

T.C.
ULAŖTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŖME BAKANLIĞI
SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

21. YÜZYILDA TERÖR KONSEPTİ VE
HAVACILIK GÜVENLİĞİ

HAVACILIK UZMANLIĞI TEZİ

Ahmet TÜRK, Havacılık Uzman Yardımcısı

Havacılık Güvenliği Daire Başkanlığı

Danışman
Yrd. Doç. Dr. Can Emir MUTLU
Şubat, 2017

T.C.
ULAşTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEşME BAKANLIğI
SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜğÜ

21. YÜZYILDA TERÖR KONSEPTİ VE
HAVACILIK GÜVENLİğİ

HAVACILIK UZMANLIğI TEZİ

Ahmet TÜRK, Havacılık Uzman Yardımcısı

Havacılık Güvenliği Daire Başkanlığı

Danışman
Yrd. Doç. Dr. Can Emir MUTLU
şubat, 2017

Görev Yaptığı Birim: Havacılık Güvenliği Daire Başkanlığı

Tezin Teslim Edildiği Birim: İnsan Kaynakları Müdürlüğü

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
HAVACILIK UZMAN YARDIMCISI TEZİ TESLİM TUTANAĞI

Ahmet TÜRK tarafından hazırlanan 21. Yüzyılda Terör Konsepti ve Havacılık Güvenliği adlı bu tezin Uzmanlık Tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Danışman

Yrd. Doç. Dr. Can Emir MUTLU

Bu tez, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Havacılık Uzman Yardımcılarının Uzmanlık Tezlerini hazırlarken uyacakları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Havacılık Uzman ve Uzman Yardımcılarının Yetiştirilmesi ve Tez Yazımı Hakkında Yönergesinde belirtilen tez yazım kurallarına uygundur.

Bu çalışma, Komisyonumuz tarafından oy birliği / oy çokluğu ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Uzman Yardımcılığı Tezi olarak kabul edilmiştir.

	<u>ADI-SOYADI</u>	<u>İMZASI</u>	<u>TARİH</u>
Başkan			
Üye			
Üye			
Üye			
Üye			

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
HAVACILIK UZMAN YARDIMCISI TEZ SINAV YETERLİK KOMİSYONUNA
BEYAN

Bu belge ile bu uzmanlık tezindeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplayıp sunduğumu; ayrıca, bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi beyan ederim.

08.02.2017
Ahmet TÜRK
Havacılık Uzman Yrd.

ÖNSÖZ

Bu çalışmamda, içinde bulunduğumuz yüzyılda terör olgusunun yeni bir hal almasını ve bu durumun havacılık güvenliği üzerindeki yansımalarını ortaya koymaya çalıştım. Tez konumun belirlenmesinde beni cesaretlendiren ve çalışma süresince katkıda bulunan mesai arkadaşlarıma ve baştan sona ilgisini esirgemeyen tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Can E. MUTLU'ya teşekkür ederim. Bu çetrefilli ve soyut tez konusu onların parlak fikirleri ve tecrübeleri sayesinde kolayca işlenebilmiştir. Her zaman yanımda olan ve uzun çalışma saatlerimi sabırla karşılayan aileme sonsuz şükranlarımı sunarım. Çalışmamın tüm insanlığa güvenli, huzurlu ve emniyetli havayolu seyahatleri sunmasını dilerim.

Ahmet TÜRK

Şubat, 2017

ÖZET

21. YÜZYILDA TERÖR KONSEPTİ VE HAVACILIK GÜVENLİĞİ

Ahmet TÜRK

Bu tez çalışmasında, 21. yüzyıldaki terör konseptinin ne olabileceği ve bu yeni konseptin havacılık güvenliğini nasıl etkileyebileceği hususu çalışılmıştır. Tezde soyut kavramlar üzerinden bir çalışma yapılmıştır. Bundan dolayı nitel araştırma yöntemleri takip edilmiştir. Çalışmada gözlem, araştırma ve doküman analizi yapılmış, güncel alanyazın takip edilmiştir. Çalışma ile havacılık terörizmi alanyazınına katkı sunulması ayrıca hedeflenmiştir.

Günümüzde hava taşımacılığı faaliyetleri önemini giderek arttırmıştır. Uçaklarla seyahat artık insanoğlunun bir vazgeçilmezi olmuştur. Havacılık, ülkelerin milli unsurlarından biri haline gelmiştir. Ancak tüm bu gelişmelerin yanı sıra havacılık geçmişte olduğu gibi bugün de terör faaliyetlerinin hedef tahtasındadır. Havacılık terörizmi, havacılığı tehdit etmekte ve cazip bir hedef olarak görmektedir.

21. yüzyılda terör konsepti değişim ve dönüşüm göstermiştir. Bu kapsamda havacılık terörizmi de yeni bir şekil almış ve yeni saldırı usulleri ile havacılığı tehdit etmiştir. Küresel çapta etkileri olan bu terör eylemlerine karşı koyulması amacıyla uluslararası yasal çalışmalar yapılmıştır. Bu yasal çalışmaların ve havacılık güvenliği uygulamalarının ön alıcı olması gerektiği vurgulanmıştır. Tez çalışmasında havacılık güvenliğinin pekiştirilmesi için hangi fırsatlardan yararlanılabileceği ayrıca anlatılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Hava Taşımacılığı, Terörizm, Havacılık Terörizmi, Güvenlik, Havacılık Güvenliği.

ABSTRACT

The TERROR CONCEPT in the 21st CENTURY and AVIATION SECURITY

Ahmet TÜRK

With this work, the concept of 21st century terrorism and its affect on aviation security was discussed. The work has been made on abstract concepts. Therefore, qualitative research methods were followed. Observation, research and document analysis were carried out in the study and the current literature was followed. The study also aimed to contribute to the aviation terrorism literature.

Nowadays air transport activity is increasingly important. Traveling with airplanes has become an indispensable part of mankind. Aviation has become one of the national elements of the countries. However, in addition to all these developments, aviation is still on the target board of terrorist activities as it was in the past. Aviation terrorism threatens aviation and sees it as an attractive target.

In the 21st century, the concept of terror has changed and transformed. In this context, aviation terrorism has also taken a new shape and threatened aviation with new offensive methods. International legal studies have been carried out in order to counteract these acts of terror, which are of global scale. It is emphasized that these legal studies and aviation security practices should be preemptive. The work also explained what opportunities can be exploited to consolidate aviation security.

Key Words: Air Transportation, Terrorism, Aviation Terrorism, Security, Aviation Security.

İÇİNDEKİLER	SAYFA
ÖNSÖZ	iv
ÖZET	v
ABSTRACT.....	vi
KISALTMA LİSTESİ	x
EK LİSTESİ.....	xii
I. GİRİŞ.....	1
II. KAVRAMSAL ÇERÇEVE	5
2.1. Terör ve Terörizm Kavramı	5
2.2. Havacılık Terörü Kavramı.....	8
2.3. Güvenlik Kavramı	9
2.4. Havacılık Güvenliği Kavramı	10
2.5. Güvenlikleştirme Kavramı	11
2.6. Terörizm ile Diğer Suç Faaliyetlerinin Karşılaştırılması	12
2.7. Antiterör ve Kontrterör Farkı	13
III. TARİHİ ARKA PLAN	15
3.1. Terörizmin Tarihsel Akışı	15
3.2. Hava Taşımacılığının Önemi.....	16
3.3. Havacılık Terörizmi Tarihi.....	18
3.3.1. ASALA terör örgütü saldırıları.....	20
3.3.2. 11 Eylül 2001 terör saldırıları.....	21
3.3.3. 11 Eylül sonrası dönemde dikkat çeken olaylar	23
3.4. Havacılıkta Terör Eylemleri Türleri.....	25
3.4.1. İntihar eylemleri.....	26
3.4.2. Araç içerisinde patlayıcı düzenek yerleştirilmesi	26
3.4.3. Hava aracının ele geçirilmesi.....	27
3.4.4. Yer birimlerine saldırı düzenlenmesi.....	28
3.5. Havacılık Terörizmine Karşı Uluslararası İş Birliği	28
3.5.1. 1944 Şikago Sözleşmesi	29
3.5.2. 1963 Tokyo Sözleşmesi	30
3.5.3. 1970 La Haye Sözleşmesi.....	30
3.5.4. 1971 Montreal Sözleşmesi.....	31
3.5.5. 1988 Montreal Protokolü	31
3.5.6. 1991 Montreal Sözleşmesi.....	31

3.5.7. 2010 Pekin Sözleşmesi ve Protokolü.....	32
3.5.8. 2014 Montreal Protokolü.....	33
3.5.9. Uluslararası yasal çalışmaların değerlendirilmesi	33
3.6. Gelişmiş Ülkelerin Yasal Yaklaşımları	34
IV. 21 İNCİ YÜZYILDA TERÖRİZM, HAVACILIK ve DÖNÜŞÜMLER	39
4.1. Terörizmin Geleceği.....	39
4.1.1. Küreselleşme ve terör	41
4.1.2. 11 Eylül saldırılarının gösterdikleri	43
4.1.3. Kitle iletişim araçlarının terörizmi hızlandırıcı etkisi.....	44
4.1.4. Tek başına hareket eden teröristler	45
4.2. 21. Yüzyılda Güvenlik Yaklaşımları.....	48
4.2.1. Savaşın özelleşmesi	48
4.2.2. 21. yüzyılda yeni savaş konseptleri	49
4.2.3. Asimetrik tehditler	51
4.2.4. Önleyici savaş konsepti	53
V. ÖNÜMÜZDEKİ YOL; TEHDİTLER ve FIRSATLAR.....	55
5.1. Havacılık Güvenliğine Karşı Tehditler	55
5.1.1. Sivil uçaklara karşı kullanılan füzeler	55
5.1.2. İnsansız hava araçları.....	58
5.1.3. Metal olmayan patlayıcılar	61
5.1.4. İçeriden tehdit	61
5.1.5. Siber terörizm	64
5.1.6. Güvenlik uygulamalarında yaşanan zorluklar	67
5.1.7. Çatışma bölgesi üzerinde yapılan sivil uçuşlar.....	69
5.2. Havacılık Güvenliğinin Geliştirilmesi için Fırsatlar	71
5.2.1. İstihbaratın önemi	71
5.2.2. Biyometrik sistemler.....	74
5.2.3. Risk yönetimi.....	77
5.2.4. Optimal test stratejisi	78
5.2.5. Yolcu bilgilerinin kullanılması	80
VI. TARTIŞMA ve SONUÇ.....	85
KAYNAKLAR	91
EKLER.....	103
Ek 1. :11 Eylül 2001 Saldırıları Öncesinde Gerçekleşen Havacılık Terörizmi Olayları.....	103

EK 2. :Terörizme Karşı Uluslararası Yasal Çalışmalar Tablosu.....	106
ÖZGEÇMİŞ	109

KISALTMA LİSTESİ

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
API	: Gelişmiş Yolcu Bilgisi (Advanced Passenger Information)
ASALA	: Ermenistan'ın Kurtuluşu İçin Ermeni Gizli Ordusu
ATM	: Hava Trafik Yönetimi (Air Traffic Management)
BM	: Birleşmiş Milletler
BMGK	: Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi
CAPPS	: Bilgisayar Destekli Yolcu Ön Tarama Sistemi (Computer Assisted Passenger Pre-Screening)
CATSA	: Kanada Ulaştırma Güvenliği İdaresi (Canada Transportation Security Administration)
CBP	: ABD Gümrük ve Sınır Muhafaza İdaresi (U.S. Customs and Border Protection)
CCTV	: Kapalı Devre Görüntü Sistemi (Closed-Circuit Television)
CIA	: ABD Merkezi Haberalma Teşkilatı (Central Intelligence Agency)
CTIRU	: İngiltere Terörle Mücadele İnternet Yönlendirme Birimi (The Counter Terrorism Internet Referral Unit)
DEAŞ	: Devlet'ül Irak ve's Şam
ECAC	: Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference)
EDS	: Patlayıcı Tespit Sistemi (Explosive Detection System)
EFB	: Elektronik Uçuş Çantası (Electronic Flight Bag)
ETA	: Bask Bağımsızlık Örgütü (Euskadi Ta Askatasuna)
ETD	: Patlayıcı İz Tespit Cihazı (Explosive Trace Detection Device)
FAA	: ABD Federal Havacılık İdaresi (Federal Aviation Administration)
FBI	: ABD Federal Soruşturma Bürosu (Federal Bureau of Investigation)
GAO	: ABD Hükümet Sorumluluk Ofisi (Government Accountability Office)
IATA	: Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği (International Air Transport Association)
ICAO	: Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organisation)
IED	: El Yapımı Patlayıcı (Improvised Explosive Device)
IFSO	: Hava Polisi (In Flight Security Officer)

IRA	: İrlanda Cumhuriyet Ordusu (Irish Republican Army)
İHA	: İnsansız Hava Aracı
M.S.	: Milattan Sonra
MANPADS	: Omuzdan Atılan Hava Savunma Füzeleri (Man-Portable Air Defense System)
MSHGP	: Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı
NATO	: Kuzey Atlantik Antlaşması Örgütü (North Atlantic Treaty Organisation)
ÖAŞ	: Özel Askeri Şirketler
PNR	: Yolcu İsim Kaydı (Passenger Name Record)
SHGM	: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SSCB	: Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği
TDK	: Türk Dil Kurumu
THY	: Türk Hava Yolları
TSA	: ABD Ulaştırma Güvenliği İdaresi (U.S. Transportation Security Administration)
USAP	: Evrensel Güvenlik Denetleme Programı (Universal Security Audit Program)
UTA	: UTA Havayolları (Union de Transports Aériens)

EK LİSTESİ

- EK 1. :** 11 Eylül 2001 Saldırıları Öncesinde Gerçekleşen Önemli Havacılık Terörizmi Olayları
- EK 2. :** Terörizme Karşı Uluslararası Yasal Çalışmalar Tablosu

I. GİRİŞ

Diğer ulaştırma modlarından farklı olarak, havacılık faaliyetleri bir ülkenin dışa açılan penceresi olarak benimsenmektedir. Havacılık, ülkeler için milli unsurlardan biri olarak kabul edilmektedir. Bu anlamda havacılık faaliyetlerine yapılan bir saldırı bir ulusa yapılmış bir saldırı olarak kabul edilmektedir. Bu durum neticesinde havacılık faaliyetleri için alınan tedbirler milli güvenliğin bir unsuru gibi algılanmaktadır. Örneğin ABD’de sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen FAA, Ulaştırma Bakanlığı altında yer alırken ulaşım güvenliği faaliyetlerini yürüten TSA, İç Güvenlik Bakanlığı¹ otoritesi altında yer almaktadır (Salter, 2008: 331).

Dünyada sosyal ve siyasal alanda yaşanan gelişim ve dönüşüm süreçleri içerisinde güvenlik endişeleri git gide artmaktadır. Terörizm ve terörle bağlantılı olayların insanların güvenliği için yaşamsal bir tehdit ve tehlike oluşturmaya devam etmektedir. Ticari havacılık faaliyetleri her zaman medyanın ilgisini cezbeden bir konu olmuştur. En sıradan denilebilecek havacılık hadiseleri bile ulusal medyada yer bulabilmektedir. Hal böyle olunca havacılıkta yaşanan istenmeyen olaylar hem ulusal hem de uluslararası medyada yer bulmaktadır. Kaldı ki artık günümüzde sosyal medyanın iletişim kanallarında baskın bir hal alması ile beraber yeni gelişmeler çok hızlı bir şekilde ve anlık olarak yayılma imkânına kavuşmuştur. Bu yeni durumdan faydalanır şekilde terör örgütlerinin de sosyal medyayı çok iyi kullandıkları hatta sosyal medya irtibat birimleri kurdukları bilinmektedir (Weimann, 2014: 14). Havacılıkta yaşanan bir olayın derhal yayılma vasfından faydalanmak isteyen terör örgütleri bu verimli unsuru eylemlerini geniş kitlelere duyurmak için kullanmaktadırlar.

Terörizm hem geçmişte hem de günümüzde toplumsal hayatın kâbusu olmaya devam etmiştir. Modern dünya düzeninde terörizm bir sonuç olarak ortaya çıkmaktadır. Sosyoekonomik sarsıntıların yaşandığı ve radikalleşmenin artış gösterdiği toplumlar, terörizmin oluşup gelişmesi için verimli bir zemin sunmaktadır (Taşpınar, 2009: 82). Gerek iç savaşlar gerekse çatışma bölgelerinde devam eden istikrarsızlık ortamı terörü

¹ US Department of Homeland Security

besleyecek verimli ortamı sunmaktadır. Buradan hareketle terörizm bir bakıma insanlığın ulaştığı uygarlık seviyesinin bir açığı, bir yan etkisi olarak tanımlamak mümkündür.

Terörizmin yol açtığı en büyük felaketlerden biri de 11 Eylül 2001 tarihinde yaşanan saldırılardır. Bu saldırılar özelde havacılık güvenliği genelde ise insanlık tarihi açısından bir dönüm noktası olmuştur. Bu saldırılar ile ilk defa bir uçak bizzat silah olarak kullanılmıştır. Bu durum bir hayli ilginçtir. Modern dünyanın ve modern güvenlik reflekslerinin göğüsleyemeyeceği türden bir saldırı olması nedeniyle sonuçları çok sarsıcı olmuştur. Bu bakımdan çalışma boyunca 11 Eylül saldırıları bir referans noktası olarak kabul edilmiştir.

Tez çalışması dört ana bölümden oluşmaktadır. Her bölümde sırasıyla konular yerel ve evrensel örnekler verilerek işlenmiştir. Ana bölümlerde ulaşılan sonuçlara çalışmanın sonunda Tartışma ve Sonuç bölümünde yer verilmiş ve konuların değerlendirilmesi yapılmıştır. Bunun yanı sıra Tartışma ve Sonuç bölümünde tüm bölümlerden elde edilen bilgiler neticesinde genel değerlendirmelere ve çıkarımlara da yer verilmiştir.

Tez çalışmasının İkinci Bölümünde kavramlara ve tanımlara yer verilmiştir. Daha önce yapılan çalışmalardan faydalanılarak terörizm, güvenlik ve güvenlikleştirme kavramları tartışılmıştır. Havacılık güvenliği uygulamaları güvenlikleştirme yaklaşımı çerçevesinde ele alınarak irdelenmiştir.

Çalışmanın bir sonraki bölümünde tarihi arka plan ve tarihsel gelişmeler çalışılmıştır. İlk terör eyleminden günümüze kadar geline süreçte en dikkat çeken terör eylemlerine yer verilmiştir. Havacılığın neden cazip bir hedef olduğu irdelenmiş ve devletlerin ortak bir çaba ile nasıl tepki verdikleri tartışılmıştır. Kısa havacılık tarihi boyunca ülkeler, riskleri ve tehditleri dikkate alarak neler yapılması gerektiğini, havacılık faaliyetlerinin yasadışı müdahalelerden korunması için hangi adımların atılması gerektiğini belirlemek için birçok defa bir araya gelmiş ve havacılık faaliyetlerine yön veren hukuksal düzenlemeler ortaya koymuşlardır. Her hukuksal düzenlemenin ardında bir ihtiyaç, bir zaruret yer almıştır. Karşılaşılan her yeni olay, üstesinden gilemeyen her yeni müşkül yeni kurallar getirmiştir.

Çalışmanın Dördüncü bölümünde, içinde bulunduğumuz yüzyılda terörizmin dönüşerek yeni bir hal alması ve yeni nesil güvenlik yaklaşımları anlatılmıştır. Özellikle 11 Eylül saldırıları milat kabul edilerek yeni yüzyıldaki terör konsepti 11 Eylül saldırılarından çıkarılan sonuçlara göre okunmaya çalışılmıştır.

Havacılık sektörü hem ülkemizde hem de dünya ölçeğinde hızla büyümeye devam etmektedir. Çalışmanın beşinci bölümünde 21. yüzyılda havacılığı tehdit eden yeni nesil

durumlara buna karşı havacılık güvenliğinin pekiştirilmesi için faydalanılabilecek fırsatlara yer verilmiştir. Buna göre havacılık güvenliği ve havacılık terörizmi arasındaki çatışma hali yeni nesil tehditler ve önümüzdeki fırsatlar dikkate alınarak işlenmiştir.

II. KAVRAMSAL ÇERÇEVE

2.1. Terör ve Terörizm Kavramı

Terörizm günümüzde sadece sınırlı bir bölgeyi ve o bölge içinde yaşayan bireyleri değil, büyük bir coğrafyayı ve farklı toplumları da etkilemeye başlayarak uluslararası bir boyut kazanmıştır. Terör kelimesinin kökeni Latince bir kelimeye dayanmakta olup günümüzde kullanılan kelime Fransızcadan türetilmiştir. Fransızca aslı ‘terreur’ kelimesidir. Büyük Türkçe Sözlükte ‘yıldırma, korkutma ve tedhiş’ anlamlarına gelmektedir.¹

Cambridge sözlükte terörizm kavramı ile ifade edilen kelime siyasi amaçlar doğrultusunda şiddet kullanımı olarak yer almaktadır². Bu sözlük kavramından anlaşılacağı üzere terörizm; siyasal istekleri kabul ettirmek üzere kişileri, grupları, toplumu ve hükümeti yıldırmak için sistematik olarak öldürme, tahrip etme ya da öldürme, tahrip etme tehdidinin kullanılması şeklinde ifade edilmektedir.

Terörizm kavramının kökeni, modern anlamda, 1789 Fransız Devrimi yıllarına kadar gitmektedir. Ancak bununla beraber terörizm olgusu insanlık tarihi kadar eskidir (Hoffman, 2006: 3’ten aktaran Yıldız, 2010: 4). Terörizm şiddet olaylarını haklı çıkarmaya çalışmaktadır. Terörizmin bir insanlık suçu olarak içinde yaşadığımız 21. yüzyılın en büyük felaketlerinden biridir (Acar, 2012: 9). Terör ile terörizm arasında kavramsal bir fark vardır. Buna göre terör kelimesi ile şiddet eylemi vakası kastedilirken terörizm ile bu eylemlerin arka planında yer alan bütün bir terör düşüncesi, sistemi, ideolojisi ve felsefesi ifade edilmektedir. Terörizm, taşıdığı ideolojik yön ile dikkat çekmektedir. Buna göre, terörizm ideolojisini oluştururken geniş bir semboller ağından faydalanarak şiddet eylemleri üretmektedir (Fırat, 2010: 22). Terörizmin daha iyi anlaşılması için terör ile hedeflenen sonuçlara bakılması faydalı olabilecektir. Buna göre terörizm; büyük çapta can ve mal kaybına neden olmayı, seyahat hürriyetine müdahale etmeyi, hükümete karşı

¹ İnternet: http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.58729c61961158.05456436 adresinden 3 Eylül 2015 tarihinde alınmıştır.

² İnternet: <http://dictionary.cambridge.org/dictionary/turkish/terrorism> adresinden 31 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

kalkışma girişimi başlatmayı, hayati tehlike oluşturarak korku yaymayı, çevre ve ekonomiyi zarar vermeyi hedeflemektedir (O’Sullivan, 2004).

Tarihsel süreç içerisinde terörizmin, devletler tarafından bir araç olarak kullanıldığı iddia edilmiştir. Özellikle İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra yaşanan gerilimli ortamı ifade eden soğuk savaş yıllarında farklı kutuplar arasındaki gerilim, terör üzerinden sahnelenmiştir. Terörizm bir politika aracı olarak kullanılarak rakip devletin iç siyasetine müdahale etme ve istikrarsızlık oluşturma hedeflenmiştir. Bu açıdan bazı durumlarda terörizm faaliyetleri kimi ülkeler tarafından terör kapsamında tanımlanmamaktadır. Örnek vermek gerekirse bazı durumlarda terör örgütlerinin faaliyetleri, bundan örtülü bir fayda sağlayan ülkeler tarafından özgürlük mücadelesi olarak görülebilmektedir. Ancak konu havacılığa gelince, havacılığa karşı yürütülen terör faaliyetlerinin şüpheye yer bırakmayacak şekilde terör olarak adlandırılması uluslararası havacılığın emniyet ve güvenliğinin sağlanması için çok önemlidir.

Silva’ya (2015) göre terörizm sistemattiktir. Terörist girişim planlı, hesaplanmış ve aslında sistemattik bir eylemdir. Terörizm bir dizi düşmandan ya da takip ettikleri bir amaçtan daha ziyade bir yöntemdir (Silva, 2015: 2). Terörizm bir felsefe ya da siyasi bir hareket değil politik şiddetin özel bir formudur. Terörizm, tarih boyunca hem devletler hem de devlet dışı aktörler tarafından çok çeşitli siyasi nedenlerle ya da amaçlarla kullanılmış bir silah, bir yöntemdir (Wilkinson, 2000: 1). Terörizmin mevcudiyetinin en kati kanıtı organize şekilde siyasi amaca yönelen sıralı şiddet eylemlerinin varlığıdır. Terörizmin özelliklerine dair farklı yaklaşımlar ortaya konmuştur. Al’a (2012) göre Terörün özellikleri, dünyada faaliyet yürüten terör örgütleri ve onların eylem şekilleri çerçevesinde aşağıdaki gibi özetlenmektedir:

- Terörizm, dünyayı ‘iyi’ ve ‘kötü’ biçiminde iki kampa ayırdıktan sonra kendisini ‘iyi’ kategorisine yerleştirir.
- Terörizm terör eylemlerini meşrulaştıracak bir senaryo hazırlar
- Terörizm, gelecekte zafer ve yeni bir düzen vaat eder
- Devlet otoritesine alternatif getiren örgütlü bir harekettir
- Terörizm, uluslararası siyasetin bir parçasıdır, dolayısıyla dış destek olmadan yaşatılamaz
- Mali destek vazgeçilmez gereksinimidir. Bu nedenle, soygun ve silah kaçakçılığı yapar
- Terör, şiddet uygulamayı bir amaç haline getirmiştir. Dehşet ve korku salarak toplum üzerinde yılgınlık oluşturur. Zorba, acımasız, istismarcı ve kuralsızdır.
- Genellikle başka güç veya güçlerin taşeronudur.
- Terör kendi dilini türetir ve kullanır.
- Propaganda ile doğar, gelişir ve propaganda ile yaşar. Bizatihi kendisi bir propaganda aracıdır.

- Teröristler, dünyayı kendileri gibi görüp algılamaları için seyircileri ikna etmeye çalışırlar.
- Teröristler, kendilerini üst bilinç ve duyarlılık sahibi olarak görürler.
- Terör eylemleri, örgütlü bir çabayı gerektirir. Bütün bu eylemler, bireysel olmaktan çok, bir grubun katılımıyla gerçekleşmektedir (Dilmaç, 1997: 19'dan aktaran Al, 2012: 9).

Çağımızda terörizmin belirli özellikleri vardır. Terörizm güç ile ilgili bir durumdur. Teröristler güçlü olmak ve en azından güçlü gözükmek istemektedirler. Terörizm hiç olmayan yerde gücü oluşturmak üzere ya da güç unsurlarının dağınık ve hafif kaldıkları yerde gücü toplamak üzere tasarlanmıştır. Terörizm bir izleyici kitlesini hep akılda tutarak yapılan bir gösteridir. Bu anlamda Terör Uzmanı Brian Jenkins terörizmin bir tiyatro gibi sahnelenen şiddet eylemleri olduğunu ifade ederek konuyu özetlemiştir (Silva, 2015: 2).

Terörizm korku üzerinde bir dalgalanma etkisi oluşturmak üzere tasarlanmıştır. Terörizm, mağdurların ötesindeki kitleyi hedeflemektedir. Terörizm aynı zamanda, olayın neticesinde ortaya çıkacak psikolojik yan etkileri hedeflemektedir. Bir terör saldırısının amacı karşı tarafı taleplerinden vazgeçmeye zorlamak için daha geniş çapta bir korku aşılmasıdır. Terör örgütleri, sivillere karşı ayırım gözetmeksizin saldırı düzenleyerek ve toplum içinde güvensizliği yayarak bunu yapmaktadırlar.

Terörizm devlet dışı bir yapıdır. Otoritenin sınırları dışında kendi egemenlik alanını kurgulamıştır. Devlet dışı organizasyonların yer aldığı ve barışın yeterince tesis edilemediği durumlarda terörizm daha rahat tanımlanabilmektedir. Günümüzde terörizm çoğunlukla örgütlenmiş bir düşman, devletsiz bir kuruluş ya da ulus altı bir grup ideolojik motivasyona sahip topluluk olarak karşımıza çıkmaktadır. En kabul gören terörizm anlatılarına göre; terörizm devlet dışı olmasına karşın aynı zamanda devletler tarafından sürdürülen asimetrik savaşın gelişen yeni bir formu olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu terörizmin şekil değiştiren yüzünün bir başka örneğidir (Lindberg, 2010: 3).

Terörizmin tanımlanabilmesi için terör örgütlerinin yakından tanınması faydalı olacaktır. Dışişleri Bakanlığı, terör örgütlerinin faaliyetlerine şu şekilde yer vermektedir¹.

- Terör örgütleri, teknolojinin ve açık toplumların sunduğu imkânlardan yararlanarak daha seri, icabında birbirinden bağımsız ve küçük hücreler şeklinde hareket edebilir hale gelmiştir.
- Dikey otoriter yapı yerine, belli bir hedef doğrultusunda daha gevşek yatay örgütlenme modeline geçilmiştir.

¹ İnternet: <http://www.mfa.gov.tr/gunumuzde-terorizm-olgusu.tr.mfa> adresinden 31 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

- Terörizm, artan ölçüde sivil hedeflere yönelmekle daha öldürücü ve acımasız hale gelmiştir.
- İntihar eylemleri ve sivil toplumun günlük hayatını aksatan, psikolojik etkisi yüksek saldırılar artmıştır.
- Dinsel motifler artan ölçüde kullanılmaya başlanmıştır.
- Sınır aşan örgütlü suç grupları ile terör örgütlerinin ilişkileri daha da sıkılaşmıştır.
- Terörün finansmanı için daha önce görülmeyen yasal, yarı-yasal yöntemler ve araçlar kullanılmaya başlanmıştır.
- Mümkün olan en fazla zayiata yol açmak için kitle imha silahlarını ele geçirmek bir amaç haline gelmiştir.

Tüm bu tanımlamaların yanı sıra Literatürde terörizmin ortak bir tanımının olduğunu söylemek güçtür. Her ülkenin tehdit algılaması ve potansiyel düşmanı farklılık gösterdiğinden dolayı terörizmin algılanış şekillerinde de farklılıklar olmaktadır. Bundan dolayı terörizmin genel bir tanımının yapılması konusunda zorluk yaşanmaktadır. Örnek vermek gerekirse yakın geçmişte terörizm kelimesi yerine anarşizm kelimesi yaygın şekilde kullanılırken daha eski yıllarda ise kavram, eşkıyalık olarak kullanılmıştır (Acar, 2012: 99).

2.2. Havacılık Terörü Kavramı

Terörizm, yukarıda da bahsedildiği üzere şiddetin bağımsız ve kendini yenileyen sosyo-politik bir gerçekliğidir. Bu gerçeklik insanoğlu medeniyeti boyunca görülmüştür. Ancak 21. yüzyılda terörizm küresel bir krizi tetikleyebilecek jeopolitik bir faktör olmaya doğru dönüşmüştür. Modern terörizmin bazı belirgin özellikleri ‘uluslararası terörizm’, ‘yeni dalga terörizm’, ‘mega-terörizm’ ya da ‘dördüncü kuşak terörizm’ olarak isimlendirilmektedir (Neumann, 2008: 3). Teknolojik gelişmeler ile beraber ulaşırma araçları tüm insanlığa kolay ve hızlı ulaşım sağlamıştır. Bu gelişmelerin en çok görünür olduğu endüstrilerden biri de sivil havacılıktır. Havacılığın sunduğu imkânlar ile 24 saat içinde yolcu ve yük dünyanın en ücra yerlerine bile taşınır olmuştur. Bu gelişmeler bir yandan lojistik imkânları güçlendirirken bir yandan da sivil havacılığı terörizm için cazip bir hedef haline getirmiştir. Hedef tahtasına havacılığı koyan terörizme karşı havacılık güvenliği, teröre karşı yürütülen savaşın bir parçası haline gelmiştir. Bu durum havacılık terörü kavramını yaratmıştır. Havacılık terörü, terörizmin özel bir türüdür (Duchesneau, 2015: 40). Havacılık terörizmini bu yeni nesil terörizm çeşitlerinin bir aracı, bir uygulama sahası olarak kabul etmek mümkündür (Neumann, 2008: 3). Havacılık terörü incelenirken insan kaynaklı tehditler dikkate alınmaktadır. Havacılığa karşı doğa kaynaklı tehditler

kapsam dışında bırakılmaktadır. Havacılık terörizminin amaçları genel terörizm amaçları ile örtüşmektedir. Bu amaçları aşağıdaki şekliyle özetlemek mümkündür;

- Propaganda yapma
- Rehine alma
- Fideye ve ekonomik çıkar sağlama
- Terörizm unsuru olarak savaş çıkarma
- Savaşın özel bir tipi olma
- Akışkan ve dönüşüme müsait olma
- Devlet dışı aktörlerin artan önemi
- Teknolojik derinliğe sahip olma ve teknolojik imkânları sonuna kadar kullanma

Bununla beraber havacılık terörizminin tanımlanmasında da kesin ve kabul görmüş bir tanımlama mevcut değildir. Duchesneau (2015), havacılık terörizmini, sivil havacılığa karşı devlet dışı aktörler tarafından siyasi emellere ulaşılması amacıyla sistematik olarak sivil unsurlara şiddet içeren saldırı düzenlenmesi bu surette otoritede terör ve korku yaratılması olarak tanımlamaktadır (Duchesneau, 2015: 18).

2.3. Güvenlik Kavramı

Güvenlik, İngilizcede ‘security’ kelimesi ile tanımlanmaktadır ve tüm dünyada yaygın bir tanınırlık kazanmıştır. İngilizce ‘security’ kelimesi¹ Latince ‘securus’ ve ‘securitas’ kelimelerinden türetilmektedir. Latince-Türkçe sözlükte ise “sıkıntısız, kaygısız, endişesiz, keyfi yerinde” olarak tanımlanmaktadır².

Güvenlik kavramı Türk Dil Kurumu sözlüğünde iki ayrı şekilde tanımlanmıştır. Birinci tanımlamada, “Toplum yaşamında yasal düzenin aksamadan yürütülmesi, kişilerin korkusuzca yaşayabilmesi durumu, emniyet” ve ikinci tanımlamada “Devlet olarak örgütlenen bir toplumun düzen ve güvenirlilik içinde bulunması durumu”³ olarak iki benzer anlamda tanımlanmıştır.

Güvenlik bir bütün olarak düşünülmektedir. Güvenlik kelimesi ile bir şeyin zararlı unsurlardan muhafaza edildiği korunduğu anlamına da ulaşmak mümkündür. Dikkat edilirse eski dilde ‘muhafız’ kelimesi ile tanımlanan meslek gurubu ile günümüzde güvenlik görevlilerinin meslekleri birbiriyle örtüşmektedir. Güvenlik doğası gereği tehditten önde, ön alıcı ve aynı zamanda caydırıcı olmalıdır. Güvenlik unsurlarının tehdit unsurlarından daha fazla kapasitede olması beklenmektedir. Gerek sivil havacılık

¹ İnternet: <http://www.dictionary.com/browse/security> adresinden 27 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

² İnternet: <http://archives.nd.edu/cgi-bin/wordz.pl?english=security> adresinden 27 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

³ İnternet: http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&xarama=kelime&guid=TDK.GTS.5685ae31d7b5c6.36308586 adresinden 1 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

sisteminin gerekse tüm alt sistemlerinin ve havacılıkla ilgili diğer tüm paydaşların en temel ve ortak amacı hava taşımacılığı faaliyetlerinin tehlikesiz bir biçimde yapılmasının sağlanmasıdır. Bu anlamda güvenlik ve emniyet kaygılarının ikiz kardeş olduğu söylenebilmektedir.

Güvenlik genel olarak dış tehditlere karşı kendini koruyabilme yeteneği olarak tanımlanmaktadır. Kavram, devlet boyutunda, barış zamanında ve savaş zamanında farklı yaklaşımlarla ele alınmaktadır. Buna göre barış zamanında, sistemin muhafaza edilmesi ve idamesi şeklinde ele alınırken savaş zamanında ise ihtiyaçların değişmesinin de etkisiyle düşman kuvvetlerine karşı savaş kazanabilme gücü olarak ele alınmaktadır (Bellamy, 1989:151'den aktaran Çetinkaya, 2012: 7).

Uluslararası ilişkilerin üç temel paradigmasından biri olan Realizm yaklaşımında devlet, uluslararası ilişkilerin tek ve hâkim aktörüdür. Realizm'e göre güvenlik kavramı askeri güvenlik ile bağdaştırılmaktadır (Çıkrıkcı, 2014: 527). Bunun yanı sıra 1990'lı yıllara kadar güvenlik kavramın çoğunlukla askeri anlamda 'askeri güvenlik' kavramı çağrışım yapmaktaydı. Realist yaklaşım çerçevesinde askeri güvenlik meselelerinin temel unsur olmasından dolayı güvenliğin sağlanması ile askeri gücün sağlanması eşdeğer görülmüştür¹.

Neorealist yaklaşımda ise devletlerarasında iş birliği gerçekleştirilebileceği ancak bu iş birliğinin sınırlı olacağı kabul edilmektedir. Realizmden farklı olarak Neorealist teorisyenler uzun soluklu ve sürdürülebilir barış ortamının sağlanamayacağını bunun sebebinin ise güvenlik meselelerine kurulan iş birliklerinden daha fazla anlam yüklenmesinden kaynaklandığını ifade etmişlerdir (Baylis, 2008'den aktaran Küçüksolak, 2012: 204).

2.4. Havacılık Güvenliği Kavramı

Güvenliğin alt dallarından biri olan havacılık güvenliği, sivil havacılığa karşı yasadışı müdahale girişimlerini engelleyecek sistemler ya da tertipler olarak tanımlanmaktadır. Havacılık güvenliğin amacı; yolcuların, mürettebatın, yer hizmetleri görevlilerinin ve halkın emniyetinin her durumda en önde gelen kaygı unsuru olarak kabul edilmesi ve buna uygun tedbirlerin alınmasının sağlanması olarak belirlenmiştir. ICAO'nun güvenlik tanımı,

¹ İnternet:
http://www.academia.edu/7648181/%C3%96zelle%C5%9Fen_G%C3%BCvenlik_Askerile%C5%9Fen_%C4%B0stihbarat_ve_Yeni_Paradigma adresinden 8 Kasım 2015 tarihinde alınmıştır.

ICAO tarafından yayınlanan Şikago Sözleşmesi¹ Ek 17’de: “Güvenlik, Sivil havacılığı yasadışı bir müdahaleye karşı korumak için insani ve maddi kaynaklar ile önlemlerin bir karışımı” olarak tanımlanmıştır (ICAO, 2011).

Ülkemizde havacılık güvenliğinin sağlanabilmesi için kullanılan yasal doküman Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programıdır. Havacılık güvenliği kavramı Milli Sivil Havacılık Güvenliği Programında “Sivil havacılığı yasadışı müdahale eylemine karşı koruma amaçlı tedbirler ve insan ve doğal kaynakların birleşimi” olarak tanımlanmıştır (SHGM, 2015).

2.5. Güvenlikleştirme Kavramı

Güvenlikleştirme kavramı, son çeyrek yüzyılda ortaya atılan yeni bir kavramdır. İlk defa Kopenhag ekolünün önde gelen isimlerinde Barry Buzan ve Ole Weaver tarafından ortaya konulmuştur (Baysal ve Lüleci, 2015: 70). Buna göre bir şeyin veya bir olgunun varlığına yönelik tehdit mevcudiyetine karşı normal siyasi süreçlerin dışına çıkılarak olağandışı tedbirler alınmasını meşrulaştırmak için kullanılan bir yaklaşım tarzıdır. Bir konunun güvenlik refleksleriyle ele alınabilmesi için bir kamu otoritesinin veya kanun koyucu iradenin konunun varoluşsal tehdit altında olduğuna hem kendisini hem de toplumu ikna etmesi gerekmektedir (Buzan, 1991: 432).

Soğuk savaş sırasında çift kutuplu dünya düzeninde yaşanan Sovyet tehdidi batı bloğu tarafından istismar edilerek özellikle Vietnam, Afganistan ve Irak savaşları bir güvenlikleştirme kaldırıcı olarak kullanılmıştır. Günümüze gelindiğinde ise güvenlik sadece askeri bir kavram olarak değil toplum yaşamına sirayet eden yönleri olan bir kavram olarak algılanır olmuştur.

Havacılık güvenliği konusunda güvenlikleştirme yaklaşımı ile hareket edildiği örnekler mevcuttur. Buna göre güvenlikleştirme yaklaşımına Kanada Ulaştırma Güvenliği İdaresi’nin (CATSA) kurulması iyi bir örnek teşkil etmektedir. 11 Eylül saldırılarına bir cevap teşkil etmek üzere temiz ve kabul edilebilir bir güvenlikleştirme yaklaşımı sergilenmiştir. Bunu CATSA’nın kurulması olarak özetlemek mümkündür. 11 Eylül saldırılarının havalimanlarında uygulanan güvenlik tedbirlerindeki zafiyet ile doğrudan bağlantısı olmasından dolayı özellikle yolcuların aranması hususunda sivil havacılık güvenliği, güvenlikleştirme yaklaşımı altında değerlendirilmiştir. Diğer taraftan uçağın bir silah olarak kullanılması ise siyasiler, bürokratlar, teknokratlar ve akademik çevrelerce derin yankıları olan bir tehdit olarak kabul edilmiş ve güvenlikleştirme yaklaşımı

¹ Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine Ek 17, Güvenlik, Kanun Dışı Müdahale Eylemlerine Karşı Uluslararası Sivil Havacılığın Korunması

çerçevesinde ilave tedbirler alınmıştır (Salter, 2008: 338). Bu açıdan bakıldığında yolculara, personele ve havacılık işletmelerine ilave mükellefiyetler getiren havacılık güvenliği uygulamalarının halk tarafından kabul edilip içselleştirilmesi için havacılık güvenliğinin, güvenlikleştirme yaklaşımı çerçevesinde ele alınabileceği değerlendirilmektedir.

2.6. Terörizm ile Diğer Suç Faaliyetlerinin Karşılaştırılması

Terör örgütleri havacılığa yönelik eylemlerinde bilinçli ya da bilinçsiz bir şekilde diğer suç örgütleri ile yakın ilişki kurmaktadır. Ancak bu terörizmin bir suç şebekesi olarak tarif etmemizin yeterli olması anlamına gelmemektedir. Terör eylemleri suç faaliyetlerinin ötesinde sonuçlar doğurmaktadır. Terör örgütleri yapıları gereği birçok suça karışmış haldedirler. Terör örgütlerinin suç yelpazelerinde havacılığa karşı işlenen suçlar da yer almaktadır. Bir teröristi diğer suçlulardan ayıran en önemli özellik eylemini aleni bir şekilde gerçekleştirmesidir. Herhangi bir suçlu, suçu işlerken fiilini kimsenin görmesini istemezken bir terörist için eylemin çok kişiye ulaşması ve çok ses getirmesi iyi ve kutsaldır. Terör örgütleri ve suç örgütleri şiddet eylemi gerçekleştirerek siyasal güç devşirme konusunda benzer karaktere sahiptirler. Bunu yaparken politik çıkarları elde etmek amacıyla veya ele geçirilmiş bir pozisyonu elde tutmak maksadıyla şiddet eylemini kullanmaktadır (Yıldız, 2010: 8).

Terörizmin diğer suç örgütlenmelerinden ve ideolojik yapılanmalarından ayrılmasını sağlayan temel bileşenler bulunmaktadır. Bunlar;

- Terörizm, politik hedefler ve güdüler içermektedir
- Terörizm şiddet uygulayarak kurbanların ötesinde korku oluşturmayı amaçlamaktadır
- Şiddet eylemi, politik hedeflere veya aktörlere olabileceği gibi, tamamen sivillere de yönelik olabilir; ya da her ikisi birden de olabilir.

Suç örgütleri ve terör örgütleri farklı iki yapılanma olsa da çoğu zaman terör örgütleri kendilerini finanse etmek için suç faaliyetlerini de aynı anda yürütmektedir. Terör örgütlerince yürütülen en sık rastlanan suç faaliyetleri ise şunlardır:

- İnsan, uyuşturucu, nakit para ve gümrük kaçakçılığı
- Uyuşturucu trafiğini yönetmek
- Rehine almak
- Silah ticareti yapmak
- Sahte evrak düzenlemek, sahte kimlik ve seyahat belgeleri düzenlemek

Kimi zaman da suç faaliyetleri terör örgütleri tarafından yapılırken asıl amaç güvenlik birimlerinin reflekslerini ve tepkilerini ölçmektir. Bu sayede güvenlik unsurlarının kabiliyetlerini öğrenilip eylemlerin gerçekleştirilmesi için daha keskin planlar

yapılmaktadır. Bu açıdan havacılık güvenliğine ilişkin etkileri olabilecek suç faaliyetleri not edilmeli ve dikkate alınmalıdır. Her ne kadar Suç örgütleri ve terör guruplarının benzer hedefleri olsa da bu benzerlik her şiddet olayını terörizm olarak adlandırılmasında uygun bir kullanım olmayacaktır.

Diğer önemli bir konu terörizmin geleneksel savaşlar, gerilla savaşı, organize suçlarla birlikte kullanılabilmesidir. Yıldız'a (2010) göre terörizm, bu kategorilerden hiçbiri ile özdeş olmamasına rağmen savaşlarda bir yöntem olarak teröre başvurulabildiği gibi, günümüzün küresel terörizminde sık karşılaştığımız şekliyle terörist hareketler ile sınır aşan organize suçlar genellikle iç içedir ve çoklukla bunları birbirinden ayırt etmek olanaksız hale gelebilmektedir (Yıldız, 2010: 4).

2.7. Antiterör ve Kontrterör Farkı

Havacılık terörizmi, terörizmin özel bir çeşidi olduğu varsayımından yola çıkıldığı için bu tehdit türünün karşısına havacılık güvenliği adı altında savunma reflekslerini içeren kurgulanmış bir tedbirler bütünü koyulduğu görülmektedir. Terör ile mücadelede iki temel hareket usulü bulunmaktadır. Bu iki usulü anti-terör ve kontrterör olarak kategorize etmek mümkündür. Her iki usulde de istihbaratın temel bir rolü vardır.

Bu kapsamda havacılık güvenliği faaliyetlerini bir anti-terör çalışması olarak değerlendirmek mümkündür. Havacılık güvenliği uygulamalarının, ulusal savunmanın bir parçası olan anti-terör uygulamalarından biri olduğunu söylemek mümkündür. Milli tesislerin ve milli çıkarların savunulması için tasarlanmış bir tedbirler bütünüdür. Bu anlamda havacılık güvenliği teröre karşı milli güçlerin bir karşı koyuşudur.

Anti-terör ve kontrterör arasındaki farkın anlaşılması için uygulanan yöntemlerin incelenmesi gerekmektedir. Buna göre Anti-terör uygulamalarında tehdit henüz ortaya çıkmamışken veya henüz olgunlaşmamışken mevcut riskler dikkate alınarak tedbirler uygulanmaktadır. Terör tehlikesinin kabul edilebilir risk seviyesine indirilmesi amaçlanmaktadır. Bir bakıma anti-terör uygulamaları pasif taktikleri içermektedir. Yukarıda da bahsedildiği üzere uygulanan yöntemler bazında bir ayrışma vardır. Kontrterörizm, anti-terörizmden farklı olarak var olan terörün yok edilmesi ya da etkisiz hale getirilmesi amacıyla sert ve ani önlemlerin uygulanması olarak tanımlanmaktadır (Köseli, 2009: 59).

III. TARİHİ ARKA PLAN

Tarihsel süreç içerisinde, terör tarihini oluşturan olaylar birçok evreden geçmiştir. Farklı terörist faaliyetler bu evreleri temsil etmiştir. Bilinen en eski terör örgütleri Zealots-Sicarii¹, Haşhaşiler, Thuglar² olarak kayıtlara geçmiştir. Modern terörizmi oluşturan evreleri temsilen; Jakobenler, Anarşist dalga, Anti koloniyel dalga, Sol örgütler ve dini-etnik kökenli terörizm dalgasını göstermek mümkündür. Her terörizm dalgasının kendine has özellikleri vardır. 11 Eylül'den sonra araştırmacıların ilgisi terörizme yönelmiş ve bu alanındaki akademik çalışmalar artmıştır (Duchesneau, 2015: 22).

3.1. Terörizmin Tarihsel Akışı

Tarihte ünlü terör guruplarının başında 11. yüzyılda ortaya çıkan Haşhaşiler gelmektedir. 1090 senesinde Alamut kalesini ele geçirerek burada üslenen Hasan Sabbah ve yandaşları Ortadoğu havzasında faaliyet göstermişlerdir. Devlet görevlilerini, yöneticileri, valileri ve halifeleri öldürerek korku ve dehşet salmışlardır. Selahaddin Eyyubi'yi iki kez öldürmek istemişlerse de başaramamışlardır. Örgüt lideri Hasan Sabbah, grubunun düşmanla açık savaşta mücadele etmek için çok küçük olduğunu, fakat küçük disiplinli bir kuvvet tarafından yürütülen planlı, sistematik, uzun vadeli terör kampanyasının etkili olabilecek siyasi bir silah olduğunu düşünmüştür. Daima gizlilikle hareket eden teröristler, yabancılar gibi giyinerek kimliklerini gizlemişler, suikast silahı olarak hançer kullanmışlardır. Hançeri sırf etkili bir silah olmasından değil aynı zamanda cinayeti kutsal bir ayin olarak görmelerinden dolayı kullanmışlardır (Adıgüzel, 2014: 216-217).

Yakın zamandaki ilk terör faaliyetlerini Fransız devrimi sonrasında yaşanan 'terör çağı' olarak adlandırmak mümkündür. Bu zaman diliminde Fransız Devriminin uygulayıcısı ve koruyucusu olarak ortaya çıkan Jakobenler tarafından yaklaşık 16500 Fransız vatandaşı idama mahkûm edilerek sistemli terör uygulanmıştır.

¹ İnternet: <http://www.terrorism-research.com/history/early.php> adresinden 6 Mayıs 2016 tarihinde alınmıştır. M.S. 66-70 yılları arasında Roma İmparatorluğu'na karşı Yahudiler tarafından kurulmuş dini motifli terör örgütüdür. Örgütün ismi İbrani dilinde 'Fanatik hançer' anlamını taşımaktadır.

² Hindistan kökenli bir terör örgütüdür. Haydutlar tarikatı olarak ta anılmaktadırlar.

Terörizm tarihsel süreç içerisinde etkin şekilde kullanılmıştır. Birinci Dünya Savaşı bir terör eylemi neticesinde patlak vermiştir. Avusturya-Macaristan Arşidükü Franz Ferdinand'ın bir terörist tarafından öldürülmesi sonrasında siyasi gerilim tırmanmış ve savaş başlamıştır¹.

Terör faaliyetleri, İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra kurumsallaşarak farklı bir kimlik kazanmıştır. Modern anlamda ilk terör örgütleri bu dönemde ortaya çıkmıştır. Savaş sonrası şekillenen yeni uluslar, devletler ve toplumlar beraberinde yeni sorunları da doğurmuştur. İkinci dünya savaşından sonra etkili olan terör örgütleri genellikle self-determinasyon düşüncesinden yola çıkarak ulusal kurtuluş mücadelelerini terörizm üzerinden vermeye çalışmışlardır. Bu terör dalgasının önde gelen örgütlerini IRA ve ETA olarak saymak mümkündür². Bu dönemde ortaya çıkan terör örgütleri daha çok etnik kimlik terörizmi çerçevesinde faaliyet göstermişlerdir. 1991 yılında Sovyet Rusya'nın dağılması ile Soğuk Savaş sona ermiş ve dünya siyaset sahnesi tek kutuplu bir yapıya kavuşmuştur. Bu yeni siyaset düzleminde yeni terör örgütleri ortaya çıkmıştır. Özellikle 1990'lı yıllarda temerküz eden terör örgütleri dini motifli terör örgütleri safhasını temsil etmişlerdir.

3.2. Hava Taşımacılığının Önemi

Hava taşımacılığı faaliyetleri terör örgütleri tarafından cazip bir hedef olarak benimsendiği için bu sahada sıkça eylem düzenlenmiştir. Havacılık faaliyetleri insanlara sağladığı kolaylık, fayda ve istihdamın yanı sıra sempaticizani olan bir uğraşı alanı olarak ta kendini göstermiştir. Gelecekte havacılığa karşı düzenlenebilecek saldırıların tespit edilebilmesi için havacılığın hangi ölçüde cazip bir hedef olduğunun bilinmesi gerekmektedir.

Hava ulaştırma sistemi içerisinde hem kamu hem de özel sektör yer almaktadır. Örneğin ticari ve genel havacılık faaliyetleri ABD'nin her tarafında 2000'den fazla hava sahasında düzenlenmektedir (Oldham, 2007: 13). Havacılık özellikle liberalleşme sürecine girdikten sonra daha çok genele yayılır olmuştur. Eskiden havacılık faaliyetlerinden sadece varlıklı insanlar faydalanırken şimdilerde havacılık seyahatlerinden geniş kitleler faydalanmaktadır (Leese ve Koenigseder, 2015: 37). Havacılık, küresel ticaret ve turizmin belkemiğini

¹ İnternet: http://iipdigital.usembassy.gov/st/english/publication/2008/05/20080522172730srenod0.6634027.html#a_xzz4VvwW5ifV adresinden 6 Mayıs 2016 tarihinde alınmıştır.

² İnternet: <https://eurocultur.eu/2016/09/09/what-is-terrorism-understanding-the-rise-of-is/> adresinden 6 Mayıs 2016 tarihinde alınmıştır.

oluşturan dünya çapında ulaştırma ağ yapısını sağlamaktadır. Havacılık, özellikle gelişmekte olan ülkeler açısından, iktisadi büyüme ve gelişme anlamında hayati bir role sahiptir.

Kırk yıl öncesine nazaran günümüzde hava aracı filoları yakıt tasarrufu konusunda %70 daha etkilidirler. Karbon monoksit salınımı %50 civarında düşmüş ve yanmamış karbon ve yakıt artıkları miktarında ise %90'luk bir azalma yakalanmıştır. Bu avantajlar hava taşımacılık endüstrisini dünyanın en önemli endüstrilerinden biri haline getirmiştir. Havacılık teknik ve hizmet altyapısının gelişimi havacılığı modern toplum hayatına en büyük katkıyı sunan bir araç haline getirmiştir (ATAG, 2015: 3). Hava taşımacılığı ekonomik ve sosyal gelişmeyi türetmekte ve ilerletmektedir. Hava taşımacılığı insanları, kültürleri ve ülkeleri birbirine bağlamaktadır. Hava taşımacılığının etkin kullanımı ile yerel ekonomiler ile küresel ekonomiler arasında mal ve hizmet transferi kolaylaşmaktadır. Hava taşımacılığının bir diğer özelliği ise turizmi geliştirmesi ve katkı sağlamasıdır. Ticari faaliyetleri desteklemekte ve ticaret yapma imkânını kolaylaştırmaktadır. Gelişmiş ülkeler ile gelişmekte olan ülkeler arasında bir bağlantı noktası olma hüviyetini haizdir.

Hava taşımacılığı tüm bu faydalarının yanı sıra istihdama da katkı sağlamaktadır. Küresel olarak hava taşımacılığı endüstrisi tüm dünya çapında 58,1 milyon kişiye iş imkânı sunmaktadır. 8,7 milyon kişi ise doğrudan istihdam edilmektedir. Havayolu işletmeleri, havalimanları ve seyrüsefer hizmet sağlayıcılarında 7,6 milyon kişi istihdam edilmektedir. 9,8 milyon kişi ise hava taşımacılığının destekleyen sektörlerde dolaylı olarak istihdam edilmektedir. Hava taşımacılığının katalizör etkisi göz önünde tutulduğunda ise 35 milyon kişinin havacılığın doğrudan etkilediği turizm sektöründe istihdam edildiği görülmektedir¹.

Havacılık; turizm ve küresel ticaret gibi sektörlerin temel vazgeçilmezi olan dünya çapında hızlı taşımacılık ihtiyacını karşılamaktadır. Havacılığın toplam küresel iktisadi etkileri doğrudan, etkileşimli ve katalizör etkileri toplandığında 2,4 trilyon \$ olmaktadır. Örneğin 2014 yılında 3,3 milyar yolcu hava taşımacılığını tercih etmiştir (ATAG, 2015: 4).

Havacılık içerisindeki yaşanan terörizm olayları küresel terör hadiselerinin içerisinde ancak %2,5 seviyesinde kalmıştır. 2011 yılı sonu itibarıyla küresel olarak yaşanan 104 bin terör olayına karşın havacılık terörü olayı sayısı 533'tür, ölümlerin sayısı toplam 234 bin iken havacılık terörü nedeniyle yaşamını yitirenlerin sayısı 5988 olarak belirlenmiştir. Bununla beraber yüzdesel oran çok az olmasına rağmen çok ses getirmektedir. Bu durum da havacılığın öneminin arttığına bir örnek teşkil etmektedir (Duchesneau, 2015: 137).

¹ İnternet: https://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/fact-sheet-economic-and-social-benefits-of-air-transport.pdf adresinden 15 Mayıs 2016 tarihinde alınmıştır.

Tüm bu istatistiksel veriler hava taşımacılığı sektörünün milyonlarca insanı doğrudan ya da dolaylı olarak ilgilendiren sosyo-ekonomik bir saha oluşturduğunu ve bu sahanın terör faaliyetlerine konu olamayacak kadar değerli olduğunu göstermektedir.

Ülkelerin siyasi, ekonomik, askeri müktesebatlarının yanında bir de diğer ülkelere üstünlük sağlamalarına yarayacak yumuşak güç unsurları vardır. Yukarıda bahsedilen sektörel büyüklükler ve iktisadi veriler dikkate alındığında havacılık faaliyetlerinin ülkelerin yumuşak güç unsurlarından biri olduğu kabul edilebilir. Yumuşak güç, üzerinde etki kurma yöntemiyle bir kişi ya da topluluk üzerinde söz sahibi olma, dediğini yaptırma yeteneğidir. Ekonomik, siyasi ya da eylemsel müdahale içermemesi bağlamında kaba kuvvetten ayrılır. Yumuşak güçte -kaba kuvvetin aksine- etkilenen tarafın rızası vardır. Yumuşak gücün en çok kültürel bağlamda öne çıktığı değerlendirilmektedir. Gelişmiş ülkelerin yumuşak güç sağlamak üzere üçüncü dünya ülkelerine uyguladıkları kalkınma yardımı programlarının önemli bir rolü vardır¹.

Her ülkenin öne çıkan iktisadi sahaları vardır. Bu sahada faaliyet gösteren firmaların o ülkenin yumuşak güç unsurlarından biri olduğu kabul edilebilmektedir (Çavuş, 2012: 30). Bunun bir örneğinin verilmesi gerekirse, başta ülkemizin bayrak taşıyıcı havayolu şirketi olan THY olmak üzere tüm hava taşıyıcı şirketlerimiz ülkemizin yumuşak gücüne katkı sağlayan değerli markalarımız ve ülkemizin dışa açılan vitrinleridir. Havacılık faaliyetleri albenisi en yüksek endüstrilerin başında gelmektedir. McClory'ye (2014) göre futboldan sonra en önemli ilgi çekme alanı havacılıktır (McClory, 2014: 31). Bu alanda ülkemizin milli bayrak taşıyıcı havayolu THY'nin büyümesi ülkenin genel tanınırlığını arttırmış ve uluslararası uçuş rotalarını çoğaltmak vasıtasıyla refah ve etkileşim için yeni fırsatlar oluşturulmuştur (McClory, 2014: 32). Londra merkezli bir düşünce kuruluşu tarafından yapılan bir araştırmada ülkelerin yumuşak güç değerleri analiz edilmiş ve en iyi puana sahip 30 devlet sıralanmıştır. Listede yumuşak gücü en yüksek ilk üç ülke sırasıyla; İngiltere, ABD ve Almanya olarak yer alırken ülkemiz 2015 yılında güncellenen listede yirmi sekizinci sırada yer almıştır².

3.3. Havacılık Terörizmi Tarihi

Hava korsanlığı yeni bir fenomen değildir. Hava korsanlığı olayı ilk defa 1931 yılında Perulu teröristlerin bir Pan American havayolu işletmesine ait posta uçağını kaçırmalarıyla

¹ İnternet: https://tr.wikipedia.org/wiki/Yumu%C5%9Fak_g%C3%BC%C3%A7 adresinden 13 Kasım 2015 tarihinde alınmıştır.

² İnternet: http://www.portland-communications.com/wp-content/uploads/2015/07/The-Soft-Power-30_press-release.pdf adresinden 25 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

başlamıştır. Korsanlar, Ford Trimotor posta uçağını kaçırarak propaganda broşürlerini havadan dağıtmayı amaçlamışlardır (Oldham, 2007: 6). Havacılık güvenliği tarihi ilk olarak uçak ve hangar sahiplerinin; hırsızlık, tesislere izinsiz giriş, biletsiz yolculuk yapmaya çalışanlar gibi durumlar ile mücadele edilmesi ihtiyacından ortaya çıkmıştır. Genellikle mal sahipleri tarafından bu güvenlik tedbirleri uygulanmıştır. Devletler, devlet işletmeleri ve özel işletmeler tarafından havacılık güvenliği hizmetlerin ilk uygulamaları yürütülmüştür (Kandiah, 2004: 12).

İlk saldırı olayının ardından 1948'e kadar geçen uzun zaman zarfında benzer bir eyleme rastlanmamıştır. 1948'de Cathay Pasific Havayollarının ticari sefer yapan bir yolcu uçağı hava korsanları tarafından kaçırılmıştır. İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra havayolu seyahatlerinin yaygınlaşarak dünya kamuoyunun gündemine daha fazla girmesi, uçakları art niyetli kişi veya örgütlerin hedefi haline getirmiştir. 1960'ların sonlarına doğru dünya üzerinde yaşanan siyasî hareketlenme ve çalkantılardan havacılık sektörü de etkilenmiş havacılık terörizmi hava korsanlığı vakaları olarak yüzünü göstermiştir. 1968-1972 yılları arasında uçak kaçırma olaylarında büyük bir artış gözlemlenmiştir¹.

O günlerden bu yana yıllık uçak sefer sayılarındaki büyük artışa rağmen hava korsanlığı olaylarında bir hayli düşüş yaşandığı söylenebilir. Zaman içerisinde olaylarda azalma olmakla birlikte, 2001 yılına gelindiğinde gerek havayolu şirketleri üzerindeki gerekse tüm dünya siyasetine etkisi sebebiyle, 11 Eylül 2001'de ABD'de yaşanan uçak kaçırma olayları, bu konudaki zirve noktasını temsil etmiştir. 11 Eylül saldırılarından sonra yaşanan havacılık terörü saldırıları daha seyrek ancak daha ölümcül olduğu görülmektedir.

Jenkins'e göre 11 Eylül saldırılarından sonra havacılık teröründe bir azalma ve yavaşlama gözlenmiştir. Yazar terör olaylarının azalmasını çeşitli sebeplere bağlamıştır. Son yıllarda havacılığa etki eden uçak kaçırma ve bombalama eylemlerinin görece azalmasının bir sebebi daha az sayıda terör örgütünün bu konuya odaklanmasından kaynaklanmaktadır. 1970'ler ve 1980'lerin başında terörist grupların uçak kaçırma ve sabotaj girişimleri daha çok Ortadoğu kökenli gruplar ve köktendinci fanatikler, Hırvat ayrılıkçılar, Etiyopyalı aşırı gruplar, Küba'da Castro yönetimine karşı çıkan muhalifler, Japon Kızıl Savaşçılar, Alman Kızıl Savaşçılar, Libya ajanları ve Kuzey Kore ajanları tarafından yapılmaktaydı. Günümüzde ise küresel tehditler daha çok Ortadoğu kökenli örgütlerden gelmektedir². Bu azalışın bir diğer sebebini Jenkins daha iyi güvenlik

¹ İnternet: <http://www.havayolu101.com/2009/02/11/hava-korsanligi/> adresinden 26 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

² Bakınız: Ek 1

uygulamalarının uygulanmış olmasına bağlamaktadır. Terör gruplarının mevcut güvenlik tedbirleri üzerinde çalıştıkları ve etraftan şüphe çekmeden sistemin zayıf noktalarını bulmaya çalıştıkları düşünülmelidir. Uzun vadede ise bu güvenlik tedbirlerinin terör gruplarının işini zorlaştırdığı rahatlıkla iddia edilebilmektedir (Jenkins, 2012: 3).

3.3.1. ASALA terör örgütü saldırıları

Havacılık terörizmi tarihinde birçok kanlı eylem gerçekleşmiştir. Bu eylemler ayrım gözetmeksizin sivil halkı hedef almıştır. Terör örgütleri genel politik amaçlara ulaşma doğrultusunda kanlı eylemler gerçekleştirmişlerdir (Duchesneau, 2015: 50). 11 Eylül saldırıları öncesi havacılık terörü tarihinde Ülkemizin karşılaşmış olduğu en vahim terör saldırısı ASALA terör örgütü tarafından gerçekleştirilmiştir. Marksist-Leninist ve devrimci bir çizgiyi kendine ilke edindiğini ve Türkiye ve müttefiklerinin can düşmanı olduğunu belirten ASALA, 22 Ekim 1975'te Viyana'da Türkiye'nin Avusturya Büyükelçisi Danış Tunalıgil'in şehit edilmesi ile Türkiye'ye yönelik saldırılara başlamıştır (İşeri, 2008: 47).

Örgüt vahşi terör eylemlerini devam ettirmiş, 7 Ağustos 1982'de Ankara, Esenboğa Havalimanı'nda saldırı düzenlemiştir. İki Ermeni terörist tarafından yolcu bekleme salonuna karşı ateş açılmıştır. Saldırı, KLM havayolu şirketinin satış ofisine yakın bir noktada, pasaport kontrolü sırasında kimliği belirsiz kişilerin sakladıkları silahları ortaya çıkarmaları ve etrafa bomba atmaları ile başlamıştır. İsimleri Zohrab Sarkisyan ve Levon Ekmekçiyan olan saldırganlar tarafından korkup kaçan yolculara ateş edilmiştir. Yaşanan arbedede silahlı saldırganlar terminal binasında bulunan yirmi kişiyi rehin almışlardır¹. Daha sonra olay bölgesine güvenlik güçlerinin gelmesiyle sıcak çatışmalar başlamıştır. Yaşanan iki saatlik çatışma sonucunda eylem sona ermiştir. Dokuz kişi hayatını kaybetmiş, bir kısmı ağır olmak üzere seksen iki kişi yaralanmıştır. Hayatta kalan Levon Ekmekçiyan adlı terörist tutuklanmış ve yargılanarak mahkûm edilmiştir (Dışişleri Bakanlığı, 2014: 14). Saldırı sonrasında ülkemizde havacılık güvenliği endişeleri artarken havalimanı güvenliği ile ilgili konular ilk defa bu olayla kamuoyunun dikkatini çekmiştir.

Bu hadiselerin neticesinde, geçmişte yaşanan olaylar ve yüksek terör riski, Türkiye'nin sivil havacılık güvenliğinde ve özellikle terminal binası güvenliğini arttırmaya yönelik

¹ İnternet:
https://tr.wikipedia.org/wiki/Esenbo%C4%9Fa_Havaliman%C4%B1_sald%C4%B1r%C4%B1s%C4%B1_adresinden
 1 adresinden 18 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

tedbirler almasını, terminal giriş kontrol noktalarında yolcu ve bagaj kontrollerinin yapılmasını sağlamıştır¹.

3.3.2. 11 Eylül 2001 terör saldırıları

Soğuk Savaşın ardından tek kutuplu dünya düzeninde lider konumda olan ABD, beklemeyen bir zamanda, beklenmeyen bir yerden, beklenmeyen bir şekilde çok ağır bir terör saldırısına maruz kalmıştır. 11 Eylül 2001 tarihinde ABD'den havalanan 4 ticari yolcu uçağından ikisi Dünya Ticaret Merkezi binası kulelerine, birisi Savunma Bakanlığı binasına ve bir diğeri hedefine tam olarak ulaşmadan yere çakılmıştır. Saldırı neticesinde Dünya Ticaret Merkezinin iki kulesi tamamen çökmüş ve içinde bulunan yaklaşık 3000 kişi hayatını kaybetmiştir. 11 Eylül saldırılarında vakanın oluş şekli Çelik'e (2012) göre şöyledir;

- American Airlines'a ait, 11 uçuş numaralı, kuyruk numarası N334AA olan bir Boeing 767 uçağı kaçırانlarla birlikte toplam 92 kişiyle, Boston'dan kalkıp Los Angeles güzergâhında seyretmekteyken, 5 terörist tarafından kaçırılmıştır. Uçak sabah 08.25 sularında kaçırılmış ve saat 08.46'da Dünya Ticaret Merkezi'nin Kuzey kulesine 93 ile 96'ncı katlar arasına çarpmıştır. Kuzey kule saat 10.25'te tamamen çökmüştür.
- United Airlines'a ait, 175 uçuş numaralı, kuyruk numarası N612UA olan bir Boeing 767, uçağı kaçırانlarla birlikte 65 yolcusuyla, American Airlines'a ait 11 uçuş numaralı uçakla aynı rotada devam ederken, yine beş kişilik bir terörist gurupça kaçırılmıştır. Uçak sabah 08.55 dolaylarında kaçırılmış ve 09.03'de Dünya Ticaret Merkezi'nin Güney Kulesi'ne 77 ile 85'inci katlar arasından çarpmıştır. Çarpmanın etkisiyle bina 09.59'da çökmüştür.
- American Airlines'a ait 77 uçuş numaralı, N644AA kuyruk numaralı bir Boeing 757, uçağı kaçırانlarla birlikte içinde bulunan 64 yolcusuyla Dulles Havalimanı'ndan kalkıp Los Angeles rotasında seyrederken, 5 terörist tarafından kaçırılmıştır. 8.55 dolaylarında kaçırıldığı ve 9.45'te Pentagon'u vurduğu bilinmektedir.
- United Airlines'a ait 93 uçuş numaralı, N591UA kuyruk numaralı bir Boeing 757, uçağı kaçırانlarla birlikte içinde bulunan 45 yolcusuyla Newark'dan (New Jersey) kalkış yapıp, San Fransisco rotasında ilerlerken, saat 09.45 sularında 4 terörist tarafından kaçırılmıştır ve saat 10.10'da Pensilvanya'da boş bir araziye düşerek parçalanmıştır (Çelik, 2012: 1).

11 Eylül terör saldırıları tüm dünyada şok etkisi yaratmıştır. Dünyanın en güvenilir ülkesinde yer alan havalimanlarından 4 ayrı uçağın aynı anda kaçırılması havacılık güvenliği uygulamalarının gerek basın gerekse vatandaşlar tarafından sorgulanmasına neden olmuştur. Saldırıları sonrasında ABD hükümeti tarafından derhal önlemler alınmış ve daha sıkı havacılık güvenliği uygulamaları düzenlenebilmesi için adım atılmıştır. Bu kapsamda ilk etapta, yolcular tarafından uçakaltına verilen yolcu bagajlarının %100'ünün

¹ İnternet: <http://www.ozelguvenlikdunyasi.com/hava-meydani-yolcu-terminal-binalarinda-guvenlik-tedbirler.html> adresinden 18 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

taranması kuralı getirilmiştir. Güvenlik görevlileri federalleştirilmiştir. Sivil havacılık güvenliği tedbirleri daha sık uygulanmıştır.

Saldırlara uluslararası teşkilatlar da sessiz kalmamış ve benzer saldırıların diğer ülkelerde yaşanmaması için tedbirler alınmasına karar verilmiştir. 11 Eylül saldırılarının hemen ardından ICAO'nun 33'üncü Genel Kurulu 2001 yılı Ekim ayında toplanmıştır. Yüksek Düzey Bakanlar Toplantısı ise 19-22 Şubat 2002 'de Montreal'de toplanmıştır. ICAO'ya yapılan tavsiyelerde ICAO'nun Evrensel Güvenlik Denetleme Programı'nı (USAP) başlatması tavsiye edilmiştir. Bununla ülkelerin Ek 17'de¹ belirtilen havacılık güvenliği standartları ve tavsiye edilen uygulamalarına uyum düzeylerinin belirlenmesi hedeflenmiştir. Bu tavsiyeler uyarınca ICAO konseyi tarafından havacılık güvenliği aksiyon planı hazırlanarak yeni ve gelişmekte olan tehditlere karşı hazır olunması hedeflenmiştir (Yool, 2005: 55) 11 Eylül saldırısı ile ilk defa bir terör eylemi NATO tarafından Kuzey Atlantik Anlaşması'nın 'saldırı' durumunda müdahaleyi düzenleyen 5. maddesinin uygulamaya konulmasına neden olmuştur. Buna ilaveten 2010 yılında Lizbon'da düzenlenen NATO zirvesinde kabul edilen NATO'nun yeni stratejik konseptine göre terörle mücadele NATO'nun kalıcı görevlerinden biri haline gelmiştir (Orallı, 2014: 115).

11 Eylül saldırılarından sonra ABD'de havacılık güvenliği yapılanması kökten değişikliğe uğramıştır. Bu kapsamda 19 Kasım 2001 tarihinde yayınlanan Havacılık ve Ulaşım Güvenliği Kanununa² göre TSA kurulmuştur. TSA, ikinci dünya savaşından beri ABD'de kurulmuş büyük ölçüde olan ilk kurumdur (Duchesneau, 2015: 64).

11 Eylül saldırısında dikkat çeken en önemli ayrıntı hava aracının bir silah olarak kullanılmasıdır. Terör örgütü tarafından hava aracının seyir süratinde sahip olduğu kinetik enerjiden faydalanmak suretiyle büyük çapta hasar verilmesi ve can kayıpları yaşanması hedeflenmiş ve başarılı olunmuştur. Benzer saldırıların önlenmesi amacıyla ICAO tarafından birtakım pratik tedbirler alınmıştır. Buna göre;

- Kilitlenebilir ve bombaya dayanıklı kokpit kapıları zorunlu hale getirilmiştir. 45,5 ton kalkış ağırlığı üzerindeki her hava aracında bu özel kokpit kapılarının bulundurulması zorunlu hale getirilmiştir.
- Bazı ülkeler riskli gördükleri uçuşlara hava polisleri atamaktadırlar. Hava polisinin varlığı teröristler açısından büyük bir caydırıcı unsurdur.
- Uçuş ekibinin geçmiş araştırmalarının yapılması, ayrıca görevde oldukları süre içerisinde geçmiş araştırmalarının devam eden bir şekilde yapılması, şüpheli davranışların kontrol edilmesi hususu tavsiye edilmiştir.

¹ Şikago Sözleşmesi'ne Ek 17, Güvenlik.

² Transportation Security Act (ATSA; P.L. 107-71).

- Uçuş ekibine bu türden terör saldırı girişimlerine karşı müdahale eğitimi verilmesi
- Yolcuların bilincinin arttırılması ve şüpheli davranışları rapor edebilecekleri vasatın sunulması
- Teröristler tarafından ele geçirilmiş uçağa karşı alınacak önlemlerin belirlenmesi tavsiye edilmiştir (ICAO, 2016: C-9).

3.3.3. 11 Eylül sonrası dönemde dikkat çeken olaylar

11 Eylül'den sonra da havacılık terör örgütlerinin hedefinde olmaya devam etmiştir. 2001 yılında ayakkabı içerisine gizlenmiş bomba, 2002 yılında Kenya'da İsrail uçağının düşürülme girişimi, 2006 yılında uluslararası uçuşlarda sıvı patlayıcı eylemi girişimi, 2009'da yılbaşı günü düzenlenen saldırı ve 2010 yılında kargo olarak gizlenmiş patlayıcı düzenek kullanılması en güncel saldırı örnekleri olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu olaylardan da anlaşılacağı üzere teröristler devamlı surette farklı saldırı yöntemlerini denemiştir. Mevcut havacılık güvenliği tedbirlerini incelemişler, güvenlik önlemlerinin zayıf yönlerini bulmaya çalışmışlardır.

Bu açıdan güvenlik dokümanlarının gizliliği önemlidir. Aksi halde havacılık güvenliğinin zaaflarını bulmaya çalışan art niyetli kişiler bu durumdan faydalanabileceklerdir (Brandt, 2011: 6). Alınan tüm önlemlere rağmen havacılık daima saldırı altında kalmıştır. 11 Eylül saldırılarından sonra da çeşitli saldırılar ve saldırı girişimleri yaşanmıştır. Bu saldırıların en dikkat çekici olanları aşağıdaki gibi sıralamak mümkündür;

Richard Reid olayı, Aralık 2001¹

İngiltere vatandaşı Richard Reid, Afganistan'da terör kamplarına katılarak örgütsel eğitim almıştır. Ayakkabısının içerisinde saklamış olduğu patlayıcı malzeme ile Paris'ten Miami'ye gidecek olan uçağa binmeyi başarmıştır. Uçuş esnasında bir kibrit ile patlayıcı malzemeyi tetiklemeye çalışırken yolcular ve kabin görevlileri tarafından etkisiz hale getirilmiştir. Uçak acil iniş yaparak Boston Logan havalimanına inmiş ve FBI görevlileri tarafından gözaltına alınmıştır. 2003 yılında Reid terörizm suçundan suçlu bulunmuştur. ABD Federal Mahkemesi tarafından müebbet hapse mahkûm edilmiştir.

Sıvı patlayıcı olayı, Ağustos 2006

İngiltere güvenlik birimleri tarafından sıvı patlayıcı kullanılarak yapılması tasarlanan bir dizi terör eylemi önlenmiştir. Bu eylemlerde 10 ayrı ABD uçuşuna sıvı patlayıcı ile terör saldırısı yapılması planlanmıştır. Londra'da olaya ilişkin 24 şüpheli yakalanmıştır (Forest, 2007: 10). ICAO'nun A36-20 kararı gereğince Ek 17'nin 12. Baskısında değişiklikler

¹ İnternet: <http://report.heritage.org/sr137> adresinden 4 Mart 2016 tarihinde alınmıştır.

yapılmıştır. Buna göre kabin içerisinde taşınabilecek sıvı miktarına kısıtlama getirilmiştir. 100 ml'nin üzerindeki kaplarda yer alan sıvı, aerosol ve jellerin kabin içerisinde taşınmasına müsaade edilmemiştir. Sıvı patlayıcı malzemeler ile yapılabilecek yasadışı müdahale girişimlerine 2010 tarihli Pekin Sözleşmesi ve Protokolünde yeni gelişen tehditler olarak yer verilmiştir.

İç çamaşırı bombası olayı, Aralık 2009

Londra'da yaşayan genç bir mühendis olan 23 yaşındaki Nijeryalı Umar Farouk Abdulmutallab, Nijerya'dan Amsterdam'a oradan da aktarmalı uçuşla ABD'ye gidecek şekilde uçak bileti almıştır. Amsterdam'dan ABD'ye giderken uçuş esnasında iç çamaşırı içerisine gizlenmiş olan patlayıcı düzeneği patlatmaya çalışmıştır. Bunu uçak tam da iniş aşamasındayken yapmıştır. Fünne ateşlenmiş ancak patlama gerçekleşmemiştir. Bunun üzerine yolcular olaya müdahale etmiş ve terörist etkisiz hale getirilmiştir. Uçak Detroit'e acil iniş yapmış ve güvenlik güçleri teröristi ele geçirmiştir. Teröristin üzerinde ele geçirilen PETN ve TATP¹ içeren patlayıcı malzemenin 2001 yılında Richard Reid tarafından kullanılan ayakkabı bombası malzemesi ile aynı kimyasal bileşene sahip olduğu anlaşılmıştır. Bu türden patlayıcı malzemelerin ETD cihazı ile teşhis edilmesi mümkün iken kapı tipi metal dedektör ile teşhis edilmesi mümkün değildir. Olayın oluş şekline anlaşıldığı üzere terörist ne ilk çıkış yaptığı havalimanında ne de transfer olduğu havalimanında ETD ile kontrol edilmiştir. Aksi durumda patlayıcı malzemenin tespit edilebileceği iddia edilmiştir. Bu olay sonrasında havalimanlarında güvenlik kontrol noktalarında ETD cihazının kullanılması gerektiğini savunan fikirler güç kazanmıştır (Koch ve Fainberg, 2016 :6).

Faisal Shahzad olayı, Mayıs 2010

Pakistan asıllı bir ABD vatandaşı olan Faisal Shahzad, Pakistan'ın Veziristan kentinde patlayıcılar üzerine eğitim almıştır. 1 Mayıs 2010 tarihinde bir arazi taşıtının içine yerleştirdiği patlayıcı malzemeleri Times² meydanında patlatmaya çalışmıştır. Eylem başarısızlıkla sonuçlanınca 3 Mayıs 2010 tarihinde Dubai'ye kaçmak üzereyken New York JFK havalimanında yakalanmıştır. Yargılandıktan sonra müebbet hapse mahkûm olmuştur (Zuckerman, Bucci ve Carafano, 2013: 10).

Kargo bombası olayı, Ekim 2010

Yemen'de bulunan İbrahim El-Asiri isimli bomba imali konusunda uzman bir terörist tarafından hazırlanan düzeneğe daha önceki patlayıcı düzeneklere göre daha zor tespit

¹ Pentaeritrol Tetranitrat ve Tri Aseton Tri Proksit olarak isimlendirilen kimyasal patlayıcı malzemeler.

² New York şehir merkezinde bir meydan.

edilebilen bir yapıda tasarlanmıştır. Yemen’den ABD, Şikago’da bulunan sinagoglara gönderilmek üzere paketlenmiş olan iki pakette patlayıcı malzeme olduğu, Suudi Arabistan otoritelerin tarafından elde edilen istihbarat neticesinde tespit edilmiştir. Patlayıcı düzenek bir yazıcı kartuşu içerisine ustaca saklanmıştır (Jenkins, 2012: 3). Bu olay sonrasında hava kargo güvenliği uygulamalarının geliştirilmesi amacıyla güvenli kargo zinciri kurulması yolunda yasal ve teknik altyapı hazırlanması hız kazanmıştır¹.

Uçak bombalama teşebbüsü, Mayıs 2012

Yemen merkezli bir terör örgütü bir ABD yolcu uçağını havadayken patlatmayı planlamıştır. Plan, güvenlik birimlerinin erken davranması sonucunda başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Bu eylem için hazırlanan patlayıcı malzemenin daha önce yaşanan iç çamaşırı bombacısı olayında kullanılan patlayıcı malzemenin geliştirilmiş bir hali olduğu tespit edilmiştir. Patlayıcı malzeme hazırlanırken havalimanlarında kullanılan vücut tarayıcı cihazlarını aldatabilecek kabiliyette olması hedeflenmiştir. Eylem istihbaratını değerlendiren CIA tarafından Yemen’de düzenlenen silahlı İHA saldırısında eylemin beyin takımı ve örgüt yöneticileri etkisiz hale getirilmiş, eylemin gerçekleştirilmesi imkânsız hale gelmiştir.

3.4. Havacılıkta Terör Eylemleri Türleri

Hava taşımacılık sektörü terör ile mücadele savaşında en ön sıralarda yer almaktadır. Arasly’nın (2004) da ifade ettiği üzere “sivil havacılığın yasadışı müdahale girişimlerine karşı güvende tutulması konusu hem ICAO nezdinde hem de ülkeler nezdinde 1968’den beri önemli bir sorun teşkil etmektedir (Arasly, 2004: 79).

Böylesine eylemlerin sivil havacılık faaliyetlerine karşı dünya çapında ciddi olumsuzluklara yol açması gelecekte de beklenmektedir. ICAO tarafından atılan yasal adımlara rağmen yasadışı müdahale girişimlerinin devam etmesi beklenmektedir. Saldırı türlerinin aşağıdaki gibi sınıflandırılabilceği ifade edilmiştir;

- Rehine alıkoyma, rehine takası için uçak kaçırma;
- Ulaşım imkânı sağlamak için uçak kaçırma;
- İmha etmek için uçak kaçırma;
- Uçağa dışarıdan direk müdahale / saldırı;
- Sivil havacılık altyapısına direk müdahale / saldırı;
- Yardımcı tesislere ve seyrüsefer cihazlarına saldırı (Arasly, 2004: 80)

Tüm bu sınıflandırmalar bir arada düşünüldüğünde havacılığa karşı yapılan saldırı türlerini intihar bombalaması eylemleri, araç ile yapılan saldırılar, hava aracının ele

¹ Ülkemizde güvenli kargo zinciri kurulması amacıyla IATA iş birliğiyle 2014-2016 yılları arasında Güvenli Kargo Pilot Projesi yürütülmüştür.

geçirilmesi, yer birimlerine saldırı düzenlenmesi olarak dört temel başlıkta toplamak mümkündür.

3.4.1. İntihar eylemleri

21. yüzyıl havacılık terörizmi konseptinde bombalama eylemleri uçak kaçırma ve hava korsanlığı eylem türlerine göre daha yaygın bir hal almıştır. Patlayıcı düzenekler genellikle bir teröristin üzerine ya da bir eşyasının içerisine gizlenmek suretiyle hazırlanmaktadır. Bu aslında intihar bombacısı eyleminin bir özel çeşididir. Birçok terör örgütü tarafından sıklıkla başvurulan bir yöntem olarak karşımıza çıkmaktadır. Terör örgütleri yenilikçi girişimlerini yeni ve gelişmiş saldırı yöntemleri geliştirmek için kullanmışlardır. Hem yeni nesil patlayıcı malzemenin geliştirilmesi hem de gizlenme usulleri konusunda terör örgütleri çaba harcamaktadırlar. Bu tür patlayıcı malzemelerin hedefi aslında uçuşta olan bir uçak olabileceği gibi havalimanında kara tarafında yer alan kamuya açık bir alan da olabilmektedir (Morral ve diğerleri, 2012: 47).

3.4.2. Araç içerisinde patlayıcı düzenek yerleştirilmesi

Bu saldırı türünde patlayıcı malzeme araç içerisinde saklanmaktadır. Bu saldırı türünde intihar eylemi olabileceği gibi intihar eylemcisine gerek kalmadan araç, kamuya açık bir alana park edilmek suretiyle de eylem gerçekleştirilebilmektedir. Bu olay özelinde Glasgow Havalimanında düzenlenen saldırı öne çıkmaktadır. 30 Haziran 2007 tarihinde patlayıcı malzeme yüklü bir arazi taşıtı ile Glasgow Havalimanı yolcu giriş kapısına saldırı düzenlenmiştir. Terminal binasına patlayıcı malzeme yüklü araç ile saldırı yapılmıştır. Saldırıda terminal binası girişinde bulunan beton bariyerler aracın terminal binasına girmesine mâni olmuş ve can kaybı yaşanmasını önlemiştir. Saldırıda maddi hasar ile atlatılmıştır¹. Bu örnekten de görüldüğü üzere saldırı metotları ve saldırı ortamları oldukça çeşitlidir. Bundan dolayıdır ki bu tür saldırılara karşı konulması güçleşmektedir. Saldırı sonuçları ise yıkıcı olmaktadır.

Bu saldırı türü ile mücadele oldukça zordur. Araçların aranması ve taranması havalimanı nizamiye giriş kapılarında uzun kuyruklar oluşmasına sebep olabilmekte hatta şehir trafiğini bile etkileyebilecek sonuçlar doğurabilmektedir. Ancak bu türden bir saldırının gerçekleştirilmesi ile çok sayıda can kaybı yaşanması olasılığı çok yüksektir. Bu türden saldırılarda terör örgütleri aynı anda çok yüksek miktarlarda patlayıcı malzemeyi ateşleme imkânı vardır.

¹ İnternet: https://en.wikipedia.org/wiki/2007_Glasgow_Airport_attack adresinden 13 Eylül 2015 tarihinde alınmıştır.

3.4.3. Hava aracının ele geçirilmesi

1969'dan günümüze gelene kadar hava korsanlığı hadiselerinde önemli bir düşüş olmasına rağmen neredeyse her yıl bir hava korsanlığı vakası yaşanmıştır. Uçak kaçırma ICAO tarafından belirlendiği gibi, uçuş esnasında ya da yerde iken uçağın çoğunlukla güç kullanmak suretiyle yasadışı ele geçirilmesidir. Genellikle uçak kaçırmada birincil niyet, can güvenliğini tehlikeye atarak insan hayatını bir pazarlık unsuru yaparak medyanın ilgisini çekilmesi ve bir olayın tüm halka aleni hale getirilmesidir. Uçak kaçırma olayını gerçekleştiren kimselerin motivasyonu kişisel, siyasi ya da suç işlemeye yönelik olabileceği gibi siyasi olarak motive olmuş bir terör örgütünün üyeleri de olabilmektedir (ICAO, 2016: 45).

Bu saldırı türü iki şekilde gerçekleşmektedir. Birincisi geleneksel olarak yapılan hava korsanlığı saldırılarıdır. Bu saldırı türü özellikle 11 Eylül öncesi konseptte göre yaygın olan bir saldırı türü olarak karşımıza çıkmaktadır. İkinci tür saldırılarda ise hava aracının bir silah olarak kullanılması metodu teröristler tarafından geliştirilmiştir. Terör örgütleri açısından hava aracının bir silah olarak kullanılması hala cazibesini koruyan bir saldırı türüdür (Zajas, 2009: 3). Her saldırı türü başarıya ulaşmak için özel bir yol takip etmektedir. Örneğin Germanwings Havayollarının 9225 sefer sayılı uçuşu ele alındığında pilotun bu uçağı bir yerleşim birimine düşürmesi senaryosunda can kaybı sayısının daha fazla olması beklenebilmektedir. Yolcu uçağının kaçırılması senaryosunda, yolcu uçağının kaçırılabilmesi için teröristler tarafından en azından kabin içerisine bir silah sokulması beklenmektedir (Morral ve diğerleri, 2012: 45). Havacılıkta yasadışı müdahale girişimleri uçak kaçırma eylemlerinin terör örgütleri için aşağıda sayılan sebeplerden dolayı cazibesini koruduğu bu nedenle uçakların teröristler için açık hedef olduğunu açıklamaktadır;

- Uçak kaçırmak terör örgütleri tarafından amaçlarını gerçekleştirmek için en etkili eylem metodu olarak görülmektedir
- Çok yüksek maliyetlere katlanılmadan eylem gerçekleştirilebilmektedir,
- Yolcu uçakları çok yüksek maliyetli araçlardır. Bu uçakların maddi olarak kullanılmaz hale getirilmesi her ne kadar uçaklar sigortalı olsa dahi işletmeci kuruluşa mali açıdan zarar vermektedir. Bu durum da hava korsanlığı esnasında teröristlerin elini güçlendiren bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır
- Uçağın düşürülmesi esnasında ise çok yüksek sayıda can kaybı yaşanacağı beklenen bir durumdur.
- Uçak kaçırma hadisesi küresel olarak medyada genişçe yer bulacaktır (Zajas, 2009: 4).

Uçuş güvenlik tedbirlerinin bir uçağın kaçırılması ve bir silaha dönüştürülmesi ihtimalini düşürmede dikkate değer bir fark oluşturduğu görülmektedir. Bu, havacılık güvenliğine yapılan yatırımların olumlu geri dönüşleri olduğunu göstermektedir (Poole, 2008: 5). Bu açıdan havacılık terörü her ne kadar artım eğilimi içinde olsa da bu alana yapılan yatırımların tehditleri azalttığı, sönümlediği görülmektedir.

3.4.4. Yer birimlerine saldırı düzenlenmesi

Havalimanına silahlı saldırı, koordineli bir şekilde havalimanı terminaline terörist bir grup tarafından saldırı düzenlenmesi askeri taktiklerle makineli tüfekler ve patlayıcı malzemelerle saldırılması olayıdır. Bu tür saldırılarda saldırganlar genellikle hayatta kalmayı amaçlamazlar. Bir diğer ifadeyle bu saldırı türü bir intihar saldırısıdır. Eğer mümkünse saldırganlar rehine almak suretiyle olayı bir rehine krizine dönüştürerek uluslararası medya ilgisini de çekmeyi amaçlamaktadırlar (Morral ve diğerleri, 2012: 47). Son yıllarda havacılık güvenliğinde alınan tedbirler sonucunda teröristlerin hava tarafına ve uçak kabinine silah ve patlayıcı malzeme sokmaları zorlaşmıştır. Bu durumu avantaja dönüştürmek isteyen terör örgütleri hava aracından ziyade havalimanı tesislerine karşı saldırı düzenlemektedirler (Brandt, 2011: 7). Yer birimlerine düzenlenen saldırılar genellikle IED ile desteklenen saldırılardır. Bu saldırılarda patlayıcı malzemelerin yanı sıra etkin şekilde ateşli silah kullanılmaktadır. Bu yeni saldırı yöntemi 2011’de Frankfurt ve 2016’da Atatürk Havalimanı saldırılarında ortaya konmuştur.

3.5. Havacılık Terörizmine Karşı Uluslararası İş Birliği

Havacılık terörizmine karşı alınacak uluslararası tedbirler aynı zamanda terörizme karşı alınacak tedbirler bütününe bir parçasını oluşturmaktadır. Bu görev uluslararası kamuoyu adına BM tarafından yerine getirilmektedir. BM tarafından terörist eylemlerin engellenmesini amaçlayan 19 farklı uluslararası yasal mevzuat çalışması yapılmıştır¹. BM tarafından yapılan terörizmin önlenmesine yönelik ortaya konulan çalışmaların birçoğu sivil havacılık alanındaki ihtiyaçlar doğrultusunda yapılmıştır (Ünal, 2009: 33). Bu yasal çalışmalar BM öncülüğünde üye devletlerin katkıları ile meydana getirilmiştir.

İlk havacılık terörizmi faaliyetlerinin başladığı 1930’lu yıllarda uçaklardan halkın üstüne propaganda kâğıtları dağıtmak terör örgütleri açısından yaygın bir propaganda yöntemi olmasına rağmen sivil havacılığa karşı işlenen yasadışı müdahale girişimlerini

¹ Bakınız: Ek 2

düzenleyecek bir yasal doküman mevcut değildi (Oldham, 2007: 6). Havacılık alanındaki ilk uluslararası yasal çalışmalar neredeyse ilk uçaklar ile yaşıttır. İlk yasal çalışmalar 1919 tarihli Paris Havacılık Sözleşmesi ve 1929 tarihli Varşova Sözleşmesidir. Her iki sözleşme de alanında öncü olmasına rağmen Birinci ve İkinci Dünya Savaşlarının neden olduğu genel siyasi atmosfer nedeniyle etkili olmamıştır (Ünlü, 2009: 66).

3.5.1. 1944 Şikago Sözleşmesi

İkinci Dünya Savaşı'ı öncesinde havacılık sektöründe meydana gelen hızlı gelişmeler, yapılan yasal düzenlemeler ve doğan yeni ihtiyaçlar, savaş sonrasında yeni tedbirlerin alınmasını zorunlu hale getirmiştir. 7 Aralık 1944'te 54 ülkenin bir araya gelmesiyle Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi imzalanmıştır¹. 1947 yılına gelindiğinde ise sözleşme gereğince BM'nin bir ihtisas ajansı olacak şekilde Kanada, Montreal'de ICAO kurulmuştur. Günümüzde ICAO'nun 191 üyesi bulunmaktadır. Örgüt, sivil havacılığın tüm konularına ilişkin, sürekli şekilde kural ve tavsiyeler belirlemekte ve bunların küresel düzeyde uygulanmasını sağlamaktadır. Bu kurallar pasaportlardan, hava alanları ve uçaklardaki emniyet ve güvenlik önlemlerine ve ticari düzenlemelere kadar çok geniş bir alanı kapsamakta ve günlük hayatı etkileyebilecek sonuçlar doğurabilmektedir.

1948 ve 1963 yılları arasında ICAO tarafından seri şekilde standartlar ve tavsiye edilen uygulamalar² yayınlanmıştır. ICAO Konseyi tarafından kabul edilmiş ve daha sonra 1944 tarihli sözleşmeye ek olarak düzenlenmiştir. Bu zaman diliminde havacılık emniyeti ve teknik konuları içeren 15 farklı Ek, Sözleşmeye kazandırılmıştır (Duchesneau, 2015: 157). 1960'lı yıllara kadar uçak kaçırma olayları ne devletlerin ne de kamuoyunun ilgisini yeterince çekememiştir. Bu yüzden bu dönemde, uçak kaçırma eylemini cezalandıracak uluslararası sözleşmeler olmadığı gibi, bu suçu öngören ulusal yasalar da çıkartılmamıştır. Birçoğu batılı devletler tarafından hazırlanan ve uygulanan yasalarda ise işlenen suçlara ilişkin çok az bir ceza öngörülmüştür. Bu şartlar altında yaşanan uçak kaçırma olaylarında her bir devlet teröristleri/suçluları çeşitli yasalara dayanarak yargılamışlardır. Örneğin, yasa dışı silah taşıma, halkın hayatını tehdit etme, soygunculuk gibi suçlar, uçak kaçırma suçunun da cezalandırıldığı dayanaklar olmuştur. Dolayısıyla hava korsanları, değişik ülkelerde değişik suçlarla cezalandırılmıştır. Uçak kaçırma suçunun bir suç olarak değerlendirilmemesinin bir başka nedeni de devletler arasında yaşanan siyasi olaylarla

¹ Şikago Sözleşmesi 5 Haziran 1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanunla Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından kabul edilmiştir.

² SARPs

alakalı olarak, uçak kaçırmanın kimi ülkelerce bir kahramanlık gösterisi olarak kabul edilmesidir. ABD, Küba, Doğu Bloğu-Batı Bloğu, İsrail- Arap devletleri arasında yaşanan uçak kaçırma olayları sonucunda ortaya çıkan tablo bunun bir göstergesi olmuştur. Ancak 1960'larla birlikte yaşanan uçak kaçırma olaylarının artması, birçok devletin, kendi havayollarının da böyle bir saldırıya uğrayabileceğini düşünmesine yol açmış ve beynelmilel düzeyde önlemler alınmaya başlanmıştır.

3.5.2. 1963 Tokyo Sözleşmesi

Hava korsanlığı olaylarının artış göstermeye başladığı ilk yıllarda tedbir amacıyla 14 Eylül 1963'te Tokyo Sözleşmesi ve 16 Aralık 1970'te La Haye Sözleşmesi imzalanmıştır. Tokyo Sözleşmesinde; uçağın hukuki statüsü başta olmak üzere, yargı yetkisi, uçağa ve uçuşa komuta edecek kişilerin yetkileri, yolcuların hak ve sorumlulukları gibi konulara yer verilmiştir.

1960'lı yıllara gelindiğinde bir dizi hava korsanlığı olayları yaşanmaya başlamıştır. Bu gelişmeler havacılık endüstrisini derinden etkilemiştir. El Al havayollarına ait 426 numaralı uçuşun kaçırılması 1968'de uzun zamandır beklenen Tokyo Sözleşmesi¹ üzerindeki değişikliklere düzeltmelere ve hızlı bir adaptasyon da La Haye Sözleşmesine² yapılmasını hızlandırmıştır.

3.5.3. 1970 La Haye Sözleşmesi

Tokyo Sözleşmesinin uçak kaçırma olayını bir suç olarak nitelememesi, böylelikle de gittikçe artan uçak kaçırma olayları karşısında yetersiz kalması devletleri uluslararası alanda yeni bir sözleşme yapmaya itmiştir. La Haye Sözleşmesi, Tokyo sözleşmesinde yer alan hükümlerin pekiştirilmesi için hazırlanmıştır. Temel olarak uçak kaçırma eylemlerine yönelik hazırlanmıştır. Bir kişinin zorla, tehditle veya diğer herhangi bir korkutma yoluyla uçağa el koyması veya böyle bir harekete teşebbüs etmesi La Haye sözleşmesine göre cezalandırılmıştır (Ünal, 2009: 36).

Uçuş kavramının açıklanması hususunda Tokyo sözleşmesine göre yeni bir tanımlama getirilmiştir. Buna göre Tokyo sözleşmesinde kalkış üzere uçak motorlarına tahrik verilmesinden inişin gerçekleştirilmesine kadar geçen aşama uçuş olarak kabul edilmişken La Haye sözleşmesinde uçağa binişten sonra dış kapıların kapanmasından çıkış için uçağın kapılarından birinin açılması anına kadar uçak uçuş halinde sayılmıştır.

¹ Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft

² Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft

3.5.4. 1971 Montreal Sözleşmesi

La Haye Sözleşmesi daha çok hava korsanlığı ve uçuşta olan bir uçağa yapılabilecek sabotajları konu alıyorken bazı noktaları boşlukta bırakmıştır. Skyjack Sunday¹ vakasında olduğu gibi uçak yerdeyken yapılabilecek sabotajlar konusunda uluslararası sivil havacılık kurallarının geliştirilmesi gerekmiştir. Bu eylemler 1971 Montreal Sözleşmesi'nin² düzenlenmesinde etkili olmuştur. Sözleşmede uçak kaçırma dışındaki eylemlere ilişkin düzenlemeler de yer almaktadır.

3.5.5. 1988 Montreal Protokolü

24 Şubat 1988'de imzalanan protokol aynı zamanda havalimanı protokolü olarak ta anılmaktadır. 1972 Lod Havalimanı saldırısı³, 1973 Atina havalimanı TWA özel yolcu salonu saldırısı ve 1982 Münih havalimanı El-Al kontuarı saldırıları havacılık otoritelerinin dikkatini terminal güvenliği ve tesis güvenliği konularına çekmiştir. Bu ortam içinde bu saldırılara ilaveten 1985 yılında aynı anda gerçekleştirilen Roma ve Viyana havalimanları saldırıları uluslararası yasal metinlerin sorgulanmasına sebep olmuştur. Tüm bu olayların yaşanması ile uluslararası yasal metinlerin geliştirilmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. ICAO tarafından bir refleks olarak eksikliklerin giderilmesi amacıyla ortaya konulmuş yasal çalışmadır. Roma ve Viyana saldırıları tetikleyici unsur olmuştur (Duchesneau, 2015: 170). Protokolün hazırlanmasında havalimanı tesislerinde ve binalarında işlenen terör eylemlerine yönelik bir mahiyeti vardır. Herhangi bir şahsın havaalanındaki bir şahsa karşı bir şiddet eylemine girişmesi, bir havaalanındaki tesisi veya hizmette bulunmayan bir uçağı tahrip etmesi eylemleri suç kapsamına dahil edilmiştir.

3.5.6. 1991 Montreal Sözleşmesi

Tüm bu önlemlere rağmen havacılık terörizmi özellikle patlayıcı malzemeler kullanılarak düzenlenen sabotajlara sahne olmuştur. Üç ayrı sabotaj eylemi 1991 yılında Montreal Sözleşmesi'nin⁴ ICAO tarafından hazırlanmasına hız kazandıran olaylar olarak etkili olmuşlardır. Bu terör olayları: 1985 tarihli Air India Uçuş 182, 1988 tarihli Pan Am

¹ Filistin Özgürlük Cephesi tarafından 6-8 Eylül 1970 tarihleri arasında 5 farklı hava korsanlığı eylemi düzenlenmiştir. Bu eylemlere verilen genel bir isimlendirilmedir.

² Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation

³ Havacılık terörizmi tarihinde bir havalimanına karşı düzenlenen ilk saldırıdır. Çok sayıda kişi hayatını kaybetmiştir. 1974 tarihinde ICAO tarafından ilk baskısı yayınlanan Ek 17'de havalimanı güvenliğine ilişkin yeni kuralara yer verilmiştir.

⁴ Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection

Uçuş 103¹ ve 1989 tarihli UTA Uçuş 772'dir. Dört yıllık bir zaman aralığı çerçevesinde bu üç sabotaj eyleminde toplam 770 insan hayatını kaybetmiştir. Bu saldırıların ortak özelliği patlayıcı malzemelerle yapılmış saldırılar olmasıdır. Patlayıcı malzemelerin tespit edilmesi amacıyla Montreal Sözleşmesi hazırlanmıştır. Genel olarak patlayıcı malzemelerin işaretlenmesi, üretiminin kontrol edilmesi, işaretli olmayan malzemelerin imha edilmesi hükümlerini içeren maddelerin yer aldığı yasal bir çalışmadır (Duchesneau, 2015: 170). Sabotaj olayları havacılığa gerek seksenli yıllar ve gerekse doksanlı yıllarda büyük zarar vermesine rağmen sözleşme ancak 1998 yılında yürürlüğe girmiştir. Bu durum yasal çalışmaların gerçek hayata etki edene kadar bir müddet vakit kaybı olduğu bundan dolayı da yapılan yasal çalışmaların etkilerini göstermesi bakımından zamana ihtiyaç duyulduğunu göstermektedir.

3.5.7. 2010 Pekin Sözleşmesi ve Protokolü

Yukarıda da bahsedildiği gibi yasal adımlar, havacılık terörizmine karşı bir tepki olarak atılmıştır. Önce terör eylemi gerçekleşmiş ardından yasal müdahale yapılmıştır. 11 Eylül saldırılarının ortaya çıkardığı üzere mevcut yasal altyapı olmasına rağmen eksiklikler ve aksayan yönler bulunmakta bundan dolayı da havacılık tehlike altında kalmıştır. Bu yaklaşım çerçevesinde 21. yüzyılın yeni nesil tehditlere karşı konulmak amacıyla ön alıcı olma konsepti benimsenmiştir. İşte bu yaklaşım tarzı çerçevesinde Pekin Sözleşmesi ve Protokolü saldırganların yakalanması ve cezalandırılması için mevzuatın güçlendirilmesi ve genişletilmesini amaçlamıştır. Pekin Protokolü aynı zamanda 1970 tarihli La Haye Sözleşmesinin hükümlerini farklı türde hava korsanlığı formlarını da içerecek şekilde güncelleştiren bir kapsamı haizdir. Sözleşmeyi onaylayan devletler hava aracına veya yerdeki hedeflere karşı tehlikeli maddelerle saldırılmasını suç kapsamına almış olacaklardır. Sözleşmenin bir başka katkısı ise biyolojik, kimyasal, nükleer silahların yasadışı taşınmasının suç olarak kabul edilmesini kurala bağlanmasıdır. Sözleşmenin hazırlanmasındaki temel motivasyonlardan biri de yasadışı müdahale girişimlerine karşı yapılacak olan kovuşturma ve suçluların iadesi gibi konulardaki mevcut ihtilafların çözülmesi ve işlemlerin kolaylaştırılmasıdır².

¹ Aynı zamanda Lockerbie faciası olarak ta bilinmektedir. Bu terör saldırısı, havacılık terörü tarihinin en ölümcül ikinci sabotaj olayıdır. Saldırı sonrasında, ICAO'nun A26-7 kararı gereğince Ek 17'nin 7. Baskısında değişiklikler yapılmıştır. Aynı zamanda bu saldırı, 1991 tarihli Montrel Sözleşmesinin hazırlanmasını hızlandırmıştır

² İnternet: <http://www2.tbmm.gov.tr/d24/1/1-1032.pdf> adresinden 28 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

3.5.8. 2014 Montreal Protokolü

Hava araçlarında işlenen suçlar ve bazı eylemlere ilişkin hazırlanan 1963 tarihli Tokyo Sözleşmesini tadil eden protokol olarak 4 Nisan 2014 tarihinde Montreal’de tanzim ve imza edilmiştir. Montreal Protokolü, diğer çalışmalarda da olduğu gibi uluslararası topluluğun yaptığı ortak çaba ve iş birliğinin bir sonucudur. Tokyo Sözleşmesinin kapsamını genişleterek hava aracı kayıt devletlerinin haricindeki devletlere, kuraldışı yolcular hakkında yargılama yetkisi kurma imkânı sağlamıştır. Uçak seyahatlerinin düzen ve disiplin içerisinde yapılarak huzur ve sükûnun sağlanması hedeflenmiştir. Örneğin Protokol, kaptan pilota, hava aracında kuraldışı davranışlar sergileyen bir yolcunun makul sebepler dâhilinde bağlanması yetkisini tanımıştır.

Protokolde IFSO kullanımı için de düzenlemeler getirilmiştir. Bu düzenlemeler ile hava polisleri makul sebepler eşliğinde hava aracının, kişilerin veya hava aracındaki malların emniyetini yasadışı müdahale eyleminden ve ciddi suçların ortaya çıkmasından korumak için acil bir biçimde gerekli olan makul önleyici tedbirleri almasına imkân tanımıştır.

3.5.9. Uluslararası yasal çalışmaların değerlendirilmesi

Havacılık terörüne karşı konulabilmesi ve etkili teknik yasal hazırlıklar yapılarak gelecekte de benzer terör hadiselerinin yaşanmaması için uluslararası toplum tarafından anti-terör yasal zeminleri hazırlanmıştır. Bunların hazırlanmasında yaşanan terör olaylarının etkisi olduğu iddia edilebilmektedir. Ancak tüm bu çabaların yanı sıra bu uluslararası yasal altyapının terörizmi tamamen önlediğini söylemek zordur (Zajas, 2009: 6).

Terörizme karşı verilen mücadelede sonuç alınabilmesi için etkin bir uluslararası iş birliğine ihtiyaç vardır. Bu iş birliğinin sağlanması için gerekli ön koşul terör örgütlerinin tüm devletler tarafından aynı şekilde tehlikeli olarak kabul edilmeleri gerekmektedir. Terörün tanımı sorunu uluslararası uzlaşma ile belirlenmesi neticesinde teröristlerin adalet önüne çıkarılması için üye ülkelerin benzer şekilde soruna yaklaşım sergilemeleri beklenmektedir. Birleşmiş Milletler çatısı altında yapılan çalışmalar, Güvenlik Konseyi’nin yayınladığı kararlar bu konuda umut verici gelişmelerdir. 1373 sayılı BMGK kararında tüm ülkelere söz konusu sözleşmelere bir an önce taraf olma ve hükümlerini uygulama yükümlülüğü getirilmiştir¹. Ülkelerin benzer kanunlar ile terörizmin üzerine gitmeleri gerekmektedir. Bu açıdan terör konusunda kanunların yeknesaklığı önemlidir. Uluslararası

¹ İnternet: http://www.mfa.gov.tr/terorizmle-mucadele-konusundaki-uluslararasi-anlasmalar_.tr.mfa adresinden 28 Aralık 2015 tarihinde alınmıştır.

sözleşmelerin aynı şeyleri söylemesi ve ülkelerin bunu uygulaması önemlidir (Delibasis ve Klein, 2015: 4).

Her ne kadar teröre karşı küresel çaba gösterilse de konu hakkında eleştiriler mevcuttur. Konu hakkında getirilen bir eleştiri ise Havacılık güvenliği alanında düzenlemeler yapan yasal metinlerin sürekli değişmesi ve yeni maddeler ilave edilmesinin kötü yan etkileri olabileceği gündeme getirilmiştir. Bu durum teröristleri yenilikçi olmak ve yeni fikirler üretmek üzere teşvik edebilecektir. Ayrıca bu durum yolcuların güvenini kaybetmesine sebep olabilecektir (Duchesneau, 2015: 16).

3.6. Gelişmiş Ülkelerin Yasal Yaklaşımları

Uluslararası sözleşmelerde terörizme karşı ortak bir tavır sergilenmesi amacıyla gerek yasal altyapı gerekse teknik iyileştirme çalışmaları öngörülmüştür. Her ülke kendi ulusal yapılanmasını göz önünde bulundurarak yerel terörle mücadele mevzuat çalışmalarını gerçekleştirmiştir. Fransa Terörle Mücadele Kanunu'nda terörizm ‘...Baskı ve tehdit yolu ile mevcut kamu düzeninin ciddi olarak bozulması maksadıyla bireysel veya toplu olarak bulunan herhangi bir faaliyet’ şeklinde yer almaktadır (Çitlioğlu, 2006: 194’ten aktaran Gürbüz, 2008: 33). Alman Ceza Kanununda terörün tanımı ‘Amaç ve faaliyeti, cinayet, adam öldürme veya soykırım ve diğer suç fiillerine yönelen bir oluşum’ olarak tanımlanmıştır (Taştan, 2009’dan aktaran Kutlu, 2010: 14).

1989 tarihli İngiliz Terörle Mücadele Kanunu'nda ise terörizm; “Yasal açıdan terörizm; herhangi bir şiddet eylemi içeren, kamuda veya kamunun bir bölümünde korku ve panik oluşturmak amacıyla politik gayeler uğruna yapılan şiddet kullanım faaliyetleri” şeklinde tanımlanmaktadır. 19 Şubat 2001 tarihinde terörle mücadele yasası yenilenmiştir. Yeni düzenlemede tanım genişletilerek “Siyasi, dini ya da ideolojik sonuçlara ulaşmak için hükümeti, toplumu ya da toplumun herhangi bir bölümünü belli bir yöne zorlamak maksadıyla, kişilere ve mala karşı yapılan ciddi şiddet kullanımı, bir kişinin hayatını tehlikeye sokmak ya da şiddet kullanımı tehdidinde bulunulması, kamunun veya kamunun bir bölümünün sağlığını ya da güvenliğini tehlikeye sokulması” olarak ifade edilmiştir (Gençtürk, 2012: 8).

1996 tarihli Terörle Mücadele Kanunu ile ABD uluslararası terörizmi “Siyasi ve sosyal amaçlar doğrultusunda görünüşe göre bir sivil halkı korkuya sevk etmek veya zorlamak, devlet politikasını etkilemek veya devletin işleyişini etkilemek amacıyla Birleşik Devletlere, Birleşik Devletler veya başka ulusların yurttaşlarına karşı Birleşik Devletler sınırları dışında hukuka aykırı olarak şiddet kullanılması” olarak tanımlanmıştır.

Ülkemizde ise 3713 sayılı Terörle Mücadele Kanunu'nda terörün tanımına;

... cebir ve şiddet kullanarak; baskı, korkutma, yıldırma, sindirme veya tehdit yöntemlerinden biriyle, Anayasada belirtilen Cumhuriyetin niteliklerini, siyasî, hukukî, sosyal, laik, ekonomik düzeni değiştirmek, Devletin ülkesi ve milletiyle bölünmez bütünlüğünü bozmak, Türk Devletinin ve Cumhuriyetin varlığını tehlikeye düşürmek, Devlet otoritesini zaafa uğratmak veya yıkmak veya ele geçirmek, temel hak ve hürriyetleri yok etmek, Devletin iç ve dış güvenliğini, kamu düzenini veya genel sağlığı bozmak amacıyla bir örgüte mensup kişi veya kişiler tarafından girişilecek her türlü suç teşkil eden eylemler...

olarak yer verilmiştir. Tanımdan da anlaşılacağı üzere politik hedeflere ulaşılması için şiddet eylemleri kullanılmasına yer verilmiştir (TMK, Madde 1).

Havacılık terörü ile ülkeler iki farklı aşamada savaş vermektedirler. Bunlardan birincisi, yasal altyapıda yapılan düzenlemeler; ikincisi ise teknik alanda yapılan değişikliklerdir. Bu aynı zamanda ICAO'nun problemlere yaklaşım tarzıdır. Yasal altyapının hazırlanmasının nedeni uluslararası sivil havacılığı tehdit eden yasadışı eylemlere karşı ülkelerin ahenkli şekilde hareket edebilmelerinin sağlanmasıdır (Duchesneau, 2015: 185). Havacılık güvenliği konusunda ülkelerin ortak tavır koyabilmeleri için konu hakkında ortak hareket edebilmeleri önemlidir. ICAO Ek 17'nin akit devletlerce aynı şekilde yorumlanıp tatbik edilmesi önem kazanmıştır. Bu amacın gerçekleştirilmesi için USAP programı başlatılmıştır.

Her ne kadar ülkelerin terörizmin önlenmesine dair ortak bir çabası olsa da terörizme karşı yaklaşım farklılığı vardır. Örneğin Avrupalı yetkililer terörizmle mücadele¹ yaklaşımını tercih ederken Amerikalı yetkililer teröre karşı savaş² ifadesini tercih etmektedirler. Buradan da anlaşılacağı üzere Avrupalı yetkililer terörizmi bir netice değil bir araç olarak ele almaktadırlar. Bundan dolayı Avrupalı yaklaşım tarzında bir insanın neden terörist olduğuna ve neden toplumun bazı kesimlerinin terörü desteklediğine odaklanılarak uzun dönemli bir yaklaşımla terörizmle mücadele edilebileceği üzerinde fikir birliğine varmışlardır (Keohane, 2005: 9'dan aktaranlar Tangör; Sayın, 2012: 88).

2002'ye gelinene kadar Avrupa Birliği çapında bir havacılık güvenliği politikası bulunmamaktaydı. Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi 2320/2002 sayılı Regülasyonda karar kıldıktan sonra havacılık güvenliği alanında ortak kurallar konulmaya başlanmıştır. Bu mevzuat ile havacılık güvenliği standartlarının tüm Avrupa havalimanlarında aynı seviyede olması gerekliliği getirilmiştir. Bu mevzuat temel olarak

¹ Fight against terrorism

² War on terror

Ek 17’de sunulan standartlara, ECAC tavsiyelerine ve Avrupa Komisyonunun önerilerine dayanmaktadır. 2320/2002 sayılı mevzuat ile havalimanlarında taranmış yolcular ve taranmış bagajlar ile teması olabilecek tüm personelin %100 olarak güvenlik kontrolünden geçmesi gerektiği; hava aracı güvenlik aramaları ve hava aracı koruma işlemlerinin yapılması gerektiği; uçak altı bagajın, kargo, ekspres gönderilerin taranması gerektiği; ikram malzemeleri ve temizlik görevlilerine güvenlik incelemesi yapılması gerektiği; genel havacılık faaliyetlerinin düzenlendiği; personel işe alım ve eğitimi; güvenlik cihazları alanlarında hükümler getirilmiştir (Price ve Forrest, 2013: 118).

Bu düzenlemeler 2008 yılına gelindiğinde ise önemli derecede gözden geçirilmiştir. Bu yenileme çalışmaları neticesinde 300/2008 sayılı Regülasyon 2002 yılında yapılan düzenlemenin yerini almıştır. ICAO tarafından hazırlanan Ek 17 ile tutarlı olacak şekilde her Avrupa Birliği üyesi ülkenin bir milli sivil havacılık güvenlik programı ve bundan sorunlu tekil bir ajans sahibi olması gerektiği hususuna yer verilmiştir. Üye ülkeler gerekmesi halinde risk yönetimi temelinde daha sıkı kurallar koyabilmektedirler ancak 300/2008 sayılı Regülasyonun amacı Avrupa içerisinde ICAO Ek 17’nin ortak yorumlanmasını sağlamasıdır (Poole, 2008: 8).

Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) bölgesel ölçekte yapılan bir ICAO bağlantılı örgüttür. 1955 yılında kurulmuştur. ECAC’ın amacı sivil havacılık politikaları ve pratiklerini üye ülkeler arasında standartlaştırarak emniyetli, etkili ve sürdürülebilir bir Avrupa hava taşıma sisteminin sürekli gelişimini desteklemektir. ECAC, üyeleri ve diğer dünya arasındaki politika işlerinin halli için bir anlayış geliştirmeyi benimsemektedir. ICAO ile yakın dirsek temasında çalışmalarını sürdürmektedir. Kararlar, tavsiyeler ve politika beyanları ile üye ülkeleri arasında ICAO ya nazaran daha belirleyici bir konumdadır (Price ve Forrest, 2013: 123). Ülkemizde havacılık güvenliği uygulamalarının yer aldığı Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı ve benzer sivil havacılık mevzuatının hazırlanmasında üye ülkelere rehberlik etmekte ve destek sunmaktadır. Bunun yanı sıra güvenlik cihaz ve teknolojileri konusunda standartları belirlemekte standartlara uyan cihazların ve üreticilerinin listesini sürekli güncel tutmaktadır.

ABD’de ise yukarıda anlatıldığı üzere havacılık güvenliği faaliyetleri TSA tarafından uygulanmaktadır. Yıllar içerisinde ABD’de havacılık güvenliği kapasitesinin artırılması için yapılan işlerin kilometre taşları denilebilecek mahiyette olan işlemleri şu şekilde saymak mümkündür:

- Eylül 2001’de sivri uçlu olan ya da kesici tarafı bulunan bütün nesnelerin kabin bagajında taşınması yasaklanmıştır

- Kasım 2001’de TSA, tüm ulaştırma vasıta ve sistemlerine murakabe etmesi için kurulmuştur
- Aralık 2001’de ayakkabı içerisine yerleştirilmiş bir patlayıcı malzeme ile gerçekleştirilen terör saldırısı girişimi başarısızlıkla sonuçlanmış ve TSA bu olay üzerine ayakkabıların taranması kuralını koymuştur
- Nisan 2002’de TSA tarafından yapılan açıklamaya göre yılsonuna kadar tüm bagajların patlayıcı malzeme varlığına karşı taranması amacıyla tüm havalimanlarında EDS sistemlerinin kurulumunun tamamlanacağı ifade edilmiştir
- Kasım 2002’de ABD İç Güvenlik Bakanlığı kurulmuştur
- Aralık 2004’te yolcuların güvenlik tarama işlemleri esnasında ceket çıkarma zorunluluğu getirilmiştir
- Mart 2005’te çakmaklar yasaklı maddeler listesine eklenmiştir
- Ağustos 2006’da sıvı, jel ve aerosollerin kabinde taşınması yasaklanmıştır
- Eylül 2006’da kabine alınabilecek sıvıların ancak 1 litrelik şeffaf poşete sığacak kadarının kabine kabul edilebileceği kuralı getirilmiştir
- Ekim 2007’de terör örgütlerin uzaktan kumanda ile ateşlenen patlayıcılar üzerinde çalıştıkları istihbaratı üzerine TSA tarafından bu konuda herhangi bir yasaklamaya gidilmeden kabine kabul edilen uzaktan kumanda araç-gereçlerinin detaylı incelenmesi yoluna gidilmiştir
- Ağustos 2010’da TSA tarafından hava kargoların %100’ünün taranması uygulaması başlatılmıştır
- Kasım 2010’da TSA tarafından yolcuların elle aranması hususunda uygulama sıkılaştırılmıştır
- Aralık 2010’da TSA tarafından tüm havalimanlarına 500 adet ileri düzeyde görüntüleme teknolojisine sahip vücut tarayıcıları yerleştirilmiş ve kullanıma alınmıştır¹.

Yukarıda anlatılan bilgiler ışığında, sivil havacılık güvenliğinin sağlanması için uluslararası yasal metinlerin akit devletlerce uygulanması gerekmektedir. Bu yasal metinlerde, yapılması gereken asgari güvenlik tedbirlerine yer verilmiştir. Örnek vermek gerekirse; 11 Eylül Saldırılarından sonra alınan güvenlik tedbirlerinden biri de uçak kokpit kapılarının güçlendirilmesidir. Bu yöntem de ABD tarafından 11 Eylül saldırıları sonrasında uçak seyahatlerinin daha güvenli hale getirilmesi için alınan güvenlik uygulamalarından biridir. Kilitlenebilir kokpit kapılarının zorunlu tutulmasının ardından uzun zamandır hava korsanlığı şeklinde cereyan eden terör saldırıları yaşanmamıştır. Sadece başarısız denemeler ile neticelenen olaylar yaşanmıştır. Çoğu hava korsanlığı olayı da siyasi ve ekonomik nedenlerden dolayı iltica etme, dikkat çekme girişimi olmakta olup bu tür olayları terörizm kapsamı içine almak zordur. Bu tür olayların suç kapsamında değerlendirilmektedir. Bu tür olaylar genellikle can ve mal kaybı olmadan eylemcinin ikna edilmesi ve teslim olması ile sonuçlanan olaylar olarak karşımıza çıkmaktadır. Benzer bir

¹ İnternet: <https://global.britannica.com/topic/Reassessing-Airport-and-Airline-Security-1947186> adresinden 16 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

olay Şubat 2014'te kaçırılan Pegasus Havayolları uçağında yaşanmıştır. Bu olaydan da görüleceği üzere kilitlenebilir kokpit kapıları olmaması halinde saldırı gerçek amacına ulaşabilecek ve çok sayıda insan hayatını kaybedebilecekti (ICAO, 2016: C-10).

Diğer taraftan Akit devletler risk değerlendirmesi temelinde daha sıkı güvenlik tedbirleri uygulama konusunda serbest bırakılmışlardır. Akit devletler ülkelerinin mevcut risk ve tehdit durumunu dikkate alarak daha sıkı güvenlik tedbirleri uygulama konusunda özgür bırakılmışlardır. Yukarıda da bahsedildiği üzere uluslararası yasal metinler asgari seviyede yapılması gereken standartlar ve tavsiye edilen uygulamaları içermektedir. Örneğin terminal giriş kontrol noktalarında güvenlik kontrolü yapılması bir zorunluluk olmamasına rağmen ülkemizin mevcut risk ve tehdit durumu dikkate alınarak terminal giriş kontrol noktalarında güvenlik uygulamaları yapılmaktadır.

IV. 21 İNCİ YÜZYILDA TERÖRİZM, HAVACILIK ve DÖNÜŞÜMLER

İçinde bulunduğumuz yüzyılın kendine has güvenlik yaklaşımları ve tehdit algılamaları vardır. Terörizm konusunda yeni konsept terörizmin her an her yerde karşımıza çıkabileceğidir. Yine aynı şekilde içinde bulunduğumuz yüzyılda terör örgütlerinin çok uluslu yapıları dikkat çekmektedir. Bunun bir yansıması olarak hiçbir ülkenin terörizmden bağışık olmadığı fikri yaygınlaşmıştır. Günümüzde, dünya çapında çatışmalar, karmaşalar ve siyasi belirsizlikler devam etmektedir. Terörizm bu devam eden çatışmaların bir aracı olarak sıklıkla kullanılmıştır. Soğuk savaş periyodu boyunca ülkeler arasında nükleer silahların yarattığı caydırıcılıktan dolayı devletler arasında açık savaşlar yapılmamış iki taraflı saldırmazlık stratejisi takip edilmiştir. Ülkeler kendi milli menfaatleri için terör örgütlerini kimi zaman üstü örtük şekilde kimi zaman da aleni olarak desteklemişlerdir. Bu yeni fenomen geleneksel harp usulüne bir alternatif olarak görülmüştür (Ganor, 2009: 15). Bu bölümde terörizmin geleceği ve 21. Yüzyılda güvenlik alanında takip edilen yaklaşım tarzları anlatılacaktır.

4.1. Terörizmin Geleceği

Gelecek öngörülerine bakıldığında zaman dünyada gelecek yıllarda, daha fazla güvenlik ve herkes için güvenlik yaklaşımı olacağı görülmektedir. Dünya nüfusu 2030 yılına gelindiğinde 8,5, 2050 yılına gelindiğinde ise 9,7 milyar kişiye ulaşması beklenmektedir. Gelir dağılımı adaletsizliğinin artışı ile daha fazla ayrışma yaşanacağı ve bunun neticesinde terör örgütlerinin daha kolay zemin kazanacakları düşünülmektedir¹. Gelecekte dünyada nüfus artışıyla beraber insanlar kalabalık şehirlerde yaşamaya başlayacaklardır. İnternetin ve iletişim araçlarının yaygınlaşması ile birlikte artık tüketim malzemeleri tüm insanoğlu tarafından talep edilir hale gelecektir. Bu karşılanamaz talep beraberinde hoşnutsuz insanların varlığını da arttıracaktır ve neticede terörün gelişimine açık bir yaşam ortamı hazır hale gelecektir.

Gelecekte dünyada bir süper terörizm çağı yaşanabileceği öngörülleri bulunmaktadır. Eylemlerin biçimlerinde görülen farklılıkların yanı sıra 1990'lı yıllarla birlikte, eylemlerin

¹ İnternet: <http://www.un.org/en/development/desa/news/population/2015-report.html> adresinden 25 Ekim 2015 tarihinde alınmıştır.

sayısı ve tahribat gücünde de belirgin değişimler göze çarpmaktadır. Geçmiş yıllarda terör örgütlerinin politik hedeflerine ulaşmak için tahrip gücü düşük silahlar kullanmakta iken günümüzdeki terör örgütleri kitle imha silahlarının kullanarak bir süper terörizm çağını başlatabilecekleri ihtimali mevcuttur. Bu ivme 21. yüzyılın değişen kapasiteleri ile birleşince yeni bir terörizm dalgası oluşturabilme ihtimalini barındırmaktadır (Yalçiner, 2006: 100).

Terör tehdidi eskiden askeri ve uluslararası sahada yer almaktaydı. Günümüzde ise bu tehditler sivil ve yerel sahaya inmiştir. Geçmişte tehditler görünür ve hesap edilebilir iken şimdi ise tehditler daha görünmez ve tahmin edilemez olmuşlardır. Artık teröristler sadece dünyanın Güney Asya ya da Ortadoğu gibi belirli bölgelerinden değil Avrupa ve Kuzey Amerika'dan da çıkmaktadır. Özellikle son zamanlarda DAEŞ terör örgütü tarafından örgüt propagandası amacıyla batı kökenli militanlar kullanılmaktadır. Terör örgütlerinin bu bilinmez ve gizemli yapısı onlarla müzakere etme ve birtakım saldırıları önleme şansını da zora sokmaktadır. Sonuç olarak doğal afetlerden farklı olarak terörizm dönüşüm ve gelişim gösterme kabiliyeti olan bir yapıya sahiptir. Yeni durumlara adapte olarak üzerlerine gelebilecek potansiyel saldırıları savuşturma kabiliyetleri vardır. Bunun karşılığı olarak ta güvenlik anlayışımız bir silahlanma yarışı gibi bir güvenlik cihazları edinme yarışı içinde kalmaktadır (Schmalensee, 2006: 7).

Terör örgütleri değişen küresel dinamiklere göre organizasyon yapılarını ve eylem tarzlarını yenilemektedirler. Bu anlamda terör örgütleri daima yöntemlerini yenilemektedirler. Bunun karşılığı olarak terör ile mücadele eden devletler ve kamu otoriteleri bu yöntemlere karşı koymak için güvenlik kapasitelerini arttırmayı ve devamlı bir gelişme içinde olmayı hedeflemişlerdir. Bu bitimsiz düelloda kazananın her zaman kamu tarafı olması için teröristlerden bir adım önde olunması gerekmektedir (Hoffman, Smith (Ed) ve Thomas (Ed), 2001: ix). Buna göre terör örgütlerinin eş zamanlı intihar saldırılarını yaygınlaştırmışlardır. Son zamanlarda yaşanan terör olaylarında görüldüğü üzere art arda 2 veya 3 bombanın patlatıldığı ve buna benzer şekilde bombalı araç eyleminin hemen dakikalar sonrasında veya aynı anda olmak üzere silahlı ateş eyleminin peş peşe yapıldığı görülmektedir.

Hoffman'a (2001) göre terörizmin bugünkü yapısındaki bazı değişiklikleri tartışmadan 21. yüzyıl terörizmini konuşmak imkânsızdır. Yine aynı şekilde geçmişteki terörist stereotipleri ile günümüzdeki terörist stereotiplerinin ayırımına varmak için bir kıyaslama yapılmalıdır. Burada beş önemli noktayı ele alarak konuyu anlamak mümkündür,

- Günümüzde teröristler belirli bir örgütlü kuruluşun görünür ve ayırt edilebilir bir komuta kontrol parçası değildirler. Bilakis, daha şekilsiz ve daha az belirgin organizasyonlardır.
- Bu organize yapılar hiyerarşik veya piramit şeklinde bir yapılanma içinde değildirler. Daha yatay yapılanma içindedirler. Şebeke ya da organizasyon boyunca uzayan hatlarda daha rekabetçi bir yapı içindedirler.
- Günümüzde terör örgütlerinin neyi hedefledikleri az-çok bilinmektedir. Terör örgütlerinin amaçlarını çok çirkin, sakıncalı ve kabul edilemezdir.
- Günümüzde gördüğümüz ise gurupların değiştiğidir. Emir komuta sistemi artık sona ermişken guruplar bağımsız hareket edebileceklerini hissetmişler ve daha hırslı eylemlere yatkınlık göstermişlerdir.
- Son olarak, günümüzde guruplar bazı nedenlerden ötürü eskiye nazaran daha seyrek olarak itibar arayışındadırlar (Hoffman, Smith (Ed) ve Thomas (Ed), 2001: vi).

Terör örgütlerinin amaçlarının gerek istihbarat faaliyetleri ile gerekse geçmişte yaşanan hadiselerden ders çıkartılarak kestirilmesi önemlidir. Sonuç olarak kamu ve terör ekseninde hep bir aksiyon-reaksiyon olduğu görülmektedir (Ganor, 2009: 13). Kamu güçleri ile terör organizasyonları arasında yaşanan güç dengesi ya da dengesizliği yaşanan terör olaylarıyla kendini göstermektedir.

4.1.1. Küreselleşme ve terör

Havacılık terörizmi küresel terörle savaşın¹ bir parçası olduğu iddia edilmektedir. Terörizm bir yerel, ulusal tehdit değil küresel tehdittir. Terörizm günümüzde yerelden kaynaklanıp küresel etkileri olan hitap ettiği kitlenin tüm insanlık olduğu bir duruma gelmiştir. Günümüzde küreselleşme çağı birinci evreyi tamamlamış ve internet ve cep telefonları gibi yeni teknolojilerin tabana yayılmasından aldığı ivme ile ikinci evreye girmiştir. Gitgide sınırların anlamını yitirdiği ülkeler arasında göç ve mülteci sorunlarının yaşandığı dünyamızda terör faaliyetleri de küresel bir mahiyet arz etmektedir (Mazari, 2008: 92).

Örneğin, günümüzde terör örgütleri kendi propagandalarını çok rahat bir şekilde internet üzerinden yapabilmektedirler. Yeni teröristleri devşirmek için özellikle sosyal medya hesaplarında örgüt propagandası yapmaktadırlar. Küreselleşen dünyanın sağladığı bilgi edinme kolaylığı bir yan etki olarak terör örgütlerine verimli bir zemin kazandırmıştır. Özellikle 11 Eylül saldırılarından sonra terörizm ve küreselleşme kavramları beraber kullanılmaya başlanmıştır (Çitlioğlu, 2007: 81'den aktaran Acar, 2012: 72).

¹ Global War On Terror

Terörizm ile küresel mücadelede Birleşmiş Milletler'in yavaş kaldığı ve bir değişiklik yapma konusunda çok kararsız kaldığı iddia edilebilir. Bu uluslararası organizasyona daha fazla güç vermenin küresel terör tehdidi konusunda bir iyileşme sağlayacağı ise şüphelidir (Watson Institute, 2014: 4). Küresel terörizm küresel tehditleri oluşturan unsurlardan biridir. Her ülkenin kendine özgü tehdit algılamaları ve buna bağlı olarak mukavemet etme kapasitesi vardır buradan yola çıkılarak bir ülkenin tehdit tanımlaması belirginleştirilebilir. Bu tehditleri temel olarak şu şekilde saymak mümkündür (İnce ve Kanaslan, 2008: 41):

- Terörizm
- Kitle imha silahlarının yayılması
- Stratejik altyapılara tehditler
- Bölgesel anlaşmazlıklar
- Organize suçlar
- Doğal felaketler ve salgın hastalıklar

Yukarıda da bahsedildiği üzere terör saldırıların küresel bir mahiyeti vardır. Benzer şekilde havacılık ta küresel bir alana hitap etmektedir. Bu bakımdan havacılık faaliyetlerini hedef alan bir terör saldırısının küresel sonuçları olacağı sonucuna varılmaktadır. Toplumsal endişeyi ve ekonomik kırılmayı sağlayan bir terör saldırısı sonuçları itibariyle sınırları aşan bir mahiyet arz edecektir.

Havacılık endüstrisinin küresel boyutta birbirine bağımlılığını ele aldığımızda bir teröristin uçağa güvenlik kontrollerinin daha hafif uygulandığı bir ülkede binmiş olması ve eylemini gerçekleştirmiş olması olası bir tehdit olarak karşımızda durmaktadır. Bu gibi kötü senaryoların yaşanmaması için havacılık güvenliği alanında ülkelerin benzer standartları yakalamaları önem arz etmektedir. ICAO bu düşünceden yola çıkarak “No country left behind” yaklaşım tarzını geliştirmiştir.

Havacılıkta doğası gereği, uçaklar birkaç saat içerisinde birkaç ülke üzerinden geçebilmektedirler. Bundan dolayı havacılık terörizmi birkaç ülkeyi aynı anda ilgilendiren bir konu olmaktadır (Duchesneau, 2015: 58). Örnek vermek gerekirse havacılık terörü eylemlerinde görüldüğü üzere olay bir noktada başlamış ancak sonuçları itibariyle birkaç farklı devletin müdahalesini gerektirecek bir durum arz etmiştir. Genellikle tehditler sisteme erişilebilecek en uygun müsait yolu takip etmektedirler. Bundan dolayı tüm ülkelerin ve havacılık organizasyonlarının kendi vatandaşları zarar görmüyor olsa dahi tehditlere dikkat edilmesi gerektiği belirtilmiştir (Çetinkaya, 2012: 58).

4.1.2. 11 Eylül saldırılarının gösterdikleri

11 Eylül 2001'de profesyonelce planlanıp koordine edilmiş terörist eylemler dünyaya yeni bir havacılık güvenliği tehdidi sunmuştur. Bu tehdit bir uçağın ele geçirilmesi ve insan tarafından manevra edilen bir füzeye dönüştürülmesi durumudur. Bundan önce alışlagelen tehditlerden olan hava korsanlığı ve uçağa bomba yerleştirme gibi türetebileceğimiz klasik usulde tehditler havalimanlarında yolcu ve bagajların değişik seviyelerde taranması ile aşılabilen tehditlerdir. Ancak bu yeni nesil tehdit havacılık terörizminin ortaya koyduğu farklı türden bir tehdittir (Poole, 2008: 2).

11 Eylül saldırıları ile tarihin akışı değişmiştir. 11 Eylül havacılık güvenliği sınırlarını aşan hatta terör konseptinin sınırlarını aşan tarihsel öneme sahip bir olaydır. 11 Eylül saldırılarını gerçekleştiren teröristler hava korsanlığının da ötesine geçerek uçakları bir silah olarak kullanmışlardır (Sayın, 2011: 11). Bu havacılık güvenliği özelinde yaşanan bir olaydır ancak sonuçları itibarıyla dünya tarihine etki eden bir durum ortaya çıkmıştır. 11 Eylül saldırıları havacılık güvenliğinin çok önem atfedilmesi gereken bir konu olduğunu göstermiştir. Herhangi bir kitle imha silahı kullanılmadan kitlesel imhanın gerçekleştirilebileceğini gösteren bu saldırılar, dünya tarihinde önemli bir yere sahiptir. ABD havacılık güvenliği tarihinin en büyük ironisi 11 Eylül olaylarından sonra ortaya konulan bulguların ve tavsiyelerin bu saldırılar yaşanmadan önce de dile getirilmiş olmasıdır (Kandiah, 2004: 66).

11 Eylül saldırıları Ulaştırma güvenliği tedbirleri daha önceleri de tespit edildiği gibi geçirgen olduğunu göstermiştir. Örneğin Dünya Ticaret Merkezi kulelerine daha önce 1993 yılında da saldırı yapılmasına rağmen bir önlem alınmamış ve hazırlıksız yakalanılmıştır. Sayın (2011) tarafından da belirtildiği üzere 11 Eylül saldırıları ile uluslararası kural koyucular mevcut uygulamaların ve yasal metinlerin havacılık terörizmini önlemede yetersiz kaldığı konusunda hemfikridirler (Sayın, 2011: 11).

11 Eylül Saldırıları hem hazırlık aşamaları hem icra aşaması hem de sonuçları itibarıyla oldukça düşündürücüdür. Kaçırılan uçaklar bir hedefe yönlendirilmiş ve netice alınmıştır. Kaçırılan uçaklardan sadece bir tanesi boş araziye düşmüştür. Kaçırılan uçaklar ile esas eylem gerçekleştirilmiştir. Sonuç olarak uçaklar bir silah olarak kullanılmıştır. Bu olay, dünya terörizm tarihinde ilk defa karşılaşılan yeni bir konsepttir. Kaçırılan 4 uçaktan 3 tanesinin hedeflenen şekilde kullanılması teröristlerin son derece soğukkanlı ve profesyonel olduklarına işaret etmektedir.

11 Eylül saldırılarından sonra ABD hükümeti tarafından yapısal değişikliklere gidilmiştir. Buna göre 11 Eylül saldırılarından itibaren havacılık güvenliği uygulamaları

ulaşım güvenliği politikalarının üzerine eğildiği bir konu haline gelmiştir. Bu saldırıların akabinde, ABD 107. Kongresi ivedi surette Ulaştırma Güvenliği Yasasını geirmiş¹ TSA kurulmuş ve havayolu ile seyahat edecek yolcuların ve bagajların devlet eliyle incelenmesi/taranması hususu şart koşulmuştur (Schmalensee, 2006: 13). TSA'nın kuruluşundan önce yolcuların ve bagajların taranmasından havayolu şirketleri sorumlu tutulmaktaydı. Havalimanı yerel otoriteleri ise havalimanı çalışanları, tamirciler ve dışarıdan gelen işçiler gibi yolcu harici kişilerin taramasından sorumluydu. 2001 yılında yapılan yasal düzenlemeler ile bu görevlerin hepsi TSA'ya yüklenmiştir (Salter, 2008: 15).

11 Eylül saldırılarından sonra FBI yeniden organize edilmiştir. Yeni bir komuta merkezi kurulmuştur. ABD Sivil Savunma Teşkilatı yeniden organize edilmiştir. Sadece felaketin önlenmesi değil, felaket sonrası yapılması gerekenler de yeniden gözden geirilmiiştir.

11 Eylül saldırıları hiç şüphesiz milli güvenlik alanında yıkıcı etkiye sahip olduğu gibi ekonomik etkileri de olmuştur. Özellikle sigortacılık sektörünün 2006 rakamlarıyla 35,5 milyar dolar zarara uğradığı tahmin edilmektedir (Valverde ve Hartwing, 2006: 2'den aktaran Schmalensee, 2006: 39). Sonuç olarak, 11 Eylül saldırılarında teröristler tarafından idare edilen uçak ile özellikle seçilmiş hedeflere intihar saldırısı düzenlenmiş bunu da tüm dünyada haber bültenlerinde canlı yayın esnasında yapmayı başarmışlardır (Kandiah, 2004: 155).

4.1.3. Kitle iletişim araçlarının terörizmi hızlandırıcı etkisi

Günümüzde yeni nesil medya araçları geleneksel medya araçlarının önüne geçmiştir. Günümüzde iletişim imknlarının gelişmesi ile beraber geleneksel medya araçlarının yerini internet tabanlı sosyal medya almaya başlamıştır. Bundan dolayı geleneksel medya terörü büyüten ve yayan bir kaldıraç olarak baskınlığını yitirmiştir. Terör rgtleri bu yeni mecraayı yoğun şekilde kullanmaktadırlar (Duchesneau, 2015: 57). 11 Eylül saldırılarından sonra başta ABD olmak üzere ülkelerin terörist örgütlere karşı yoğun mücadele başlatması sonucunda birçok terör rgt medya organları gerek istihbarat organları tarafından gerekse de kolluk güçleri tarafından hedef aldığından dolayı geleneksel propaganda imkânları kısıtlanmıştır. Bunun bir doğal neticesi olarak terör örgütleri propaganda faaliyetlerini internet ortamına taşımışlardır. Benzer şekilde internet ortamında sürdürülen terörist faaliyetlerin %90'ı sosyal medya araçlarının kullanımı ile gerçekleşmektedir. Bu forumların en büyük işlevi kullanıcıların kimliklerini gizleme şansı yaratması ve terör

¹ Transportation Security Act (ATSA; P.L. 107-71)

örgütü temsilcilerinin takipçilerine doğrudan bağlantı imkânı sunmasıdır (Weimann, 2014: 1). İnternetteki terör ve aşırıcılık içeren materyallerin ya da yasadışı internet sitelerinin kaldırılabilmesi amacıyla İngiltere tarafından 2010 yılında CTIRU kurulmuştur. Söz konusu birim tarafından internet üzerinden radikalleşmenin engellenmesi amaçlanmakta olup terör örgütleri tarafından üretilen haftalık ortalama bine yakın aşırılıkçı içerik sanal ortamdan kaldırılmaktadır.¹

Modern teknolojinin avantajlarından özellikle de modern iletişim teknolojilerini avantajlarından yararlanarak küçük, izole grupları yönetmek mümkün hale gelmiştir. Bu küçük gruplar ile hassas ulusal hedeflere ve hatta dünyanın en iyi korunan ülkelerindeki sivil hedeflere yönelik çok büyük ve etkili saldırılar gerçekleştirilmesi mümkün olmuştur. Bu dönüşüm, sonuç olarak, daha vahşi ve öngörülemez olan yeni nesil terörizme kapı aralamıştır. Küresel örgütlü terörizm, geniş ölçüde belirsiz, yüksek ölçüde merkezi olmayan ve ağırlıklı olarak dış kaynak sağlayıcılarına dayalı yeni nesil terörizm için ulus devlet çağından kalma eski, merkezi, hiyerarşik yapılanmayı terk etmiştir. 21. yüzyıl terörist grupları çok sayıda bağımsız hücrelerden müteşekkil bir yapılanma içine gitmiştir. Bu hücreler arasında çok zayıf bağlantılar bulunmakla beraber çoğu zaman birbirlerinden haberdar olmamaları terör faaliyetlerinin etkinliği için önemsizdir (Acar, 2012: 96). Sonuç olarak günümüzde teröristler artık bilişim araçlarını, interneti ve ileri düzeyde teknolojileri eylemlerinin bir aracı olarak kullanma eğilimindedirler. Bundan dolayı tehditlerin sadece askeri güçle önlenmesi yetersiz kalacağı dikkate alınarak sanal ortamda da terör örgütleri ile mücadele edilmelidir.

4.1.4. Tek başına hareket eden teröristler

21. yüzyılda küresel terörizm tehditlerinin ortaya çıkardığı yalnız kurtlar² olarak tabir edilen teröristler genellikle tek başına hareket eden ve tek başına terör eylemini hazırlayan kişilerdir. Tek başına hareket eden teröristler teknoloji ve iletişim imkânlarından yoğun şekilde faydalanmakta ve örgütsel propagandaya açık olmaktadır. Artık bilgisayarının başında yeterince terörist propagandaya maruz kalan bir kişi tek başına dahi olsa terör eylemi ortaya koyabilmektedir. Yalnız kurt olarak tanımlanan teröristlerin bir diğer özelliği ise geleneksel terör yöntemlerini kullanmalarıdır. Örneğin sıklıkla sivil ve savunmasız hedeflere saldırmaktadırlar. Bunu yaparken açık bir şekilde bir siyasi ve

¹ İnternet: <https://www.gov.uk/government/publications/online-radicalisation/online-radicalisation> adresinden 4 Aralık 2015 tarihinde alınmıştır.

² Lonely wolves

ideolojik hedef gütmektedirler. Bir saldırının yalnız kurt saldırısı olduğunun anlaşılması için genellikle şu üç kural aranmaktadır;

- Yalnız kurt bir gurubu, hareketi ya da ideolojiyi destekleme amacıyla şiddet eylemini gerçekleştirir
- Emir-komuta zincirinin dışarısında yer almaktadır
- Organize bir teşkilat şeması içinde olmayarak, dışarıdan emir almadan eylemin gerçekleştirilme tarzının¹ belirlenmesi ve icra edilmesi şeklinde sayılabilmektedir.

Bununla beraber yalnız kurt saldırıları genelde iki tür amaca hizmet etmektedir. Bunlardan birincisi kargaşa yaratmak ve toplumda korku salmak ikincisi ise kariyer terörizmi denilen teröristin kendi itibarı için eylem gerçekleştirmesidir. Kariyer teröristliğine en önemli örneklerden biri Ted Zazinsky olayıdır. Bu terörist tarafından 20 yıl boyunca posta yoluyla kurbanlarına bomba göndermiş ve 3 kişinin ölümüne ve 23 kişinin yaralanmasına sebep olmuştur (Buuren, 2012: 1).

Yalnız kurt tipi teröristlere verilen en genel örneklerden biri de Breivik olayıdır. 2011 yılında Norveçli Andreas Breivik tarafından gerçekleştirilen terör saldırısında 76 kişi patlayıcı malzemeler ve ateşli silahlarla öldürülmüştür. Bu saldırıyı Breivik tek başına gerçekleştirmiştir. Bu tür yeni nesil saldırganlar herhangi bir terör örgütü zinciri dışında kaldıkları için istihbarat ve emniyet birimleri tarafından tespit edilip yakalanmaları oldukça zordur (Benjamin ve Simon, 2016:4).

Yalnız kurtlar eylemlerinden sonra genellikle dijital ortamda mevcut bağlantılarını sürdürmektedirler. Ancak çok nadiren gerçek kişilerle bağlantı kurmaktadır. İnternet artık günümüzde teröristlerin iletişim araçları sıralamasında birinci sıraya yükselmiştir. Avrupa Polis Teşkilatı'nın (Europol) Nisan 2012'de yayınladığı rapora göre artık internet aşırılıkçı gruplar tarafından bir numaralı iletişim aracı olarak kullanılmaktadır. Ayrıca bu gruplar tarafından propaganda, yeni eleman kazanma, faaliyetlerin finansal olarak desteklenmesi ve planlama amaçları için de internet yaygın olarak kullanılmaktadır. Yalnız kurtlar gerek eylem öncesinde motivasyon sağlanması için gerekse de eylem sonrasında propaganda yapmak amacıyla yüksek oranda internet kullanımına sahiptirler.

Günümüzde internetten bomba yapımı öğretilmektedir. 'Annenizin mutfağında nasıl bomba imal edersiniz?' adlı makalenin² hem ABD'de hem de İngiltere'de bombalama eylemi gerçekleştiren kişiler tarafından bilgisayarlarına indirildiği tespit edilmiştir.

¹ Modus Operandi

² Bu makale Al-Qaida terör örgütünün 2010 yılı Eylül ayında yayınladığı *Inspire* dergisinde yayınlanmıştır. ABD Fort Hood askeri üssüne boru tipi bomba ile saldırmakla suçlanan Naser Jason Abdo isimli kişinin bu makaleden faydalandığı tespit edilmiştir.

Geçmişte yapılan saldırılar incelendiğinde saldırganların eylemlerini gerçekleştirirken internet kaynaklarından faydalandıkları görülmüştür. Örneğin; uçuş tarifeleri, hava aracı ve havalimanının çizimleri, başarılı olmuş terör saldırılarının yapılış şekli ve havacılık güvenliği uygulamalarını içeren terörist gruplar tarafından kullanışlı olabilecek her türlü bilgiye erişebildikleri görülmüştür (Forest, 2007: 11).

Teröristlerin gerek sanal ortamında gerekse gerçek hayatta terör eylemlerini gerçekleştirmek için yardım aldıkları ve ciddi motivasyon güdülenmesi yüklendikleri görülmektedir Çevrimiçi sosyal platformlar ve internet siteleri potansiyel sempatizanların çekilmesinde güçlü bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu tür sanal topluluklar tüm dünyada yaygınlık kazanmaktadır. Bu açıdan bakıldığında yalnız kurt tipi teröristlerin hem radikalleşmek hem de eylem tarzlarını öğrenmek maksadıyla interneti yoğun olarak kullandıkları görülmektedir (Weimann, 2012: 77).

Çevrimiçi sosyal medya siteleri ve sosyal medya uygulamaları artık akıllı telefonların hayatımızda büyük bir yer kaplamasıyla hayatımıza tam anlamıyla girmiş bulunmaktadır. Bu yeni teknolojiler ve uygulamalar milyonlarca insanı etkisi altına almaktadır. Ancak bu yeni teknolojilerin en fazla gençleri etkilediğinden bahsetmek mümkündür. Karar verme olgunluğuna erişememiş genç insanlar bu medya vasıtaları ile aslında terör örgütlerinin hedef tahtasında durmaktadırlar. Bunun yanı sıra internet forumları hedef kitleye doğrudan hitap edilebilecek etkili vasıtalar sunmaktadır. Bazı forumlar ise yeni kullanıcıları kısmen ya da tamamen sınırlandırmaktadır. Bunun amacı ise foruma sadece bilinen örgüt üyelerinin giriş yapabilmelerinin sağlanmasıdır. Bu türden forumların yöneticileri, kullanıcıların siteye doğrudan erişim sağlamaları halinde kriptolu yazılım kullanmaları konusunda uyarmaktadırlar. ABD İç Güvenlik Bakanlığı tarafından yapılan bir araştırmaya¹ göre terörist grupların Facebook üzerinden yaptıkları propaganda faaliyetlerinin özellikle şu dört alana hizmet etmiş olduğunu ortaya koymuştur.

- Operasyonel ve taktik bilginin paylaşılması, bomba yapımı tarifleri, silah söküm-takımı ve tamirati, taktik atış yapma usulleri sunması,
- Diğer radikal sitelere bağlantı kurulan linkler verilmesi,
- İdeolojik mesajların sunulduğu bir terörist propaganda aygıtına dönüşmesi,
- Terör örgütleri için son derece geniş bilgi alma kaynağı sunmasıdır (Weimann, 2014: 6).

Yalnız kurt diye adlandırılan terörist türleri en çok hızlı yayılan terörist türlerinden biridir. Özellikle batı ülkelerinde son zamanlarda yaşanan yalnız kurt saldırıları sosyal

¹ İnternet: <http://publicintelligence.net/ufouoles-dhs-terrorist-use-of-social-networking-facebook-case-study> adresinden 8 Mart 2016 tarihinde alınmıştır.

medya üzerinden devşirilmiş, eğitilmiş, radikalleştirilmiş bireyler tarafından düzenlenmiştir. Tüm bu gelişmeler göstermektedir ki iletişim araçlarının gelişmesi ve modern yaşam tarzının insanoğlunu daha fazla yalnız yaşam tarzına itmesi sonucunda gelecekte daha fazla sayıda yalnız kurt türünden terör eylemi ile karşılaşması oldukça yüksek bir ihtimal olarak karşımıza çıkmaktadır. Bireylerin radikalleşmesi ve terör eylemlerine katılmalarının önlenmesi amacıyla teröristlerin maddi kaynaklarının ve erişimlerinin kesilmesi ve bunun yanı sıra iletişim kanallarının takip edilmesi gerekmektedir (Bakker ve Graff, 2010: 5).

4.2. 21. Yüzyılda Güvenlik Yaklaşımları

21. yüzyılda terörizme karşı uygulanan güvenlik politikalarının anlaşılması için mevcut güvenlik yaklaşımlarının bilinmesi gerekmektedir. Günümüzde, asimetrik tehditlerin kendini gösterdiği düşük yoğunluklu hibrid savaşlar yaşanmaktadır. Bu savaşlarda devletler sıklıkla özel askeri şirketlere başvurma ihtiyacı hissetmektedirler. Bu durum savaşın özelleştirilmesi kavramını yaratmıştır. Tüm bunların yanı sıra devletler yeni nesil tehditleri çatışma ortamı oluşturmadan önlemek için ön alıcı tedbirler kapsamında hareket etmektedirler.

4.2.1. Savaşın özelleşmesi

Bilindiği üzere savaşlar lojistik anlamda büyük bir ekonomik yük getirmektedir. Soğuk savaş sonrasında ABD ordusu küçülmeye gitmiştir. Bölgesel ve lojistik operasyonların yapılabilmesi için taktiksel operasyonların özel askeri şirketler üzerinden yapılması yoluna başvurmuşlardır (Yılmaz, 2007: 51). Ulus devlet çağında terör örgütleri aslında birçok insanı öldürmeyi değil birçok insanı öldürerek daha fazla sayıda insanın izlemesini amaçlamaktadırlar. Küreselleşme çağında herhangi bir özel ya da kamu kurumu gibi terör örgütleri de faaliyetlerini üçüncü taraf yüklenicilere dış kaynak kullanımı şeklinde yüklemektedirler. Örgüt merkezinin rehberliğinde eğitimleri, lojistik ihtiyaçları ve benzer ihtiyaçlar için yeterli finansman sağlanması sayesinde yerel güçlerin geniş bağlantılarını kullanarak şimdiye kadar almadıkları kadar başarılı sonuçlar almışlardır (Delibasis ve Klein, 2015: 3).

Özel askeri şirketler ile devletler operasyonlarını sınırlarının ötesinde gizlilik içinde ve mesuliyet üstlenmeden yapma imkânına kavuşmuşlardır. BM eski Genel Sekreteri Kofi Annan, 1998'te Ruanda'daki iç savaş sırasında, teröristleri mültecilerden ayırmak için özel bir şirketi görevlendirmeyi düşündüğünü ancak o dönemde dünyanın barışın özelleşmesine

hazır olmadığını söylemiştir. Bugün dünyanın barışın özelleşmesine değil savaşın özelleşmesine hazır hale geldiğini söyleyebiliriz. Güvenlik konusunda çalışan birçok uzmana göre 2003 yılında yaşanan Irak Savaşı, özel askeri şirketlerin yoğun olarak kullanıldığı bir savaştır¹.

Özel Askeri Şirketler olarak isimlendirilen firmalar bir askeri kuvvet için lojistik, insan gücü ve diğer benzeri hizmetleri sunmaktadırlar. Bu hizmeti belirli bir ücret karşılığında sunmaktadırlar. Söz konusu şirketler geniş bir güvenlik yelpazesinde çok çeşitli resmi ve özel müşteriler için hizmet vermekte ve gittikçe yaygınlaşmaktadır. ÖAŞ'ler genellikle güvenlik birimlerinde görev almış eski asker ve polislerden insan kaynağı temin etmektedirler. 11 Eylül sonrasında ABD'nin terörizme karşı açtığı savaş, özel askeri şirketler için de bir dönüm noktası olmuş ve özel askeri şirketlere olan talebi önemli ölçüde artırmıştır. Artık birinci ve ikinci körfez savaşlarında görüldüğü gibi savaşın özelleşmesi olgusu 2010'lu yıllarda yerini savaşın ticarileşmesi olgusuna bırakması beklenmektedir.

Terörle savaş konseptinde üniformasız personel kullanma gereksinimi artmıştır. Özel askeri şirketler şahıs korumadan lojistik desteğe, uyuşturucuyla mücadeleden personel eğitimine kadar taktik seviyede birçok görev almışlardır (Yılmaz, 2007: 53). 21. yüzyılda savaşın özelleştirilmesinden çokça faydalanan devletler bu faydalı aracı şekil değişimine uğratarak günümüzde vekâlet savaşlarının önünü açmışlardır.

4.2.2. 21. yüzyılda yeni savaş konseptleri

İçinde bulunduğumuz yüzyılda çatışmaların cephe savaşları şeklinde değil düşük yoğunluklu çatışmalar ve hibrid savaşlar olarak yaşanması beklenmektedir. Devletlerin çözümünde yetersiz kaldığı; Uluslararası barış ve güvenliğe siber saldırılar, düşük yoğunluklu asimetrik çatışma senaryoları, küresel terörizm, korsanlık, milletlerarası organize suç, doğal kaynakların güvenliği, kitle imha silahlarının önlenmesini içeren çok modlu, hareketli ve hareketsiz tehditler NATO tarafından hibrid tehditler olarak adlandırılmıştır. Yeni potansiyel tehditler devlet veya devlet dışı aktörlerden yeni teknolojilerin, internetin yayılmasının ve kişisel bilgisayarların çoğalmasının verdiği ivme ile hız kazanmıştır. Geleceğin çatışmaları ve güç mücadeleleri çok büyük ölçüde hibrid tehditlerden oluşacak ve 20. yüzyıla ait tehditlerden daha az seviyede tehlikeli olmayacaktır. Hibrid tehditler çağında hem milli ordulara hem de çokuluslu şirketler ve

¹ İnternet: <http://edition.cnn.com/2013/03/19/business/iraq-war-contractors/> adresinden 4 Mart 2016 tarihinde alınmıştır.

sivil toplum kuruluşları gibi devlet dışı aktörlere yeni roller düşmektedir (Bachmann ve Gunneriusson, 2014: 27).

Hibrid savaşlar aynı zamanda; saldırılan veya korkutulan sivil ve masum kurbanlar aracılığı ile hedeflenenden daha büyük bir kitleyi yıldırıp korkutarak, yasa dışı stratejik ve siyasal amaçların gerçekleştirilmesi için bir grubun veya devletin, bilinçli ve planlı bir biçimde şiddet kullanması veya şiddet kullanma tehdidinde bulunması olarak tanımlanmaktadır. Hibrid tehditlerin geleceğin savaş senaryolarını değişime uğratacağı beklenmektedir. Geleceğin savaşlarında konvansiyonel savaş kabiliyetlerinin yanı sıra bilgi harbi yoğun olarak kullanılacaktır. Hibrid savaş modelinde, düşman organizasyonun hassas noktaları belirlenerek askeri vasıtalar ile örtülü ve gizli vasıtalarla birleştirilmesiyle ekonomik, politik, psikolojik ve sosyolojik sahada doğrudan ve dolaylı saldırılar düzenlenmesi planlanmaktadır (Bingöl, 2015).

21. yüzyılda yeni savaş konseptlerinden bir diğeri de düşük yoğunluklu savaş konseptidir. İlk öncülleri 1980'lerden itibaren ortaya çıkan düşük yoğunluklu savaş konsepti günümüzde yeni bir forma girmiştir (Yalçiner, 2006: 108). Caldararo'ya göre devam eden kırılancılık ve istikrarsızlığın birçok sebebi vardır. İstikrarsızlık ortamına bir anda değil aşamalar halinde girilmektedir. İlk olarak sosyal hoşnutsuzluklar sonucunda halk hareketleri olarak başlayan barışçıl sokak eylemleri görünümündeki kalkışmalar zaman içerisinde evrilerek terörizm haline dönüşmektedir. Bu dönüşümlerde sokak hareketlerinden sonraki safha isyan ve kalkışmadır. İsyen eden kalabalıklar beraberinde savaş efendilerinin ortaya çıkmasını sağlamakta ve nihayetinde terör örgütü için zemin oluşturulmaktadır. Gücün toplumsal kutuplarda karşıt görüşler olarak temerküz etmesi ile sonu gelmeyen bir iç savaş başlamış olmaktadır (Caldararo, 2014: 7).

Düşük yoğunluklu savaş konsepti ile beraber merkezi olmayan küresel ölçekli terör örgütleri günümüz savaşlarında çatışan taraflar olarak devletlerin yerini almaktadır. Düşük yoğunluklu savaşlarda geleneksel nizami harp usulünün yerine devlet dışı aktörlerin sürekli bir çatışma halini uygun bir araç olarak kullandıkları görülmektedir. Bu durum devletleri zayıflatan bir etmen olarak ortaya çıkmaktadır. Savaşın düşük yoğunlukta seyretmesinin sağlanabilmesi için yerel halkın çatışmanın merkezine konması terör örgütlerince sıkça başvurulan bir yöntem olmuştur. Bu durum cephe ile cephe gerisi kavramlarının muğlaklaşmasına sebep olmuştur. Kaldı ki düşük yoğunluklu savaşlarda keskin sınırları belirginleştirmiş bir cepheden de bahsedilmesi zordur (Karaosmanoğlu, 2007: 11).

21. Yüzyılda askeri kabiliyetler, düşük yoğunluklu savaşlarda mücadele etmek üzere evrilecektir. Özellikle iktidarını kaybeden veya kaybetmekte olan üçüncü dünya ülkeleri

liderleri savaşın nihayete erdirmeyerek pozisyon elde etmeyi ve zaman kazanmayı amaçlamaktadırlar. Bu, düşük yoğunluklu savaş stratejilerinin en görünür olduğu durumlardan biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Buradan anlaşılabacağı üzere geleceğin harp sahasında düşük yoğunluklu savaşların çeşitlenerek artması beklenmektedir (Yılmaz, 2007: 11).

4.2.3. Asimetrik tehditler

‘Asimetri’ ya da ‘asimetrik’ terimlerinin birçok tanımlaması olmakla beraber silahlar, taktikler ve stratejileri de kapsayan birçok alanda farklı tanımlamaları haizdir (Lambakis, Kiras ve Kolet, 2002: 1). Milli Güvenlik Kurulu kaynaklarında asimetrik tehdit için asimetrik tehdit; yarattığı ani ve hazırlıksız durum nedeni ile ülkelerin siyasi, sosyal ve ekonomik sistemlerinde istikrarsızlıklara neden olan, düşük seviyede kuvvet ve teknoloji kullanarak etkin olmayı amaçlayan tehdit algılaması olarak tanımlanmaktadır.

Asimetrik tehditlerin en belirgin vasfı ortaya çıkarılmalarının ve yok edilmelerinin zor ve zahmetli olmalarıdır (Schober, Koblen ve Szabo, 2012: 169). ABD Genelkurmay Başkanlığı kaynaklarına göre asimetrik tehdidin tanımı: Hasmin normal harekât tarzından belirgin bir şekilde farklı metotlar kullanarak, bir yandan hasmin zayıflıklarını istismar ederken, diğer yandan hasmin kuvvetlerini yıkmak ve aldatmak maksadıyla yapılan girişimler olarak ifade edilmiştir. 11 Eylül saldırılarından sonra yaptığı bir konuşmada ABD Savunma Bakanı Donald Rumsfeld, bu saldırıların yeni ve öngörülemez bir tehlike barındırdıklarından bahsederek asimetrik tehditlere dikkat çekmiştir (Lambakis, 2002: 64).

Lambakis’e göre (2002) asimetrik tehditlerin karakteristik özellikleri belirlenmesinde birtakım sorunlar vardır. Asimetrik tehditlerin tanımlanmasındaki bir diğer problem de eylemi gerçekleştirenlerin terörist mi yoksa özgürlük savaşçısı mı olduklarına dair kesin bir inanın mevcut olmamasıdır. Politik nedenlerle bu ayrım kesin olarak yapılamamaktadır. Bu durumda yapılan eylem bir görüşe göre strateji bir görüşe göre ise modus operandi olarak anılmaktadır (Lambakis, 2002: 13).

Bu özelliklerinden dolayı nereye, nasıl, ne zaman bakılacağını kestirmek zordur. Teröristin kendisine ulaşmak şöyle dursun teröristin ortaya çıkaracağı tehdit dahi bir bilinmezdir. Bu durum asimetrik tehditleri tehlikeli kılan bir unsurdur. Asimetrik tehditlerin net bir tanımının yapılmasındaki zorluğu aşmak için bulunan yöntemlerden biri de asimetrik tehditlerin sonuçlarını ortaya koyarak bir noktaya varılmasıdır. Buna göre asimetrik tehditlerin genel özellikleri ve ortaya çıkardıkları sonuçlar şöyledir:

- Alışılmadık ve sıra dışıdır,

- Mevcut savaş kanunlarıyla sınırlandırılmamışlardır, kuralsızdır,
- Mevcut kabiliyet ve planlarımızda karşılığı olmayan bu tehditler tehlikeli görünebilir veya görünmeyebilir, fakat bildiğimiz savaştan farklı görünecekleri kesindir,
- Tehditler sıklıkla sivil hedeflere yöneliktir,
- Yalnızca çıkarlarımıza zarar vermek değil aynı zamanda, diğer alanlarda gücümüzü dengelemek ve etkisiz hale getirmek üzere tasarlanmıştır,
- Aynı türde cevap verilmesi zordur. Örneğin özel eğitilmiş kuvvetlerin eğitimleri, idameleri, ücretlendirilmeleri normal birliklerden farklıdır,
- Orantılı güç kullanımı ve fark gözeterek karşılık verilmesi zordur (Lambakis, Kiras ve Kolet, 2002: 13).

Lambakis ve diğerleri (2002) tarafından asimetrik tehditlere ilişkin yapılan açıklamalardan anlaşıldığı üzere terör örgütlerinin saldırılarında hassas davranma yükümlülükleri yoktur. Sivil halka zarar gelmemesi gibi bir endişe taşımamaktadırlar. Buna mukabil devletler tarafından özel kuvvetler kullanılsa dahi bir taraftan sivil halkın can ve mal güvenliği daima gözetilmektedir. Bu açıdan hareket kabiliyeti olarak bir fark, asimetri, oluşmaktadır.

Asimetrik tehdit mevcut tehditlerin doğasına aykırı olarak iki ayrı güç unsurunun farklı yöntemleri kullanmasının farklı avantajlar sağlaması hususu üzerine kurgulanmıştır. İki ayrı güç unsuru da farklı yöntemleri kullanmaktadır. Bundan dolayı iki ayrı güç unsurunun karşı karşıya gelmesi durumunda güç simetrisi değil güç asimetrisi doğmaktadır. Karşılıklı tehdit simetrisi mevcut olmadığından dolayı güçsüz durumda gözükken unsurun da ciddi tehdit olarak eylem yapabilme kapasitesi ortaya çıkabilmektedir. Asimetrik tehditleri üç ayrı türde sınıflandırılmaktadır. Buna göre;

- Asimetrik vasıtalar; konvansiyonel silahlar, kimyasal-biyolojik-radyolojik silahlar
- Asimetrik taktikler; intihar bombacısı, siber saldırı, sabotaj
- Asimetrik stratejiler; sponsorlu terörizm olarak örneklendirmek mümkündür (Primmerman, 2006'dan aktaran Santamaria, 2012: 1).

Asimetrik tehditler doğaları gereği, kurban açısından, 'karşılık verme seviyesi' açmazı ortaya çıkartmıştır. Örneğin Roma İmparatorluğu ile Germen kavimleri arasındaki mücadeleleri asimetrik tehditler kapsamında tartışmak mümkündür. Romalıların kendileri gibi yerleşik hayata geçmiş düzenli toplumların oluşturduğu ordulara karşı mücadele etme yöntemleri geliştirmişlerdir. Ormanlarda yaşayan göçebe Germenlerin kabiliyet, kapasite ve hedeflerinin öngörülemez olmasından dolayı bir güç dengesizliği olduğu görülebilecektir (Küçükşahin ve Akkan, 2007: 55).

Her güvenlik yapılanması aslında kendi kurguladığı güvenlik anlayışının içine hapsolmuştur. Sınırları kendi tarafından önceden belirlenmiş bir tehditler evrenine göre

cevaplar oluşturmuştur. Burada ortaya çıkan sorun; kabul edilebilir tehdit evreninin otesinden bir tehdidin gelmesi durumunda nasıl davranılacağı ve güvenlik anlayışının ne olacağının belirlenmesi gerekmektedir. Günümüzde havacılık güvenliği fenomeninin en büyük uğraşı alanı bu soruya cevap verebilmek üzere evrilmektedir. Her şey yolunda giderken yapılan güvenlik tedbirleri güncel rutine dönüşmekte hatta dahası yolcu ve personel tarafından bir külfet olarak algılanmaktadır. Hlbuki asimetrik tehditler kestirilemez oluşlarından dolayı hedef sistemi en zayıf anında yakalamaya çalışmaktadır.

4.2.4. Önleyici savaş konsepti

Yukarıda terörizm tarihi anlatılırken de belirtildiği üzere devletler çoğunlukla terörizme karşı nleme yerine reaksiyon göstermektedirler. 11 Eylül olayının yaşanması, en azından 2002 yılına kadar, devletlerin ve güvenlik birimlerinin n alıcı olmadıklarından dolayı yanıldığını göstermektedir. Havacılık terörüne karşı koydukları mücadele çoğu zaman da duygusal ve ani tepkiler seviyesinde kalmıştır. Bundan dolayı kimi zaman tepkilerinde orantısız olmuşlardır. Bu durum terörist gurupların, orantısız hareketleri propaganda yapma ve yeni elemanlar kazanabilme imkânına çevirmesine yol açmıştır (Duchesneau, 2015: 242).

Önleyici savaş konsepti, savaşların sebep olacağı yıkıcı ve telafisi mümkün olmayan sonuçların farkında olarak savaşlara sebep olabilecek olayların daha başlamadan bir son vermek ve uzlaşmacı bir yapı sunma aracı olarak benimsenmiştir. Kutlu'nun (2010) da ifade ettiği üzere 21. Yüzyılda gelişen ve dönüşen terör tehditlerine karşı alınan geleneksel tedbirlerinin yetersiz kalmasından dolayı daha etkili düzenlemelere duyulan gereksinim artma eğilimi göstermektedir. Bu gereksinim George W. Bush yönetiminin 2002 Eylül'nde açıkladığı 'Ulusal Güvenlik Stratejisi'nde kendini göstermektedir. Buna göre Strateji'de yoğun olarak n-alıcı saldırı kavramı vurgulanmıştır (Kutlu, 2010: 84).

n alıcı baskın konsepti ile mevcut terör örgütleri yönetim kademelerinin tespit edilmesi ve gerekli müdahalenin yapılması amaçlanmaktadır. Havacılık terörü saldırısı yapmayı planlayan terör örgütlerine müdahale edilerek sonuç alınması terör olaylarının başlamadan engellenmesi amaçlanmaktadır. Benzer şekilde ABD Başkanı Obama tarafından yapılan bir konuşmada belirtildiği üzere n alıcı yaklaşımın taktik sahada bir yansıması olarak 'hedef alarak öldürme'¹ operasyonlarının diploması ile elde edilemeyen kazanımlara destek mahiyetinde uygulandığı belirtilmiştir (Terkan, 2015: 32). Bununla

¹ Targetted killing

beraber ABD tarafından yürütülen hedefli öldürme operasyonlarının birçok sivil masum insanın da ölümüne sebep olduğu ve bunun temel insan haklarına aykırı olduğu yönünde yoğun eleştiriler yapılmaktadır.

n alıcı savaş konseptinden farklı olarak proaktif yöntemde ise yapılan faaliyetler veya alınan tedbirler savunma ve saldırı tedbirleri kapsamında iki gruba ayrılmaktadır. Savunma tedbirleri kapsamında, hayati öneme sahip kişilerin ve yapıların fizik olarak korunması, erken uyarı ve ikaz sistemlerinin kurulması, askeri glerin önemli yerlere konuşlandırılması gibi daha çok pasif görünümlü tedbirler alınarak, terör eylemlerine karşı önemli hedeflerin korunmasına çalışılmaktadır.

V. ÖNÜMÜZDEKİ YOL; TEHDİTLER ve FIRSATLAR

İçinde bulunduğumuz yüzyılda ticari havacılık kitlelere açılmış durumdadır. Geçmişte havacılığın sadece belirli bir gelir seviyesine hitap eden yapısı değişmiş ve toplumun tüm gelir seviyelerine hitap eden bir şekil almıştır. İktisadi anlamda tüketiciler seyahatlerinde havayolunu kolaylıkla tercih etmektedirler. Artan talep ve buna bağlı olarak yatırımcıların havacılık alanına yönelmesi bu alana dikkatleri çekmiş; bununla beraber havacılık sektörü ilintili olduğu diğer sektörlerle beraber iç-dış sosyopolitik olaylardan etkilenen bir yapıya sahip olmuştur.

Gerek geçmişte yaşanan acı tecrübeler gerekse terörizmin son yıllarda yaşadığı dönüşümler analiz edildiğinde gelecekte ne tür tehditlerin olduğunu kestirmek olanaklı olacaktır. Geçmişte yaşanan havacılık terörizmine mal olmuş olaylar gelecekte kendini tekrar etme potansiyelini içinde saklamaktadır. Böyle olayların tekrar yaşanmaması için sivil havacılık güvenliğini oluşturan havacılık güvenliği müktesebatının güçlendirilmesi gerekmektedir. Bu bölümde güncel küresel havacılık terörizminin somut olarak insanlığı hangi surette tehdit edebileceğini ve bunun karşısına ne tür fırsatların konulabileceğini anlatılacaktır.

5.1. Havacılık Güvenliğine Karşı Tehditler

Sivil havacılık güvenliğini tehdit eden birçok unsur vardır. Bunlardan bir kısmı terör örgütleri tarafından ortaya konan tehditlerdir. Bu tehditler havacılık terörizmi tarihinde birçok defa kendini göstermiştir. Özellikle 11 Eylül saldırılarından günümüze gelene kadar yaşanan en çarpıcı havacılık terörizmi olayları incelenmiş ve günümüzde havacılık güvenliğine karşı oluşan tehditlere yer verilmiştir.

5.1.1. Sivil uçaklara karşı kullanılan füzeler

Havacılık tarihine bakıldığında sivil uçaklara karşı füze ile saldırılar gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu konuda yapılan saldırılarda yerden havaya savunma füzeleri ya da omuzdan ateşlemeli savunma füzeleri kullanılmıştır. Savunma literatüründe omuzdan atılan füzeler için MANPADS ifadesi yaygın olarak kullanılmaktadır. MANPADS, esasında bir ülkenin savunma gereçleri arasında önemli bir yere sahiptir. Yerden havaya

etkili füze sistemleridir. Havada seyreden sabit kanatlı ya da döner kanatlı hava araçlarına karşı etkili silahlardır. 1960'lı yıllardan bu yana dünya çapında 500 - 700 bin adet arasında üretilmiştir (O'Sullivan, 2004).

Art niyetli kişilerin elinde MANPADS ciddi bir tehdit unsuru olmaktadır. Özellikle Irak, Ukrayna, Afganistan ve Suriye'de yaşanan iç karışıklıklar ve devlet otoritesinin zaafa uğramasından dolayı ne kadar MANPADS'in art niyetli kişilerin eline geçtiği bilinmemektedir (Schroeder, Buongiorno ve Fellow, 2010: 2). Bu durum Havacılık güvenliği açısından ciddi bir tehdit durumu ortaya koymaktadır.

MANPADS'in erken dönem örneklerinden olan stinger füzeleri Rusya'nın 1979'da Afganistan'ı işgali esnasında Afgan mücahitler tarafından kullanılmış ve çok etkili sonuçlar alınmıştır. MANPADS, kolay kullanımı ve taşınma kolaylığı sayesinde yaygın bir kullanım alanı kazanmıştır. Sırt çantasında bile kolayca taşınabilecek özelliklere sahiptir. Sök-tak yapıda elemanları haiz kompakt bir silahtır. MANPADS'lerin etkili menzili ortalama olarak en fazla 6 kilometre olarak tespit edilmiştir (CTIVD, 2015: 35).

Günümüze kadar kayıtlara geçen yüzbinlerce MANPADS üretilmiştir. Ancak çok büyük bir kısmı kayıt dışı olarak alınıp satılmıştır. Bundan dolayı ne kadar MANPADS'in karaborsada satıldığı bilinmemektedir. Bu durum Havacılık güvenliği açısından ciddi bir tehdit unsuru olmaya devam etmektedir (O'Sullivan, 2004). Aynı şekilde Libya'da kaybolan çok sayıda askeri füze mühimmatının ardından benzer şekilde kaygılar artmıştır. Afrika'daki terör gruplarının ve benzeri yerel örgütlerin bu silahların bir kısmını ele geçirdikleri tahmin edilmektedir (Jenkins, 2012:4).

Sivil uçaklara yönelik omuzdan ateşlemeli füzeler ya da benzeri ateşli silahların bir yolcu uçağını düşürebilecek kapasitededir. 1970'lerden günümüze gelene kadar 40'tan fazla uçağın bu silahlarla vurulduğu tahmin edilmektedir (Elias, Peterman ve Frittelli, 2015: 10). Bu saldırılar neticesinde 25 uçak düşürülmüş ve 600'den fazla insan hayatını kaybetmiştir. Bu olayların çoğu, devam eden çatışma bölgelerinde düşük irtifada seyreden küçük ebatlı uçaklarda yaşanmıştır. Ancak bununla beraber büyük jet uçakların da hedef alındığı ve düşürüldüğü unutulmamalıdır. Özellikle, 6 Nisan 1994 günü Rwanda ve Burundi Devlet Başkanlarının içinde bulunduğu bir iş jetine Kigali Havalimanında son yaklaşma esnasında yerden-havaya füze ile saldırı düzenlenmiş ve uçak düşürülmüştür. Saldırıda her iki devlet başkanı da hayatını kaybetmiştir. Yine aynı şekilde 10 Ekim 1998 yılında Demokratik Kongo Cumhuriyeti'nde isyancılar tarafından bir Boeing 727 düşürülmüştür (Melvern, 2004: 133).

Omuzdan ateşlemeli, hassas güdümlü yerden-havaya füzelerin bir özel çeşidi olan küçük boyutlu MANPADS'lerden kaynaklı tehditler ise 2002 yılında İsrail menşeli bir charter (charter) uçağın Kenya, Mombasa'da düşürülmesi ile gündeme gelmiştir. Bu olayın dikkat çeken yönü olayın, çatışma bölgesi olmayan bir yerde gerçekleşmiş olmasıdır. 2003 yılında ise Irak savaşında yerel direnişçiler tarafından yerden havaya füze atışı yapılarak işgal kuvvetleri uçaklarına ve DHL kargo uçağına saldırı düzenlenmiştir. DHL uçağı ciddi şekilde hasara uğramasına rağmen pilotların olağanüstü gayretleri ve pilotaj yetenekleri sayesinde emniyetli bir şekilde inişi gerçekleştirebilmiştir (Australian Government, 2008: 13). 2003 yılında ABD Dışışleri Bakanı Colin Powell tarafından bu tehdit havacılığa karşı en büyük tehdit olarak nitelendirilmiştir. O tarihten itibaren ABD Dışışleri Bakanlığı ve ABD ordusunun girişimleri ile MANPADS sayısı dünya çapında 32,500'e kadar düşürülmüştür. Bu ilerlemelere rağmen bu türden silahlar hala terörist organizasyonların elinde mevcuttur.

Konu hakkında ABD İç Güvenlik Bakanlığı'nın dikkate değer girişimi Counter-MANPADS programı olarak ortaya çıkmaktadır. Program 2009 yılında başlatılmıştır ve Bakanlığın bünyesinde bulunan Bilim-Teknoloji Müdürlüğü sorumluluğunda sürdürülmektedir. FAA tarafından sertifikalandırılan sistem uçakları ısı takibi kabiliyeti olan füzelerden korumaktadır. Sistem yüksek ilk alım maliyetleri ve ürün ömür döngüsü maliyetleri nedeniyle henüz ticari uçaklara uygulanmış değildir.

MANPADS'ler sivil havacılığa bir tehlike olmalarının birtakım yan etkileri de vardır. Havalimanı ölçeğinde düşünüldüğü zaman potansiyel MANPADS saldırılarının oluşturacağı etkiyi düşürmek ve uçuş rotalarının güvenliğini temin etmek için alınan önlemler bir zorluk olmaya devam edeceklerdir. Her ne kadar konu hakkında gerekli bilinç olsa da sınırlı kaynaklar ve geniş coğrafik alanlardan dolayı hava taşıtları hali hazırda tehdit altındadır.

Bu saldırıların birincil hedefleri yolcu uçaklarıdır. Özellikle kalkış ve iniş anları saldırıya en açık ve en savunmasız olunan pozisyonlarıdır. En son nesil MANPADS'ler daha uzak mesafeye atılabilmektedir. Yeni nesil MANPADS'ler uçağın seyir açısı, iklim, hava sıcaklığı, nem ve diğer hava şartlarından en az şekilde etkilenmektedir. Bu saldırıların önlenmesi için ICAO tarafından yapılan tavsiyelerde;

- Havalimanının çevresinde yer alan muhit ve sakinlerinin araştırılması
- Çevrede metruk bina, çöplük, yıkıntı ve moloz dökme sahası gibi teröristlerin saklanmasına elverişli olacak alanların ortadan kaldırılması ya da kontrol altında tutulması
- Halkın bilinçlendirilmesi

- Devriye atılması
- Pilotların MANPADS saldırılarına göre eğitilmesi
- Hava trafik kontrol faaliyetlerinin MANPADS durumuna göre acil cevap verebilecek alternatif harekât planlarının olması
- Havalimanı çevresinde zafiyet analizi yapılması, özellikle MANPADS atılmasına müsait olan tepelik açık alan kaçış güzergâhları gibi yerlerin tespit edilmesi
- Var olan MANPADS'lerin güvenli bir şekilde depolanması ve taşınması
- Silahların yayılmasının önlenmesine dair tedbirler alınması

Uygulamalarının yapılması ile tehdit seviyesinin düşürülebileceği hususu tavsiye edilmiştir (ICAO, 2016: C-7).

5.1.2. İnsansız hava araçları

İnsansız Hava Araçları¹ uzaktan kumanda edilerek uçurulan hava araçlarıdır. İlk İHA üretim faaliyetleri 1917 yılına kadar gitmektedir. ABD ordusu için çalışan Elmer Sperry isimli araştırmacıya ordu ihtiyaçları doğrultusunda insan ihtiva etmeyen bir uçuş sistemi geliştirme görevi verilmiştir. Bu erken dönem İHA prototipi uçuş esnasında bomba taşımak üzere tasarlanmıştır. Program, proje aşamasında kalmış 1922'de teknik problemler ve finansal yetersizlikler nedeniyle iptal edilmiştir (Darnell, 2011: 12). Bu alanda araştırmacıların çalışmaları devam etmiş, 1960'da Gary Powers tarafından uçurulan bir casus İHA'nın Sovyetler tarafından düşürülmesi ile havacılık sektörünün dikkatin İHA'lara çekilmiştir. Bu olayın sonrasında aynı şekilde devam eden Vietnam savaşı süresi boyunca askeri amaçlar doğrultusunda destek kuvvet olarak İHA'ların kullanımı artmıştır (Darnell, 2011: 13). İnsansız hava araçları platformları zaman içerisinde çok değişik modelde ve yapılarda ortaya çıkmışlardır. Genellikle kullanım ihtiyaçlarına göre isimlendirilmişlerdir. Günümüzde çok çeşitli ihtiyaç alanlarında binlerce İHA kullanılmaktadır. Bilimsel araştırmalardan askeri operasyonlara kadar çok geniş bir kullanım alanı vardır.

İHA'ların birçok faydası bulunmaktadır. Bu faydalar gündelik yaşamdan tarıma, savunma sanayisinden telekomünikasyona kadar geniş bir alana yayılmaktadır. İHA'ların faydalarını genel olarak şöyle özetlemek mümkündür;

- Sınır güvenliği ve devriye
- Acil durum müdahale ve felaket anlarında afet alanlarında kullanım
- Tarım
- Kargo teslimat

¹ İnternet: <http://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/drone> adresinden 13 Ekim 2015 tarihinde alınmıştır. İnsansız hava araçları yaygın olarak Drone kelimesi ile ifade edilmektedir. Yaygın kullanımın aksine metinde İnsansız hava araçları ifadesi kullanılmıştır. İngilizcede Drone kelimesinin anlamlarından biri de *Erkek Ari*'dir.

- Denizcilik
- Reklamcılık
- Eğlence sektörü
- Çevre gözlem
- Eğitim
- Suçla mücadele (Rosenzweig, Bucci, Stimson ve Carafano, 2012: 5)

İHA'lar aynı zamanda büyük bir endüstri teşkil ettirmiştir. Bir araştırma grubu tarafından yapılan araştırmaya göre insansız hava araçlarının üretim, tasarım, araştırma ve geliştirilmesine gelecek 10 yıl içinde toplam 94 milyar dolar harcanması beklenmektedir. ABD'nin tek başına tüm bu harcamaların %77 sini karşılarken tedarik harcamalarının ise %69'unu yapacağı tahmin edilmektedir.¹

Tüm bu faydaları ve iktisadi gelişmeye katkılarının yanı sıra İHA'lar art niyetli kişilerin elinde bir tehdit unsuru olmaktadır. İHA'lar özellikle kolay edinebilir ve kolay kullanılabilir olmalarından dolayı günümüzde havacılık güvenliğine ilk elden açık bir tehdit olarak ortaya çıkmıştır. Özellikle yeni nesil İHA'larda silah adaptasyonu yüklemesi ile atış gücü kabiliyeti kazandırılmıştır. Bu özellikleri dikkate alındığında İHA'lar havacılık güvenliğine karşı bir tehdit unsurudur. Diğer taraftan atış gücü olmayan ancak patlayıcı malzeme ile teçhiz edilmiş bir İHA'nın herhangi bir havacılık tesisine ya da hava aracına saldırması olasıdır. İniş ya da kalkış esnasında bir uçağın motoruna bilinçli bir şekilde yönlendirilebilecek İHA'nın tespit edilip engellenmesi gerekmektedir. İHA'lar için uçuşa yasak bölge tanımlanması tehdidi çözmekte yetersiz kalacaktır.

Potansiyel olarak teröristler İHA'ları küçük ölçekli saldırılarda kullanmaktadırlar. Bu türden eylemler genellikle patlayıcılar ya da kimyasal-biyolojik-radyolojik saldırılara konu olmaktadır. 2011 yılının Eylül ayında FBI tarafından engellenen terörist saldırı girişiminde ev yapımı büyük bir model uçağa yerleştirilmiş yüksek miktarda patlayıcı tespit edilmiştir. FBI tarafından derinleştirilen sorgulamada eylemin hedefinin ABD Savunma Bakanlığı Binası olduğu tespit edilmiştir. Bu olay neticesinde teröristlerin İHA kullanımının açabileceği felaketlere karşı kaygılar artmıştır. Benzer olaylar dünyada sıkça yaşanmıştır. Örneğin 2013 yılı Eylül ayında Almanya, Dresden kentinde Almanya Başbakanı Merkel açık hava konuşması yaptığı esnada bir İHA miting alanında Merkel'in konuşma yaptığı kürsünün yakınına kadar gelerek uçuş yapmıştır. 2015 yılı ocak ayında ise Atatürk Havalimanı'nın üzerinde bir vatandaş tarafından İHA uçurulmuş ve çekilen görüntüler

¹ İnternet: http://tealgroup.com/index.php?option=com_content&view=article&id=74:teal-group-predictsworldwide-uav-market-will-total-just-over-94-billion-&catid=3&Itemid=16 adresinden 5 Mayıs 2016 tarihinde alınmıştır.

internete yüklenmiştir¹. Bu eylemde herhangi bir can ve mal kaybı yaşanmasa da ortaya koyduğu tehdit ile dikkat çekmiştir. 2015 yılı ocak ayında ABD Beyaz Saray bahçesine düşmüş bir İHA bulunmuştur². Yaşanan bu hadiseler kritik tesislerin ve hassas binaların İHA'lara karşı herhangi bir sistemle korunmadığını tehlikelere açık olduğunu ortaya koymuştur. İHA'ların art niyetli kişilerin elinde büyük felaketlere yol açabileceğini göstermiştir.

Gelişen teknoloji ve uzun ömürlü lityum bataryaların kullanıma alınması ile beraber küçük ebatlı İHA'ların faydalı yük miktarlarının artması beklenmektedir. Bu durum İHA'ların yüksek miktarda patlayıcı veya silah ile donatılmasını kolaylaştırabilecek ve tehdidin büyümesine yol açabilecektir. İHA'ların ortaya koyduğu tehdidi sönmöndürmek için yine teknolojiyen faydalanılması gerekmektedir. Teknoloji İHA kaynaklı tehditlerin çözümü için kullanılabilir. Buna göre, İHA'ların yazılımlarında coğrafik olarak belirlenen bölgelerin koordinatlarına girişleri ve tespit edilen irtifanın üzerine çıkmalarını otomatik olarak engelleyecek şekilde yazılımları güncellenebilir. Uygun yazılım kullanmayan kişilerin İHA'lar için sertifika almaları engellenebilecektir.

Diğer taraftan İHA'lar teknolojik olarak radyo frekansları ile kumanda edilmektedir. Bu sistem altyapısının kontrolü altına alabilecek bir art niyetli kişi tarafından İHA'nın kumandasının devralınması ve kötü amaçla kullanılması da mümkündür. Bu açıdan İHA'larda kullanılan yazılımların ve navigasyon sistemlerinin dolandırılmaya karşı dirençli olarak tasarlanması gerekmektedir. Ayrıca İHA'ların sadece coğrafi yer tespiti sistemine bağlı konumlandırma yapmaları yasa dışı müdahaleye açık olmaları anlamına gelmektedir çünkü konum tespiti için sadece bir kaynağa dayanan yazılımların saldırılara açık olduğu iddia edilebilmektedir. Bu açıdan coğrafi konum tespiti için birden fazla altyapıya dayanan yazılımların geliştirilmesi önem kazanmıştır (Elias, Peterman ve Frittelli, 2015: 10). İnsansız hava araçlarının oluşturduğu tehdidin önlenmesinde şu çalışmalar tavsiye edilmiştir;

- Kritik tesislerin hava sahasının taranması
- Mevcut İHA'ların tespit edilmesi
- Tespit edilen İHA'ların kara liste ve beyaz liste olarak ayrılması
- Dost İHA'lara uyarı alarmı gönderilmesi
- Düşman İHA'ların kontrolünün ele geçirilmesi veya kalktığı noktaya inmesinin sağlanması

¹ İnternet: <http://www.hurriyet.com.tr/havalimaninin-uzerinde-ucurdu-6-yila-kadar-hapsi-isteniyor-28356984> adresinden 5 Haziran 2016 tarihinde alınmıştır.

² İnternet: <http://www.wsj.com/articles/criminals-terrorists-find-uses-for-drones-raising-concerns-1422494268> adresinden 23 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

- Bir diğer tedbir de düşman İHA'nın kontrolünün ele geçirilerek önceden belirlenmiş bir alana inmesinin sağlanması

ICAO'nun risk değerlendirme çalışmasına göre insansız hava araçları ile yapılan saldırılar konusunda günümüze kadar ciddi herhangi bir saldırı gerçekleşmemiş olmakla beraber bu saldırı türü bir potansiyel tehdit olarak kabul edilmiştir (ICAO, 2016: C-11).

5.1.3. Metal olmayan patlayıcılar

Yeni nesil patlayıcı malzemeler havacılık güvenliğini ciddi şekilde tehdit etmektedir. Örneğin plastik patlayıcılar ve sıvı patlayıcılar ciddi bir tehdit unsurudur. Özellikle plastik patlayıcıların havalimanı güvenlik kontrol noktalarında yer alan kapı tipi metal detektörlerde tespit edilmeleri mümkün değildir. Bu cihazlar sadece metal içerikli malzemeleri tespit etmek için tasarlanmıştır. Bu anlamda bu tehdit durumu mevcuttur. Plastik patlayıcıların tespit edilmesi için en kestirme yol iz koku detektörlerinin kullanımının yaygınlaştırılması olarak karşımıza çıkmaktadır. Diğer metal olmayan objelerin tespit edilmesinde ise en uygun yöntem yolcuların ve personelin güvenlik kontrol noktalarında elle aranmasıdır.

Güncel tehdit unsurlarından bir diğeri de seramik bıçaklardır. Seramik bıçaklar özel olarak imal edilmekte ve yukarıda da zikredildiği üzere metal detektör ile tespit edilmesi mümkün olmamaktadır. Bu anlamda seramik bıçakların kabine kadar sokulmasını engellemek için yolcuların elle aranması daha fazla gündeme getirilmelidir. İngiltere, ABD ve İsrail gibi ülkelerin güvenlik uzmanlarınca hem ETD cihazı kullanımı hem de iyi düzeyde elle arama yöntemi uygulanmasının tehdidi ortadan kaldıracı olduğu ifade edilmiştir.

5.1.4. İçeriden tehdit

Günümüzde havacılığı tehlikeye atacak en önemli konulardan biri de içten gelecek bir tehdittir. Havacılık personelinin, terör örgütleri ile bir bağlantısı olması durumu her zaman dikkat edilmesi gereken bir husus olarak ortada durmaktadır. Bazı durumlarda personel terör örgütü üyesi olmasa da bir menfaat karşılığında yasadışı müdahale girişimine yardımcı olabilmektedir. Bu açıdan havacılık sistemimizde içeriden tehdit olgusu her zaman kaygı uyandırmaktadır.

Geleneksel havacılık güvenliği yaklaşımında bu problem uzunca bir zamandır bir kaygı unsuru olarak karşımızda durmaktadır. Havalimanında görev alan ya da havayolu şirketinde görevli personel tarafından işlenmiş, işlenmesine yardım edilmiş ya da

işlenmesini kolaylaştırılmış birçok yasadışı müdahale girişimi örneğine sivil havacılık tarihinde rastlamak mümkündür. Konu hakkındaki en güncel örnek 31 Ekim 2015 tarihinde Mısır'ın Sina yarımadasında yaşanan Metrojet felaketinin gösterilmesi mümkündür. 31 Ekim 2015 günü sabahı saat 05:50'da Metrojet havayollarının 9268 uçuş numaralı uçağı Mısır'ın Şarm El Şeyh Havalimanından kalkış yapmıştır. Şarm El Şeyh Mısır'ın Kızıldeniz sahilinde yer alan ünlü bir tatil yöresidir. Burada yer alan havalimanını çoğunlukla turistler tarafından kullanılmaktadır. Saat 06:12 sıralarında uçak yerden 30875 feet yükseklikte iken yaklaşık 2 poundluk patlayıcı malzemenin infilak etmesi sonucunda uçak parçalanarak Sina çölüne düşmüştür. Saldırı sonucunda 224 kişi hayatını kaybetmiştir. Kaza, uçağın kargo ambarına yerleştirilen bir patlayıcı malzemenin infilak ettirilmesiyle yaşanmıştır. Bu kazanın yaşanması, uçağın kalkış havalimanındaki havacılık güvenliği tedbirlerinin sorgulanmasına neden olmuştur. Bu olayın yaşanmasında patlayıcı malzemenin güvenlik tedbirlerini atlatarak uçağa kadar ulaşmasının ancak bir personelin yardımı ile olabileceği yönünde ciddi şüpheler doğurmuştur. Bu anlamda artık havacılık terörizmi tehditlerinin sadece yolculardan kaynaklanmayacağı havalimanı çalışanlarının da potansiyel bir tehdit unsuru olabileceği ortaya çıkmıştır (Matthews, 2015: 28). Bu uçuşa ait yolcu manifestosu incelenmiş ve yolculardan hiçbirinin herhangi bir terör örgütü ile bağlantısı olmadığı tespit edilmiştir. Buradan hareketle olayın nedeni havalimanlarında görevli olan birinin uçağa patlayıcı malzeme yerleştirmiş olabileceği ihtimali üzerinde durulmuştur¹.

İçeriden tehdit konusunda kaygıları haklı çıkaracak derecede tespit edilmiş vakalar mevcuttur. Örneğin, TSA tarafından yapılan bir denetim çalışmasının² ortaya koyduğu sonuçlara göre 900 binden fazla personelin kayıtları Ulusal Kontrterör Merkezi tarafından incelenmiş ve yetmiş üç³ kişinin terör örgütleri ile bağlantısı olduğu rapor edilmiştir. Diğer taraftan son yıllarda yolcu ve bagaj taraması için alınan güvenlik tedbirleri ile kıyaslandığında kargo ve ikram güvenlik tedbirlerinin zayıf kaldığı düşünülebilir. Bu anlamda bu alanların havacılık güvenliği zincirinin zayıf halkaları oldukları iddia edilebilir. Şu unutulmamalıdır ki hem kargo operasyonları hem de ikram operasyonları bir içeriden tehdit eyleminin daha kolay yapılabilceği bir ortam sunmaktadır. Her iki operasyon çeşidi de göz önünde yapılan operasyon değil, havalimanının sadece personele

¹ İnternet: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-11-05/egypt-bomb-theories-spotlight-insider-threat-to-world-aviation> adresinden 13 Aralık 2015 tarihinde alınmıştır.

² İnternet: <http://thehill.com/policy/transportation/244295-tsa-failed-to-id-dozens-of-potential-terrorism-linked-employees> adresinden 26 Aralık 2015 tarihinde alınmıştır.

³ İnternet: <http://www.theguardian.com/us-news/2015/jun/08/tsa-missed-73-workers-terrorism-related-watchlist> adresinden 26 Aralık 2015 tarihinde alınmıştır.

açık alanlarında yapılan operasyon çeşididir. Bu anlamda içeriden tehdit arz eden art niyetli personele geniş bir hareket alanı sunmaktadır.

İçerden tehdit unsurlarının yol açtığı felaketler sadece havacılık güvenliğine değil aynı zamanda ekonomiye de zarar vermiştir. Özellikle turizme endeksli yerel ekonomilerin bu gibi bir terör saldırılarından etkilenmeleri olasıdır. Terör olayları sadece olayın vuku bulunduğu havalimanında değil dünyanın diğer yerlerindeki havalimanlarında da güvenlik tedbirlerinin alınmasını etkilemektedirler. Örneğin 22 Mart 2016 tarihinde Brüksel havalimanı çek-in salonunda terör saldırısı düzenlenmiştir. Saldırıda intihar eylemcisi havalimanının kamuya açık olan kısmında, kara tarafında, patlayıcı malzeme yüklü bavulunu patlatmıştır. Saldırıda 10 kişi hayatını kaybetmiştir. Brüksel saldırılarının hemen ardından, İzmir Adnan Menderes Havalimanında pilot uygulama olarak 1 Temmuz 2015 ten itibaren başarılı bir şekilde uygulanmakta olan terminal giriş kontrol noktalarının kaldırılması projesi sonlandırılmıştır. Havalimanı terminal girişinde yer alan güvenlik kontrol noktaları tekrar kullanıma alınarak yolcu ve personel için arama-tarama işlemleri yapılmaya başlanmıştır.

Metrojet olayında olduğu gibi içerden tehdit konseptinin gözlemlenebileceği bir diğer saldırı ise 2 Şubat 2016 tarihinde Daallo Havayollarının 159 numaralı uçuşunda gerçekleşmiştir. Somali'den Cibuti'ye gitmek üzere Mogadişu havalimanından kalkış yapan Airbus A321 model uçakta kalkıştan 20 dakika sonra bir yolcu, dizüstü bilgisayarına gizlenmiş olan patlayıcı düzeneikle uçağı patlatmaya çalışmıştır. Düzenek ateş almış ancak mevcut irtifanın yeterli basınç farkı yaratmamasından dolayı uçak gövdesi mukavemetini korumuştur (Ramakrishna, 2016: 3). Patlama esnasında uçak gövdesinde açılan yaklaşık 1 metrelik delikten havanın emiş gücüne kapılan terörist, dışarı fırlayarak ölmüştür. Patlama sonrasında uçak, kalktığı meydana acil durum inişi yapmış ve olay sadece maddi hasarla atlatılmıştır (Tan ve Cheong, 2016: 4). Olayda teröristin esas hedefinin THY uçağı olduğu ancak son dakika değişikliği nedeniyle THY uçuşu iptal edildiğinden dolayı eylemin başka bir uçakta gerçekleştiği yönünde iddialar da mevcuttur (Liscouski ve McGann, 2016: 1).

Bu olayın gerçekleşmesinde bir araya gelen elementler havacılık terörizminin ipuçlarını vermektedir. Olayda kullanılan patlayıcı düzeneğin bir dizüstü bilgisayara yerleştirilmiştir. Patlayıcı düzeneğin uçak kabinine ulaşması için havalimanı personelinin yardım alınmıştır. Bunlara ilaveten patlama şiddetinin uçak gövdesine azami tahribatı vermesi için terörist cam kenarına denk gelecek şekilde koltuk seçimi yapmıştır. Bütün bu parametreler planlı, koordineli ve yeni nesil bir terör eylemi gerçekleştirildiğini göstermektedir (Liscouski ve McGann, 2016: 3).

5.1.5. Siber terörizm

Çağımızda temel üretim faktörlerinin yanı sıra bilgi üretimi ve buna bağlı olarak bilgi harbi önem kazanmıştır. Bu açıdan bilgi üretiminde ve üretilen bilginin kullanımında kullanılan araçların teröristlerin elinde bir silaha dönüşme kapasitesi mevcuttur. Bu yeni konsept siber terörizm ve siber güvenlik kavramlarını doğurmuştur (Aktel ve Gürkaynak, 2007: 80). Havacılıkta sadece uçaklar yer almamaktadır. Terör örgütleri sadece uçakları değil bununla beraber diğer havacılık altyapılarını, hava trafik kontrol tesislerini ve bilgisayar kontrol birimlerini de hedef olarak görmektedirler (Schober, Koblen ve Szabo, 2012: 173).

Bu gelişmelerden beslenen art niyetli girişimlerden dolayı hava taşıtlarına, hava trafik kontrol birimlerine ve havalimanlarına yönelen siber tehditler konusunda büyüyen bir kaygı vardır. Özellikle içinde bulundukları müşkül durumdan ulus-devletler veya yerleşik hükümetleri sorumlu tutan terör örgütleri tarafından bilgisayar ve bilgisayar sistemleri ile internet teknoloji ve imkânları bilgisayar ağlarını bozmaya yönelik kasıtlı ve geniş kapsamlı eylemlerde kullanılmıştır. Siber terörizm politik nedenlerle toplumda endişe ve karmaşa yaratmayı hedeflediği için artık güçlü bir asimetrik tehdit aracı haline gelmiştir (Özçoban, 2014: 65).

Siber terörizm kavramı çoğunlukla 1990'lı yılların ortalarından itibaren kullanılmaya başlamıştır. Bu kavram gizli örgütler veya terörist guruplar tarafından bilgisayar sistemlerinin, bilgi teknolojilerinin ve veri bankalarının saldırıya maruz kalmaları olarak tanımlanmıştır. Gelecekte terör örgütleri siber suçlardan faydalanarak hem kendilerine maddi kaynak sağlamayı hem de faaliyet alanlarını genişletmeyi amaçlamışlardır.

Günümüzde siber saldırılar yeni bir hibrid tehdit unsuru olarak dikkat çekmektedir ve popülerlik kazanmıştır. Siber saldırılar kapsamında önemli bir konu da seyir halindeki bir uçağın düşürülmesi senaryosudur. Hava trafik kontrol sistemlerinin art niyetli kişiler tarafından siber saldırılar düzenlenmek suretiyle hasara uğratılması dünya çapında genel kaygıdır (Bachmann, 2011: 15). Siber saldırılar devlet veya devlet dışı aktörler tarafından gerçekleştirilebilmektedir. Bunun yanı sıra yüksek seviyede uzmanlaşmış gruplar ya da firmalar tarafından da düzenlenebilmektedir. Özellikle son on yılda teknolojinin gelişmesi ile beraber 'hacktivism' olarak adlandırılan yeni nesil siber suç metodu ortaya çıkmıştır (Chertoff, 2011: 4). Hacktivism, *hacker* ve *activism* kelimelerinin birleştirilmesiyle elde edilen bir kelimedir. Bu kelime ile tanımlanan kişiler, amaçları için sanal ortamı kullanan

aktivistlerdir. Sıklıkla politik amaçlarla *hacking* yapmaktadırlar. İnternet kullanıcılarını sanal ortamda örgütleyerek belirli amaçlar doğrultusunda propaganda yapmaktadırlar¹.

İdeolojik ve politik hedefleri olan gurupların siber uzayda hedefleri doğrultusunda üçüncü taraflara maddi manevi zarar verebilme kapasiteleri vardır. Örneğin, 30 Nisan 2007 tarihinde Estonya hükümeti, Estonya'yı Nazi işgalinden kurtarılışının anısına Sovyet Rusya döneminden kalma bronz asker heykelinin Estonya'nın başkenti Talinn'in merkezi konumunda bulunan Tönismagi parkından kaldırıp askeri mezarlık alanına kaydırmıştır. Bu durum başta Estonya'da yaşayan Rus azınlık olmak üzere Rus devletini oldukça rahatsız etmiştir.

Bu gelişmeler neticesinde 27 Nisan 2007 tarihinde başlayan gerginlik, siber saldırılara sebep olmuş ve 18 Mayıs tarihine kadar devam etmiştir. Saldırıları çoğunlukla DoS² ve DDoS³ şeklinde yapılmıştır. Bu saldırılar sonucunda ülkenin altyapı tesisleri devlete ait tüm web sitelerinin tamamı ve iki büyük bankanın internet sitesine erişim sağlanamamıştır. Dahası, saldırıların bir kısmında saldırganlar parlamento e-posta servisini de kapatmayı başarmışlardır. Diğer birçok batı ülkesinde olduğu gibi Estonya'da da birçok devlet işlemi internet üzerinden yürütülmektedir. Estonya'da özellikle kâğıtsız bürokrasi yaklaşımı çerçevesinde devlet işlemlerinde kâğıt kullanımını en aza indirerek tamamen dijital ortamda bürokratik hizmetleri sunmaya çalışmakta olmasından dolayı bu saldırılar etkili olmuştur (Talihram, 2010: 66).

Saldırıları sonrasında saldırıları üstlenen bir ülke olmadığı gibi gerek NATO gerekse AB teknik uzmanları tarafından yapılan incelemelerde saldırıları faili olan örgüte yönelik delil bulunamamıştır. Bununla beraber NATO tarafından 2011 yılı kasım ayında düzenlenen Lizbon zirvesinde kabul edilen Stratejik Konseptte savunma reflekslerinin arasında bundan sonra siber uzayın da dâhil edildiği ilan edilmiştir (Herzog, 2011: 55).

Günümüzde laboratuvar koşullarında uçakların bilgisayar sistemleri ile müdahale edilerek bir terör saldırısı düzenlenmesi denenmektedir. Ancak gerçek hayatta bu türden bir saldırının düzenlenmesi henüz mümkün gözükmemektedir. Havacılık otoriterleri ve uçak üreticilerinden alınan bilgiye göre şu anki mevcut teknoloji ile bir uçağın bilgisayar müdahalesi ile tamamen kontrol altına alınıp yönlendirilmesinin mümkün olmadığı vurgulanmaktadır. Ancak bununla beraber teknolojik gelişmeler arttıkça ve entegrasyon sistemleri geliştikçe ve uçaklar daha fazla bilişim sistemlerine dayanır hale geldikçe bu

¹ İnternet: <https://cs.stanford.edu/people/eroberts/cs181/projects/2010-11/Hackivism/what.html> adresinden 4 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

² Denial of service

³ Distributed denial of service

türden saldırı niyetleri aratacağı beklenmektedir. Güvenlik birimlerinin bunun farkında olarak terör örgütlerinden önce davranarak gerekli önlemleri almaları gerekmektedir. Bu açıdan gelecekte sivil uçakların tasarlanması ve üretilmesi hususunda bu parametrelerin de dikkate alınması gerekmektedir.

Bunun yanı sıra siber güvenlik alanı sadece uçakları münhasır değildir. Özellikle hava trafik kontrol işlemleri siber güvenlik alanının önemli bir alanıdır. Şu ana kadar yapılan siber saldırılarda sadece sisteme giriş engeli¹ şeklinde yapılmıştır. Şu ana kadar özellikle havalimanlarını ve uçakları doğrudan hedef alan bir saldırı olmamıştır. Ayrıca diğer geleneksel saldırı seçeneklerine nazaran siber saldırıları daha etkili bir yol ve yöntem olarak gören bir terör örgütü henüz ortaya çıkmamıştır.

Günümüzde birçok ATM tesisinde farklı teknolojiler ile donatılmış bulunan önleyici sistemler mevcuttur. Bunun yanı sıra veri iletim bağlantılarında kopma ya da yasa dışı müdahale belirtisi olduğunda derhal devreye giren yedek üniteler mevcuttur. Havacılıkta yanlış iletilen bilgi karşı taraftan teyit edilmedikçe işleme alınmamaktadır. Bu anlamda gerçek bir siber saldırıda kasten hatalı olarak üretilen bir bilgi uçuş ekibi tarafından sorgulanacaktır. Doğrudan ses iletişimi ile yer kontrol ekibi ile pilot arasında sağlanan muharebe bunun güzel bir örneğidir. Bu aracısız doğrudan iletişim kurma yolu aslında iyi bir engelleyici unsurdur (ICAO, 2016: C-13). Siber saldırıların önlenmesine yardımcı olabilecek durumlar şu şekilde özetlenmiştir:

- Geçici veya sürekli sistem kaybı durumunda manuel sisteme geçilerek saldırı etkisizleştirilebilir.
- Günümüzde artık az yer kaplaması ve taşıma kolaylığından dolayı pilotlar tarafından EFB, tablet bilgisayarlar içerisine yüklenmektedir. Bu cihazların uçak dışarısında da kullanılmaları halinde yasadışı müdahaleye açık olabilecekleri düşünülebilir. Ancak bu seviyede bir siber saldırı gerçekleştirilmesi henüz beklenmemektedir. Terör örgütlerinin bu kabiliyete sahip oldukları düşünülmemektedir.
- Ancak ne kadar dış dünya ile fiziksel ve dijital engeller konsa da dışarı açılan veri uzatma istasyonları hala bir sorun teşkil etmektedir.
- Kabin ekibinin ve yolcuların uçuş esnasında kullandığı uçuş eğlence sistemlerine yönelik siber saldırıların henüz olgun bir tehdit içermediği düşünülmektedir. Bu türden saldırıların başarılı olma ihtimalleri düşük olduğu değerlendirilmektedir.

Siber saldırılar bizi endişeye sevk eden önemli bir diğer konu ise siber saldırıların bir ana amaç değil bir başka saldırıyı kolaylaştıran amaç olarak kullanılmasıdır. Örneğin bir saldırı anında geçici olarak havalimanı kart okuyucu sistemlerin devre dışı bırakılması veya bir saldırı anında havalimanı aydınlatma sistemlerinin veya alarm sistemlerinin geçici

¹ Denial of service

olarak devre dışı bırakılması ile asıl gerçekleştirilmesi planlanan saldırının yapılması amaçlanmış olabilecektir (ICAO, 2016: C-12).

5.1.6. Güvenlik uygulamalarında yaşanan zorluklar

Jenkis'e (2012) göre tehdidin doğası gereği havacılık güvenliği en elverişsiz güvenlik formudur. Sivil hürriyet ve özel hayatın sınırlarını zorlamaktadır. Bunun karşısındaki tehdit ise gerçektir. Teröristler uçaklara saldırma noktasında takıntı seviyesinde bir motivasyona sahiptirler (Jenkins, 2012: 1). Terörizmdeki dönüşümlere karşı havacılık güvenliği kapasitesi bu dönüşümlere cevap verebilecek bir durumdan uzak olabilmektedirler. Bu açıdan havacılık Güvenliği sistemlerinin karşılaştığı en belirgin zorlukları şu şekilde sınıflandırmak mümkündür:

- Değişen terör taktikleri ile havacılığa karşı yükselen tehditler,
- Yeterince gelişim gösterememiş yeterince teknolojik cihazlar ile donatılmamış sivil havacılık altyapısı ve tesisleri,
- Havalimanlarındaki yetersiz güvenlik tertibatı,
- Terminal binalarının eski oluşu veya güvenlik kaygıları güdülmeden inşa edilen terminal binaları,
- Güvenlik sistem ve cihazlarının az ya da yetersiz oluşu,
- Güvenlik bilincinin yeterince benimsenmiş olmaması ve güvenlik gerekliliklerinin yerine getirilmesinde gevşeklik gösterilmesi,
- Mali açıdan yetersizlikler olması,
- Personele verilen eğitimlerin yeterli olmaması
- Güvenlik kültürünün toplum tarafından içselleştirilememiş olması (Kamhabwa, 2012: 16)

Havacılığa yönelen tehditler artış eğilimi gösterdikçe havalimanlarında görev alan güvenlik personeli de artan seviyede baskı altında kalmaktadır. Özellikle tarayıcı personel almış olduğu görevin doğal bir neticesi olarak baskı altında vazife görmektedirler. Her yeni terörist saldırı veya teröristlerin ortaya koyduğu yenilik ve geliştirmeler beraberinde yeni bir güvenlik prosedürü ve güvenlik uygulamaları getirmektedir. Örneğin ayakkabı bombacısından dolayı yolcular ayakkabılarını çıkarıp taratmak zorunda kalmışlardır. Benzer şekilde 2006 yılında sıvı patlayıcı ile yapılmaya çalışılan bir dizi terör saldırısı sonucunda uçak kabininde taşınacak sıvılar için kısıtlamalar getirilmiştir. İç çamaşırına bomba yerleştiren teröristin yol açtığı tehdit sebebiyle hem elle arama prosedürleri sıkılaştırılmış hem de havalimanlarında vücut tarayıcı cihazların kullanılması başlanmıştır. Vücut tarayıcı cihazların oldukça maliyetli cihazlar olduğu dikkatten kaçmamalıdır. Bu şekilde her yeni teknoloji arama tarama işlemlerini karmaşık hale getirmektedir. Bu durum personele sürekli eğitimler verilmek suretiyle bu arama tarama işlemlerinin kavratılmasını

amaçlamaktadır. Aslında bu durum personelin sürekli eğitilmesi konusunda avantaj sağlarken maliyetler konusunda ise dezavantaja neden olmaktadır. Aynı zamanda bu ilave güvenlik tedbirleri havalimanı girişlerinde arama tarama işlemlerinin zaman almasına ve özellikle yoğun saatlerde uzun kuyruklar oluşmasına neden olmaktadır (Jenkins, 2012: 7).

Bir teröristin motivasyonu ile bir güvenlik görevlisinin motivasyonu arasında büyük fark vardır. Bir teröristin motivasyonunu, ölmeye meyilli ve iyi eğitilmiş profesyonel bir prototip beslemektedir. Havalimanlarında görev alan güvenlik görevlileri ücretli çalışan olup piyasa koşullarında mesleklerini icra etmektedirler. Bu iki grup kıyaslandığında açık bir denge farkı gözükülecektir. Buradan hareket ederek havalimanına uzun namlulu silahlar, makineli tüfekler ve el bombaları eşliğinde yapılacak bir saldırıda tarafların bariz güç dengesizliği görülecektir. Havalimanlarında *active shooters*¹ ve *marauding*² olayları aslında güncelliğini koruyan iki önemli konudur. Bunlara gerekli ve yeterli cevap üretilebilmesi için tedbirler alınmalıdır.

1 Kasım 2013 tarihinde silahlı bir kişi tarafından Los Angeles havalimanı güvenlik kontrol noktası görevlilerine karşı silahla ateş açılmıştır. Olayda bir TSA çalışanı hayatını kaybederken iki TSA çalışanı ve bir yolcu yaralanmıştır. Bu olay silahlı saldırganlara karşı TSA görevlilerinin anında müdahale edebilme kabiliyetlerinin sorgulanmasına neden olmuştur. Bu tür saldırılara karşı birtakım önleyici tedbirler mevcut olsa da bu tür aktif ateş eden kişiye karşı, hareket tarzının belirlenmesi için personele eğitim verilmesi, rutin test faaliyetlerinin artırılması, silahlı güvenlik birimlerinin sahada devriyelerinin artırılması gibi önlemler paketi TSA tarafından hazırlanmıştır. Güvenlik görevlilerini çelik yelek giydirilmesi hususu ise TSA tarafından desteklenmemiştir (Elias, Peterman ve Frittelli, 2016: 9).

11 Eylül saldırılarının araştırılması kapsamında hazırlanan GAO raporlarında personelin sıklıkla meslek değiştirmeleri, düşük ücretlendirme politikası ve eğitimlerin yetersiz olmasının güvenlik tarama işlemlerinin etkili olmasını engellediği vurgulanmıştır (Oldham, 2007: 19). Devam eden süreçte benzer sıkıntıların devam ettiği görülmüştür. Güvenlik insan gücümüzün teröristlere karşılık vermede hangi seviyede motivasyona sahip oldukları tartışmaya açık bir husustur. Ağustos 2009'da yayınlanan bir rapora³ göre sadece çalışanların %33'ünün mesleklerine karşı ilgi-alakaları olduğu %49'unun ise mesleklerine gönülden bağlı olmadıkları rapor edilmiştir. Geri kalan %18'inin ise tamamen meslekleri

¹ Active shooters: Sivil halka ateş açma şeklinde tasarlanan terör eylemidir.

² Marauding: Rastgele etrafa silahla ateş eden saldırganın düzenlediği eylem türü.

³ İnternet: <http://www.gallup.com/poll/165269/worldwide-employees-engaged-work.aspx> adresinden 3 Aralık 2016 tarihinde alınmıştır. Gallup İşveren Şözleşmesi İndeksi.

ile bir bağ kuramadıkları gözlemlenmiştir. Havacılık güvenliği alanında meslekleri ile bağ kuramayan kimselerin istihdam edilmesi endişe verici bir durumdur. Bu meslek gurubunu en az ücretli iş sınıfından çıkarıp bir kariyer tercihi konumuna yükseltmek personelin motivasyonunu arttıracaktır (Bala, 2010: 75).

Havalimanlarında yaşanan genel asayiş ilgilendiren basit suç gibi görünen kriminal olaylar aslında görünürde havacılık güvenliği ile ilgili bir durum arz etmese de sahip olduğu potansiyel nedeniyle havacılık güvenliği bütünlüğüne zarar verme kapasitesine sahiptir. Bu türden basit suç olaylarının yoğunlaştığı yerlerde genel asayişin bozulduğu ve otoritenin zaafa uğradığı iddia edilebilir. Bu tür çevreler başka suçların işlenmesine de müsait bir ortam sunmaktadırlar. Sonuç olarak havalanmalarındaki bu türden basit gibi görünen olayların önlenmemesi halinde havacılık güvenliği bütünlüğünün zarar görmesi ihtimali vardır. Bu durumu yozlaşma sonucunda güvenlik kültürünün çözülmesi olarak tanımlamak mümkündür.

5.1.7. Çatışma bölgesi üzerinde yapılan sivil uçuşlar

Yaşadığımız dünyada tüm coğrafi alanlar her daim huzur ve barış içerisinde olmamıştır. Dünyamızda kimi coğrafi alanlar ve bölgeler devam eden çatışmalara hatta savaşa sahne olmaktadır. Çatışma bölgelerinin üzerinde yapılan sivil uçuşlar havacılık güvenliği açısından tehlike arz etmektedir. Bu konuda havacılık güvenliği tarihinde felaketle sonuçlanan olaylar yaşanmıştır.

Örneğin, Soğuk Savaş şartlarının olduğu bir tarihi dönem içerisinde, 31 Ağustos 1983 tarihinde SSCB tarafından Kore Havayollarına ait KAL 007 sefer sayılı Boeing 747 tipi yolcu uçağı casus araç olduğu zannıyla düşürülmüştür (Singh, Kaul ve Rao, 2012: 73). Bu olay yirminci yüzyılın en trajik ve en üzüntü verici havacılık olaylarından biridir. 007 sayılı uçuş ile Alaska'nın Anchorage havalimanından Seul'a gitmekte olan Kore Havayolları uçağı Sovyet hava sahasına 200 milden daha fazla bir mesafe giriş yapmış ve aniden Sovyet füzeleri ile vurularak düşürülmüştür. Olayda 240 yolcunun tamamı ve 29 kişiden oluşan mürettebat hayatını kaybetmiştir (Degani, 2004: 50).

Yakın zamanda benze bir olay Ukrayna'da yaşanmıştır. 14 Temmuz 2014 tarihinde Ukrayna hava kuvvetlerine ait bir An-26 askeri kargo uçağı Lugansk bölgesi üzerinde 6200 metre irtifada seyretmekteyken vurularak düşürülmüştür. Olayda vurulan uçağın bir Rus silahı ile vurulmuş olma ihtimalini güçlendirmektedir. Çünkü bu alanda bu kabiliyette bir silah sadece Rus ordusunda mevcuttur. Ayrılıkçıların hâlihazırda bu kabiliyette bir silahları mevcut değildir (CTIVD, 2015: 24).

Yukarıda anılan olay yaşanmasına rağmen çatışma bölgeleri üzerinde sivil uçuşlara devam edilmiştir. Olaydan birkaç gün sonra benzer bir saldırı 17 Temmuz 2014 günü Malezya Havayollarının MH 17 uçuş numaralı seferini gerçekleştiren Boeing 777 uçağına düzenlenmiştir. Uçak Ukrayna'nın doğusunda seyredirken yerden-havaya füze ile vurulmuştur. Bu olayda kullanıldığı tahmin edilen silah BUK füzesidir. Ayrıca yapılan araştırmaya göre MH 17 uçağına atılan füzenin bir parçası uçak enkazı içerisinde tespit edilmiştir¹. NATO terminolojisinde SA-11 olarak isimlendirilen BUK füze sistemi; yerde konuşlu, radar destekli orta menzil (35 kilometre) hava savunma sistemidir. Sistem; 6 adet radar komponenti, fırlatma rampası, 3 adet doldur-boşalt aracı, bir hedef tespit ve kilitlenme radarı ve müfreze komuta ofisinden oluşmaktadır. Sistemin standart operasyonunda her an atışa hazır 4 adet GADFLY yerden-havaya füze aktif olarak tutulmaktadır (CTIVD, 2015: 35).

MH17 saldırısından sonra, ICAO tarafından çatışma bölgelerinin üzerinden uçuş gerçekleştirmek zorunda kalan ülkeler için 'Çatışma Bölgeleri Bilgi Deposu' portalı hizmete sunulmuştur. Bu veri bankası ile temel olarak üye devletlerce yayınlanan bildirimler vasıtasıyla devam eden tehlikelere karşı havayolu işletmelerinin uyarılması hedeflenmektedir.

6 Mart 2014 tarihinde Malezya Havayollarının MH370 sefer sayılı uçuşunu gerçekleştiren Boeing 777 uçağı, Güney Çin Denizi üzerinde uçmaktayken bilinmeyen bir nedenle kaybolmuştur. Bu olay çatışma bölgeleri üzerinde gerçekleşen bir vaka olmamasına rağmen uluslararası kamuoyunun dikkatinin çatışma bölgeleri üzerinde yapılan uçuşlara çekilmesine katkıda bulunmuştur. Olay, sivil havacılık tarihinin en ilginç olayı olarak kayıtlara geçmiştir. Uçağın düştüğü, düşürüldüğü ya da bir yere iniş gerçekleştirdiği henüz tespit edilememiştir. Bu olay uçağın havada yaşayabileceği acil durumlarda yer bildiren sisteminin kapatılabilmesi veya teknik bir sorun nedeniyle bu yer bildiren sistemin devreden çıkmış olması nedeniyle uçağın bulunamaması durumunu yaratmıştır. Bu yeni durum havacılık güvenliği açısından bir pasif tehdit içermektedir. Özellikle havacılığın güvenilirliğinin sorgulanmasına vesile olabilecek bir durum ortaya koymuştur. Uçağın kaybolmasına terörist bir eylemin mi yoksa teknik arızanın mı sebep olduğu henüz bilinmemektedir. Bir diğer ifadeyle olayın sivil havacılık güvenliği ya da sivil havacılık emniyeti konularından hangisinin alanda olduğu henüz tespit edilmemiştir. Benzer olayların yaşanmaması için uçağın yerini kesintisiz olarak bildiren, hiçbir şekilde

¹ İnternet: <http://www.independent.co.uk/news/world/europe/malaysia-airlines-mh17-crash-part-of-big-buk-missile-found-at-ukraine-crash-site-a7068406.html> adresinden 26 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

kapatılamayan, tespit cihazlarının uçaklara yerleştirilmesinin faydalı olacağı Çakıcı (2016) tarafından değerlendirilmiştir. Buna göre;

- Uçuş operasyonu esnasında hiçbir şekilde kapatılamayan aynı zamanda uçağın yerini ve hareketlerini yer istasyonuna bildiren bağımsız konum bildirme sistemleri tasarlanması
- Uydu uçak takip sistemlerinin daha yaygın hale getirilmesi ve geliştirilmesi
- Çarpma öncesi uçaktan fırlayarak su üstünde yüzmek suretiyle sağlam kalabilecek ikinci bir kara kutunun uçaklara yerleştirilmesi
- Kara kutuların çalışma sürelerinin arttırılması
- Kokpitte bulunan ses kayıt sisteminin sadece son 2 saati değil tüm uçuş süresince kayıt yapması
- Uçağın uçuş verilerinin uydu ve yer haberleşme ağı kullanılarak uçaktaki kayıt cihazı beraberinde anlık olarak yerdeki depolama istasyonuna gönderilmesi

şeklinde özelliklere sahip sistem ve cihazların uçaklara yerleştirilebileceği ifade edilmiştir (Çakıcı, 2016: 291).

5.2. Havacılık Güvenliğinin Geliştirilmesi için Fırsatlar

Doğada her durumun avantajı olduğu gibi beraberinde dezavantajı da vardır. Bu açıdan havacılık terörünün oluşumunu destekleyen tehditler olduğu gibi bu tehditleri sönmüleyecek fırsatlar da bulunmaktadır. Tehditlere karşı iyi düzeyde bir havacılık güvenliği sağlanabilmesi için gerek tehditlerin gerekse fırsatların bilinmesi gerekmektedir.

2500 yıl önce Çin’de yaşamış olan savaş sanatı filozofu Sun Tzu’nun “Başkasını ve kendini bilersen, yüz kere savaşsan tehlikeye düşmezsin; başkasını bilmeyip kendini bilersen bir kazanır bir kaybedersin ne kendini ne de başkasını bilmezsen, her savaşta tehlikedesin” şeklinde bahsettiği üzere tehditlerin ve mevcut kapasitenin bilinmesi gerekmektedir. Bu çarpıcı kesinlik, teröristler ve yolcular arasında sadece iyi bir havacılık güvenliğinin olduğunu bir defa daha hatırlatmaktadır (Duchesneau, 2015: 247). Bu açıdan, Havacılık terörizminin etkilerinin asgari seviyeye indirilmesi için tehditlerin iyi analiz edilmesi ve fırsatların iyi değerlendirilmesi önem arz etmektedir.

5.2.1. İstihbaratın önemi

İstihbarat; istihbar, haber ve bilgi alma kelimelerinin çoğuludur. En genel tanımıyla istihbarat, çeşitli vasıtalarla toplanan ham bilginin tasnif edilerek analiz edilmesi neticesinde elde edilen bilgi ve bu bilginin kullanıma hazır hale getirilmesi işlemidir. İstihbarat kelime anlamı Büyük Türkçe Sözlük’te “Bilgi toplama, haber alma” olarak yer

almaktadır¹. İstihbarat genel olarak iç istihbarat ve dış istihbarat olarak ikiye ayrılmaktadır. Dış istihbarat, yasal ya da yasal olmayan yabancı unsurlara karşı kullanılabilir bilgilerin elde edilmesi iken iç istihbaratta iç tehditler konu edinilmektedir (Özer, 2015: 58). İstihbarat elde edilmesinin en önemli amacı gerçekte ne olacağının bilinmesidir. Bu görev icra edilirken; kabiliyetlerin, niyetlerin ve gerçekleşme durumunun ne olacağı şeklinde üç esas noktaya odaklanılmaktadır. Şüphesiz yanıltıcı ve yönlendirici haber kaynakları sağlıklı bir istihbarat üretilmesini engelleyen bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır (Yılmaz, 2007: 5).

Güvenlikte ilk halka istihbarattır. İstihbarat gerek açık kaynaklardan gerekse kapalı kaynaklardan toplanmaktadır. Bu anlamda havacılık terörüne karşı ilk halka istihbarat olarak görülmektedir. Özer'e (2015) göre geleneksel askeri istihbarat ve terörle mücadele istihbaratında farklılıklar vardır. Geleneksel askeri istihbaratta düşmanın askeri kapasitesi, mevcudiyeti, harekât usulleri ve muharebe düzeni belirlenirken terörle mücadele istihbaratında taktik seviyede gerçekleştirilmesi planlanan terör saldırısının nerede ne zaman nasıl yapılacağı belirlenmesi esas alınmaktadır (Özer, 2015: 60).

İstihbaratı; toplama, işleme, entegre etme, dönüştürme, analiz etme ve yorumlama faaliyetlerinin bir bütünü olarak ele almak mümkündür. Yabancı ülkelere, düşman ya da dost kaynaklardan bilgi toplanmaktadır. Price (2013) tarafından belirtildiği üzere istihbarat döngüsünün beş basamağı vardır. Bunları; planlama ve yönetme, toplama, işleme ve harmanlama, analiz etme ve üretme ve dağıtma olarak saymak mümkündür (Price ve Forrest, 2013: 141). Cleary (2006) ise bu beş basamağa, tekrar değerlendirme basamağını eklemiştir. Buna göre istihbarat döngüsünü şu şekilde özetlemek mümkündür;

- Planlama: Her ülkenin değişik amaç ve bu amaçlara ulaşabilmek için uyguladıkları stratejiler mevcuttur. Bundan dolayı da istihbarat ihtiyaçları farklılık gösterecektir. Benzer şekilde güvenlik birimlerinin çalışma alanlarına göre de istihbarat toplama ihtiyaçları farklılık gösterecektir. Bu ihtiyaçların belirlenmesi gerekmektedir
- Toplama: Güvenlik birimleri sürekli şekilde bilgi toplamaktadırlar. Bunu yaparken, gözlemler, görgü tanıkları, elektronik veri tabanları, internet, iletişim araçları, fiziksel takip, gibi çok çeşitli kaynaklardan yararlanmaktadırlar.
- İşleme: İstihbaratta işlenebilecek veri ve bilgilerin çekilip alınmasıdır. İlişkili bilgilerin belirli bir sınıflandırmaya tabi tutulmasıdır
- Analiz etme: Analiz işlemi, bir veriye bir anlam yükleme işlemidir. Verilerin gözden geçirilip değerlendirilmesidir.

¹ İnternet:

http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5889ebf0c940f7.7117833
7 adresinden 7 Aralık 2015 tarihinde alınmıştır.

- Dağıtım: Dağıtım işlemi, harekete geçirilebilir istihbaratın ihtiyaç duyulan birimlere dağıtılmasıdır.
- Tekrar değerlendirme: Tekrar değerlendirme işleminde farklı birimlerden kişilerin katılımıyla istihbaratın değeri ve etkililiği tartışmaya açılmalıdır. İstihbaratı üreten ve onu kullanan tarafların karşılıklı olarak eksiklikleri tartıştığı bir ortam sağlanmalıdır. Bu verimli tartışmalardan dersler çıkarılarak sonraki çalışmalarda bu derslerden faydalanılmalıdır (Cleary, 2006: 8).

Terör saldırıları hakkında önceden değerlendirme yapılabilmesi için bilgi toplanması, muhtemel hedeflerin neler olabileceğinin belirlenmesi ve saldırı usulünün¹ ne olabileceği bilinmesinde çok büyük fayda vardır. Bu anlamda bu tür bilgiler çeşitli kaynaklardan sağlanabilmektedir. Bu kaynakları şu şekilde saymak mümkündür:

- Havacılığa karşı yapılan başarılı ya da başarısız saldırılar terörist niyetlere ve metodolojiye dair ipuçları vermektedir
- Kapalı kaynaklar. Birincil olarak kontrterör istihbarat ve değerlendirmeler bu bilgilerin sadece istihbarat birimleri, kolluk güçleri ve benzer kamu otoritelerini uhdesinde olduğu bilinen bir gerçektir.
- Açık kaynaklar. Kamuya açılmış olan ve herkese aleni olan bilgileri içermektedir. Bu bilgiler doğası gereği açık olduğundan dolayı bir yandan da terörist amaçlar doğrultusunda kullanılabilir (Wilkinson, 2000: 16).

Havacılık terörizmine karşı uygulanacak istihbarat üç basamakta kendini göstermektedir. Birincisi terör örgütleri tarafından düzenlenmesi planlanan saldırı eylemlerinin önceden haber alınması ve saldırının planlayıcılarının ve saldırı usulünün tespit edilerek önlemler alınmasıdır. Örneğin, İngiltere tarafından sıvı patlayıcı üzerinden hazırlanacak bir bombanın sıvı patlayıcı ile havacılığa karşı bir saldırı düzenlenmesi olayı, İngiltere tarafından toplanan istihbarat neticesinde bu saldırı tamamlanmadan önce tespit edilmiştir. Önlem olarak sıvı kısıtlamaları çalışmaları yapılmıştır. Sıvı kısıtlamaları şu an tüm dünyada uygulanmaktadır. İkinci olarak personele yönelik istihbarat toplanması hususudur. Bu konuda havacılığa karşı içeriden tehditler söz konusudur ve personelin hakkında istihbarat toplanması gerekmektedir. Üçüncü olarak ise yolculara yönelik istihbarat toplanmasıdır. Yolcuların bir terör örgütü üyesi olma ihtimaline karşı uçuştan önce yolcuların engellenmesi veya ilave güvenlik tedbirleri uygulanmasıdır.

11 Eylül saldırıları terörle mücadele istihbaratının önemi bir kez daha ortaya çıkarmıştır. 11 Eylül olaylarından önce FBI'ın yapısında herkesin aynı işi yapmasını önlemek ve iş gücü kaybının önlenmesi için kullandığı sistem gereği El Kaide ve Usame Bin Ladin'le ilgili tüm soruşturmalar New York bürosunda toplanmıştır ve diğer bürolar bu konuyla ilgilenmemektedir (GAO, 2013). Bu durum istihbarat paylaşımını sınırlayan bir durum

¹ Modus operandi

oluşturmuştur. 11 Eylül saldırılarından önce ABD'ye yönelik çok büyük boyutlarda ciddi bir saldırı yapılacağı istihbaratı elde edilmiş ancak ABD böyle büyük bir saldırıyı kendi topraklarında değil belki de deniz aşırı bir askeri üssüne ya da diplomatik temsilcilğine karşı yapılabileceği değerlendirilmiştir. Bu bilgiler ışığında 11 Eylül olayları öncesinde kısmen yeterli istihbarat olduğu ancak bu istihbaratın yeterince doğru bir şekilde analiz edilemediğinden dolayı zafiyet ortaya çıktığı söylenebilmektedir.

Terörizme etkin ve caydırıcı cevaplar üretilebilmesi için kurumlar arası iş birliğinin sağlanması gerekmektedir. Bu iş birliği rutin toplantıların sıklığından uzak beyin fırtınası şeklinde cereyan eden verimli toplantılar olmalıdır (Brandt, 2011: 7). Ulaştırma istihbaratı kavramı ülkemiz için yeni bir kavramdır. Farklı kurumların bir araya gelmesiyle ulaştırma güvenliği istihbarat birimi oluşturulabilir. Ayrıca dış istihbarat kaynaklarına doğrudan erişim sağlanması terör eyleminin ilk eden yorumlanmasını sağlayabilecektir.

Bununla beraber, Çelik'e (2012) göre kamu birimlerinin istihbarat üretim süreçlerinde iş birliği ve görev paylaşımı yapmaması pratik uygulamalarda maliyetlerin artmasına ve işgücü kaybına yol açmaktadır (Çelik, 2012: 65). Örneğin, TSA bir istihbarat üreticisi organ değil istihbarat ürününü tüketen/kullanan bir organ olarak karşımıza çıkmaktadır (Jenkins, 2012: 5).

Küresel topluluk olarak başarısız olan teşebbüslere çok az dikkat gösterilmektedir. Bir terör eylemi her zaman başarı ile sonuçlanmamaktadır. Hatta çoğu zaman teşebbüs aşamasında kalmaktadır. Planlama hatası olarak başarısızlığa uğramış olsa dahi bundan dolayı başarısız olan terör teşebbüsleri de en az başarılı olmuş olan terör teşebbüsleri kadar dikkate alınmalı ve o alanda gerekli çalışmalar yapılarak tedbirler geliştirilmelidir (Duchesneau, 2015: 87). Tüm bu gelişmeler göstermiştir ki genelde istihbarat özelde ise havacılık güvenliğine yönelik istihbarat faaliyetlerini 21. yüzyılda önemli görevler beklemektedir. Yeni terör konseptinin ortaya çıkardığı terör tehditleri istihbarat faaliyetlerinin önemini arttırmıştır (Karmon 2002'den aktaran Köseli, 2009: 59). İlk olarak, kanun yapıcıların şunu bilmelerinde fayda vardır ki; zamanında elde edilmiş istihbarat havacılığa karşı olan terörist faaliyetleri engellemede en önemli ve en etkin yöntemdir (Brandt, 2011: 7).

5.2.2. Biyometrik sistemler

Çağımızda gelişen teknoloji ile beraber havacılık terörizmine karşı geliştirilen fırsatlardan biri de biyometrik sistemlerin havalimanlarında kullanıma alınmasıdır. Tüm ulaştırma modlarını tehlikelerden tamamen arındırılması imkânsızdır bunun yapılması hem

çok yüksek maliyetlere sebep olacak hem de sürdürülebilir olmayacaktır. Bu aynı zamanda ticari faaliyetlerin önünün tıkanmasına da neden olmaktadır (US Congress, 2011).

Biyometrik sistemlerin kullanımının yaygınlaştırılmasının havacılık güvenliği kapasitesini arttıracığı tüm dünyada yaygın bir beklentidir. Biyometrik tanımlama sisteminde kullanılan biyometrik verilerin kopyalanması neredeyse imkânsızdır. Biyometrik veriler çalınmaz, çoğaltılamaz, tekrar edilemez şekilde yapılara sahip doğal bir oluşum olmaları araştırmacıları konu üzerinde çalışmaya sevk etmiştir. Bu açıdan biyometrik sistemlerin dayandığı biyometrik verilerin en bariz üstünlüğü taklit edilemez oluşudur. Havalimanlarında en azından genele yaygınlaştırılincaya kadar, personel giriş çıkışlarında kullanılmak üzere biyometrik sistemlerin kullanılması havalimanında görev alan personel için alınan güvenlik kontrollerini kolaylaştıracaktır. Biyometrik sistemlerin çalışma prensibinde kullanılan biyometrik unsurlar Cooper (2012) tarafından şu şekilde sıralanmıştır;

- Yüz tanıma
- Parmak izi
- El izi
- İris
- Ses
- İmza
- Adımlar ve yürüyüş
- Daktilo kullanma karakteristiği (Cooper, 2012: 30).

Bütün avantajlarının yanı sıra biyometrik verilerin olumsuz yanları da vardır. Bunları şu şekilde sıralamak mümkündür;

- Uzun kaybı halinde alınması gereken alternatif çözümlerin henüz yeteri kadar belirlenmemiştir
- Psikolojik olarak insanlar gözlerine sürekli bir cihaz tutulmasından rahatsız olmaktadırlar
- Üstün teknoloji gerektirdiğinden dolayı bakım, onarım, güncelleştirme maliyetlerini artmaktadır
- Havacılık sektörünün siber tehditlere açık olmasından dolayı bilgi güvenliği konusunda henüz yeterince tatminkâr değildir.

Biyometrik veriler aynı zamanda yaşayan bir kişiye özel, taklit edilemez, psikolojik ve davranışsal özellikleri de ihtiva edebilmektedir. Havacılık güvenliği alanında biyometrik verilerin kullanımı özellikle yolcuların incelenmesi konusunda en iyi çözümleri üretebilme kapasitesine sahiptir. Yolcu inceleme işlemlerinin hızlı, kolay ve daha güvenilir olmasını sağlamaktadır. Diğer taraftan yolcular açısından uygulanan güvenlik tedbirlerine olan güveninin pekişmesinde katkısı olacaktır. Eşi olmayan ve taklit edilemez parmak izi, yüz hatları, el geometrisi, imza, retina, ses tonu gibi verilerle gelişmiş enformatik teknolojilerin

birleşimi bu yeni alanı havacılık güvenliği endüstrisinin hizmetine sunulmuştur. Yolcuların otomatik olarak tanımlanması için bilgilerin entegre edilmesi ve teknolojinin kullanılması beklendiği üzere hem havalimanı işleticilerini hem de yolcuları memnun edecektir. Güvenlik tedbirlerinin hızlı ve daha verimli olması sayesinde yolcuların akışı asgari düzeyde bölünecek, havacılık güvenliği kalitesi artacak ve kimlik bilgilerinin çalınmasına karşı korunma sağlanmış olacaktır.

En eski biyometrik sistem olarak parmak izi kullanılmaktadır. Parmak izi verileri çok eski resmî belgeler de bile mevcuttur ve kabul gören bir uygulamadır. Parmak izi sistemi denenmiş kabul görmüş ve en kolay doğrulama aracı olarak kendini ispatlamıştır. Parmak izi sisteminin kökeni 150-200 yıl öncesine kadar gitmektedir. Bu açıdan biyometrik sistemler kurgulanırken parmak izinin vazgeçilmez öneme sahip olduğu akıldan çıkarılmamalıdır. Diğer biyometrik sistemlerin bunun üzerine bina edilebileceği düşünülmektedir.

Biyometrik verilerin tüm olumlu yanlarının yanı sıra seyahat belgelerine biyometrik verilerin yüklenmesi havacılık güvenliği alanındaki sorunları tamamıyla yok etmeyecektir. Bunun birçok sebebi vardır. Bu sebeplerin başında biyometrik veri kart hamilinin gerçek ad-soyadını, tabiiyetini veya diğer bilgileri taşıdığını ispat etmemektedir. Ancak biyometrik veri bir defa oluşturulduktan sonra o şahsın ileride başka bir ismi taşımasının önüne geçebilecektir (Yool, 2005: 72).

Günümüzde her gün on binlerce havalimanı çalışanı güvenlik tahditli alanlara birkaç defa geçiş yapmaktadır. Personelin giriş çıkış işlemlerinin yeterince takip edilmemesi halinde istenmeyen durumlar ortaya çıkabilecektir. Örneğin, 2007 yılında bir Comair çalışanı 14 tane yarı otomatik silahı, bir tüfeği, sekiz pound ağırlığında marihuanayı bir kabin bagajında Delta havayollarına ait Orlando (Florida) – San Juan (Porto Rico) uçuşuna sokmayı başarmıştır. Bu olayı başarılmasında temel etken bu personelin yolcu tarama noktasını baypas yapabilmesinden dolayıdır¹. Biyometrik verilerin personel tanıtma kartlarında kullanılması ile personel giriş çıkış kontrollerinin daha sağlıklı yapılabileceği değerlendirilmektedir. Örneğin Kanada’da Biyometrik tanımlama kartları, havalimanlarında tahditli alanlara geçiş yapması gereken kişilere ve bazı belirli uçuşlarda görev alan Kanada Hükümeti Polis Teşkilatı Hava Polislerine temin edilmektedir (Poole, 2008: 14).

¹ İnternet: <http://www.cbsnews.com/news/14-guns-and-8-bags-of-pot-on-a-plane/> adresinden 7 Kasım 2015 tarihinde alınmıştır.

Biyometrik sistemlerin personelin giriş çıkışları için kullanılmasının ötesinde havacılık operasyonlarının bir parçası olarak kullanılarak havacılık güvenliğinin etkinliğini arttırması beklenmektedir. Örneğin ikram trolleylerinin ve ikram kamyonlarının mühürlenmesi konusunda ne kadar dikkatli olursa da bu mühürleri ve mühür numaralarının manuel olarak takip edilmesi oldukça zordur. Bundan dolayı bu gibi havacılık işlemlerinin artık biyometrik sistemler gözeterek yapılmasının hem operasyonel maliyetlerini hem de güvenlik maliyetlerini azaltacağı düşünülmektedir. Biyometrik sistemlerin havacılık operasyonlarında kullanılması ile işlemlerin hızlanması ve kâğıt ortamdan elektronik ortama geçilmesi sağlanacak aynı zamanda işlemler kolaylaştırılacaktır. Havacılık personeli her gün rutin işlerinin yanında form, belge, çizelge, tablo, pusula gibi dokümanları doldurmak ve kayıt altına almak zorundadır. Bu işlemler personelin esas görevlerine odaklanmalarını engellemekte ve iş verimini düşürmektedir. Bu işlemlerin biyometrik veriye dayanan sistemler ile üretilmesi ile işlemlerin kolaylaşması sağlanabilecektir (US Congress, 2011).

5.2.3. Risk yönetimi

Havacılık terörizmine karşı zafiyetlerin belirlenmesi ve muhtemel tehditlere karşı tezelden önlem alınması amacıyla risk yönetimi uygulamalarının yapılması önem arz etmektedir. Risk yönetimi uygulamalarının en iyi şekilde yapılması için gereken rehber dokümanların geliştirilmesi gerekmektedir. Risk yönetimi yaklaşımı havacılıkta, havacılık emniyeti yönetimi sistemin olarak başarı ile uygulanmaktadır. Bu yaklaşımın havacılık güvenliği alanında da uygulanmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

Havacılık güvenliği alanında risk yönetimi uygulamaları farklı alanlarda sergilenmektedir. Risk yönetimi ile terör örgütlerinin eylem düzenleyebilecekleri alanlar önceden tespit edilip bu alanlarda gerekli iyileştirme çalışmaları yapılmaktadır. Bu çalışmalar yasadışı müdahale girişimlerine karşı yapılmaktadır. Geçmişte yaşanan olaylardan ve mevcut sistemin zafiyetlerinden yola çıkılarak risk düzeyi belirlenmeye çalışılmaktadır. Politika yapıcıları en muhtemel tehlikenin nereden geldiğini tespit ederek bu tehditleri önlemeye yönelik tedbirleri evvelce almaları gerekmektedir. Bu tehditlerin gerçek saldırılara dönüşmesinin önüne geçilmesi gerekmektedir. Bu yapılırken geçmiş kayıtlardan yararlanılarak optimal seviyede tedbirlerin alınması sağlanabilmelidir (Duchesneau, 2015: 86).

Risk yönetimi uygulamalarının bir diğer kullanım alanı ise risk teşkil eden yolculara daha sıkı güvenlik tedbirlerinin uygulanması şeklinde kendini göstermektedir. Güvenilir

yolcu programlarının geliştirilmesi ile riskli yolculara daha fazla odaklanılmaktadır. Risk temelli havacılık güvenliği uygulamalarına artan düzeyde bir geçiş ve adaptasyon sağlanarak havalimanlarında yolcu kolaylığı sağlanması ve maliyetlerin azaltılması hedeflenmektedir (Poole ve Passantino, 2003: 6).

Risk temelli güvenlik sisteminde yolcular risk kategorilerine ayrılmaktadır. Seyahat eden yolcuların büyük bir kısmı düşük seviyede riskli yolcular olarak sınıflandırılmaktadırlar. Bu grup için daha hafif tedbirler alınmakta bu yolcular güvenlik kontrol noktalarından daha hızlı geçmektedirler. Güvenilir yolcu programları risk yönetimi uygulamalarına iyi bir örnek teşkil etmektedir. Havalimanında yolcular risk seviyelerini değerlendirecek bir ön-tarama işlemine tabii tutulmaktadırlar (Gillen ve Morrison, 2015: 11).

TSA tarafından yolcu kolaylıklarının sağlanması amacıyla risk temelli yaklaşım çerçevesinde *pre-check* sistemi kullanılmaktadır. Bu sistemde düşük risk seviyesinde olduğu değerlendirilen ve sık seyahat eden yolcuların daha hızlı ve daha az güvenlik kontrolüne tabi tutularak güvenlik kontrol noktasından geçmelerini sağlayan bir risk temelli programdır. Sistem 2011 yılından beri uygulanmakta olup kişi başı 85\$ ücret karşılığında 5 yıllık üyelik vermektedir. Gerekli risk değerlendirmesinde olumlu netice alan ve sisteme üye olan yolcuların havalimanlarında güvenlik kontrol noktalarında kemer, ceket ve ayakkabılarını çıkarmalarına gerek kalmamakta dizüstü bilgisayar ve sıvı ürünlerini kabin bagajında taşıyabilmektedir¹. Bu programın uygulamaya alınmasıyla beraber riskleri azalttığı ve güvenlik maliyetlerinin yıllık 11 milyon \$ düşmesine katkıda bulunduğu tespit edilmiştir. Bu programın asıl amacının daha yüksek seviyede risk taşıyan yolculara odaklanması olduğu belirtilmiştir (Steward ve Mueller, 2016: 2).

5.2.4. Optimal test stratejisi

Havacılık güvenliği bütünlüğünü sağlanması için havacılık güvenliği uygulamaları belirli aralıklarla test edilmektedir. Ülkemizde test uygulama metotları MSHGP'de kalite kontrol programı çerçevesinde bildirilmiştir². Bu konuda en ideal testin yapılması ve yapılan testin etkin sonuçlar ortaya koyabilmesi için sivil havacılık otoriteleri tarafından çalışmalar yapılmaktadır. Havalimanı güvenlik görevlilerinin ve güvenlik amirlerinin tehditlere karşı daima uyanık tutulması için test faaliyetlerinin yapılması motive edici bir

¹ İnternet: <http://www.businesstravelnews.com/Transportation/Air/FAA-Extension-Expands-TSA-PreCheck-Enhances-Security> adresinden 18 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

² MSHGP Madde 30.

unsur olmaktadır. Test faaliyetleri ile aynı zamanda sistemin eksik yönlerinin tespit edilmesi imkânı da doğmaktadır.

11 Eylül saldırıları öncesinde havacılık güvenliği uygulamalarından sorumlu olan FAA'nın ihmalkâr davrandığı ve yeterince tedbirler alamadığı düzenlenen test faaliyetleri ile ortaya koyulmuştur. Benzer şekilde yolcu ve bagaj tarama konusunda eksiklikler olduğu, kalitenin düşük seviyede olduğu GAO tarafından birçok defa raporlanmıştır. FAA tarafından konu hakkında iyileştirme çalışmaları 2000 yılı haziran ayında tamamlanmış ancak aynı yılın Kasım ayına kadar nihayete erdirilememiştir. ABD Kongresi tarafından 31 Mayıs 2001'e kadar işlemlerin tamamlanması talep edilmiştir. FAA bu son tarihe kadar da gerekli işlemleri tamamlayamamış ve sonuç olarak 11 Eylül 2001 tarihine gelindiğinde henüz ortada herhangi bir standardın olmadığı bir durum ortaya çıkmıştır (Poole, 2008: 10).

Benzer test faaliyetleri günümüzde de sürdürülmektedir. Örneğin, ABD İç Güvenlik Bakanlığı'na bağlı *Red Team* gurubu tarafından ülkenin en yoğun havalimanlarında güvenlik kontrol noktalarının yasaklı madde tespit edebilme kabiliyetlerine yönelik gizli testler düzenlenmektedir (Price ve Forrest, 2013: 453). Testlerde, test görevlisi tarafından yasaklı maddelerin güvenlik kontrol noktalarından geçirilmesi suretiyle güvenlik kontrol noktalarında görev yapan personelin dikkati ve duyarlılığı ölçülmeye çalışılmıştır. Test görevlisi kılık kıyafet olarak normal bir yolcu gibi davranmış ve dikkat çekmemeye özen göstermiştir. Yapılan testler neticesinde, Red Team tarafından yapılan 70 girişimden 67'si başarılı olmuştur. Bu çalışma yöntemi ile bir teröristin gözünden havacılık güvenliği sistemine bakılarak sistemin zayıflıkları, yasadışı müdahalelere ne kadar açık olduğu personelin işini yaparken özen yükümlülüğü göstermesi gibi birçok kıstas değerlendirmeye alınmıştır¹.

Benzer bir olay İsrail'deki Ben Gurion havalimanında yaşanmıştır. Bir gazeteci İsrail'in sahip olduğu güvenlik zafiyetlerine dikkat çekmek için bir tanıdığı vasıtasıyla sahte kimlikle havalimanında temizlik görevlisi olarak işe girmiş ve sahte kimlikle çalıştığı süre içerisinde 12 adet uçağa sahte bomba düzeneği yerleştirmeyi başarmıştır². Bu olay her zaman bir açık ve risk olduğunu göstermiştir. Bundan dolayı her zaman tetikte olunması gerektiği ortaya çıkmıştır. Bundan dolayı en güvenilir personel ya da en ileri teknoloji

¹ İnternet: <http://www.politico.com/story/2015/06/tsa-missed-73-terrorism-flagged-airline-workers-report-118738> adresinden 26 Aralık 2015 tarihinde alınmıştır.

² İnternet: <http://www.middleeasteye.net/news/israeli-reporter-infiltrates-tel-aviv-airport-fake-id-and-hoax-bombs-islamic-state-ben-gurion-security-117951442> adresinden 27 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

cihazlar olsa dahi sistem bazı açıkları içinde barındırabilmektedir. Bu kayıp noktaların tespit edilmesi için de test faaliyetleri yapılmaktadır.

Daha sık aralıklarla ve daha profesyonel ekiplerle test faaliyetlerinin yapılması ile havalimanlarında personelin daha özenli ve dikkatli çalışması sağlanacaktır. Ayrıca faaliyetlerden elde edilen bilgiler ışığında havacılık güvenliği sisteminin geliştirilmesi sağlanacaktır. Bu açıdan havacılık terörizmine karşı optimal test faaliyetleri iyi bir uygulama olarak karşımıza çıkmaktadır (TSA, 2008: 1).

5.2.5. Yolcu bilgilerinin kullanılması

21. yüzyılda terör konseptinde değişimler ve dönüşümler yaşanmıştır. Bu yeni durumda artık tehditler belirli bir noktadan ya da ülke içinden değil dünyanın en ücra köşelerinden de gelmektedir. Havacılık güvenliğinin sağlanması için teröristlerin daha uçağa varmadan tespit edilmesi ve seyahat etmelerinin engellenmesi uygun bir seçenektir (Hoffman, 2016: 6). Bu amaçlar doğrultusunda devletler yolcu bilgilerinin içeren birtakım verileri hava taşıyıcılarından talep etmektedirler. Toplanan bu bilgiler değerlendirilmekte ve politikanın oluşturulmasında kullanılmaktadır. Uçak yolcu bilgileri temel olarak iki sınıftan oluşmaktadır; Gelişmiş Yolcu Bilgisi, API ve Yolcu İsim Kaydı, PNR.

PNR'da daha çok bilet satın alma sırasında, uçak şirketlerinin veya acentelerin elinde bulunan bilgilerdir. Uçak yolcusunun adı, adresi, seyahat güzergâh bilgileri, ödeme bilgileri vb. gibi bilgiler yer almaktadır. API'de ise ağırlıklı olarak yolcuların pasaportlarında yer alan bilgiler esas alınmaktadır. Bu bilgiler çoğunlukla çıkış sırasında elde edilmekte ve varış meydanındaki gümrük otoritelerine iletilmektedir. Bu bilgiler havacılık güvenliğine tehlike oluşturabilecek kişilerin yer aldığı önceden hazırlanmış listelerde yer alan bilgiler ile karşılaştırılmaktadır¹.

Yolcu bilgilerinin toplanılması ve analiz edilmesi esasına dayanan programlar ile istihbarat toplama faaliyetlerine katkıda bulunmaktadır. Örneğin ABD'den hareket edecek olan uçak seyahatlerinde uçak şirketlerinden havacılık emniyet ve güvenliğinin sağlanması amacıyla belirli yolcu verileri ABD İç Güvenlik Bakanlığı tarafından talep edilmektedir.

ABD tarafından yolcu bilgilerinin toplanması ve değerlendirilmesi amacıyla birtakım sistemler kullanılmıştır. Bu sistemlerden ilki olan CAPPS sistemi, 1990'ların sonuna doğru uygulanmaya başlanmış olup PNR'a dayanarak çalışmıştır. Bir kişi bilet ayırttığında

¹ İnternet: https://www.condor.com/tr/fileadmin/dam/pdf/tcf-tr/05_Bize_Ulasin/FAQ_USA_TR.pdf adresinden 21 Mayıs 2016 tarihinde alınmıştır.

havayolu taşıyıcısı tarafından yolcuya ait bilgiler üretilmektedir. Bu bilgiler *No-fly-list* ve FBI tarafından yönetilen *Arananlar ve Kaçaklar Listesi* gibi listeler ile karşılaştırılmaktadır. Bu karşılaştırmalar neticesinde her yolcu için bir risk skoru belirlenmektedir. Yolcuların risk skorlarına göre güvenlik birimleri tarafından tedbirler alınmaktadır.

11 Eylül saldırılarından önce bu bilgilerin işlenmesi konusunda hava taşıyıcıları sorumlu tutulmuşlardır. Yolcu bilgilerinin toplanmasının ardından bilgiler FAA yönetiminde olan CAPPs sistemi ile kontrol edilmekte ve FBI yönetiminde olan terörist izleme listesi ile eşleştirilmiştir.

11 Eylül'den önce kullanımda olan CAPPs sistemi aslında 11 Eylül saldırılarından 19 kişiden 9 tanesini tespit etmiştir. Bu 9 kişi için daha sıkı güvenlik tedbirleri öngörmüştür. Ancak bu kişilere daha sıkı bir güvenlik tedbiri uygulanıp uygulanmadığı konusu açık değildir. 11 Eylül saldırılarının hemen sonrasında ABD Kongresi tarafından CAPPs sisteminin yenilenmesi kararlaştırılmıştır. Sistemin yenilenmesinde GAO tarafından yapılan tespitler etkili olmuştur. GAO tarafından yapılan tespitlere göre sistem sekiz ayrı alanın yedisinde yetersiz görülmüştür (Jenkins, 2012: 6).

CAPPs'da yaşanan problemler ve şikâyetler neticesinde 2003 yılında CAPPs II projesine başlanmıştır. CAPPs II'nin hava taşıyıcıları tarafından değil devlet eliyle yürütülmesi öngörülmüştür. Bu yeni sistemde yanlış anlaşılımların önüne geçilmesi için daha fazla veri girişi sağlanması planlanırken özel hayatın gizliliğine en üst düzeyde riayet edilmesi yaklaşımı sergilenmiştir. Gerek 2004 yılında GAO tarafından tespit edilen eksiklikler gerekse kamuoyu tarafından yöneltilen eleştiriler neticesinde sistemin yenilenmesine karar verilmiştir.

Günümüzde TSA tarafından kullanılan program *Secure Flight* ise 2004 yılında teklif edilmiştir. *Secure Flight*, 2009 yılının Ağustos ayından beri uygulanmaktadır. Yeni sisteme geçilmesinin esas amaçlarından biri de yolcu izleme listelerinin yönetilmesi yükümlülüğünü hava taşıyıcı işletmelerden alınıp ve TSA ya devredilmesi ile ilgilidir. Bu programda yolcu özel hayatın gizliliğine daha fazla riayet edilmesi planlanmıştır (Jenkins, 2012: 7).

Her Amerikan havayolu işletmesi terörist izleme listesine karşı kontrol edilmektedir. Havayolu şirketleri uçuştan en az 72 saat önce TSA'ya yolcu bilgilerini göndermektedirler. Bu bilgiler, *Secure Flight Passenger Data* olarak adlandırılmaktadır. Sonuç olarak TSA toplamış olduğu bu bilgileri *No-fly-list*, *Selectee list* ve salgın hastalıkların kontrol edilmesi ile ilgili listeler ile karşılaştırıp isimleri eşleştirmektedir. Daha sonra ortaya çıkan isim

listesi İç Güvenlik Bakanlığı tarafından hazırlanan *Redress* listesi ile kontrol edilmektedir. Tüm bu işlemlerin sonucunda bazı kişilerin biniş kartı almasının engellenmesi ve bazı kişiler için ise ilave güvenlik tedbiri uygulanması kararı alınmaktadır. *Redress* sistemi, yanlışlıkla veya hatayla listeye alına yolcular için bir düzeltme imkânı sunmaktadır (Pole, 2015: 7). TSA eski başkanı John S. Pistole'e göre izleme listesinde yer alan her yolcunun kontrol edilmesi teröre karşı hem bir tedbir hem de yolcuların taranmasına göre daha zahmetsiz bir yoldur¹. Bu program geçmişteki benzerlerine nazaran daha kapsamlı yolcu bilgisi derleyen bir programdır. Pistole tarafından ifade edildiği üzere; Terör izleme listesinde yer alan 4 ya da 5 yolcunun aynı varış noktasına uçacak şekilde yönelmeleri halinde sistem derhal alarm vermekte ve TSA görevlileri bilgilendirilmektedir. Yine eğer terör izleme listesinde yer alan iki kişi aynı uçağa bilet alması halinde ise o uçağa mutlaka bir IFSO yerleştirildiği bildirilmiştir.

Secure flight sistemi de öncülleri gibi yolcu bilgilerini risk temelli analizler kapsamında değerlendirmektedir. Bu değerlendirmeler sonucunda yolcuların havalimanı güvenlik kontrol noktalarında standart, hızlandırılmış ya da arttırılmış tarama uygulamalarının belirlenmesi için kullanılmaktadır. Bu değerlendirmeler yapılırken TSA tarafından tutulan *No-fly-list* ve FBI tarafından tutulan *Watch List*'ten yararlanılmaktadır. FBI Terörist Tarama Merkezi² tarafından tutulan *Watch List* veri tabanı bilinen ya da şüphelenilen teröristlerin yer aldığı liste olarak öne çıkmaktadır. Buna ilaveten, terörist izleme listelerinin kullanılmasıyla teröristlerin seyahat etmelerini engellenmesi özellikle radikalleşmiş bireylerin yabancı savaşçılar olarak terörist organizasyonlara katılım sağlamalarını engellemesi hedeflenmektedir.

No-fly-list'te yer alan kişilerin ABD'ye gelen, ABD çıkışlı ya da ABD üzerinden geçecek olan bir uçağa binmeleri önlenmektedir. 2014 rakamlarına göre 47 bin kişi uçuşa yasak listesinde yer almaktadır. Bunların 800 tanesi ABD vatandaşıdır³.

Kazara birçok kimse bu listelere girmektedirler. Ünlü müzisyenler, pilotlar, çocuklar, Nobel Barış ödülü sahibi Nelson Mandela, hatta hava polislerinin dahi listeye girdiği vakalar yaşanmıştır.⁴ Binlerce isim hata sonucunda bu listelerde yer almıştır. Tüm bu

¹ CAPPS ve CAPPS II

² İnternet: <https://www2.fbi.gov/terrorinfo/counterrorism/faqs.htm> adresinden 3 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

³ İnternet: https://www.washingtonpost.com/world/national-security/more-than-1-million-people-are-listed-in-us-terrorism-database/2014/08/05/a66de30c-1ccc-11e4-ab7b-696c295ddfd1_story.html?utm_term=.0f3d9b6c2784 adresinden 3 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

⁴ İnternet: <http://www.washingtontimes.com/news/2008/apr/30/air-marshals-grounded-in-list-mix-ups/?page=all#pagebreak> adresinden 3 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

gelişmeleri doğrular mahiyette yapılan bir araştırmanın sonucunda göre listedeki bilgilerinin %44'ünün hatalı olduğu görülmüştür (Ramsey, 2014: 19). Bu hatalar, bilgisayar sistemleri tarafından otomatik olarak yapılmaktadır. Özellikle son dakika bilet alan, nakit para ile bilet alan ve tek yönde gidiş bileti alan kişilerin isimleri *No-fly-list*'te olmasa dahi otomatik olarak ilave taramaya tabi tutulan *Selectee List*'e atmaktadır¹

3 Mayıs 2010 günü Faisal Shadzağ isimli şahıs New York Times meydanında başarısız bir bombalı araç eylemi düzenlemiştir. Eylemin ardından şahıs Dubai'ye tek yönlü bilet almıştır. Şahsın isminin günün erken saatlerinde uçuş yasaklı kişiler listesinde olmasına rağmen John F. Kennedy Havalimanından Dubai'ye gidecek olan Emirates havayolları uçuşuna kabul edilmesi terörist izleme listelerinin etkili bir şekilde kullanılmaları ve havacılığa tehlike teşkil edebilecek kişilerin bilgilerinin istihbarat ile toplanması hakkındaki endişeleri arttırmıştır². Söz konusu olayda havayolu şirketinin nihai yolcu manifestosunu Gümrük ve Sınır Muhafaza İdaresi'ne (CBP) kalkıştan hemen önce iletmesinin ardından şahıs uçaktan çıkarılarak seyahatten alıkonulmuş ve tutuklanmıştır. Tüm hatalarına, eksik yönlerine ve yapılan eleştirilere rağmen yolcu bilgilerinin toplanarak değerlendirilmesi ve teröristlerin izlenmesinde faydalı bir araç olarak kullanılmasının havacılık güvenliği uygulamalarına katkı sunacağı yönünde görüşler bulunmaktadır.

¹ İnternet: <http://edition.cnn.com/2004/ALLPOLITICS/08/19/kennedy.airlines/index.html> adresinden 3 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

² Times meydanındaki saldırı girişiminin faili Shadzağ'ın ismi, yasaklı yolcu listesine uçuştan kısa bir süre önce, uçak biletini almasından hemen sonra eklenmiştir. Ayrıca, havayolu şirketi Emirates Havayollarının bu listeyi kontrol etmek zorunluluğu yoktur. Şirketin uçuştan önce gönderdiği yolcu listesi üzerinden yapılan kontrol sonrasında eylemci yakalanabilmiştir.

VI. TARTIŞMA ve SONUÇ

Terör insanlık tarihi kadar eskidir. Günümüz standartlarıyla benzeşen İlk terör eylemleri 12. Yüzyılda başlamıştır. Tarihsel süreç içerisinde terör sürekli şekil değiştirerek günümüze kadar gelmiştir. Havacılık faaliyetleri tarihi kısa bir geçmişe sahiptir. İlk havacılık faaliyetlerinin ardından sivil uçuşların yaygınlaşmasıyla beraber havacılık, terörizmle tanışmıştır. İlk havacılık terörü faaliyetleri uçak kaçırma, yolcu rehin alma ve propaganda yapma şeklinde gerçekleşmiştir.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra sivil uçuşlar artmıştır. Askeri amaçla üretilmiş birçok hava aracı sivil uçuşları yapabilecek şekilde yeniden tasarlanmış bunun yanı sıra sivil hava aracı üretimi artmıştır. Bunun bir doğal neticesi olarak sivil havacılık sektörü hacmi hızla artmıştır. Havacılık diğer ulaştırma modlarından daha fazla medya ilgisini cezbeden bir yapıya sahip olmuştur. Bunun farkında olan terör örgütleri özellikle 1960'lı ve 1970'li yıllarda havacılık faaliyetlerine karşı saldırı düzenleyerek örgüt propagandası yapmışlar havacılığı adeta bir kaldıraç olarak görmüşlerdir.

11 Eylül saldırıları dünya tarihinde olduğu kadar havacılık terörizmi tarihinde de bir dönüm noktası olmuştur. Havacılık güvenliğinin, milli güvenliği tamamlayan bir parça olduğu bu saldırıların ardından bir kez daha anlaşılmıştır. Bu saldırılar ile uçakların bir silah olarak kullanılabileceği tehdidi kendini göstermiştir. 11 Eylül saldırılarının ardından terörizmin engellenmesi amacıyla ülkeler beraber hareket etmiş küresel bir çaba gösterilmiştir. Uygar dünyanın başı çektiği uluslararası kamuoyu 11 Eylül saldırılarında teröre hazırlıksız yakalanmıştır. Havacılık terörizmi tarihi boyunca olduğu gibi 11 Eylül saldırılarında da uygar dünya havacılık terörizmine tepkisel yaklaşım sergilemiştir.

Sivil havacılık güvenliğini pekiştirmek için hazırlanan Tokyo (1963), La Haye (1970), Montreal (1971 ve 1991) Sözleşmeleri ve Montreal Protokolünün (1988) terör örgütlerinin bir adım gerisinden giden tepkisel saikle hazırlanmış uluslararası yasal metinler olduğu sonucuna varılmıştır. 11 Eylül saldırılarının ortaya koyduğu tehdit uluslararası yasa yapıcı organları ön alıcı olmaya itmiştir. Bunun bir sonucu olarak Pekin Sözleşmesi ve Protokolünün (2010) ve Montreal Protokolünün (2014) ön alıcı tedbirler içerdiği görülmektedir. Bu açıdan, yaklaşım tarzının değiştirilmesi havacılık güvenliği açısından olumlu bir gelişme olarak karşılanmıştır.

İçerisinde bulunduğumuz 21. yüzyıl tüm sahalarda olduğu gibi terör konseptinde de değişimler ve dönüşümlere sahne olmuştur. Hiç şüphesiz ne terör örgütleri ne de kamu güçleri aynı kalmamakta sürekli bir devinim ve dönüşüm sergilemektedir. Küreselleşme, kitle iletişim araçlarının gelişimi, bireyin öne çıkması, bölgesel çatışmalar ve göç gibi sosyopolitik sahada derinden kırılmalara neden olan gelişmeler kısa zaman dilimleri içinde etkilerini göstermiştir. Bu dönüşümleri yakından tanımadan 21. yüzyıl terör konseptinin anlaşılması zor olacaktır. Bu nedenle havacılık güvenliği kapasitesinin istenen düzeyde sağlanması için terör konseptindeki dönüşümlerin yakından takip edilmesi ve çalışılması gerekmektedir.

Günümüzde benimsenen havacılık güvenliği standartları ve uygulamalar 11 Eylül travmasının ardından ortaya konulan harekât tarzı ve savunma konseptini ihtiva etmektedir. Bundan dolayıdır ki artık 11 Eylül sonrası alınan tedbirler yeterli gelmeyecektir. Terör örgütlerinin her daim yeni nesil teknolojiyi de kullanarak kamu otoritelerini şaşırtması neticesinde havacılık yeni nesil tehditlerle yüz yüze gelmiştir.

21. yüzyılda devletler ve/veya devlet altı organizasyonların terörizmi bir asimetrik tehdit unsuru olarak kullandıkları görülmektedir. Asimetrik tehditlerin dışavurum sahalarından biri de havacılık faaliyetleri ve havacılık tesisleri olmuştur. 11 Eylül'den sonra havacılığa karşı yapılan yasadışı müdahale girişimleri incelendiğinde 21. yüzyılda havacılığın terör tehdidi altında olduğu sonucuna varılmıştır. Mevcut yasal altyapın ve havacılık güvenliği uygulamalarının terörizmin sönümlenmesi için etkili sonuçlar ürettiği ancak 21. yüzyılda ortaya çıkan yeni nesil terör konseptine karşı geliştirilmeye açık alanları olduğu sonucuna varılmıştır. Mevcut terör tehdidinin sönümlenmesi ve dünya insanlığına güvenli bir havacılık sunulabilmesi için bu terör tehditlerine karşı tedbirler alınması gerekmektedir.

Her şeyden önce terörizmin tanımının net olarak yapılması ve ülkelerin terörizme karşı ortak bir tavır sergilemeleri gerekmektedir. Havacılık doğası gereği tüm ülkeleri ilgilendiren bir yapıya sahiptir. Dünyanın herhangi bir yerindeki bir havalimanında ya da havadaki bir uçakta yaşanan bir patlama sonucunda herhangi bir ülke vatandaşı zarar görebilmektedir. Kısıtlı iktisadi kaynaklar kullanılarak yapılan havacılık yatırımlarının terör örgütlerinin kötü emellerine teslim edilemeyecek kadar kıymetli olduğu tüm ülkelere dikkate alınması gereken bir husustur.

Teröristlerin her zaman, her yere ve her şekilde saldırabilecekleri ancak kamu güçlerinin her şeyi, her zaman ve her şekilde koruyamayacakları gerçeği, güvenlik ihtiyacını çok keskince ortaya sermektedir. Bu uğraşların bitmeyen kedi fare oyunu olduğu dikkate

alınarak teröristlerden her zaman bir adım önde olunması gereklidir. Mevcut güvenlik tedbirlerimizin daha önce yaşanmış terör saldırıları dikkate alınarak kurgulandığı görülecektir. Bu durum günü kurtarsa da gelecekte yaşanabilecek yeni nesil bir terör saldırısına hazırlıksız yakalanacağımız anlamına gelecektir.

Havacılık güvenliği kapasitesini geliştirecek tedbirlerin başında istihbaratın güçlendirilmesi, ilk elden dağıtımının yapılması, havacılığın bir ulus ötesi uğraş olduğu akılda tutularak terörizme karşı ülkeler arası istihbarat paylaşımını güçlendirecek kanalların ve mekanizmaların güçlendirilmesi gerektiği sonucuna varılmıştır.

Yeni terör konseptinde terör örgütleri yeni saldırı türleri geliştirmişlerdir. Dünya, yumuşak hedefler olarak nitelenen sivil halkın yer aldığı tesislere ve etkinliklere saldırı düzenleme şeklinde yeni bir saldırı metodu ile yüz yüze kalmıştır. Yumuşak hedeflere karşı ateş açılması¹ ve kalabalığa ağır vasıta ile dalış yapılması sonucunda çok sayıda can kaybı yaşanmaktadır. Bu anlamda havalimanlarının özellikle otomatik silahlı terörist saldırılarına karşı güçlendirilmesi ve bu tehdide karşı aynı ölçüde mukavemet gösterecek anti-terör birimlerince korunması gerekmektedir. Bu tür saldırılar ile ilk elden karşılaşacak olan havalimanı güvenlik personelidir. Bu açıdan personelin görevlerini özveri ile yapmalarını sağlamak için personelin moral motivasyonunun yükseltilmesi, çalışma şartlarının iyileştirilmesi, eğitimlerinin artırılması ve özlük haklarının genişletilmesinin iyi sonuçlar doğuracağı sonucuna varılmıştır. Buna ilave olarak yeni terör konseptinde yumuşak hedeflere yönelik saldırılarda artış eğilimi beklentisi vardır. Havalimanı terminal binaları da bu hedefler arasındadır. Çoğu terminal binasında yapı malzemesi olarak cam ve metal kullanılmaktadır. Bu malzemelerin bir terör saldırısında yaşanan patlama esnasında şarapnel etkisi yaratmaları mümkündür. Bu olumsuz etkinin en aza indirilmesi için patlamalara uygun malzeme kullanılabileceği değerlendirilmiştir (Goldblatt ve Hu, 2005: 141).

Havacılık terörizmine karşı alınan tedbirlerden biri de terörist izleme listelerinin oluşturulmasıdır. Bu surette teröristler daha havalimanına varmadan engellenmekte veya gerekli tedbirler alınmaktadır. Yolcu isimlerinin toplanması ve değerlendirilmesi konusunda bir sistem kurulabileceği değerlendirilmiştir. Bu açıdan konu hakkında en iyi örnek olan TSA uygulamaları incelenmiştir.

¹ İnternet: <http://www.bbc.com/news/uk-34834029> adresinden 22 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır. *Marauding* kelimesi İngilizcede *yağma* manasına gelmektedir. Terörizm ile ilgili çalışmalarda ise ateşli silahlarla sivil halka karşı rastgele ateş açılması şeklinde yapılan saldırılar için kullanılan bir terimdir.

Havalimanlarında gerek güvenlik tedbirlerinin optimal kullanılması amacıyla bilinen yolcu programlarının uygulanabileceği değerlendirilmiştir. TSA tarafından uygulanan *pre-check* uygulaması gibi bir sistem kurularak düşük seviyede risk arz eden yolcuların daha hafif güvenlik kontrollerinden geçirilmesinin gerek yolcu memnuniyetini arttıracak gerekse havacılık güvenliği maliyetlerini azaltacağı sonucuna varılmıştır.

Risk yönetimi çalışmaları kapsamında gerek iç hat uçuşlarımızda gerekse ülkemiz havayolu şirketlerinin uçuş gerçekleştirildiği dış meydanlarda havacılık güvenliği inceleme ve rehberlik faaliyetleri yapılabileceği sonucuna varılmıştır. Özellikle az gelişmiş ülkelerdeki meydanlarda yerel otoriteler ile yakın temas kurularak uçuşların, havacılık güvenliği tedbirlerinin ve terörist faaliyetlerin gözlenmesi için kalite kontrol faaliyetlerinin uygun bir mecra oluşturabileceği değerlendirilmiştir.

Özellikle 28 Haziran 2016 tarihinde Atatürk Havalimanı'na yapılan saldırıdan çıkarılan derslerden biri de saldırı anında gerekli mukavemetin gösterilebilmesi, saldırganların takip edilebilmesi, kalabalığın emniyetli alanlara yönlendirilebilmesi, yaralıların anında müdahale edilebilmesi için üst seviyede sevk ve idarenin sağlanması gerektiği ortaya çıkmıştır. Gerekli müdahalenin anında yapılması, güvenlik birimlerine temiz atış sahası açılabilmesi ve teröristlere rehine alma fırsatı sunulmaması için olayların kontrol altında tutulması gerekmektedir. Ayrıca, teröristlerin saldırı anında faydalanacağı panik ortamının oluşumuna engel olmak için komuta kontrol merkezi kurulabileceği sonucuna varılmıştır. Bu komuta merkezi havalimanı kriz merkezinin geliştirilmiş bir hali olarak düşünülebilse de 24 saat esasına göre faal olacak şekilde tasarlanmalıdır. Bu merkezden; pasaport, kart okuyucu sistem, CCTV, biyometrik geçiş kontrol sistemleri, personel kart basım ve kontrol, anti-drone sistemi, yüz tanıma sistemleri, yolcu bilgileri toplama ve değerlendirme birimi, anlık popülasyon yoğunluk haritası, araç giriş çıkış sistemi, davranış tespit ekipleri, bagaj takip, güvenlik cihazları uzaktan kontrol ve takip, kargo güvenlik zinciri, tedarik güvenlik zinciri vb. gibi güvenlik ile ilgili tüm aktiviteler kontrol edilebilecektir. Bu açıdan, havalimanlarında komuta kontrol merkezi kurularak güvenlik bütünlüğünün sağlanabileceği ve herhangi bir saldırı anında iş birliğinin sağlıklı bir şekilde sağlanabileceği sonucuna varılmıştır.

Hiç şüphesiz ki terörizmin çok yönlü araştırılması ve yeni nesil tehditlerin ortaya konması gerekmektedir. Ancak bu surette dünya insanlığına güvenilir seyahat imkânı sunulacağı değerlendirilmektedir. Havacılık güvenliği alanında en iyi uygulamaları çeşitlendirmek, detaylandırmak ve optimal sonuca ulaşmak mümkündür. Ancak bu kazanımların elde edilmesi için siber güvenlik, yolcu bilgilerinin değerlendirilmesi, yeni

nesil güvenlik cihazlarının geliştirilmesi, risk yönetimi metodolojisi kurgulanması, havalimanlarında biyometrik sistemlerin kullanılması alanlarında ileri düzeyde akademik çalışmalar yapılması gerekmektedir.

Sonuç olarak insanlığın başlangıcından bu yana tüm bu çatışmalar ve anlaşmazlıklar; tehditler ve tedbirler olarak 2T formülü ile özetlenmeye çalışılmıştır. Baştan itibaren tezin hazırlanmasında tehditler ve tedbirler dengesinin kimi zaman teröristlerden yana kimi zaman da kamu gücünden yana ağır bastığı gösterilmeye çalışılmıştır. Buradan hareketle 21. yüzyılda da benzer şekilde bir tehdit-tedbir dengesi olacağı beklenmektedir. Terazinin bir kefesini tehditler doldururken diğer kefesini tedbirler doldurmaktadır. Havacılık güvenliğinin sağlanmasında kamu gücünü temsil eden paydaşlar olarak bizim arzuladığımız dünya insanlarına daha güvenli ve huzurlu hava seyahatleri sunabilmektir. Bunun sağlanması için bu terazide bir denge durumunun değil her zaman kamu güçlerinden yana terazinin ağır basması arzulanmaktadır. Ne yolcuların ne de yolcu yakınlarının endişeye kapılmadan havacılıktan faydalanmaları ve huzur içinde seyahatlerini gerçekleştirmeleri en büyük dileğimiz olmaya devam edecektir.

KAYNAKLAR

ACAR, Ü. (2012). A'dan Z'ye Terörizm. (Birinci baskı). Ankara: Kripto Yayınevi

ADIGÜZEL, A., (2014). Mehmet Şerefeddin Yaltkaya'nın Fatimiler Ve Hasan Sabbah Başlıklı Makalesinin Sadeleştirilmesi, E-Şarkiyat İlmi Araştırmalar Dergisi, ISSN: 1308-9633, Sayı: XII, 187-220.

AKTEL, M., GÜRKAYNAK, M., (2007). Küreselleşen Terörizm: Bir Etkileşim Çalışması. 38. ICANAS (Uluslararası Asya ve Kuzey Afrika Çalışmaları Kongresi), 10-15 Eylül 2007 – Ankara, Bildiriler: Uluslararası İlişkiler, C.1, 77-87.

AL, A.K., (2012). Uluslararası Terörizm ve Türkiye, Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.

ARASLY, J., (2004). Terrorism and Civil Aviation Security: Problems and Trends, Working Paper, Combating Terrorism Working Group of the PfP Consortium, Sarajevo.

ATAG. (2015). The Economic & Social Benefits of Air Transport, Air Transport Action Group, Geneva.

Australian Government. (2008). Department of Foreign Affairs and Trade, Man-Portable Air Defence Systems (MANPADS) Countering the Terrorist Threat, ISBN: 978-1-921244-64-3.

BACHMANN, S. D., (2011). Hybrid Threats, Cyber Warfare and NATO's Comprehensive Approach for Countering 21st Century Threats – Mapping the New Frontier of Global Risk and Security Management, Amicus Curiae, Issue 88, 14-17.

BACHMANN, S. D., GUNNERIUSSON, H., (2014). Terrorism and Cyber Attacks as Hybrid Threats: Defining a Comprehensive 21st Century Approach to Global Security, The Journal on Terrorism and Security Analysis, 9th Edition, 26-37.

BAKKER, E., GRAFF, B., (2010). Lone Wolves How to Prevent This Phenomenon?, Expert Meeting Paper, International Centre for Counter-Terrorism - The Hague, November 2010, 1-8.

BALA, C., (2010). Aviation Security: Proactive or Playing Catch-Up, Journal of Aviation Management, 69-78.

BAYSAL, B., LÜLECİ, Ç., (2015). Kopenhag Okulu ve Güvenlikleştirme Teorisi, Güvenlik Stratejileri Dergisi, Yıl: 11, Sayı: 22, 61-95.

BENJAMIN, B., SIMON, S., (2016). The Global Terror Threat in 2016: A Forecast, Combating Terrorism Center at West Point, CTC SENTINEL, January 2016, vol. 9 issue 1, 1-5.

BİNGÖL, O., (2015). Hibrid Savaş, Rusya ve Türkiye, Merkez Strateji Enstitüsü, Bilgi Notu-005.

BRANDT, B., (2011). Terrorist Threats to Commercial Aviation: A Contemporary Assessment, Combatting Terrorism Center at West Point, November 2011, Vol 4, Issue, 11-12.

BUUREN, J. V., (2012). Performative Violence? The Multitude of Lone Wolf Terrorism, Terrorism: An Electronic Journal and Knowledge Base, Vol. 1, Issue I, 1-23.

BUZAN, B. (1991). New Patterns of Global Security in the Twenty-First Century, International Affairs (Royal Institute of International Affairs 1944-), Vol. 67, No. 3, 431-451.

CALDARARO, N., (2014). Al-Qaeda, ISIS, Boko Haram and Forms of Rebellion in the 21 st Century in the Vacuum of Ottoman Soviet Collapse, Journal of Socialomics, 5:154, San Francisco State University.

CHERTOFF, M., (2011). 9/11: Before and After, Homeland Security Affairs, Volume 7, 1-6.

CLEARY, C. J. (2006). Strategy for Local Law Enforcement Agencies to Improve Collection, Analysis and Dissemination of Terrorist Information, Naval Postgraduate School, California

COOPER, C. (2012). Aviation Security: Biometric Technology And Risk Based Security Aviation Passenger Screening Program, Naval Postgraduate School, California.

CTIVD, (2015). Review Report Arising from the Crash of Flight MH17, Review Committee on the Intelligence and Security Services, CTIVD nr. 43.

ÇAKICI, M. (2016). Havada Kalan Sorular, Yolcu Uçağı, Uçuş ile İlgili Sorularınız ve Cevapları (3. Baskı) Efil Yayınevi, Ankara.

ÇAVUŞ, T., (2012). Dış Politikada Yumuşak Güç Kavramı ve Türkiye'nin Yumuşak Güç Kullanımı, KSÜ İİBF Dergisi, Cilt. 2, Sayı, 2, 23-36.

ÇELİK, A., (2012). 21 inci Yüzyılda Ulusal Güvenliğin Sağlanması Kurumlararası İstihbarat Paylaşımının Önemi: ABD Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Müdürlüğü, İstanbul.

ÇETİNKAYA, Ş., (2012). 21 inci Yüzyılda Ulusal Güvenliğin Sağlanması Ekonomik İstihbaratın Rolü, Yüksek Lisans Tezi, Harp Akademileri Komutanlığı Stratejik Araştırmalar Enstitüsü Müdürlüğü, İstanbul.

ÇİKRIKCI, T., (2014). Realizmin Güvenlik Anlayışı ve Soğuk Savaş Sonrası Karadenizin Güvenliği, 526-539.

DARNELL, B. W. (2011). Unmanned Aircraft Systems: A Logical Choice for Homeland Security Support, Naval Postgraduate School, California.

DEGANI, A., (2004). Taming HAL: Designing Interfaces Beyond 2001, Chapter 4, The Crash of Korean Air Lines Flight 007, Palgrave Macmillan (First Edition) Newyork.

DELIBASIS, D., KLEIN, A.W., (2015). The Need for Attribution, In the Era of Global Networked Terrorism, an Attempt to Establish a Link Between the Rules on State Responsibility and the Current Transformation of Warfare That Seems To Be Taking Place In The Eve of The 21st Century.

Dışişleri Bakanlığı, (2014). Ermeni İddiaları ve Tarihi Gerçekler. Web: http://www.mfa.gov.tr/data/DISPOLITIKA/ErmeniIddialari/Ermeni_iddialari_ve_Tarihi_Ger%C3%A7ekler_Turkce.pdf adresinden 2 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

DUCHESNEAU, J., (2015). Aviation Terrorism Thwarting High-Impact Low-Probability Attacks, Division of Graduate Studies of the Royal Military College of Canada, Canada.

ELIAS, B., PETERMAN, D.R., FRITTELLI, J., (2015). Transportation Security: Issues for the 114th Congress, Congressional Research Service, 7-5700.

FIRAT, O. (2010). Karşılaştırmalı Bir Çalışma: Birleşmiş Milletlerin 11 Eylül 2001 Öncesi ve Sonrası Terör Politikaları, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

FOREST, J. J. F., (2007). The Modern Terrorist Threat to Aviation Security, Perspectives on Terrorism, Vol. 1, Issue 6, 10-13.

GANOR, B., (2009). Essentials of Terror Medicine, Part I: Terrorism in the Twenty-First Century, pp. 13-26, Doi: 10.1007/978-0-387-09412-0_2, Springer, New York.

GAO. (2013). United States Government Accountability Office, Report to Congressional Requesters, Aviation Security, TSA Should Limit Future Funding for Behaviour Detection Activities, GAO-14-159.

GENÇTÜRK, T., (2012). Terör Kavramı ve Uluslararası Terörizme Farklı Yaklaşımlar, Başkent Üniversitesi Stratejik Araştırmalar Merkezi, Ankara.

GILLEN, D., MORRISON, W.G., (2015). Aviation Security: Costing, Pricing, Finance and Performance, Journal of Air Transport Management, 48, 1-12.

GOLDBLATT, J., HU, C., (2005). Tourism, Terrorism, and the New World for Event Leaders, Review of Tourism Research, Vol. 3, No. 6, 139-144.

GÜRBÜZ, B., (2008). Dini Motifli ve Uluslararası bir Terör Örgütü Olarak El-Kaide, Yüksek Lisans Tezi, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

HERZOG, S. (2011). Revisiting the Estonian Cyber Attacks: Digital Threats and Multinational Responses, Journal of Strategic Security, Vol. 4, No. 2, 49-60.

HOFFMAN, B., (2016). The Global Terror Threat and Counterterrorism Challenges Facing the Next Administration, Combatting Terrorism Center at West Point, November 2016, Vol 9, Issue 11.

HOFFMAN, B., SMITH, J. M. (Ed), Thomas W.C. (Ed), (2001). The Terrorism Threat and U.S. Government Response: Operational and Organisational Factors, USAF Institute for National Security Studies US Air Force Academy, Colorado.

ICAO. (2011). Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesine Ek 17 Güvenlik, Kanun Dışı Müdahale Eylemlerine Karşı Uluslararası Sivil Havacılığın Korunması, Dokuzuncu Baskı, Mart 2011, Kanada.

ICAO. (2016). Aviation Security Global Risk Context Statement, Fifth Edition, Montreal.

İNCE, F., KANASLAN, M., (2008). Uzay Tabanlı Güvenlik Çalışmaları, Havacılık ve Uzay Teknolojileri Dergisi, Cilt 3, Sayı 3, 39-51.

İŞERİ, R., (2008). Türkiye’de Etnik Terör: Asala ve PKK Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

JENKINS, B. M., (2012). Aviation Security, After Four Decades, It’s Time for a Fundamental Review, Occasional Paper, RAND Homeland Security and Defense Center, Arlington.

KAMHABWA, J. F., (2012). Challenges and Impact of Aviation Security: The Regulator’s Perspective. Web: http://www.powershow.com/view2a/41849a-NTI1N/CHALLENGES_AND_IMPACT_OF_AVIATION_SECURITY_powerpoint_ppt_presentation adresinden 3 Eylül 2015 tarihinde alınmıştır.

KANDIAH, S., (2004). The Privatisation of Aviation Security: An Evaluation of Different Models, National University of Singapore Department of Geography.

KARAOSMANOĞLU, A. L., (2007). Yirmibirinci Yüzyılda Savaşı Tartışmak: Clausewitz Yeniden, Uluslararası İlişkiler Dergisi, Cilt 8, Sayı 29, 5-25.

KOCH, W., FAINBERG, A., (2016). Aviation Security: Past Lessons, Future Outlook, and ‘Best Practices’ Responses, Inter-University Center for Terrorism Studies at the Potomac Institute for Policy Studies, 1-13.

KÖSELİ, M. (2009). Terörle Mücadelede İstihbaratın Rolü, Polis Bilimleri Dergisi, Cilt 11, Sayı 2, 51-72.

KUTLU, R., (2010). Uluslararası Terörizm ve 11 Eylül Sonrasında Türkiye’nin Terörizmle Mücadelesi, Yüksek Lisans Tezi, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon.

KÜÇÜKSOLAK, Ö.K., (2012). Güvenlik Kavramının Realizm, Neorealizm ve Kopenhag Okulu Çerçevesinde Tartışılması, Turan Stratejik Araştırmalar Dergisi, Cilt 4, Sayı 14, 202-208.

KÜÇÜKŞAHİN, A., AKKAN, T., (2007). Değişen Güvenlik Algılamaları Işığında Tehdit ve Asimetrik Tehdit, Güvenlik Stratejileri Dergisi, Sayı 5, 41-66.

LAMBAKIS, S., (2002). Secretary of Defense Donald Rumsfeld, Department of Defense News Briefing, Washington, DC, The Pentagon, Thursday, October 25, 2001, WEB:

http://www.defenselink.mil/news/Oct2001/t10252001_t1025rum.html adresinden 23 Kasım 2015 tarihinde alınmıştır.

LAMBAKIS, S., KIRAS, J., KOLET, K., (2002). Understanding “Asymmetric” Threats to the United States, National Institute for Public Policy, Fairfax.

LEESE, M., KOENIGSEDER, A., (2015). Humor at the Airport? Visualization, Exposure, and Laughter in the “War on Terror”, International Political Sociology, No.9, 37-52.

LINDBERG, M., (2010). Understanding Terrorism in the Twenty-First Century, Strategic Studies Group GEES (Grupo de Estudios Estrategicos), Analysis No. 7561, Madrid.

LISCOUSKI, R., MCGANN, W., (2016). The Evolving Challenges for Explosive Detection in the Aviation Sector and Beyond, Combating Terrorism Center at West Point, CTC SENTINEL, May 2016, vol. 9 issue 5, 1-7.

MATTHEWS, O. (2016). Terrorists at the Gate Insiders are the Weakest Link in Airline Security, Newsweek Magazine, ISSN: 2052-108.

MAZARI, M., (2008). Analysis on Future of Terrorism, Defence Against Terrorism Review, Vol. 1, No.1, Spring 2008, 79-100.

McCLORY, J., (2014). Love From Above: the Soft Power of Aviation, Aviation Benefits Beyond Borders, Air Transport Action Group, 30-32.

MELVERN, L., (2004). Conspiracy to Murder: the Rwanda Genocide, Verso Publishment, London.

MORRAL, A. R. ve diğerleri, (2012). Modeling Terrorism Risk to the Air Transportation System: An Independent Assessment of TSA's Risk Management Analysis Tool and Associated Methods, RAND Homeland Security and Defense Center, Santa Monica.

NEUMANN, P. R., (2008). Terrorism in the 21st Century The Rule of Law as a Guideline for German Policy, Friedrich-Ebert-Stiftung Dept. For Development Policy, Berlin.

O’SULLIVAN, T., (2004). Comparative Risk Analysis & Threat Adaptability: Civil Aviation and Biological Terrorism, Create Homeland Security Center, University of Southern California, California.

OLDHAM, P., (2007). Securing the Aviation Transportation System, Master Thesis, Naval Postgraduate School, California.

ORALLI, L. E., (2014). Uluslararası Hukukta ve BM Sisteminde Askeri Müdahale Olgusu, Tesam Akademi Dergisi, Cilt 1, Sayı 1, 102-127.

ÖZÇOBAN, C., (2014). 21. Yüzyılda Ulusal Güvenliğin Sağlanması Siber İstihbaratın Rolü, Uluslararası İlişkiler Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Harp Akademileri Stratejik Araştırmalar Enstitüsü, İstanbul.

ÖZER, Y., (2015). Terörizmle Mücadelede İstihbaratın Rolü: Kültürel İstihbarat Konsepti, İGÜSBD, Cilt: 2, Sayı: 1, 51-80.

POOLE, R. W., PASSANTINO, G., (2003). A Risk Based Airport Security Policy, Reason Public Policy Institute, Policy Study No: 308, California.

POOLE, R.W. Jr., (2008). Towards Risk-Based Aviation Security Policy, Organisation for Economic Co-Operation and Development, International Transport Forum, Discussion Paper No: 2008-23.

PRICE, J. C., FORREST, J. S., (2013). Practical Aviation Security Predicting and Preventing Future Threats (Second Edition) Elsevier, Oxford

RAMAKRISHNA, K., (2016). The ISB Arrests: The Transnational Terrorist “Insider Threat”, RSIS Commentaries, No. 103, Nanyang Technological University, Singapore.

RAMSEY, M. T., (2014). A Return Flight For Due Process? An Argument For Judicial Oversight Of The No-Fly List, Web: <http://ssrn.com/abstract=2414659> adresinden 14 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

ROSENZWEIG, P., BUCCI, S. P., STIMSON, C. D., CARAFANO, J. J., (2012). Drones in U.S. Airspace: Principles for Governance, The Heritage Foundation, Center for Legal & Judicial Studies, 1-6. Web: <http://ssrn.com/abstract=2199674> adresinden 14 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

SALTER, M. B., (2008). Politics at the Airport (First Edition) University of Minnesota Press, Minneapolis.

SALTER, M. B., (2008). Securitization and desecuritization: a dramaturgical analysis of the Canadian Air Transport Security Authority, Journal of International Relations and Development, Volume 11, Number 4, 321–349.

SANTAMARIA, N. C., (2012). Asymetric Threats, Terrorism: An Electronic Journal and Knowledge Base, Vol. 1, Issue II, 1-12.

SAYIN, A.K., (2011). Sivil Havacılık Güvenliğinde Özel Güvenlik Hizmetlerinin Etkinliğinin İncelenmesi (Esenboğa Havalimanı Örneği), Yüksek Lisans Tezi, Polis Akademisi, Güvenlik Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

SCHMALENSEE, R. (2006). New Risks, New Products, and New Regulations: Insurance for the 21st Century, MIT Sloan School of Management and The Barbon Institute, Barbon Discussion Paper No. 06-03.

SCHOBBER, T., KOBLEN, I., SZABO, S., (2012). Present and Potential Security Threats Posed to Civil Aviation, INCAS Bulletin, Volume 4, Issue 2, 169-175.

SCHRODER, M., BUONGIORNO, M., FELLOW, S., (June, 2010). Black Market Prices for Man-portable Air Defence Systems, Federation of American Scientists.

SHGM. (2015). Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (11. Baskı) Ankara.

SILVA, E., (2015). “Terror as Theater”: Unraveling Spectacle in Post 9/11 Literatures, Liminities: A Journal of Performance Studies, Vo.11, No. 5, p. 1-22.

SINGH, R., KAUL, S., RAO, S. D., (2012). Current Developments in Air and Space Law, National Law University Press, India.

STEWART, M. G., MUELLER, J., (2016). Risk-Based Passenger Screening: Risk and Economic Assessment of TSA PreCheck Increased Security at Reduced Cost?, Research Report, Centre for Infrastructure Performance and Reliability, Research Report No. 283.06.2016, The University of Newcastle, Australia.

TALIHRAH, A. M., (2010). Cyberterrorism: in Theory or in Practice?, Defence Against Terrorism Review, Vol. 3, No. 2, p. 59-74.

TAN, E., CHEONG, D. D., (2016). Enhancing Aviation Security: Using Smart Security and TOPSIS, RSIS Commentaries, No. 051, Nanyang Technological University, Singapore.

TANGÖR, B., SAYIN, S., (2012). Avrupa Birliği'nin Terörizmle Mücadele Stratejisi: Yeni bir Bütünleşme Alanı mı?, Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi, Cilt:11, No:1, 85-118.

TAŞPINAR, Ö., (2009). Fighting Radicalism, not 'Terrorism': Root Causes of an International Actor Redefined, SAIS Review vol. XXIX, no. 2, s. 82.

TERKAN, A., (2015). Terörizmle Mücadele Kapsamında İnsansız Hava Araçlarının Rolü: Federal Yönetimli Aşiret Bölgesi Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Kara Harp Okulu Savunma Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

TMK, (1991). Terörle Mücadele Kanunu.

TSA. (2008). TSA's Management of Aviation Security Activities at Jackson-Evers International and Other Selected Airports, Department of Homeland Security Office of Inspector General, OIG-08-90.

USA Congress. (2001). Transportation Security Act (ATSA; P.L. 107-71)

USA Congress. (2011). Biometric IDs for Pilots and Transportation Workers: Diary of Failures.

ÜNAL, S., (2009). Sivil Havacılık ve Uluslararası Hukuk, Yüksek Lisans Tezi, Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

ÜNLÜ, S., (2009). 11 Eylül Olaylarının Uluslararası Sivil Havacılık Güvenliğine Etkileri, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

Watson Institute, (2014). Terrorism: How Should We Respond? Watson Institute for International Studies, Brown University, Choices for the 21st Century Education Program, p. 1-5.

WEIMANN, G., (2012). Lone Wolves in Cyberspace, Journal of Terrorism Research, Volume 3, Issue 2, 75-90.

WEIMANN, G., (2014). New Terrorism and New Media, Commons Lab of the Woodrow Wilson International Center for Scholars, Washington, 1-20.

WILKINSON, P., (2000). The Strategic Implications of Terrorism, Terrorism & Political Violence. A Sourcebook Edited by M.L. Sondhi. Indian Council of Social Science Research, Har-Anand Publications, India.

YALÇINER, S., (2006). Soğuk Savaş Sonrası Uluslararası Terörizmin Dönüşümü ve Terörizmle Mücadele, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Yıl: 2, Sayı: 4, 98-118.

YILDIZ, Z., (2010). Değişen ve Dönüşen Toplum ve Mekân Bağlamında Küresel Terörizmi Yeniden Düşümk, Uluslararası Güvenlik ve Terörizm Dergisi, Cilt: 1(2), 1-23.

YILMAZ, S., (2007). 21'inci Yüzyılda Güvenlik Alanının Yeni Sivil Aktörleri: Özel Askeri Şirketler ve Kontratçı Firmalar, Güvenlik Stratejileri Dergisi, Issue 06, 43-70.

YILMAZ, S., (2007). Modern Savaş ve Savunma Reformu, İstanbul Aydın Üniversitesi Ulusal Güvenlik ve Strateji Uygulama ve Araştırma Merkezi. Web: <http://usam.aydin.edu.tr/sayfa.asp?sayfaID=12> adresinden 4 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

YILMAZ, S., (2007). Özelleşen Güvenlik, Askerileşen İstihbarat ve Yeni Paradigma, İstanbul Aydın Üniversitesi Ulusal Güvenlik ve Strateji Uygulama ve Araştırma Merkezi. Web: <http://usam.aydin.edu.tr/sayfa.asp?sayfaID=12> adresinden 4 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

YOOL, J. S., (2005). A Legal Analysis of Aviation Security under the International Legal Regime, Faculty of Law, Institute of Air and Space Law, McGill University, Montreal

ZAJAS, S., (2009). Countering Air Terrorism, The Quarterly Journal, Volume VII, Number 4, 1-11.

ZUCKERMAN, J., BUCCI, S. P., CARAFANO, J. J., (2013). 60 Terrorist Plots Since 9/11: Continued Lessons in Domestic Counterterrorism, The Heritage Foundation, No: 137, Washington.

İnternet Kaynakları

İnternet:http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.58729c61961158.05456436 adresinden 3 Eylül 2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://dictionary.cambridge.org/dictionary/turkish/terrorism> adresinden 31 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.mfa.gov.tr/gunumuzde-terorizm-olgusu.tr.mfa> adresinden 31 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet:
http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5685ae31d7b5c6.36308586 adresinden 1 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.terrorism-research.com/history/early.php> adresinden 6 Mayıs 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://archives.nd.edu/cgi-bin/wordz.pl?english=security> adresinden 27 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet:
<http://iipdigital.usembassy.gov/st/english/publication/2008/05/20080522172730srenod0.6634027.html#axzz4VvwW5ifV> adresinden 6 Mayıs 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <https://eurocultur.eu/2016/09/09/what-is-terrorism-understanding-the-rise-of-is/> adresinden 6 Mayıs 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: https://www.iata.org/pressroom/facts_figures/fact_sheets/Documents/fact-sheet-economic-and-social-benefits-of-air-transport.pdf adresinden 15 Mayıs 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.middleeasteye.net/news/israeli-reporter-infiltrates-tel-aviv-airport-fake-id-and-hoax-bombs-islamic-state-ben-gurion-security-117951442> adresinden 27 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: https://tr.wikipedia.org/wiki/Yumu%C5%9Fak_g%C3%BC%C3%A7 adresinden 13 Kasım 2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet: http://www.portland-communications.com/wp-content/uploads/2015/07/The-Soft-Power-30_press-release.pdf adresinden 25 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.havayolu101.com/2009/02/11/hava-korsanligi/> adresinden 26 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.dictionary.com/browse/security> adresinden 27 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://usam.aydin.edu.tr/sayfa.asp?sayfaID=12> adresinden 4 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet:
https://tr.wikipedia.org/wiki/Esenbo%C4%9Fa_Havaliman%C4%B1_sald%C4%B1r%C4%B1s%C4%B1 adresinden 18 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://report.heritage.org/sr137> adresinden 4 Mart 2016 tarihinde ulaşılmıştır.

İnternet: <http://www2.tbmm.gov.tr/d24/1/1-1032.pdf> adresinden 28 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: http://www.mfa.gov.tr/terorizmle-mucadele-konusundaki-uluslararasi-anlasmalar_.tr.mfa adresinden 28 Aralık 2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://publicintelligence.net/ufouoles-dhs-terrorist-use-of-social-networking-facebook-case-study> adresinden 8 Mart 2016 tarihinde alınmıştır.

<https://www.gov.uk/government/publications/online-radicalisation/online-radicalisation> adresinden 4 Aralık 2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/drone> adresinden 13 Ekim 2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet: http://www.powershow.com/view2a/41849a-NTI1N/CHALLENGES_AND_IMPACT_OF_AVIATION_SECURITY_powerpoint_ppt_presentation adresinden 3 Eylül 2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet: http://tealgroup.com/index.php?option=com_content&view=article&id=74:teal-group-predictsworldwide-uav-market-will-total-just-over-94-billion-&catid=3&Itemid=16 adresinden 5 Mayıs 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.wsj.com/articles/criminals-terrorists-find-uses-for-drones-raising-concerns-1422494268> adresinden 23 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-11-05/egypt-bomb-theories-spotlight-insider-threat-to-world-aviation> adresinden 13 Aralık 2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://thehill.com/policy/transportation/244295-tsa-failed-to-id-dozens-of-potential-terrorism-linked-employees> adresinden 26 Aralık 2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.theguardian.com/us-news/2015/jun/08/tsa-missed-73-workers-terrorism-related-watchlist> adresinden 26 Aralık 2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.independent.co.uk/news/world/europe/malaysia-airlines-mh17-crash-part-of-big-buk-missile-found-at-ukraine-crash-site-a7068406.html> adresinden 26 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://arsiv.ntv.com.tr/news/70735.asp> adresinden 5 Aralık 2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet: http://www.academia.edu/7648181/%C3%96zelle%C5%9Fen_G%C3%BCvenlik_Askerile%C5%9Fen_%C4%B0stihbarat_ve_Yeni_Paradigma adresinden 8 Kasım 2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet:

<http://www.un.org/en/terrorism/instruments.shtml> adresinden 9 Aralık 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet:

http://www.mfa.gov.tr/data/DISPOLITIKA/ErmeniIddialari/Ermeni_iddialari_ve_Tarihi_Ger%C3%A7ekler_Turkce.pdf adresinden 2 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.businesstravelnews.com/Transportation/Air/FAA-Extension-Expands-TSA-PreCheck-Enhances-Security> adresinden 18 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.politico.com/story/2015/06/tsa-missed-73-terrorism-flagged-airline-workers-report-118738> adresinden 26 Aralık 2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet: https://www.condor.com.tr/fileadmin/dam/pdf/tcf-tr/05_Bize_Ulasin/FAQ_USA_TR.pdf adresinden 21 Mayıs 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <https://www2.fbi.gov/terrorinfo/counterterrorism/faqs.htm> adresinden 3 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.cbsnews.com/news/14-guns-and-8-bags-of-pot-on-a-plane/> adresinden 7 Kasım 2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet: https://www.washingtonpost.com/world/national-security/more-than-1-million-people-are-listed-in-us-terrorism-database/2014/08/05/a66de30c-1ccc-11e4-ab7b-696c295ddfd1_story.html?utm_term=.0f3d9b6c2784 adresinden 3 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.hurriyet.com.tr/havalimaninin-uzerinde-ucurdu-6-yila-kadar-hapsi-isteniyor-28356984> adresinden 5 Haziran 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.washingtontimes.com/news/2008/apr/30/air-marshals-grounded-in-list-mix-ups/?page=all#pagebreak> adresinden 3 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://edition.cnn.com/2004/ALLPOLITICS/08/19/kennedy.airlines/index.html> adresinden 3 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.bbc.com/news/uk-34834029> adresinden 22 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <https://global.britannica.com/topic/Reassessing-Airport-and-Airline-Security-1947186> adresinden 16 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.un.org/en/development/desa/news/population/2015-report.html> adresinden 25 Ekim 2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.gallup.com/poll/165269/worldwide-employees-engaged-work.aspx> adresinden 3 Aralık 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://report.heritage.org/sr137> adresinden 4 Mart 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: http://tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5889ebf0c940f7.71178337 adresinden 7 Aralık 2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://edition.cnn.com/2013/03/19/business/iraq-war-contractors/> adresinden 4 Mart 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <http://www.ozelguvenlikdunyasi.com/hava-meydani-yolcu-terminal-binalarinda-guvenlik-tedbirler.html> adresinden 18 Ocak 2016 tarihinde alınmıştır.

İnternet: https://en.wikipedia.org/wiki/2007_Glasgow_Airport_attack adresinden 13 Eylül 2015 tarihinde alınmıştır.

İnternet: <https://cs.stanford.edu/people/eroberts/cs181/projects/2010-11/Hacktivism/what.html> adresinden 4 Ağustos 2016 tarihinde alınmıştır.

EKLER

Ek 1. :11 Eylül 2001 Saldırıları Öncesinde Gerçekleşen Önemli Havacılık Terörizmi Olayları

Tarih	Olay
Şubat 1931	Tarihteki ilk hava korsanlığı Peru’da kaydedilmiştir
Temmuz 1948	Asya kıtasındaki ilk hava korsanlığı eylemi. Makao’dan Hong Kong’a giden Cathay Pasific Catalina uçağı, Çinli 4 korsan tarafından kaçırılmıştır. Uçağın denize düşmesi sonucu mürettebat, yolcu ve korsanlar ölmüştür
Nisan 1958	Küba Havayolları’na ait bir uçak Meksika’nın başkenti Mexico’ya kaçırılmıştır. Bu eylemin ardından 48 saat içinde birkaç Küba uçağı daha Mexico’ya kaçırılmıştır
Ağustos 1960	SSCB’de yaşanan ilk hava korsanlığı vakası. Bilgiler gizli tutulduğundan, korsanlığın nasıl geliştiğine dair hiçbir bilgiye ulaşılamamıştır
Temmuz 1968	Arap – İsrail geriliminde ilk eylem. Roma’da İsrail Havayolları El Al’a ait uçak ele geçirilerek Cezayir’e uçuruldu
Eylül 1970	Amerikan Trans World Airlines (TWA), İsviçre uçağı Swissair, İngiliz uçağı BOAC (British Overseas Airways Company) uçakları kaçırıldı. Tarihteki bu hava korsanlığı eyleminde, 3 uçak birden Ürdün’e indirildi. Tüm rehinelere, hapisteki Filistinli mahkumlar karşılığında serbest bırakıldı. 3 boş uçak, havaalanında eylemciler tarafından havaya uçurularak paramparça edildi
Eylül 1974	Vietnam yolcu uçağı, yalnız hareket eden korsanca kaçırıldı. Korsanın 2 el bombasını patlatmasıyla uçak, 70 yolcuyla denize gömüldü, kurtulan olmadı
Temmuz 1976	İki Filistinli ile iki Avrupalı hava korsanı, Air France’a ait Airbus’u Uganda’ya kaçırdı. Ölen kimsenin olmadığı eylemin yapıldığı Airbus’ta 12 kişilik mürettebatla 244 yolcu vardı.
Şubat 1978	Kıbrıs Rum Kesimi’nin Larnaka havaalanında iki Arap eylemci tarafından bir uçağa el konuldu. Hava korsanlarıyla müzakereler sürerken, Mısırlı komandolar uçağa operasyon düzenlemeye kalkıştı. Rum güvenlik güçleri buna karşı çıktı ve çıkan çatışmada 15 Mısırlı öldürüldü
Ocak 1985	İki Lübnanlı, 153 yolcusuyla Atina’dan kalkan TWA uçağını kaçırdı. Eylem, 16 gün sonra Beyrut havaalanında sona erdi, ancak olayda 1 kişi öldü, 39 Amerikalı serbest bırakıldı
Haziran 1985	Filistinli eylemciler tarafından, bir Mısır uçağı Malta’ya kaçırıldı. Mısırlı komandolar uçağa operasyon düzenledi ve bu operasyon 59 kişinin ölmesine yol açtı
5 Eylül 1986	Filistinli eylemciler tarafından, Karaçi’de Pan Am Boeing 747 uçağındaki 400 yolcu

	ve mürettebatı rehin alındı, 16 saat sonra düzenlenen operasyonda 22 kişi öldü
5 Nisan 1988	Kuveyt Havayolları'na ait Boeing 747 uçağı silahlı kişilerce kaçırıldı. Uçak kaçırma olayı 20 Nisan'da Cezayir'de sona erdi, ancak bu arada iki Kuveytli öldü
Ocak 1990	Silahlı 4 kişi, İran Havayolları'na ait bir Boeing 747'yi kaçırmaya çalışırken, güvenlik kuvvetleri tarafından öldürüldü
20 Ağustos 1990	Aeroflot Tu-154 tipi uçağı 92 yolcusu ve 10 kişilik mürettebatıyla Karaçi'ye kaçırmak isteyen 11 kişi eylemden vazgeçip Sovyet güvenlik güçlerine teslim oldu
2 Ekim 1990	Hava korsanları, Çin Havayolları'na ait, içinde 94 yolcu ve 10 kişilik mürettebatı bulunan bir Boeing 737'yi ele geçirdi, ancak uçak Guangzhou'ya inerken düştü ve 128 kişi öldü
10 Ekim 1990	İçinde 204 yolcusu ve 17 kişilik mürettebatı bulunan Tayland Havayolları'na ait bir Airbus, iki Burmalı genç tarafından kaçırıldı. Gençler Kalküta havalimanında teslim oldu
Mart 1991	Pakistanlı hava korsanları Singapur Havayolları'na ait bir uçağı 114 yolcusuyla kaçırdı. Singapurlu komandolar, uçağı operasyon düzenledi, operasyonda 4 hava korsanı da öldürüldü
18 Mart 1993	Etiyopya'nın doğusunda, kaçırılan Etiyopya Havayolları'na ait uçağı düzenlenen operasyonda hava korsanlarından ikisi ve bir yolcu öldürüldü
25 Ekim 1994	Rostov'a giden, içinde 27 yolcu bulunan Yak-40 tipi uçak kaçırıldı. Komandoların uçağı operasyon düzenlemesi üzerine hava korsanı kendini patlatarak intihar etti
23 Kasım 1996	Kaçırılan Etiyopya Havayolları'na ait uçağın Hint okyanusuna düşmesiyle 50 kişi öldü
10 Mart 1997	Tayvanlı bir gazeteci, üzerine benzin dökerek bir Tayvan uçağını Çin'e uçmaya zorladı.
24 Mayıs 1998	Pakistan Havayolları'na ait uçak ülkenin güneyinden kalkışından sonra kaçırıldı. Hindistanlıymış gibi davranan Pakistanlı yetkililer, Haydarabad havalimanındaki kısa bir çatışmanın ardından üç hava korsanını yakaladı ve 29 rehinenin serbest kalmasını sağladı
23 Haziran 1998	İberya Havayolları'na ait Boeing 727 tipi uçağı kaçırın hava korsanı, uçağı İspanya'nın Valencia kentine indirdi ve 131 rehineyi serbest bıraktıktan sonra teslim oldu
9 Ağustos 1998	Tupolev TU-154 tipi uçak içindeki 97 yolcusuyla Sibiry'a'nın Ust-Ilimsk kentinden kaçırıldı
28 Ekim 1998	Bir Çin uçağının pilotu, kendi uçağını Tayvan'a kaçırdıktan sonra bunun nedenini, Çin'deki yaşamdan hoşnut olmaması şeklinde açıkladı
12 Nisan 1999	İçinde 46 kişi bulunan Kolombiya uçağı, Marksist gerillalar tarafından kaçırıldıktan sonra ücra piste indirildi. Yolcular ve mürettebat buradan kaçırıldı
23 Temmuz 1999	"Havada süzölmek isteyen" bir kişi, Japon jumbo jetini içindeki 517 yolcusuyla kaçırdı. Hava korsanı yakalanmadan önce pilotu bıçaklayarak öldürdü
19 Ekim 1999	İstanbul'dan Kahire'ye giden ve içinde 47 yolcu bulunan Mısır Havayolları'na ait

	uçak kaçırıldıktan sonra Londra'ya indirildi
24 Aralık 1999	Katmandu'dan Yeni Delhi'ye giden yolcu ve mürettebat toplam 183 kişinin yer aldığı Hint uçağı 5 hava korsanı tarafından kaçırıldı. Sorun, Hint hükümeti yetkililerinin araya girmesiyle Afganistan'ın güneyindeki Kandahar kenti havalimanında çözüldü. 25-26 Aralık'ta korsanlar 28 rehine ile bıçaklanmış bir kişiyi teslim etti. Hint yetkilileri, 3 Keşmirli tutsağı salıvermeyi kabul edince, korsanlar, 31 Aralık'ta Kandahar havalimanında tüm rehineleri serbest bıraktılar
6 Şubat 2000	Afganistan'da Kabil-Mezar-ı Şerif seferini yapan Ariana havayollarının Boeing 727 uçağı, çelişik açıklamalara rağmen tahminen 6 korsan tarafından kaçırıldı. Korsanların, Taliban'a muhalif, sürgündeki Devlet Başkanı Burhaneddin Rabbani'ye bağlı olan Herat İli'nin eski valisi İsmail Han'ın hapisten çıkarılmasını talep ettikleri bildirildi. 173 yolcu taşıyan uçak, Taşkent-Aktyubinsk-Moskova üzerinden Londra'ya geldi. Korsanlar, kadın-çocuk ve tedaviye muhtaç kişilerden toplam 33 yolcuyu serbest bıraktı
14 Eylül 2000	Katar Havayolları'na ait Doha-Amman seferini yapan Airbus A300 tipi yolcu uçağını kaçıran Iraklı korsan, Suudi Arabistan yetkililerine teslim oldu
14 Ekim 2000	Cidde-Londra seferini yaparken Suudi kökenli iki hava korsanı tarafından Suudi Arabistan Havayolları'na ait Boeing 777 tipi bir yolcu uçağı kaçırılarak, 105 yolcu ve mürettebatıyla Bağdat'a indirildi. Suudi Arabistan yönetimine muhalif olduğu belirtilen hava korsanları, Saddam Havaalanı'nda yolcuları serbest bırakarak teslim oldu

Kaynak: İnternet: <http://arsiv.ntv.com.tr/news/70735.asp> adresinden 5 Aralık 2015 tarihinde alınmıştır.

EK 2. :Terörizme Karşı Uluslararası Yasal Çalışmalar Tablosu

Yasal Çalışmalar	Neyin Önlenmesi İçin Hazırlanmıştır	Yıl	Yürürlüğe Giriş Tarihi
Terörizmin Önlenmesi ve Cezalandırılması Sözleşmesi	Terörizm	1937	2. Dünya Savaşı Nedeniyle Yürürlüğe Girmemiştir
Tokyo Sözleşmesi	Hava Korsanlığı	1963	1969
La Haye Sözleşmesi	Hava Korsanlığı	1970	1971
Montreal Sözleşmesi	Yasadışı Eylemler	1971	1973
Diplomatik Temsilcilerin Korunması ve Bunlara Karşı İşlenen Suçların Cezalandırılması Sözleşmesi	Devlet Yetkilileri ve Diplomatlara Karşı Düzenlenebilecek Saldırıların Önlenmesi	1973	1977
Şikago Sözleşmesi Ek 17, Güvenlik	-	1974	Sürekli Güncel Tutulmaktadır
Rehine Almaya Karşı Uluslararası Sözleşme	Adam Kaçırma	1979	1983
Nükleer Malzemelerin Fiziki Korunması Sözleşmesi	Nükleer Malzemelerin Yasadışı Kullanımı	1980	1987
Montreal Protokolü	Havalimanlarına Düzenlenecek Terörist Saldırıları	1988	1989
Deniz Seyrüseferi Emniyetine Karşı Yasadışı Müdahale Girişimlerinin Bastırılması Sözleşmesi	Gemilere Karşı Yapılan Terör Eylemleri	1988	1992
Kıta Sahanelerinde Yerleşik Sabit Deniz Platformlarına Karşı Yasadışı Müdahale Girişimlerinin Bastırılması Protokolü	Denizaltıları Sabit Platformların Korunması	1988	1992
Plastik Patlayıcıların Tespit Edilmek Üzere İşaretlenmesine Dair Montreal Sözleşmesi	Hava Araçlarına Sabotajın Engellenmesi	1991	1998
Terörist Bombalamaların Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme	Patlayıcıların ve Ölümcül Cihazların Kamusal Alanda Kullanımının Önlenmesi	1997	2001
Terörizmin Finansmanının Önlenmesi Uluslararası Sözleşmesi	Terörizmin Finansmanının Önlenmesi	1999	2002
Uçakların Silah Olarak Kullanılması Deklarasyonu	-	2001	Derhal Yürürlüğe Girmiştir

Konsey Havacılık Güvenliği Planı Evrensel Güvenlik Denetleme Programının Başlatılması (USAP)	-	2002	
Nükleer Terörizmin Bastırılması Uluslararası Sözleşmesi	-	2005	2007
Pekin Sözleşmesi	Uçakların Silah Olarak Kullanılması	2010	
Pekin Protokolü	Modern Teknolojik İmkanların Kullanılması da Dahil Tüm Hava Korsanlığı Faaliyetlerinin Önlenmesi	2010	
Terörizm Sözleşmesi	Terörle Mücadelenin Kararlılıkla Sürdürülmesi	Devam etmektedir	
Montreal Protokolü	Uçaklarda işlenen Suçlar ve kuraldışı yolcularla mücadele	2014	

Kaynak: İnternet: <http://www.un.org/en/terrorism/instruments.shtml> adresinden 9 Aralık 2016 tarihinde alınmıştır.

ÖZGEÇMİŞ

Ad Soyad : Ahmet TÜRK
Doğum Tarihi : 24/10/1985
Doğum Yeri : Ankara
Lise : (1999-2003), Pursaklar Anadolu Lisesi
Lisans : (2007-2011), Fatih Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler
Fakültesi, Ekonomi Bölümü
Yüksek Lisans : (2014-Devam ediyor), Türk Hava Kurumu Üniversitesi, Sosyal
Bilimler Enstitüsü, Havacılık İşletmeciliği Bölümü
Çalıştığı kurumlar : (2013-Devam ediyor), Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü