

Sivil Havacılık Sektöründe Uçuş Güvenlik Görevlisi Uygulamaları Üzerine Kavramsal Bir Araştırma

Ramazan ÇOBAN^{1*} , Sultan İPEK² 

¹ Hava Kuvvetleri Komutanlığı, 7'nci Ana Jet Üs Komutanlığı, Malatya

² Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, Bucak Hikmet Tolunay Meslek Yüksekokulu, Burdur

Özet

Dünya çapında giderek büyüyen havacılık sektöründe gerçekleştirilen herhangi yasa dışı bir eylem masum insanların hayatını kaybetmesine, ciddi maddi kayıplara ve hem havayolu işletmelerinin hem de uçakların tescilli olduğu ülkelerin imajının zedelenmesine neden olmaktadır. Havacılık güvenliğinin sağlanması amacıyla, havaalanlarında uçuş öncesinden başlayıp ve uçuş sonrası süreci de içine alan birçok önleyici uygulama ve kontrol bulunmaktadır. Uçuş ekibi, yolcular ve uçağın güvenliğini tehlikeye düşüren olaylara karşı alınan önlemlerden biri, uçuş sırasında güvenlik görevlisi bulundurmaktır. Uçuş güvenlik görevlisi uygulaması, bazı ülkelerde havacılık güvenliğinin sağlanması için uzun süredir yürürlükte olmasına rağmen, Türk sivil havacılığının gündeminde olan yeni bir uygulamadır. Bu nedenle, uçuş güvenlik görevlisi kavramı ile ilgili Türkçe literatürün oluşumuna katkı sağlamak amacıyla bu çalışmanın yapılması hedeflenmiştir. Bu araştırmanın amacı, uçuş güvenlik görevlisinin görevleri, tarihçesi, dünya çapındaki uygulama şekilleri, yasal düzenlemeleri ve bu uygulamanın Türkiye'deki son durumunu kavramsal olarak incelemektir. Araştırmada veri toplamak amacıyla döküman incelemesi yöntemi kullanılmıştır. Bu kapsamda uçuş güvenlik görevlisi uygulamaları ile ilgili literatür kapsamlı olarak incelenmiştir. Araştırma sonucuna göre, havacılık sektöründe uçuş güvenlik görevlilerinin 1960'ların başından itibaren başta Amerika Birleşik Devletleri olmak üzere birçok ülkede kullanıldığı görülmüştür. Türkiye'de ise uçuş güvenlik görevlisi uygulamasının 2020 yılı içinde yürürlüğe gireceği öngörülmektedir. Bununla birlikte uçuş güvenlik görevlisinin görevleri, uçuş sırasında silah kullanma yetkileri ve uygulamanın havayolu işletmelerine maliyeti gibi konularda tartışmaların olduğu görülmüştür. Araştırmanın havacılık güvenliği ile ilgili literatüre katkı yapacağı düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler: Uçuş Güvenlik Görevlisi, Hava Polisi, Havacılık Güvenliği, Havacılık

Conceptual Research on In Flight Security Officer Practices in Civil Aviation

Abstract

Any illegal action carried out in the ever-growing aviation industry worldwide leads to death of innocent people, serious material losses and the image of both airline companies and countries where aircraft are registered. In order to ensure aviation security, there are many preventive practices and controls at airports, including pre-flight and post-flight processes. One of the measures taken against the events that endanger the security of the flight crew, passengers and aircraft is to have a security officer during the flight. Practice of in flight security officer is a new practice on the agenda

Sorumlu Yazar/Corresponding Author: Dr. Ramazan ÇOBAN ramazancoban26@hotmail.com

Alıntı/Citation: Çoban R. İpek S. (2020). Sivil havacılık sektöründe uçuş güvenlik görevlisi uygulamaları üzerine kavramsal bir araştırma J. Aviat. 4 (1), 89-102.

ORCID: ¹ <https://orcid.org/0000-0002-4505-0437>; ² <https://orcid.org/0000-0002-8715-8593>;

DOI: <https://doi.org/10.30518/jav.731012>

Geliş/Received: 4 Mayıs 2020 **Kabul/Accepted:** 20 Haziran 2020 **Yayınlanma/Published (Online):** 22 Haziran 2020

Copyright © 2020 Journal of Aviation <https://javsci.com> - <http://dergipark.gov.tr/jav>



This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International Licence

of Turkish civil aviation, although it has been in force for aviation security in some countries. For this reason, it is aimed to carry out this study in order to contribute to the formation of the Turkish literature on the concept of in flight security officer. The purpose of this research is to examine duties, history, practice ways worldwide, legislation of in flight security officers and the recent situation of this practice in Turkey conceptually. Document analysis method was used to collect data in the research. In this context, the literature on in flight security officer practices has been extensively studied. According to research results, it has been observed that in flight security officers in the aviation industry have been used in many countries, especially in United States of America, since the early 1960s. In Turkey, the practice of in flight security officer are expected to enter into force in 2020. However, it has been seen that there are discussions about the duties of in flight security officer, authority of using weapons during the flight and the cost of the practice to the airline companies. The research is thought to contribute to the literature on aviation security.

Keywords: In Flight Security Officer, Air Marshal, Aviation Security, Aviation

1. Giriş

Günümüzde, küreselleşme ve teknolojiye yaşanan çarpıcı ve hızlı değişimler nedeniyle insanlar, işletmeler ve ülkeler arasında yaşanan ilişkiler giderek yoğunlaşmakta ve bu yoğunluk her geçen gün yeni boyutlara taşınmaktadır. Tanık olunan bu değişimler, tüm sektörleri etkilediği gibi hava aracı teknolojileri ve havayolu işletmelerini de etkileyerek ticari havayolu taşımacılığının ulaşım sektörü içindeki payını arttırmış ve sektör hızlı bir büyüme içine girmiştir [1].

Eski zamanların coğrafi açıdan büyük dünyası, küreselleşme ile birlikte günümüzde daha ulaşılabilir bir dünya haline gelmiştir. Mesafelerin kısaldığı bu küresel ortamda sivil havacılık sektörü insanların hızlı, ekonomik, emniyetli ve güvenilir bir şekilde seyahat etmesini sağladığı için, ulaşım sektörünün vazgeçilmez ve önemli bir parçası haline gelmiştir. Kara, deniz ve demir yolları ile karşılaştırıldığında hava yolları, uzun mesafeleri daha kısa sürede kat edebilme özelliği nedeniyle yolculara büyük avantaj sağlamaktadır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü verilerine [2] göre tüm dünyada tarifeli yolcu taşımacılığı, 2018 yılında %7,3 ve 2019 yılında %4,2 oranında büyümüştür. 2018 yılına göre, 2019 yılı kapasitesi (arzedilen koltuk sayısı) %3,4 artmış ve yolcu doluluk oranı 0,7 puan artarak %82,6 ile rekor bir seviyeye çıkmıştır. Havayolu yolcu trafiği yavaşlayan ekonomi, zayıf küresel ticaret, siyasi ve jeopolitik gerginlikler, Boeing 737 MAX uçuşlarının durdurulması, grevler ve Brexit belirsizliği gibi zorluklara rağmen 2019 yılında da büyümesini sürdürmüştür.

Sürekli olarak kamuoyunun odağında olan havacılık sektöründe gerçekleştirilen herhangi yasa dışı bir eylem; masum insanların hayatını

kaybetmesine, ciddi maddi kayıplara ve hem havayolu işletmelerinin hem de uçakların tescilli olduğu ülkelerin imajının zedelenmesine neden olmaktadır. Bu durum, havacılık sektörünü gelişmeye başladığı 1930'lu yıllardan itibaren terörist eylemler için cazip bir sektör haline getirmiştir. Nitekim yakın geçmişte 11 Eylül 2001 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri(ABD)'nin New York şehrinde Dünya Ticaret Merkezine ticari uçaklarla yapılan terörist saldırı, 3000'e yakın can kaybına ve 27,2 milyar dolar maddi zarara neden olmuştur [3].

Terör saldırıları, sadece havacılık sektörünü değil aynı zamanda tüm dünyada insanların günlük olarak yoğun şekilde kullandığı diğer ulaşım ağlarını da hedef alarak kamuoyunda ciddi etki ve kayıplar yaratmaya çalışmaktadır. 2004 yılında Madrid banliyö trenine yapılan bombalı saldırı, 191 kişinin hayatını kaybetmesine, 1755 kişinin yaralanmasına ve 237,4 milyon dolar maddi hasara sebep olmuştur [3]. 2005 yılında Londra'da metro ve otobüs hatlarına yapılan bombalı saldırı ise 52 can kaybına, yaklaşık 700 kişinin yaralanmasına ve 2,46 milyar dolar maddi hasara neden olmuştur [4]. Dolayısıyla, günümüzde hem ulaşım sektöründe hem de havacılık sektöründe güvenlik kavramı çok önemli bir olgu olarak ortaya çıkmaktadır.

Doğası gereği belirli kurallar çerçevesinde faaliyetlerini yürütmesi gereken havacılık sektöründe sürdürülebilirliğin sağlanmasında güvenlik, önemli bir olgudur. Gerede'ye [5] göre havacılık sektöründe güvenlik (security) kavramı, sabotaj ve terörist saldırılar gibi suç unsuru taşıyan ve zarar verme kastıyla yapılan eylemlere karşı insanların, sivil havacılık sistemindeki alt yapının

ve hava araçlarının korunmasıyla ilgili faaliyetleri kapsar. Havacılık literatüründe kasıtlı ve yasa dışı yapılan eylemler güvenlik kavramı kapsamında değerlendirilir.

Geniş bir bakış açısıyla bakıldığında, havacılık güvenliği yolcuların rahat, hızlı ve sorun yaşamadan seyahat etmesini amaçlayan bir hizmet olma özelliği taşımaktadır. Bu nedenle havacılık güvenliğinin sağlanması kapsamında uygulanan yasal kurallar ve sınırlamalar, sivil havacılık sektöründe hizmetlerin etkinliğini arttırmaya yönelik çabalar bütününe vazgeçilmez bileşenlerini oluşturmaktadır [6]. Havacılık güvenliğinin sağlanması amacıyla, havaalanlarında uçuş öncesinden başlayıp ve uçuş sonrası süreci de içine alan birçok önleyici uygulama ve kontrol bulunmaktadır. Havacılık güvenliği ile ilgili uygulamalardan biri de, özellikle 1960'lı yıllardan itibaren havacılık sektörüne yönelik yasa dışı eylemlere karşı ilk olarak ABD'de uygulanmaya konulan ve son yıllarda Türkiye'de gündemde olan uçuş güvenlik görevlisi (**in flight security officer**) uygulamasıdır. Uçuş güvenlik görevlisi kavramı, İngilizce literatürde "**air marshal** ve **sky marshal**" kavramları ile de ifade edilmektedir [7]. Uçuş güvenlik görevlisi kavramının Türkçe literatürde ise "**hava polisi**" olarak da ifade edildiği görülmektedir. Bu çalışmada, söz konusu kavramı tanımlamak için "uçuş güvenlik görevlisi" ifadesinin kullanılması benimsenmiştir.

Uçuş güvenlik görevlisi uygulaması, yaklaşık altmış yıldır dünyanın bazı ülkelerinde havacılık güvenliğinin sağlanması için yürürlükte olan bir uygulamadır ve 11 Eylül 2001 hava saldırılarının ardından önemi daha da artmıştır. Bu nedenle İngilizce literatürde uçuş güvenlik görevlisi kavramı ile ilgili çalışmaları görmek mümkündür. Ancak, uçuş güvenlik görevlisi kavramı ve uygulaması Türk sivil havacılığı için yeni bir uygulama olup yakın gelecekte uygulamanın Türkiye'de yürürlüğe gireceği düşünülmektedir. Bundan dolayı, uçuş güvenlik görevlisi kavramı ile ilgili Türkçe literatürün oluşumuna katkı sağlamak amacıyla bu çalışmanın yapılması hedeflenmiştir. Bu kapsamda bu araştırmanın amacı, uçuş güvenlik görevlisi kavramının tanımı, görevleri, tarihçesi, dünya çapındaki uygulama şekilleri, yasal düzenlemeleri ve bu uygulamanın Türkiye'deki son durumunu kavramsal olarak incelemektir.

Araştırmada veri toplamak amacıyla "döküman incelemesi" yöntemi kullanılmıştır. Bu kapsamda uçuş güvenlik görevlisi uygulamaları ile ilgili literatür kapsamlı olarak incelenmiştir. Çalışmanın sivil havacılık güvenliği ile ilgili literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

2. Uçuş Güvenlik Görevlisi Kavramının Tanımı ve Görevleri

ABD Ulaştırma Güvenliği Yönetimi (Transportation Security Administration-TSA)'nin tanımına göre uçuş güvenlik görevlisi, ticari sivil havacılık sektöründe yolcuları ve uçuş ekibini yasa dışı eylem, suç ve terörist faaliyetlere karşı korumak amacıyla dünya çapında ticari uçuşlarda görevlendirilen silahlı kolluk kuvvetleridir. Uçuş güvenlik görevlileri havacılık sektörüne yönelik terörizmle proaktif bir şekilde mücadele etmek amacıyla araştırmaya yönelik çoklu görev kuvvetlerinde çalışabilir [7].

Hem Avrupa Birliği hem de Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization-ICAO) uçuş güvenlik görevlisi kavramının tanımını, devletlerin yetkilerine belirli sınırlamalar getirerek yapmıştır. Avrupa Birliğinin tanımına göre uçuş güvenlik görevlisi, havayolu taşımacılığı lisansına sahip bir uçağı ve yolcularını, uçuş güvenliğini tehlikeye atan yasa dışı eylemlere karşı korumak amacıyla bir devlet tarafından istihdam edilen ve uçuş esnasında uçağın içinde seyahat eden görevli olarak tanımlanmaktadır. Bu tanımlama, uçuş güvenlik görevlisi uygulaması ve istihdamının devlet kontrolünde olduğunu göstermekte ve havayolu işletmelerinin özel uçuş güvenlik görevlisi uygulamalarından faydalanmasını kabul etmemektedir. ICAO'nun daha geniş kapsamlı tanımına göre, uçuş güvenlik görevlisi havayolu işletmesinin ve uçağın kayıtlı olduğu devlet tarafından uçak ve içindekileri yasa dışı müdahalelere karşı korumak amacıyla görevlendirilmiş ve yetkilendirilmiş güvenlik görevlisidir. Bununla birlikte güvenlik görevlisi, uçağın kayıtlı olduğu ülke için eğitilmeli ve yetkilendirilmelidir. Devletlerin kendi güvenlik görevlilerini başka ülkelere kayıtlı uçaklarda görevlendirmesi önlenmelidir [8].

Uçuş güvenlik görevlisi ile ilgili uygulamaların öncü ülkesi olan ABD'deki uygulamalara göre, uçuş güvenlik görevlisi olabilmek için lise mezunu olmak ve bu alanda askerlik ya da polislik

kariyerinde geçmiş belirli bir tecrübeye sahip olmak yeterlidir. Bununla birlikte, hukuk ve ceza adaleti alanında lisans sahibi olmak bu kariyer için tercih sebebidir [9]. Uçuş güvenlik görevlisi, sıra dışı çalışma ortamlarında meydana gelebilecek zorluklarla mücadele edebilmek için öncelikle temel eğitim ve sonrasında yıllık olarak belirli sürelerle tazeleme eğitimleri almaktadır. Bu eğitimler sonucunda ateşli silahları doğru ve etkin kullanım konusunda yüksek standartlar kazanır. Sık sık seyahat etmeye alışkın olması gereken uçuş güvenlik görevlisinin, 30 bin feet irtifada, dar alanda ve uyanık kalarak uçuş sırasında meydana gelebilecek çok çeşitli suç ve eylemlere karşı tepki vermek için hazır bulunması gerekir. Uçuş güvenlik görevlisi, güvenlik sisteminin bir parçası ve son halkası olarak hem havaalanları hem de uçak içinde hizmet eder. Havacılık güvenliğine zarar verme niyetinde olan yasa dışı kişilerin caydırılması, engellenmesi ve seyahat eden yolcular, uçuş ekibi ve uçağın güvenliğinin sağlanmasından sorumlu profesyonel çalışanlardır. Uçuş esnasında meydana gelebilecek ani tehditlere ve kural dışı yolculara karşı hızlı ve esnek bir şekilde cevap verebilecek kabiliyete sahiptir. Aynı zamanda uçuş esnasında yolcuların yaşayabileceği sağlık sorunlarına karşı tıbbi müdahalede bulunabilir [10].

ABD’de uçuş güvenlik görevlisi olacak kişilerin işe alım aşamasında yazılı başvuru, sözlü mülakat, sağlık muayenesi, yalan makinesinden geçme, fiziksel yeterlilik testi ve kapsamlı özgeçmiş araştırması süreçlerinden başarıyla geçmesi gerekmektedir [7]. Uçuş güvenlik görevlisi, uçuş esnasında kabini sürekli izleyebilecek ve meydana gelebilecek ani güvenlik ihlallerine karşı etkili cevap verebilecek elit bir eğitime sahiptir. Yolcular arasında oturarak kabin içinde neler olup bittiğini sürekli gözetir [11]. Yasa dışı bir eylemi engelleme sırasında uçak içinde manevra yapabilmek için çok az yer olduğundan, yanlış bir atışın yüksek irtifadaki uçağın kabin basıncını düşürme ve kazaya sebep olma ihtimali vardır. Bu nedenle, uçuş güvenlik görevlisinin iyi nişancı olması, hedefe hızlı bir şekilde ateş edebilmesi, aynı anda birden fazla kısa mesafe hedefi vurabilmesi ve yakın dövüş tekniklerini iyi uygulayabilmesi gerekir. Ayrıca, uçuş güvenlik görevlisinin yasa dışı profil ve suç işleme potansiyeline sahip şüpheli yolcu ve kişileri diğerlerinden ayırt edebilecek kabiliyet ve eğitimlere sahip olması gerekir. Bu nedenle sadece

uçuş sırasında değil, uçuş öncesi ve sonrasını kapsayan zaman dilimi içinde havaalanı içinde gözetim ve kontrol gibi güvenlik görevleri vardır [12].

Uzun çalışma saatleri ve işlerinin potansiyel riskleri nedeniyle uçuş güvenlik görevlisinin fiziksel kondisyonunun sürekli olarak iyi olması gerekir. Ancak iyi bir fiziksel kondisyon ile uçak içi gibi dar bir alanda yasa dışı davranan bir yolcuyla engelleyebilir ve bu sırada kendisini savunabilir. Sağduyulu davranmak ve uçuş esnasında yolcuları telaşa sokacak gereksiz davranışlardan kaçınmak görevlerinin önemli bir parçasıdır. Zamanlarının büyük bir bölümünü havaalanlarında ve özellikle uçakla seyahat ederek geçiren uçuş güvenlik görevlileri, her an yeni bir görev için çağrılabilir ya da güvenlik ihtiyaçları doğrultusunda yerleri değiştirilebilir. Uçuş güvenlik görevlisi, suç işleyen ya da suç işleme potansiyeline sahip olduğuna inandıkları yolcu ya da kişileri tutuklayabilir. Bu görevlerini icra ederken kanunlar çerçevesinde arama yapabilir, tanıklarla konuşabilir ve diğer yetkili kurumlarla bilgi paylaşımında bulunabilir [9]. Yaklaşık olarak bir aylık sürenin on beş gününü uçarak geçiren uçuş güvenlik görevlileri, uçuş esnasında sivil kıyafetle yolcuların arasına karışmakla birlikte, uçuş ve özellikle acil durumlarda kokpit ve kabin ekibini sürekli bilgilendirmek ve onlarla olan eşgüdümü kaybetmemek için sıklıkla “first class”ta otururlar [12].

1900’lü yılların başından itibaren gelişmeye başlayan havacılık sektöründe, tarihsel süreç içinde güvenliği tehlikeye atan yasa dışı olaylar görülmeye başlanmıştır. Zaman içinde artan bu olaylarla mücadele edebilmek için 1960’lı yılların başından itibaren başta ABD olmak üzere bazı ülkelerde uçuş güvenlik görevlisi uygulaması yürürlüğe girmiştir.

3. Uçuş Güvenlik Görevlisi Uygulamalarının Tarihçesi

Terörist eylemlerin ortaya çıkardığı güvenlik tehditleri, 1930’lu yılların başından itibaren havayolu taşımacılığının bir gerçeğidir. Havacılık tarihinde bilinen kayıtlı ilk uçak kaçırma olayı, 21 Şubat 1931 tarihinde Peru’nun Arequipa kentinde meydana gelmiştir. Bir grup isyancı asker tarafından ele geçirilen ABD uçağı ve pilotları, isyancılar tarafından başkent Lima’nın üzerinde uçarak propaganda broşürleri dağıtmaya

zorlanmıştır. İsyancıların isteklerini reddeden ve tutsak edilen pilotlar, herhangi bir zarar görmeden uçakları ile birlikte 2 Mayıs 1931 tarihinde serbest bırakılmıştır [13].

1930'ları takip eden on yıllar boyunca ticari havacılık güvenliğine yönelik iç tehdit, çoğunlukla yabancı hava korsanları tarafından uçak kaçırma ya da ele geçirme olayları şeklinde meydana gelmiştir. Hava korsanları fidye isteme, mahkûmları serbest bırakma, uçağı farklı bir varış noktasına yönlendirme ve çoğunlukla radikalizme varan siyasi görüş ve dini inançlarını ön plana çıkarmak amacıyla ele geçirdikleri uçak ve rehine yolcuları pazarlık aracı olarak kullanmaya çalışmışlardır [11].

1960'lı yıllarda ABD uçaklarına yönelik saldırılar, uçuş güvenlik görevlisi uygulamalarının tarihinde önemli bir rol oynamaktadır. 1 Mayıs 1961'de Antulio Ramirez Ortiz, ABD'nin ilk hava korsanlığı suçunu işlemiştir [14]. ABD vatandaşı olan 35 yaşındaki Kore gazisi Ortiz, Miami'den Florida'ya gitmek için üzerinde bıçak ve silahla binmiş olduğu Convair havayoluna ait 337 numaralı iç hatlar uçuşunda, kendini uçağın ön tuvaletine kilitlemiş, üzerinde uçağı tamamen yok edecek miktarda bomba olduğunu söyleyerek uçağın Küba'nın başkenti Havana'ya indirilmesini istemiştir. Havana'ya inen uçaktan olaysız bir şekilde çıkan Ortiz, Kübalı yetkililere teslim olmuş ve olay sonunda herhangi bir can kaybı ve maddi hasar meydana gelmemiştir [15].

Ortiz'in gerçekleştirmiş olduğu bu uçak korsanlığı olayından sonra, ABD Kongresi 1958 yılında yürürlüğe giren Federal Havacılık Yasasını 5 Eylül 1961 tarihinde değiştirerek hava korsanlığını federal bir suç haline getirmiştir [14]. ABD'de yaşanan bu ilk uçak kaçırma olayını takiben üç ay içinde gerçekleşen ve Kübalı hava korsanları tarafından gerçekleştirilen üç ABD uçağı kaçırma olayından sonra havayolu işletmeleri ve Federal Soruşturma Bürosu (FBI)'nin talebi üzerine Başkan John F. Kennedy tarafından 1961 yılı içinde 18 kişilik bir çekirdek uçuş güvenlik görevlisi kadrosu oluşturulmuştur [16]. Kurulan bu çekirdek kadro, aynı zamanda ABD Hava Marşal Servisinin (Federal Air Marshal Service-FAMS) başlangıcı olarak görülmektedir [17].

Ticari uçakları kaçırmak, kanunen suç haline gelmesine rağmen 1961 ve 1968 yılları arasında

ortalama olarak yılda bir ticari ABD uçağı kaçırmıştır. Kaçırılan uçak sayısı 1968 yılında çarpıcı bir şekilde artmış ve bu yıl içinde 18 uçak kaçırma eylemi gerçekleşmiştir. 1969 yılında uçak kaçırma eylemleri daha da artmış ve hava korsanlarının gerçekleştirdiği 40 uçak kaçırma girişiminin 33'ü korsanların uçağın kontrolünü tamamen ele geçirmesiyle sonuçlanmıştır [14]. 1970 yılında meydana gelen Dawson Field uçak kaçırma olayları, 11 Eylül 2001 saldırılarının sonuçlarına benzer sonuçları ortaya çıkarması açısından havacılık güvenliği tarihsel sürecinin dönüm noktalarından biridir [8]. 6 Eylül 1970 tarihinde Filistin Kurtuluş Örgütü üyesi hava korsanları, İsrail ve Avrupa'nın çeşitli ülkelerinde tutuklu örgüt üyelerinin serbest bırakılması amacıyla Amsterdam, Zürih ve Frankfurt'dan New York'a gitmesi planlanan TWA, Swissair ve El Al havayolu işletmelerine ait üç uçağı, üç farklı hava limanından kalkıştan kısa bir süre sonra aynı anda koordineli olarak kaçırmışlardır [18].



Şekil 1. Dawson Field Olayı [19]

Kaçırılan iki uçak, korsanlar tarafından Ürdün Çölü'nün ortasında bulunan Zarka kentindeki Dawson Field denilen bölgedeki piste indirilmiş ve 11 Eylül tarihine kadar 56 kişilik uçuş ekibi ve Yahudi yolcular haricindeki 310 rehine serbest bırakılmıştır [20]. Üçüncü uçak ise Mısır'ın başkenti Kahire'ye indirilmiş ve müzakereler sonucu rehine bırakıldıktan sonra 12 Eylülde boşalan üç uçak korsanlar tarafından patlatılmıştır [21] (Şekil 1).

1968 ve 1973 yılları arasında dünya çapında meydana gelen uçak kaçırma eylemleri, en üst seviyeye ulaşmış ve bu dönemde 364 uçak kaçırma olayı yaşanmıştır. 1960'lı yılların sonundan itibaren havacılık güvenliği ile ilgili düzenlemeler hayata geçirilmiştir. Uçak kaçırma olaylarına ilişkin

önemli yasal düzenlemeler yapılsa da 1980 ve 1990 yılları arasında havacılık sektörü, güvenliğini tehdit eden yasa dışı olaylarla mücadele etmek zorunda kalmıştır. 1990'lı yıllar, önceki yıllarla kıyaslandığında havacılık güvenliğinde yaşanan yasa dışı kaçırma ve bombalama olaylarının nispeten azaldığı bir dönemdir. 1990 ve 2001 yılları arasında küresel çapta alınan önlemler sayesinde özellikle gelişmiş ülkelerde ciddi olaylar yaşanmamıştır. Bununla birlikte 11 Eylül 2001'de ABD'de ikiz kulelere yapılan saldırılar, havacılık güvenliğinde radikal değişimlere neden olmuştur. Tarihsel süreç içinde havacılık güvenliğini tehdit eden olaylar dizisi Tablo 1'de sunulmuştur [6].

Tablo 1. Havacılık Güvenliğine Yönelik Olaylar

Yıl	Olaylar
1931	İlk uçak kaçırma olayı
1933	İlk uçak bombalama olayı
1945-62	Komünist rejime sahip ülke vatandaşlarının yoğun bir şekilde uçak kaçırma eylemlerinde bulunması
1968	Terörist bir örgütün gerçekleştirdiği ilk uçak kaçırma olayı
1970	İlk havaalanı saldırısı
1968-73	Dünya çapında 364 uçak kaçırma olayının yaşanması (1969'da 87 adet)
1980-82	Havacılık sektöründe yoğun terörist saldırılar görülmesi (3 yılda 105 olay)
2001	11 Eylül 2001'de ABD'de ikiz kulelere saldırı ve güvenlik önlemlerinde radikal değişimler yaşanması

Havacılık güvenliğini tehdit eden ve Tablo 1'de görülen olaylar silsilesi ve bu olaylar sonucu yaşanan maddi ve manevi kayıplar nedeniyle başta ABD olmak üzere birçok ülke, havacılık alanında yasal düzenlemeler yapmıştır. 1960'lı yıllarda ABD uçaklarına yönelik yapılan saldırılar ve özellikle Dawson Field olayından sonra havayolu taşımacılığına dair önemli ve kapsamlı güvenlik girişimleri, ABD başkanı Nixon tarafından uygulanmaya konulmuştur [8]. Nixon, hava korsanlığı tehdidi ile etkili bir şekilde başa çıkabilmek ve hükümetin havaalanlarındaki kontrolünü sağlamak amacıyla 1970 yılında hava korsanlığı ile ilgili mücadele programını tanıtmıştır. Bu programa göre, ABD havaalanlarında elektronik ve diğer kontrol ekipmanları kullanılacak; Ulaştırma, Hazine, Savunma Bakanlıkları ile Merkezi İstihbarat ve FBI gibi devlet kurumlarının

güvenlik önlemleri geliştirme çabaları hızlanacak ve ABD uçaklarında uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla güvenlik görevlileri bulundurulacaktır [14].

Bu program dâhilinde Pam Am ve TWA havayolu işletmelerine ait uluslararası uçuşlar ile güvenlik açısından riskli bazı iç hat uçuşlarında uçuş güvenlik görevlileri yer almaya başlamıştır. 1973 yılında ABD iç hat uçuşlarında 1200 uçuş güvenlik görevlisi çalışmaktaydı. 1975 yılına gelindiğinde FBI havayolu işletmeleri için uçak içinde silah taşıma ile ilgili kuralları belirlemiştir [8]. Bu dönemde uçuş güvenlik görevlileri, FBI tarafından eğitildi ve Federal Havacılık Yasasında 1974 yılında yapılan düzenlemeye göre hareket ediyorlardı. Bu düzenlemeye göre, "uçuş güvenlik görevlisinin uçuş ile ilgili yetkisi, uçağa tüm yolcularının binmesinden sonra tüm dış kapılar kapatıldıktan sonra başlar ve aynı kapılar yolcuların inmesi için açılıncaya ya da zorunlu bir iniş durumunda yetkili makamlar uçağın sorumluluğunu alıncaya kadar devam eder". Bu düzenleme ile güvenlik görevlileri, hava korsanlarını engellemek, yakalamak ve onları yetkili makamlara teslim etmekle yetkilendirilmişlerdir [22].

1980'li yılların başında uçuş güvenlik görevlilerinin güvenlik açısından rolleri değişmemekle birlikte, azalan uçak kaçırma olayları nedeniyle uçuşlardaki varlıkları giderek azalmaya başlamıştır. Bu dönemde artan güvenlik önlemleri nedeniyle hava korsanları tabanca ya da benzeri ateşli silahlar kullanmak yerine kimyasal ve patlayıcı maddeler kullanmaya yönelmişlerdir. Olayların azaldığı bu sessiz dönem, 1985 Haziran ayında TWA havayolları 847 numaralı uçuşunu gerçekleştiren uçağın şii mahkûmların serbest bırakılması amacıyla Lübnanlı hava korsanları tarafından kaçırılmasıyla sona ermiştir [23]. Bu olaydan sonra ABD Başkanı Ronald Reagan, FAMS'ı modernize etmeye ve güvenlik görevlisi sayısını artırmaya çalışsa da 2001 yılına kadar FAMS belirsiz bir yapı içinde görev yapmış ve aktif uçuş güvenlik görevlisi sayısı son derece azalmıştır [22]. Sivil havacılık güvenliğinde radikal değişimlere yol açan 11 Eylül 2001 hava saldırılarının (Şekil 2) ardından FAMS, içindeki uçuş güvenlik görevlisi sayısını radikal bir şekilde arttırarak terörizm ile savaşta kalıcı bir yapı haline gelmiştir. Başkan Bush döneminde 2001 yılından

sonra Federal Havacılık Yönetiminin bünyesinden çıkartıldıktan sonra farklı devlet yapılarının içinde yer alan FAMS, son olarak 2005 yılı Kasım ayında ABD Anayurt Güvenlik Departmanı (Department of Homeland Security) içinde yer alan Ulaştırma Güvenliği Ajansına (Transportation Security Agency) bağlanmıştır [8].



Şekil 2. 11 Eylül 2001 Terör Saldırısı [24]

FAMS'ın temel misyonu, istihdam ettiği etkin uçuş güvenlik görevlileri sayesinde ABD ticari uçakları, havaalanları, yolcuları ve uçuş ekibine yönelik yasa dışı eylemleri belirlemek, caydırmak, önlemek ve bu sayede ulusal sivil havacılık sistemine olan güveni sağlamaktır. FAMS'ın mevcut yapısı içinde, ABD'nin günlük yaklaşık 25000 uçuşu desteklemek amacıyla 10000 civarında uçuş güvenlik görevlisi çalışmaktadır. Ancak FAMS'ta ABD'nin günlük uçuşlarının hepsini karşılayacak yeterli sayıda uçuş güvenlik görevlisi bulunmamaktadır. Bu nedenle FAMS, güvenlik tehdidinin yüksek olduğu hassas uçuşları değerlendirerek mevcut güvenlik görevlilerini bu uçuşlarda görevlendirmektedir [25].

Uçak kaçırma olaylarının tırmandığı 1960'lı yılların sonu ve özellikle de Dawson Field uçak kaçırma olayları akabinde sadece ABD'de değil, farklı ülkelerde de havacılık sektöründe uçuş güvenlik görevlisi uygulamaları görülmeye başlanmıştır.

4. Dünya Çapında Uçuş Güvenlik Görevlisi Uygulamaları

Sivil havacılık güvenliğini riske soğan olayların artmasıyla birlikte ABD'den sonra uçuş güvenlik görevlisi uygulaması Rusya, İsrail, Etiyopya, Mısır, Ürdün, Pakistan ve Hindistan gibi bazı ülkelerde de yürürlüğe girmiştir. Rusya'da uçuş güvenlik görevlileri güvenlik açısından riskli uçuşlarda düzenli olarak yer almaktadır [8]. 2002

yılı Kasım ayında İsraili bir Arap yolcu, Tel Aviv'den İstanbul'a gitmekte olan El Al havayollarına ait bir uçağı kaçırmaya çalışmıştır. Ancak, hava korsanı iki uçuş güvenlik görevlisi tarafından engellenerek etkisiz hale getirilmiştir [26]. 8 Aralık 1972'de Addis Adaba'dan Paris'e gitmek üzere yola çıkan Etiyopya Havayollarına ait Boeing 720 tipi uçak, Eritre Kurtuluş Cephesi örgütü üyesi beş erkek ve iki kadın korsan tarafından kaçırmaya çalışılmıştır. Korsanlardan biri uçağın içinde el bombası patlatmıştır. Güvenlik görevlileri tarafından etkisiz hale getirilen korsanların altı tanesi öldürülmüştür. Motorları ve dikey stablizesi hasar gören uçak, Addis Adaba'ya iniş yapmıştır. 2002 yılında başka bir olayda, Etiyopya'da iç hat uçuşu esnasında Etiyopya Havayollarına ait Fokker 50 tipi uçağı, patlayıcı ve bıçakla ele geçirmeye çalışan iki korsan, uçuş güvenlik görevlileri tarafından vurulmuş ve uçak güvenli bir şekilde iniş yapmıştır [27].

1970'li yılların başından itibaren Mısır'da uçuş güvenlik görevlileri hava korsanları ile mücadele etmektedir. 23 Kasım 1985'de Atina'dan Kahire'ye gerçekleştirilen Mısır Havayollarının 648 sayılı uçuşunda uçağı ele geçirmeye çalışan terörist, uçak içinde bulunan dört uçuş güvenlik görevlisi tarafından vurularak etkisiz hale getirilmiştir [8]. Ürdün Kraliyet Havayolları başkanı Samir Majali'ye göre, 1970'lerden beri Ürdün'de uçuş güvenlik görevlileri görev yapmaktadır. Uçuş güvenlik görevlilerinin silah taşımalarının bir güvenlik tehditi olarak görülmesi ve bu uygulamanın havayolu işletmelerine finansal açıdan yük getirmesine rağmen, uçuş güvenlik görevlileri özellikle 1970'li yıllarda Ürdün'e karşı savaş ilan eden Filistinli örgütlerin uçak kaçırma eylemlerine karşı pozitif sonuçlar elde etmiştir [28]. 2 Mart 1981 tarihinde Pakistan Havayollarına ait Boeing 720 tipi uçağın yaptığı iç hat uçuşunda yaşanan ve on iki gün süren uçak kaçırma olayından beri Pakistan'da uçuş güvenlik görevlilerinin kullanıldığı bilinmektedir [8].

23 Haziran 1985 tarihinde Air India havayollarının 182 numaralı uçuşu sırasında havada uçağın ön kargo bölümünde meydana gelen patlama sonucu, Boeing 747 tipi uçak Atlantik Okyanusu'na düşmüştür [27]. 24 Aralık 1999'da Nepal'in başkenti Katmandu'dan Yeni Delhi'ye giden Hint Havayolları uçağının Pakistan merkezli bir terör

örgütü olan Harkat-ul Mujahideen tarafından kaçırılmıştır. Yakalanan üç hava korsanı serbest bırakılarak Taliban kontrolündeki Afganistan'a gönderilmiştir [29] Özellikle bu iki olaydan sonra Hindistan'da uçuş güvenlik görevlilerinin kullanıldığı bilinmektedir. Ayrıca, 2007 yılında Hindistan'da iç hat uçuşu sırasında bir uçuş güvenlik görevlisi, cinsel taciz suçlaması nedeniyle tutuklanmıştır [8].

Uçuş güvenlik görevlisi ile ilgili uygulamalar ABD kökenlidir ve 11 Eylül 2001 sonrasında diğer ülkelerde genellikle ABD'nin talebi ve desteğiyle kurulmakta ve uygulanmaktadır. Suudi Arabistan, Çek Cumhuriyeti, Hollanda ve İsviçre ABD'nin baskısıyla havacılık sektöründe uçuş güvenlik görevlisi programı kuran ülkelere bazılarınıdır. 2004 yılından itibaren 23 ülke, ABD'den uçuş güvenlik görevlisi eğitimi talep etmiş, 26 ülke ise bu eğitime ilgi gösterdiğini ya da eğitim geliştirme aşamasında olduğunu belirtmiştir [8]. Ancak ABD'nin tüm transatlantik uçuşlarda güvenlik görevlisi talep etmesi her ülke tarafından aynı şekilde karşılanmamıştır. Örneğin Danimarka, İsveç, Finlandiya ve Portekiz silahlı güvenlik görevlilerinin uçakta seyahatine izin vermeyeceklerini açıklamışlar ve riskli bir durum olduğunda söz konusu uçuşu iptal edeceklerini belirtmişlerdir. Güney Afrika Cumhuriyeti ise hali hazırdaki güvenlik önlemlerini yeterli görmektedir. Fransa, Kanada ve Almanya 11 Eylül saldırılarından sonra ABD'ye yapılan bazı transatlantik uçuşlarda özel eğitilmiş ajanların bulunduğunu; Meksika, Hollanda, Avustralya ve Yeni Zelanda uçuş güvenlik görevlisi uygulamalarına büyük destek verdiğini açıklamış; Birleşik Krallık (United Kingdom) ise uçuş güvenlik görevlisinin görev ve yetkisinin tam olarak belirlenmesi ve uçakta kontrolün kaptan pilotta kalması gerektiğini belirterek uçuş güvenlik görevlisi uygulamalarını destekleyebileceğini belirtmiştir [30].

Japonya, 2002'de Seul'de icra edilen Dünya Kupası finalleri sırasında gerçekleştirilen Japonya-Kore Cumhuriyeti uçuşlarında ilk defa uçuş güvenlik görevlilerini kullanmıştır. Avrupa Birliği yasalarına göre ise, Chicago Konvansiyonu ve ICAO Ek-17 kapsamında üye ülkeler, uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla özel olarak seçilmiş, eğitilmiş, silahlı ve kamu personeli olarak çalışacak

uçuş güvenlik görevlilerini sivil havacılık taşımacılığında bulundurup bulundurmama yetkisine sahiptir [8] Görüldüğü gibi ABD kökenli olan ve 11 Eylül 2001 saldırıları sonrasında ABD'nin talebiyle diğer ülkelerde uygulanmak istenen uçuş güvenlik görevlisi uygulamalarına özellikle uçuş esnasında uçakta silah bulundurulmasının ortaya çıkartabileceği riskler ve uygulamanın havayolu işletmelerine maliyeti nedeniyle ülkeler farklı tepkiler göstermektedir.

Havayolu taşımacılığına yönelik saldırılar, hem ulusal hem de uluslararası güvenliği doğrudan ilgilendirmektedir. Bu sebeple dünya çapında havayolu taşımacılığının daha güvenli bir biçimde yürütülebilmesi için tarihsel süreç içinde birbirini takip eden çeşitli yasal düzenlemeler yapılmıştır.

5. Uçuş Güvenlik Görevlisi ile İlgili Yasal Düzenlemeler

1930'lardan itibaren başlayan havacılık güvenliğine yönelik yasa dışı olaylarda korsanlar, uçakları rehin alarak şov aracı haline getirmiş, yetkililer tarafından talepleri karşılanana kadar ya havada kalmayı tercih etmiş ya da indirdikleri uçakları, uçuş ekibi ve yolcularla birlikte yerde günlerce rehin tutmuşlardır. Müzakerecilerin can kaybı ve şiddet olaylarından kaçınmak amacıyla göstermiş olduğu yoğun çabalara rağmen, bazı uçak kaçırma olayları birçok masum yolcu ve uçuş ekibinin hayatını kaybetmesine, ciddi maddi kayıplara, kamu güvenliğinin zarar görmesine ve havacılık sektörünün kurumsal itibarının zedelenmesine neden olmuştur. Ortaya çıkan söz konusu kayıpları önlemek ve sivil havacılık güvenliğini sağlamak amacıyla yapılan ve uçuş güvenlik görevlisi uygulamasını da ilgilendiren yasal düzenlemeler kronolojik olarak şunlardır:

➤ **Paris Konvansiyonu:** 13 Kasım 1919 tarihinde Fransa'nın öncülüğünde ve 27 ülkenin katılımı ile gerçekleşen konvansiyonda, uçakların seyrüseferine ilişkin kurallar, hava sahasının yasal statüsü ve hava sahasının kullanılması gibi temel havacılık kuralları belirlenmeye çalışılmıştır. Ancak havaalanları, hava araçları, yolcu ve kargo güvenliği ile ilgili düzenlemeler yapılmamıştır [6].

➤ **Chicago Konvansiyonu:** 7 Aralık 1944 tarihinde ABD'nin Chicago kentinde imzalanan konvansiyonun 1, 2 ve 6. maddesinde konvansiyona imza atan her ülkenin kara ve kıta sahanlığı üzerinde

bulunan hava sahası üzerinde mutlak egemenliğe sahip olduğu, hava sahasını koruma yetkisi olduğu ve üye ülkenin izni olmadan hava sahasının kullanılmayacağından bahsedilmiştir [31]. Bununla birlikte, hava araçlarının uluslararası hava sahasında seyrüsefer kuralları, diğer ülkelerin hava sahalarına giriş şartları, havacılık güvenliği ile ilgili temel konular, yolcu ve kargo bilgilerinin kayıt altına alınması, bulaşıcı hastalıkların yayılmasını önleyici tedbirler alınması, pasaport ve gümrük işlemleri gibi konulara da değinilmiştir [6].

➤ **Tokyo Sözleşmesi:** 14 Eylül 1963 tarihinde Japonya'nın başkenti Tokyo'da imzalanan sözleşme, bir hava aracında yasa dışı bir eylem ya da suç işlendiği zaman kaptan pilotun yetkileri, suçlu kişinin hangi ülkede yargılanacağı, suçlunun kontrol altına alınarak uçuşun güvenli bir şekilde devam ettirilmesi konularında sözleşmeye üye ülkelerin işbirliği yapması gibi konuları içermektedir [32]. Sözleşmenin 3. maddesine göre, uçağın kayıtlı olduğu ülke söz konusu uçak içinde işlenecek suçlara karşı yargılama yetkisine sahiptir ve bu yetkinin kullanılabilmesi ve uçak içinde işlenebilecek suçlara karşı gerekli tedbirleri alabilir [33]. Tokyo Sözleşmesi, uçuş güvenliğini riske sokan yolculara karşı davranış tarzları ve yargılama hakkı konularında düzenlemeler içermekle beraber, uçuş öncesinde alınması gereken tedbirlerle ilgili düzenlemelere yer vermemiştir [6].

➤ **Hague Konvansiyonu:** 16 Aralık 1970 tarihinde Hollanda'nın Lahey kentinde imzalanan konvansiyon, uçuş esnasında bir hava aracının kontrolünü yasa dışı yollarla ele geçirerek yolcular, uçuş ekibi ve uçağın güvenliğini ciddi şekilde tehlikeye atan suçları tanımlamış ve bu suçlara karşı taraf devletlerin ciddi cezai yaptırımlar uygulayabileceği ve önlemler alabileceğinden bahsetmiştir. Konvansiyonun 3. maddesine göre bir uçağın, yolcuların uçağa binip dış kapıların kapatılmasından tekrar yolcuların uçağı terk etmesine veya uçağın yasa dışı şekilde inişe zorlandıktan sonra yetkililerin uçağı teslim almasına kadar geçen sürede uçuş süreci içinde olduğu belirtilmiştir [34].

➤ **Montreal Sözleşmesi:** 23 Eylül 1971 tarihinde Kanada'da imzalanan Montreal Sözleşmesi, sivil havacılık güvenliğini tehdit eden yasa dışı eylemleri ve suçları tanımlayarak havacılık faaliyetlerini sürdürülebilir kılmayı amaçlamıştır. Sözleşmede belirtilen suçları işleyen

failler, taraf ülkeler tarafından cezalandırılabilecektir. Tokyo ve Hague sözleşmesinden farklı olarak Montreal Sözleşmesi, havacılık güvenliğine karşı işlenen suçları daha geniş bir süreç içinde değerlendirmiştir. Sözleşme hükümlerine göre; bir uçak, belirli bir uçuş görevi için yer personeli ve uçuş ekibi tarafından uçuş öncesi hazırlıkların başlaması ve uçağın inişinden sonraki yirmi dört saat içinde serviste kabul edilmekte ve bu süre yolcu ve kargonun uçağa binmesi ve yüklenmesinden sonra dış kapıların kapatılması ve inişi müteakip kapıların tekrar açılmasına kadar geçen süreyi de içine alır [6].

➤ **ICAO Ek-17:** 22 Mart 1974 tarihinde yürürlüğe giren ICAO Ek-17 (Annex-17) dokümanı ile sivil havacılık güvenliğine yönelik yasa dışı ve kasıt içeren eylem ve riskleri engellemek amacıyla uluslararası çapta alınması gereken güvenlik önlemleri belirtilmiştir. Ek-17'nin 4. bölüm 4.7. maddesinde uçuş esnasında yaşanabilecek yasa dışı eylem ve kişilere karşı görev yapabilecek uçuş güvenlik görevlisinin tanımı, uçuş sırasında silah taşınması ve taraf devletlerle bu hususların koordinasyonu hakkında açıklamalar yapılmıştır [35].

➤ **Doküman 8973:** Sivil havacılık güvenliği ile ilgili ICAO Ek-17'de yer alan uluslararası standartlar ve tavsiyelerin uygulaması konusunda taraf ülkelere yardımcı olmak için ICAO tarafından geliştirilmiştir. Doküman 8973 havaalanlarında alınması gereken güvenlik önlemleri, yasa dışı eylemlere karşı hareket tarzları, insan kaynağının temini ve sertifikasyonu, güvenlik değerlendirme kriterleri, uçuş güvenlik görevlisi ve uçuş esnasında silah taşınması gibi güvenlik konularını açıklamaktadır [6].

Bahsedildiği gibi, tarihsel süreç içinde öncelikle Chicago Konvansiyonunda havacılık güvenliği ile ilgili temeller atılmış; Tokyo ve Hague Sözleşmeleri ile havacılık güvenliğine karşı işlenen suçlar tanımlanmış; Montreal Sözleşmesi ile söz konusu suçların işlenebileceği uçuş sürecinin kapsamı genişletilmiş; ICAO Ek-17 ve Doküman 8973 ile havacılık güvenliğinin uluslararası standartları ve bu kapsamda ticari uçuşlarda uçuş güvenlik görevlisi ve uçuş esnasında silah taşınması ile ilgili hususlar belirtilmiştir. Söz konusu bu sözleşme ve dokümanlar zaman içinde ortaya çıkan ihtiyaçlar doğrultusunda güncellenmiştir.

Uluslararası kurallar ve standartlar çerçevesinde faaliyet gösteren sivil havacılık sektöründe yapılan yasal düzenlemeler, bu düzenlemelere taraf ülkelerin hepsini ilgilendirmektedir. Bu kapsamda, havacılık sektöründe uçuş ekibi, yolcular ve uçakların güvenliğinin sağlanması amacıyla yakın gelecekte ülkemizde yürürlüğe girmesi öngörülen uçuş güvenlik görevlisi uygulaması, Türk sivil havacılığı için gündemde olan güncel bir konudur.

6. Uçuş Güvenlik Görevlisi İle İlgili Türkiye'deki Uygulamalar

Tüm dünyada havacılık faaliyetlerinin belirli kurallar çerçevesinde yürütülmesi için uluslararası otoritelerin yaptığı anlaşmalar ve yasal düzenlemeler yerel havacılık otoritelerinin şekillenmesinde çok önemlidir. 1963 yılında yapılan ve ülkemizin de 1975 yılında dâhil olduğu "Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme" olarak bilinen Tokyo sözleşmesi, bu anlaşmalar arasında önemli bir yere sahiptir. Anlaşmalar ve sözleşmeler dönem gerekliliklerine göre güncellenmekte ve taraf devletlerin onayına sunulmaktadır. Kanada'nın Montreal kentinde 4 Nisan 2014 tarihinde imzalanan ve 26 Ekim 2017 tarihinde TBMM'de 7057 sayılı kanunla onaylanan "Hava Araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Tokyo Sözleşmesini Tadil Eden Protokol" Cumhurbaşkanımız tarafından 2 Kasım 2018 tarihinde 310 numaralı kararname ile onaylanarak 3 Kasım 2018 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Söz konusu protokol; Tokyo Sözleşmesi'nde yargılama yetkisi, kaptan pilotun yetkileri, hava araçlarında işlenen suçlar, uçuş güvenlik görevlisi yetki ve sorumlulukları, hava aracının inişine neden olan yolcudan zararların tazmini gibi konularda düzenlemeler getirmiştir [36].

Tokyo Sözleşmesi'nin son güncellemesinde 6. maddenin 6.3. ve 6.4. fıkrası ile 10. maddesi hava aracı güvenlik görevlisi/memuru ile ilgilidir. Bu güncellemeler şu şekildedir [37]:

➤ **Madde 6.3.:** İlgili akit devletler arasında ikili veya çok taraflı anlaşma veya düzenlemeler uyarınca kullanılan bir "hava aracı güvenlik memuru" haklı gerekçelere sahipse hava aracının, kişilerin veya hava aracındaki malların güvenliğini yasa dışı müdahale eyleminden ve ciddi suçların ortaya çıkmasından korumak için ve eğer anlaşma ya da düzenleme buna imkân veriyorsa, acil bir

biçimde gerekli olan makul önleyici tedbirleri bu tür bir yetkilendirmeye ihtiyaç duymaksızın alabilir.

➤ **Madde 6.4.:** Bu sözleşme içerisindeki hiçbir hüküm, bir akit devlete hava aracı güvenlik memuru programı kurma yükümlüğü getiriyor ya da kendi topraklarına yabancı hava aracı güvenlik memuru kullanmaya yetki veren iki veya çok taraflı bir düzenleme veya anlaşmayı kabul ediyor şeklinde anlaşılacaktır. Değişiklik yapılan 6. madde ile hava aracı güvenlik memurunun uluslararası otoriteler tarafından da kabul gördüğü ve yetkilerinin belirlendiği görülmektedir. Bununla birlikte gerçekleştirilen eylemler karşısında ilgili tarafların sorumluluğu da güncelleme yapılan 10. maddede belirtilmiştir. Bu madde şu şekildedir [37]:

➤ **Madde 10.:** Bu sözleşme uyarınca gerçekleştirilen eylemler konusunda hava aracının kaptan pilotu, uçuş ekibinin diğer üyeleri, herhangi bir yolcu, herhangi bir hava aracı güvenlik memuru, hava aracının sahibi veya işleticisi veya adına uçuş gerçekleştirilmiş kişi, herhangi bir kovuşturmada bir kişinin kendisine karşı alınan önlemler nedeniyle maruz kaldığı muameleden sorumlu tutulmayacaktır.

➤ Tokyo sözleşmesi içerisinde yapılan bu değişiklikler uçuş güvenlik görevlisinin yetki ve sorumluluklarını belirlemektedir. Bu değişiklikler doğrultusunda uçuş güvenlik görevlisi kavramını ifade eden "**hava polisi**" kavramı Türkiye'de 1 Ekim 2019 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Türk Tescilli Sivil Hava Araçlarında Bulundurulmuş Özel Eğitimli Silahlı Güvenlik Görevlilerinin Görev, Yetki ve Sorumluluklarına Dair Yönetmelik" ile gündeme gelmiştir. Yönetmelik, Türk tescilli sivil hava araçlarında, hava aracının ve hava araçlarındaki yolcuların güvenliğini tehlikeye atan yasa dışı müdahale eylemlerine karşı, uluslararası uçuşlarda sivil hava araçlarının, yolcuların ve uçuş ekibinin güvenliğinin sağlanmasına yönelik özel eğitimli silahlı emniyet teşkilatı personelinin görevlendirilmesine amacıyla yayımlanmıştır. Yönetmelikte hava polisi, "Türk tescilli sivil hava araçlarında uluslararası uçuşlarda görevlendirilen özel eğitimli emniyet teşkilatı personeli" olarak tanımlanmıştır. Yönetmelik kapsamında hava polisi ile ilgili belirlenen görev, yetki ve sorumluluklar Emniyet Genel Müdürlüğü Koruma Dairesi Başkanlığı ile uluslararası uçuşu olan havalimanlarının bulunduğu illerin emniyet müdürlükleri bünyesinde kurulacak birimler

tarafından yürütülecektir. Aday polislerde aranacak şartlar şunlardır [37]:

- Polis memuru ve daha üst rütbedeki emniyet hizmetleri sınıfı personeli olmak,
- Emniyet teşkilatında fiilen beş yıl çalışmış olmak,
- Kıdeme etkili ceza almamış olmak,
- En az ön lisans mezunu olmak,
- İkinci bölge hizmetini bir kez tamamlamış olmak,
- Son iki performans değerlendirme puanı iyi veya çok iyi olmak,
- Son üç performans atışında ayrı ayrı 90 puan ve üzeri puan almış olmak,
- Birimin en üst dereceli amiri tarafından muvafakat verilmiş olmak,
- Sağlık raporuna (diğer havacılık personeli sağlık raporu) sahip olmak.

Ayrıca, yönetmeliğe göre ihtiyaç duyulması halinde sivil havacılık alanında eğitim ve mevzuat yeterlilikleri, havalimanında çalışma süresi, yaş açısından ek şartlar belirlenebilir. Adaylar belirlendikten sonra fiziki yeterlilik ve atış sınavlarına tabi tutulacaklardır. Başarılı olan adaylar Hava Polisi Temel Eğitim Kursuna katılacaklardır. Bu kursta verilecek eğitimler şunlardır [37]:

- Sivil Havacılık Güvenliği Temel Güvenlik Eğitimi,
- Havacılık Terminolojisi ve Hava Aracı Özellikleri Eğitimi,
- Uçak İçi Kapsamlı Atış Teknikleri ve Silah Eğitimi,
- Polis Müdahale Yöntem ve Teknikleri Temel Eğitimi,
- Rehine Müzakere Eğitimi,
- Havacılık Güvenliğinde Yolcu Profili ve Davranış Analizi Eğitimi,
- Silahsız Saldırı ve Savunma Amaçlı Yakın Dövüş Teknikleri Eğitimi,

Bu eğitimlere ilave olarak gerekli görüldüğü durumlarda da farklı derslerde bu eğitimlere dâhil edilebilecektir. Eğitim sürecini başarıyla bitiren emniyet teşkilatı mensuplarına Hava Polisi Temel Eğitimi Sertifikası verilecektir.

Yönetmeliğe göre, “kanunsuz şekilde, şiddet veya şiddete başvurma tehdidi ile uçaktaki bir veya birden fazla şahsın uçuş halindeki bir uçağın faaliyetini engellediği, uçağın kontrolünü ele

geçirmeye teşebbüs ettiği veya kontrolü altına aldığı durumlarda uçuş güvenliğini sağlamak amacıyla uçağın kontrolünü yetkili kaptan pilota geri vermek; ayrıca kokpit, uçuş ekibi ve yolcu can güvenliğini sağlamak ile yasa dışı müdahale eylemlerini önlemek için orantılı olarak uygun koruyucu güvenlik tedbirlerini almak” hava polisinin görevi olarak tanımlanmaktadır. Hava polisi uçuşlara sivil kıyafetli olarak katılır. Kokpite yönelik herhangi bir şüpheli durumla karşılaşırsa kokpiti korur. Kural dışı davranan yolculara, kokpite girme girişimi olmadığı sürece müdahale etmez. Görev sonunda uçuş raporu tutmak ve bu raporları yetkililere iletmekle sorumludur. Hava polisi, görevlendirildiği uçuşta görevi itibarıyla kaptan pilota ve uçuş ekibine hiyerarşik olarak bağlı değildir. Hava polisinin görevi, görev aldığı uçaktaki uçuş ekibi tarafından bilinir. Ancak hava polisinin kimliği yolculardan gizli tutulur. Hava polisi, görevlendirildiği uçuşla ilgili olarak uçuş süresi boyunca görevli sayılır. Herhangi bir uçuşta görevlendirilen hava polisi, uçuş gerçekleştirilen ülkede uçuşun gecikmesi halinde uçuş ekibiyle hareket eder ve uçuş süresince görevli sayılır [37].

Hava polisinin uçuş görevi ve dinlenme süreleri ile ilgili hususlar Genel Müdürlük tarafından çıkarılacak yönerge ile belirlenir ve hava polisi görevlendirildiği uçuş ile yetkilidir. Hava polisi uluslararası uçuşlarda görevli olmadığı zamanlarda bağlı bulunduğu büronun işlerini takip eder. Hava polislerinin görevlendirileceği destinasyonlar Sivil Havacılık Güvenliği Risk ve Tehdit Değerlendirme Komisyonunun görüşleri alınarak Bakanlık tarafından belirlenir. Eğer memur kimliğini ifşa edecek bir eylemde bulunursa veya her beş yılda bir alınan sağlık raporunu alamazsa görevine son verilir. Bir uçuşta en az iki hava polisi görevlendirilir ve gerekli görüldüğü durumlarda bu sayı artırılabilir. Hava polislerinin görevlendirme esnasındaki bilet bedelleri ilgili havacılık işletmeleri tarafından karşılanır. Hava polisinin görev esnasında kullanacağı silah, mühimmat ve teçhizat Genel Müdürlük tarafından çıkarılacak yönerge ile belirlenecektir [37].

7. Sonuç ve Tartışma

Sivil havacılık sektörü, 1930 yılların başından itibaren güvenliğini tehdit eden yasa dışı eylemlerle karşı karşıya kalmış, bu eylemler 1960 ve 1970’li yıllarda tırmanışa geçmiş ve 11 Eylül 2011’de

ABD’de ikiz kulelere yapılan terör saldırıları, havacılık güvenliğinde radikal önlemlerin alınmasına sebep olmuştur. Havacılık güvenliğine yönelik bu tür yasa dışı eylemleri caydırmak ve engellemek amacıyla 1960’lı yılların başından beri başta ABD olmak üzere dünyanın farklı ülkelerinde yürürlükte olan uçuş güvenlik görevlisi veya başka bir ifadeyle hava polisi uygulamasının 2020 yılı itibariyle Türkiye’de de uygulanacağı öngörülmektedir.

Uluslararası ve güvenlik riski bulunan belirli uçuşlarda görev yapan uçuş güvenlik görevlilerinin havacılık güvenliğine sağlamış olduğu katkının yanısıra bu uygulamayla ilgili sektör içinde bazı kaygılar olduğu görülmüştür. Havacılık sektörü içinde özellikle kokpit ve kabin ekibi bu uygulamaya temkinli yaklaşmaktadır. Her ne sebeple olursa olsun uçakta ateşli bir silahın bulunması, uçuş ekibini kaygılandıran en önemli faktördür. Uçuş güvenlik görevlilerinin çok iyi silah kullanma eğitimlerinden geçirilmesi dâhi bu kaygıyı hafifletmemektedir. İnsan faktörü kaynaklı isabetsiz bir atışın uçağa verebileceği zarar göz ardı edilemez. Silahtan çıkan bir kurşunun uçak gövdesinde açacağı bir deliğin her ne kadar büyük gövdeli uçaklarda kompanse edilme olasılığı olsa dâhi isabet ettiği bölge de göz önüne alınmırsa, ani basınç kaybına hatta uçağın parçalanmasına bile yol açabilir.

Ayrıca, uçuş güvenlik görevlisi uygulamasının temelinde, hava aracına yönelik terör eylemlerini engellemek ve uçuş güvenliğinin sağlanması için ateşli/kesici silah ya da benzeri bir aletin kullanılması gerekir. Uçakta böyle bir silahın olması terör grupları tarafından **“uçaktaki silahı ele geçirme”** yoluyla terörist faaliyetlerde bulunma düşüncesi yaratabilir. Bu durum, **“riskleri minimuma indirme”** olarak ifade edebileceğimiz güvenlik algısıyla ters düşebilir.

Sektör içindeki diğer bir kaygı ise, silah kullanacak güvenlik personelinin kişilik yapısıdır. Her ne kadar uçuş güvenlik görevlisi eğitim sürecinde, adaylar psikolojik testlerden geçseler de silah taşımaya yetkili olan güvenlik görevlisinin görev dışı durumlarda da silahını taşıması ya da kullanması endişe verici olarak görülmektedir. Havacılık sektörünün her faaliyetinde olduğu gibi uçuş güvenlik görevlisi uygulamasında da **“insan faktörü”** göz önünde bulunması gereken en önemli

konulardan biridir. Örneğin, 2017 yılında Delta Airlines’ın DL221 sefer sayılı Manchester-New York seferinde meydana gelen olayda hava polisi dolu silahını uçak tuvaletinde unutmuştur. Polisten sonra tuvaleti kullanan yolcu, silahı bulmuş ve kabin memuruna teslim etmiştir [38].

Bahsedilen olaydan da anlaşılacağı gibi uçuş sırasında uçakta silah bulundurulması, uçuş ekibi ve yolcuların güvenliğini riske sokacak bir olaya neden olabilir. Bununla birlikte uçuş sırasında silah yerine caydırıcı hangi diğer alet veya yöntemlerin kullanılabileceği, uçuş güvenlik görevlisinin sorumlu kaptan pilottan bağımsız hareket edecek olması, kural dışı davranışlarda uçuş güvenlik görevlisinin hareket tarzı, bu uygulamanın havayolu işletmeleri için maliyeti gibi konuların havacılık sektöründe uçuş güvenlik görevlisi uygulaması ile ilgili tartışmaya açık konular olduğu düşünülmektedir.

Söz konusu kaygıların Türkiye’de başlayacak olan hava polisliği eğitimlerinde ele alınması ve çözümlenmesi faydalı olabilir. Bununla birlikte bu yeni uygulamaya geçiş sürecinin uluslararası havacılık kuralları, diğer ülkelerin bu konudaki deneyimleri, Emniyet Genel Müdürlüğü ve havayolu işletmelerinin görüşleri doğrultusunda ortak bir anlayışla yürütülmesi sivil havacılık güvenliği açısından önem arz etmektedir. Uçuş güvenlik görevlisi uygulamasının bir kamu hizmeti olması ve havayolu işletmelerine bir maliyet oluşturması nedeniyle, işletmelerin söz konusu maliyeti minimize etmek amacıyla bu uygulamaya geçiş süreci içinde uçuş güvenliği ile ilgili kendi çözüm yollarını geliştirme girişiminde bulunabileceği de düşünülmektedir.

Sivil havacılık sektöründe uçuş güvenlik görevlisi uygulaması ile ilgili yapılan bu çalışma, literatür taramasına dayanan ve belirli bir kapsamda yapılan kavramsal bir araştırma olduğu için sınırlılıklar içerebilir. Bu kapsamda havacılık güvenliği üzerine çalışan araştırmacılar gelecekte araştırma konusunu farklı örgütsel davranış konularıyla ilişkilendirilerek nicel ve nitel araştırmalar yapabilirler. Uçuş güvenlik görevlilerinin kriz ve çatışma yönetimi, uçuş ekibi ve yolcularla iletişim şekli, çalışma koşulları ve iş tatmini araştırma konularından bazıları olabilir. Bununla birlikte uçuş güvenlik görevlisi uygulaması ile ilgili olumlu ya da olumsuz örnek

olaylar ve havayolu işletmelerinin bu uygulamaya karşı görüşleri konusunda da araştırmalar yapılabilir.

Etik Kurul Onayı

Gerekli değil

Kaynakça

- [1] R. Çoban, “Kültürel farklılıkların uçuş emniyetine etkisi ve örnek bir kaza araştırması”, 4. Ulusal Havacılık Teknolojileri ve Uygulamaları Kongresi, 59-70, 17-18 Kasım, İzmir, 2017.
- [2] Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu, 2019, <http://web.shgm.gov.tr/documents/>, [Erişim Tarihi: 10-Haziran-2020].
- [3] M. Jain, J. Tsai, J. Pita, C. Kiekintveld, S. Rathi and M. Tambe, “Software assistants for randomized patrol planning for the lax airport police and the federal air marshal service”, *Interfaces*, 40(4), 267-290, 2010.
- [4] P. Thornton, “Economic cost of attacks estimated at £2bn. independent.co.uk (july 18)”, 2005, <http://www.independent.co.uk/news/business/news/>, [Erişim Tarihi: 29-Aralık-2019].
- [5] E. Gerede, “Havacılık emniyeti ve havacılık güvenliği kavramları arasındaki ilişki ve farkların belirlenmesine yönelik bir araştırma”, *Yönetim*, 17(54), 26-37, 2006.
- [6] U. Keskin, Havacılık Güvenliği, T.C. Anadolu Üniversitesi Yayını No: 3248, Açıköğretim Fakültesi Yayını No: 2112, 2018.
- [7] <https://www.tsa.gov/about/jobs-at-tsa/federal-air-marshal-service-and-law-enforcement>, [Erişim Tarihi: 28-Aralık-2019].
- [8] P.P. Fitzgerald, “Air marshals: the need for legal certainty”, *Journal of AirLawand Commerce*, 75(2), 357-406, 2010.
- [9] Air Marshal: Job Description, Duties and Salary, https://study.com/articles/Become_an_Air_Marshal_Education_and_Career_Roadmap.html, [Erişim Tarihi: 01-Ocak-2020].
- [10] R. Allison, “Federal air marshal service: oversight”, 2015, <https://www.google.com>, [Erişim Tarihi: 29-Aralık-2019].
- [11] M.G. Renna, “Fire in the sky: a critical look at arming pilots with handguns”, *Journal of Air Law and Commerce*, 68(4), 859-890, 2003.
- [12] S. Munroe, “Role of an air marshal”, <https://work.chron.com/role-air-marshal-16346.html>, [Erişim Tarihi: 01-Ocak-2020].
- [13] <https://www.infoplease.com/askeds/worlds-first-skyjacking>, [Erişim Tarihi: 25-Aralık-2019].
- [14] D.S. Harawa, “The post-tsa airport: a constitution free zone?”, *Pepperdine Law Review*, 41(1), 1-60, 2013.
- [15] <https://www.encyclopedia.com/politics/energy-government>, [Erişim Tarihi: 25-Aralık-2019].
- [16] <https://www.propublica.org/article/history-of-the-federal-air-marshal-service>, [Erişim Tarihi: 28-Aralık-2019].
- [17] https://abcnews.go.com/images/WNT/air_marshal_extract.pdf, [Erişim Tarihi: 28-Aralık-2019].
- [18] J. Price and J. Forrest, *Practical Aviation Security: Predicting and Preventing Future Threats*. Burlington, MA: Butterworth-Heinmann, 2013.
- [19] <https://en.wikipedia.org/wiki/File:Dawson%27>, [Erişim Tarihi: 28-Nisan-2020].
- [20] <https://www.telegraph.co.uk/news/2016/03/29/terrorism-in-the-sky-four-decades->, [Erişim Tarihi: 28-Aralık-2019].
- [21] P. Tristam, “The 1970 Palestinian hijackings of three jetsto jordan”, <https://www.thoughtco.com>, [Erişim Tarihi: 28-Aralık-2019].
- [22] C.J. Robison, “Not up in the air: federal air marshal’s administrative search privileges in flight”, *Mississippi Law Journal*, 84(5), 1375-1408. 2015.
- [23] <https://www.theguardian.com/business/2004/jan>, [Erişim Tarihi: 30-Aralık-2019].
- [24] <https://onedio.com/haber/10-madde-ile-11-eylul-saldirisi>, [Erişim Tarihi: 27-Nisan-2020].
- [25] M. Castelli, T. Meier, M. Morris, M. Philie and M. Kwinn, “The federal air marshal service”, *IEEE International Systems Conference*, 2013, <https://ieeexplore.ieee.org/abstract/document>, [Erişim Tarihi: 28-Aralık-2019].

- [26] J. Barham, “Profiling Aviation Threats”, 2008, <http://www.securitymanagement.com/article>, [Erişim Tarihi: 29-Aralık-2019].
- [27] <https://aviation-safety.net/database/record.php?>, [Erişim Tarihi: 29-Aralık-2019].
- [28] <https://www.aljazeera.com/archive/2004/01/>, [Erişim Tarihi: 29-Aralık-2019].
- [29] M. Mishra, “Bureau of Civil Aviation Security Weighs Exempting Pilots From Briefings By Sky Marshals”, 2017, economictimes.indiatimes.com, [Erişim Tarihi: 29-Aralık-2019].
- [30] A. Buncombe and M. Woolf, “Four Countries Defy US Order to Put Sky Marshals on Planes”, 2004, <https://www.independent.co.uk/news/world/>, [Erişim Tarihi: 29-Aralık-2019].
- [31] Chicago Convention, (1944), https://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf, [Erişim Tarihi: 29-Aralık-2019].
- [32] S. Başol, Hukuk ve Havacılık, Patrol Ofset, İstanbul, 2010.
- [33] Tokyo Convention, 1963, <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/tokyo1963.pdf>, 29.12.2019.
- [34] Hague Convention, 1970, http://www.oas.org/juridico/mla/en/treaties/en_conve_suppre, [Erişim Tarihi: 29-Aralık-2019].
- [35] ICAO Annex 17 to The Convention On International Civil Aviation, Security Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference, Ninth Edition, 2011.
- [36] <http://web.shgm.gov.tr/tr/mevzuat/5914-tokyo-sozlesmesi-tadilati>, [Erişim Tarihi: 02-Ocak-2020].
- [37] <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/1/>, [Erişim Tarihi: 02-Ocak-2020].
- [38] <https://www.airporthaber.com/delta-airlines-haberleri/air-marshall>, [Erişim Tarihi: 02-Ocak-2020].