

HAVACILIK VE HAVAALANI GÜVENLİĞİ

Tarihsel Tehditler ve Hükümet Yanıtları

Hazırlayan: Dr. Öğr. Üyesi Ebru BAĞCI

Kaynak: Kathleen Sweet, "Aviation and Airport Security" (2008)

GİRİŞ VE TARİHSEL TEHDİTLER

Havacılık tarihinde hava korsanlığı (hijacking), başlangıçta basit karayolu hırsızlıklarını tanımlarken, zamanla karmaşık bir suç türüne dönüşmüştür.

Özellikle 1970'li yıllarda tırmanışa geçen bu tehditler, havayolu taşımacılığını terörist gruplar için hem propaganda hem de şantaj aracı haline getirmiştir.

Yıl	Önemli Olay ve Etkisi
1970	Filistinli Grupların Eylemleri: Uçakların Ürdün çölünde havaya uçurulması ve küresel medyanın yoğun ilgisi.
1985	TWA 847 Sefer Sayılı Uçuş: 17 gün süren rehine krizi ve mevcut güvenlik açıklarının dünya çapında ifşası.
1988	Pan Am 103 (Lockerbie): Havacılık güvenliğinde patlayıcı tespitinin hayati önemini kanıtlayan facia.
2001	11 Eylül Saldırıları: Havacılık güvenliği paradigmasının tamamen ve kalıcı olarak değişmesi.

YASAL YANITLAR VE SIVIL ÖZGÜRLÜKLER

66

"Havacılık güvenliği, sadece fiziksel bir koruma değil, aynı zamanda hukuk kuralları ile kamu güvenliği arasındaki dengeyi sağlama sanatıdır."

Hükümetler, artan tehditlere karşı yasal düzenlemeleri sıkılaştırırken, sivil özgürlükler ile güvenlik arasındaki hassas dengeyi korumak zorunda kalmıştır.

ABD Anayasası'nın 4. Değişikliği kapsamında yapılan aramaların özel hayatın gizliliğini ihlal edip etmediği uzun süre tartışılmıştır.

1990'lardaki terör eylemleri sonrası, halkın teknolojik müdahalelere ve daha kapsamlı aramalara olan desteği, güvenlik ihtiyacının bir sonucu olarak artış göstermiştir.

DÖNÜM NOKTASI: DAN COOPER OLAYI (1971)

24 Kasım 1971'de Dan Cooper takma adıyla uçağa binen bir şahıs, Northwest Orient 305 sefer sayılı uçağı kaçırarak havacılık tarihinin en gizemli olaylarından birine imza atmıştır.

Bu olay, havacılık tarihinde "başarılı" sayılabilecek nadir kriminal korsanlık girişimlerinden biridir ve modern güvenlik protokollerinin temelini atmıştır.

OLAY TARİHİ

24 Kasım 1971

TALEPLER

200.000 Dolar ve 4 Paraşüt

SONUÇ

Cooper paraşütle atladı ve asla bulunamadı.

GÜVENLİK ETKİSİ

Yolcu tarama ve güvenlik protokollerinin sistematik olarak başlatılması.

FEDERAL HAVACILIK DÜZENLEMELERİ (FAR)

HAVAYOLLARI

Silah ve patlayıcıların uçağa sokulmasını önlemekle yükümlüdür. %100 yolcu ve bagaj taraması sorumluluğu taşırlar.

HAVAALANLARI

Hava operasyon alanına yetkisiz erişimi engellemek ve tarama noktalarında kolluk kuvveti desteği sağlamakla görevlidir.

UÇAK KAPASİTESİNE GÖRE GÜVENLİK

Kapasite	Güvenlik Gereksinimi
60+ Koltuk	En Üst Düzey: %100 yolcu ve bagaj taraması, en sıkı erişim kontrolleri.
31-60 Koltuk	Orta Düzey: Kapsamlı güvenlik programı ve hazır kolluk kuvveti desteği.
< 31 Koltuk	Temel Düzey: Belirli risk durumlarında ve steril alan erişiminde tarama prosedürleri.

1972 YENI TAŞIYICI VE İŞLETMECİ KURALLARI

Başkan Nixon'ın kararnamesiyle yürürlüğe giren kurallar, havayolu şirketlerine sadece üç günlük bir hazırlık süresi tanımıştır.

TEMEL GÜVENLİK HEDEFLERİ

- Uçaa yetkisiz erişimin fiziksel ve prosedürel olarak engellenmesi.
- Bagajların sorumlu acentelerce kontrol edilerek uçağa kabul edilmesi.
- Kargoların sıkı güvenlik prosedürleri altında uçağa yüklenmesi.

Bu aceleci uygulama, sektörde ekipman tedariki, yüksek maliyetler ve yolcu gecikmeleri konusunda büyük endişelere yol açmış, günümüzdeki güvenlik noktalarının temelini atmıştır.

1972

3 GÜNLÜK
BİLDİRİM SÜRESİ

DIRENCİN KIRILMASI VE ZORUNLU TARAMALAR

Başlangıçta maliyetler nedeniyle güvenlik önlemlerine direnen havayolu şirketleri, 1972 sonundaki trajik olaylarla bu tutumlarını değiştirmiştir.

Kaçak mahkumların siyasi olmayan nedenlerle uçak kaçırması ve uçağı bir nükleer tesise çarpma tehdidi, güvenlik algısını kökten sarsmıştır.

5 OCAK 1973

%100 yolcu ve el bagajı araması tüm uçuşlar için zorunlu hale getirilmiştir.

KAMUOYU TEPKİSİ

Terör korkusu, halkın güvenlik noktalarındaki gecikmelere ve müdahalelere beklenenden çok daha fazla sabır göstermesini sağlamıştır.

Güvenlik, bir "hizmet" olmaktan çıkıp "öncelik" haline gelmiştir.

1990 HAVACILIK GÜVENLİĞİ İYİLEŞTİRME YASASI

Pan Am 103 faciasının ardından 1990 yılında çıkarılan bu yasa (P.L. 101-604), havacılık güvenliğinde kurumsallaşmayı ve teknolojik standartları sağlamıştır.

Bu dönem, güvenliğin reaktif bir yaklaşımdan, teknoloji odaklı ve yasal zorunluluklarla desteklenen proaktif bir yapıya büründüğü ilk aşamadır.

Yasanın Getirdiği Temel Yenilikler	
Kurumsal Yapı	Federal Güvenlik Yöneticileri (FSD) atanarak yerel denetim güçlendirildi.
Personel Denetimi	Güvenlik personeli için istihdam öncesi kapsamlı inceleme süreçleri başlatıldı.
Teknoloji	Patlayıcı Tespit Sistemleri (EDS) için sertifikasyon ve performans standartları getirildi.
Uygulama	EDS sistemlerinin havalimanlarına yerleştirilmesi yasal bir zorunluluk haline geldi.

1996 FEDERAL HAVACILIK YETKILENDIRME YASASI

GORE KOMISYONU

Beyaz Saray bünyesindeki komisyonun önerileriyle hazırlanan bu yasa, havacılık güvenliğini bir "ulusal güvenlik" meselesi olarak tanımlamıştır.

Bu tanımlama, devletin güvenlik harcamalarındaki rolünü ve sorumluluğunu kökten artırmıştır.

Yasa, havacılık güvenliğinde teknolojik ve prosedürel altyapıyı güçlendiren kritik yenilikler getirmiştir:

- Yolcu ve bagaj eşleştirme sistemlerinin zorunlu kılınması.
- Havaalanı çalışanları için suç geçmişi kontrollerinin genişletilmesi.
- Güvenlik tarayıcıları için daha sıkı performans standartları ve sertifikasyon süreçleri.

Bu dönem, güvenliğin sadece havayollarının değil, devletin de birincil sorumluluğu haline geldiği bir dönüm noktasıdır.

HAVACILIK GÜVENLİĞİ ARAŞTIRMA VE GELİŞTİRME (AR&D)

1974 yılında FAA bünyesinde kurulan AR&D birimi, kriminal ve terörist saldırılara karşı teknolojik çözümler üretmeyi amaçlamıştır.

Hedef: En az müdahale ile en yüksek tarama verimliliğini ve yolcu akışını sağlamak.

DÖRT ANA ÇALIŞMA ALANI	
Patlayıcı ve Silah Tespiti	Yolcu akışını bozmadan en etkili taramayı yapacak sensör ve cihazların geliştirilmesi.
Uçak Sertleştirme	Olası bir patlamanın uçak gövdesine ve kritik sistemlerine etkisini minimize edecek yapısal çözümler.
İnsan Faktörleri	Güvenlik personelinin performansını artırmak ve hata payını minimize etmek için eğitim ve arayüz çalışmaları.
Sistem Entegrasyonu	Havaalanı genelinde tüm güvenlik teknolojilerinin birbiriyle uyumlu ve verimli çalışması.

MALİYETLER VE ULUSAL GÜVENLİK TARTIŞMASI

GELENEKSEL YAKLAŞIM




Havacılık güvenliğinin maliyeti, uzun yıllar boyunca havayolu şirketlerinin bir "iş yapma maliyeti" olarak görülmüştür.

Havayolları bu maliyetin devlet tarafından üstlenilmesi gerektiğini savunurken, hükümet sorumluluğu sektöre bırakmıştır.

"Terörizm bir savaş eylemidir ve ulusal bir sorumluluk gerektirir."

11 EYLÜL SONRASI MODEL

11 Eylül sonrası, havacılık sisteminin ulusal bir varlık olduğu gerçeği perçinlenmiş ve maliyet paylaşımı modeline geçilmiştir.

-  **Havacılık Sektörü:** Operasyonel güvenlik ve altyapı yatırımları.
-  **Yolcular:** Biletlere eklenen güvenlik ücretleri yoluyla finansman.
-  **Federal Hükümet:** Ulusal güvenlik bütçesinden sağlanan doğrudan destekler.

SONUÇ VE GELECEK PROJeksiYONU

KALICI TEHDIT

Güvenlik önlemleri arttıkça teröristler yeni boşluklar aramaya devam etmektedir. Güvenlik, dinamik ve sürekli güncellenen bir süreçtir.

BÜTÜNSEL YAKLAŞIM

Sadece yolcu taraması yeterli değildir; kargo, posta ve havaalanı personeli güvenliği de sistemin kritik parçalarıdır.

TARİHSEL DERSLER

Tarih, güvenlikteki en ufak bir gevşemenin felaketle sonuçlandığını; teknoloji ve yasal düzenlemelerin sürekli güncellenmesi gerektiğini göstermektedir.

Havacılık güvenliği, tehditlerin evrimi ile savunma mekanizmalarının gelişimi arasındaki sürekli bir yarıştır.

Gelecekteki başarı, proaktif ve teknoloji odaklı bir stratejiye bağlıdır.

