

# Havalimanlarında Kriz Yönetimi: Türkiye Depremleri Bağlamında Çoklu Vaka Analizi (Van, Elazığ, Kahramanmaraş ve Hatay)

*Airport Crisis Management: A Multiple Case Analysis in the Context of Earthquakes in Turkey (Van, Elazığ, Kahramanmaraş, and Hatay)*

**Fikret BAYAT**

Doktora Öğrencisi, Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi,  
ORCID: 0000-0002-1315-0118, email: fikretbayat@gmail.com

## Öz

Bu çalışma, Van, Elazığ ve 6 Şubat 2023 Kahramanmaraş merkezli depremler ile Hatay Havalimanı örneği üzerinden havalimanı kriz yönetiminin kritik önemi ve kapsamlı yapısını analiz etmektedir. Deprem gibi yıkıcı doğal afetler karşısında havalimanlarının sergilemesi gereken hızlı ve etkin müdahale yeteneklerinin değerlendirilmesi, kriz yönetiminin temel taşları olan stratejik planlama, kapsamlı hazırlık, kurumlar arası koordinasyon ve etkili iletişim süreçlerinin hayati rolünü ortaya koymaktadır. Özellikle Hatay Havalimanı'nda 6 Şubat 2023 tarihinde meydana gelen depremler esnasında uygulanan kriz yönetimi yaklaşımları, gelecekteki benzer ölçekli krizlere yönelik hazırlık ve müdahale mekanizmaları için değerli çıkarımlar sunmaktadır. Bu çalışma, havalimanlarının depreme dayanıklı altyapılarla inşa edilmesinin, acil durum planlarının dinamik bir yaklaşımla düzenli olarak güncellenmesinin, personelin sürekli ve nitelikli eğitimlerle donatılmasının ve mevcut teknolojik olanaklardan en üst düzeyde faydalanılmasının gerekliliğini vurgulamaktadır. Ayrıca, uluslararası düzeyde iş birliği ve bilgi paylaşımının, havalimanı kriz yönetimi süreçlerinin etkinliğindeki stratejik önemine dikkat çekilmektedir. Sonuç olarak bu araştırma, havalimanlarının krizlere karşı yapısal ve operasyonel dirençliliğini artırmak ve olası krizlerin yaratabileceği olumsuz etkileri en aza indirmek amacıyla sürekli bilimsel araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin sürdürülmesinin zorunluluğunu ortaya koymaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Afet, Kriz Yönetimi, Havalimanı, AFAD

## Abstract

This study analyzes the critical importance and comprehensive scope of airport crisis management through the examples of the Van, Elazığ, and 6th of February, Kahramanmaraş-centered earthquakes and the case of Hatay Airport. Evaluating airports' rapid and effective response capabilities in the face of devastating natural disasters such as earthquakes reveals the vital role of the cornerstones of crisis management: strategic planning, comprehensive preparedness, inter-institutional coordination, and effective communication processes. In particular, the crisis management approaches implemented at Hatay Airport during the earthquakes of the 6th of February, offer valuable insights for future preparedness and response mechanisms for similar large-scale crises. This study emphasizes the necessity of constructing airports with earthquake-resistant infrastructure, regularly updating emergency plans with a dynamic approach, equipping personnel with continuous and qualified training, and maximizing the utilization of existing technological resources. Furthermore, it highlights the strategic importance of international cooperation and information sharing in the effectiveness of airport crisis management processes. In conclusion, this research underscores the imperative of continuous scientific research and development activities to enhance the structural and operational resilience of airports against crises and to minimize the potential negative impacts of possible crises.

**Keywords:** Disaster, Crisis Management, Airport, AFAD.

|                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                 |                                              |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------|----------------------------------------------|
| <b>Makale Türü / Article Type</b><br>Araştırma Makalesi/Research Article                                                                                                                                                                                                    | <b>Başvuru Tarihi / Submitted</b><br>01.03.2025 | <b>Kabul Tarihi / Accepted</b><br>12.05.2025 |
| <b>Bu makaleye atıf için / To cite this article</b><br>Bayat, F. (2025). Havalimanlarında Kriz Yönetimi: Türkiye Depremleri Bağlamında Çoklu Vaka Analizi (Van, Elazığ, Kahramanmaraş ve Hatay). <i>Uluslararası Kriz ve Siyaset Araştırmaları Dergisi</i> , 9(1), 175-202. |                                                 |                                              |

## Giriş

Afet kavramı, literatürde farklı disiplinlerin bakış açılarına göre çeşitli şekillerde tanımlanmaktadır. Bu tanımlar, afet olgusunu doğal, teknolojik veya insan kaynaklı olayların yol açtığı sonuçlar bağlamında ele almaktadır. Birleşmiş Milletler İnsan Hakları İzleme Örgütü (BM, 2012) afetleri, “insanlar için fiziksel, ekonomik ve sosyal kayıplara neden olan, gündelik yaşamı kesintiye uğratarak toplumları ve işyerlerini etkileyen, yerel imkânlarla baş edilemeyen doğal, teknolojik veya insan kaynaklı olaylar” şeklinde tanımlamaktadır. Bu tanım, afetlerin yalnızca olayın kendisini değil, aynı zamanda toplumsal yaşamda yol açtığı kesintileri ve sonuçları da kapsamaktadır. Afetler, doğa, insan veya teknoloji kaynaklı olayların tetiklediği, toplumun kendi imkânlarıyla üstesinden gelemeyeceği boyutlara ulaşan tehditler olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu bağlamda, afet kavramı, olayın kendisinden ziyade, bu olayların yol açtığı ekonomik, fiziksel ve sosyal sonuçları ifade etmektedir (AFAD, 2024: 23).

Modern toplumların kritik altyapıları arasında yer alan havalimanları, küresel ulaşım ağının vazgeçilmez bir parçasıdır. Ancak doğa kaynaklı afetler, insan kaynaklı olaylar veya beklenmedik kriz durumları, bu önemli ulaşım merkezlerinin afetlere karşı hazırlıklı olmasını zorunlu kılmaktadır. Havalimanlarının yoğun trafiği, geniş altyapısı ve yüksek güvenlik standartları, afet durumlarında etkili bir kriz yönetiminin hayati önem taşıdığını ortaya koymaktadır. Kriz yönetimi, yalnızca günlük operasyonların sürdürülebilirliğini sağlamakla kalmayıp, aynı zamanda afet durumlarında olası risklere karşı hızlı ve etkili bir müdahale stratejisini de içermelidir. Bu bağlamda, yangın, deprem, sel, terör saldırıları gibi olaylara karşı hazırlıklı olmak, yalnızca havacılık endüstrisi için değil, toplumun genel güvenliği için de kritik bir öneme sahiptir.

Bu makalede, havalimanlarında afet durumlarına karşı etkili bir kriz yönetimi yaklaşımının temel prensipleri incelenmiştir. Acil durum planlarının oluşturulması, personel eğitimi, iletişim stratejileri ve teknolojik altyapı gibi unsurlar, havalimanlarının kriz anlarında nasıl başarılı bir şekilde yanıt verebileceğini belirlemede kilit bir rol oynamaktadır. Havalimanlarının yalnızca uçuş operasyonlarını yönetmekle kalmayıp, aynı zamanda acil durumlara karşı dirençli bir yapıya sahip olmaları, modern toplumların güvenliği ve sürdürülebilirliği açısından büyük önem taşımaktadır. Bu çalışma, havalimanlarının afet yönetimi süreçlerindeki rolünü ve bu süreçlerin nasıl optimize edilebileceğini akademik bir perspektifle ele almayı amaçlamaktadır.

## Kavramsal Çerçeve

Kriz yönetimi, beklenmedik olayların neden olabileceği operasyonel aksamaları minimuma indirgeyerek, faaliyetlerin süratle olağan akışına dönmelerini amaçlayan stratejik bir yaklaşımdır. Bu bağlamda geliştirilen kavramsal çerçeve, afet risk yönetimi prensipleri, kamu kriz yönetimi teorileri ve havacılık sektörünün kendine özgü kriz dinamiklerini bütünleştirmektedir. Devlet Hava Meydanları İşletmesi'nin (DHMİ) Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP) içerisindeki konumu ve deprem gibi belirli afet senaryolarındaki uygulama biçimleri, bu teorik çerçevenin somut örneklerini teşkil etmektedir.

### *Afet Kavramı*

Afetler, insan yaşamının ve dünyanın kaçınılmaz bir gerçeğidir. Kaynağı ister tabiatın iç dinamiklerinden ister insan faaliyetlerinden gelsin, afetlere karşı her daim hazırlıklı olunması zorunludur. Bu bağlamda, toplumların olası kesintilere karşı önceden hazırlıklı olmaları ve bir afet kültürü geliştirmeleri, toplumsal yaşamın sürekliliğini sağlamak açısından kritik öneme sahiptir. Böyle bir hazırlık, afetlerin etkilerinin azaltılmasında, can ve mal kayıplarının önlenmesinde ve afet sonrası toparlanma sürecinin hızlandırılmasında önemli bir rol oynayacaktır (Akyel, 2005: 15).

Afetlerle mücadele, kapsamlı bir afet planının önceden hazırlanmasını ve toplumsal kurumların bu plana titizlikle uymalarını gerektirir. Etkin bir koordinasyon ancak planların yazılı hale getirilmesi ve tüm kuruluşların kendi rollerini benimsemesi ile sağlanabilir. Bu doğrultuda, kurumlara afet durumunda üstlenecekleri roller hakkında eğitimler verilmesi ve ortak hareketin temelini oluşturacak bir afet terminolojisinin yerleşmesi büyük önem taşımaktadır. Ayrıca, toplumun afetleri hayatın kaçınılmaz bir gerçeği olarak kabul etmesini sağlayacak ve toplumsal değerleri içerecek kapsamlı bir eğitim programı, afet kültürünün yaygınlaşmasında kritik bir rol oynayacaktır (Işık ve diğerleri, 2012: 83). Afetlerin etkilerine bakıldığında, kısa ve uzun vadeli sonuçlar gözlemlenmektedir. Kısa vadeli sonuçlar arasında en dikkat çekici olanları, afetin yol açtığı can ve mal kayıplarıdır (Özdikmen, 2015: 21). Afet türleri günümüzde hızla artan sanayileşme ve çarpık kentleşme ile ortaya çıkan çevresel etkilerin artmasına bağlı olarak çeşitlenmektedir. Afetler, sosyal ve ekonomik hayata ciddi tehditler oluşturan olaylar olarak, genel anlamda doğal afetler ve insan kaynaklı afetler şeklinde iki ana kategoriye ayrılmaktadır. Bu sınıflandırma, afetlerin meydana gelme süreçlerine dayanarak doğa ve teknolojik/insan kaynaklı afetler şeklindeki ikili ayrıma dayanmaktadır (Akdur, 2000: 1). Literatürde yaygın kabul gören ve bu doğrultuda EM-DAT ile TABB veri tabanları hem doğa hem de teknoloji kaynaklı afetlerin muhtelif sosyo-ekonomik yansımalarının tetkiki için zengin bir bilgi kaynağı sunmaktadır. EM-DAT veri tabanında uygulanan afet türlerinin sınıflandırması, ilgili tabloda ayrıntılı bir şekilde sunulduğu üzere, afetleri öncelikle doğal ve teknolojik kökenli olmak üzere iki temel başlık altında kategorize etmektedir. Bu sistematik sınıflandırma, afet vakalarının analitik bir çerçevede incelenmesine imkân sağlamaktadır (Şahan ve Kaya, 2021:686).

### *Doğa Kaynaklı Afetler*

Doğa kaynaklı afetler, yeryüzündeki jeolojik, hidrolojik, meteorolojik veya biyolojik süreçlerin doğrudan veya dolaylı etkileşimi sonucu ortaya çıkan ve insan yaşamını derinden sarsan kriz durumlarıdır. Bu olaylar, toplumların günlük rutinini kesintiye uğratarak önemli can ve mal kayıplarına neden olabilir. Aşırı yağışların yol açtığı seller, bu türden afetlere örnek teşkil etmektedir. Bir doğa olayının afet olarak kabul edilebilmesi için, toplumun olağan yaşam akışını sekteye uğratması veya tamamen durdurması, sebep olduğu maddi ve manevi zararların yerel imkanlarla karşılanamayacak boyutta olması ve dış yardıma ihtiyaç duyulması gerekmektedir (Keçici, 1994: 24). Bu bağlamda, Türkiye'de sıklıkla karşılaşılan doğa kaynaklı afetler arasında deprem, heyelan, sel, kaya düşmesi, çığ ve orman yangınları sayılabilir (Kundak ve Kadioğlu, 2011: 5).

Doğa kaynaklı afetler, doğada kendiliğinden gelişen ve insanların yaşam faaliyetlerinde aksamalara yol açan, ciddi kayıplara neden olabilen olaylardır. Bu afetler, iklimsel (aşırı

sıcak/soğuk hava, hortum, dolu, sel, çığ), jeolojik (deprem, heyelan, volkanik patlama, tsunami), biyolojik (orman yangını, erozyon) ve hidrolojik (akarsu/baraj taşkınları ve bunlara bağlı su kirliliği kaynaklı hastalıklar/ölümler) gibi farklı kategorilerde sınıflandırılmaktadır (Özey, 2006: 5-6).

| Afet Grubu           | Afet Alt Grubu | Ana Afet Türü         | Afet Alt Türü                            | Afet Grubu                | Afet Alt Grubu      | Ana Afet Türü    |
|----------------------|----------------|-----------------------|------------------------------------------|---------------------------|---------------------|------------------|
| <b>Doğal Afetler</b> | Jeofiziksel    | Deprem                | Yer Hareketi                             | <b>Teknolojik Afetler</b> | Endüstriyel Kazalar | Kimyasal dökülme |
|                      |                |                       | Tsunami                                  |                           |                     | Çökme            |
|                      |                | Kütle Hareketi (Kuru) | Kaya Düşmesi                             |                           |                     | Patlama          |
|                      |                |                       | Heyelan                                  |                           |                     | Yangın           |
|                      |                | Volkanik Faaliyet     | Kül yağışı                               |                           |                     | Gaz Sızıntısı    |
|                      |                |                       | Lahar                                    |                           |                     | Zehirlenme       |
|                      |                |                       | Piroklastik akış                         |                           |                     | Radyasyon        |
|                      |                |                       | Lav akışı                                |                           |                     | Diğer            |
|                      |                | Sel                   | Kıyı seli                                |                           | Ulaşım Kazaları     | Hava             |
|                      |                |                       | Nehir seli                               |                           |                     | Kara             |
|                      |                |                       | Su baskını                               |                           |                     | Demiryolu        |
|                      |                |                       | Buz reçeli seli                          |                           |                     | Deniz            |
|                      | Hidrolojik     | Heyelan               | Çığ (kar, enkaz, çamur akışı, kaya düş.) |                           | Çeşitli kazalar     | Çökme            |
|                      |                | Dalga Hareketi        | Haydut dalga                             |                           |                     | Patlama          |
|                      |                |                       | Duran Dalga                              |                           |                     | Yangın           |
|                      | Klimatolojik   | Kuraklık              |                                          |                           |                     | Diğer            |
|                      |                | Buzul Gölü Patlaması  |                                          |                           |                     |                  |
|                      |                | Orman yangını         | Kara yangını: Fırça, çalı, Mera          |                           |                     |                  |
|                      | Biyolojik      | Epidemi               | Viral hastalık                           |                           |                     |                  |
|                      |                |                       | Bakteriyel Hastalık                      |                           |                     |                  |
|                      |                |                       | Paraziter Hastalık                       |                           |                     |                  |
|                      |                |                       | Mantar Hastalığı                         |                           |                     |                  |
|                      |                |                       | Prion Hastalığı                          |                           |                     |                  |
|                      |                | Böcek İstilasası      | Çekirge                                  |                           |                     |                  |
|                      |                | Hayvan Kazası         |                                          |                           |                     |                  |
|                      | Dünya Dışı     | Darbe                 | Hava patlaması                           |                           |                     |                  |
|                      |                | Uzay Havası           | Enerjik parçacıklar                      |                           |                     |                  |
|                      |                |                       | Jeomanyetik fırtına                      |                           |                     |                  |
|                      |                |                       | Şok dalgası                              |                           |                     |                  |
|                      | Meteorolojik   | Fırtına               | Tropikal fırtına                         |                           |                     |                  |
|                      |                |                       | Tropik dışı fırtına                      |                           |                     |                  |
|                      |                |                       | Konvektif fırtına                        |                           |                     |                  |
|                      |                | Aşırı Sıcaklık        | Soğuk dalga                              |                           |                     |                  |
|                      |                |                       | Sıcak hava dalgası                       |                           |                     |                  |
|                      |                |                       | Şiddetli kış koşulları                   |                           |                     |                  |
|                      |                | Sis                   |                                          |                           |                     |                  |

**Tablo 1:** EM-DAT Veri Tabanında Kullanılan Afet Sınıflandırması (Şahan ve Kaya, 2021:686)

### *Teknolojik Afetler*

Teknolojik afetler ise, doğrudan insan faaliyetleri neticesinde ortaya çıkan olaylar olarak tanımlanmaktadır (Gökçekuş vd., 2018: 3). Doğal kaynaklı afetlerde olduğu gibi, bu türden olaylar da geniş çaplı yaralanmalara, can kayıplarına, toplumsal düzenin bozulmasına ve çevresel hasara yol açabilmektedir. Bazı araştırmalarda, yangınlar gibi hem doğal hem de insan etkisiyle ortaya çıkabilen olaylar "karma afetler" başlığı altında değerlendirilmektedir (Işık vd., 2012: 85). Bu bağlamda, çevre sorunlarının tetiklediği veya doğrudan insan ihmali sonucu meydana gelen olaylar, insan kaynaklı afetlerin önemli bir alt kümesini oluşturmaktadır.

Çevre sorunları, günümüzde birçok ülkenin karşı karşıya olduğu ve giderek artan tehditler barındıran ortak bir kriz olarak büyük önem taşımaktadır. Bu sorunların başında gelen hava kirliliği, yerleşim yerlerinin coğrafi özellikleri, hızlı sanayileşme ve buna paralel nüfus artışı gibi faktörlerin etkisiyle insan yaşamını ciddi şekilde tehdit etmektedir. Düşük kaliteli yakıt kullanımı, sanayi tesislerindeki güncelliğini yitirmiş teknolojiler ve yoğun araç trafiği, hava kirliliğini tetikleyerek insan sağlığı üzerinde önemli olumsuz etkilere yol açmaktadır. Buna ek olarak, toksik ve tehlikeli atıkların kontrolsüz bir şekilde çevreye bırakılması ya da bu atıkları üreten sanayi kuruluşlarının ihmali sonucu yayılması, özellikle yerleşim alanlarına yakın konumlanmış fabrikalar açısından ciddi bir risk oluşturmaktadır (Emrealp ve diğerleri, 1993: 9-10). Ayrıca, tehlikeli madde taşıyan araçların karayolu taşımacılığındaki kazaları, deniz ulaşımında meydana gelen olaylar, yük gemilerinin boğaz geçişlerinde yaşanan sorunlar veya kıyı sularındaki gemi çarpmaları gibi hadiseler, ulusal ve uluslararası düzeyde önemli sorunlara neden olabilmektedir. Kara ve hava ulaşımında meydana gelen kazalar da bu sorunlara dahil edilebilir (Emrealp ve diğerleri, 1993: 11-12).

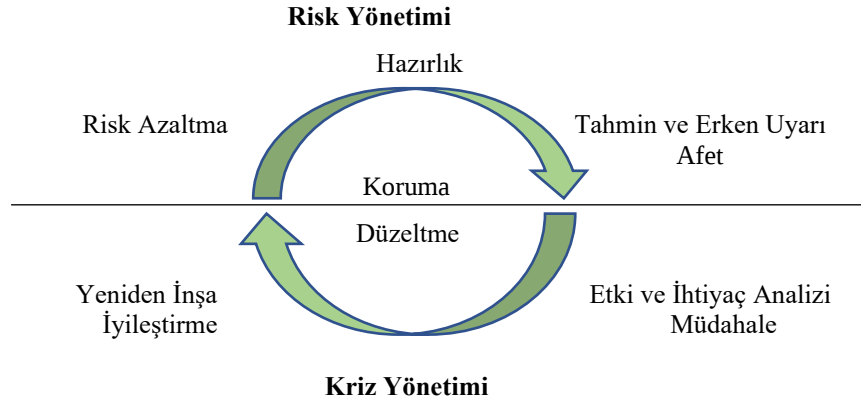
### *Afet Yönetimi*

Afet yönetimi; risklerin minimize edilmesi, afetlerin yol açabileceği zararların önlenmesi, olası senaryoların ve hasarların öngörülmesi, erken uyarı ve tahmin sistemlerinin kullanılması, afet anında hızlı müdahale ve iyileştirme faaliyetlerini içeren kapsamlı bir yönetim sistemidir (Kadioğlu, 2011). Afetler, toplum ve insan yaşamı üzerinde olumsuz etkiler bırakan, fiziksel, ekonomik ve sosyal kayıplara yol açan doğal, tektonik veya insan kaynaklı olaylardır. Bir olayın afet olarak tanımlanabilmesi için can ve mal kaybına neden olması gerekmektedir. Afetin büyüklüğü ise can kaybı ile sosyal ve ekonomik kayıpların boyutuna göre değerlendirilmektedir (Özkılıç, 2020:33). Afet önleme ve zarar azaltma amacıyla afet öncesi, afet sırasında ve afet sonrasında alınması gereken tedbirlerin ve önleyici çalışmaların planlanması, koordinasyonu ve etkin bir şekilde uygulanması, toplumu oluşturan tüm kurum ve kuruluşların mevcut kaynaklarını belirlenen hedefler doğrultusunda kullanmalarını zorunlu kılar. Bu süreç, çok yönlü bir yaklaşım ve kurumlar arası uyumu gerektiren karmaşık bir yönetim sistemi olarak tanımlanabilir (AFAD, 2024). Afet döngüsü afet sonrası gerçekleştirilen müdahale, iyileştirme ve yeniden inşa çalışmalarıyla başlayıp, ardından zarar azaltma ve hazırlıklı olma aşamalarıyla devam eden bir süreçtir. Bu döngü, afetlerin tekrar etme olasılığını göz önünde bulundurarak bir sonraki aşamaya kadar olan evrelerin planlanmasını içerir. Temel olarak afet döngüsü, olası afetlere karşı toplumu daha dirençli hale getirmeyi amaçlayan kapsamlı bir yönetim stratejisidir (Güler, 2008:39).

### *Risk Yönetimi*

Afet politikalarında risk kavramı, yalnızca tehlikenin fiziksel olarak ortaya çıkma ihtimalinden öte, bu tehlikenin bir afete dönüşmesinde toplumun savunmasızlığı ve başa çıkma kapasitesinin yetersizliği belirleyici bir rol oynamaktadır (Inter-American Development Bank, 2010:1). Afet riski, belirli bir coğrafi alanda ve zaman diliminde potansiyel can ve mal kaybına neden olabilecek bir tehlike karşısında, toplumun kırılganlığı ile bu tehlikeye karşı koyabilme yeteneğinin birleşimi olarak tanımlanabilir (UNISDR, 2019). Bu bağlamda, politik ve ekonomik kararlar afet riskinin temelini teşkil etmektedir. Afet yönetiminde risk yönetimi yaklaşımı, afetlerin salt doğal olaylar sonucu

değil, aynı zamanda ekonomik, teknolojik ve politik süreçlerin de etkisiyle ortaya çıktığı gerçeğini temel alır. Bu yaklaşımın temel amacı, zarar verici olayların olası etkilerini en aza indirmek ve toplumların direnç seviyesini yükseltmektir. Risk yönetimi, afet öncesinde önleyici tedbirlerin alınması, olası zararların azaltılması ve afetlere hazırlıklı olunması gibi aşamaları kapsamakta olup, afet politikaları ile sürdürülebilir gelişme politikalarının bütünleşik bir şekilde ele alınmasını zorunlu kılmaktadır (Toprak Karaman, 2017:2).



**Şekil 1: Afet Yönetim Döngüsü (Güler, 2008:39)**

Afet risk yönetimi, idari düzenlemeler ve ilgili kurumlar aracılığıyla, strateji ve politika uygulama kapasitesini kullanarak, afet olasılıklarını ve bunların etkilerini azaltmaya yönelik sistematik bir süreçtir (IFRC - UNDP, 2015:7). Bu süreç, önleyici faaliyetleri, zarar azaltma çabalarını ve afetlere hazırlık önlemlerini içermekte olup, geleneksel kriz yönetiminin aksine, afetler meydana gelmeden önce hazırlıklı olmayı ve potansiyel kayıpları en aza indirmeyi hedeflemektedir. Uluslararası düzeydeki çeşitli girişimler ve düzenlemeler de bu risk yönetimi odaklı yaklaşımı desteklemektedir.

### **Kriz Yönetimi**

Kriz terimi, Antik Yunanca "krisis" kelimesinden türetilmiş olup, temel anlamı karar verme sürecini ifade eder. Yunanca "krino" sözcüğü, kriz kavramının etimolojik kökenini oluşturarak eleştirmek ve değerlendirmek anlamlarına gelir. İngilizce literatüre "crisis" olarak geçen kavram, Latince'den türetilmiştir (Kadıbeşegil, 2002:46). Çin dilinde kriz terimi, "tehlike" ve "fırsat" anlamına gelen sembollerle ifade edilmekte olup, bu durum Çin toplumunun krize çok boyutlu bir perspektiften yaklaştığını yansıtmaktadır. Kriz, birçok bilim dalında yaygın olarak kullanılan bir kavramdır (Darıcan, 2013:39). Kriz ve kriz yönetimi hem ulusal hem de uluslararası literatürde ekonomik, sosyal ve siyasi süreçlerin dinamiklerini ve belirsizliklerini açıklamak amacıyla sıkça kullanılan kavramlardır. Ancak bu terimlerin tam ve kesin bir tanımı üzerinde henüz bir fikir birliği sağlanmamıştır. Küreselleşmenin etkisiyle günümüz toplumlarında, günlük yaşam giderek karmaşıklaşmakta ve çeşitli krizlere yol açmaktadır. Sistem karmaşası ve süreçlerin birbirini etkilemesi nedeniyle ortaya çıkan krizler, insan yaşamını olumsuz yönde etkilediği için kriz yönetimine verilen önem giderek artmaktadır (Karaköse, 2007:2). Kriz, öngörülmesi güç olan, ani gelişen ve farklı sistemlerde problemlere ve değişimlere neden olan bir durum olarak tanımlanabilir.

### ***Kriz Yönetimi Aşamaları***

**Hazırlıklılık:** Araştırmalar, etkin kriz yönetiminde hazırlıklı olmanın önemini vurgulamaktadır. Çalışmalar, havalimanlarının krizlere karşı dayanıklılığını artırmak için düzenli tatbikatlar yapması ve kapsamlı kriz senaryoları geliştirmesi gerektiğini göstermektedir. Örneğin, Perry ve Lindell'in (2003) çalışması, hazırlıklı olmanın kriz yönetiminde en kritik faktörlerden biri olduğunu ortaya koymaktadır.

**Koordinasyon:** Kriz anında etkin bir koordinasyon sağlanması hem iç hem de dış paydaşlarla iş birliği yapılmasını gerektirir. Bu konuda yapılan araştırmalar; havalimanlarının yerel yönetimler, acil durum müdahale ekipleri ve diğer ilgili kurumlarla koordinasyon içinde olmasının önemini vurgulamaktadır. Alexander (2002), kriz yönetiminin başarısının kriz anında farklı kurumlar arasındaki koordinasyonun etkinliği ile doğrudan ilişkili olduğunu belirtmiştir.

**İletişim:** Etkili iletişim, başarılı kriz yönetimi için hayati öneme sahiptir. Kriz durumlarında doğru ve hızlı bilgi akışı hem yolcuların hem de personelin güvenliğini sağlamada kritik bir rol oynar. Quarantelli'nin (1997) araştırması, kriz anında bilgi akışının hızının ve doğruluğunun kriz yönetiminin başarısında belirleyici olduğunu göstermektedir. Ayrıca Coombs (2007), kriz iletişimi stratejilerinin geliştirilmesinin ve uygulanmasının önemine dikkat çekmiştir.

**Kriz Yönetim Planları:** Etkili kriz yönetimi için havalimanlarının detaylı kriz yönetim planlarına sahip olmaları gerekmektedir. Bu planlar, kriz durumlarında izlenecek adımları, sorumlulukları ve iletişim stratejilerini içermelidir. Lagadec (1993), kriz yönetim planlarının başarılı kriz yönetimi için temel bir araç olduğunu vurgulamış ve bu planların düzenli olarak güncellenmesi gerektiğini belirtmiştir.

**Teknoloji Kullanımı:** Modern teknoloji, kriz yönetiminde önemli bir rol oynamaktadır. Özellikle bilgi teknolojileri ve iletişim araçları, kriz anında bilgi akışını hızlandırmak ve koordinasyonu sağlamak için kullanılmaktadır. Comfort ve Kapucu'nun (2006) çalışmaları, bilgi teknolojilerinin kriz yönetiminde kullanımının etkinliği artırdığını ve kriz durumlarının daha hızlı ve etkili bir şekilde yönetilmesine katkıda bulunduğunu göstermektedir.

**Eğitim ve Tatbikatlar:** Kriz yönetimi alanında yapılan çalışmalar, düzenli eğitimlerin ve tatbikatların önemini vurgulamaktadır. Personelin kriz durumlarına karşı eğitilmesi ve düzenli tatbikatlarla bu bilgilerin pekiştirilmesi, kriz anında hızlı ve etkili müdahaleyi mümkün kılar. Waugh ve Streib'in (2006) çalışmaları, eğitim ve tatbikatların kriz yönetiminde hazırlık seviyesini artırdığını göstermektedir.

### **Kamu Yönetiminde Afetlerde Kriz Yönetimi**

Kamu yönetiminde kriz yönetimi, kamu hizmetlerinde meydana gelebilecek kesintileri önlemek, kurumların itibarını ve halkın güvenliğini korumak amacıyla planlı, sistematik ve koordineli bir yaklaşımı gerektirir. Bu sürecin temel amacı, krizi ortaya çıkmadan önce tespit edip önleyebilmek ve ortaya çıktığında gerekli müdahaleleri yaparak kamu kurumlarına gelebilecek maddi ve manevi zararları en aza indirmektir (Akdağ ve Arklan, 2013: 39). Kamu yönetiminde kriz yönetimi süreci, kriz öncesi hazırlık, kriz anında hızlı

müdahale ve kriz sonrası iyileştirme çalışmaları olmak üzere üç aşamadan oluşur ve her aşama stratejik öneme sahiptir (Aykaç, 2001:127).

İlk aşama, kriz öncesinde alınan önlemler dönemidir. Bu aşamada, kriz sinyalleri alındığında zamanında ve etkili önlemler almak, kriz planları yapmak ve kriz yönetim ekipleri kurmak, krizi önlemede en etkili ve ekonomik yöntemlerdir. Bu dönemde belirlenen strateji ve değerler, kriz dönemindeki uygulamalara da etki eder. İkinci aşama, kriz anında çözümler dönemidir. Kriz süreci, kriz belirtilerinin ortaya çıkmasıyla başlar. Bu dönemde, yöneticiler ve çalışanlar arasında panik ve korku oluşabilir, örgütsel etkinliklerde aksamalar yaşanabilir. Bu durumda, krizin etkilerini sınırlamak ve kuruluşun etkilenmeyen bölümlerine yayılmasını engellemek adına hızlı ve etkili çözümler bulunmalıdır. Üçüncü aşama, kriz sonrası çözümler dönemidir. Bu aşamada krizin çözüldüğü, normal faaliyetlere dönüldüğü bir süreçtir. Kriz sonrası yönetim, kuruluşun faaliyetlerini normale döndürmek adına kısa ve uzun vadeli programların oluşturulması ve uygulanmasını içerir (Valackiene, 2011: 78).

***Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD): Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP) ile Koordineli Hazırlık ve Müdahale***

17 Mayıs 2009'da kurulan Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD), Türkiye'de afetlere ve acil durumlara karşı koordinasyonu sağlamak, hazırlık ve müdahale faaliyetlerini yürütmekle sorumlu devlet kurumudur. AFAD, Türkiye'nin afetlere karşı daha etkin ve koordineli bir şekilde mücadele etmeyi amaçlamıştır. AFAD tarafından geliştirilen; Türkiye Afet Müdahale Planı'nın (TAMP) amacı, afet ve acil durumlara müdahalede sorumlu olan afet ekiplerinin ve koordinasyon birimlerinin görev ve sorumluluklarını net bir şekilde tanımlamaktır. Ayrıca, afet öncesi, sırası ve sonrasında müdahale süreçlerinin temel ilkelerini ortaya koymayı hedefler. TAMP, ülkemizde meydana gelebilecek her türlü ve boyuttaki afet ve acil duruma müdahale etmek üzere bakanlıklar, kamu kurum ve kuruluşları, özel sektör, sivil toplum kuruluşları (STK) ve bireyleri kapsayan bir planlama sistematiğidir (TAMP, 2014: 1).

Türkiye Afet Müdahale Planı'nda (TAMP), ulusal düzeyde 25 ve yerel düzeyde 23 afet grubu bulunmaktadır. Ana çözüm ortakları arasında Cumhurbaşkanlığı İletişim Başkanlığı, İçişleri Bakanlığı, Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Tarım ve Orman Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Kızılay Genel Müdürlüğü yer almaktadır. Diğer bakanlıklar ve kurumlar ise destek çözüm ortağı olarak görev alır (AFAD, 2024).

TAMP'ta, afetin büyüklüğüne göre müdahale etki seviyeleri belirlenmiştir: S1, yerel kaynakların yeterli olduğu durumu; S2, afetin bir ilde meydana geldiği ve o ilin imkanlarının yetersiz kalıp destek illerin devreye girdiği durumu; S3, ulusal düzeyde desteğe ihtiyaç duyulduğu; S4 ise uluslararası yardımın gerektiği durumu ifade etmektedir.

Türkiye Afet Müdahale Planı'nda (TAMP), afetin veya olası ikincil afetlerin birden fazla ili etkileyebileceği senaryolara karşı, her il için destek iller planlaması yapılmıştır. Bu planlama, afetin geniş bir coğrafi alanda yaratabileceği etkilerle başa çıkmak ve kaynakların daha etkin kullanılmasını sağlamak amacıyla oluşturulmuştur.

| Seviye | Etki                                       | Olay Türü ve Ölçeğine Göre Destek Durumu                             |
|--------|--------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------|
| S1     | Yerel imkanlar yeterlidir                  | İl AFAD Merkezi                                                      |
| S2     | Destek illerin takviyesine ihtiyaç vardır. | İl AFAD Merkezi<br>1.Grup destek iller                               |
| S3     | Ulusal desteğe ihtiyaç vardır              | 1.ve 2. Grup destek iller + Ulusal Kapasite                          |
| S4     | Uluslararası desteğe ihtiyaç vardır        | 1.ve 2. Grup destek iller + Ulusal Kapasite +<br>Uluslararası destek |

**Tablo 2:** TAMP Türkiye Afet Müdahale Planı Seviye etki derece tablosu (AFAD,2014)

#### *AFAD TAMP'ın Ana Unsurları*

**Afet Öncesi Hazırlık:** Toplumu afetlere karşı bilinçlendirmek, riskleri değerlendirmek ve afet öncesi hazırlık faaliyetleri.

**Afet Anında Müdahale:** Halkın güvenliği için acil ihtiyaçların karşılanması, kurtarma operasyonları ve diğer acil müdahale faaliyetleri.

**Lojistik Desteğin Organizasyonu:** Malzeme ve personel nakliyatı gibi lojistik desteklerin etkin bir şekilde organize edilmesi.

**İletişim Stratejileri:** Halkı bilgilendirilerek iletişim stratejilerinin uygulanması.

**Afet Sonrası Rehabilitasyon:** Hasarın değerlendirilmesi, bölgenin yeniden inşası ve toplumun normale dönüş sürecine destek sağlanması.

AFAD TAMP, yerel yönetimler, sivil toplum kuruluşları, özel sektör ve diğer paydaşlarla iş birliği içinde yürütülerek, toplumun afetlere karşı direncini artırmayı ve etkili bir şekilde müdahale etmeyi hedefler. Bu plan, afet yönetimi süreçlerini daha koordineli ve etkin bir şekilde yürütebilmek için önemli bir rehber olarak kullanılmaktadır (AFAD, 2014).

#### ***Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ)***

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ), Türkiye'deki havalimanlarının işletilmesi, hava trafiğinin düzenlenmesi ve denetiminden sorumlu olan bir kamu iktisadi kuruluşudur. 233 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Ana Statüsü doğrultusunda 1984 yılından bu yana faaliyet gösteren Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ), Türk Sivil Havacılık sektörünün altyapısının kurulmasında ve gelişmesinde kritik bir role sahiptir. DHMİ, Türkiye'deki sivil havacılık faaliyetlerini düzenlemek ve geliştirmek amacıyla bağımsız olarak çalışan bir kamu iktisadi teşebbüsü olup, hava taşımacılığı, havalimanı işletmeciliği, yer hizmetleri sunumu, hava trafik kontrolü ve seyrüsefer sistemlerinin kurulması ve işletilmesi gibi alanlarda faaliyet göstermektedir. Ayrıca DHMİ, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'na (ICAO) üye olarak, uluslararası hava taşımacılığında can ve mal güvenliğini sağlamak ve ekonomik gelişimi desteklemek amacıyla çalışmaktadır. Tüzel kişiliğe sahip olan DHMİ, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na bağlı olarak, faaliyetlerini özerk bir şekilde yürütmekte ve sivil havacılık

sektörüne yönelik hizmetlerini uluslararası standartlar çerçevesinde sunmaktadır (DHMİ, 2024).

#### *Havalimanı Acil Durum Planı*

ICAO'nun 1991 tarihli Doc. 9137 Part 7 kılavuzu, havaalanı acil durum planlama standartlarını belirlerken; SHGM'nin SHT-ADP talimatı, Türkiye'deki havaalanları için 2017'de yürürlüğe girmiş ve 2021'de güncellenmiştir. Dökümanda Sivil Havacılık Talimatları-Acil Durum Planlarına (SHT-ADP) göre, ülkemizdeki tüm havalimanları acil durum planı hazırlamakla yükümlüdür. Her havalimanı, kendi fiziksel ve yapısal özelliklerine göre bu planı hazırlar ve ilgili kurumlarla acil yardım ve güvenlik protokolleri oluşturur. Bu protokoller Havalimanlarına meydana gelecek acil durumlara hızlı ve etkin müdahale stratejileri belirlemek için havalimanında yer alan farklı birimlerin oluşturduğu acil durum hazırlama komisyonu tarafından hazırlanır (DHMİ, 2024).

Havalimanlarında Acil Durum Planı, Acil durum planı komisyonu tarafından hazırlamak için farklı birimlerden oluşturulmuş komisyon marifetiyle, havalimanında meydana gelecek acil durumlara hızlı ve etkin müdahale etmeyi amaçlayan bir strateji geliştirmekle görevlidir. Bu komisyon, ulusal ve uluslararası mevzuatlar ile SHGM tarafından yayımlanan SHT-ADP talimatı göz önüne alarak Acil Durum Planının işlevselliğinin sağlanması, protokol yapılan Kurum/Kuruluşlara dağıtımı yeni protokol ihtiyaçlarının tespiti ile plan gereği gerekli malzeme teçhizatın tespiti, talebi ve muhafazasından sorumludur (DHMİ, 2024).

Komisyon, üç ayda bir Emniyet Eylem Grubu toplantılarda veya ihtiyaç halinde toplanarak Acil Durum Planı gündeme alınır. Meydana gelen değişiklikler, mevzuat güncellemeleri ile denetimlerde tespit edilen bulgular dikkate alınarak Acil Durum Planında güncelleme yapılır. Komisyon ayrıca güncellemesi yapılan Acil Durum Planının işlerliğini sağlamak için Mülki İdare Amirinin onaylamasına müteakip SHGM'ye sunulmak üzere DHMİ Genel Müdürlüğüne gönderilmesinden sorumludur. Bu yönetim yaklaşımı, Havalimanlarında acil durum yönetimi sürecini güçlendirmeyi, olağan dışı durumlara karşı mücadelede personel, araç-gereç ve teçhizatın etkin kullanımını amaçlamaktadır (DHMİ, 2024).

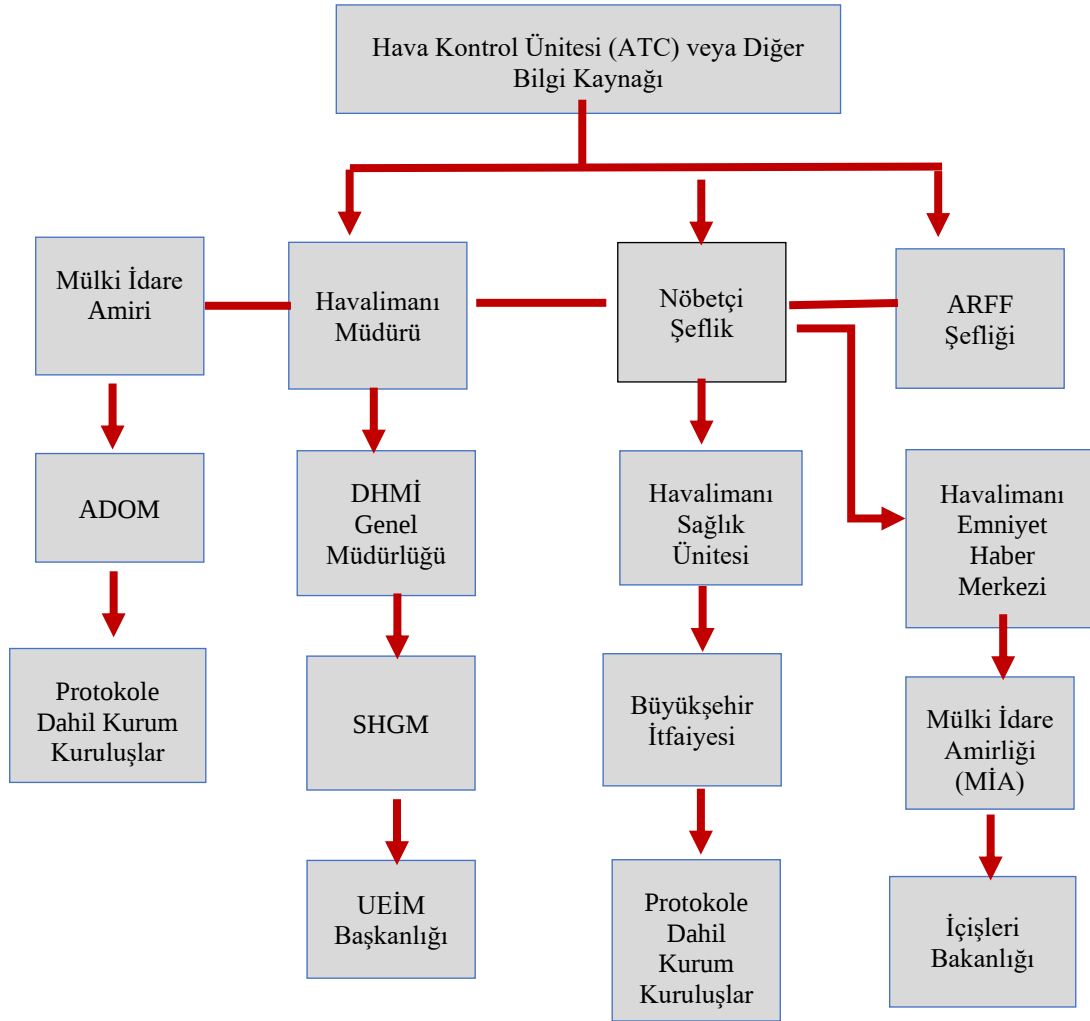
#### *Acil Durum Operasyon Merkezi (ADOM)*

Havalimanlarında acil durumlarının etkin bir şekilde yönetilmesini sağlamak için havalimanı bünyesinde var olan imkân ve kabiliyetlerin tek elden, koordineli ve etkin bir şekilde sevk ve idaresini gerçekleştirmek üzere Acil Durum Operasyon Merkezi (ADOM) oluşturulur. ADOM, Havalimanı Mülki İdare Amiri başkanlığında ve havalimanında görev yapan kurum/kuruluş amirlerinden oluşacak üyeler vasıtasıyla faaliyet göstermektedir (DHMİ, Acil Durum Planı, 2024). Hava Trafik Ünitesi (ATC) veya diğer bilgi kaynaklarından alınacak acil durum bildirim süreci aşağıdaki şekilde düzenlenmiştir:

Havalimanı yöneticisi, Mülki İdare Amiri, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığına gerekli bilgi ve raporları iletecektir.

Mülki İdare Amiri; il Valiliği, İçişleri ve Dışişleri Bakanlığına bilgi aktarımında bulunacaktır.

Havalimanı Emniyet Şube Müdürlüğü; İl Emniyet Müdürlüğü, İl Jandarma Komutanlığı, Koruma Dairesi Başkanlığı ve Özel Harekât Daire Başkanlığına birimlerde bulunacaktır. Bu organizasyonel yapı, acil durumların etkili bir şekilde yönetilmesi ve ilgili otoritelerle koordinasyonun sağlanması amacıyla oluşturulmuş bir operasyon planını temsil etmektedir (DHMİ, Acil Durum Planı, 2024).



**Tablo 3:** Olay/Kaza Haber Akış Şeması (DHMİ Acil Durum Planı, 2024)

#### *Havalimanı Kurtarma ve Yangınla Mücadele Birimi (ARFF)*

Havalimanı Kurtarma ve Yangınla Mücadele Birimi (ARFF-Airport Rescue and Fire Fighting Unit), havalimanlarında acil durumlara müdahale, kurtarma operasyonları ve yangınla mücadele görevini yürütmek üzere konuşlandırılmış özel bir birimdir (DHMİ, 2024).

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO, 2025) tanımına göre ARFF birimi; havalimanı veya yakın çevresinde meydana gelecek hava aracı kaza-kırımlarına

müdahale etmek için eğitilmiş personel, ekipman ve özel araçlar ile donatılmıştır. Havalimanı Kurtarma ve Yangınla Mücadele Biriminin (ARFF) temel görevleri:

**Yangınla Mücadele:** ARFF birimleri, havalimanı ve yakın çevresinde meydana gelecek uçak kaza-kırımları ile havalimanı içerisinde oluşacak hızlı ve etkin bir şekilde müdahale etmek.

**Kurtarma Operasyonları:** Uçak kazaları veya diğer acil durumlarda, ARFF birimleri kurtarma operasyonlarına liderlik eder. Hava aracının içinde bulunup yardım olmaksızın kaçmayı başaramayan kişilerin kurtarılacak güvenli alanlara taşınmasını sağlamak.

**Tehlikeli Madde Kontrolü:** Havalimanlarına gelen veya giden tehlikeli maddelere yönelik önlemlerin alınmasını sağlamak.

**Eğitim ve Tatbikat:** ARFF personeli, ilk işe alımlarında 5 haftalık temel eğitime tabi tutularak göreve başlarlar. Her yıl tazeleme eğitimleri verilerek yenilenir. Personel günlük çalışma programları düzenleyerek araç, malzeme ve teçhizatlar ile ilgili eğitimlerini kesintisiz bir şekilde sürdürmektedirler.

Kurtarma ve yangınla mücadele personelinin pratik becerilerini artırmak, yangınla mücadele stratejilerini geliştirmek ve ARFF araçlarının performansını değerlendirmek amacıyla, her yıl en az bir kez ateşli yangın tatbikatı düzenlenmektedir. Bu tatbikatlarda gerçek olay senaryoları çerçevesinde, yangıcı ve söndürücü malzemeler kullanılarak uygulamalı eğitimler yapılmaktadır. Bununla birlikte Doc. 9137 Kısım 7 Bölüm 13'te yer alan gereklilikler doğrultusunda iki yılda bir geniş katılımlı, geniş katılımlı tatbikat yapılmadığı yıllarda bir kez dar katılımlı ve iki kez masaüstü olmak üzere protokol yapılmış kurum kuruluşların katılımı ile ve her bir tatbikat senaryosu farklı olacak şekilde acil durum tatbikatları yapılmaktadır. Bu, hızlı ve etkili müdahale yeteneklerini sürekli olarak geliştirmelerini sağlar (ICAO, 2025).

**Ekipman ve Araç Bakımı:** ARFF birimlerine tahsis edilen araç, malzeme ve teçhizatlar düzenli olarak bakım ve kontrol edilir. Bu, her an müdahaleye hazır durumda olmalarını sağlar.

Havalimanı Kurtarma ve Yangınla Mücadele Birimi, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından oluşturulmuş standart ve kurallar doğrultusunda faaliyet gösterir.

Havalimanlarında sağlanacak koruma seviyesi, havalimanı operasyon sıklığına göre planlı sefer düzenleyen uçak sefer sayısı (uçuş frekansı) ve boyutlarına göre belirlenmektedir. Havalimanı yangın kategorisi; havalimanını kullanan en uzun uçakların tam boy uzunluğu ve gövde genişliğine bağlı olarak belirlenmektedir.

#### *Devlet Hava Meydanları İşletmesi'nin TAMP Planı İçerisindeki Yeri*

Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ), hizmetlerini uluslararası havacılık standartları çerçevesinde yürütmekte olup, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) tarafından belirlenen normlar doğrultusunda kesintisiz havacılık hizmeti sunmaktadır. Bu bağlamda DHMİ, operasyonel süreçlerinde uluslararası standartları önceliklendirerek hava trafiğinin aksamadan sürdürülmesini temin etmekte ve diğer kurumlardan bağımsız bir işleyiş sergilemektedir (DHMİ, 2024). Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP) içerisinde ise DHMİ, Ulaşım ve Lojistik Hizmet Grubu bünyesinde kritik bir rol

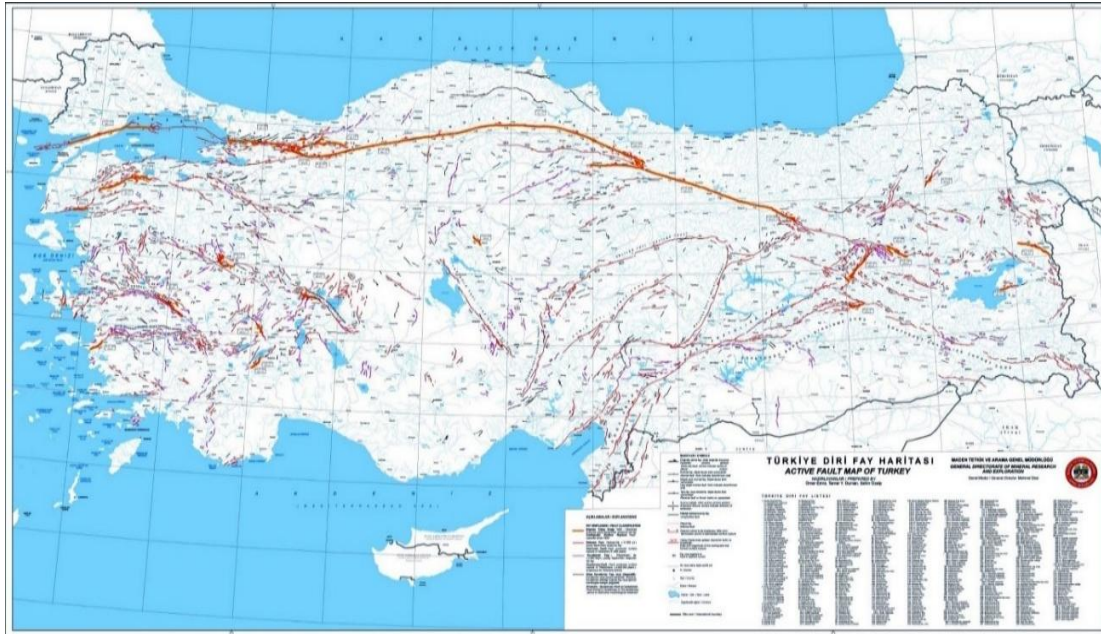
üstlenmektedir. Afet durumlarında ulaşımın sürekliliğini sağlama ve yardım ekipleri ile malzemelerinin hava yoluyla sevk edilmesine yönelik hayati görevleri bulunmaktadır (TAMP, 2014).

## **Havalimanlarında Kriz Yönetimi: Türkiye Depremleri Bağlamında Çoklu Vaka Analizi (Van, Elâzığ, Kahramanmaraş ve Hatay)**

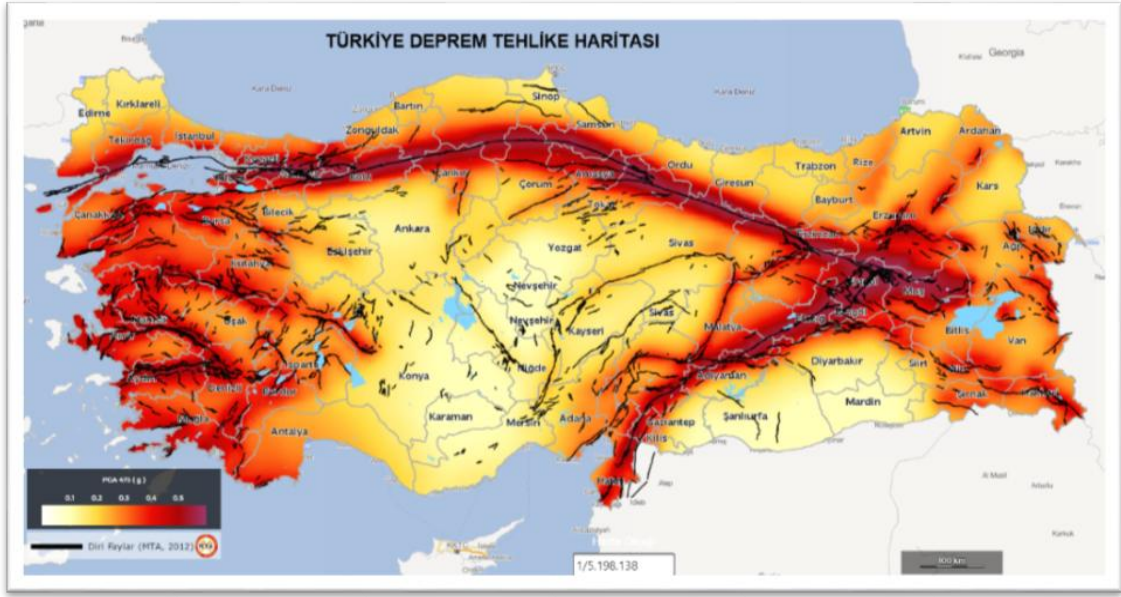
### ***Deprem Ülkesi Türkiye***

Türkiye, Alp-Himalaya kuşağının bir parçası olarak dünyanın önemli deprem kuşaklarından birinde yer almaktadır. Ülkemizin jeolojik yapısı, kuzeyde Avrasya ve güneyde Afrika-Arabistan levhalarının Bitlis-Zagros hattı boyunca kapanması sonucunda şekillenmiştir. Bu levha sınırlarındaki sürekli hareketler, Türkiye'yi sismik olarak aktif bir bölge haline getirmiştir. Türkiye ve çevresindeki depremler, Avrasya, Afrika ve Arabistan levhaları arasındaki karmaşık levha tektoniği olaylarıyla doğrudan ilişkilidir (Göver, 2023:288). Bu olaylar arasında dalma-batma, kıtasal çarpışma, açılma ve kaçış gibi süreçler bulunmaktadır.

Türkiye, yüksek sismik aktiviteye sahip Anadolu plakası üzerinde konumlanmıştır ve tarih boyunca büyük depremler yaşamıştır. MÖ 411'de kaydedilen en eski depremden bu yana, 1900 yılından günümüze kadar büyüklüğü 7'nin üzerinde 20 önemli deprem meydana gelmiştir. Bu durum, Türkiye'yi depremlerden etkilenen ülkeler arasında üst sıralara yerleştirmiştir. 1900-2023 yılları arasında Türkiye'de meydana gelen 269 deprem, can kaybına veya ciddi hasara neden olmuştur. En büyük depremler arasında 2023 Kahramanmaraş, 1939 Erzincan ve 1999 Gölcük merkezli Marmara depremleri öne çıkmaktadır. Bu durum, Türkiye'nin deprem riskini ve hazırlık önlemlerinin önemini vurgulamaktadır (Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2023).



**Harita 1:** Türkiye Diri Fay Haritası (Jeoloji Mühendisleri Odası (JMO), 1998)



Harita 2: Türkiye Deprem Tehlike Haritası (AFAD, 2025)

### *Türkiye’de Son Yıllarda Yaşanan Depremler*

2010 yılından itibaren ölümle sonuçlanan depremler tablo 3’te detaylı şekilde ele alınmıştır.

| Deprem Yılı    | Mevki                   | Şiddet             | Oluşturduğu Hasar                            |
|----------------|-------------------------|--------------------|----------------------------------------------|
| 20 Şubat 2023  | Hatay, Samandağ         | 6.4 Mw             | 11 vefat 592 yaralı                          |
| 6 Şubat 2023   | Elbistan, Kahramanmaraş | 7.5 Mw             | 62.013 (Toplam)                              |
|                | Pazarcık, Kahramanmaraş | 7.8 Mw             | 53.537 (Türkiye) 8.476 (Suriye)              |
| 23 Kasım 2022  | Gölyaka, Düzce          | 6.0Mw              | 2 vefat                                      |
| 30 Ekim 2020   | Ege Denizi              | 6.9 Mw             | 119 (Toplam)<br>117 (Türkiye) 2 (Yunanistan) |
| 24 Ocak 2020   | Sivrice, Elâzığ         | 6.8 Mw             | 44 vefat                                     |
| 21 Temmuz 2017 | Ege Denizi (Bodrum)     | 6.6 M <sub>w</sub> | 2 vefat                                      |
| 9 Kasım 2011   | Edremit, Van            | 5.6 Mw             | 40 vefat                                     |
| 23 Ekim 2011   | Tabanlı, Van            | 7.2 Mw             | 604 vefat                                    |
| 19 Mayıs 2011  | Simav, Kütahya          | 5.9 Mw             | 2 vefat                                      |
| 8 Mart 2010    | Karakoçan, Elazığ       | 6.1 Mw             | 41 vefat                                     |

Tablo 4: 2010 Yılından İtibaren Ölümle Sonuçlanan Depremler (Kaynak: Anadolu Ajansı,2025)

Tablo 4, 2010 yılından itibaren Türkiye ve çevresinde meydana gelen ve ölümle sonuçlanan büyük depremleri göstermektedir. En ölümcül depremler arasında 2023 Kahramanmaraş depremleri ve 2011 Van depremleri öne çıkmaktadır. Depremlerin büyüklüğü genellikle 5.6 ile 7.8 Mw arasında değişmekte olup can kaybı ve yaralanmaların sayısı depremin şiddetine, bölgenin yapı stokuna ve nüfus yoğunluğuna bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Bu depremler, Türkiye'nin deprem riski yüksek bir bölgede bulunduğunu ve bu tür felaketlere hazırlıklı olunması gerektiğini bir kez daha ortaya koymaktadır (AA, 2025).

### *Van Depremi*

2011 yılında Van'da meydana gelen iki büyük deprem, bölgedeki yapıların yetersizliği nedeniyle ciddi hasarlara ve kayıplara yol açmıştır. İlk deprem 23 Ekim'de Van-Erciş merkezli gerçekleşmiş, ikincisi ise 9 Kasım'da Van-Edremit merkezli olmuştur. Bu depremler sonucunda 644 kişi yaşamını yitirmiş, 1.966 kişi yaralanmış ve 252 kişi enkaz altından sağ olarak çıkarılmıştır. Başbakanlık Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD) verilerine göre, 23 Ekim'deki ana şok, Hiroşima'ya atılan atom bombasının 33,2 katı kadar enerji açığa çıkarmış; artçı sarsıntılarla birlikte bu enerji, 37 atom bombasına denk gelmiştir. İlk hafta içinde büyüklüğü 4,0 ile 4,9 arasında değişen 187, 5'in üzerinde ise 13 deprem meydana gelmiş, takip eden bir ayda ise günlük ortalama 180 artçı sarsıntı gözlemlenmiştir. Toplamda 11.000'den fazla artçı sarsıntı yaşanmıştır (AFAD, 2024).



**Görsel 1:** Van Ferit Melen Havalimanı (DHMI, 2011)



**Görsel 2:** Van Ferit Melen Havalimanı (DHMI, 2011)

Bu felaketin ardından hayatta kalanlara ulaşmak için ilk 72 saat kritik bir öneme sahiptir. Kamu kurumları ve STK'lara bağlı Arama Kurtarma (SAR) ekipleri, ilk depremin hemen ardından hızla bölgeye intikal etmiş, özellikle büyük hasarın meydana geldiği Erciş'e yönlendirilmişlerdir. Yapılan çalışmalarda, enkaz altından 222 kişi sağ olarak kurtarılmıştır. Türkiye'nin 1999 Marmara depreminden bu yana SAR operasyonlarında

önemli deneyimler kazandığı ve bu alanda ciddi iyileşmeler kaydettiği görülmektedir. Donanımlı SAR ekiplerinin sayısındaki artış ve yerel bilginin etkin kullanımı, operasyonların başarısında kilit rol oynamıştır (Başbuğ ve ark., 2011). Van merkezde 31, Erciş'te 4 olmak üzere toplamda 35 konteyner kent kurulmuş ve bu alanlara 175 bin kişi yerleştirilmiştir. Bu sayı, Türkiye'deki birçok şehir merkezinin nüfusundan fazladır (AFAD, 2024).

#### *Van Merkezli Depremde DHMİ'nin Afet Yönetimi ve Operasyonel Sürekliliği*

2011 yılında Van'da meydana gelen depremlerin ardından Van Ferit Melen Havalimanı pistinde herhangi bir hasar tespit edilmemiş olması, havalimanının kısa sürede yeniden operasyonel hale gelmesini sağlamıştır. Havalimanı yönetimi, hava trafiğini kesintisiz sürdürmek amacıyla pist, yolcu ve ARFF (Havaalanı Kurtarma ve Yangınla Mücadele) ekiplerinin hazırlıklarını ivedilikle tamamlayarak, kentin diğer illerle olan hava bağlantısını açık tutmuştur. Terminal binasında oluşan hasar nedeniyle hizmetler, o günlerde henüz teslimatı yapılmamış olan yeni havalimanı binasında, zorlu koşullara rağmen depremezdelelerin ulaşımının sağlanması için yoğun çaba sarf edilerek yürütülmüştür. 23 Ekim 2011 ile 13 Kasım 2011 tarihleri arasında toplamda 1.352 uçak ve helikopterin iniş yaptığı havalimanı, iki büyük deprem ve çok sayıda artçı sarsıntıya rağmen kesintisiz hava trafiği sağlayarak afet sonrası lojistik operasyonlarda hayati bir işlev görmüştür. Bu durum, afet sonrasında hava taşımacılığının sürdürülebilirliğinin ve acil müdahale kapasitesinin ne denli önemli olduğunu açıkça ortaya koyan bir örnek teşkil etmektedir (DHMi, 2024).

Havalimanının kesintisiz operasyonel faaliyetleri sürdürülürken, yedek personel ihtiyacının karşılanması, havalimanı personelinin barınma ve iye temini gibi temel gereksinimlerinde o günün koşulları altında zorluklar yaşanmıştır. Barınma, yemek ve psikolojik destek gibi konularda Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) bünyesinde hızlı ve etkin bir müdahale gerçekleştirilememiştir.

#### *Elazığ Merkezli Deprem*

24 Ocak'ta meydana gelen 6,8 büyüklüğündeki Elazığ depremi sonrası, büyüklüğü 4 ve üzeri olan toplam 24 artçı sarsıntı kaydedilmiştir. Bu depremde 41 kişi yaşamını yitirmiş, 45 kişi enkaz altından sağ olarak çıkarılmıştır. Yaralanan 1.631 kişiden 1.619'unun tedavisi tamamlanmış, 12 kişinin tedavisi ise devam etmektedir. Deprem sonrasında, AFAD, Jandarma, UMKE, itfaiye ve çeşitli sivil toplum kuruluşlarından oluşan 7.245 personel, arama-kurtarma ve yardım çalışmalarına katılmıştır. Deprem bölgesinde 28 farklı noktada Afet Koordinasyon Merkezi İrtibat Ofisleri kurulmuş; 310 araç, 5 mobil koordinasyon tırı, 24 arama-kurtarma köpeği ve dalgıç ekipleri güvenlik tedbirleri için görevlendirilmiştir. Ayrıca, Kızılay, AKUT ve İHH gibi sivil toplum kuruluşları 122 araçla yardıma katılmıştır. Arama-kurtarma, sağlık, hasar tespit ve insani yardım ekiplerinin hızlı bir şekilde bölgeye ulaşması için İstanbul, Ankara, Konya ve Elazığ'dan toplam 12 uçak seferi düzenlenmiştir (AFAD, 2024).

Elazığ'da yapılan hasar tespiti çalışmaları sonucunda, toplam 61.152 bina ve 202.765 bağımsız bölüm incelenmiştir. Bu incelemeler sonucunda 263 bina tamamen yıkılmış, 7.698 bina ağır hasar görmüş, 558 bina acil yıkılması gereken durumda, 1.540 bina orta hasarlı, 15.671 bina az hasarlı ve 25.851 bina ise hasarsız olarak değerlendirilmiştir. Elazığ genelinde yıkık, ağır hasarlı, acil yıkılması gereken ve orta hasarlı binalarda

toplam 33.688 bağımsız bölüm bulunmakta ve bunlardan 417'sinin yıkımı tamamlanmıştır. Malatya'nın Doğanıol, Pütürge, Battalgazi, Yeşilyurt ve Kale ilçelerinde yapılan incelemelerde ise 14.304 bina değerlendirilmiş; 370 bina yıkılmış, 2.794 bina ağır hasarlı, 262 bina acil yıkılması gereken durumda, 621 bina orta hasarlı, 3.175 bina az hasarlı ve 7.182 bina hasarsız olarak belirlenmiştir. Malatya genelinde yıkık, ağır hasarlı, acil yıkılması gereken ve orta hasarlı binalarda toplam 9.461 bağımsız bölüm bulunmakta ve bu binalardan 187'sinin yıkımı gerçekleştirilmiştir (AFAD, 2024).



**Görsel 3:** Elazığ Depremi (Anadolu Ajansı, 2020)



**Görsel 4:** Elazığ Depremi (Anadolu Ajansı, 2020)

Deprem sonrasında Elâzığ'da vatandaşların ihtiyaçlarına yönelik 132 barınma alanı oluşturulmuş, bu alanlarda toplam 3.846 çadır kurulmuş ve bireysel olarak 19.409 çadır dağıtılmıştır. Barınma alanlarında hâlâ 12.618 kişi kalmaktadır. Malatya'da ise toplam 5.948 çadır kurulmuş ve dağıtılmıştır.

Elazığ'daki Harput Kız Öğrenci Yurdu'nda meydana gelen hasar nedeniyle öğrenciler spor salonlarına yerleştirilmiş, Adıyaman E Tipi Kapalı Ceza ve İnfaz Kurumu'ndaki mahkûm ve tutuklular ise Gaziantep, Kahramanmaraş ve Şanlıurfa'daki cezaevlerine nakledilmiştir. Elazığ'a sevk edilmesi planlanan 5.851 konteynerden 4.790'ının Sivrice

ilçesinde kurulacak geçici barınma alanlarına yerleştirilmesi planlanmıştır. Elazığ'da 1.995 yaşam konteyneri, 102 umumi tuvalet konteyneri, 43 duş konteyneri ve 77 ofis konteyneri kurulmuştur. Malatya'da ise Pütürge, Doğanyol, Battalgazi ve Kale ilçelerinde kurulacak 6 geçici barınma alanına toplam 700 tek katlı konteyner yerleştirilmesi öngörülmüştür (AFAD, 2024).



Görsel 5: Elazığ Depremi (Anadolu Ajansı, 2020)

#### *Elazığ Merkezli Depremde DHMİ'nin Afet Yönetimi ve Operasyonel Sürekliliği*

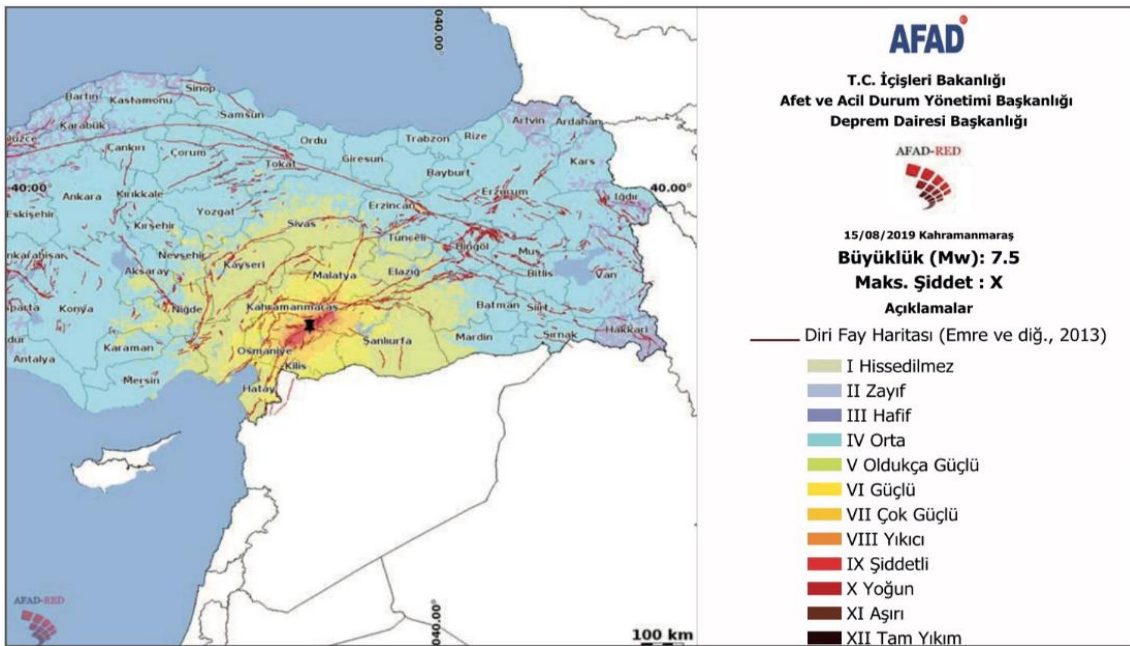
Elâzığ'da meydana gelen depremin akabinde, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) tarafından ulusal ve uluslararası hava trafiğinin kesintisiz sürdürülmesi amacıyla ivedilikle hasar tespit çalışmaları gerçekleştirilmiştir. DHMİ Genel Müdürünün 24 Ocak 2020 tarihli açıklamasına göre, 6.8 büyüklüğündeki depremde Elazığ Havalimanı'nın temel operasyonel unsurları olan pist ve kulede herhangi bir yapısal hasar tespit edilmemiştir. Bu durum, havalimanı operasyonlarının derhal ve sorunsuz bir şekilde devamlılığını mümkün kılmıştır (Haberair, 2020).

Havalimanında herhangi bir yıkım veya operasyonel aksamaya yol açabilecek bir durumun söz konusu olmaması, önceden hazırlanan Elazığ Havalimanı Acil Durum Protokollerinin etkin bir şekilde uygulanmasını sağlamıştır. Bu kapsamda, ildeki ilgili kamu kurumlarından da destek alınarak uçuş ve hava trafiğinin sürekliliği temin edilmiş, böylece hem arama kurtarma ekiplerinin bölgeye ulaşımı kolaylaştırılmış hem de depremzedelerin tahliyeleri için hava yolu şirketleriyle iş birliği yapılarak gerekli lojistik destek sağlanmıştır (DHMİ, 2024).

Personel rotasyonu ve depremden etkilenen havalimanı personelinin değişimi konusunda hassasiyet gösterilmiş olmakla birlikte, havalimanı çalışanlarıyla yapılan görüşmeler, barınma ve gıda temini gibi temel ihtiyaçların karşılanmasında başlangıçta tam bir koordinasyonun sağlanamadığı yönünde geri bildirimler içermektedir. Bu durum, kriz yönetim süreçlerinde personel refahının ve ihtiyaçlarının zamanında ve etkin bir şekilde karşılanmasının önemini bir kez daha ortaya koymaktadır.

### Kahramanmaraş Merkezli Deprem

6 Şubat 2023 tarihinde, Kahramanmaraş'ın Pazarcık ve Elbistan ilçelerinde meydana gelen iki büyük deprem, Türkiye'yi derinden etkiledi. İlk deprem, Pazarcık merkezli olup 7.7 büyüklüğünde ve yerin 8,6 kilometre derinliğinde gerçekleşmiştir. İkinci deprem ise Elbistan merkezli olarak 7.6 büyüklüğünde ve 7 kilometre derinliğinde meydana gelmiştir. Depremlerin merkez üsleri, sırasıyla Pazarcık'taki Akdemir ve Elbistan'daki Gümüşdöven yerleşimlerine oldukça yakındı. Bu iki büyük depremin ardından 7.184 artçı sarsıntı kaydedildi. Özellikle ilk depremin, Ölü Deniz Fay Zonunun kuzey ucundaki Narlı Segmenti üzerinde sol yanal doğrultulu bir atım hareketiyle oluştuğu tespit edilirken ikinci deprem Doğu Anadolu Fay Zonu dışında, Nurhak-Çardak arasındaki Çardak Fayı üzerinde meydana gelmiştir. Depremler, Adıyaman ve Gölbaşı'nın güneyindeki Gölbaşı segmentinde de kırılmalara yol açmıştır (AFAD, 2023; İTÜ, 2023).



**Harita 3:** AFAD RED Analizleri Sonucu Mw:7.5 Büyüklüğündeki Deprem İçin Şiddet Dağılım Haritası (AFAD, 2023)

Bu felaketlerin sonuçları olarak, Kahramanmaraş, Gaziantep, Şanlıurfa, Diyarbakır, Adana, Adıyaman, Osmaniye, Hatay, Kilis, Malatya ve Elazığ illerinde toplam 42.310 vatandaş hayatını kaybetmiş ve 448.018 kişi deprem bölgelerinden tahliye edilmiştir. Arama-kurtarma çalışmalarına, AFAD, PAK, JAK, JÖAK, DİSAK, Sahil Güvenlik, DAK, itfaiye ekipleri, sivil toplum kuruluşları ve uluslararası ekiplerden oluşan 14.740 personel katılmıştır. Ayrıca, AFAD, Emniyet, Jandarma, Millî Savunma Bakanlığı, UMKE ve yerel güvenlik ekipleriyle birlikte toplam 242.392 saha personeli bölgede aktif olarak görev yapmıştır. Arama-kurtarma faaliyetlerine destek sağlamak için 13.700 iş makinesi, ekskavator, vinç, dozer, kamyon ve arazöz kullanılmıştır. Koordinasyonu sağlamak amacıyla 38 vali, 160 mülki idare amiri, 19 AFAD üst düzey yöneticisi ve 68 il müdürü görevlendirilmiştir. Uluslararası yardımların koordinasyonu için 12 büyükelçi ve 15 Dışişleri Bakanlığı personeli bölgeye gönderilmiştir. Hava, kara, deniz kuvvetleri, sahil güvenlik ve orman genel müdürlüğüne bağlı helikopter ve uçaklarla toplam 11.907

sorti yapılmıştır. Personel ve malzeme sevkiyatı ile tahliye işlemleri için ise Milli Savunma Bakanlığı ve Sahil Güvenlik Komutanlığı tarafından 38 gemi kullanılmıştır (AFAD, 2024).



Görsel 6: Kahramanmaraş Depremi (Anadolu Ajansı, 2023)



Görsel 7: Kahramanmaraş Depremi (Anadolu Ajansı, 2023)

#### *Kahramanmaraş Merkezli Depremde DHMİ'nin Afet Yönetimi ve Operasyonel Sürekliliği*

Asrın felaketi olarak nitelendirilen Kahramanmaraş merkezli depremlerin ardından, Devlet Hava Meydanları İşletmesi (DHMİ) Genel Müdürlüğü, Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD) ile eşgüdüm içerisinde hareket ederek, depremden etkilenen bölgelerdeki acil ihtiyaçlara yönelik hızlı bir müdahale gerçekleştirmiştir. Bu kapsamda, 543 Havaalanı Kurtarma ve Yangınla Mücadele (ARFF) memuru, gerekli araç-gereç ve teçhizatla birlikte derhal afet bölgelerine sevk edilmiş ve bu ekiplerin enkaz

altından toplam 210 vatandaşın kurtarılmasına katkı sağladığı DHMİ (2024) tarafından raporlanmıştır.

Birden fazla ili derinden etkileyen bu müessif olayda, depremden zarar gören tüm havalimanlarında titizlikle hasar tespit çalışmaları yürütülmüş ve Hatay Havalimanı haricindeki diğer tüm havalimanlarında hava trafiğinin kesintisiz bir şekilde sürdürülmesi temin edilmiştir. Afet bölgelerine yönelik acil durum protokolleri çerçevesinde ihtiyaç duyulan her türlü destek sağlanırken, DHMİ bünyesindeki alanında uzman yöneticiler, havalimanı operasyonlarının etkin bir şekilde koordine edilebilmesi amacıyla derhal afet bölgelerine görevlendirilmiştir.

*Kahramanmaraş Depremi Bağlamında Hatay Havalimanı: DHMİ'nin Afet Yönetimi ve Operasyonel Tepkisi*

6 Şubat 2023 tarihinde gerçekleşen deprem felaketi, Hatay Havalimanı'nda büyük hasara yol açmıştır. Havalimanının 3 kilometrelik pistinde 45 farklı noktada çatlaklar ve parçalanmalar meydana gelmesi sonucu, havalimanı kullanıma kapatılmıştır. Şehir merkezine yalnızca 6 kilometre mesafede bulunan havalimanı, arama kurtarma ve yardım çalışmalarının koordinasyonu açısından kritik bir öneme sahiptir. Bu nedenle, havalimanının en kısa sürede yeniden hizmete açılması büyük bir gereklilik haline gelmiştir (Anadolu Ajansı, 2023).

DHMİ Genel Müdürlüğü'nün teknik ekipleri tarafından yapılan detaylı incelemeler sonucunda, pistteki hasarın boyutu ve onarım çalışmaları tespit edilmiştir. İnşaat ve teknik ekiplerin hızlı ve koordineli müdahalesiyle, pistteki kırılmalar ve çatlaklar kısa sürede onarılmıştır. Uçuşların tamamen durdurulduğu Hatay Havalimanı'nda, ilk etapta pistin 2 kilometrelik bölümündeki yoğun çalışmalar sonucunda, 12 Şubat Pazar günü havalimanı yeniden uçuş operasyonlarına hazır hale getirilmiştir. Bu sayede, yardım malzemelerinin ve personelin afet bölgesine ulaştırılması hızlanmış ve depremzedelere yönelik destek faaliyetlerine önemli katkılar sağlanmıştır.



**Görsel 8:** Hatay Havalimanı Deprem Hasar (DHMİ, 2023)



Görsel 9: Hatay Havalimanı Onarım Çalışması (DHMİ, 2023)

## Sonuç

Kahramanmaraş depremi ve Hatay Havalimanı örneği, kriz yönetiminin önemini bir kez daha gözler önüne sermiştir. Kriz anında hızlı ve etkili bir şekilde müdahale edebilmek için önceden planlama, hazırlık, koordinasyon ve iletişim gibi unsurlar hayati önem taşımaktadır. Bu nedenle, tüm havalimanlarının krizlere karşı hazırlıklı olması ve bu konuda sürekli olarak çalışmalar yapması gerekmektedir. Kriz yönetimi planlarının düzenli olarak güncellenmesi ve tatbikatlarla test edilmesi de önemlidir. Ayrıca, havalimanı çalışanlarına kriz yönetimi konusunda eğitim verilmesi ve acil durum prosedürlerinin net bir şekilde tanımlanması da hayati önem taşımaktadır.

Havalimanlarının depremlere karşı dirençliliği de kriz yönetiminde önemli bir rol oynamaktadır. Bu nedenle; havalimanlarının binaları ve pistleri depreme dayanıklı olacak şekilde inşa edilmeli ve düzenli olarak bakımı yapılmalıdır. Kahramanmaraş depremi ve Hatay Havalimanı örneği, kriz yönetiminin sadece teorik bir kavram olmadığını, somut sonuçlar üretebilen pratik bir uygulama olduğunu göstermektedir. Doğru planlama, hazırlık ve koordinasyon ile krizlerin olumsuz etkilerini en aza indirmek ve normal yaşama olabildiğince çabuk dönmek mümkündür. Bu nedenle, tüm havalimanlarının krizlere karşı hazırlıklı olması ve bu konuda sürekli olarak çalışmalar yapması hayati önem taşımaktadır.

Hatay Havalimanı'nın 6 Şubat depremi sırasındaki kriz yönetimi yaklaşımı, gelecekteki krizlere hazırlık ve müdahale süreçleri için önemli dersler sunmaktadır. Krizin ilk anlarında hızlı ve etkili bir şekilde harekete geçebilmek için önceden yapılmış bir planlamaya sahip olmak hayati önem taşır. Hatay Havalimanı'nda acil durum planının varlığı, krizin ilk anlarında koordineli bir müdahale sürecini mümkün kılmıştır. İlgili tüm birimlerin rol ve sorumluluklarını net bir şekilde tanımlayarak, kaosun önlenmesine yardımcı olmuştur. Kriz yönetimi sürecinde, ilgili tüm paydaşlar arasında etkili bir koordinasyon ve iletişim sağlanması kritik önem taşır. DHMİ, AFAD, diğer kurumlar ve

sivil toplum kuruluşları arasındaki iş birliği, kaynakların etkin kullanımını ve bilgi paylaşımını sağlamıştır. Ayrıca, havalimanı yönetimi ile etkilenenler arasındaki şeffaf iletişim, panik ve dezenformasyonun önlenmesine katkıda bulunmuştur. Kriz sonrası hasar tespit ve onarım çalışmaları, normalleşme sürecinin hızlandırılması açısından kritik öneme sahiptir. Hatay Havalimanı'nda hasar tespitinin hızlı bir şekilde yapılması ve onarım çalışmalarına vakit kaybetmeden başlanması, havalimanının kısa sürede yeniden faaliyete geçmesini sağlamıştır. Kriz yönetimi sürecinde teknolojinin etkin kullanımı, iletişimi, koordinasyonu ve bilgi paylaşımını kolaylaştırır. Hatay Havalimanı örneğinde sosyal medya ve mobil uygulamalar, etkilenenlerle iletişim kurmak ve bilgi paylaşmak için kullanılmıştır.

Gelecekteki krizlere daha iyi hazırlanmak ve müdahale süreçlerini geliştirmek için havalimanı binaları ve pistleri, depreme dayanıklı bir şekilde inşa edilmeli ve düzenli olarak bakımları yapılmalıdır. Acil durum planları, güncel tehdit ve riskleri yansıtacak şekilde düzenli olarak güncellenmeli ve tatbikatlarla test edilmelidir. Havalimanı çalışanlarına kriz yönetimi konusunda eğitim verilmeli ve acil durum prosedürleri net bir şekilde anlatılmalıdır. Farklı ülkelerdeki havalimanları ve kriz yönetimi uzmanları arasında bilgi ve deneyim paylaşımı teşvik edilmelidir. Kriz yönetimi yöntemlerinin geliştirilmesi için sürekli olarak araştırma ve geliştirme çalışmaları yapılmalıdır. Bu sayede yeni teknolojiler ve çözümler geliştirilebilir ve krizlere karşı daha etkili bir şekilde mücadele edilebilir.

## Kaynaklar

- AFAD. (2023). *Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP)*. Erişim Tarihi 11.02.2025, <https://www.afad.gov.tr/>
- AFAD. (2023). *Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP)* (Resmî Gazete No: 28871, Tarih: 03.01.2014).
- AFAD. (2024). *Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı Raporu*. Erişim Tarihi 03.20.2023. (Rapor)
- AFAD. (2025). *Van Depremi - Giriş*. Erişim Tarihi 13.02.2025, <https://www.afad.gov.tr/van-depremi---giris>
- AFAD. (2025). *Van İl Afet Risk Azaltma Planı (IRAP)*. Erişim Tarihi 11.02.2025, <https://van.afad.gov.tr/kurumlar/van.afad/KUTUPHANE/IL-PLANLARI/VAN-IRAP.pdf> (Rapor)
- AFAD Türkiye Deprem Tehlike Haritası (2025). Erişim Tarihi 11.05.2025, <https://tdth.afad.gov.tr/TDTH/main.xhtml>
- Akdağ, M., & Arklan, Ü. (2013). Kamu Yönetiminde Kriz Yönetimi. *The Journal of Academic Social Science Studies*, 6(4), 33-55.
- Akdur, R. (2000). Afetler ve Afetlerde Sağlık Hizmetleri. *Türkiye Sorunlarına Çözüm Konferansı-3, 21. Yüzyılda Türkiye* (s. 25-27). Ankara Üniversitesi Basımevi.
- Akyel, R. (2005). Türkiye Kamu Yönetiminde Afet Yönetimi. *Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 14(1), 15-29.

- Alexander, D. (2002). *Principles Of Emergency Planning And Management* (Vol. 2). Oxford University Press.
- Anadolu Ajansı. (2023). *Hatay Havalimanı Deprem Hasar*. Erişim Tarihi 22.01.2024, <https://www.aa.com.tr/>
- Anadolu Ajansı. (2025). *Asrın Felaketi*. Erişim Tarihi 23.04.2025, <https://www.aa.com.tr/tr/asrin-felaketi>
- Aykaç, B. (2001). Kamu Yönetiminde Kriz ve Kriz Yönetimi. *Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 3(2), 123-132.
- Comfort, L. K., & Kapucu, N. (2006). Inter-Organizational Coordination In Extreme Events: The World Trade Center Attacks. *Natural Hazards*, 39(2), 309-327.
- Coombs, W. T. (2007). *Ongoing Crisis Communication: Planning, Managing, And Responding*. Sage Publications.
- Darıcan, M. F. (2013). Ekonomik Krizler ve Türkiye. *İstanbul Aydın Üniversitesi Dergisi*, 5(17), 39-46.
- DHMI. (2023). *ARFF Memuru*. Erişim Tarihi [Belirtilmemiş, Lütfen Ekleyin], <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/ARFF.aspx>
- DHMI. (2024). *Faaliyet Raporları*. Erişim Tarihi 23.01.2025, <https://www.dhmi.gov.tr/Sayfalar/FaaliyetRaporlari>
- Emrealp, S., Holloway, J. A. McK., Mater, B., & Öneş, E. R. (1993). *Belediyelerde Kriz Yönetimi* (Yerel Yönetimlerin Geliştirilmesi Programı El Kitapları Dizisi). Iula-Emme Yayın Bildirimleri, Uluslararası Yerel Yönetimler Birliği.
- Erkan, B. B., Karancı, A. N., Kalaycıoğlu, S., Özden, A. T., Çalışkan, I., & Özakşehir, G. (2015). From Emergency Response To Recovery: Multiple Impacts And Lessons Learned From The 2011 Van Earthquakes. *Earthquake Spectra*, 31(1), 527-540.
- Gökçekuş, H., Barlas, C., Almuhsen, M., & Eyni, N. (2018). *Doğal ve İnsan Kaynaklı Afetler, Sonuçları ve Afet Yönetimi*. Erişim Tarihi 08.04.2025, <http://www.iusarc.org/wpcontent/uploads/2020/11/Dogal-ve-Insan-Kaynakli-Felaketler-SonucLari-ve-Afet-Yonetimi.pdf>
- Göver, İ. H. (2023). Türkiye ve Japonya'nın Deprem Gerçekliği: Karşılaştırmalı Bir Analiz. *Mevzu-Sosyal Bilimler Dergisi*, (10), 279-323.
- Güler, H. H. (2008). Zarar Azaltmanın Temel İlkeleri. *Afet Zararlarını Azaltmanın Temel İlkeleri* (s. 35-50).
- Haberair. (2020). *DHMI Elazığ Havalimanını Seferber Etti*. Erişim Tarihi 27.04.2025, <https://www.haberair.com/haber/DHMI-ELAZIG-HAVALIMANINI-SEFERBER-ETTI/57377>
- ICAO. (2025). *Rescue And Fire Fighting*. Erişim Tarihi 23.04.2025, <https://www.icao.int/safety/pages/rescue-fire-fighting.aspx>
- IFRC Ve UNDP. (2015). *The Handbook On Law And Disaster Risk Reduction*. IFRC Publisher. Erişim Tarihi 03.02.2020,

<https://www.google.com/search?q=https://www.ifrc.org/Global/Photos/Secretariat/201511/Handbook%2520on%2520law%2520and%2520DRR%2520LR.pdf>

Inter-American Development Bank. (2010). *Indicators Of Disaster Risk And Risk Management: Program For Latin America And The Caribbean: Summary Report*. IADB Publisher. Erişim Tarihi 12.11.2019, <https://publications.iadb.org/en/publication/11611/indicators-disaster-risk-and-riskmanagement-program-latin-america-and-caribbean>

Işık, Ö., Aydınoglu, H. M., Koç, S., Gündoğdu, O., Korkmaz, G., & Ay, A. (2012). Afet Yönetimi ve Afet Odaklı Sağlık Hizmetleri. *Okmeydanı Tıp Dergisi*, 28(2), 82-123.

Kadıbeşegil, S. (2002). *Kriz Geliyorum Der*. Mediacat Yayınları.

Kadioğlu, M. (2008). Modern Bütünleşik Afet Yönetimin Temel İlkeleri. *Afet Zararlarını Azaltmanın Temel İlkeleri*, 1.

Karaman, Z. T. (2017). Afet Yönetimine Giriş ve Türkiye’de Örgütlenme. İçinde Z. T. Karaman & A. Altay (Eds.), *Bütünleşik Afet Yönetimi* (s. 1-39). Birleşik Matbaacılık.

Karaköse, T. (2007). Örgütler ve Kriz Yönetimi. *Akademik Bakış*, 13(2), 1-15.

Keçici, M. (1994). Doğal Afetlerde Bulaşıcı Hastalıklar ve Çevre. *Bayındırlık ve İskân Bakanlığı ile Belediyeler Dergisi*, 8, 24-47.

Kundak, S., & Kadioğlu, M. (2011). *İlk 72 Saat*. AFAD Yayınları. (Kitapçık)

Lagadec, P. (1993). *Preventing Chaos In A Crisis: Strategies For Prevention, Control And Damage Limitation*. McGraw-Hill.

Özdikmen, T. (2015). *Afet ve Acil Durum Yönetimi*. Seçkin Yayıncılık.

Özey, R. (2006). *Afetler Coğrafyası*. Aktif Yayınevi.

Özkılıç, E. N. (2020). *İstanbul’da Deprem Sonrası Toplanma Alanlarının Kapasitelerinin ve Erişilebilirliklerinin CBS Yardımıyla Analizi ve Değerlendirilmesi* (Doktora Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Perry, R. W., & Lindell, M. K. (2003). Preparedness For Emergency Response: Guidelines For The Emergency Planning Process. *Disaster Prevention And Management: An International Journal*, 12(4), 336-344.

Quarantelli, E. L. (1997). Problematical Aspects Of The Information/Communication Revolution For Disaster Planning And Research: Ten Non-Technical Issues And Questions. *Disaster Prevention And Management: An International Journal*, 6(2), 94-106.

Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2023). Erişim Tarihi 26.01.2024, [www.sbb.gov.tr](http://www.sbb.gov.tr)

Şahan, C., & Kaya, İ. (2021). Türkiye Afet Bilgi Bankası (TABB) ile EM-DAT Veri Tabanlarının Karşılaştırılarak Değerlendirilmesi. *Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi*, 4(3), 679-695.

Türkiye Diri Fay Haritası (Jeoloji Mühendisleri Odası (JMO), (1998). Erişim Tarihi 11.05.2025, [https://www.jmo.org.tr/genel/bizden\\_detay.php](https://www.jmo.org.tr/genel/bizden_detay.php)

UNISDR. (2019). *Global Assessment Report On Disaster Risk Reduction*. Unisdr Publisher. Erişim Tarihi 25.08.2019, <https://www.unisdr.org/we/inform/terminology>

Valackiene, A. (2011). Theoretical Substation Of The Model For Crisis Management In Organization. *Inzinerine Ekonomika Engineering Economics*, 22(1), 78-90.

Waugh, W. L., & Streib, G. (2006). Collaboration And Leadership For Effective Emergency Management. *Public Administration Review*, 66(1), 131-140

## Structured Abstract

The Kahramanmaraş earthquake and the case of Hatay Airport have starkly underscored the critical importance and urgency of airport crisis management. This event has demonstrated the extent to which rapid and effective response during crises depends on elements such as proactive strategic planning, meticulous preparation, multifaceted coordination, and transparent communication. In this context, airports must adopt a proactive stance against potential crisis scenarios by continuously enhancing their crisis management capabilities.

Regular updates and simulation testing of crisis management plans allow for identifying and rectifying of potential weaknesses. Moreover, comprehensive crisis management training for airport personnel and the clear internalization of emergency procedures by every employee are crucial for a coordinated and effective response during crises.

One of the cornerstones of crisis management is the construction of airports that are resilient against natural disasters such as earthquakes, along with regular structural inspections. The Kahramanmaraş earthquake and the case of Hatay Airport have clearly illustrated that crisis management is not merely a theoretical concept but a practical application that yields tangible results. With proper planning, preparation, and coordination, the devastating impacts of crises can be minimized, and the community's return to normalcy can be expedited.

Hatay Airport's crisis management approach during the February 6th earthquake offers valuable lessons for future crisis preparedness and response processes. A detailed emergency plan is vital for rapid and effective action in the initial moments of a crisis. In the case of Hatay Airport, this plan enabled a coordinated response in the initial moments of the crisis, and the clear definition of roles and responsibilities for all relevant units helped prevent chaos.

In the crisis management process, cooperation and effective communication among DHMI (State Airports Authority), AFAD (Disaster and Emergency Management Presidency), other public institutions, and non-governmental organizations ensured the efficient use of resources and information sharing. Additionally, transparent communication between airport management and those affected prevented the spread of panic and disinformation. Rapid post-crisis damage assessment and repair efforts significantly contributed to the normalization process enabling the airport to resume operations quickly.

The effective use of technology during the crisis management process facilitates communication, coordination, and information sharing. In the case of Hatay Airport, social media and mobile applications were effectively used to communicate with and provide information to those affected.

To better prepare for future crises and improve response processes, the following recommendations should be considered:

- Airport buildings and runways should be constructed to be earthquake-resistant by the latest engineering standards, and regular structural inspections should be conducted.

- Emergency plans should be regularly updated based on the latest threat and risk analyses and tested through simulations.
- Airport personnel should receive continuous crisis management training, and emergency procedures should be regularly reviewed.
- The sharing of information and experience between international airports and crisis management experts should be encouraged.
- Continuous academic and applied research should be conducted to develop crisis management methods.

In this way, new technologies and solutions can be developed to enhance the resilience of airports against crises and minimize the impacts of potential crises.