tehditli alanlara ve hava aracına taşınmasına izin verilmez.

Yolcu dışındaki kişiler MSHGP EK-17’inde ilgili başlıkta belirtilen maddeleri taşıyamaz. Taşınan maddeler ile MSHGP EK-17’inde listelenen bir veya daha fazla maddeyi taşımaya yetkili kişinin eşleştirilmesine olanak sağlamak amacıyla kişi bir yetkilendirmeye sahip olmalı ve eşyaları taşıırken beraberinde yetki belgesini bulundurmalıdır. Yetkilendirme ya güvenlik tehditli alanlara giriş sağlayan kimlik kartında ya da ayrı yazılı bir bildirimde belirtilmelidir. Yetkilendirme yasaklı maddeyi ya kategori olarak ya da özel olarak belirtmelidir. Eğer yetkilendirme kimlik kartında belirtilmişse bu yetkilendirme sadece hizmete özel seviyesinde tannabilir olmalıdır.

Güvenlik kontrol noktasında hangi yolcu dışındaki kişinin hangi yasaklı madde veya maddeleri taşımaya yetkili olduğunu kategori veya özel olarak belirten bir sistem olmalıdır.

Eşleştirme işlemi kişinin güvenlik tehditli alanlara veya uçak kabinine girmeden veya yasaklı madde gözetim ve denetimi gerçekleştiren kişilerce kontrol edilmeden önce yerine getirilmelidir.

Havaalanının hava tarafında hizmet gereği bulunması gereken ve MSHGP EK-17’inde yer alan

yasaklı malzemelerle ilgili olarak ilgili kurum kuruluşlarca döküm kayıtları oluşturulmalı ve bu kayıtlar havaalanı güvenlik komisyonunda kabul edilmelidir. Havaalanı Eğitim, Araştırma ve Denetleme Birimi tarafından bu konuda denetleme yapılır.

Hava tarafında bulunacak yasaklı maddelere alakalı yetkisiz kişilerin erişimini engellemek üzere gerekli önlemleri almak ilgili kurum kuruluş ve bu maddeleri kullanan yolcu dışındaki kişilerin sorumluluğundadır.

Yasaklı maddelerin kayıp olması veya çalınması gibi durumlarda, ivedi olarak Havaalanı Mülki İdare Amirliğine bilgi verilir.

MSHGP EK-17’inde listelenen maddeler güvenli ve emniyetli koşullarda tutulmaları şartı ile güvenlik tehditli alanlarda depolanabilir. Ayrıca silahlar, yolcuların erişim sağlayamaması amacıyla kilitli ortamlarda saklanmalıdır.

Havaalanlarında, hava tarafında, ticari alanlarda hizmet veren işletmeler tarafından müşterilerine sağlanan çatal ve bıçak benzeri yasaklı malzemeler, insanı etkisizleştirici şekilde kesici delici özelliği olmaması ve hava aracında kullanılan benzer malzemeyle aynı standartta olması kaydıyla kullanılabilir.

Mutfak ve/veya diğer üretim ve işleme alanlarında kullanılan yasaklı maddeler yolcular tarafından erişiminin ve ediniminin engellenmesini sağlayacak önlemler alınması kaydıyla kullanılabilir. Bu tür malzemenin kayıtları tutulur ve EADB tarafından kontrol edilir.

6.8. Personelin Aranması

Güvenlik kontrol noktalarından geçişlerde, uçağa geçen havayolu mürettebatı, hava meydanı personeli ve yolcu olmayan görevliler, yolcuların tabi oldukları güvenlik kontrolünden geçtikten sonra alınırlar. Ancak, görevi gereği hava meydanında silah taşıyan güvenlik görevlileri görevli oldukları zaman dilimi içerisinde güvenlik komisyonu kararı ile bu kontrollere tabi olmadan kontrol noktalarından geçebilirler.

Her ne kadar personelin yolcular gibi aramaya tabi tutulacağı genel bir uygulama ise de yasaklarla ilgili bir takım uygulamalardan muaf oldukları da unutulmamalıdır. Örneğin MSHGP Ek-17’deki sıvı kısıtlamaları uygulamalarından muaf olmaları gibi.

Bölüm Özeti

Bu bölümde, havalimanlarında yolcu ve personelin aranması ile amaçlanan hususlar üzerine açıklamalarda bulunduk. Transit ve transfer yolcularının neden arandığı konusunu ve bağlı bulunan standartları açıkladık.

Kaynakça

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı (13. Baskı, 2021)

Ünite Soruları

Soru-1 :

I- İNAD yolcu

II- Deporte yolcu

III- Kural Dışı yolcu

IV- Mahkum yolcu

Yukarıdakilerden hangisi potansiyel tehlike arz eden kişiler ve yolculardandır?

(Çoktan Seçmeli)

(A) I-II-III

(B) I-II-IV

(C) II -III

(D) I-II-III-IV

Cevap-1 :

I-II-III-IV

Soru-2 :

Yolcu kontrolünün uluslararası yasal dayanağı hangi mevzuatta düzenlenmiştir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) ICAO Ek-17

(B) ECAC Doc.30

(C) ICAO Doc. 8973

(D) ICAO Ek-18

Cevap-2 :

ICAO Ek-17

Soru-3 :

Aşağıdakilerden hangisi yolcu aramasında kullanılan metotlarından değildir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Güvenlik Tarayıcıları

(B) X-ray Cihazı

(C) Patlayıcı İz Tespit Cihazı

(D) Yangın Dedektörü

Cevap-3 :

Soru-4 :

Hareket Yeteneği Kısıtlı Yolculara Uygulanacak Kontrol Prensipleri MSHGP’ nin hangi ekinde tanımlanmıştır?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Ek-21

(B) Ek-10

(C) Ek-9

(D) Ek-11

Cevap-4 :

Ek-11

Soru-5 :

MSHGP’ nin yolcu profillerini analiz etmeye yönelik hazırlanan “Davranış Tespiti İle İlgili Genel Prensipler” eki aşağıdakilerden hangisidir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Ek-11

(B) Ek-13

(C) Ek-12

(D) Ek-11

Cevap-5 :

Ek-13

Soru-6 :

MSHGP’ nin Kabinde Güvenlik Tahditli Alanlarda ve Uçak Altında Bulundurulması Yasak Olan Maddeler İle Yolcu/Yolcu Dışındaki Kişiler Tarafından Taşınmasına İzin Verilen Yasaklı/Tehlikeli Maddeler listesi ile ilgili eki aşağıdakilerden hangisidir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Ek-17

(B) Ek-19

(C) Ek-18

(D) Ek-16

Cevap-6 :

Ek-17

Soru-7 :

I- Uçuş kartı sahip yolcular

II- Görev tüm personel

III- Çocuklar

IV- Yaşlılar

Yukarıdaki kişilerden hangisi/hangileri havaalanlarında kapı detektöründen geçmek zorundadır?

(Çoktan Seçmeli)

(A) I

(B) I-II

(C) II-III

(D) I-II-III-IV

Cevap-7 :

I-II-III-IV

Soru-8 :

Geldiği hava aracı dışında başka bir hava aracı ile devamı olan yolcuya ne denir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) a) Transit Yolcu

(B) b) Transfer Yolcu

(C) Kuraldışı Yolcu

(D) Özellikli Yolcu

Cevap-8 :

a) Transit Yolcu

Soru-9 :

Geldiği hava aracı ile havaalanında bir müddet bekledikten sonra aynı hava aracı ile devamı olan yolcuya ne denir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Deporte Yolcu

(B) INAD Yolcu

(C) Transit Yolcu

(D) Transfer Yolcu

Cevap-9 :

Transfer Yolcu

Soru-10 :

Aşağıdakilerden hangisi potansiyel tehlike arz eden yolculara uygulanacak güvenlik tedbirlerinden değildir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Alkol Servisi yapılmaz
- (B) Koridor veya acil çıkış koltuklarına oturtulmazlar
- (C) Kendileri kabin bagajları ve uçak altı bagajları daha ayrıntılı taranır.
- (D) Tüm yolculardan sonra uçağa alınırlar.

Cevap-10 :

Tüm yolculardan sonra uçağa alınırlar.

7. ACİL DURUM PLANLAMASI VE KRİZ YÖNETİMİ

Giriş

Önceki bölümde havaalanlarında yolcuların ve yolcu dışındaki kişilerin (personellerin) ulusal ve uluslararası mevzuatlar çerçevesinde aranması konularını işledik. Bu bölümde havalimanlarında normal hizmetin akışı dışında gelişen acil durumu ve kriz yaratacak bir etki oluşması halinde yaşanan olaya müdahale yöntemlerini, olayın yönetimini, kontrol altına alınma süreçlerini, hazırlanacak plan ve olayların raporlanma prosedürleri değerlendirilmiştir.

7.1. Acil Durum Planı (ADP)[1]

Acil Durum, havaalanında, normal hizmet akışı dışında personel, araç, gereç ve malzeme kullanımı, takviyesi, ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği ve koordinasyonu gerektiren; güvenlik, kaza-kırım veya kurtarma ile ilgili her türlü durumdur.

Acil durum planı ise MSHGP gereği oluşturulması gereken muhtemel harekât tarzı planı kapsamına girmeyen her türlü acil duruma müdahale ederek sonuçlarını asgariye indirmek ve olaydan etkilenen insanların hayatlarını kurtarmak amacıyla, personel, araç-gereç ve teçhizatın kullanılması ve takviyesi konusunda ilgili kurum ve kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyonun sağlanmasına ilişkin hususların yer aldığı ve olağan dışı olayların sonuçlarından en az kayıp ve zararla atlatılabilmesi için yapılması gereken planı ifade etmektedir.

7.1.1. ADP' nin hazırlanması

ADP, havaalanı işletmecisi tarafından ICAO tarafından yayımlanan Doc. 9137 Kısım 1' in son şeklinde yer alan hususlar dikkate alınarak hazırlanır, mülki idare amiri tarafından imzalanır ve Genel Müdürlüğe onay için sunulur.

ADP, tek bir doküman şeklinde hazırlanır. Atıfta bulunulması şartıyla, ADP'ye ilave dokümanlar hazırlanabilir. İlave hazırlanan dokümanlar ADP'nin eki olarak kabul edilir. ADP ile ilgili bu Talimatta belirtilen tüm gereklilikler ilave dokümanlar için de sağlanır. Bilgisayar ortamında uygun bir program kullanılarak ve kolay revize edilebilecek bir formatta hazırlanır.

Yayın ve değişiklik tarihini içeren kayıt sayfaları da dâhil olmak üzere, ADP'de yer alması gereken tüm bilgilerin güncelliği sağlanır ve bu bilgiler kayıt altına alınır.

Yazılı şekilde basılan ADP, havaalanı mülki idare amiri tarafından elektronik imza ile imzalanır.

7.1.2. ADP'de yer alacak bilgiler

ADP'de yer alması gereken tüm bilgiler, Havaalanı Acil Durum Planı Talimatının Ek-1'inde belirtilen başlıkları kapsar. Ek-1'de belirtilen başlıkların ilgili havaalanında geçerli olmaması durumunda, havaalanı işletmecisi ADP'de bu başlıklara yer verir ancak geçersiz olma sebeplerini ilgili başlık altında belirtir.

7.1.3. Acil durum çeşitleri

Havaalanı işletmecisi, MSHGP'nin Ek-3'ünde yer alan muhtemel harekât tarzı planı kapsamına giren havacılık güvenliği ile ilgili durumlara ADP'de yer vermez.

Havaalanı işletmecisi, hazırlayacağı ADP'de aşağıdaki durum türlerine yer verir:

- Havaalanı içinde ve havaalanı merkezli 8 km çaplı alanda meydana gelen uçak kazaları,
- Doğal afetler,
- Uluslararası öneme haiz bulaşıcı hastalıkların meydana gelmesi,
- Ani gelişen büyük boyutlu tıbbi yardım ihtiyacı ve toplu zehirlenme gibi sağlık durumları,
- Kimyasal, biyolojik, radyoaktif ve nükleer maddelerin kasten veya kazaen yayılmasıyla oluşan, insan ve çevre için zararlı ve tehlikeli durumlar,
- Havaalanı içerisinde meydana gelen bina-tesis, donanım, araç ve uçak yangınları,
- Yangınlara sebebiyet verebilecek miktarda aprona yakıt dökülmesi,

- Hava aracı operasyonlarının ciddi derecede aksamasına yol açan ve hava araçlarının emniyetini olumsuz etkileyen meteorolojik durumlar.

Havaalanı işletmecisi, ikinci fıkrada belirtilen acil durum türlerinde görev alacak tüm kuruluşları, bu kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarını ICAO tarafından yayımlanan Doc. 9137 Kısım 7 Bölüm 2’de yer alan hususları da dikkate alarak hazırlayacağı ADP’de yer verir.

7.1.4. ADP’ye dâhil olan kuruluşlar

Havaalanı işletmecisi, havaalanının bulunduğu yerdeki yerel kuruluşların işbirliğini ve katılımını sağlamak amacıyla havaalanının coğrafi konumunu da dikkate alarak havaalanında hizmet veren aşağıdaki kuruluşlar ile yerel kuruluşları hazırlayacağı ADP’ye dâhil eder:

- a) AFAD birimleri,
- b) Akaryakıt kuruluşları,
- c) Askeri birimler,
- d) Gümrük Müdürlüğü,
- e) Hastaneler,
- f) Havaalanı işletmecisi,
- g) Havaalanı kurtarma ve yangınla mücadele birimi
- h) Havaalanı sağlık birimi,
- i) ğ) Hava aracı işletmecileri,
- j) Hava trafik hizmetleri birimi,
- k) Meteoroloji Müdürlüğü.
- l) Polis ve/veya güvenlik birimleri,
- m) Sahil güvenlik birimleri,
- n) Sağlık Bakanlığının ilgili birimleri,
- o) Terminal işletmecisi,
- p) Yer hizmetleri kuruluşları,
- q) Yerel itfaiye birimleri,

7.1.5. Acil durumlarda kuruluşların sorumlulukları ve rolleri

Havaalanı işletmecisi, acil durum çeşitlerinde görev alacak kuruluşları, bu kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarını ICAO tarafından yayımlanan Doc. 9137 Kısım 7 Bölüm 2’deki hususları dikkate alarak hazırlayacağı ADP’de yer verir. Havaalanı işletmecisi, acil durum çeşitlerinde görev alacak kuruluşlar ile gerekli hallerde protokol yapar.

7.1.6. Acil durum operasyon merkezi gereklilikleri

Havaalanı işletmecisi, işlettiği havaalanında acil durumlarda koordinasyonu sağlamak, hava aracı kazalarında/olaylarında hareketli komuta merkezini desteklemek ve krizi yönetmek amacıyla acil durum operasyon merkezini oluşturur.

Acil durum operasyon merkezinin özellikleri şunlardır:

- a) Sabit bir konuma sahip olmak,
- b) İşlevsel olarak sürekli hizmet verebilir şekilde hazır bulunmak,
- c) Mümkün olduğunca havaalanının hava tarafına hâkim konumda olmak,
- d) İlgili kuruluşlarla gerekli iletişimi sağlayacak sayıda ve nitelikte personel bulundurmak,

e) Kareli harita vb. her türlü donanımı bulundurmak,

Acil durum operasyon merkezinin başkanı mülki idare amiridir. Acil durumun niteliğine göre, 10 uncu maddede belirtilen ADP'ye dâhil kuruluşlardan gelen temsilciler acil durum sırasında bu merkezde hazır bulunur.

7.1.7. Hareketli komuta merkezi gereklilikleri

Havaalanı işletmecisi, eldeki imkânları doğru ve etkin şekilde kullanmak, acil durumu yerinde yönetmek, komuta, koordinasyon ve iletişim merkezi olarak hizmet etmek amacıyla işlettiği havaalanında acil durumlarda bir hareketli komuta merkezi oluşturur.

Hareketli komuta merkezinin özellikleri şunlardır:

- Hızla kurulabilen hareketli bir tesis olmak,
- Rüzgâra ve arazi koşullarına göre doğru bir şekilde konumlandırılacak özelliğe sahip
- İlgili kuruluşlarla iletişimi sağlayacak gerekli sayıda ve nitelikte personel ile kareli haritalar dâhil her türlü donanımı bulundurmak,
- Personelin sevk ve idaresini kolaylaştıracak gerekli koşulları taşımak,
- Gece koşullarında projektör vb. araçlar ile aydınlatmayı sağlamak,
- Merkez içinde görevli personelin temel gıda ihtiyaçlarını giderecek imkânlara sahip olmak,
- Üzerinde damalı bir bayrak, renkli trafik konisi ya da dönen bir ışık gibi yüksekte duran belirleyici bir işaret ile kolaylıkla fark edilebilir özellikte olmak.

Hareketli komuta merkezi, herhangi bir kaza/olay olması halinde olabildiğince hızlı şekilde, tercihen yangın kontrolü ve kurtarma faaliyetlerinin başlamasıyla aynı zamanda faaliyete geçer. Hareketli komuta merkezi ile koordineli çalışacak her kuruluş, müdahale etmeden önce hareketli komuta merkezinden bilgi alır.

Havaalanı işletmecisi, hareketli komuta merkezindeki tüm donanım ve cihazların sürekli çalışabilirliğini aylık dönemlerde kontrol eder.

7.1.8. Havaalanı acil durum tatbikat planı

Havaalanı işletmecisi, havaalanı acil durum tatbikat planını hazırlar ve hazırlayacağı ADP'de yer verir. Bu planda, ADP'ye dâhil kuruluşların personelinin müdahale şekillerine, farklı acil durum türleri için tatbikat prosedürlerine ve senaryolarına yer verir.

Havaalanı işletmecisi, Doc. 9137 Kısım 7 Bölüm 13'te yer alan gereklilikleri dikkate alarak her iki yılda en az bir kere geniş katılımlı, her yıl en az bir kere dar katılımlı ve yılda en az iki kere de masaüstü tatbikat yapılmasını sağlar.

Havaalanı işletmecisi, geniş katılımlı tatbikat için 3 ay öncesinden ADP'ye dâhil tüm kuruluşlar ile birlikte toplantı yapar ve tatbikat ile ilgili bilgilendirme sürecini başlatır.

Havaalanı işletmecisi, yapacağı tatbikatlar için farklı acil durum türlerini de dikkate alarak ADP'ye dâhil kuruluşların görüş ve talepleri doğrultusunda senaryolar hazırlar.

Havaalanı işletmecisi, Doc. 9137 Kısım 7 Bölüm 14'te yer alan hususlar kapsamında, her tatbikattan sonra risk faktörlerini, emniyet yönetimi vb. hususları da dikkate alarak "Tatbikat Analizi" adı altında bir rapor hazırlar ve tatbikatı değerlendirip kayıt altına alır. Tatbikat değerlendirmesinde tüm kuruluşlardan birer temsilci hazır bulunur.

7.2. Hava Araçlarının Korunması

Uçaklara yetkisiz kişilerin yaklaşmasına mani olmak için, hava meydanının durumu, alanda bulunan uçakların miktarı ve mevcut tehlike ile tehdit göz önünde tutularak, PAT sahasının etrafı geçişe engel olacak şekilde fiziki mânialarla kapatılır, geçişe ancak tespit edilen kapılardan kontrollü olarak izin verilir. PAT sahası etrafındaki fiziki mâniaalar devriye, sabit nöbetçi ve teknik sistemlerle kontrol altında tutulur, görüş kabiliyeti düşük olan yerler, uçuş emniyetini tehlikeye düşürmeyecek tarzda ışıklandırılır. PAT sahası sürekli kontrol altında tutularak, sahaya yetkisiz, uçağa görevsiz kişilerin yaklaşması önlenir. Hava taşına giren ve çıkan yolcu, bagaj ve kargo malzemeleri kontrol altında tutularak, birbirine karışması ve yetkisiz kişilerin bunlarla teması önlenir. Uçak park halinde bulunduğu sürece, hava yolu şirketince gözetimi sağlanıp, ikram malzemelerinin yüklenmesine, ikmal, bakım ve temizlik hizmetlerine nezaret edilir. Uçuş öncesi yolcu ve bagaj alınmadan, uçak içi ve gerekli yerler aranacak, şüpheli veya uçakta bulunmaması gereken bir madde ile karşılaşıldığında güvenlik birimlerine haber verilecektir. VIP uçaklarının korunması Hava Meydanı Şube Müdürlüğü'nce yapılır.

Genel maksatlı uçuş faaliyetleri için kullanılan uçaklar, PAT sahalarının belli bir bölümünde, ulusal havacılık faaliyetlerinden ayrılmış olarak kontrol altında tutulur. Ayrıca, bu tür uçuş faaliyetlerinde MSHGP'nin 12. Eki olan "Ulusal Havacılık Faaliyeti Dışında Kalan Genel

Havacılık Faaliyetleri ve Küçük Hava Meydanları ile İlgili Uygulama Prensipleri' ne göre gerekli tedbirler alınır.

Havayolu kuruluşlarının da uçakların korunması ile ilgili sorumlulukları vardır. Hava aracı içine herhangi bir patlayıcı madde veya silahın bırakılmasını veya gizlenmesini önlemek, Park halindeki uçaklara yetkisiz kişilerin girmesi önlemek, Temizlik ve ikram malzemelerinin yüklenmesi esnasında uçakta bir nezaretçi bulundurmak, Uçağın yolcu/bagaj/kargo alınmadan önce hava aracı güvenlik araması yapmak.

Hava aracı işleticisi tarafından bir hava aracının havaalanında nereye park edilmiş olduğuna bakılmaksızın hava aracının her bir dış kapısının yetkisiz erişime karşı korunuyor olması amacıyla:

Yetkisiz erişime teşebbüs eden veya yetkisiz erişim sağlamış kişilerin hemen tespit edilebilmesi veya

Kritik bölümde olan ve dış kapıları yerden erişilebilir olmayan hava araçlarının giriş yardımcılarının hava aracının her bir dış kapısından uzaklaştırılması ve girişlerin önlenmesi veya

Yetkisiz erişimin anında tespit edebilen elektronik sistem veya araçlara sahip olunması veya

Kapısı açık bir hava aracına doğrudan erişim sağlayan ve yavaşmış körüklere erişim sağlayan tüm kapılarda elektronik havaalanı giriş kart sisteminin bulundurulması ve sadece hava aracının korunması konusunda uygun eğitim almış kişilerin bu kapıları açmasına müsaade edilerek, kapıların kullanılması esnasında yetkisiz erişimin önlemediğinden emin olunması sağlanır ve

Hava aracının mümkün olduğu durumlarda, kamuya açık alanlar ve kara tarafı sınırından veya diğer kolayca aşılabilir bariyerlerin uzağına ve iyi aydınlatılmış alanlara park edilmelidir.

Kilitli veya yetkisiz girişe karşı korunan bir hangara park edilmiş bir hava aracı için yukarıda koruma tedbirleri uygulanmayabilir.

Kritik bölümler dışında bir alanda yer alan dış kapıları kapatılmış bir hava aracı;

Yerden erişilebilir olmayan hava araçlarının giriş yardımcıları uzaklaştırılarak veya

Mühürlenerek veya

Kilitlenerek veya

Gözetim altında tutularak korunur.

Yerden erişilebilir olmayan kapılar için erişim yardımcıları hava aracından erişim sağlanamayacak mesafeye çekilir.

Dış kapılar kilitlendiğinde sadece operasyonel yetkiye sahip kişiler bu kapıları açabilir.

Dış kapıların gözetimi elektronik sistemlerle uzaktan da sağlanabilir. Ancak her durumda gözetim hava aracına yetkisiz erişimin anında tespit edilmesini sağlamalıdır.

Dış kapılar mühürlendiğinde:

Mühürlerin kurcalandığı kolayca belli olmalı, her bir mühür numaralanmalı ve kontrol altında tutulur ve

Mühür numaraları kaydedilmeli ve istasyonda havayolu işletmesi tarafından 24 saat veya uçuş süresince, hangisi daha uzun ise, saklanılır ve

Hava aracına girilmeden önce, mühürler ve mühür numaraları kurcalama izlerine karşı kontrol edilir; kurcalama tespit edilmesi veya bundan şüphelenilmesi halinde hava aracının ilgili bölümleri hava aracına yolcu alımı ve yükleme öncesinde hava aracı güvenlik aramasına tabi tutulur.

Dış kapıları mühürlü bir hava aracı kritik bir bölüme alındığında yedinci fıkra da belirtilen bütün gereklilikler bu kritik bölümde de uygulanır.

7.2.1. Hava aracı Aranması

Hava aracı incelemesinde kullanılacak yöntem tüm yasaklı maddeleri tespit etmeyi makul düzeyde sağlayacak şekilde seçilmelidir.

Bir hava aracının güvenlik araması iç ve dış alanlarını kapsar. Bir hava aracı için ve dışının güvenlik araması, yasaklı maddelerin saklanabileceği alanların alet, anahtar, merdiven veya diğer yardımcıları kullanılmaksızın ve mühürlerin kırılmaksızın erişilebilir olduklarında aşağıdaki alanların incelenmesinden oluşur:

- Baş üstü dolapları,
- Mürettebat muhafaza alanları dâhil dolaplar ve muhafaza bölümleri,
- Tuvalet ve duş alma bölümleri dâhil olmak üzere yolcuların özel erişim hakkında sahip olduğu alanlar,

- Dolap, bar, depolama üniteleri, buzdolapları ve mutfak/galey alanlarındaki dolaplar,
- Koltuk cepleri ve yolcu yemek masası,
- Koltuk araları ve altları ve koltuk ile duvar arasındaki alanlar,
- Eğer gözetimsiz bırakılmışsa kokpit ve
- Can yeleği ceplerinin yüzde 5 ila 10'unu.

Hava aracı dışının güvenlik araması:

- Hava aracı servis panelleri ve bölmeleri,
- Mühürlü olmadığı sürece uçak altı kargo bölümü,
- Uçak altında kargo bölümünde bulunan nesne ve bölümler ve
- Yerden merdiven ya da farklı bir yardım olmadan erişilebilir olduklarında tekerlek yuvalarının incelenmesinden oluşur.

Transit uçuşlarda uçak altı bölmesi, yolcu bagaj eşleşmesi yapılmış bagajların ve kargonun bütünlüğünü sağlamak üzere yetkisiz erişime karşı ve uçak altı bölmesine yetkisiz nesnelerin yerleştirilmesini sağlamak üzere korunur. Güvenlik aramaları, bu konudaki eğitim almış olan havayolu işletmeleri personeli ve/veya hizmet satın alınan kuruluş personeline yapılır; bu güvenlik aramasının kaydı 24 saat veya uçuş süresinin daha uzun olduğu durumlarda uçuş süresince tutulur.

Giden bir hava aracının güvenlik araması hakkında aşağıdaki bilgileri kaydedilerek 24 saat, uçuş süresinin daha fazla olduğu durumlarda ise uçuş süresince hava aracının dışında saklanır. Kayıt aşağıdakileri bilgileri içerir:

Uçuş numarası,

Önceki uçuşun kalkış yeri.

Hava aracı güvenlik aramasının yapıldığı durumlarda yedinci fıkra da belirtilen kayıta ilave olarak:

Hava aracı güvenlik aramasının tamamlandığı tarih ve zaman ve Hava aracı güvenlik aramasının uygulanmasından sorumlu kişinin ismi ve imzası yer alır.

7.2.2. Uçağa alınacak ikram ve satış malzemelerine nezaret işlemleri

İkram malzemelerini satın aldıkları kuruluştan belirli bir güvenlik standardını talep etmek ve uçağa yüklenen ikram malzemelerinin güvenlik kontrolünü yapmak, ikram ürünlerinin imalat noktasında denetimlerini sağlamak, kutulanması ve paketlenmesine nezaret etmek, hava taşıtına götürülecek şekilde muhafaza kutularına konmasını sağlamak ve bunları mühürlemek, İmalat noktasından itibaren hava taşıtına kadar, nakliyesini sağlamak ve uçak personeline teslim etmek uçakta yapılacak satışa ait satış malzemelerini, uçağa alınmadan önce kontrol etmek.

7.2.3. Park halindeki uçağa nezaret işlemleri

Hava taşıtının hava meydanında, yerde bulunduğu süre içinde gözetilmesini sağlamak, riskli ve özel durumlarda uçak başında güvenlik görevlisi bulundurmak, uzun süreli kalışlarda kapılarını kilitli tutmak, uçak çevresine ve altına yetkisiz kişilerin yaklaşmasını önlemek park halindeki hava aracından yolcu merdivenleri ile kargo yükleme ve boşaltma araçlarını hava aracından uzaklaştırmak, park halinde çalışır vaziyette bulunan ve teknik bakımları yapılan uçaklara yetkisiz kişilerin giriş çıkışını önlemek amacıyla uçak başında görevli bulundurmakta uçak güvenliği ile ilgili alınacak olan tedbirlerden bazılarıdır.

7.3. Bomba İhbarı Durumunda İzlenecek Prosedürler

Yazılı tehditlerin posta yolu ile, kurye ile ya da şahsen elden iletildiği durumlarda, personel delilleri koruma konusunda eğitilmiş olmalıdır, notun ellenmesini asgariye indirmeli ve bilgiyi derhal analiz edilmesi amacıyla güvenliğe iletmelidir.

Şayet tehdit telefon yolu ile alındıysa, personel şunları yapma konusunda eğitilmiş olmalıdır.

- Sakinliğini korumak,
- Mümkün olduğunca sessiz bir şekilde bir iş arkadaşının dikkatini çekmeye çalışmak,
- Telefonda karşıdaki kişiyle aralarında geçen konuşmanın detaylarını kayıt altına almak (kontrol listesini kullanın),

- Bir ses kayıt cihazı kullanmak, ya da tehditte bulunan kişinin kullandığı kelimeleri aynen not etmek,
- Arayan kişiyi mümkün olabildiğince uzun bir süre hatta tutmaya çalışmak,
- Karşıdakine sorular sormak,
- Hattı açık tutmak, beklemeye almamak,
- Yerde kalmak; ve
- Güvenlik güçlerini bilgilendirmek.
- Daha fazla bilgi edinebilmek amacı ile, arayan kişiyi hatta tutmaya çalışın ve böylece yapılan aramanın takip edilmesini kolaylaştırmaya çalışın, personel arayan kişiye aşağıdakileri sormalıdır:
- **NE ZAMAN** – bomba ne zaman patlayacak?
- **NEREDE**– bomba nerede patlayacak?
- **NE**– bomba görünüm olarak neye benziyor?
- **NASIL** – bomba düzeneği nasıl çalışmakta? Onu harekete geçirecek olan şey nedir?
- **NEDEN**– bunu neden yapıyorsun? ; ve
- **KİM**– kimsin sen?

İhbarcıya Sorulacak Ek Sorular

- Nereden arıyorsunuz ?
- İsminiz ve telefon numaranız nedir ?
- Size neden inanayım ?
- Bu şekilde neyi başarmayı amaçlıyorsunuz?
- Bu hareketin davanıza yardımcı olacağına neden inanıyorsunuz ?
- Aileniz bu yaptığınız şeyi bilse ne hisseder?
- Birçok masum insanın söz konusu olduğunu biliyor musunuz?
- Size hiçbir zarar vermedilerse bunu neden yapıyorsunuz?
- Ne kazanmayı umuyorsunuz ?
- Neden bu uçağı seçtiniz?

Bomba tehdidini alan kişiye yardımcı olabilmek amacıyla, kurum mutlaka personelin yanında basit bir bomba tehdit formu (örneği verilmiştir) bulundurulmasını ve her an buna erişilebilir olmasını sağlamalıdır.

SESİNİN KARAKTERİ	TARZ	ARKA PLAN SESLERİ
Bağırarak	Hızlı	Gürültülü
Yumuşak	Yavaş	Sessiz
Yüksek sesli	Anlaşılır	Tren sesi
Ciddi	Anlaşılmaz	Müzik sesi
Tırmalayıcı	Kekeme	Sesler
Temiz	İyi telaffuzlu	Mutfak gürültüsü
Sarhoş	DAVRANIŞ	Uçak sesi
Genizden	Tehditkar	Hayvan sesleri
Boğuk	Sakin	Ofis makinesi sesleri
AKSAN	Sinirli	Genel makine sesleri
Yerel	Mantıklı	Trafik gürültüsü
Bölgesel	Mantıksız	Sosyal ortam
Yabancı	Tutarlı	
Hiçbiri	Tutarsız	
	Kasıtlı	
	Duygusal	
	Açık	
	İyi huylu	
	Tanıdık	

Bulunan nesnenin bomba olduğuna veya patlayıcı içerdiğine dair en ufak bir şüphenin olması durumunda can ve mal güvenliğine yönelik her türlü tedbir alınarak, hava meydanı emniyet birimi ile irtibata geçilerek, uzman personelin olay yerine gelmesi sağlanır.

- Diğer kişilerin yaklaşmasını önlemek için, bombanın çevresi güvenlik kordonuyla sınırlanır veya çevredeki malzemeler kullanılarak bir sınır oluşturulur.
- Cep telefonu gibi sinyal yayan elektronik cihazlar kullanılmaz.
- Güvenlik görevlileri gelene dek olay yerinde güvenli bir mesafede beklenir, yetkililere bilgi aktarımı yapılır.
- Bomba imha uzmanı gelinceye kadar çevreden bilgi toplayarak bilgileri bomba imha uzmanına aktarınız,
- Bomba imha uzmanının direktiflerine göre hareket ediniz,
- Şüpheli paketi sahibine açtırınız.

7.3.1. Bomba Tehdidi Durumunda İzlenecek Prosedürler

Olay yerine resmi ve sivil ekip sevk ederek, bombanın etki alanının veya patlama merkezi ve çevresinin boşaltılmasını sağlanır.

Bomba İmha Ekibinin bilgilendirilmesi ve olay yerine gönderilmesi sağlanmalıdır.

Bomba İmha Ekibinin olay yerine gelmesine kadar geçen süre içinde, hiçbir personelin veya vatandaşın bombanın etki sahasına girmesine veya yaklaşmasına müsaade edilmemelidir.

Patlamış ya da patlamamış bombalara müdahale veya inceleme işlemlerinde bulunacak bomba uzmanlarına, yöntem ve tekniklerinin uygulanması konusunda görev süresince herhangi bir yönlendirme veya baskı yapılmamalı, rahat çalışması sağlanmalı ve güvenlik gerekçesiyle vereceği direktifler derhal uygulanmalıdır.

Bombanın bulunduğu veya patlamanın olduğu bölgeden kişi veya kişiler güvenli bir şekilde ve derhal uzaklaştırılmalıdır.

Olay yerini durumuna veya Bomba Ekibinin taleplerine bağlı olarak, çevre yol ve güzergahlar trafiğe kesinlikle kapatılmalıdır.

Olay yerinde bombayı gören, bombanın yerleştirildiği yeri ya da patlamanın olduğu yeri veya en son durumunu bilen, olay yerini tanıyan ya da şüpheli paket ve bombaları olay yerine getiren, taşıyan, yerleştiren veya yanından uzaklaşan şüpheli kişi veya kişileri gören ya da yaptığı çalışmaları tarif edebilen, bütün görgü tanıklarının tespiti yapılarak, Bomba Uzmanlarının olay yerine geldiklerinde, yapacakları müdahale ile ilgili olarak ihtiyaç duyacakları bilgilerin elde edilmesi amacıyla, emniyetli bir mesafede hazır bulundurulmaları sağlanmalıdır.

Patlamanın olduğu veya ihbarın alındığı andan itibaren, çevrede şüpheli şahıs araması yapılmalı ve ayrıca bomba ekibi gelene kadar bölgede ikinci bir şüpheli paket olup olmadığı yönünde belirleyici kontroller yapılmalıdır.

Patlamanın büyüklüğüne ve olay yerinin önemine bağlı olarak meraklı halkın, basın mensuplarının veya ölen, yaralanan kişilerin yakınlarının ya da mal sahiplerinin yaklaştırılmaması ve gerekli güvenliği sağlanabilmesi için en az 100 m'lik alanda çevre emniyet kordonu alınmalıdır.

Bomba Uzmanlarının olay yerinde araçlarını park ederek oluşturacakları müdahale merkezinde, gerekli güvenlik tedbirlerinin alınması amacıyla resmi veya sivil görevliden oluşan en az iki personel görevlendirilmelidir. Söz konusu görevliler müdahale merkezi veya Bomba Ekip Otosu yakınına kesinlikle kişi veya kişilerin yaklaşmasını önleyici tedbirler almalıdır.

Patlamış ya da patlamamış bombalara müdahale veya inceleme işlemlerinde bulunacak bomba uzmanlarına, yöntem ve tekniklerinin uygulanması konusunda görev süresince herhangi bir yönlendirme veya baskı yapılmamalı, rahat çalışması sağlanmalı ve güvenlik gerekçesiyle vereceği direktifler derhal uygulanmalıdır.

7.3.2. Uçağa Yönelik Bomba Tehditlerine Müdahale

7.3.2.1. Yerde Bulunan Uçağa Yönelik Bomba Tehditleri

Bir uçakla ilgili bir bomba tehdidi ya da ikazı uçak hala yerde iken alındığında ve ikaz değerlendirildikten sonra, havalimanı işletmecileri havalimanı idareleri ile görüşerek:

Tüm yolcu ve mürettebat ile tüm kabin bagajını merdivenlerin veya setlerin kenarına boşaltmalıdır. Kaçış kapıları sadece çok acil durumlarda kullanılmalıdır;

Uçağı, tecritli park konumu gibi uzak bir yere çekmeli;

Tüm yolcuları ve kabin bagajlarını tecrit edip aramalı ve mürettebat mensupları, ambar bagajı, kargo ve hizmet malzemeleri kontrol edilip/aranıncaya, taranıp emniyetli oldukları tespit edilinceye kadar ayrı bir bölgede tutmalı;

Tüm ambar bagajını boşaltmalı ve yolculardan bagajlarını bulmalarını istemeli ve sonra da tüm bagajları tekrar yüklemekten önce aramalı veya kontrol etmeli;

Tüm kargoyu boşaltmalı, tekrar yüklemekten önce aramalı ya da kontrol etmeli;

Yiyecek malzemelerini boşaltıp kontrol etmeli;

Uçak aramalıdır.

7.3.2.2. Uçuş Esnasında Uçağa Yönelik Bomba Tehditleri Bomba tehdidi uçuş halindeki bir uçak ile ilgili olduğunda ve tehdit olumlu olarak değerlendirildikten sonra uçak işletmecisi, tehdit ve bomba aygıtı ve ne yapılacağı konusu ile ilgili bilgi vermek için doğrudan ya da hava trafik servisleri ünitesi kanalıyla kaptan pilot ile irtibat kurmalıdır.

Kaptan pilot söz konusu bilgileri aldıktan sonra, uçuşta mevcut ise mürettebat mensuplarının uçağı gizli ve yolcuların paniğe kapılmalarına sebebiyet vermeyecek şekilde aramasını istemelidir.

Bomba tehdit tayininin, uçakta bir bomba olma ihtimalinin olmadığını gösterdiği ancak uçak işletmecisinin ya da kaptan pilotun, örneğin su üzerinden uzun bir uçuştan önce, ihtiyatlı olmak istediği durumlarda, uçak emniyetli olarak iniş yapılabilecek bir hava meydanına saptırılmalıdır. Uçak indikten sonra, yukarıda yerde bulunan bir uçağa yönelik tehditler ile ilgili olarak açıklanan önlemler alınmalıdır.

Uçakta bir bomba olduğuna kanaat getirmesi için kaptan pilotun makul gerekçeleri varsa, özellikle fazla kalabalık alanlarda, yerde bulunan insanların uçaktaki bombanın patlaması durumunda maruz kalacakları potansiyel etkiler düşünülmelidir. Aşağıdaki kılavuz bilgilerde açıklanan önlem alınmalıdır:

- Acil durumun niteliği belirtilerek ATS birimine uçak acil durumu bildirilmeli ve uçak rotası, emniyetli olarak indirilebilecek en yakın sivil ya da askeri hava meydanına saptırılmalıdır. Belirlenen en yakın uygun hava alanı rotasında yoğun nüfusun olduğu yerleşim alanları olmamalıdır.

- Uçağın, yoğun nüfusun olduğu bir bölge üzerinden geçerek iniş yaklaşmasını yapmak zorunda olması durumunda, uçağın söz konusu hava meydanına inişine yürürlükteki acil durum prosedürlerine göre izin verilmelidir. Uçağın havadaki süresi, başka bir hava meydanına yönlendirilmesi için uzatılmamalıdır.

- Acil iniş yapılamıyorsa, ATS birimi ya da Devletin bomba imha uzmanları ile kara bağlantı hattı sağlayacak diğer bir yer istasyonu ile telsizden irtibat sağlanarak uzman yardımı alınması düşünülmelidir. Uçak ile ATS birimleri arasındaki telsiz haberleşmelerinin dinlenilmesi olasılığı dikkate alınmalıdır. Uçak telefon muhabere araçları ya da dijital cep telefonlarının kullanımı düşünülmelidir.

Kaptan pilot, yolcular arasında bomba imha (BD) ya da patlayıcı mühimmat imha (EOD) uzmanlığına sahip yolcu olup olmadığının gizli şekilde tetkik edilmesini de düşünebilir. Diğer yolcuların paniğe kapılmaları ihtimalinin azaltılması için sadece bu beceriler ile ilgili belirtilerden yararlanılmalıdır. Yolcuların bu şekilde becerilerinin olduğu yönündeki ifadelerine ihtiyatla yaklaşılmalı ve mümkünse bu tür yolcuların geçmiş, uçağın irtibat halinde olduğu ATS birimi veya yer istasyonu kanalıyla kontrol ettirilmelidir.

Yukarıdaki kılavuz bilgilere ilaveten, uçakta şüpheli bir patlayıcı aygıt bulunması durumunda kaptan pilot:

Şüpheli nesnenin hareket ettirilmemesi, şüpheli nesneye dokunulmaması ya da şüpheli nesnenin açılması;

Yolcuların mümkün olduğu kadar uzaklaştırılmaları, yolculardan emniyet kemerlerini takmalarının ve başlarını koltuk arkalıklarının altında tutmalarının istenmesini;

Portatif oksijen, alkol şişeleri ve ilk yardım çantalarının yerlerinden çıkarılmalarını ve yangın söndürücülerin hazırda bekletilmesi talimatını vermemelidir. Derhal iniş yapılabiliriyorsa, madde yerinde bırakılmalı, polieten ile örtülmeli ve sonra da yastık, battaniye, kaban ve diğer patlama emici maddelerle paketlenmelidir. Maddenin kendisi kuru tutulmalıdır (dolayısıyla polieten) ancak etrafındaki eşyalar, yangın riskini azaltmak için ıslak olmalıdır.

Derhal iniş yapılamıyorsa, kaptan pilot, yukarıda açıklandığı şekilde patlayıcı imha uzmanlarından uzman tavsiyesi almalı ve özellikle şüpheli madde konumu uçak açısından gerçek bir tehdit arz ediyorsa, şüpheli maddenin taşınmasını düşünmelidir. Uçak uçuş kılavuzları referansı, türe özgü en az riskli bomba konumunu tanımlamalıdır. Şüpheli madde bir kapıda ise, kapının ortasında kabin bagajı gibi sert, patlamayı zayıflatıcı malzemeden oluşan stabile bir platform oluşturularak şüpheli madde bu platform üzerine konulabilir.

Bir uçağa konulan bir patlayıcı aygıtın çekme durumunda tetiklenen bir mekanizmaya bağlanması ihtimali düşüktür. Yine de, şüpheli patlayıcı madde hareket edilecekse, aşağıdaki önlemler alınmalıdır:

Şüpheli madde açılmamalıdır; çekme ile tetikleme mekanizması olduğunu gösteren örneğin şüpheli maddeyi uçak yapısına bağlayan bir bağlantı olup olmadığının belirlenmesi için, şüpheli maddenin çekilebileceğinin temini için bir kontrol yapılmalı;

Şüpheli madde yavaşça çekilmeli ve bulunduğu yükseklikte tutulmalıdır;

Hazırlanan en az riskli bomba konumuna aynı yükseklikte konulmalı ve yukarıda açıklandığı şekilde paketlenmeli ve uçuş esnasında ya da hızın kesilmesi ya da iniş esnasında hareket etmesinin önlenmesi için uygun olarak sağlamlaştırılmalıdır.

Not 1.- Şüpheli maddedeki elektrik devrelerinin ayrılması ya da kesilmesini içeren hiç bir işlemin yapılması girişiminde bulunulmamalıdır

Not 2.- Genel kural olarak, şüpheli paket ya da eşya, uçuş halindeki bir uçaktan yan kapı, acil çıkış ya da ambar ağzından atılmamalıdır. Testler, böyle bir eylemin hava akışının şiddetli çarpma etkisine maruz kalacağını göstermektedir. Bu şiddetli çarpma da, yakıt deposu ya da motora(lar) yakın yerde patlamaya neden olabilir ve kontrolün kaybedilmesine uçağın imhasına neden olabilir.

7.3.3. Sahipsiz Maddeye Rastlandığında İzlenecek Prosedürler;

ICAO Doc. 8973 Güvenlik El Kitabında sahipsiz madde ile karşılaşılması halinde ne yapılması gereken işlemler şu şekilde anlatılmıştır.

Tüm personel, havalimanı terminalinde sahipsiz bırakılan veya terk edilen paket ve bagajların patlayıcı aygıt veya diğer tehlikeli madde içerebileceği konusunda bilinçlendirilmelidir. Bu durumdaki tüm paket veya çantalar, şüpheli olarak değerlendirilmeli ve araştırılmak ve gerekiyorsa emniyetli bir yere götürülüp imha edilmek üzere polis veya havalimanı güvenlik hizmetlerine bildirilmelidir.

Kamu tarafından kullanılan kayıp eşya tesisleri, alınan veya muhafaza edilen bir maddede patlama olması durumunda patlama etkisi minimum olacak şekilde yapılmalı ve içerde kimse olmadığında kilitlenebilmelidir. Depolanmadan önce tüm maddelerin eğitimli personelce el ile veya X-ışınları makinesi ile aranması sağlanmalıdır.

Doküman Annex X de ise hangi halde bagajların sahipsiz bagaj olarak değerlendirilmesi gerektiği, her sahibinin yanında olmaması durumunun sahipsiz olarak değerlendirilemeyeceği belirtilmektedir. Yine burada da sahipsiz bagajların bazı hallerde şüpheli paket olarak değerlendirilip ICAO Doküman 8973 Ek- 12 ye göre gerekli prosedürün uygulanacağı belirtilmektedir.

Herhangi bir maddenin şüpheli madde olarak değerlendirilmesi halinde uygulanacak prosedür kısaca şöyledir;

Bir arama sırasında şüpheli bir madde bulunduğunda şüpheli maddeli bulan kişi, personel emniyetinin ve faaliyetlerin asgari zarar görmesini temin için izlemesi gereken dört adım vardır. Personelin bu dört adımı yerel beklenmedik durum planlarına göre takip etmesi için eğitilmesi ile çoğu durumda olay asgari can kaybı ile emniyetli bir şekilde sonuçlandırılabilir. Söz konusu dört adım ve uygulama sırası şöyledir:

- Teyit
- Tahliye
- Kordona alma
- Kontrol

İşleminden sonra pakete uzman ekibin müdahalesidir.

7.3.4. Olayların Yönetimi / Aranacak Bölgeler

Havalimanlarında uygulanan temel güvenlik düzeyi önlemlerinin artırılması ile ilgili beklenmedik durum planlaması, tehdit seviyesi gerektiriyorsa ilave güvenlik kaynakları düzenlemelerini içermelidir. Bu düzenlemeler aşağıdakileri içermelidir:

Gerek havalimanında gerekse havalimanı dışında risk altında olduğu düşünülen tesislerde devriye gezmek üzere uygun ulaşım ve haberleşme donanımına sahip, ilave eğitimli güvenlik kuvvetlerinin temini;

Yolcuların, kabin ve ambar bagajı ve havalimanı personelinin aranması için kullanılan mevcut güvenlik sistemlerinin artırılması amacıyla ilave güvenlik donanımlarının kısa süreli ihbar il alınabilmesinin temini;

Havalimanı yerel alanında veya içinde bir güvenlik olayı durumunda derhal yardım sağlanması için yerel polis birimleri ve acil servislerle koordinasyon.

Havalimanı çevresi ile havalimanını dıştan çevreleyen alan üzerinde gözetim yapılması, havalimanının dışından uçak, havalimanı tesis ve binalarına yöneltilmek yer esaslı saldırılara karşı korunma için gerekli olabilir. Bu gözetim işlemi gerek yeterince donanımlı güvenlik personeline havalimanı çevresinde devriye gezilmesi ve gerekse kapalı devre televizyon sistemleri ile diğer taciz tespit aygıtlarının kullanımı vasıtasıyla önceden inşa edilmiş olacak gözetim direklerinden yürütülebilir. Ağaçlık alanlar, park yerleri ve bu gibi sabotajcılara kolaylıkla gizlenebilecek yer temin eden bölge ve alanlar ile uçakların iniş ve kalkış istikametleri üzerindeki alanlara özellikle dikkat edilmelidir.

Kamu yolları üzerinden geçen pist ve taksi yollarının kullanılan saldırı durumlarında uçak hassa bir nokta olabilir, ve bu noktalardan yapılacak bir saldırı riskini azaltmak için ilave fiziksel güvenlik önlemleri düşünülmelidir.

7.3.5. Acil Durum Çevre Çıkış Noktaları

Havalimanı çevre çitinde, “kaza kapıları” olarak da adlandırılan, havalimanı dışındaki uçak kazalarına acil servislerin süratle sevk edilmeleri için kullanılan acil çıkış kapıları sağlanmaktadır. Bu kapılar, çitin bütünlüğü ve standardını koruyacak şekilde yapılmalı ve kullanılmadığında kilitli tutulmalı, koruma görevlileri ile korunmalı veya sürekli gözetim altında tutulmalıdır. Kilit sistemlerine kırılabilir linklerin takılması, güvenliğe zarar vermeden acil çıkışlara olanak tanınması için uygun bir araçtır. Uzak çıkış noktalarına taciz tespit sistemlerinin takılmasına dikkat edilmelidir.

7.3.6. Hassas Noktalar

Hassas nokta, bir havalimanında bulunan ya da havalimanına bağlı olan ve hasar gördüğünde veya imha edildiğinde, havalimanının işlerliğine ciddi zarar verecek olan tesis anlamındadır. Dolayısıyla, kontrol kuleleri, muhabere tesisleri, telsiz seyrüsefer destekleri, güç trafoları, ana ve ikincil güç teminleri ve havalimanındaki ve havalimanının dışındaki yakıt tesisleri hassas noktalar olarak telakki edilmelidir. Bozulması halinde uçağa yanlış sinyal verebileceğinden, haberleşme ve telsiz seyrüsefer destekleri, yüksek güvenlik seviyesinde korunmalıdır.

Bu tesislerin fiziki güvenlik önlemleri ve taciz tespit sistemleri ile yeteri kadar korunmadığı durumlarda, bu tesisler ilgili bakım teknisyenleri veya güvenlik personeli tarafından sık sık kontrol edilmelidir. İçinde insan bulunan tesislerde sıkı giriş kontrol önlemleri uygulanmalı ve tesise girişte geçerli kimlik kartlarının gösterilmesi zorunlu koşulmalıdır.

7.4. Kriz Yönetimi

1. Havaalanı güvenlik unsurlarının tek elden, koordineli ve etkin bir şekilde sevk ve idaresini temin amacıyla, her havaalanında havaalanı mülki idare amirine bağlı olarak bir Kriz Merkezi oluşturulur. Ancak havacılık güvenliği konusu dışındaki krizlerde örneğin acil durum planında yer alan krizlerde Havaalanı Mülki İdare Amirliği tarafından kriz merkezi farklı bir yerde farklı üyelerle tanımlanabilir. Üyeler güvenlik komisyonu üyeleri olabileceği gibi acil duruma neden olan kriz paydaşlarından da oluşabilir.

2. Havaalanı güvenlik komisyonu üyeleri, kriz merkezinin üyeleridir.

3. Kriz merkez, krizi anındaki ihtiyaçlara cevap verecek ve havaalanının PAT sahalarını izole park alanını görecektir şekilde konuşlandırılır. PAT sahalarını ve izole park alanlarını görmeyen yerlerde ise bu yerlerin görüntülerinin kriz merkezinden takip edilmesini sağlayacak kameralarla donatılır.

4. Havaalanında görev yapan kurum ve kuruluşlar kriz süresince, kriz merkezinin talimatlarını eksiksiz uygular.

5. Kriz merkezinde, havaalanındaki faaliyetler, güvenlik kuvvetleri, güvenlik tedbirleri, yerleşim üniteleri ve acil durumlara ait krokiler bulundurulur. Ayrıca, uluslararası ve ulusal görüşmelere açık telefon faks, TV, internet varsa CCTV, CACS, vb. sistem monitörleri, fotokopi makinesi, vb. gibi ihtiyaç duyulacak her türlü cihaz havaalanı /terminal işletmecisi tarafından temin ve tesis edilir.

6. Havaalanı güvenliğini tehlikeye düşürecek bir haber alındığında, derhal Havaalanı Mülki İdare Amirliğine, Emniyet Şube Müdürlüğüne havaalanı çevre güvenliğinde görevli Jandarma Birlik Komutanlığına, havaalanı /terminal işletmecisi genel müdürüne/başmüdürüne, meydan müdürüne bildirilir. Haberin mahiyetine göre kriz masası oluşturularak, havaalanı güvenlik planlarına göre hareket edilir.

7. Herhangi bir hava aracının, yasadışı müdahale eylemine maruz kaldığı tespit edildiğinde, hava trafik kontrol ünitesi (ATC), olayı derhal rapor edecektir. Verilen raporda, uçaktan bildirildiği veya öğrenildiği kadariyle, uçağın milliyeti, çağrı adı, tipi, tanıtma şartları ve benzeri bilgiler bulunacaktır.

8. Ayrıca, olayı haber alan kuruluşlar olayla ilgili kuruluşları ve bağlı bulundukları bakanlıkları haberdar ederler.

9. Havaalanı Mülki İdare Amirliği tarafından durum haber alınır alınmaz, havaalanı kriz merkezi faaliyete geçirilerek acil durum planı, muhtemel harekât tarzı planı ve yasadışı müdahale eylemlerine karşı yapılacak işlemler yönergesi doğrultusunda çalışmalar yürütülür.

10. Yasadışı eylemin önemine göre, havaalanı kriz merkezi ile havaalanının güvenliğinden sorumlu olan kurum/kuruluş ve bakanlıklarda oluşturulan kriz merkezleri ve taşıyıcı kuruluş acil durum kontrol merkezi arasında düzenli bir şekilde bilgi akışını sağlamak, gizlilik derecesindeki bilgilere bilmesi gerekenlerin haricindeki kişilerin ulaşmasını engellemek amacıyla aşağıdaki işlemler yapılır:

- Havaalanı kriz merkezine gelen bilgiler doğrudan İçişleri ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlıkları bünyesinde oluşturulan kriz merkezlerine ulaştırılır. İçişleri Bakanlığı, gelen bilgileri Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile koordineli olarak değerlendirerek gerektiğinde Cumhurbaşkanlığına gönderir.
- Yasadışı eyleme maruz kalan ve havaalanımıza inen uçağın yolcu ve mürettebatının güvenliği ile ilgili tedbirlerin alınması sağlanır.
- Bakanlıklar düzeyindeki kriz merkezleri havaalanı kriz merkezi ile sürekli irtibat kurup gerekli koordinasyonu yaparak, yolcu ve mürettebatın kurtarılması için çalışmaları yapar.
- Yasadışı eylemin meydana gelmesinden bitimine kadar, yolcu ve mürettebatın can güvenliği ve yapılacak operasyonun başarıya ulaşması açısından, yolcuların isim listesi ile uçuş hakkındaki bilgiler basına açıklanmaz.
- Yasadışı eyleme maruz kalan uçağın yabancı bir ülkeye ait olması veya içerisinde yabancı uyruklu yolcu bulunması durumunda, uçağın tescilli olduğu ve işletmecisinin ait olduğu devlete, vatandaşları bulunan devletlere, vatandaşı yaralanan ve ölen devlete, müdahale eyleminin amacı vb. bilgiler ile yolcuların isimleri, İçişleri Bakanlığı Kriz Merkezi ile koordine edilerek, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından ilgili devlete bildirilmek üzere Dışişleri Bakanlığı'na gönderilir.
- Yasadışı eylem meydana gelmesi halinde yazılı ve görsel basına, havaalanı kriz merkezi Bakanlıklar kriz merkezlerinin bilgisi dâhilinde, Bakanlıkların kriz merkezleri ise birbirleriyle koordineli olarak bilgi verir. Basına verilen bilgiler yazılı mutabakat sağlanarak verilir. Bakanlıkların kriz merkezlerinin bilgisi haricinde basına bilgi verilmez.
- Yasadışı eylem meydana gelmesi halinde havaalanı kriz merkezinin bilgi aktaracağı Bakanlık kriz merkezlerinin telefon ve faks numaraları, tüm havalimanlarına bildirilir.

7.4.1. Bir tehdidin alınması

Yetkili otorite tehdit alması muhtemel kurum/kuruluşlara belirlenen prosedürlerin dağıtılmasını sağlamalıdır

7.4.2. Hava taşıyıcısının tehdit değerlendirme sınıflandırması

Tehditler üç kategoride değerlendirilmiştir:

YEŞİL Alarm (Zayıf tehdit): Değerlendirme sonucu inandırıcı bulunmayan tehdittir. Herhangi bir eylem gerektirmez.

SARI Alarm (Orta tehdit-Sadece yerde): İnandırıcı ve şüpheli tehdittir. Bu durumlar için koruyucu güvenlik önlemleri alınır.

KIRMIZI Alarm (Yüksek tehdit): Acil olarak koruyucu önlemleri gerektiren inandırıcı ve belirli bir tehdittir. Örneğin tahliye veya acil iniş gibi.

7.4.3. Tehdit değerlendirme metodolojisi

Hava taşıyıcısına gelen tehdit hava taşıyıcısı tarafından bir metodoloji kullanılarak değerlendirilir. Hava taşıyıcısı tehdit bilgisini alır almaz eğitimli değerlendirici şu işlemleri gerçekleştirmelidir:

- Eğer mümkünse tehdidin detaylarını açıklığa kavuşturmak için tehdidi alan kişi ile görüşülmelidir
- Kalkışa hazır veya taksi halindeki hava aracının operasyonunun kesintiye uğramasına neden olabilecek bir tehdit konusunda pilot bilgilendirilmelidir.
- Tehdit değerlendirme formu kullanılarak tehdit analizi gerçekleştirilmelidir.
- Tehdit değerlendirme formunda yer alan diyagramda gösterilen yönteme göre tehdidin sınıflandırılması gerekir. Uçuş esnasındaki hava aracına yönelik tehditler sadece KIRMIZI ve YEŞİL olarak değerlendirilmelidir.

7.4.4. Haberleşme

1) Uçuş esnasındaki veya taksi yapan hava aracına yapılan tehdide ait bilginin inanılır tehdit olarak değerlendirilmesi durumunda kaptan pilot bilgiyi ATC birimine iletmelidir. ATC birimi ile yapılan görüşmede konuyla ilgili bilgilerin anlatım biçimi net olmalı ve yanlış anlamayı önlemelidir. Kaptan pilot uygun durumda “Kokpit Güvenli” ifadesini kullanarak kokpitin güvenliği hakkında bilgi vermelidir.

2) Yeşil tehdit: Tehdit hava taşıyıcısı tarafından YEŞİL olarak değerlendirildiğinde kaptan pilot ve ATC birimi bilgilendirilmez.

3) Haberleşmenin kesilmesi durumundaki prosedürler: Yanlış radyo frekansına bağlı haberleşmenin kesilmesi durumunda hava aracının kontrolünü sağlamak için uygulanacak prosedürler ATM prosedürlerinde yer almalıdır.

7.4.5. Hava taşıyıcısının tehdide müdahalesi

Hava taşıyıcısı tehdidin müdahale gerektirmesi durumunda aşağıdakileri yapmakla sorumludur:

- a) Tehdit KIRMIZI olarak sınıflandırılmış ise acil durum planının başlatılması gerekir.
- b) Tehdit SARI olarak sınıflandırılmışsa uygulanacak güvenlik kontrolleri ve tehdide karşı alınacak belirlenen önlemlerin uygulanması gerekir.
- c) Tehdit YEŞİL olarak sınıflandırılmışsa, herhangi bir ilave önleme/tedbire gerek yoktur.

7.4.6. Kayıt ve raporlama

Hava taşıyıcıları adli işlemlerde kullanılmak üzere tehdit kayıtlarını tutar. Bu kayıtlar hava taşıyıcı firmaların muhtemel tehditleri nasıl değerlendirdiklerini ve bu değerlendirme yapılırken hangi metodların kullanıldığını içerir. Tehdit çağrısı (ihbar) alındıktan itibaren bu çağrı diğer ilgili makamlara iletilene kadar geçirilen her aşamanın kayıt altına alınması gerekmektedir. Bu durum ileride uygulanacak olan adli işlemler için delil teşkil edecek olan bilgilerin saklanması sağlamalıdır.

7.4.7. Yetkili otoriteye bildirim

Bir hava taşıyıcısı, KIRMIZI veya SARI olarak sınıflandırılan tehditler aldığında yetkili otoriteyi hemen bilgilendirmelidir. YEŞİL olarak değerlendirilen tehditler yetkili otoriteye 3 (üç) aylık periyotlarda bildirilmelidir.

7.4.8. Tehdit Değerlendiriciler

Tehdit içeren arama ve/veya mesajları alabilecek personelin bilgilendirilmesi sağlanmalıdır.

Her bir tehdit değerlendirici aşağıda belirtilen hususlarda eğitim almalıdır:

- a) Değişik tehdit türlerini birbirinden ayırt edebilme ve tanımlayabilme;
- b) Bilginin iletileceği tehdit rapor formunu düzgün bir şekilde doldurarak gerekli yerlere iletme;
- c) Bir tehdidi değerlendirmek için tüm prosedürü sakın, mantıklı ve sistematik bir şekilde takip etme;
- ç) Değerlendirmeyi kolaylaştırmak amacıyla yerel ve/veya yetkili otorite ile ortak hareket etme;
- d) Toplanan bilgiyi, mevcut ulusal tehdit seviye göstergelerini ve mevcut önlemleri dikkate alarak değerlendirme;
- e) Tehdidin sınıflandırılmasına dair ilgili otoritelere danışarak makul bir sonuca varma.

Kaptan pilot ile ilgili hususlar:

- a) Sorumlu kaptan pilotun genel yasal sorumluluğu ve yetkisine bağlı olmaksızın hava taşıyıcı firmalar operasyonel nedenlerle kaptan pilotların tehditleri değerlendirmesine izin verebilir veya sorumlu kaptan pilotlarının uçuş halindeki uçakta alınan tehditleri değerlendirme için yerdeki operasyon kadrosuna iletmesini isteyebilir.
- b) Hava taşıyıcıları eğer kaptan pilotlarını tehdit değerlendiricisi olarak tayin etmişler ise sorumlu kaptan pilotlarına önceden tehdit değerlendiricisi eğitimi aldırması olmalıdır.
- c) Hava taşıyıcı firmaları eğer sorumlu kaptan pilotlarını tehdit değerlendirici olarak tayin etmemişler ise bu halde; kaptan pilotun hava taşıyıcı firmanın tehdit değerlendiricisi ile temasa geçebilmesini sağlayacak düzenleme yapmalıdırlar.

7.4.9. Yasadışı eylemlere karşı müdahale

Yasadışı müdahaleye maruz kalmış hava araçları söz konusu olduğunda yapılacak işler MSHGP EK-6’da yer alan “Yasadışı Eylemlere Karşı Yapılacak İşlemler Yönergesi” nde belirlenmiştir.

7.5. Olay Raporlanması

7.5.1. Rapor Yazmanın Tanımı, Önemi ve Amacı

Rapor, herhangi bir iş veya olay sonucu yapılanların, elde edilen bilgi-belge, duyum ve düşüncelerin belirli bir düzen dâhilinde yazılı olarak bildirilmesidir.

Belirsiz, açıklanmaya muhtaç, gereksiz detay içeren ifade tarzlarından kaçınılmalıdır. Alınan notlarda kısaltma işaretlerini kullanmak zaman kazandırır. Herkesçe yaygın olarak bilinen kısaltmalar kullanılabilir. Rapor, verilen bir görevin yapılmasıyla ilgili olabileceği gibi, yine görev sırasında rastlanan, görülen, işitilen bir hususun ilgililere bildirilmesi amacıyla da yazılabilir. Aksi ispat edilene kadar bu bilgiler geçerlidir. Bir suçu ilgiliye bildirme, ihbar mahiyetinde olabileceği gibi, görevli tanık olarak da değerlendirilebilir.



Görevlilerin en sık kullandığı rapor çeşitleri; şikâyet, olay tespit, kaza, yaralama veya kayıp eşya, vukuat raporudur. Görevli, bir olayla ilgili aldığı tüm bilgileri en kısa zamanda kâğıda dökmelidir. Sonuç olarak eksiksiz bir rapor yazabilmek için mutlaka bir not defterine sahip olması veya bir vardiya defterinin olması ve belirli bir sistemde doldurulması gerekmektedir.

7.5.2. Rapor Yazarken Dikkat Edilecek Hususlar

Burada yazılan makam, görev veren makamdır. Raporlar objektif olarak yazılmalıdır. Okunaklı, açık, anlamlı ve düzgün yazılmalıdır. Olayın aşamaları kronolojik olarak sıralanır. Mağdur, şüpheli ve tanıkların kimlikleri belirtilmelidir. Olayın özeti, türü, yapılan görevin açıklanması raporda yer almalıdır. Bilgilerin, ne zaman, kimden, nasıl alındığı belirtilmelidir. Olayın tarihi ve yeri yazılmalıdır. Olay yerinin tarifi, mevki hakkında kesin ve detaylı bilgi yazılmalıdır. Rapor iki veya daha fazla görevli tarafından düzenlendiği zaman tutanak özelliği taşır. Raporun sonuç bölümünde, görevli, değerlendirmelerini yazmalıdır. Raporla ilgili yapılan araştırmanın tamamlandığı tarih ve saat ile düzenleyenin ismi yazılarak imza altına alınmalıdır.

Belirsiz ifadelerden kaçınılmalı

Açıklanmaya muhtaç ifadelere yer verilmemeli

Her ne şart altında olursa olsun objektif olunmalı

Okunaklı, açık ve anlamlı olmalı

Olayın aşamaları kronolojik olarak doğru sıralanmalı

Mağdur, şüpheli ve tanıkların kimlikleri belirtilmeli

Olay yerinin tarifi ve tam mevki net bir şekilde yazılmalı

Bilgilerin ne zaman, nasıl ve kimden alındığı açıkça yazılmalı

Sonuç bölümünde raporu tutan görevlinin kanaatleri yer almalı

Raporun gerektiğinde ihbar olarak kullanılabileceği unutulmamalı

Tüm raporlarda;

- Ne zaman oldu?

- Nerede oldu?

- Neden oldu?
- Nasıl oldu?
- Kim/ler karıştı?
- Durum nasıl fark edildi?
- Ne yapıldı? sorularının cevabı yer almalıdır.

Ne zaman ?	Nerede ?	Neden ?	Nasıl ?	Kim ?	Nasıl Fark edildi ?	Ne yapıldı ?
Rapor edilen olay / durum hangi saatte meydana geldi?	Rapor edilen olay / durum tam olarak nerede meydana geldi?	Rapor edilen olay / durumun oluşması na nedenolan etmenler nelerdir?	Rapor edilen olay / durum nasıl meydana geldi?	Rapor edilen olay / durumun oluşmasına sebebiyet veren, oluşum esnasında tanık olanlar veya durumu ihbar edenler kimlerdir?	Rapor edilen olay / durum bir ihbar üzerine mi yoksa kontroller esnasında mı fark edildi?	Rapor edilen olay / durumun devamında olumsuzlukların yaşanmaması veya durumun giderilmesi amacıyla neler yapıldı?

7.5.3. Rapor Türleri

- a)Sözlü Rapor: Önemli olaylar sözlü bildirimden sonra mutlaka yazıya dökülmelidir.
- b)Görsel Rapor: Görevlilerin birbirlerini görebildiği durumlarda, daha önce belirledikleri bir yöntemle anlaşmalarıdır. Bayrak, flama, el işaretleri, vücut dili kullanımı şeklinde olabilir. Birbirleri ile anlaşmaları bakımından gereklidir.
- c)Elektronik Rapor: Telefon, cep telefonu, faks veya telsiz kullanımı ile iletilen veya verilen raporlardır.
- d)Yazılı Rapor: En fazla kullanılan rapordur. Periyodik olarak hazırlanır.

Örnek;

- 1- Günlük görev raporları
- 2- Günlük olay defterinin tutulması,
- 3- Kişisel not defterinin tutulması,
- 4- İlgili formların tutulması,
- 5- Kaza ve olay raporlarının tanzim edilmesi,
- 6- Devriye sonuç raporu vb. raporlardır.

SON UYARI RAPORU 4 NÜSHA	YER OLAY RAPORU 4 NÜSHA	UÇUŞ OLAY RAPORU 5 NÜSHA	SHGM ÖZET RAPOR
• Uçuş Birimi • Kabin Hizmetleri Birimi • İstasyon Müdürü / Şefi • Yolcuya	• İstasyon Müdürlüğü / Şefliği • Yer İşletme Birimi • Yolcuya • Emniyet Görevlileri	• Uçuş Birimi • Kabin Hizmetleri Birimi • Yer İşletme Birimi • Yolcuya • Emniyet Görevlileri	• 3 aylık periyodlar halinde Sivil Havacılık Genel Müdürlüğüne uygun şekilde rapor sunulur

Bölüm Özeti

Bu bölümde ülkemiz havalimanlarında acil durum karşısında yapılacak işlemler işlemler, yetki ve sorumluluklar tanımlanmış, hava araçların korunması ve aranması konuları anlatılmış, bomba ihbarında ve tehdidi karşısında yapılacak işlemler ile alınacak önlemlere değinilerek, olayların raporlanması, krizlerin yönetilmesi konuları anlatılmıştır.

Kaynakça

ICAO Doc. 8973

Havaalanı Acil Durum Planı Hazırlanmasına İlişkin Talimat (Sht-Adp)

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı (13. Baskı. 2021)

[1] Ülkemiz havaalanlarında, havaalanı işletmecisi tarafından hazırlanan acil durum planları SHGM tarafından yayımlanan Havaalanı Acil Durum Planı Hazırlanmasına İlişkin Talimat (SHT-ADP) referans alınarak hazırlanır.

Ünite Soruları

Soru-1 :

Havaalanlarında Acil Durum Eylem Planı kim tarafından hazırlanır?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Eğitim araştırma Denetleme Birimi

(B) Havaalanı İşletmecisi

(C) Havayolu Şirketi

(D) Mülki İdare Amiri

Cevap-1 :

Havaalanı İşletmecisi

Soru-2 :

Aşağıdakilerden hangisi raporlama türlerinden değildir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Yazılı Rapor

(B) Sözlü Rapor

(C) Elektronik Rapor

(D) Olay Raporu

Cevap-2 :

Elektronik Rapor

Soru-3 :

Havalimanında, Kriz yönetim merkezinde en yetkili makam aşağıdakilerden hangisidir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Emniyet Şube Müdürü
(B) DHMİ Baş Müdürü
(C) Gümrük Muhafaza Müdürü
(D) Mülki İdare Amiri

Cevap-3 :

Mülki İdare Amiri

Soru-4 :

Anında müdahale ya da reaksiyon gerektiren, beklenmeyen ve ciddi olay ya da duruma ne denir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Kaza
(B) Kriz
(C) İlk Yardım
(D) Acil Durum

Cevap-4 :

Acil Durum

Soru-5 :

- I. Bu tür durumlarda öncelikle nesneye fiziki olarak müdahale edilmemeli ve kaptana bilgi verilmelidir.
II. Uçak yerde ise ve yolcu kabulü başlamamışsa 3. şahıslar uyarılır ve uçağı terk etmeleri istenir
III. Daha sonra uçak ekibi uçağı terk eder ve uçağı güvenlik güçlerinin kontrolüne bırakır.
IV. Uçak havada ise uçak irtifa kazanıyorsa düz uçuşa ve daha sonra alçalışa geçilir.

Uçakta Şüpheli/Kayıp Nesne Tespiti durumunda yapılması gerekenler nelerdir ?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) I-II-III
(B) II-III
(C) III-IV
(D) I-II-III-IV

Cevap-5 :

I-II-III-IV

Soru-6 :

- I.Belirsiz ifadelerden kaçınmak.
II.Okunaklı açık ve anlamlı olmalı

III.Açıklamaya muhtaç ifadelere yer verilmemeli

IV.Bilgiler doğru bir şekilde sıralanmalı

Raporlama yapılırken dikkat edilecek hususlar aşağıdakilerden hangisidir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) I-III

(B) II-IV

(C) III

(D) I-II-III-IV

Cevap-6 :

I-II-III-IV

Soru-7 :

“Hava Taşımalarında Bazı Suç ve Diğer Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme” aşağıdakilerden hangi şıkta doğru olarak verilmiştir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) Lahey 1971

(B) Montreal 1971

(C) Montreal 1988

(D) Tokyo 1963

Cevap-7 :

Tokyo 1963

Soru-8 :

I.Şüpheli paketi alarak emniyetli bir yere götürmek ve muhafaza etmek.

II. Kolluk kuvvetlerine haber vermek ve Şüpheli paket çevresinde insanları olay yerinden uzaklaştırıp gerekli çevre emniyetini almak.

III.Şüpheli paketi üst sıralı amirlere haber verip kontrol etmek.

IV.Şüpheli paketi imha etmek.

Şüpheli bir paket, poşet vs. olarak tespit edildiğinde ilk yapılması gereken nedir?

(Çoktan Seçmeli)

(A) I

(B) II

(C) III

(D) I-II-III-IV

Cevap-8 :

II

Soru-9 :

Havalimanlarında, alınan güvenlik önlemlerini test etmek, denetlemek, incelemek, araştırmak ve geliştirmek amacıyla kurulan birim hangisidir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Eğitim Araştırma ve Denetleme Birimi
- (B) DHM İşletme Müdürlüğü
- (C) Eğitim Araştırma Denetleme Uzmanlar Kurulu
- (D) Eğitim Araştırma ve Denetleme Kurulu

Cevap-9 :

Eğitim Araştırma ve Denetleme Birimi

Soru-10 :

Hava taşıyıcısına yönelik tehdit sınıflandırması kaç kategoride değerlendirilir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) 3
- (B) 1
- (C) 4
- (D) 2

Cevap-10 :

2

8. RİSK YÖNETİMİ VE SİBER GÜVENLİK

Giriş

ÖNCEKİ bölümde havacılık faaliyetleri sırasında ortaya çıkması muhtemel acil durumları ve bu acil durumlar karşısında alınacak tedbirleri, kurum ve kuruluşların sorumluluklarını, havalimanlarında kriz oluşması durumunda alınacak tedbirleri ve kriz durumunun yönetilmesi konularını işledik. Bu bölümde ise teknolojinin gelişmesiyle birlikte ortaya çıkan ve havacılık faaliyetlerinin güvenliğinde her geçen daha önemli hale gelen siber güvenliği ve ülkemiz havalimanlarında tehdit ve risklerin belirlenerek bir plan dahilinde değerlendirilme yöntemleri anlatılmıştır.

8.1. Siber Tehditler

Bilgi ve iletişim teknolojileri yaşantımızın ayrılmaz bir parçası haline gelmiş, tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de bu teknolojilerin kullanımı coğrafi, sosyal ve ekonomik açıdan yaygınlaşmıştır. İnternete bağlanmak, internet ortamında sunulan birçok hizmetten yararlanmak, cep telefonu ve diğer birçok akıllı cihazı kullanmak, ülkemizin her köşesinde, her yaşta ve ekonomik düzeydeki vatandaşımız için mümkün hale gelmiştir. Birçok vatandaşımız bireysel ve ekonomik faaliyetlerini internet ortamında yürütmektedir. Bu gelişmeler bilgi toplumu olma yolunda önemli kilometre taşları olarak değerlendirilmektedir. Bununla birlikte bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımının çeşitli siber tehditleri de beraberinde getirdiği ve bunun toplumda güvenlik kaygılarına yol açtığı da bir gerçektir.

Bilgi ve iletişim teknolojilerinin yaygın kullanımı ile siber ortam tehditlerinin niteliğinde ve niceliğinde muazzam gelişmeler yaşanmaktadır. Siber tehditler bireyleri, kurum ve kuruluşları hatta devletleri hedef almaktadır. Ülkeler siber güvenliklerini sağlamak amacıyla idari yapılanmalar gerçekleştirmekte, teknik önlemler almakta ve hukuki altyapılar hazırlamaktadır. Konunun önemi dikkate alınarak ülkemizde de “Ulusal Siber Güvenlik Çalışmalarının Yürütülmesi ve Koordinasyonuna İlişkin Karar” 20 Ekim 2012 tarihli Resmi Gazetede Bakanlar Kurulu Kararı olarak yayımlanmıştır. Bu önemli adımın ülkemizin siber güvenliğinin sağlanması konusunda idari, teknik ve hukuki yapıların oluşturulması süreçleri hız kazanmıştır. Bu Karar ile siber güvenliğe ilişkin program, rapor, usul, esas ve standartları onaylamak ve bunların uygulanmasını ve koordinasyonunu sağlamak amacıyla “Siber Güvenlik Kurulu” oluşturulmuştur. Kamu kurum ve kuruluşlarının, ulusal siber güvenliğin sağlanması amacıyla Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yayımlanan plan, program, usul, esas ve standartlara uyması esas alınmıştır. Bu bağlamda ilgili tüm kurum ve kuruluşların Siber Güvenlik Kurulu kararları çerçevesinde işbirliği ve eşgüdüm içerisinde çalışmalarına katılım ve katkı sağlaması, alınan kararları titizlikle uygulaması siber güvenlik çalışmalarının başarı ile sonuçlanması ve ulusal siber güvenliğimizin artırılması bakımından büyük önem arz etmektedir.

Havacılık işletmeleri, sivil havacılığa karşı siber tehdit yönetimi konusunda MSHGP EK-19’u kapsamında hareket eder.

Havaalanı Mülki İdare Amirliği ve havacılık işletmeleri sivil havacılığa dair siber tehditlere karşı alınan önlemler ile ilgili prosedürleri güvenlik programına/planına, kalite kontrol programına ve eğitim programına işler.

8.1.1. Kritik havacılık bilgi sistemlerinin koruması

Hava seyrüsefer sistemleri sağlayıcıları, havaalanı işletmecileri, havayolu işletmesi ve yetkili acenteler dahil tüm havacılık işletmeleri kritik havacılık bilgi sistemlerini korumak için gerekli tedbirleri alır.

8.1.2. Tehdit değerlendirme süreci

Havacılık işletmeleri, kritik havacılık bilgi sistemlerini tehdit değerlendirme süreçlerine dâhil etmelidir.

8.1.3. Ağ ayrımı

Havacılık işletmeleri kritik havacılık bilgi sistemleri için kullanılan ağların, halkın erişime açık olan ağlardan ayrılmasını sağlar. Bu kritik havacılık bilgi sistemlerinin diğer operasyonel sistemlere bağlanması gerektiğinde ise bu bağlantılar uygun olan ölçüde minimize edilmeli ve kısıtlanmalıdır. Ayrım mümkün değilse bağlantı ve erişimin her zaman izlenip kontrol edilmesi sağlanmalıdır. Ayrıca, hava aracındaki kritik havacılık bilgi sistemleri kamunun erişimine sahip olduğu ağlardan ayrılmalıdır.

8.1.4. Sorumluluk

Kritik havacılık bilgi sistemlerini güvene almak için, kuruluşlar, buralarda görevli personeli uygun şekilde seçerek, istihdam öncesi özgeçmiş araştırması yaparak işe almalı ve eğitimi almasını sağlamalıdır. Buralarda alınan güvenlik önlemleri mevcut güvenlik önlemleri ile koordineli ve tutarlı olmalıdır.

8.1.5. Tasarım itibarıyla güvenlik

Kuruluşlar, yeni kritik havacılık bilgi sistemlerinin tasarım, uygulama, operasyon ve kullanımında güvenlik önlemlerini dikkate almalıdır. Mevcut kritik havacılık bilgi sistemleri üzerinde değişiklikler yapılacağı zaman güvenlik önlemlerini göz önünde bulundurmalıdır.

8.1.6. Donanım ve yazılım için tedarik zinciri güvenliği

Kuruluşlar kritik havacılık bilgi sistemlerine donanım ve yazılım için makul tedarik zinciri kurar ve güvenlik önlemlerinin uygulanmasını sağlar. Bu gibi sistemler alınırken veya bakımları için anlaşma yapılırken tedarikçilerden güvenlik önlemleri hakkında bilgi talep etmeli ve aralarında güvenli bir sistem kurmalıdır.

8.1.7. Uzaktan erişim kontrolü

Kuruluşlar, kritik havacılık bilgi sistemlerine uzaktan erişimin önceden düzenlenerek güvenli koşullar altında gerçekleşmesini sağlamalıdır. Kuruluşlar, tedarik sonrasında tedarikçilerin bu sistemlere yetkisiz erişime sahip olmadığından emin olmalıdırlar.

8.1.8. Siber saldırı durumu kayıtları

Kuruluşlar, siber saldırı durumlarını kaydetmeli, değerlendirmeli ve tekrarını engellemek amacıyla önlem almalıdırlar. Siber saldırı olayları yetkili otoriteye bildirilir.

Giderek yaygınlaşan ve artan siber saldırılarda;

- Tehditlerin kaynağı; kişisel, suç işleme, terörist faaliyetler, devletsel hareketler vb. olabilir.
- Saldırıların sebepleri; kendini ispatlama, para, rahatsız etme, zarar verme, sonraki aktiviteler için bilgi alma, propaganda, terörist faaliyet vb. olabilir.
- Saldırıların özellikleri; Çok teknik bilgi gerektirmesi ve bazen, zaman, çok para, kalifiye adam ve takım çalışması da gerektirebilir.
- Etkileri; İşlev yitirme, veri kaybetme, konfigürasyon değişiklikleri vb. olabilir.
- Sonuçları; işletmenin sisteminin tamamının veya bir kısmının çökmesi, hava ve yer kazaları vb. olabilir.
- Siber tehdide maruz kalabilecek alanlar şunlardır.
- Hava trafik kontrol ATC-seyrüsefer cihazları ve tesisleri dahil.
- Havaaracı.
- Hava meydanı-Terminal.
- Güvenlik donanımları, ağa bağlı sensörler, kameralar, tarama cihazları vb.
- Haberleşme ve data iletişim alt yapısı ve bunların çalıştığı mekanlar.
- Havacılık faaliyetlerini tamamen/ kısmen durdurabilecek veya havacılık faaliyetlerinin emniyetini/güvenliğini tehlikeye düşürebilecek hava yer destek hizmetlerinin sunulduğu diğer yerler.

Siber tehdit için risk oluşturan unsurlar şunlardır; Uzaktan erişim(fiziksel olarak), yakından erişim(sistem başında), bölgesel erişim (sistemin olduğu ağda), doğrudan enerji silahları (sinyalleri veya bilişim cihazlarını bozma), frekans silahları (frekans bozma veya değiştirme), yazılımsal ve donanımsal tedariklerin zinciri ve personel.

(Hava meydanları, havayolları, hava trafik yönetimi birimleri ve diğer havacılıkla ilgili yetkilendirilmiş havacılık işletmeleri; kritik bilgi ve sistemlerini belirleyerek bunlara karşı olabilecek siber tehditlere/saldırıları karşı gerekli tedbirleri almaktan ve uygulamaktan sorumludur.

Havacılık işletmeleri, havacılık kritik bilgi sistemlerinin tasarım (fiziksel, yazılımsal ve sistem mimarisi olarak), uygulama, idame ve yok edilmesindeki güvenlik tedbirlerinden sorumludur. Ayrıca, bu konuda alınan tedbirler diğer havacılık güvenliği unsurları ile uyum içinde olmalıdır.

Havacılık kritik bilgi sistemine yapılacak saldırılarda, işleyişin devam etmesi için yedek planlar ve tedbirler işletici tarafından alınır.

Siber tehdit unsurları, risk analizlerinde ve güvenlik planlarında yer alır. Ayrıca havacılık kritik bilgi sistemlerinde yapılacak değişikliklerde güvenlik unsurları dikkate alınmalıdır.

Siber saldırılara karşı işletme tarafından denetim yapılmalı, yapılacak denetimler için senaryolar hazırlanarak sistem güvenilirliği test edilmelidir. Tehdit ve risk bilgisini, risk analiz kayıtları, planlamalar, sonuçlar ve alınacak tedbirler konusunda bir rapor hazırlanarak üst yönetime sunulmalıdır. Ayrıca yapılan testlerde sistem güvenliği puanlanarak objektif bir şekilde takip edilmelidir.

Siber saldırılardan korunmak ve siber tehditleri azaltmak için aşağıdaki unsurlar ve önlemler dikkate alınmalıdır;

- Havacılık kritik bilgi sistemi genel erişime kapalı olmalı ve sistemlere yetkisiz erişimlere engel olacak tedbirler alınmalıdır. Ayrıca sınırlı sayıda kişiye erişim yetkisi verilmelidir. Örneğin, WEB erişiminin olmaması, çıkış portlarının sınırlı tutulması, uzaktan erişimlerin sınırlı tutulması, bireysel kullanım olması/yetki hiyerarşisinin olması, kullanımda biyometrik gibi ek fiziksel önlemler alınması, şifre kullanımları gibi ek tedbirler alınabilir.

- Havacılık kritik bilgi sistemleri fiziki koruma altına alınmalıdır. Bu kapsamda, başta hizmet sağlayıcı (server) olmak üzere tüm donanım kontrollü alanlarda saklanmalı ve bu alanlar sürekli gözetim altında tutulmalı, uzak bir noktada ana sistemin çökmesi durumunda kullanılacak bir yedekleme sistemi kurulmalı, normal süreç dışında bir alarm durumu geliştiğinde, alarm durumlarını kayıt altına alan bir sistem mevcut olmalıdır

- Havacılık kritik bilgi sistemleri ayrı bir oluşum/ağ olarak düşünülmelidir. Ancak, diğer sistemlere bağlanacaksa bu bağlantılar minimum düzeyde tutularak, bağlantı hareketleri izlenmeli ve kontrol edilmelidir. Hava araçlarının bilişim sistemleri genel erişimden mutlaka ayrı olmalıdır.

- Bu sistemlerin ekipmanları özellikle sunucuları giriş/geçiş kontrollü bir yerde bulundurulmalıdır. Sistemlerde veri şifreleme, yetkisiz erişim tespit sistemleri, güvenlik duvarı virüs koruma programlarının bulundurulması ve sistemin kayıt (log) tutması sağlanmalıdır.

- Kablosuz iletişimden kaçınılmalı, bağlantı sayısı azaltılmalı, sistemlerde girişim olmamasına dikkat edilmeli ayrıca erişimi olan kişilerin sistemde kopyalama, kayıt etme, silme ve okuma gibi özellikleri kullanımı düzenlenmelidir.

- Uzaktan erişim olması durumunda bu erişim için önceden bildirimlerin yapılması sağlanarak bunlar kayıt altına alınır.

- Havacılık işletmeleri, havacılık kritik bilgi sistemlerinin donanımsal ve yazılımsal tedarikleri sağlayan tedarikçilerin makul güvenlik tedbirlerinin almalarını sağlar. Tedarikçilerin erişim yapan personel sayısında sınırlandırma yapılmalıdır. Ayrıca, gerekli hallerde bu personelin geçmiş kontrolü de yapılmalıdır.

- Havacılık kritik bilgi sistemlerine yapılan saldırıların kayıtları Havacılık işletmeleri tarafından tutulur ve bu konuda hazırlanan detaylı rapor üst yönetime ve SHGM'ye sunulur.

(Siber tehditler, MSHGKKP'de yer alan; inceleme, denetleme, test ve araştırma unsurlarının uygulamalarında yer alır. SHGM, siber tehdide karşı, işletmelerin havacılık kritik bilgi sistemlerinin testleri yapar/yaptırır. Ayrıca merkezi risk ve tehdit değerlendirmelerinde siber tehdit/saldırıları değerlendirmeye dahil edilir.

(İşletmeler, Bilgi Teknolojileri (IT) güvenliğinden sorumlu bir yetkili belirler. Bu yetkilinin adli sicil kontrolü yapılır.

İşletmeler, sistemlerinde görev yapacak personelin konusunda uzman olmasını sağlamalı ayrıca bu kişilere havacılık güvenliği ile siber tehdit konusunda eğitim sağlamalıdır.

- Kritik havacılık bilgi sistemleri örnekleri aşağıda belirtilmiştir. Ancak işletmeler belirleme yaparken bunlarla sınırlı kalmamalıdır:

- Geçiş kontrol ve alarm durumu izleme sistemleri,

- Kalkış kontrol sistemleri,

- Yolcu bagaj eşleştirme sistemleri,

- Bagaj tarama sistemleri,

- Kapı ve el detektörleri, x-ray cihazları ve EDS vb. ağa bağlı veya bağlı olmayan güvenlik ekipmanları,

- Yetkilendirilmiş kuruluşların veya yer/hava hizmeti veren tüm kuruluşların veri tabanları,

- Hava trafik yönetimi sistemleri (seyrüsefer ekipmanları vb.),

- Havayolu rezervasyon sistemleri,

- Yolcu ve seyahat dokümanları işlemlerinin yapıldığı sistemler.

8.2. Tehdit ve Risk Yönetimi

Sivil havacılık faaliyeti içerisinde yer alan yolculara, personele, uçaklara, tesislere ve ekipmanlara karşı yapılabilecek her türlü saldırı veya sabotajları veya bulunduğu ülke ya da havalimanının, bulunduğu il veya ilçe sınırları içerisinde meydana gelen yasadışı bir olay, tehdit ve/veya ihbar olaylarının olması durumuna karşılık tüm önleyici tertip ve tedbirleri almak veya aldurtmak, tehdidin durumuna göre risk değerlendirmesi yaparak alarm seviyesini belirlemek, tehdit ile ilgili alınması gereken önlemleri değerlendirerek seviyelerle derecelendirmek, havacılık güvenliği faaliyetleri sırasında oluşabilecek potansiyel tehlikelerin ve bunlara ilişkin riskleri belirlemek, böylelikle beklenen veya olası risklerin kontrol altına alınmasına ilişkin yöntem ve esasların sistematik bir şekilde tanımlanmasını sağlamak ve havacılık güvenlik yapılanmasının güçlendirmek amacıyla Risk ve Tehdit değerlendirme çalışması yapılır.

Güncel ulusal/uluslararası havacılık güvenlik durumu dikkate alınarak havalimanlarına ilişkin olarak bölgesindeki tehdit seviyesi incelenir. Mevcut güvenlik uygulamaları, organizasyonu ve havaalanının fiziksel durumu ile yaşanan değişiklikler dikkate alınarak havaalanlarında planlı olmayan güvenlik incelemeleri yapılır ve belirli tehdit altındaki uçuşlara ilişkin olarak, ilave güvenlik önlemlerinin uygulanması için diğer ülkelerden gelen talepler değerlendirilir.

Başka bir ülke tarafından bir hava taşıyıcısının tüm veya belirli uçuşları veya ilgili ülkenin tüm havayolu işletmelerinin uçuşlarının yapılan tehdit değerlendirmesine bağlı olarak yüksek riskli olarak sınıflandırılması durumunda ülkemizden uçuş yapılan havaalanlarında ilave güvenlik tedbirleri uygulanabilir. İlave güvenlik tedbirlerinin uygulanması MSHGP 11'inci maddenin ikinci fıkrası kapsamında değerlendirilir. Bu değerlendirmeye göre risk ve tehdit değerlendirmesinden sonra söz konusu uçuş ülke güvenliğini ilgilendiriyorsa ilave tedbirler ülkemiz tarafından alınır. Diğer durumlarda bu tedbirlerin alınması havayolu işletmesinin sorumluluğundadır.

Yerli veya yabancı bir havayolu işletmesinin belirli veya tüm uçuşlarında ilave güvenlik tedbirleri alınmasının talep edilmesi durumunda söz konusu ilave tedbirler yetkili otoritenin onayı sonrasında maliyetleri ilgili havayolu işletmesi tarafından karşılanarak alınabilir.

Artan tehdit altındaki uçuşlar için, gerekli olan ilave güvenlik önlemlerinin tespiti bu MSHGP EK-15'inde belirtilen ilkelere dayanmalıdır.

Ülkemiz havaalanlarında, ulusal risk değerlendirmesi kapsamında yabancı bir ülkeye/ülkeden ilk defa uçuş planlanması aşamasında ve düzenli uçuş yapılan ülkeler için belirli periyotlarla bahse konu ülkelerde alınan sivil havacılık güvenlik önlemlerinin incelenerek risk haritalarının oluşturulması çalışma talimatı MSHGP EK-28'inde belirtilen risk ve tehdit değerlendirme komisyonu tarafından yapılır.

8.2.1. Risk Tehdit Değerlendirme Birimi

Havalimanlarında risk değerlendirmesi havalimanı güvenlik komisyonları tarafından oluşturulan risk değerlendirme birimi tarafından yürütülür. Risk değerlendirme birimine ihtiyaç duyulması halinde il istihbarat birimleri temsilcileri de katılır.

Havalimanına yönelen her tehdit havalimanı güvenliği yapısına göre ayrı ayrı değerlendirilerek rapor hazırlanır. Raporda yer alan tehditler ile ilgili alınabilecek güvenlik tedbirleri konusunda tavsiyelerde bulunulur. Risk değerlendirme birimi sadece havalimanı bazındaki tehditlerle ilgili çalışma yapar. Ulusal düzeydeki tehditler ile ilgili bilgilendirme gerekmesi halinde yetkili otorite tarafından yapılır.

Risk değerlendirme birimi her üç ayda bir toplanarak havalimanı risk değerlendirmesini yapar. Risk değerlendirmesi sonucunda hazırlanacak rapor havalimanı güvenlik komisyonunca onaylanır ve Eğitim, Araştırma ve Uzmanlar Denetleme Kurulu (EADUK) sekreteryasına gönderilir. Havalimanı güvenlik planlarında risk yönetimi ayrıntılı olarak işlenir.

8.2.2. Risk Değerlendirme Metodolojisi

Havacılık güvenliğine yönelmiş muhtemel tehdidin tanımlanması yapılır. Risk değerlendirmesi yaklaşımında tehdidi oluşturan bileşenler olasılık ve etki olarak belirlenmiştir. Muhtemel her tehdit bir senaryo dâhilinde tanımlanır.

Tanımlanan tehdidin meydana gelme olasılığı belirlenir. Tehdidin olasılık seviyesi geçmiş tecrübeler, konu hakkında elde edilen istihbarata veya diğer bilgilere göre tahmin edilmeye çalışılır. tehdidin çok yüksek olasılıkla meydana gelmesi bekleniyorsa 5 puan, ve çok düşük olasılıkla meydana gelmesi beklentisi için 1 puan atanır. Diğer olasılık değerleri için ise 1 ve 5 arasındaki rakamlar uygulanır.

Tehdidin gerçekleşmesi halinde yaratacağı etki değerlendirilir. Etki değeri hesaplanırken olayın meydana gelmesi halinde yaşanacak maddi/manevi kayıplar dikkate alınır. Olayın vuku bulması halinde meydana gelecek etki için 1 ve 5 arasında rakamlardan uygun olanı seçilerek bir seviye atanır. Bu atama işlemi yapılırken risk değerlendirme birimi uzmanlarının değerlendirmeleri dikkate alınır. Tehdit bir bütün olarak derecelendirilir güvenlik uygulamaları bu süreç dikkate alınarak belirlenmelidir.

(Tehdit hesaplanırken (olasılık x etki = tehdit) formülü kullanılır. Tehdit seviyesi bulunduktan sonra tehdit değerlendirme matrisi yardımıyla tehdit seviyesine ulaşılır.

Tedbir durumu belirlenir. Riskli alan üzerinde uyguladığımız politikalar tedbir durumunu belirler. Eğer riskli alanda yeterli düzeyde tedbir alınmış ise tehdidin varlığı problem yaratmayacaktır. Sistem kendini koruyacaktır. Bu surette risk düşük çıkacaktır. Bu bakımdan riskli alanda yeterli tedbirlerin varlığı durumunu 0,25 katsayısı ile ifade edilir. Buna mukabil riskli alandaki tedbirlerin yetersiz kalması durumu ise 1,00 katsayısı ile ifade edilir. Bu iki uç durum arasında kalan diğer durumlarda ise 0,50 ya da 0,75 katsayılarından uygun olanı kullanılarak

değerlendirme yapılır. Sonuç olarak, (Tehdit X Uygulanan Tedbir Katsayısı=Kalıntı Risk) formülü ile kalıntı risk hesaplanır. Risk hiçbir zaman sıfır olamayacağı için kalıntı risk değeri dikkate alınır. Kalıntı risk değeri bulunduğundan sonra Lahika-8’de yer alan kalıntı risk yorumlama tablosu yardımıyla risk değerlendirmesi sonucu uygulanacak olan alarm durumu belirlenir.

Risk planlamanın amacı riski ortadan kaldırmak ya da en aza indirmektir. Risk yönetiminin planlaması riskin mümkün olduğunca ortadan kaldırılması, riskin zararsız hale getirilmesi, alternatif çözümler geliştirilebilmesidir. Kuruluşlar alternatif risk yönetimi metotlarını kullanabilirler.

Risk azaltma faaliyetlerinde görev alacak personel belirlenir. risk azaltma faaliyetlerinde sorumlu olanların açık ve net bir şekilde belirlenmesi gerekmektedir.

Tespit edilen risklerin tahammül edilebilir seviyeye indirilinceye kadar sürekli takip edilmesi gerekmektedir. Tahammül edilebilir seviyeye indirilen riskler ise ihtimal ve şiddetlerinin artmaması için alınmış olan önlemlerin sürekliliği takip edilmelidir.

Risk yönetimi süreçleri her aşaması kayıt altına alınmalıdır. Risk yönetimi ile ilgili kayıtlar 5 (Beş) yıl süre ile saklanmalıdır. Kayıtlar dijital ortamda da saklanabilir.

Risk değerlendirmesi yaklaşımı bir bütün olarak değerlendirilmelidir. Risk değerlendirme işlemi yapılmadan önce geçmiş risk değerlendirme raporları gözden geçirilmelidir.

Risk yönetimi yaklaşımı bir değer üretmelidir. Operasyonel faaliyetleri destekleyen bir mahiyette yapılmalıdır. Karar alma mekanizmalarında kullanılabilir olmalıdır. Belirsizliği kesin bir şekilde tarif etmelidir. Ayarlanabilir, değişime açık, dinamik yapıda olmalıdır. İnsan faktörü dikkate alınmalıdır. Risk yönetimi süreçleri şeffaf ve kapsayıcı olmalıdır. Yeni gelişmelere adapte edilmelidir.

Havalimanı güvenlik tedbirleri tehdidin derecesi ile orantılı olmalıdır. İlave güvenlik tedbirleri tehdit derecesi yükselmesi durumunda vakit kaybetmeden uygulanmalıdır. Yetkili otorite tarafından ülke genelinde gelişen genel değerlendirmeler ya da belirli bir havalimanını ilgilendiren gelişmeleri mülki idare amirliklerine bilgi olarak sağlanır. Bu bilgiler istihbarat birimlerince hazırlanmış olmalıdır.

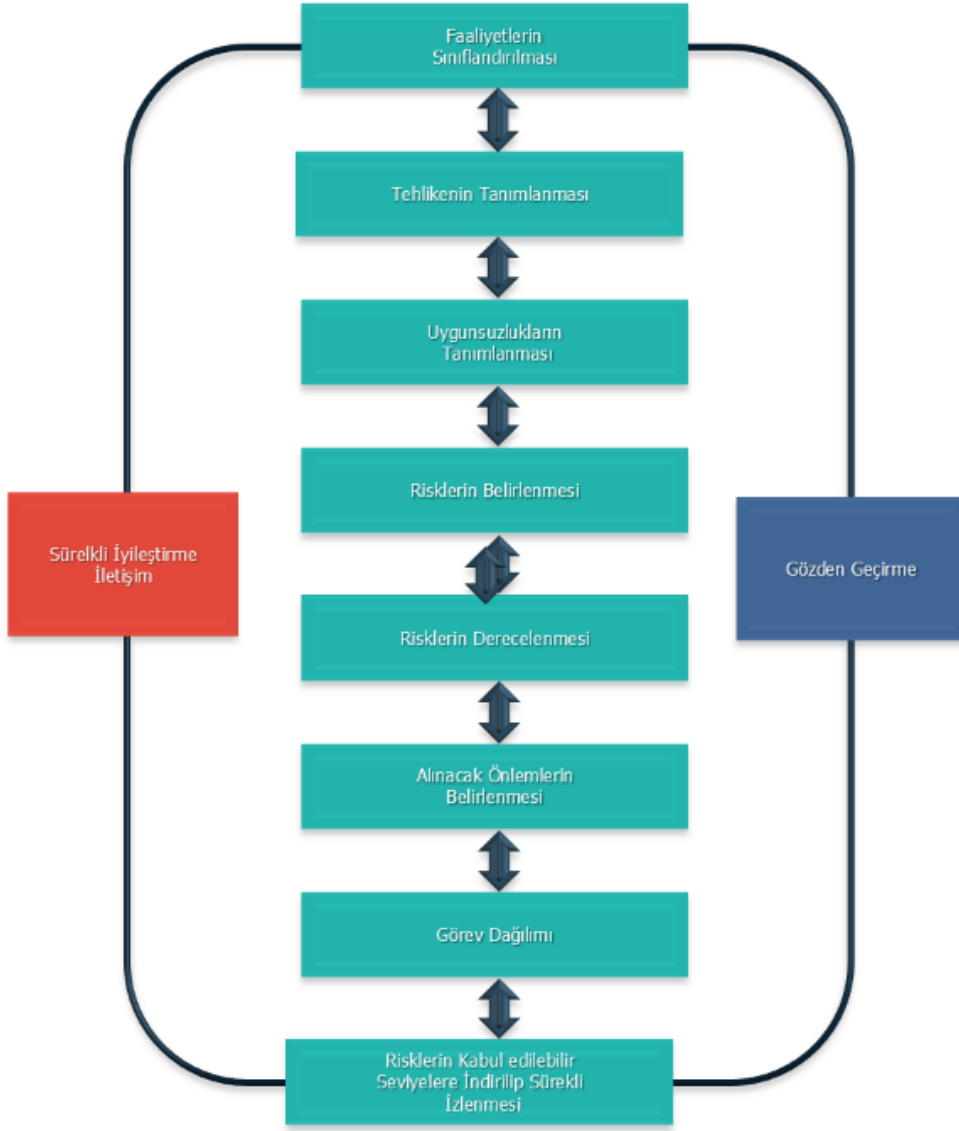
(Önleyici güvenlik tedbirlerinin etkili bir şekilde uygulanabilmesi için tehdit seviyesi bölgesel, ulusal ve uluslararası gelişmeler ışığında sürekli olarak gözden geçirilmelidir.

Güvenlik tedbirleri ve prosedürleri esnek, yeni durumlara adapte edilebilir ve tehdit değerlendirmesi ile uyumlu olmalıdır.

Yetkili otorite gerekmesi halinde istihbarat kaynaklı bilgi paylaşımı sağlayarak yerel otoritelerin sağlıklı bir risk değerlendirmesi sürecine katkı sağlayacaktır.

(Bariz bir tehdidin varlığı mevcutsa tehdidin doğasına uygun önleyici tedbirler derhal uygulanmalıdır.

Havalimanı tasarım, inşaa ya da kullanıma açılma aşamasında iken havalimanı risk değerlendirmesi yapılarak kullanım ile ortaya çıkabilecek muhtemel zafiyetler en aza indirilmelidir.



8.3. Güvenlik Alarm Durumları

Güvenlik Alarm Durumları Terör, saldırı veya sabotaj tehlikesi söz konusu olduğunda yahut risk değerlendirmesi sonucunda uygulanır.

Güvenlik ile sorumlu personel; havalimanı girişlerine konacak olan Güvenlik Tehdit Seviyesi Durum Tablosuna bakıp içinde bulunulan zaman devresindeki güvenlik seviyesine göre tedbirler alınır.

(Güvenlik Alarm Durumları risk seviyesine göre tespit edilmiştir. Güvenlik alarm durumu renk kodları risk değerlendirmesi sonucunda tayin edilen tehdit seviyesine göre, güvenlik önlemlerinin artırılıp, azaltılmasında rehber olacaktır.

Güvenlik Alarm Durumu tedbirleri, teröristlerin genellikle uyguladığı silahlı ve bombalı, pusu ve tuzak cinsi eylem türlerine, birim ve personelin bulunduğu bölge, yerleşme durumu, arazi, iklim ve meteorolojik koşullara göre değişebileceği gibi, meydanın imkân ve kabiliyetine göre de değişebilir.

Güvenlik Alarm Durumları, tedbirleri ihtiva ettiğinden, belirtilen durumlarda bir bütün olarak ilan edilebileceği gibi, bildirilen durumun içindeki tedbirlerden bir kısmı da ilan edilebilir.

Güvenlik Alarm Durumunun her hangi bir bölgede uygulanması halinde, diğer bölgelerde, derhal durum/tehdit değerlendirmesi yapacak ve gerekli görülürse Güvenlik Alarm Durumuna geçilecektir. Gerekli tedbirlerin alınması maksadıyla, ilgili makamlarla da gerekli koordine sağlanır.

Bu Planda yer alan Güvenlik Alarm Durumuna ilişkin tedbirler, genel mahiyettedir ve uygulanacak tedbirlerin ana hatlarını belirtmektedir. Havalimanı Güvenlik Alarm Durumu Planları, Güvenlik Komisyonu tarafından hazırlanır ve Havalimanı Mülki İdare Amiri tarafından onaylanıp yürürlüğe girer.

Güvenlik Alarm Durumlarından herhangi birinin iptali, yürürlükte bulunan diğer alarm durumlarını etkilemez.

Güvenlik Alarm durumlarından herhangi birinin uygulanması durumunda bir üst güvenlik alarm durumunun uygulanma ihtimalinin ortaya çıkması yahut yapılan risk değerlendirme çalışması neticesinde bir üst risk seviyesi tespit edilmesi halinde alınan tedbirlerle birlikte bir üst güvenlik alarm durumuna geçilir.

BEYAZ Güvenlik Alarm Durumu, normal ya da tehlike geçti anlamındadır. Diğer alarm durumlarının ilanı gerektiren haller ortadan kalktığında beyaz güvenlik alarm durumuna geçilir.

SARI Güvenlik Alarm Durumu, özelliği ve derecesi önceden tahmin edilemeyen, olası bir terör ve sabotaj faaliyetinin genel bir uyarısı niteliğindeki güvenlik alarm durumudur. SARI Güvenlik Alarm Durumunda, plan doğrultusunda alınan tedbirler uzun süre uygulanabilir tedbirler olmalıdır. Bu alarm durumunda belirli bir birime karşı, doğrudan terörist faaliyeti olacağına dair emare bulunmamaktadır. Personel ve tesislere yönelik genel bir tehdidin arttığı zamanlarda uygulanır. Bu güvenlik alarm durumu, özelliği ve derecesi önceden tahmin edilemeyen ve koşulların bir üst güvenlik alarm durumu tedbirlerinin tam uygulanmasını gerektirmediği, ancak Havalimanlarına karşı olası terörist ya da sabotaj faaliyeti genel tehdidi olduğunda uygulanır. Tehdidi caydırmak veya daha üst güvenlik seviyelerinde kesin önlemler almak için gerekli olan seviyedir. Havalimanının bulunduğu bölgede, il merkezinde veya komşu illerde muhtemel bir terörist faaliyeti veya tehdidi bulunduğu, bu tehdidin havalimanına etkisi konusunda önceden bir tahmin yapılamadığı durumlarda, SARI Güvenlik Alarm Durumu tedbirlerine başvurulur.

TURUNCU Güvenlik Alarm Durumu, havalimanı dışında herhangi bir bölgede, bir olay meydana geldiğinde ya da terör veya sabotaj eylemlerinin yakın zamanda meydana gelmesinin muhtemel olduğuna dair istihbarat alındığında uygulanan güvenlik alarm durumudur. TURUNCU Güvenlik Alarm Durumu'nda alınan tedbirler, uzun süre uygulamada kaldığında, Havalimanı faaliyetlerini olumsuz yönde etkileyeceğinden, mümkünse uzun süre yürürlükte kalmamalıdır.

KIRMIZI Güvenlik Alarm Durumu, sivil havacılık güvenliğine yönelik bir terörist saldırısı ya da sabotaj faaliyetinin meydana geldiği bölgede veya belirli bir mevki ya da havalimanına karşı terörist eylemin olacağına dair kuvvetli verilere dayanan istihbarat alındığında uygulanan güvenlik alarm durumudur. KIRMIZI Güvenlik Alarm Durumunun yürürlüğe konması; olayın meydana geldiğini, yüksek seviyede tehdidi, olağanüstü durumu veya çok yakında yasadışı eylem olabileceğini ifade eder. Sadece tehdidin söz konusu olduğu zamanlarda kısa bir süre için uygulanacaktır. Mecburiyet olmadıkça, birimler 48 saatten fazla KIRMIZI Güvenlik Alarm Durumu seviyesinde tutulmayacaktır. KIRMIZI Güvenlik Alarm Durumu'nun iptali halinde, yürürlükte olan TURUNCU Güvenlik Alarm Durumu tedbirleri aksi emredilmedikçe yürürlükte kalacaktır.

Tehdit Türkiye çapında ise Güvenlik Alarm Durumları ilanı/iptali İçişleri Bakanlığı yetkisindedir. Tehdidin büyüklüğü ve etkilediği bölgeye göre Güvenlik Alarm Durumları, gerektiğinde ilgili Valilik veya Havalimanı Mülki İdare Amirî Başkanlığı'ndaki Havalimanı Güvenlik Komisyonu tarafından ilan/iptal edilir. Zamanın kısa ve birimlerin emniyetinin söz konusu olması halinde ise bu yetki Havalimanı Mülki İdare Amirî'nce re'sen kullanılabilir. Bu yetki re'sen kullanılmasına müteakip mümkün olan en kısa zamanda havalimanı güvenlik komisyonu nezdinde değerlendirilir. Gerekli görüldüğü takdirde iptal edilir ya da bir üst veya bir alt seviyeye geçilebilir.

Uygulanmakta olan alarm seviyesinden normale dönüş veya bir başka alarm seviyesine geçiş, kararı alan birimce veya İçişleri Bakanlığı'na yapılır. Mülki İdare Amirî'nce ilan etme yetkisinin re'sen kullanılması durumunda ise iptal ya da bir başka seviyeye geçiş kendisinin başkanlığındaki güvenlik komisyonu nezdinde olur.

8.3.1. BEYAZ Güvenlik Alarm Durumunda Alınacak Önlemler

Normal zamanlarda beyaz güvenlik alarm durumu söz konusudur. Diğer alarm durumlarının ilanı gerektiren haller ortadan kalktığında da bu güvenlik alarm durumuna geçilir.

Beyaz Güvenlik Alarm Durumunda sivil havacılık güvenliği alanındaki ilgili mevzuatta belirtilen tedbirler uygulanır.

Standart uygulamanın haricinde (Şüpheli durumlar gibi) kişi, bagaj ve kargonun %10 - %20'si Rastgele Tespit Usulü yöntemi ile aranır.

8.3.2. SARI Güvenlik Alarm Durumunda Alınacak Önlemler

Özelliği ve derecesi önceden tahmin edilemeyen, olası bir terör ve sabotaj faaliyeti için genel bir uyarıdır.

Terör eylemlerine ve sabotaja karşı koyma ile ilgili muhtemel durum planlarının uygulanmasında görev alacak personel görev için hazır olmalıdır.

Daha sonra yürürlüğe konacak güvenlik alarm durumlarının uygulanması esnasında kullanılacak planlar kontrol edilmelidir.

Personel, söylentileri engellemek maksadıyla genel durumdan haberdar edilmelidir.

Alınan tedbirler hakkında, yerel güvenlik birimlerine tedbir ve neden uygulandığına dair bilgi verilmelidir.

Havalimanı çevresinde bulunan kişi, araç ve binalar değişik zamanlarda kontrol edilmelidir. Tüm personel; şüpheli eşya taşıyan yabancılar, meydan yakınlarında görülen olağan dışı faaliyetler, kime ait olduğu teşhis edilemeyen araçlar, terk edilmiş paket veya valizlere karşı dikkatli olmaları konusunda belirli aralıklarla uyarılmalıdır.

Posta ile gelen tüm malzemeler, mektup/koli bombaları ihtimaline karşı normalde yapılandan daha fazla bir şekilde incelenmelidir.

Tesislerde güvenlik personeli görevlendirilmeli, tehlike anında bina ve bölgelerin tahliyesi, bir patlama veya saldırının meydana geldiği bölgenin kullanıma kapatılması için uygulanacak planlar, güvenlik personelinin ulaşabileceği yerde olmalıdır. Güvenlik planlarının uygulanması için ihtiyaç duyulacak kadar kilit personel hazır bulundurulmalıdır.

Sürekli olarak kullanılmayan bina, oda ve dolapların emniyet altına alınması sağlanmalıdır.

Sürekli olarak kullanılmayan bina, oda ve dolapların emniyet altına alındığı düzenli olarak denetlenmelidir.

Sürekli olarak kullanılan binaların içi ve çevresi, şüpheli eylem ya da paketlere karşı düzenli olarak ve sık sık denetlenmelidir.

Daha yüksek alarm durumlarının başlatılması ile ilgili tüm plan, emir, personel görevlendirmeleri ve ihtiyaçlar gözden geçirilmelidir.

Havalimanı tahditli alanlarına giriş yapan araç, kişi ve bagajın %40'ı detaylı olarak güvenlik kontrolüne tabi tutulur.

8.3.3. TURUNCU Güvenlik Alarm Durumunda Alınacak Önlemler

Havalimanı dışında bir olay meydana geldiğinde, ya da terör veya sabotaj eylemlerinin yakın zamanda meydana gelmesinin muhtemel olduğuna dair istihbarat alındığında uygulanır.

İlan edilmiş olan SARI Güvenlik Alarm Tedbirlerinin uygulanmasına devam edilmeli ve ilan edilmeyenler yürürlüğe konmalıdır.

Araçların, hassas nitelikteki binalardan uzakta merkezi bir şekilde park edilmeleri zorunlu hale getirilmelidir.

Gerekli görülen yerlerde güvenlik görevlisi sayısının artırılması sağlanmalı, tesis devriye faaliyetleri artırılmalıdır.

Havalimanı hassas noktalarına giriş - çıkışlar sınırlandırılmalıdır.

Havalimanı tahditli alanlarına giriş sınırlandırılmalı, yolcu ve görevi olan personel dışındaki girişlere müsaade edilmemelidir.

Havalimanı tahditli alanlarına giriş yapan araç, kişi ve bagajın %60'ı detaylı olarak güvenlik kontrolüne tabi tutulur.

Uygun görülecek diğer tedbirler alınır.

8.3.4. KIRMIZI Güvenlik Alarm Durumunda Alınacak Önlemler

Sivil havacılık güvenliğine karşı bir terörist saldırısı ya da sabotaj faaliyetinin meydana geldiği bölgede veya belirli bir mevki ya da havalimanına karşı terörist eylemin olacağına dair kuvvetli verilere dayanan istihbarat alındığında uygulanır.

İlan edilmiş olan TURUNCU Güvenlik Alarm tedbirlerinin uygulanmasına devam edilmeli ve ilan edilmeyenler yürürlüğe konmalıdır.

Gerekli görülen zamanlarda güvenlik personelinin mümkün olduğu ölçüde ilave koruyucu malzemelerle donatılması sağlanmalıdır.

Havalimanı içerisinde bulunan araçlar tespit ve takip edilmelidir.

Havalimanında bulunan kamu/özel, kurum ve kuruluşların yetkisi altındaki tüm bölgelere girişi kontrol etmek için tedbirler alınmalıdır.

Havalimanı yakın çevresinde bulunan araç park yerleri sık sık kontrol edilmelidir.

Tüm izinler asgariye indirilmeli, ziyaretçi girişleri durdurulmalıdır. Çok ivedi durumlar için görevli personel refakatinde giriş – çıkış yapılması sağlanmalıdır.

Diğer yerel yetkililerle koordine kurulmalıdır.

İlgili mevzuat doğrultusunda uçuş faaliyetlerinin engellenmesini gerektirecek bir durum olmadığı takdirde yolcu olmayanlar havalimanı ana girişinden içeri alınmamalıdır. Uçuş faaliyeti iptal edildiği takdirde içeri görevi olan personel dışında hiç kimse alınmamalıdır.

(İlave güvenlik tedbirleri için imkânların elverdiği ölçüde güvenlik personeli sayısı artırılır.

Havaalanına giriş yapmak isteyen araç, kişi, bagaj ve her türlü malzemenin % 100'ü detaylı olarak güvenlik kontrolüne tabi tutulur.

Havalimanı giriş ve çıkış kapılarından uygun görülenlerin bir kısmı kapatılmak suretiyle giriş ve çıkışlar sınırlandırılır,

Çevre güvenliğinde görevli devriye sayısı ve sıklığı artırılmalıdır.

Havalimanına komşu güvenlik birimleri ile koordine kurularak, yakın çevredeki güvenlik tedbirlerinin de artırılması sağlanmalıdır.

(Kule ve/veya uygun görülen yüksek binalara güvenlik personeli konuşlandırılarak, tüm havalimanının dürbün cihazlarla izlenmesi sağlanmalıdır.

Havalimanı Giriş Kartları üzerindeki kontroller sıklaştırılmalıdır.

Zorunlu haller dışında PAT sahalarına geçişler yasaklanmalıdır.

Bölüm Özeti

Bu bölümde sivil havacılık faaliyeti içerisinde yer alan yolculara, personele, uçaklara, tesislere ve ekipmanlara karşı yapılabilecek her türlü saldırı veya sabotajlara karşı tehdidin durumuna göre risk değerlendirmesi yaparak güvenlik alarm seviyesi belirleme yöntemleri anlatılmış, ayrıca gelişen teknoloji ile birlikte ortaya çıkan havacılık güvenliğinde önemli bir tehdit türünü oluşturan siber tehditlere yönelik alınacak güvenlik önlemleri hakkında bilgiler verilmiştir.

Kaynakça

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Haberleşme Genel Müdürlüğü. Kurumsal Siber Olay Müdahale Ekibi Kurulum ve Yönetim Rehberi (Sayfa 6),

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı (13. Baskı. 2021)

Ünite Soruları

Soru-1 :

Aşağıdakilerden hangisi ülkemiz havalimanlarında kritik havacılık bilgi sistemlerinin korumasında sorumluluk sahibi değildir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Havayolu Şirketi
- (B) Yetkili acentalar
- (C) Havayolu İşletmeleri
- (D) Sağlık Birimi

Cevap-1 :

Sağlık Birimi

Soru-2 :

Aşağıdakilerden hangisi MSHGP'nın siber tehditlere yönelik tanımlanmış ekidir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Ek-20
- (B) Ek-18
- (C) Ek-19
- (D) Ek- 17

Cevap-2 :

Ek-19

Soru-3 :

İşletmelerin havacılık kritik bilgi sistemlerinin testlerini yapan/yaptıran kurum aşağıdakilerden hangisidir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) SHGM
- (B) Mülki İdare Amiri
- (C) EADUK
- (D) Vali

Cevap-3 :

SHGM

Soru-4 :

Aşağıdakilerden hangisi Havalimanı Güvenlik Durumunda belirtilen renk kodlarından değildir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Sarı
- (B) Siyah
- (C) Turuncu
- (D) Beyaz

Cevap-4 :

Siyah

Soru-5 :

Aşağıdakilerden hangisi kırmızı alarm seviyesinde uygulanacak tedbirlerin oranıdır?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) % 90
- (B) % 75
- (C) %100
- (D) %95

Cevap-5 :

%100

Soru-6 :

Aşağıdakilerden hangisi MSHGP'nin Havalimanı Güvenlik Risk Tehdit Değerlendirme ve Alarm Planı başlıklı ekidir?

(Çoktan Seçmeli)

- (A) Ek-12
- (B) Ek-16

(C) Ek-17

(D) Ek-15

Cevap-6 :

Ek-15

Soru-7 :

Havayolunun risk değerlendirmesi hangi dönemlerde yapılır?

(Çoktan Seçmeli)

(A) 3 ayda bir

(B) Yılda bir

(C) 6 ayda bir

(D) 2 ayda bir

Cevap-7 :

3 ayda bir

Soru-8 :

Risk değerlendirmesi sonucunda hazırlanacak raporu kim tarafından onaylanır?

(Çoktan Seçmeli)

(A) SHGM

(B) Güvenlik Komisyonu

(C) MGK

(D) EADB

Cevap-8 :

Güvenlik Komisyonu

Soru-9 :

Havayolunun Güvenlik Durumu kim tarafından onaylanır?

(Çoktan Seçmeli)

(A) MİA

(B) Güvenlik Komisyonu

(C) EADB

(D) Vali

Cevap-9 :

MİA

Soru-10 :

Aşağıdakilerden hangisi kırmızı alarm seviyesinde uygulanacak tedbirlerin oranıdır?

(Çoktan Seçmeli)

(A) % 10-20

(B) % 30

(C) %10

(D) %20

Cevap-10 :

% 10-20
