

JAR - 3 / 1

E-ISSN: 2687-3338

FEBRUARY 2021



JOURNAL OF
AVIATION
RESEARCH

HAVACILIK ARAŞTIRMALARI DERĐİSİ



3 / 1



maltepe university
i s t a n b u l www.maltepe.edu.tr



JOURNAL OF
AVIATION
RESEARCH

HAVACILIK ARAŞTIRMALARI DERĐİSİ

3 / 1

İSTANBUL - 2021



JOURNAL OF
**AVIATION
RESEARCH**

HAVACILIK ARAŞTIRMALARI DERĐİSİ

Yılda iki sayı olarak yayımlanan uluslararası hakemli, açık erişimli ve bilimsel bir dergidir.

Cilt: 3
Sayı: 1
Yıl: 2021

2019 yılından itibaren yayımlanmaktadır.

© Telif Hakları Kanunu çerçevesinde makale sahipleri ve Yayın Kurulu'nun izni olmaksızın hiçbir şekilde kopyalanamaz, çoğaltılamaz. Yazıların bilim, dil ve hukuk açısından sorumluluğu yazarlarına aittir.

Elektronik ortamda da yayımlanmaktadır:
<https://dergipark.org.tr/jar>
Ulaşmak için tarayınız:

This is a scholarly, international, peer-reviewed, open-access journal published international journal published twice a year.

Volume: 3
Issue: 1
Year: 2021

Published since 2019.

© The contents of the journal are copyrighted and may not be copied or reproduced without the permission of the publisher. The authors bear responsibility for the statements or opinions of their published articles.

This journal is also published digitally.
<https://dergipark.org.tr/jar>
Scan for access:



Yazışma Adresi:
Maltepe Üniversitesi Meslek Yüksekokulu,
Marmara Eğitim Köyü, 34857
Maltepe / İstanbul

Kep Adresi:
maltepeuniversitesi@hs01.kep.tr

E-Posta:
jar@maltepe.edu.tr

Telefon:
+90 216 626 10 50

Dahili:
2289 veya 2286

Correspondence Address:
Maltepe Üniversitesi Meslek Yüksekokulu,
Marmara Eğitim Köyü, 34857
Maltepe / İstanbul

Kep Address:
maltepeuniversitesi@hs01.kep.tr

E-Mail:
jar@maltepe.edu.tr

Telephone:
+90 216 626 10 50

Ext:
2289 or 2286



JOURNAL OF AVIATION RESEARCH

HAVACILIK ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

Yayın Sahibi:

Maltepe Üniversitesi adına
Prof. Dr. Şahin Karasar

Editörler:

Prof. Dr. Şahin Karasar
Doç. Dr. İnan Eryılmaz
Doç. Dr. Deniz Dirik
Dr. Öğr. Üyesi Şener Odabaşoğlu

Yayın ve Danışma Kurulu:

Prof. Dr. Cem Harun Meydan
Prof. Dr. Dukagjin Leka
Prof. Dr. Ender Gerede
Prof. Dr. Ferhat Kolbakır
Prof. Dr. Osman Ergüven Vatandaş
Prof. Dr. Sevinç Köse
Doç. Dr. Asena Altın Gülova
Doç. Dr. Burcu Güneri Çangarlı
Doç. Dr. Engin Kanbur
Doç. Dr. Ferhan Sayın
Doç. Dr. Florina Oana Virlanuta
Doç. Dr. Güler Tozkoparan
Doç. Dr. Hakkı Aktaş
Doç. Dr. Mehmet Kaya
Doç. Dr. Önder Altuntaş
Doç. Dr. Özgür Demirtaş
Doç. Dr. Rüstem Barış Yeşilay
Doç. Dr. Semih Soran
Doç. Dr. Yasin Şöhret
Dr. Öğr. Üyesi Belis Gülay
Dr. Öğr. Üyesi Birsan Açikel
Dr. Öğr. Üyesi Hasan Hüseyin Uzunbacak
Dr. Öğr. Üyesi Hatice Küçükönel
Dr. Öğr. Üyesi Muhittin Hasan Uncular
Dr. Öğr. Üyesi Nuran Karaağaoğlu
Dr. Öğr. Üyesi Ömer Faruk Derindağ
Dr. Öğr. Üyesi Rukiye Sönmez
Dr. Öğr. Üyesi Tahsin Akçakanat
Dr. Öğr. Üyesi Uğur Turhan
Öğr. Gör. Özlem Çapan Özeren
Öğr. Gör. Rıza Gürlük Akgün

Grafik Tasarım:

Rıza Gürlük Akgün

Owner:

On behalf of Maltepe University
Prof. Şahin Karasar, Ph.D.

Editors:

Prof. Şahin Karasar, Ph.D.
Assoc. Prof. İnan Eryılmaz, Ph.D.
Assoc. Prof. Deniz Dirik, Ph.D.
Asst. Prof. Şener Odabaşoğlu, Ph.D.

Editorial and Advisory Board:

Prof. Cem Harun Meydan, Ph.D.
Prof. Dukagjin Leka, Ph.D.
Prof. Ender Gerede, Ph.D.
Prof. Ferhat Kolbakır, Ph.D.
Prof. Osman Ergüven Vatandaş, Ph.D.
Prof. Sevinç Köse, Ph.D.
Assoc. Prof. Asena Altın Gülova, Ph.D.
Assoc. Prof. Burcu Güneri Çangarlı, Ph.D.
Assoc. Prof. Engin Kanbur, Ph.D.
Assoc. Prof. Ferhan Sayın, Ph.D.
Assoc. Prof. Florina Oana Virlanuta, Ph.D.
Assoc. Prof. Güler Tozkoparan, Ph.D.
Assoc. Prof. Hakkı Aktaş, Ph.D.
Assoc. Prof. Mehmet Kaya, Ph.D.
Assoc. Prof. Önder Altuntaş, Ph.D.
Assoc. Prof. Özgür Demirtaş, Ph.D.
Assoc. Prof. Rüstem Barış Yeşilay, Ph.D.
Assoc. Prof. Semih Soran, Ph.D.
Assoc. Prof. Yasin Şöhret, Ph.D.
Asst. Prof. Belis Gülay, Ph.D.
Asst. Prof. Birsan Açikel, Ph.D.
Asst. Prof. Hasan Hüseyin Uzunbacak, Ph.D.
Asst. Prof. Hatice Küçükönel, Ph.D.
Asst. Prof. Muhittin Hasan Uncular, Ph.D.
Asst. Prof. Nuran Karaağaoğlu, Ph.D.
Asst. Prof. Ömer Faruk Derindağ, Ph.D.
Asst. Prof. Rukiye Sönmez, Ph.D.
Asst. Prof. Tahsin Akçakanat, Ph.D.
Asst. Prof. Uğur Turhan, Ph.D.
Lect. Esra Çelenk
Lect. Özlem Çapan Özeren
Lect. Rıza Gürlük Akgün

Graphic Design:

Rıza Gürlük Akgün



JOURNAL OF
**AVIATION
RESEARCH**
HAVACILIK ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

İÇİNDEKİLER / CONTENTS

HASAN HAGHIGHI - DAVOOD ASADI - DANIEL DELAHAYE

Insight into Genaveh 11-29 Runway Geometric Redesign Based on Meteorological Synoptic Data
Genaveh 11-29 Pistinin Meteorolojik Sinoptik Verilerini Temel Alan Geometrik Yeniden Tasarımı 1 - 20

HALİL ŞİMŞEK

Havayolu Taşımacılığında Kriz Yönetimi
Crisis Management in Air Transport 21 - 40

BORA ÖÇAL - OĞUZHAN ÇARIKÇI

Batı Akdeniz Bölgesi İhraç Ürünlerinin Lojistik Faaliyetleri Açısından Isparta Süleyman Demirel Havalimanının İncelenmesi
Evaluation of Isparta Süleyman Demirel Airport in terms of Logistic Activities of West Mediterranean Region Exported Products 41 - 52

ÇAĞAN CENGİZ - BİLGİN ÇELİK

İnsansız Hava Araçlarında Elektro-Optik Kamera Yerleşim Tasarımı
Electro-Optical Camera Installation Design in Unmanned Air Vehicles 53 - 62

CELİL ANIL KORKMAZ

Türkiye’de Gerçekleşmiş Uçak Kaçırma Eylemleri ile İlgili Kavramsal Bir Araştırma
A Conceptual Research Related with the Aircraft Hijackings Have Occurred in Turkey 63 - 80

İBRAHİM TUNÇ

Hava Trafik Kontrol Hizmetlerinde Emniyet Yönetim Sistemi Uygulamaları
Safety Management System Applications in The Air Traffic Control Services 81 - 105

GÜLAÇTI ŞEN - ERHAN BÜTÜN

Covid-19 Salgınının Havacılık Sektörüne Etkisi: Gig Ekonomisi Alternatifi
The Impact of Covid-19 Outbreak on The Aviation Sector: The Alternative of The Gig Economy 106 - 127



Türkiye’de Gerçekleşmiş Uçak Kaçırma Eylemleri ile İlgili Kavramsal Bir Araştırma¹

Celil Anıl KORKMAZ² 

Araştırma Makalesi	DOI: 10.51785/jar.813075
Gönderi Tarihi: 20.10.2020	Kabul Tarihi: 03.01.2021
	Online Yayın Tarihi: 15.02.2021

Öz

Uluslararası kanunlara göre "uçak kaçırma" eylemi insanlığa yönelik suçlardan biri olarak kabul edilmektedir. İnsanları ve sahip oldukları eşyaları tehdit etmeyi amaçlayan uçak kaçırma eylemleri uluslararası toplumu ciddi anlamda tedirgin etmektedir. Kişisel ve siyasal amaçlı gerçekleştirilen bu eylemleri önlemenin tek yolu uluslararası sözleşmelerle belirlenmiş ve kabul edilmiş kurallara tam olarak uymaktır. Ancak alınan birçok tedbire rağmen uçak kaçırma eylemleri gerçekleştirilmiştir. Uçak kaçırma eylemlerine yönelik Türkçe literatürün oluşumuna katkı sağlamak amacıyla bu çalışmanın yapılması hedeflenmiştir. Bu çalışmanın amacı; havacılık güvenliğini tehdit eden uçak kaçırma eylemlerinin tarihsel gelişimini açıklamak, Türkiye’de gerçekleşmiş uçak kaçırma eylemlerini incelemek ve söz konusu eylemlerin önlenmesine yönelik olarak alınan yasal tedbirleri belirtmektir. Çalışmada uçak kaçırma eylemleri ile ilgili veri toplamak amacıyla internet siteleri, raporlar, dergiler ve kitaplar taranarak ilgili literatür kapsamlı bir şekilde incelenmiştir. Araştırma bulgularına göre, uçak kaçırma eylemlerinin sebepleri ile sayılarının dönemsel olarak farklılık gösterdiği ve bu eylemlerin alınan yasal tedbirler sayesinde tekrar etmesinin önüne geçildiği görülmüştür. Çalışmanın havacılık güvenliği ile ilgili literatüre katkı yapacağı düşünülmektedir.

Anahtar kelimeler: Uçak Kaçırma, Havacılık Güvenliği, Hava Taşımacılığı, Güvenlik.

JEL Sınıflandırma: M10, M30, Z30

A Conceptual Research Related with the Aircraft Hijackings Have Occurred in Turkey

Abstract

According to international law, "aircraft hijacking" is accepted one of the crimes against humanity. Aircraft hijacking which aims to threaten people and their goods, is seriously disturbing the international community. The only way to prevent these personal and political actions is to comply fully with international agreements and agreed rules. However, aircraft hijackings were carried out though the many measures taken. It's aimed to carry out this study in order to formation of the Turkish literature on the aircraft hijackings. The aim of this study is to explain the historical development of hijacking actions that threaten aviation security, to examine the hijacking attacks occurred in Turkey and to indicate the legal measures taken to prevent such actions. In the study, the relevant literature has been comprehensively examined by scanning websites, reports, magazines and books in order to collect data for aircraft hijacking. According to the research findings, it was observed that the reasons for the hijacking actions differ periodically and the repetition of these actions was prevented over the years thanks to the legal measures taken. The study is thought to contribute to the literature on aviation security.

Keywords: Aircraft Hijacking, Aviation Security, Air Transportation, Security

JEL Classification: M10, M30, Z30

¹ Bu çalışma, "Hava Kargo Taşımacılığı Güvenliğinin Sağlanmasına Yönelik Olarak Alınması Gereken Önlemler" konulu yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

² Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Deniz Hava Komutanlığı, Çanakkale, Türkiye, sealegolas@hotmail.com

GİRİŞ

Wright kardeşlerin 17 Aralık 1903 tarihinde motorlu bir uçakla yaptıkları uçuş ile başlayan modern havacılık sektörü, günümüzde hem askeri hem de sivil maksatlı kullanım açısından önemli bir taşımacılık türü haline gelmiştir. İnsanlık tarihi kadar eski ve köklü bir geçmişi olan ticaretin varlığı, insan ve yük taşımacılığı için havacılığın da etkili bir şekilde kullanılabilmesine neden olmuştur. Özellikle 20. yüzyılda teknolojinin gelmiş olduğu durum, kısa ve uzun mesafelere hava yolu taşımacılığını olanaklı kılmıştır. Ülkelerarası ticaret hacminin büyümesi ile ihtiyaç duyulan ticari malların bir yerden bir yere hızlı naklinin önem kazanması da hava yolu taşımacılığını öne çıkartmaktadır. Bu durum, hava yolu taşımacılığını ekonomik küreselleşmeyi destekleyen hizmet altyapısının kritik bir bileşeni haline getirmiştir.

İnsanları ve kültürleri birbirine bağlayarak yeni yerlere erişme olanağı sağlayan hava yolu taşımacılığının devamlılığını sağlamak için güvenliğini tesis etmek devletler için önemlidir. Havacılık güvenliği, doğrudan ve dolaylı olarak havacılık faaliyetleri kapsamına giren insanların, hava araçlarının ve hava taşımacılığı alt yapısının sabotaj ve terörist saldırılar gibi suç unsuru taşıyan ve bilinçli olarak yaratılmış tehlikelerden korunması ile ilgili faaliyetleri ve bunun için gerekli olan kaynakları ifade eden bir kavramdır (Gerede, 2006). Havacılık güvenliğini tehdit eden eylemler bu yüzyılın başlıca küresel tehditlerinden birisidir ve kesinlikle tedbir alınması gerekmektedir (Korkmaz, 2018: 56).

Terörizm; düşük masraflı, riski az ve geleneksel savaşa kıyasla düşük gerilimli bir savaş biçimidir. Bu nedenle; küçük fakat iyi donanımlı bir grup ve asgari imkânlarla, seçilmiş hedeflere büyük zararlar verebilir. Bu imkânı iyi kullanan bir terörist örgüt, kendi azınlık iradesini çoğunluğa hatta hükümetlere zorlayabilir ve bütün bir toplumun sosyal ve siyasi istikrarını tehdit edebilir (Ergil, 1988: 157). Uçakların bir ulaşım aracı olarak kullanılması, uçak güvenliğinin hassas bir konu olması, havadaki bir uçağın tüm ülkeler için bir tehdit oluşturması, uçak kazalarında uçakta bulunan insanların çoğunun ölmesi, havalimanlarında veya bir uçakta yapılacak eylemin tüm dünyada ses getireceği ve ekonomik kayıplara sebebiyet vereceğinin terör örgütleri tarafından idrak edilmesi gibi nedenlerden dolayı terörizm; günümüzde havacılık güvenliğini tehdit eden önemli bir faktör haline gelmiştir (Korkmaz, 2017: 10).

Modern havacılığın başlangıcından itibaren terör örgütleri tarafından havacılık güvenliğinin tehlikeli bir hal almasına sebebiyet veren ve en yaygın şekilde uygulanan eylem, uçak kaçırma eylemi olmuştur. Özellikle 1970'lerin başında, ticari jet uçakların kullanımının yaygınlaşması ile havalimanlarındaki yetersiz ve etkisiz güvenlik önlemlerinin bir sonucu olarak uçak kaçırma eylemleri ciddi bir şekilde artış göstermiştir (Gillen and Morrison, 2015). 11 Eylül 2001 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) Dünya Ticaret Merkezi ve Pentagon'a kaçırılmış uçaklar ile yapılan terör saldırılarında yaklaşık 3000 kişi vefat etmiştir. Bu olay sonucunda uçakların istenilmeyen kişilerin elinde nasıl etkili bir silah olduğu görülmüş, eylemlerin engellenmesine yönelik olarak daha önce alınmış önlemler yetersiz kaldığı için sorgulanmış ve ilave tedbirler alınmıştır (Korkmaz, 2018).

Dünyada ve Türkiye'de gerçekleştirilmiş uçak kaçırma eylemlerinin dönemleri ve sebepleri incelendiğinde bahse konu eylemler paralellik göstermektedir. İlk olarak 1931 yılında

gerekleŒtirilen uçak kaçırma eylemleri hakkında İngilizce literatürde detaylı araŒtırmalar mevcuttur. Ancak Türkçe literatürde uçak kaçırma eylemleri ile ilgili alıŒmaların az olması, daha önce Türkiye bağlantılı uuŒlarda gerekleŒmiŒ uçak kaçırma eylemlerinin incelenmemiŒ olması ve Türkçe literatürün oluŒumuna katkı sağlamak amacıyla bu alıŒmanın yapılması hedeflenmiŒtir.

Bu kapsamda alıŒmanın amacı; ölkelerin ekonomik geliŒimine önemli katkılar sağlayan havacılık sektöründe gerekleŒtirilen uçak kaçırma eylemlerinin tarihsel geliŒimini açıklamak, Türkiye’de gerekleŒmiŒ uçak kaçırma eylemlerini incelemek ve söz konusu eylemlerin önlenmesine yönelik olarak alınan yasal tedbirleri belirtmektir. alıŒmada uçak kaçırma eylemleri ile ilgili veri toplamak amacıyla internet siteleri, raporlar, dergiler ve kitaplar taranarak ilgili literatür kapsamlı bir Œekilde incelenmiŒtir. Literatür incelemesinde uçak kaçırma eyleminin tanımı ve tarihsel sürecine, Türkiye’de gerekleŒen uçak kaçırma eylemlerine ve uçak kaçırma eylemlerine karŒı alınan yasal tedbirlere deėinilmiŒtir. alıŒmanın havacılık güvenliği ile ilgili literatüre katkı yapacağı dŒünülmektedir.

1. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

1.1. Uçak Kaçırma Eyleminin Tanımı

Uçak kaçırma kavramı, İngilizce ‘‘Hi jack’’ kelimesinden türetilmiŒtir. Kavramın bu Œekilde ifade edilmesinin sebebi, bir uçak kazası esnasında hava korsanı tarafından kokpite giriŒ esnasında pilota selam vermek amacıyla İngilizcede selam anlamına gelen ‘‘Hi’’ kelimesini ve uçağın pilotunun adını (Jack) kullanmasıdır (Avcı and Civelek, 2017: 58). Uçak kaçırma eylemi; herhangi bir hava aracına yasa dıŒı bir Œekilde el konulması ya da haksız kontrol uygulanması sonucu uuŒ planının zorla farklı bir noktaya deėiŒtirilmesi Œeklinde ifade edilir (Evans, 1969: 695).

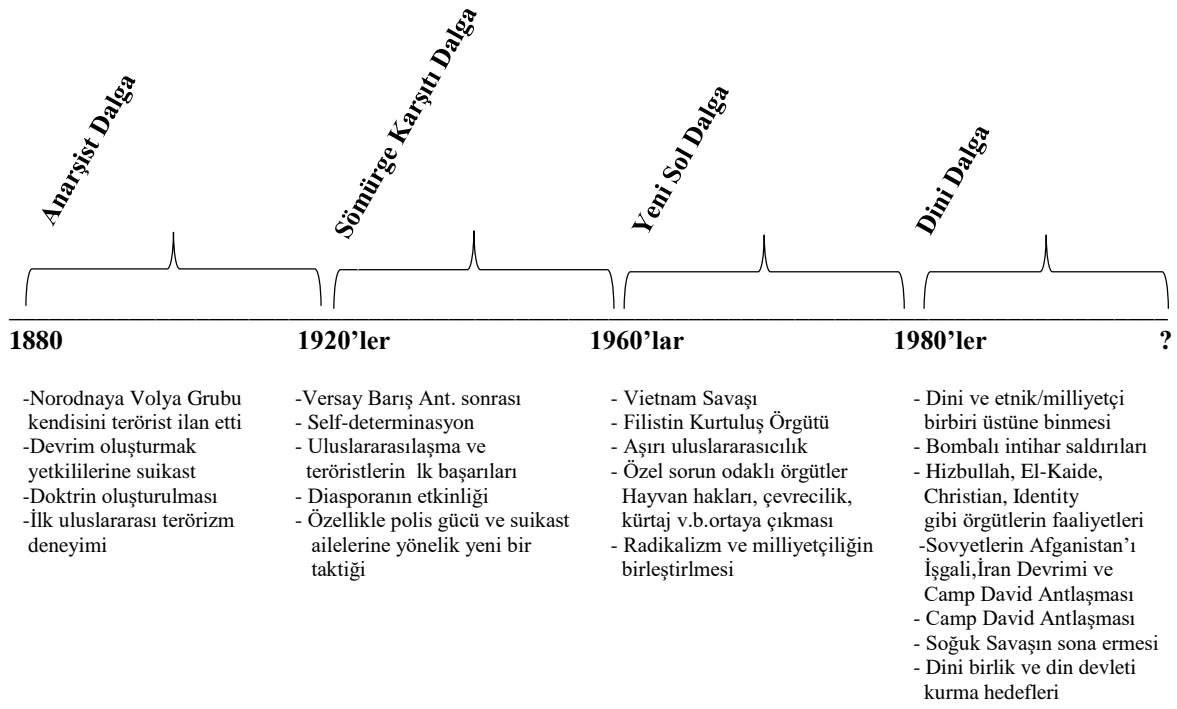
Uluslararası hukuk tarafından uçak kaçırma eylemi, mürettebatın tehdit edilmesi marifetiyle uçağın uuŒ planının deėiŒtirilmesi ve baŒka bir istikamete gitmeye veya baŒka bir devletin havalimanına inmeye zorlanması Œeklinde tanımlanmaktadır. Uçak kaçırma; insanlık değerlerini yıkan, insan hayatını tehdit eden ve maddi kayıplara yol açabilen önemli insanlık suçlarından biridir (Pramono, 2014: 487).

avdar (1970:13) tarafından uçak kaçırma eylemlerini gerekleŒtiren kiŒiler aŒaėıdaki Œekilde sınıflandırılmıŒtır:

- Kendi ölkelerindeki sosyal ve siyasal koŒullara uyamayanlar ve bundan kurtulmak isteyenler,
- Kendi ölkelerinde deėiŒik suçlardan sabıkası bulunup da burada barınma olanaklarını kaybedenler,
- Siyasal amaçlarla belirli kimseleri belirli ölkelere kaçırmak isteyenler,
- Akıl hastalığı olanlardır.

1.2. Uçak Kaçırma Eylemlerinin Tarihsel GeliŒimi

Tarihsel süreç içinde dünya çağında gerekleŒtirilen uçak kaçırma eylemleri irdelendiğinde, bahse konu eylemlere ait tarihlerin uçakların yeni yeni kullanılmaya baŒlandıėı günlere kadar indiği görülmektedir.



Şekil 1. Modern Terörizm ve Dört Terörist Dalganın Karakteristikleri

Şekil 1'de görülen modern terörizm ve dört terörist dalganın karakteristikleri incelendiğinde (Bayer, 2007:14) 1880'lerde başlayan anarşist dalgada hedef, önde gelen hükümet görevlilerine karşı suikast düzenlemektir. Modern havacılığın başlangıcından önceki döneme rastgelen bu dönemde herhangi bir uçak kaçırma eylemine rastlanılmamaktadır. 1920'lerde başlayan ve yaklaşık olarak 40 yıl süren sömürge karşıtı dalga dönemi, özellikle I. ve II. Dünya Savaşları sonrasında emperyalist devletlerin sömürgeci olarak yaşayan halkların mücadelelerinin damga vurduğu bir dönemdir.

Tarihte ilk kaydedilen uçak kaçırma eylemi, 21 Şubat 1931 tarihinde propaganda broşürlerinin Peru'nun başkenti Lima şehri üzerinden bırakılmasını sağlamak amacıyla Pan American Airways posta uçağının Peru'lu devrimciler tarafından ele geçirilmesi ile gerçekleştirilmiştir (Duchesneau, 2015: 116-117). Bu dönem içerisinde gerçekleştirilen eylemlerin çoğu Doğu Avrupa'daki Sovyet yönetiminden batıya kaçmaya çalışan insanların gerçekleştirdiği eylemlerdir (Clifford, 1977). Bu dönem içerisinde gerçekleşen uçak kaçırma eylemleri ayrı bir suç olarak nitelendirilmemiş şahıs hürriyetine karşı işlenmiş suç olarak nitelendirilmiştir.

Yeni sol dalga olarak adlandırılan dönem 1960'larda ortaya çıkan ve komünizmin yayılmasının etkili olduğu, devrimci arzular ve değerlerin düşüncelerdeki radikalleştirmeyi arttırdığı bir dönemdir (Rapoport, 2001:419). Yirminci yüzyıl bitmeden önemini yitiren yeni sol dalga dönemi, rehine maksatlı ve siyasal güç amaçlı uçak kaçırma eylemlerinin yoğun olarak gerçekleştiği bir dönem olmuştur (Rapoport, 2001:419). Fidel Castro'nun toprak reformu ve kamulaştırma ile ilgili olarak aldığı kararlar, Küba ile bu ülkede ciddi yatırımları olan ABD arasında siyasal gerilimin yükselmesine neden olmuştur. Bundan dolayı bu dönem içerisinde uçak kaçırma eylemlerinin sayısında önemli artış meydana gelmeye başlamıştır. 1 Mayıs 1961'de Antulio Ramirez Ortiz, ABD'nin ilk hava korsanlığı suçunu işleyerek

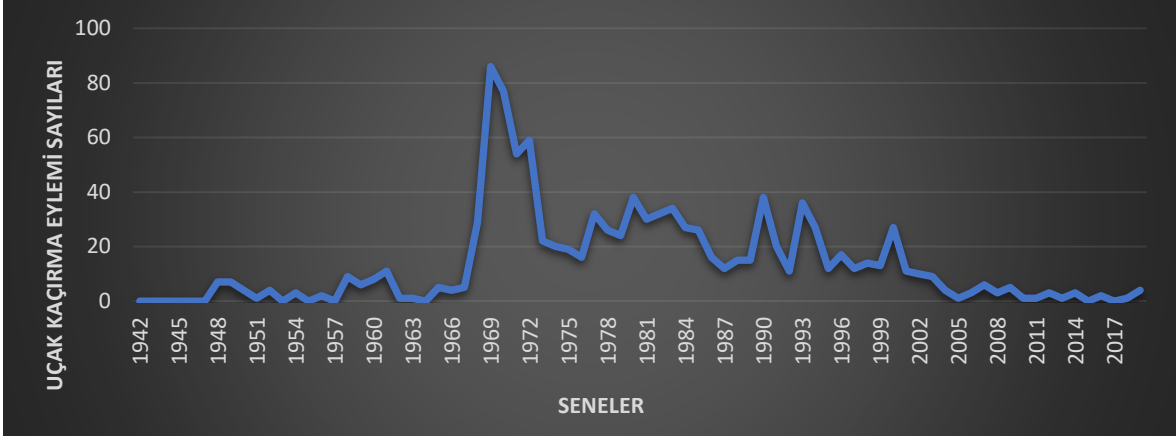
kaçırdığı uçağın Küba’nın baŒkenti Havana’ya indirilmesini istemiŒtir (Harawa, 2013). Siyasal gerilimin yükselmesi sonucu iki ülke arasında siyasi güç kazanma amacıyla uçak kaçırma eylemleri bu dönemde sıklıkla yaŒanmıŒtır (Korkmaz, 2018:56). İki lke arasında yaŒanan yasa dıŒı olayların artması sonucu uçak kaçırma eylemlerinin bir suç olarak kabul edilmesi için ABD’nin liderlik ettiği devletler, “Uçaklarda İŒlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İliŒkin SzleŒme” olarak adlandırılan Tokyo SzleŒmesini 1963 tarihinde imzalamıŒ ve 1969 yılında da yürürlüğe girmesini saėlamıŒtır (Boyle, 1972: 460). SzleŒmenin imzalanması ile artık bir suç olan uçak kaçırma eylemleri, azalma eğilimi göstermeye baŒlamıŒtır.

1967 yılında Arap dünyası için derin acılar yaratan Altı Gün SavaŒları, Filistin KurtuluŒ rgt’nün Arap devletlerinden tam destek görmesine ve söz konusu Arap devletlerinde İsrail’in sadece terör eylemleri ile ortadan kaldırılabileceği dŒncesini yaratmıŒtır. Bunun sonucu olarak da uçak kaçırma eylemleri, bir savaŒ ve radikal milliyetçiliğin müdahale aracı haline gelmiŒtir (Jenkins, 1989). Özellikle Filistin KurtuluŒ rgt, tarihe Dawson Field Olayı olarak adı geçen ünlü uçak kaçırma eyleminde 1970’li yıllarda rgt yelerinin serbest bırakılmasını sağlamak için farklı noktalardan üç adet uçağı kaırmıŒ, yolcuları rehine olarak tutmuŒ ve rehinelere saldıktan sonra uçakları imha etmiŒtir (oban ve İpek, 2020). Uçaklara karŒı radikal milliyetçiler tarafından düzenlenen bu tarz uçak kaçırma eylemleri uluslararası kamuoyu tarafından artık bir terör eylemi olarak nitelendirilmeye baŒlanmıŒtır.

Tokyo SzleŒmesi’nin yetersizliği üzerine uçağı veya kontrolünü ele geçirme eylemlerinin tekrarlanmasını engellemek amacıyla suuların cezalandırılmalarına yönelik uygun tedbirlerin alınması için “Uçakların Kanun DıŒı Yollarla Ele Geçirilmesinin nlenmesi SzleŒmesi” olarak adlandırılan La Haye SzleŒmesi imzalanmıŒtır (Erem ve Keyman, 1970). Uçaklara ve havalimanlarına yönelik eylemlerin havacılık güvenliğini tehdit etmeye devam etmesi sonucunda da 1971 yılında “Sivil Havacılığın Güvenliğine KarŒı GiriŒilen Yasa DıŒı Eylemleri nleme SzleŒmesi” olan Montreal SzleŒmesi imzalanmıŒ ve daha önce imzalanan szleŒmelerin eksik yönlerinin tamamlanması amalanmıŒtır.

Dini dalga olarak adlandırılan süreç 1979 İnan devriminin etkisiyle 1980’lerde görülmeye baŒlanan, dini birlik ve din devleti kurma Œeklinde ortaya çıkararak günümüzde de geçerli olan dönemi kapsamaktadır (Parker and Setter, 2015: 1). Bu dönemde yine uçak kaçırma ve uçaklara karŒı giriŒilen eylemler bir savaŒ ve dini/etnik milliyetçiliğin müdahale aracı olarak varlığını srdrmŒtir. Bu dönem, hukuki yaptırımların yanı sıra havalimanlarında teknolojik tedbirlerin alınması sonucu giderek daha az uçak kaçırma olayının yaŒandığı bir dönem olmuŒtur. Ancak 11 Eylül 2001 tarihinde ABD’de Dünya Ticaret Merkezi ve Pentagon’a hava korsanları tarafından kaçırılan uçaklar ile yapılan terör saldırıları sonucunda uçakların bir silah olarak kullanılabileceği grlmŒ ve bu olay havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak alınmıŒ tüm önlemlerin sorgulanmasına neden olmuŒtur (nl, 2009). Bu dönem içerisinde baŒta ABD olmak üzere birçok devlet tarafından havacılık güvenliği ile ilgili pek çok yeni uygulama hayata geirilmemiŒ ve alınan tedbirlerin kapsamı geniŒletilmiŒtir.

Tarihsel süreç içerisinde dünya çapında yıllara göre gerekleŒtirilen uçak kaçırma verileri Œekil-2’de sunulmuŒtur.



Şekil 2. 1942-2019 Seneleri Arasında Gerçekleşen Uçak Kaçırma Eylemleri

Kaynak: Yazar tarafından geliştirilmiştir (<https://aviation-safety.net/statistics/period>).

Uçuş güvenliği hassas bir konu olduğu için havalimanlarında veya uçaklarda gerçekleştirilen her türlü yasa dışı eylem tüm dünyanın ilgisini çekmektedir. Devletler ve sivil toplum örgütleri tarafından hem ulusal hem de uluslararası düzeyde gerekli düzenlemeler ile yoğun emek isteyen tedbirlere başvurulsa da uçak kaçırma olaylarının ticari uçuşlar olduğu sürece gerçekleşmesi her zaman beklenmektedir.

2. TÜRKİYE BAĞLANTILI UÇUŞLARDA GERÇEKLEŞMİŞ UÇAK KAÇIRMA EYLEMLERİ

Her devlet için kritik öneme haiz sektörlerden biri olarak değerlendirilen havacılık sektörü; yaratmış olduğu gurur, saygınlık ve küresel ekonomik etkinin bir sonucu olarak devletler tarafından ulusal bir sembol olarak görülmektedir (Korkmaz, 2018: 56). Hava yolu şirketlerine yönelik olarak yapılacak eylemlerin tüm dünyada ses getireceği ve ekonomik kayıplara sebebiyet vereceğinin terör unsurları tarafından idrak edilmesiyle beraber, havayolu şirketleri terörist unsurlar tarafından cazip bir hedef olarak görülmektedir. Özellikle 1960'lar sonu 1970'ler başında, ticari jet uçakların kullanımının yaygınlaşması ile beraber kitlesel hava yolculuğu yaygınlaşmaya başlamış, havalimanlarındaki yetersiz ve etkisiz güvenlik önlemlerinin bir sonucu olarak radikal gruplar tarafından rehine alma ve siyasal güç amaçlı uçak kaçırma eylemleri yoğun olarak gerçekleştirilmiştir. Gerçekleştirilen uçak kaçırma eylemlerinin fazlalığından dolayı, havacılık tarihinde bu dönem “Uçak Kaçırma Eylemlerinin “Altın Çağı” olarak nitelendirilmiştir (<http://boardinginfo.com/ucak-kacirmanin-altin-cagi/>). Türkiye bağlantılı uçuşlarda gerçekleştirilen uçak kaçırma eylemleri araştırmalar sonucunda tarihsel kronolojiye uygun olarak derlenmiş ve aşağıda sunulmuştur (Korkmaz, 2018):

- 16 Eylül 1969 tarihinde Türk Hava Yolları'na (THY) ait Ankara – İstanbul seferini yapan içerisinde 55 yolcu ve 6 mürettebatı bulunan SEÇ isimli yolcu uçağı, akli dengesi bozuk Sadi TOKER adlı hava korsanı tarafından oyuncak tabanca ile Sofya'ya kaçırıldı.
- 3 Mayıs 1972 tarihinde Ankara – İstanbul seferini yapan THY'ye ait DC-9 tipi Boğaziçi isimli yolcu uçağı, içerisinde 61 yolcu ve 5 mürettebatı ile Sefer ŞİMŞEK, Aynullah AKÇA, Mehmet YILMAZ ve Yaşar AYDIN adlı belli bir siyasi görüşe

sahip 4 Türk hava korsanı tarafından silah zoru ile Sofya’ya kaçırıldı. Yapılan grŒmeler sonucunda teslim olan hava korsanları uçağı Bulgar makamlarına teslim ederek Bulgaristan’a iltica talebinde bulundular. Hava korsanları, Türkiye’de olup bitenleri bütün dünyaya duyurmak ve arkadaŒlarının idam cezalarının durdurularak serbest bırakılmasını istediler.

- 22 Ekim 1972 tarihinde İstanbul – Ankara seferini yapan THY’ye ait B-707/321 tipi Truva isimli yolcu uçağı içerisinde 67 yolcu ve 9 mürettebatı ile Hacı zdemir, Derviş Elmacıoğlu, Yücel Bozkurt, Ahmet Maden adlı belli bir siyasi grŒe sahip 4 Türk hava korsanı tarafından silah zoru ile Sofya’ya kaçırıldı. Tutuklu arkadaŒlarının serbest bırakılmasını isteyen hava korsanları Bulgaristan’a iltica talebinde bulundular ve uçakta bulunan yolcuları serbest bırakıp uçağı Bulgar makamlarına teslim ettiler.
- 1 Mayıs 1976 tarihinde Paris – İstanbul seferini yapan THY’ye ait DC-10 tipi İzmir isimli yolcu uçağı, içerisinde 253 yolcu ve 11 mürettebatı ile Zeki EJDİR adlı Türk hava korsanı tarafından bıçak ile pilot tehdit edilerek Marsilya’ya kaçırılmak istendi. Hava korsanı, Fransız makamlarının haksız yere kendisini sınır dıŒı etmek istemesini protesto etmek için uçağı kaçırdığını söyledi. Hava korsanı, havada geçen iki buçuk saatlik zorlu bir sürecin sonucunda ikna edildi ve korsan uçağın Paris Orly havalimanına dnŒne müsaade etti.
- 13 Œubat 1977 tarihinde İstanbul – İzmir seferini yapan THY’ye ait Trakya isimli yolcu uçağı, içerisinde 52 yolcu ve 5 mürettebatı ile Polis Koleji ğrencisi Adnan MİNTAŒ tarafından silah zoru ile Belgrad’a kaçırılmak istendi. Adnan MİNTAŒ yolcular tarafından etkisiz hale getirilerek kaçırılma eylemi baŒarısız kılındı.
- 19 Mart 1977 tarihinde Diyarbakır – Ankara seferini yapan THY’ye ait uçak, içerisinde 173 yolcu ve 7 mürettebatı ile İsmail AAN ve Hanefi GÜZEL adlı 17 yaŒındaki iki ğrenci tarafından Beyrut’a kaçırıldı. Filistin’e gitmek için uçağı kaçırdıklarını belirten ortaokul son sınıf ğrencisi olan hava korsanları dönemin Lübnan BaŒbakanının abalalarıyla teslim oldular.
- 13 Ekim 1980 tarihinde Münih – İstanbul – Ankara seferini yapan THY’ye ait B-727 tipi Diyarbakır isimli yolcu uçağı, içerisinde 148 yolcu ve mürettebatı ile Ankara’ya inmek üzereyken aŒırı dinci Hasan GneŒer, Yılmaz Yalçıner, Ömer Yorulmaz, Mekki Yassıkaya adlı 4 hava korsanı tarafından silah zoru ile Diyarbakır’a kaçırıldı. Askeri yönetime olan tepkilerini ifade etmek, iŒgal altındaki Afganistan’da Ruslara karŒı mücadele etmek ve Tahran’a gitmek için uçağı kaçırdıklarını belirten hava korsanlarına yapılan operasyon sonucunda korsanlardan biri l,  yaralı olarak ele geçirilerek yolcular güvenli bir Œekilde tahliye edildi.
- 24 Mayıs 1981 tarihinde İstanbul – Ankara seferini yapan THY’ye ait TK 104 sefer sayılı DC-9 tipi Haliç isimli yolcu uçağı, içerisinde 110 yolcu ve 8 mürettebatı ile belli bir siyasi grŒe sahip 4 hava korsanı tarafından silah zoru ile yakıtın yetersiz olmasından dolayı Burgaz’a kaçırıldı. Hava korsanlarından iki tanesinin uçak dıŒına çıkmasını müteakip uçakta kalan diğer iki hava korsanın yolcular tarafından etkisiz hale getirilmesiyle eylem sona erdi.

- 15 Nisan 1983 tarihinde İstanbul – İzmir seferini yapan THY’ye ait B-727 tipi Ankara isimli yolcu uçağı, içerisinde 107 yolcu ve 7 mürettebatı ile DEV-SOL üyesi ve akıl hastası olduğu söylenen 19 yaşındaki hava korsanı Mehmet KALKAN tarafından Atina’ya kaçırıldı. Hava korsanı operasyon sonucunda etkisiz hale getirildi.
- 28 Haziran 1985 tarihinde Frankfurt – İstanbul seferini yapan THY’ye ait B-727 tipi Kars isimli yolcu uçağı Almanya’dan sınır dışı edilen Yusuf ÖRER adlı hava korsanı tarafından yangın söndürme cihazı ile Viyana’ya kaçırılmak istendi. Hava korsanı uçuş mühendisi Süleyman TEKYILDIRIM ve kaptan pilot Ahmet ÖZSEYHAN tarafından yakalanarak etkisiz hale getirildi ve girişim başarısız kılındı.
- 8 Mart 1996 tarihinde Lefkoşe – İstanbul seferini yapan KTHY’ye ait B-727 tipi Beşparmak isimli yolcu uçağı, içerisinde 101 yolcu ve 9 mürettebat ile İngiltere’deki sevgilisine gitmek isteyen 21 yaşındaki Ramazan AYDIN adlı hava korsanı tarafından oyuncak tabanca, sahte bomba ve çakı yardımıyla kokpite girilerek Londra’ya kaçırılmak istendi. Ancak yakıtın yetersiz olmasından dolayı önce Sofya daha sonra Münih’e kaçırıldı. Korsan, uçaktaki yolcuları serbest bıraktıktan sonra Çeçenistan'daki bağımsızlık savaşına dünya kamuoyunun dikkatini çekmek amacıyla uçağı kaçırdığını söyleyerek Alman yetkililere teslim oldu.
- 9 Haziran 1997 tarihinde La Valetta – İstanbul seferini yapan Malta Hava Yollarına ait B-737/200 tipi yolcu uçağı, içerisinde 74 yolcu ve 6 mürettebat ile İsmail BEYAZPINAR ve Nusret AKMERCAN adlı hava korsanları tarafından bomba süsü verilen paket zoru ile kokpite girilerek Almanya’nın Köln kentine kaçırıldı. Mehmet Ali AĞCA’nın serbest bırakılmasını talep ederek teslim oldular. Sorgulama esnasında Mehmet Ali AĞCA’yı hiç tanımadıkları anlaşılırken; Türkiye’ye dönmek için uçağı kaçırdıkları ortaya çıktı.
- 24 Şubat 1998 tarihinde Adana – Ankara seferini yapan THY’ye ait RJ 100 tipi TK-491 sefer sayılı Gaziantep isimli yolcu uçağı, içerisinde 63 yolcu ve 5 mürettebat ile Mehmet DAĞ adlı hava korsanı tarafından kaçırıldı. Hava korsanı, elindeki oyuncak pandanın içerisinde bomba olduğu tehdidi ile kokpite girerek o dönem yaşanan Cezayir olaylarını protesto etmek amacıyla uçağı kaçırmıştır. Hava korsanı uçağı Tahran’a kaçırmak istemiş ancak pilotların yakıtın yetersiz olduğunu söylemesi ile uçağın Diyarbakır’a zorunlu olarak inmesine müsaade etmiştir. İçerisinde yolcu ve mürettebatın da olduğu 28 kişiyi serbest bıraktıktan sonra yolcular hava korsanını etkisiz hale getirip yetkililere teslim etti.
- 30 Mart 1998 tarihinde Lefkoşe – Ankara seferini yapan KTHY’ye ait B-727 tipi YK 043 sefer sayılı Yeşil Ada isimli yolcu uçağı, içerisinde 93 yolcu ve 7 mürettebat ile Mehmet ERTÜRK adlı hava korsanı tarafından el bombası şeklindeki çakmak marifetiyle kokpite girilerek Almanya’ya kaçırılmak istendi. Yolcunun tehdidini dikkate almayan pilot tarafından uçak Ankara’ya indirildi ve gerçekleştirilen operasyon ile hava korsanı etkisiz hale getirildi. İfadesinde işsiz olduğunu ve iş bulmak amacıyla Almanya’ya gitmek istediği için bu eyleme giriştiğini belirtti.
- 14 Eylül 1998 tarihinde Ankara – İstanbul seferini yapan THY’ye ait A-310 tipi TK 145 sefer sayılı Seyhan isimli yolcu uçağı, içerisinde 78 yolcu ve 8 mürettebat ile

İhsan AKYÜZ adlı hava korsanı tarafından kokpit kapısı açılarak elindeki oyuncak tabanca marifetiyle kaçırıldı. Hava korsanı, uçağı Çeçenistan’a götüreceğini belirtti. Ancak uçağın yakıt ikmali yapması maksadıyla Trabzon Havalimanına inmesi için pilot tarafından ikna edildi. Hava korsanı, hükümetin uygulamıŒ olduğu kıyafet yasaklarını protesto etmek için uçağı kaçırdığını söyledi. Hava korsanı kaptan pilot tarafından ikna edildi ve güvenlik güçlerine teslim olması sağlandı.

- 29 Ekim 1998 tarihinde Adana – Ankara seferini yapan THY’ye ait B-737/400 tipi TK-487 sefer sayılı Ayvalık isimli yolcu uçağı, içerisinde 34 yolcu ve 6 mürettebat ile Mürsel PEKER kimliğini kullanan Erdal AKSU adlı hava korsanı tarafından 7.65 mm silah ve el bombası marifetiyle kokpit kapısının açılmasıyla saat 19:45 civarında kaçırıldı. Hava korsanı uçağı Lozan’a götürmek istedi ancak pilotlar yakıt için Sofya’ya inmeleri gerektiğini söyleyerek uçağı Ankara–Esenboğa havalimanına indirdiler. Esenboğa Havalimanında hava korsanı ile pazarlık sabah saatlerine kadar sürmesine rağmen görüşmelerden netice alınamaması üzerine gerekleŒtirilen operasyon neticesinde hava korsanı ölü olarak ele geçirildi ve uçak tahliye edildi. Operasyonun ardından hava korsanı Erdal AKSU’nun Diyarbakır’da 4 öğretmeni katletmekten aranan bir terörist olduğu belirlendi.
- 19 Ekim 1999 tarihinde İstanbul–Kahire seferini yapan Mısır Hava Yollarına ait MSR 838 sefer sayılı B-737/500 tipi uçak içerisinde 48 yolcu ve 6 mürettebat ile 18:16 sıralarında uçakta bulunan Mısırlı bir yolcu tarafından kokpit kapısının açık olmasından da faydalanılarak Hamburg’a kaçırıldı. Hava korsanı, uçağın Londra’ya gitmesini istemesine rağmen yakıt ikmali maksadıyla indiği Hamburg’da güvenlik güçlerinin operasyonu sonucunda etkisiz hale getirildi ve yolcular tahliye edildi.
- 15 Mart 2001 tarihinde İstanbul – Moskova seferini yapan Vnukova Havayollarına ait TU 154 tipi uçak, içerisinde 165 yolcu ve 12 mürettebat ile 13:30’da kalkıŒ yaptıktan 10 dakika sonra yolcu olarak bulunan 3 een uyruklu hava korsanı tarafından bıçak, makas ve acil durum baltası kullanılarak Medine’ye kaçırıldı. Rusları Çeçenistan’dan çıkartmaya zorlamak ve een davasını dünya kamuoyuna tanıtmak için gerekleŒtirilen uçak kaçırma olayı 16 Mart 2001 tarihinde Suudi makamlarca yapılan kurtarma operasyonu ile son buldu. Operasyonda bir Türk yolcu, bir mürettebat ve bir terörist hayatını kaybetti.
- 7 Œubat 2003 tarihinde Malatya – Ankara – İstanbul seferini yapan THY’ye ait A-310 tipi TK 143 sefer sayılı Aksu isimli yolcu uçağı, içerisinde 222 yolcu ve 9 mürettebat ile 19:25’te Malatya’dan, 20:10’da Ankara’dan kalkıŒ yaparak 21:00’da İstanbul Atatürk Havalimanına iniŒ yaptı. Yolcuların uçaktan inmesini müteakip üzerinde bomba süsü verilmiŒ, içerisinde dinamit olduğunu söylediği paketi ateŒleyeceđini ve Türkiye Amerika’nın askeri olamaz diye bağırarak 2 hostesi rehin alan eylemci Ali İlker DURBAK yetkililere verilmek üzere bir bildiri verdi ve Moskova’ya gitmek istediğini belirtti. Güvenlik güçlerinin müdahalesi ile eylemci etkisiz hale getirildi ve olay sona erdi.
- 28 Mart 2003 tarihinde İstanbul – Ankara seferini yapan THY’ye ait A-310 tipi TK 160 sefer sayılı Ergene isimli yolcu uçağı, içerisinde 194 yolcu ve 9 mürettebat ile 21:45’te kalkıŒ yapmasını müteakip 20 yaŒındaki Özgür GENÇASLAN tarafından

kaçırıldı. Hava korsanı elinde jilet ile kokpite girerek ailesinin Almanya’da esir olduğunu, kız kardeşinin ve annesinin esir bırakılmasını sağlamak için uçağı Almanya’ya kaçırmak istedi. Ancak uçak yeterli yakıt olmadığı için Atina’ya indi. Dönemin Başbakanı Sayın Recep Tayyip ERDOĞAN’ın eylemciyle telefonda görüşmesinin ardından eylemci teslim olmaya ikna oldu. Uçakta bulunan yolcular tahliye edilerek başka bir uçak ile Türkiye’ye dönmeleri sağlandı.

- 3 Ekim 2006 tarihinde Tiran – İstanbul seferini yapan THY’ye ait B-737/400 tipi TK 1476 sefer sayılı Çanakkale isimli yolcu uçağı, içerisinde 107 yolcu ve 6 mürettebat ile yolcu Hakan EKİNCİ tarafından kaçırıldı. Kokpite kabin memurunun girişi esnasında şiddet kullanarak giren hava korsanı, Papa için basın açıklaması yapmak ve akabinde güvenlik güçlerine teslim olmak için uçağı Roma’ya kaçırmak istedi ancak uçak pilotlar tarafından Brindisi’ye indirildi. Hava korsanı burada teslim oldu ve yetkililere iltica talebinde bulundu.
- 10 Nisan 2007 tarihinde Diyarbakır – İstanbul seferini yapan Pegasus Havayollarına ait B-737/800 tip PGT 157 sefer sayılı uçak içerisinde 178 yolcu ve 6 mürettebatı ile Mehmet GÖKŞİNGÖL adlı hava korsanı tarafından kaçırıldı. Hava korsanı, kokpit kapısının kilitli olmasından dolayı kabin ekibini yanında bomba olduğunu söyleyerek tehdit etmiş ve Tahran’a gitmek istediğini belirtmiştir. Ancak pilotların kararıyla uçak Esenboğa Havalimanına indirilmiştir. Burada yaklaşık 40 dakika sonra hava korsanı teslim olmuş ve tehdidinin asılsız olduğu ortaya çıkmıştır.
- 18 Ağustos 2007 tarihinde Lefkoşe – İstanbul seferini yapan Atlasjet Havayollarına ait MD-83 tipi KK 1011 sefer sayılı uçak, içerisinde 136 yolcu ve 6 mürettebat ile Türk ve Filistinli iki hava korsanı tarafından kaçırıldı. Kokpit kapısının kilitli olmasından dolayı kabin ekibini bıçakla tehdit ederek uçağı kaçırmak isteyen hava korsanları pilotların yakıt ikmalini yapmak zorunda olduklarını belirtmeleri üzerine Antalya’ya iniş yaptı. Burada pilotlar kokpit penceresinden atlayarak uçağı terk ettiler. Yolcuların bir kısmı da kadın ve çocukların serbest bırakılması amacıyla açılan acil çıkış kapılarından kaçtı. Filistin’in işgal altında bulunmasını protesto etmek için uçağı kaçırma girişiminde bulunan hava korsanlarının teslim olmasıyla eylem sona erdi.
- 7 Şubat 2014 tarihinde Kharkov – İstanbul seferini yapan Pegasus Havayollarına ait B-737/800 tipi PGT 751 sefer sayılı uçak, içerisinde 110 yolcu ve 7 mürettebatı ile 45 yaşındaki Artem KOZLOV adlı Ukraynalı hava korsanı tarafından kaçırıldı. Korsan, kokpit kapısının kilitli olmasından dolayı kabin ekibini üzerinde bomba var diyerek tehdit edip uçağı Soçi’ye kaçırmak istedi. Ancak uçak pilotlar tarafından Sabiha Gökçen Havalimanı’na indirildi. Soçi’de icra edilen Kış Olimpiyatları ile ilgili mesaj vermek isteyen hava korsanı güvenlik güçlerinin operasyonu ile sağ olarak ele geçirildi. Operasyon sonucunda yolcular uçaktan güvenli bir şekilde tahliye edildi.

Türkiye bağlantılı uçuşlarda toplam 24 adet uçak kaçırma eylemi meydana gelmiştir. Bahse konu eylemler dönemsel olarak incelendiğinde 1960’lar sonu ve 1970’lerde 6 adet, 1980’ler ve 1990’larda 11 adet, 2000’lerden günümüze kadar ise 7 adet uçak kaçırma eylemi gerçekleşmiştir. Gerçekleşen uçak kaçırma eylemlerinin sebepleri ve oluş şekilleri

incelendiğinde; eylemlerin genellikle siyasi ve şahsi talepleri olan kişiler tarafından hem gerçek hem de süs şeklindeki delici, kesici, parlayıcı ve patlayıcı aletler yardımıyla gerçekleştiği görülmüştür. Havalimanlarının hem yolcu hem de kargo bölümlerinde kullanılmakta olan görüntüleme cihazlarındaki teknolojik gelişmeler ve sıkı uygulamalar sayesinde yolcuların uçak içerisine delici, kesici, parlayıcı ve patlayıcı aletler getirmesinin önüne geçilmiştir. Özellikle 11 Eylül saldırılarının ardından kokpit kapısının dışarıdan açılmasının önlenmesi ve kapının dışarıdan yapılacak herhangi bir müdahaleye karşı daha dayanıklı hale getirilmesi, uçak kaçırma eylemlerinin sayısının azalmasında çok yararlı olmuştur. ABD’de gerçekleşen 11 Eylül saldırılarının havacılık güvenliğine yönelik olarak daha önce alınan tedbirleri sorgulaması, ulusal/uluslararası toplum tarafından yeni tedbirlerin alınmasına sebep olmuş ve uçak kaçırma eylemlerinin sayısında ciddi düşüşler olmuştur.

3. UÇAK KAÇIRMA EYLEMLERİNİN YASAL TEDBİRLER ÜZERİNE ETKİSİ

Uçak kaçırma eylemlerinin ortaya çıkması, artması ve azalması, uçak kaçırma suçuyla mücadelede uluslararası toplumun gösterdiği çabalar ile tamamen uyuşmaktadır. İnsanlığa yönelik suçlardan biri olan uçak kaçırma eyleminin önlenmesi için uluslararası toplumun aldığı tedbirlerin uçak kaçırma eylemlerinin sayısında düşüşe sebebiyet vermesi yapılan girişimlerin ne kadar yerinde olduğunu göstermektedir. Uçaklara yönelik kanun dışı eylemleri önlemek için alınan yasal tedbirler aşağıda belirtilmiştir.

3.1. Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Sözleşme

İlk uluslararası havacılık sözleşmelerinden birisi olan Tokyo Sözleşmesi 14 Eylül 1963 tarihinde hazırlanmış ve 4 Aralık 1969 yılında yürürlüğe girmiştir (SHGM, 2018) Terörizmle mücadele için Birleşmiş Milletler kontrolünde atılan ilk önemli adım olan Tokyo Sözleşmesi’ne Türkiye 17 Nisan 1975 ve 1889 sayılı Kanun’la taraf olmuştur (TBMM, 1975). Sözleşme 16 Mart 1976 tarihinde Türkiye’de yürürlüğe girmiş olup 186 ülke sözleşmeye taraftır. Sözleşme hükümleri; ceza kanunlarını ihlal eden suçlara, bir suç teşkil etsin veya etmesin uçağın ya da içindeki çalışanların ve malların güvenliğini tehlikeye düşürebilecek, uçak içindeki düzen ve disiplini bozan fiillere uygulanmaktadır (TBMM, 1975).

Esasında sözleşme; pilota, uçağın güvenliğini sağlamak için gerektiğinde kısıtlama da dahil olmak üzere makul tedbirleri uygulama yetkisini tanımaktadır (Erem ve Keyman, 1970). Sözleşmede, uçağın kayıtlı olduğu devletin öncelikli yargılama yetkisine sahip olduğunun belirtilmesi ile milletlerarası yargılamanın yapılmasına yönelik belirsiz olan bazı noktalar açığa kavuşturulmuştur. Uçuş halindeki bir uçağın faaliyetini engelleme, kontrolünü ele geçirme ya da böyle bir fiili tamamlamak için yaptığı eylemler yasa dışı olarak belirtilmiş suç olarak belirtilmemiştir. Bu durum yargı yetkisine sahip olan devletin fiili olarak suçluları kovuşturmaya zorlanması konusunda başarısız olmasına yol açmıştır.

Tokyo Sözleşmesi, uçak kaçırma eylemlerini milletlerarası suç haline getirmediği gibi, devletleri bu eylemleri kendi iç hukukları bakımından suç saymaya da zorlamamaktadır (Erem ve Keyman, 1970). Tokyo Sözleşmesi’nin uçak kaçırma eylemlerine ilişkin hükümleri, esas itibarıyla uçağın ve içindeki malların sahiplerine iadesini ve uçağın

yolculuğa devamının mümkün kılınmasını amaç edinip; uçuş öncesinde alınması gereken tedbirlerle ilgili düzenlemelere yer vermemiştir.

3.2. Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme

1960'ların sonlarında dünyada ve Türkiye'de uçak kaçırma eylemlerinin artması nedeniyle, birçok ülke 1970 yılında bu sorun hakkında tartışmak için Hollanda'nın Lahey kentinde bir araya geldi. Görüşmelerin sonucunda Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme 16 Aralık 1970 tarihinde tamamlandı. Söz konusu şartlar, on ülke tarafından onaylandıktan 30 gün sonra yürürlüğe girdi ve 14 Ekim 1971 tarihinde yasalaştı. Türkiye 30 Kasım 1972 ve 1634 sayılı Kanun'la sözleşmeye taraf olmuştur (TBMM, 1972).

Genel olarak bu sözleşme daha önce imzalanan Tokyo Sözleşmesi'nde ihmal edilen "suçluları iade ve kovuşturmanın zor konularını" çözmeyi amaç edinmiştir. Sözleşmenin ana amacı; bir uçak korsanının bulunduğu uçağı tespit eden ve sözleşmeye taraf olan devletin, uçak korsanını iade etmesi ya da uçak korsanı hakkında kovuşturma gerçekleştirmesi şeklindedir.

Sözleşme kesin olarak her devletin bir uçağın kanuna aykırı bir şekilde ele geçirilmesini suç haline getirmesini dikte etmektedir. Madde 1, herhangi birisinin uçmakta olan bir uçaktayken aşağıdakilerden birini yapması durumunda bir suç işlemiş olduğunu ifade etmektedir (TBMM, 1972):

- Kanun dışı olarak, zorla, tehditle, diğer herhangi bir korkutma yolu ile uçağı el koyar, uçağın kontrolünü ele geçirirse ya da böyle bir harekete teşebbüs ederse,
- Böyle bir hareketi yapan veya buna teşebbüs eden bir şahısla suç ortağı olursa suç işlemiş sayılır.

Sözleşme, uçağın kayıtlı olduğu devletin öncelikli yargı yetkisine sahip olduğu fikrinin çalışmadığını savunarak, yargılama konusunu tekrar gözden geçirmiştir. Sözleşme, suçlunun kendi topraklarında olması ve iade edilmemesi durumunda, her bir sözleşmeli devletin gerçekte yargı yetkisi kurma yönünde adım atmasını şart koşarak imza sahiplerini yargı yetkisini kabul etmeyi ve bir suç işlendikten sonra harekete geçirmeyi amaçlamıştır (Sweet, 2009). Sözleşme, devletlerin tutarlı bir şekilde kovuşturma yapılması hususunu güçlendirmeye çalışmaktadır. Bu kapsamda, her devlet ya suçluyu iade etmek için ya da olayı ortaya çıkarmak için zorlanmaktadır (TBMM, 1972). Sözleşme ile Tokyo Sözleşmesinde olduğu gibi uçuş esnasında uçak içerisinde işlenen suçlar kapsam altına alınmıştır. Dolayısıyla uçuş öncesinde veya uçuş sonrasında vuku bulabilecek eylemler kapsam dışında bırakılmıştır.

3.3. Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşme

Montreal Sözleşmesi ya da "Sabotaj Sözleşmesi" olarak da bilinen 23 Eylül 1971 tarihli Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi İlişkin Sözleşme 26 Ocak 1973 tarihinde onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Türkiye; 17 Nisan 1975 ve 1888 sayılı Kanun'la sözleşmeye taraf olmuştur (TBMM, 1975). Sivil havacılığın güvenliğine karşı gerçekleştirilen kanun dışı eylemler can ve mal güvenliğini tehlikeye düşürmekte, havacılık

işletmelerini ciddi bir şekilde etkilemekte ve sivil havacılık güvenliğine olan güveni sarsmaktadır. Bu gibi eylemlerin ciddi bir endişe konusu olduğu ve bunların önlenmesi için suçluların cezalandırılması amacıyla uygun tedbirlerin alınmasına gerek duyulduğu düşünülmektedir (TBMM, 1975).

Temel olarak sözleşme, ticari uçaklarda işlenen tüm suçlara La Haye Sözleşmesinin genel ilkelerinin kesin olarak uygulanmasını sağlamaktadır. Sözleşmenin en önemli tarafı; uçaklara karşı saldırı ve sabotaj eylemlerinin kapsam içine alınmasıdır. Sözleşme, herhangi bir şahıs tarafından işlenebilecek aşağıdaki eylemleri suç olarak saymaktadır (TBMM, 1975):

- Uçuş halindeki bir uçakta bulunan bir şahsa karşı uçağın emniyetini tehlikeye düşürecek muhtemel bir şiddet hareketinde bulunursa
- Servisteki bir uçağı tahrip eder veya böyle bir uçağı uçamayacak hale getirecek şekilde veya uçuş halinde emniyetini tehlikeye düşürecek bir hasara uğrattırsa
- Servisteki bir uçağı; bu uçağı tahrip etmesi muhtemel olan ya da onu uçamayacak hale getirecek veya uçuş halinde emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel olacak şekilde hasara uğratabilecek bir cihaz/maddeyi, herhangi bir şekilde koyar/koydurtursa
- Hava seyrüsefer kolaylıklarını tahrip eder veya hasara uğrattır veya bunların işletilmesine müdahale ederse ve bu fiillerden biri uçuş halindeki uçağın emniyetini tehlikeye düşürebilecek mahiyetteyse
- Yanlış olduğunu bildiği bilgiler vermek suretiyle uçuş halindeki bir uçağın emniyetini tehlikeye düşürürse

Bu sözleşme ile tüm taraftar devletlere bu suçların işlenmesini önlemek için uygulanabilir tüm önlemleri almayı kabul etmesi şart koşulmaktadır. Sözleşme, kesin olarak uçak sabotörlerinin tutuklanmasını ve kovuşturma açılmasını ya da teslim edilmesini belirtmekte ve bu suçların faileri için ağır cezalar öngörmektedir.

3.4. Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında Kanun Dışı Şiddet Olaylarının Önlenmesine İlişkin Protokol

24 Şubat 1988 tarihinde imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında Kanun Dışı Şiddet Olaylarının Önlenmesine İlişkin Protokol 23 Eylül 1971 tarihli Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Sözleşmeye ek yapılmış ve 14 Nisan 1989 tarihinde onaylanmıştır (Protokol, 1989). Uluslararası sivil havacılığa hizmet veren havaalanlarının ve havaalanlarındaki şahısların güvenliğine tehlike oluşturan kanun dışı eylemlerin, sivil havacılığın güvenli ve düzenli işleyişine zarar verdiği; bu tür eylemlerin ciddi bir endişe yarattığı ve bu tür eylemlere engel olunması için, suçluların cezalandırılmasını temin edecek uygun tedbirlerin alınmasına acil ihtiyaç bulunduğu protokol ile ifade edilmiştir (Protokol, 1989).

3.5. Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Sözleşme

Değişen dünya koşulları ile beraber uluslararası sivil havacılığı tehdit eden eylemlerin çeşitlenmesi ve artması dünya kamuoyunu tedirgin etmektedir. Bu eylemlerin bertaraf

edilmesi kapsamında, uluslararası kamuoyunun ortak çabaları ile Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Sözleşme 10 Eylül 2010 tarihinde Pekin’de tanzim ve imza edilmiştir. Türkiye, 18 Eylül 2013 tarihinde sözleşmeyi imzalamış, 2 Mart 2017 tarihli ve 6899 sayılı Kanun’la da sözleşmeye taraf olmuştur (Sözleşme, 2010).

Sözleşmeye taraftar ülkeler, Madde 1’de hava aracına veya yerdeki bir başka hedefe tehlikeli maddelerle saldırılmasını ve ilave olarak biyolojik, kimyasal, nükleer silahların yasa dışı taşınmasını suç olarak kabul etmektedir (Sözleşme, 2010). Sözleşme ile terörizme karşı mevcut uluslararası yasal çerçeve önemli bir şekilde güçlendirilirken yasa dışı müdahale girişimlerine karşı yapılacak olan kovuşturma, suçluların iadesi gibi faaliyetler de kolaylaştırılmıştır. Ayrıca; biyolojik, kimyasal, nükleer silahların ve ilgili materyallerin sivil hava vasıtaları ile taşınmasının yasa dışı olduğunun beyan edilmesi sağlanmıştır. Artık taraftar devletler tarafından; 23 Eylül 1971 tarihli Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi İlişkin Sözleşme ve 24 Şubat 1988 tarihinde imzalanan Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında Kanun Dışı Şiddet Olaylarının Önlenmesine İlişkin Protokol yerine bu sözleşmenin esas alması istenilmektedir (Sözleşme, 2010).

3.6. Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşmeye Ek Protokol

Uluslararası sivil havacılık faaliyetlerinin artması ile beraber havacılık güvenliğini tehdit eden eylemlerin çeşitleri ve unsurları da artmıştır. Bu nedenle, hava araçlarının yasa dışı kişiler tarafından ele geçirilerek tehdit aracı olarak kullanılması dünya kamuoyunun ortak kaygısı haline gelmiştir. Bu kaygıların giderilmesi kapsamında uluslararası kamuoyunun ortak çabaları ile Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkındaki Sözleşmeyi tamamlayan Ek Protokol, 10 Eylül 2010 tarihinde Pekin’de kabul edilmiştir. Türkiye, 18 Eylül 2013 tarihinde protokolü imzalamış, 2 Mart 2017 tarihli ve 6900 sayılı Kanun’la da taraf olmuştur (Protokol, 2010).

Protokole taraftar ülkeler, hava aracının kanun dışı yollar ile ele geçirilerek tehdit aracı olarak kullanılmasını suç kabul etmiştir. Bahse konu protokol ile havacılığa karşı işlenmiş suçlara veya hazırlık aşamasında olan eylemelere karşı daha sağlam bir yasal çerçeve oluşturulmaktadır. Uçakların kanun dışı yollar ile ele geçirilmesine karşı mevcut yasal çerçeve önemli bir şekilde güçlendirilmektedir. Artık protokole taraftar devletler tarafından; 16 Aralık 1970 tarihinde imzalanan Uçakların Kanundışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşmesi ile bu protokol tek resmî belge olarak ele alınacak ve 2010 tarihli Pekin Protokolü tarafından düzenlenen Lahey Sözleşmesi olarak bilinecektir (Protokol, 2010).

3.7. ICAO Ek-17 ve Doküman 8973

22 Mart 1974 tarihinde yürürlüğe giren ICAO Ek-17 (Annex-17) ile sivil havacılık güvenliğine yönelik yasa dışı ve kasıt içeren eylem ve riskleri engellemek amacıyla uluslararası çapta alınması gereken güvenlik önlemleri belirtilmiştir (Çoban ve İpek, 2020). Ek-17 ile Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne taraf olan her ülkenin, kendi ulusal sivil

havacılık örgütlenmelerini ne Œekilde organize etmesi, hangi prosedürleri uygulaması ve hangi düzenlemeleri gerekleŒtirmesi konusunda bilgilendirilmesi amalanmıŒtır (Domingues ve ark., 2014). Bununla birlikte, ICAO Ek-17’de yer alan standartlar ve tavsiye edilen uygulamalar konusunda ye devletlere yardımcı olmak amacıyla ICAO tarafından Doküman 8973 geliŒtirilmiŒ ve dokümanda söz konusu uygulamaların nasıl icra edileceği ifade edilmiŒtir (<https://www.icao.int/security/sfp/pages/securitymanual.aspx>).

4. TARTIŒMA VE SONUÇ

Havacılık sektörünün; hızı sayesinde dünyayı daha küçük bir yer haline getirmesi, ekonomik büyümeye ciddi bir katkı sağlaması, sahip olduğu alt ve st yapı tesisleri ile iŒlevsel açıdan büyük önem taŒıması ve zarar görmesi neticesinde olumsuz ekonomik etki yaratması, onu teröristler için cazip bir hedef haline getirmektedir (Iyer and Sarangal, 2012). Havacılık sektörünün uluslararası bir boyut kazanarak ülkeler arasında bir ulaŒım köprüsü vazifesi görmesi sebebiyle gerekleŒtirilen her türlü terör eylemi, ülkeleri etkilemekte olup bu durum, ülkeleri havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik tedbirler almaya zorlamaktadır. GerekleŒen uçak kaçırma eylemleri incelendiğinde; lkelerin güvenlik prosedürlerinde ve yasal mevzuatlarında boŒluklar olduğu, cezaların caydırıcı olmadığı, söz konusu eylemlerin birçok kiŒiyi, ülkeyi ve bölgeyi etkilediği grlmŒtir.

Bu kapsamda alıŒmanın amacı; lkelerin ekonomik geliŒimine önemli katkılar sağlayan havacılık sektöründe gerekleŒtirilen uçak kaçırma eylemlerinin tarihsel geliŒimini açıklamak, Türkiye’de gerekleŒmiŒ uçak kaçırma eylemlerini incelemek ve söz konusu eylemlerin nlenmesine yönelik olarak alınan yasal tedbirleri belirtmek Œeklinde ifade edilmiŒtir. Buradan hareketle terör ve dini örgütlere mensup kiŒilerin havacılığı neden bir eylem alanı olarak seçtikleri aıklanmıŒtır. Bu sayede gerekleŒmiŒ eylemler sebep ve sonuç iliŒkisi içerisinde incelenmiŒ, eylemler gerekleŒmeden önce lkelerin nlem almasının havacılık güvenliği için bir zaruret olduğu gsterilmiŒtir.

Bu araŒtırmada elde edilen sonuçlar ıŒıėında Türkiye bağlantılı uuŒlarda gerekleŒmiŒ uçak kaçırma eylemlerinin de diğer devletlerde gerekleŒen eylemler gibi (nl, 2009) Œahsi ve siyasi propaganda amacıyla gerekleŒtiėi tespit edilmiŒtir. Ayrıca 11 Eylül saldırılarından önce gerekleŒen uçak kaçırma eylemlerinin birçoğu kokpit kapısına yönelik olarak herhangi bir yasal düzenleme olmaması sebebiyle kesici, delici, parlayıcı ve patlayıcı maddeler yardımıyla kokpite girilerek ve pilot üzerinde kontrol sağlanarak gerekleŒtiėi grlmŒtir. 11 Eylül 2001 saldırılarının ardından havacılık güvenliğinin yeniden tesis edilmesine yönelik gerekleŒtirilen düzenlemeler ve alınan sıkı tedbirler sayesinde uçak kaçırma eylemlerinin sayısında ciddi azalma olmuŒtur.

Uçak kaçırma eylemlerini önlemeye yönelik olarak uluslararası toplumun bir araya gelerek imza altına aldığı szleŒmelerin zamanları ve içerikleri incelendiğinde; eylemlerin artması ile szleŒmelerin oluŒturulmaya baŒlandıėı ve eylemlerin oluŒ Œeklinin deėiŒimine göre de szleŒmelerin içeriklerinin belirlendiği grlmŒtir. Uçak kaçırma eylemleri tahmin edilmesi zor ve her zaman vuku bulabilecek bir eylem türü olup baŒlıca amacı toplumda korku yaratarak Œiddeti artırmaktır. Bahse konu eylemler havacılık güvenliğini olumsuz bir Œekilde etkilemektedir ve bu eylemlerin bertaraf edilmesine yönelik olarak uygun tedbirlerin alınması çok önemlidir.

Biyometrik, psikometrik, sosyometrik araçlar vasıtasıyla havaalanlarında gerçekleştirilen güvenlik mülakatları ile sadece insanların taşıyabilecekleri silahlara değil, aynı zamanda gerektiğinde silah olabilecek insanlara ve onların düşünceleri ile davranışlarına da yoğunlaşarak muhtemel terör saldırılarının kaynağında tespit edilmesi hedeflenmiştir (Korkmaz, 2018: 56).

Devletlerin uçak kaçırma eylemlerini çözme sorumluluğu taraf olunan uluslararası sözleşmeler ve kendi ulusal yasaları ile düzenlenmiştir. Eylemlerin bertaraf edilmesi için yapılması gerekenler; havalimanından girişi müteakip uçak kalkış anına kadar önleyici tedbirlerin alınması; pilot tarafından güvenli uçuş için gerekli tedbirlerin alınması ve devletler tarafından eylemcilerin yargılamasının yapılarak eylemlerin en ağır şekilde cezalandırılmasıdır. Herhangi bir uçak kaçırma eyleminin önlenme başarısı; büyük oranda, uluslararası toplum tarafından taraf olunan uluslararası bir sözleşmenin yaygın olarak uygulanmasına ve uygulamalarda yasal boşluk bırakılmamasına bağlıdır.

Havacılık güvenliğine yönelik olarak yapılan uçak kaçırma eylemleri ile ilgili bu çalışma, literatür taramasına dayandırılmış ve sadece Türkiye bağlantılı uçuşlarda gerçekleşmiş uçak kaçırma eylemleri ile sınırlandırılmıştır. Bu kapsamda havacılık güvenliği ile ilgili çalışan araştırmacılar gelecek dönemlerde farklı konular hakkında nicel ve nitel araştırmalar yapabilirler. Belli bir dönem yoğun olarak ABD ile Küba arasında gerçekleşmiş uçak kaçırma eylemleri, Filistin Kurtuluş Örgütü ya da benzeri siyasi, dini ve terör örgütleri tarafından gerçekleştirilmiş uçak kaçırma eylemleri ve 11 Eylül 2001 saldırılarının havacılık güvenliği üzerine etkileri bu konulardan bazıları olabilir.

KAYNAKÇA

- Avcı S. ve Civelek M.E. (2017). Legal aspects of aircraft hijacking. *Journal of International Trade, Logistics and Law*, 3(2), 58-64.
- Bayer, E. (2007). *Terörist örgütlerde örgütsel öğrenme* (Yayınlanmış yüksek lisans tezi). Süleyman Demirel Üniversitesi, Isparta.
- Boyle, R.P. (1972). International action to combat aircraft hijacking. *University of Miami Inter American Law Review*, 4(3):460-473.
- Clifford, W (1977). How to combat hijacking. *Australian Institute of Criminology 1977*, 1-11.
- avdar A. (1970). Uçak kaçırma olayları ve hukuki niteliği. *Ankara Barosu Dergisi 1970-1*, 12-15.
- oban R. ve İpek S. (2020). Sivil havacılık sektöründe uuŒ güvenlik görevlisi uygulamaları üzerine kavramsal bir araŒtırma, *Journal of Aviation*, 4(1), 89-102.
- Domingues S., Macario R., Pauwels T., Van de Voorde E., VanelslanderT., and Vieria J. (2014), An Assessment of the regulation of air cargo security in europa: A Belgian case study. *Journal of Air Transport Management*, 34, 131-139.
- Duchesneau J. (2015). aviation terrorism thwarting high-impact low-probability attacks. *Royal Military College of Canada*.
- Erem, F. ve Keyman, S. (1970). Uçak kaçırma suçları. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 27(1), 1-24
- Ergil, D. (1988). Teröristlerce rehin alınma durumunda öneriler. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 157-167.
- Evans A. E. (1969). Aircraft hijacking: its cause and cure. *The American Journal of International Law*, 63(4), 695-710.
- Gerede E. (2006). Havacılık emniyeti ve havacılık güvenliği kavramları arasındaki iliŒki ve farkların belirlenmesine yönelik bir araŒtırma. *İstanbul Üniversitesi İşletme İktisadi Enstitüsü Dergisi*, 17(54), 26-37.
- Gillen D. and Morrison G.W. (2015). Aviation security: Costing, pricing, finance and performance, *Journal of Air Transport Management*, 48, 1-12.
- Harawa D.S. (2013). The post-tsa airport: a constitution free zone, *Pepperdine Law Review*, 41(1), 1-60.
- Jenkins, B.M. (1989). The terrorist threat to commercial aviation, *Rand Corporation*.
- Iyer B. H. ve Sarangal S. (2012). Need for increased security in aviation in cargo sector. *International Conference on Law & Regulation of Air Transport and Space Applications*.
- Korkmaz, C.A. (2017). Hava kargo taşımacılığı güvenliğine yönelik tehditlerin asgari düzeye indirgenmesi için alınması gereken önlemler. *Kilis 7 Aralık Üniversitesi Fen ve Mühendislik Dergisi*, 1(2), 10-18.
- Korkmaz, C.A. ve Bütün, E. (2018). Havacılık güvenliğinde güvenlik mülakatı uygulaması. *Journal of Aviation* 2(1), 56-63.

- Korkmaz, C.A. (2018). *Hava kargo taşımacılığı güvenliğine yönelik tehditlerin asgari düzeye indirgenmesi için alınması gereken önlemler* (Yayınlanmış yüksek lisans tezi). Kocaeli Üniversitesi, Kocaeli.
- Parker, T. ve Setter, N. (2015). The four horsemen of terrorism: It's not Waves, It's Strains. *Terrorism and Political Violence* 28(2), 1-20.
- Pramono, A. (2014). Aircraft hijacking: A legal perspective. *Jurnal Masalah-Masalah Hukum* 43(4), 487-496.
- Rapoport, C.D (2001). The Fourth Wave: September 11 in the History of Terrorism. *Current History* 100(650):419-424.
- SHGM (2018). Uçuş izinlerine ilişkin El Kitabı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları, 1. Baskı, Ankara.
- Sweet Kathleen M. (2009). Aviation and airport security (2nd ed.) CRC Press, Florida.
- TBMM (Türkiye Büyük Millet Meclisi) (1975). https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc058/kanuntbmmc058/kanuntbmmc05801889.pdf Erişim Tarihi: 20.07.2020.
- TBMM (Türkiye Büyük Millet Meclisi) (1972). https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc056/kanuntbmmc056/kanuntbmmc05601634.pdf Erişim Tarihi: 18.07.2020.
- TBMM (Türkiye Büyük Millet Meclisi) (1975). https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc058/kanuntbmmc058/kanuntbmmc05801888.pdf Erişim Tarihi: 19.07.2020.
- Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında Kanun Dışı Şiddet Olaylarının Önlenmesine İlişkin Protokol (1989), T. C. Resmî Gazete, 20168, 14 Nisan 1989.
- Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Sözleşme (2010), T. C. Resmî Gazete, 30164, 24 Ağustos 2017.
- Uçakların Kanundışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşmeye Ek Protokol (2010), T. C. Resmî Gazete, 30167, 27 Ağustos 2017.
- Ünlü, S. (2009). *11 Eylül olaylarının uluslararası sivil havacılık güvenliğine etkileri* (Yayınlanmış yüksek lisans tezi). Selçuk Üniversitesi, Konya.
- <https://aviation-safety.net/statistics/period/stats.php> Erişim Tarihi: 15.10.2020.
- <http://boardinginfo.com/ucak-kacirmanin-altin-cagi/> Erişim Tarihi: 30.11.2020.
- <https://www.icao.int/security/sfp/pages/securitymanual.aspx> Erişim Tarihi: 30.11.2020.



Bu eser [Creative Commons Atf-GayriTicari 4.0 Uluslararası Lisansı](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/) ile lisanslanmıştır.