T.C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ULUSLARASI İLİŞKİLER ANA BİLİM DALI
ULUSLARARASI İLİŞKİLER BİLİM DALI

11 EYLÜL OLAYLARININ ULUSLARARASI SİVİL HAVACILIK GÜVENLİĞİNE ETKİLERİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DANIŞMAN
PROF. DR. BİROL AKGÜN

HAZIRLAYAN
SİNEM ÜNLÜ

KONYA, 2009

ÖNSÖZ

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum bu çalışmamın her aşamasında değerli fikir ve tecrübeleriyle bana büyük destek sağlayan tez danışmanım Sayın Prof.Dr. Birol Akgün'e, tüm hocalarıma, öğrenim hayatım boyunca her zaman yanımda olan, maddi ve manevi desteklerini esirgemeyen aileme ve tüm katkılarından dolayı Tübitak'a teşekkür eder, çalışmanın tüm ilgililere yararlı olmasını dilerim.

Konya, 2009 Sinem Ünlü

T.C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Öğrencinin	Adı Soyadı	Sinem ÜNLÜ	Numarası 064229001002
	Ana Bilim / Bilim Dalı	Uluslararası İlişkiler / Uluslararası İlişkiler	
	Danışmanı	Prof. Dr. Birol AKGÜN	
Tezin Adı		11 Eylül Olaylarının Uluslararası Sivil Havacılık Güvenliğine Etkileri	

ÖZET

Güvenlik temel olarak bir süreci ifade etmektedir. Dönemde var olan tehditlere göre yeni yeni şekiller alan, anlamı genişleyip daralan bir kavramdır. 11 Eylül saldırıları bu bağlamda ortaya çıkardığı "asimetrik tehdit" kavramıyla birlikte Soğuk Savaş sonrası dönemde oluşan güvenlik algılama ve yaklaşımını değiştirici bir etkiye de sahip olmuştur. İnsani güvenlik, demokrasi, hukuk devleti gibi kavramların öncülüğünde güvenliğin bu dönemde yumuşayan anlamı, saldırılar sonrasında Soğuk Savaş döneminin realist politikalarını yansıtan, askeri uygulamalara dayalı, sert politikaların hakim olduğu bir yapıya dönüşmüştür. Oluşan bu yeni güvenlik anlayışının uygulamaya geçirildiği ilk alan ise sivil havacılık olmuştur. Özgürlüklerin sınırlandığı, insan haklarının ihlal edildiği yeni güvenlik politikaları, başta ABD olmak üzere çoğu ülkede sivil havacılık güvenliğinin sağlanması adına uygulamaya geçirilmiştir. Bu kapsam dahilinde, 11 Eylül terör saldırılarının sivil havacılık güvenliğine yönelik etkilerinin incelendiği bu çalışma, öncelikli olarak saldırıların güvenlik politikalarında yol açtığı değişimi daha sonra ise bu değişimin etkisi dahilinde sivil havacılık güvenliğini sağlamaya yönelik alınan yeni önlemleri temel inceleme konusu olarak ele almıştır. Bu amaçla öncelikli olarak güvenlik kavramı üzerinde durularak, güvenliğin kavramsal ve algılama boyutlarının değişimi dönemsel olarak incelenmiş ve Soğuk Savaş Sonrası dönemle birlikte başlayan sürecin 11 Eylül saldırılarıyla değişen boyutu analiz edilmiştir. Daha sonra ise, bu değişimin sivil havacılık güvenliğine olan yansımaları, sivil havacılık ve sivil havacılık güvenliği ile ilgili temel bilgilerin verilmesinin ardından incelenmiştir. Bu incelemede ele alınan aktörlerse, yeni oluşan güvenlik anlayışının temel uygulayıcısı olan ABD ve diğer ülkelerin sivil havacılık güvenlik politikalarına yöne veren başta Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC) olmak üzere uluslararası kurumlar olmuştur. Son olaraksa sivil havacılık sektöründe etkin bir şekilde güvenliğinin sağlanması ve devam ettirilebilmesi için yapılması gerekenler maddeler halinde ortaya konularak, gelinen nokta değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Güvenlik, Güvenlik Algılamaları, Sivil Havacılık, Sivil Havacılık Güvenliği, 11 Eylül Terör Saldırıları

T.C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Öğrencinin	Adı Soyadı	Sinem ÜNLÜ	Numarası 064229001002
	Ana Bilim / Bilim Dalı	Uluslararası İlişkiler / Uluslararası İlişkiler	
	Danışmanı	Prof. Dr. Birol AKGÜN	
Tezin İngilizce Adı		The Effects of September 11th Attacks on International Civil Aviation Security	

SUMMARY

Basicly security describes a period. It is a notion having broadening or narrowing meaning according to threats present in a particular period. In this sense, 9/11 has come up with the effect named “asymmetric threat” which changed security perception and approach of Post Cold War period. The meaning of security softened in the light of human rights, democracy or social law states so far changed into hard politics based on military implemantations recalling realist approach of Cold War period. The first area to put in force this new approach was civil aviation. This harsh approach -resticting and violating human rights- has been put in force by firstly the United States and than many other states. Within this consept, this thesis which examines 9/11 effects to civil aviation deals basicly with the change in security politics and precautions which have been applied right after the attack. For this purpose, primarily notion of security is described. Then security perception and approach changing in particular periods especially 9/11 of Post Cold War is given. Lastly the reflections of all these changes are being dealt after presenting the basics of civil aviation and aviational security. The actors of the work are the U.S. and other countries membered to the international organizations as International Civil Aviation Organization (ICAO) and European Civil Aviation Conference (ECAC). Consequently, the issues to obtain full and effective security in civil aviation are put forth in items and the current situaition is evaluated.

Key Words: Security, Security Perceptions, Civil Aviation, Civil Aviation Security, September 11th

İÇİNDEKİLER

Sayfa No
Bilimsel Etik Sayfası ……...ii
Tez Kabul Formu……...iii
Önsöz……....iv
Özet……...v
Summary ……..vi
İçindekiler……vii
Kısaltmalar…….....viii

GİRİŞ ……. xi

BİRİNCİ BÖLÜM

11 EYLÜL 2001 TERÖR SALDIRILARI

1- Güvenlik Kavramı ve Teorik Temelleri…….....….1

2- 11 Eylül Saldırılarının Devletlerin Güvenlik Algılamalarına Etkileri……..…11

2-1 Asimetrik Tehdit……..…..20

2-2 Önleyici Savaş Konsepti……..…..22

3- 11 Eylül 2001 Terör Saldırıları…….…...23

3-1 Saldırının Nedenleri ve Terörizm……..….26

3-2 Saldırının Sonuçları…….....30

İKİNCİ BÖLÜM

SİVİL HAVACILIK VE 11 EYLÜL ÖNCESİ SİVİL HAVACILIK GÜVENLİĞİ

1-Sivil Havacılık……..… 43

1-1 Sivil Havacılığın Tarihsel Gelişimi ……..……. 46

1-2 Sivil Havacılığın Önemi…….……... 49

2-Sivil Havacık Güvenliği ve Önemi…… 53

3-Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı Düzenlenen Kanun Dışı Eylemler……..…….57

4-11 Eylül Öncesi Sivil Havacılık Güvenliğini Sağlamaya Yönelik Önlemler……..….....61

4.1 Hukuksal Önlemler…….……. 63

4.1.1 Ulusal Düzenlemeler…….... 64

4.1.2 Uluslararası Düzenlemeler……...65

4.1.2.1 Sivil Hava Taşımacılığını Düzenleyen Çok Taraflı Anlaşmalar…..... 66

4.1.2.2 Uçak Kaçırma Ve Uçaklara Yönelik Saldırı Ve Eylemleri Önlemeye Yönelik Uluslararası Anlaşmalar……..68

4.1.2.2.1 Tokyo Sözleşmesi……..69

4.1.2.2.2 La Haye Sözleşmesi…….....71
4.1.2.2.3 Montreal Sözleşmesi……..…72
4.2 Teknik Önlemler……..……75

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

11 EYLÜL TERÖR SALDIRILARI VE SİVİL UÇUŞ GÜVENLİĞİ

1- 11 Eylül Saldırıları Sonrasında Sivil Havacılık Güvenliğinde Ortaya Çıkan Zaaflar…….80
2- 11 Eylül Sonrası Alınan Yeni Güvenlik Önlemleri…….....81
2.1 11 Eylül Sonrası ABD'de Alınan Yeni Güvenlik Önlemleri…….....86
2.2 11 Eylül Sonrası Avrupa Birliği ve Diğer Ülkelerde Alınan Güvenlik Önlemleri ...101
2.2.1 Uluslararası Örgütlerin Faaliyetleri…….…….....102
2.2.1.1 Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (Icao)'nın Faaliyetleri…..... 102
2.2.1.2 Avrupa Sivil Havacılık Teşkilatı (Ecac)'nın Faaliyetleri..……. 106
3- 11 Eylül Sonrası Tartışmalar……..... 107
4- 11 Eylül Sonrasında Sivil Havacılık Güvenliğinin Devletler Arası İlişkilere Etkileri…...110
5- 11 Eylül Sonrası Sivil Havacılık Güvenliği ve Sivil Havacılığa Yönelik Yeni Tehditler..115

SONUÇ……. 118
Kaynakça…… 124

KISALTMALAR

AB : Avrupa Birliği

ABD : Amerika Birleşik Devletleri

AGİT: Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı

AGSP : Avrupa Güvenlik ve Savunma Politikası

AP : Avrupa Parlementosu

APEC : Asia-Pacific Economic Cooperation(Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği)

ATSA : Aviation and Transportation Security Act (Havacılık ve Ulaşım Güvenliği Yasası)

BM : Birleşmiş Milletler

CIA : Central Intelligence Agency (Merkezi Haber Alma Teşkilatı)

CBP : Customs and Border Protection (Gümrük ve Sınır Koruma Birimi)

DHS : Department of Homeland Security (İç Güvenlik Bakanlığı)

DOT : Department of Transportation (Ulaştırma Bakanlığı)

DPT : Devlet Planlama Teskilatı

ECAC : European Civil Aviation Conference (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı)

EUROCONTROL: The European Organisation for the Safety of Air Navigation (Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenlik Teşkilatı)

FAA : Federal Aviation Administration (Federal Havacılık Kurulu)

FBI : Federal Bureau of Investigation (Federal Soruşturma Bürosu)

GAO : Government Accountability Office (Hükümet Saymanlık Ofisi)

ICAO : International Civil Aviation Organization (Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı)

INS : Immigration and Naturalization Service (Göçmen ve Vatandaşlık Dairesi)

IRA : Ireland Republican Army (İrlanda Cumhuriyetçi Ordusu)

NAFTA : The North American Free Trade Agreement (Kuzey Amerika Ülkeleri Serbest Ticaret Anlaşması)

NATO : North Atlantic Treaty Organisation (Kuzey Atlantik İşbirliği Örgütü)

OPEC : Organization of Petroleum Exporting Countries (Petrol İhraç Eden Ülkeler Örgütü)

SSCB : Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği

TSA : Transportation Security Administration (Ulaşım Güvenliği Müsteşarlığı)

WATOG : World Airlines Technical Opretations Glossary (Dünya Havayolları Teknik Faaliyetler Sözlüğü)

GİRİŞ

Var olma ya da varlığını sürdürme ile doğrudan ilintili olan güvenlik, insanlık tarihi ile birlikte ele alınan ve insanoğlunun doğa ile mücadelesinde, psikolojik yapısında, sosyal yaşamında, siyasal yapılanmasında, ekonomik ilişkilerinde, kısacası yaşamın her boyutunda davranışlarını etkileyen bir kavramdır. Bireyler için mutlak biçimde güvenli bir yaşam, neredeyse yaşamın amacını oluşturmaktadır. Güvenli bir yaşamı sağlamak adına ise, her zaman mücadele edilecek bir tehditler hiyerarşisi bulunmaktadır. Bu tehditler hiyerarşisi, kişinin yeterlilik ve ihtiyaçlarına göre sürekli değişmekte, amaçlarına göre genişleyip daralmaktadır.

Özü bakımından, uluslararası ilişkilerdeki güvenlik, bireylerin güvenlik arayışlarından, tehdit algılamalarından ve bunları bertaraf etme yöntemlerinden farklı algılanmamaktadır. Bireylerin güvenlik kavramı, bu yoldaki algılamaları, davranış seçenekleri ve oluşturabileceği stratejileri sınırlı ve daha az karmaşıkken, uluslararası alanda güvenlik karmaşık ve çok değişkenli bir özellik göstermektedir. İster birey, ister uluslararası sistemdeki tüm aktör türleri olsun; varlıklarını koruma, sürdürme ve geliştirme dizgisi içerisinde davrandıkları sürece birbirleri ile yolları çatışan gelişmelere yol açmaktadırlar. Tarih boyunca, bu kalıbın dışında seyreden bir gelişmeye rastlanmamıştır.[1]

Her devletin kendi egemenlik bölgesinin denetimini güvence altına alma mecburiyetinden kaynaklanan güvenlik kavramı öncelikli olarak bir süreci ifade etmektedir.[2] Dönemde var olan tehditlere göre yeni yeni şekiller alan, anlamı genişleyip daralan bir kavramdır. Ancak güvenlik bağlamında meydana gelen bu önemli değişimler, hızlı bir süreç içerisinde değil, tıpkı paradigma kaymalarında olduğu gibi yavaş ve küçük aralıklarla ortaya çıkmıştır. İkinci Dünya Savaşı sonundan Sovyetler Birliği'nin dağılmasına kadar geçen sürenin 45 yıl kadar olması bunun en tipik örneğini oluşturmuştur. Ancak Soğuk Savaş'ın sona ermesinden bugüne kadar geçen yaklaşık 20 yılda ve 11 Eylül'den bu yana kadar geçen yaklaşık 8 yılda meydana gelen değişim ve olaylara bakıldığında, güvenlik anlayışı bağlamında gerçekleşen değişim aralıklarının nasıl daraldığını görmek mümkün olmuştur.

Güvenlik olgusu, değişen tarihsel dinamiklere ve farklı perspektiflere göre farklı biçimlerde ele alınmaktadır. Geleneksel yaklaşımda, güvenlik yaygın bir şekilde askeri gücün bir tehdide karşı kullanılabilmesi olarak ele alınırken, güvenlik kavramının genişletilmesini

[1] Beril Dedeoğlu, **Uluslalararası Güvenlik ve Strateji**, Yeniyüzyıl Yayınları, İstanbul, Mayıs 2008, s. 285-286.
[2] Joschka Fischer, **Tarihin Dönüşü, 11 Eylül'den Sonra Dünya ve Batı'nın Yeniden Yapılanması**, Merkez Kitapçılık, İstanbul, Haziran 2006, s.88.

savunanlar tarafından doğal afetler dahi bir güvenlik sorunu olarak ele alınabilmektedir.[3] Güvenlik kavramını dar bir anlam içerisinde ele alanlar, güvenliğin ulus-devlete dayalı şekilde algılanması gerektiğini savunmakta ve güvenliği "bir tehdit algılaması karşısında askeri gücün kullanılabilmesi" olarak tanımlamaktadırlar. Güvenlik kavramının daha geniş bir perspektifte ele alınmasını savunanlar ise, güvenliğin askeri boyutlarının birincil önemde olup olmadığını tartışmaktadır. Bu yaklaşım var olan ulusal güvenlik tanımına insani, ekonomik ve çevresel güvenlik unsurlarının da dahil edilmesi gerekliliğini ortaya koymaktadır. Güvenliğin sadece bir askeri olgudan daha öte bir unsur olduğunu ve öne sürülen diğer unsurların da güvenliğe "yeni tehditler" oluşturduğunu savunmaktadırlar. Bu yeni tehditler içinde kaçakçılık, göç, salgın hastalıklar gibi konular örnek olarak verilebilmektedir.[4]

Uluslararası sistemi, bu sistem içindeki devletleri ve özellikle de devletlerin güvenlik politikalarını derinden etkileyen Soğuk Savaş dönemi boyunca güvenlik çalışmaları, çoğunlukla devletin askeri politikalarıyla ilgilenen bilim adamlarının yaptıkları çalışmalardan ibaret olmuş ve geleneksel bir yaklaşımla ele alınmıştır. Bir konu askeri güç ile ilgili olduğunda, bir güvenlik meselesi olarak düşünülmüş, askeri güç ile ilgili olmayanlar ise ikincil politika (low politics) kategorisine dâhil edilmiştir. Kısaca devlet merkezli olarak politikalar üretilen, realizmin etkisi altındaki bu dönemin güvenlik anlayışının merkezinde güvenlik değil, askeri güç unsuru söz konusu olmuştur.[5]

En temelde bir güvenlik düzeni olan Soğuk Savaş'ın sona ermesiyle birlikte bu güvenlik düzeninin de sona ermesi ve gerek güç politikaları düzleminde gerekse de ideolojik, bölgesel ve tarihsel düzlemlerde bir belirsizlik durumunun ortaya çıkması, yeni bir düzen tanımlama arayışlarının da tetikçisi olmuştur. Bu arayışlar en temelde, güvenlik kavramına yönelik ciddi bir sorgulama ve yeniden yorumlama sürecini başlatmıştır.[6] Anti-positivist teorilerin gelişim gösterdiği bu dönemde özellikle güvenlik kavramının yeniden tanımlanma çalışmalarının yaygınlaşmasının yanında güvenlik yeni kavramların karşılığı haline gelmiş, güvenliğin kapsamı genişletilmiştir.

1980 sonrası geleneksel güvenlik anlayışlarının dışında askeri olmayan yöntemlerle de güvenliğin sağlanabileceği ya da güvenliğin yalnızca askeri bir konu olmadığı bunun yanında

---

[3] Benjamin Miller, The concept of security: should it be redefined?,"*Journal of Strategic Studies*, 24(2), 2001, ss.13-42. Aktaran, Zeynep Ünsal, **Güvenlik Eksenli Bir Bakış Açısından Avrupa'da Değişen Göç Politikaları,** Yüksek Lisans Tezi, T.C.Başkent Üniversitesi, Avrupa Birliği ve Uluslararası İlişkiler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilimdalı, Avrupa Birliği Yüksek Lisans Programı, Ankara, 2007, s.22.

[4] Anne Aldis, Herd Graeme, "Managing Soft Security Threats: Current Progress and Future Prospects" ,**European Security,** 13 (1), 2004, ss.169–186. Aktaran, Zeynep Ünsal, a.g.e., s.22.

[5] A. David Baldwin, **Güvenlik Kavramı**, Avrasya Dosyası Güvenlik Bilimleri Özel Sayısı, Yaz, Cilt:9, Sayı:2, 2003, ss. 10-11.

[6] Özlem Kaygusuz, **Küreselleşme ve Ulusal Güvenlik Devleti: Geri Dönüş Mümkün Mü?**, Mülkiye Dergisi, Cilt:XXXI, Sayı:255,Bahar 2007, s.138.

güvenliğin farklı alanlarda da gerekli ve geçerli olduğu görüşü Kopenhag Okulu[7] tarafından güvenlik çalışmaları alanına kazandırılmıştır. Barry Buzan, "People, State and Fear" adlı eserinde hem seviye yönünden hem de sektör yönünden güvenliğin kapsamını, akademik işleme anlamında, genişletmiş ve kapsamlaştırmıştır.[8] Güvenliği; birey, ulusal ve uluslararası olarak üç seviyeye ayırırken, askeri güvenliğin yanına; politik, ekonomik, toplumsal ve çevresel güvenlik sektörlerini ortaya koymuştur. Bu dönemle birlikte ulusal güvenliğin ekonomik güvenlik, çevre güvenliği ve insan güvenliği olarak bilinen ekonomik, çevre ve insani boyutlarının da olduğu yönündeki görüşler yaygınlık kazanmıştır. Güvenliğin derinleştiği, genişlediği ve yayıldığı bu dönemde yapılan güvenlik çalışmaları kapsayıcı güvenlik (comprehensive security) başlığı altında toplanmıştır. Hiçbir ülkenin kendi güvenliğini, aynı zamanda başka bir ülkenin güvenliğini artırmadan sağlayamayacağı ilkesine dayanan kapsayıcı güvenlik anlayışıyla birlikte, Soğuk Savaş döneminin karşı tarafın güvenliğini arttırmasını bir numaralı güvenlik tehdidi olarak niteleyen anlayış değişmiştir.[9] İnsan haklarına, demokrasiye ve hukuk devletine saygı olarak şekillenen kapsayıcı güvenlik gündemi; yerel perspektifte, toplumla daha entegre olmuş, içeriğiyle uyumlu ve meşru modern devlete ve postmodern sisteme karşılık gelir olmuştur. Karşılıkların askeriden askeri olmayana, temel değerlerin ulusaldan küresele ve devletten bireye doğru değişim gerçekleştirdiği Soğuk Savaş sonrası güvenlik algılamaları 11 Eylül 2001 saldırılarıyla birlikte ise yeniden bir değişime uğramıştır.

11 Eylül 2001 terör saldırısı küreselleşen dünyanın yeni yüzyılda yaşadığı ilk büyük olay niteliğindedir. Yerel bir olay gibi görünmekle beraber, terör saldırısı hem kurgusu hem de sonuçları itibariyle, küresel boyutlara sahip olmuştur. Ancak saldırıların yarattığı etki özellikle kendisini güvenlik algılamaları üzerinde göstermiştir. Küreselleşmenin en önemli unsurlarından biri olan iletişim ve ulaşım kolaylıklarının, aniden bir grup teröristin elinde yıkıcı ve öldürücü silahlara dönüştüğü 11 Eylül 2001 terör saldırıları, yalnızca İkiz Kuleleri ve Pentagon binasının bir kısmını yıkmakla kalmamış, Amerikalıların o pek de kolay sarsılmayacak gibi görünen güvenlik duygusunu da yerle bir etmiştir. Yıkılmaz sanılan "Amerikan Kalesi"nin kendi içinden vurulması, tüm dünyada yeni bir dönemin başlangıcına işaret etmiş ve kabul edilen güvenlik anlayışının tamamen değişmesine neden olmuştur. 11

[7] Kopenhag Okulu terimi McSweeney'e aittir ve 1988'den itibaren Buzan ve Waewer'le birlikte Kopenhag Barış Araştırmaları Enstitüsü'nde çalışan araştırmacılara gönderme yapar. Bu okulla ilgili daha detaylı bilgi için bkz. Munster, Rens Van, **Logics of Security Studies: The Copenhagen School, Risk Management and the War on Terror, Political Science Publications**, 10/2005, ss. 1-19. www.sam.sdu.dk/politics/publicationer/Renskrift10.pdf . Erişim Tarihi: 02.09.2009.

[8] Barry Buzan, **People, States and Fear**, Colorado- Lynne Rienner Publishing, 2. Baskı, 1991, s. 7.

[9] Gareth Porter, Janet Welsh Brown, **Global Environment Politics**, San Fransisco, Westview Press Inc- 1991, ss. 108-109. Aktaran Rana İzci, "Uluslararası Güvenlik ve Çevre", Faruk Sönmezoğlu (Der.),**Uluslararası Politikada Yeni Alanlar Yeni Bakışlar**, Der Yayınları, İstanbul,1998, s. 405.

Eylül, yeni tehditleri ve ihtilaflarıyla bütün dış politikaların en temel ilkesel sorununu bir kez daha ortaya çıkarmıştır: Güvenlik ne demektir? Ve güvenlik nasıl oluşturulup korunur?[10] 11 Eylül, bir yandan Amerikan hegemonyasına dayalı tek kutuplu sistemin sonunun gelip gelmediği tartışmalarını başlata dursun bir yandan da ABD'nin Soğuk Savaş sonrası güvenlik stratejilerinde tanımlamaya çalıştığı, ama somutlaştıramadığı tehdidi gözler önüne sermiştir: Küreselleşmiş terör. Bu yönüyle de Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) bundan sonraki güvenlik stratejileri için temel çıkış noktası olmuştur.

Küresel sermayenin kalbi olan ABD'ye karşı 11 Eylül 2001 tarihinde gerçekleştirilen bu terörist saldırılar, Batı dünyasında sadece territorial olarak ABD topraklarına yapılmış bir saldırı olarak değil, Batı medeniyeti ve onun insanlık için tarihsel süreç içinde geliştirdiği hümananist değerlere karşı bir saldırı olarak yorumlanmıştır.[11] 21. yüzyılın bir numaralı güvenlik tehdidi olarak belirlenen ancak somut olmayan bu tehdide karşı nasıl mücadele edileceği konusu ise yeni tartışmaları ortaya çıkarmıştır. Asimetrik tehdit olarak ifade edilen güçsüzün güçlüye karşı olan bu savaşında, defansif mi yoksa ofansif mi bir savunma anlayışı çizileceği konusunda devletler ortak bir güvenlik anlayışı oluşturamamışlardır. Öncelikle defansif bir politika çerçevesi içinde neredeyse tüm ülkeler ulusal güvenlik politikalarının sıkılaştırılması yoluna gitmişlerdir. Tüm kurumlar ve istihbarat örgütleri asimetrik terörü önleyecek bir biçimde yeniden yapılandırılmış, sınırlarda ve havaalanlarında alınana güvenlik tedbirleri çoğaltılmıştır. Ancak, ABD, asimetrik tehdit olarak belirlenen uluslararası terörizmin ağırlık merkezlerinin tam olarak tespit edilememesi, terörist ve sivil halk arasındaki ayrımın güçlüğü ve asimetrik tehdidin doğasına uygun olarak tehdidin ne zaman nereden geleceğinin tam olarak belirlenememesi nedeniyle, defansif savunma politikalarının yanı sıra ofansif savunma anlayışını da bu dönemde benimsemiştir. Günümüzün evrensel değerleri olarak benimsenen demokrasi ve özgürlük hareketlerine karşı bir başkaldırı olarak nitelediği saldırılardan hemen sonra Amerika hükümeti yaptığı açıklama ile saldırıların suçlusu olarak Usame Bin Ladin'in lideri olduğu El Kaide terör örgütünü göstermiş ve terörizme karşı tek savunma yöntemi, savaşı düşmanın evine taşımaktır mantığıyla, saldırılara, işgallere başlamıştır. Bu sebeple önce Afganistan'a daha sonra ise Irak'a karşı başlatılan saldırılar, bu ofansif savunmanın ilk adımları olmuştur. Hatta bu yeni politika anlayışına Kuzey Atlantik İttifakı Örgütü (North Atlantic Treaty Organization, NATO) de dahil edilerek, tarihte ilk kez, henüz tanımlanmamış ancak 21. yüzyılın en büyük tehdidi ilan edilmiş bu düşmana karşı ittifak anlaşmasının beşinci maddesinin harekete geçirileceği

[10] J.Fischer, a.g.e. ,s. 164.
[11] Muhittin Demiray, İsmail Hakkı İşcan, **Uluslararası Sistemde Güvenlik Kavramının Değişimi Ekonomik Ve Jeopolitik Arka Planı,** Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 21, Ağustos 2008, s.156.

açıklanmıştır.[12] ABD bu saldırgan tutumuna meşruiyet sağlamak adına ise "önleyici savaş konsepti" olarak anılan asimetrik tehditlerin beklenmedik etkilerine karşı önceden hazırlıklı olmayı ve tehdidi ortaya çıkmadan önce yok etmeyi amaçlayan bir politika oluşturmuştur. Ancak ABD'nin teröristlere karşı aktif ve saldırgan bir tutum sergilenerek terörist faaliyetlerin bastırılmasını içeren bu kontra-terörist faaliyetleri[13], birçok devlet tarafından, Ortadoğu'da yeni dengeler kurmak, petrolü ele geçirmek gibi başka çıkarlar amacıyla gerçekleştirildiği düşüncesiyle eleştirilmiş olsa da, saldırılarla birlikte hegemon yapısını daha da güçlendiren ABD için herhangi bir sınırlayıcılık oluşturmamıştır.

Saldırıların ardından uluslararası alanda ABD'nin ekonomik ve askeri yayılma stratejisi etkinlik kazanırken, bu süreç içinde ABD'nin kendi içindeki güvenlik düzenlemeleri, İkinci Dünya Savaşı'ndan bu yana gerçekleştirilen en geniş kapsamlı iç güvenlik tedbirleri olma özelliğini taşımıştır. Yaygın kanıya göre, ABD içindeki bu düzenlemeler, sivil halk ve özgürlükleri temelden tehdit eder bir biçimde iç gözetim ve denetlemeyi üst düzeye çıkarmıştır. Terörle mücadele kapsamında Stratejik Etki Ofisi (Office of Strategic Influence) adı altında yeni bir istihbarat birimi kurulmuş, askeri müdahale yeteneğini arttırmak için uydu gözetim sistemleri etkinleştirilmiştir.[14] Ayrıca, yürütme ve yargı organlarının izleme ve alıkoyma yetkileri genişleten; hükümete herhangi bir politik grubu 'terörist' olarak tanımlama olanağı veren, öte yandan, ev ve işyerlerinin habersiz aranmasını yasallaştıran ve kişilere ait finans, sağlık, eğitim kayıtlarına izinsiz giriş yetkisinin yanı sıra; telefon dinleme ve internet üzerindeki iletişimi izleme alanlarında da yürütmeye geniş yetkiler tanıyan Vatanseverlik Yasası gibi pek çok hukuksal düzenleme de saldırılar sonrası yürürlüğe koyulmuştur.

Dolayısıyla bu kapsamda alınan yeni önlemler, Soğuk Savaş sonrasında demokratikleşme odaklı ve insan güvenliği merkezli bir zemin üzerine kurulan güvenlik çalışmalarının, tekrar bir değişim geçirmesine neden olmuştur. Bu saldırılar ve saldırılar sonrası alınan önlemlere bakılınca ulus-devletlerin güvenlik algılamalarının, reel sosyalizmin çökmesi ile oluşan güvenlik algısındaki yumuşama dönemine tamamen zıt bir şekle dönüştüğü görülmüştür. Terör kavramının "güvenlikleştirilmesine" neden olan bu saldırılar sonrasında, Soğuk Savaş sonrası dönemde benimsenen güvenlik algılamaları ve uygulamaları anlamını bir anda yitirmiş ve ulus-devletler tarafından benimsenen güvenlik uygulamaları katılaşmıştır. Ulus-devlet güvenliği karşısında insan hakları ile ilgili kabul edilmiş kural ve

[12] Birol Akgün, **11 Eylül Sonrasında Dünya, ABD ve Türkiye**, Tablet Kitapevi, Konya, Kasım 2006, s. 35., ayrıca Henry Kissenger, **Amerika'nın Dış Politika'ya İhtiyacı Var Mı?**, Çev., Tayfun Evyapan, ODTÜ Geliştirme Vakfı Yayıncılık ve İletişim A.Ş., Ankara, 2002, s.265.
[13] Tanım için bkz, Hayati Hazır, **Siyasal Şiddet ve Terörizm**, Nobel Yayınları, Ankara, 2001, s.108-114.
[14] Stephen Gill, "National (In) Security on a Universal Scale", I. Bakker ve S. Gill (der.), **Power, Production and Social Reproduction: Human (In) Security on a Universal Scale**, N.Y.:Palgrave-MacMillan, 2003, s.216.

normlar ikinci plana atılmaya, sert güvenlik konuları ise ulus-devletlerin gündeminde ağırlık kazanmaya başlamıştır. Bu durum güvenlik kavramının kapsamını genişleten eleştirel teorinin hâkimiyetinden ziyade, realist yaklaşıma özgü "sert" güvenlik konularının kapsamının genişletildiği bir uluslararası ortamın varlığına işaret etmiştir. Genişletilmiş güvenlik kapsamı dahilinde ancak realist perspektifin öngördüğü yöntemleri de içeren yeni bir güvenlik anlayışı ortaya çıkmıştır.

Ancak saldırıların ardından alınan defansif savunma politikalarının odak noktasını kuşkusuz ki 11 Eylül saldırılardan en çok etkilenen alan olan sivil hava ulaşım sektörü oluşturmuştur. Yumuşak güvenlik anlayışının yerini alan daha katı, realist yaklaşım içerisine dahil edilebilecek politikaların, pratiğe yansıması ilk olarak sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik alınan önlemlerde kendini göstermiştir.

Yaşanan terör saldırısı, hava ulaşım güvenliğinin ulusal güvenliğin ayrılmaz bir parçası olduğunu göstermekle kalmamış, saldırılar sonucunda insanlar üzerinde oluşan büyük korku ve güvensizlik durumu, hava ulaşımının kazandığı bütün güvenilirliği yerle bir etmiştir. Dolayısıyla sivil yolcu uçaklarının birer bomba olarak kullanıldığı bu saldırılar sivil hava ulaşımını ve sivil hava ulaşım güvenliğini bir anda tüm dünyanın gündemine taşımıştır.

Hava korsanlığı olarak da bilinen hava aracının haksız olarak ele geçirilmesi ve uçaklara karşı düzenlenen saldırı eylemleri sivil havacılık güvenliğinin karşılaştığı en büyük sorun olarak günümüzde de varlığını devam ettirmektedir. Amacı her ne nedenden ötürü olsun uçak kaçırmalar ve uçaklara karşı düzenlenen saldırı eylemlerinin artması ulusal ve uluslararası hava ulaşımının güvenliğini büyük ölçüde sarsmıştır. Yaşanan kazalar ve neticesinde ortaya çıkan ölüm sayılarına bakıldığında diğer ulaşım yollarına kıyasla en hızlı olmasının yanında en güvenli ulaşım yolu olarak da nitelenen hava ulaşımı, yaşanan olaylar neticesinde artık güvenilirliği tartışılır bir noktaya gelmiştir.

Uçağın bir ulaşım aracı olarak kullanımının artmasıyla birlikte ilk olarak 1930 yılında hırsızlık amacıyla başlayan uçak kaçırma olayları, İkinci Dünya Savaşı ertesinde çoğunlukla siyasi bir boyut kazanmış, iki blok arasında bir gösteri yarışına dönmüştür. Daha sonra İsrail-Filistin mücadelesinin bir simgesi haline gelmiş,11 Eylül saldırılarıyla birlikte ise yeni bir boyut daha kazanmış ve terörizmin zaferi haline dönüşmüştür.

İlk başlarda çok fazla önem vermeseler de, olayın giderek daha çok insanı ve böylelikle de kendi vatandaşlarını da etkiler hale gelmesiyle birlikte devletlerin uçak kaçırma olaylarına karşı çözüm bulma arayışları başlamıştır. Öncelikle ulusal düzeyde önlemler alarak bir sonuca ulaşmaya çalışan her bir devlet, yaşanan olayların daha da artmasıyla birlikte uluslararası sivil hava ulaşımına karşı girişilen yasa dışı eylemlerin ancak uluslararası alanda

alınacak önlemlerle çözümlenebileceğini kabul etmek durumunda kalmışlardır. Öncelikle alınan hukuksal önlemler, daha sonra ise alınan teknik önlemler bu yıllardan sonra yaşanan olayların sayısının azalmasını sağlamıştır. Ancak 11 Eylül 2001 saldırıları, sivil havacılık güvenliğini bambaşka bir boyuta taşımıştır. Uçaklara karşı düzenlenen kanun dışı eylemler bu olayla birlikte artık terörist eylemler olarak kabul edilmeye ve ona göre tedbirler içermeye başlamıştır. Artık sadece sivil hava güvenliğine yönelik bir saldırı olmaktan çıkan uçaklara karşı düzenlenen kanun dışı eylemler, bir ülkenin ulusal savunmasına yönelik saldırılar kapsamına girmiş buna bağlı olarak da sivil havacılığın güvenliğinin sağlanmasına yönelik çalışmalar ağırlık kazanmıştır.

Genel kuralın yaşanan olaylara göre önlemler üretmek olduğu sivil havacılıkta, her yeni yaşanan olayla birlikte yeni bir güvenlik zafiyetinin olduğu görülmüş ve bu zafiyetler giderilmeye çalışılmıştır. Dolayısıyla her yaşanan olay sivil havacılık güvenliğini bir adım daha öteye götürmüştür. Özellikle gelişen teknoloji havacılığın bu alandaki eksikliklerini gidermede yeri tarif edilemez bir rol oynamıştır. 11 Eylül sonrasında alınan tüm önlemlerse özgürlükleri dahi kaldırmayı göze alarak, sivil havacılığın bundan sonra herhangi bir güvenlik açığıyla karşılaşmasını tamamen ortadan kaldırmayı amaçlamıştır. Atılan tüm adımlar, havacılığı eskisinden de çok güvenilir ve tercih edilir bir konuma getirmeye yönelik hale gelmiştir. Tüm bu çalışmalarla birlikte, tüm eksikliklerine rağmen kapsamlı, sistematik ve düzenli bir sivil havacılık güvenlik ağı kurulmuştur ve bu yöndeki çalışmalar halen de devam etmektedir.

11 Eylül 2001 terör saldırılarının sivil havacılık güvenliğine yönelik etkilerinin incelendiği bu çalışmanın amacı, değişen güvenlik algılamaları kapsamında sivil havacılık güvenliğinde hem algılama olarak hem de yapılan düzenlemeler olarak ortaya çıkan değişiklikleri ortaya koymaktır. Dolayısıyla araştırmanın amacı dahilinde, Soğuk Savaş sonrası dönemle birlikte değişmeye başlayan güvenlik algılamalarının, saldırılarla birlikte değişen boyutu öncelikli olarak analiz edilecek, daha sonra ise bu değişimin sivil havacılık güvenliğine olan yansımaları, yeni güvenlik anlayışının uygulayıcısı olan ABD temel alınarak irdelenecek, Avrupa Birliği ve diğer ülkelerin sivil havacılık güvenliğine yaklaşımları ise uluslararası örgütlerin faaliyetleri içerisinde değerlendirilecektir.

11 Eylül 2001 terör saldırıları ve değişen güvenlik algılamaları başlıklı ilk bölümde öncelikli olarak hem kavramsal bir alt yapı oluşturması amacıyla hem de saldırılar sonrası oluşan durumu anlamlandırmak amacıyla güvenliğin, tanımı, geçirdiği teorik anlam değişiklikleri ve 11 Eylül sonrası oluşan yeni boyutları ortaya konulacaktır. Teorik bir temel

sağlandıktan sonra 11 Eylül 2001 terör saldırıları, saldırının nedenleri ve sonuçları, temel olarak terörizm dâhilinde açıklanacaktır.

Sivil havacılık ve 11 Eylül öncesi sivil havacılık güvenliği başlıklı ikinci bölümde ise, konuyla ilgili bir bilgi oluşumunu sağlamak amacıyla sivil havacılık ve sivil havacılık güvenliği tarihsel evreleri ve örnekleriyle birlikte geniş bir biçimde irdelenecektir. Sivil havacılık güvenliğine yönelik temel tehditler, hava korsanlığı ve uçaklara karşı yerden düzenlenen saldırılar olarak ikiye ayrılarak incelenecektir. Sivil havacılık güvenliğini sağlamaya yönelik güvenlik önlemleri ise hem hukuksal kaynaklar hem de teknik faaliyetler açısından 11 Eylül terör saldırılarından önceki genel durum yansıtması açısından ayrıntılı şekilde anlatılacaktır.

11 Eylül terör saldırıları ve sivil uçuş güvenliği başlıklı son bölümde ise, saldırılar sonrası oluşan yeni güvenlik anlayışı dâhilinde, sivil havacılık güvenliğini sağlamak adına alınan yeni önlemler, öncelikle havacılık güvenliğinde ortaya çıkan zafiyetler ortaya konularak, bu çerçeve içerisinde açıklanacaktır. Alınan yeni önlemler için öncelikle yasal bir çerçeve oluşturulacak, daha sonra ise bu yasal kapsam dâhilindeki teknik önlemler incelenecektir. İnceleme düzeyinde ele alınan aktörler ise ABD ve uluslararası örgütler dahilinde Avrupa Birliği(AB) ülkeleri ve diğer ülkeler olacaktır. Oluşan yeni güvenlik anlayışının uluslararası sistem içerisinde yarattığı olumsuzluğun bir göstergesi niteliğindeki, sivil havacılık güvenliğinde alınan katı güvenlik tedbirlerinin devletlerarasındaki ilişkilere etkileri ise ayrı bir başlık olarak incelenecektir. Son olaraksa, sivil hava ulaşım güvenliğinin geleceğine yönelik yeni tehditler alınan önlemlerin yeterliliği açısından aktarılacaktır. Sonuç bölümünde ise etkin bir sivil havacılık güvenliği sisteminin tam olarak oluşturulabilmesi için yapılması gerekenler, 11 Eylül olaylarının sivil havacılık güvenliğine etkileri çerçevesi içerisinde ortaya konulacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM

11 EYLÜL 2001 TERÖR SALDIRILARI

11 Eylül 2001 tarihinde ABD'de gerçekleşen terörist saldırılar Soğuk Savaş sonrası ortadan kalktığı varsayılan güvenlik tehdidini yeni bir boyut ile ulus-devletlerin gündemine taşımıştır. Soğuk Savaş döneminde güç dengesi üzerine kurulmuş olan uluslararası ilişkiler, *reel* sosyalizmin çöküşü ile yeni bir eksene oturmuştur. On yıllık bir dönemi kapsayan bu süreç ise 11 Eylül terörist saldırıları ile sona ermiştir. Bunun sonucunda gerek uluslararası ilişkiler gerek ulus-devletlerin güvenlik algılamaları yeniden şekillenmiştir. Çalışmanın bu bölümünde Soğuk Savaş sırasında ve sonrasında ortaya çıkan güvenlik algılamaları kaynak alınarak 11 Eylül terörist saldırılarıyla yeniden şekillenen güvenlik algılamalarında meydana gelen değişiklikler teoriler yardımıyla ele alınacaktır. Daha sonra ise 11 Eylül 2001 terör saldırılarının siyasi boyutu, saldırının nedenleri ve sonuçları temel olarak terörizm bağlamında incelenecektir.

1- GÜVENLİK KAVRAMI VE TEORİK TEMELLERİ

Sözlük anlamı olarak toplum yaşamında yasal düzenin aksamadan yürütülmesi, kişilerin korkusuzca yaşayabilmesi durumu, emniyet anlamına gelen güvenlik kavramı, insanın doğumundan itibaren geçirdiği her bireysel ve toplumsal evrede kullanılan bir terimdir. En genel anlamıyla "emniyet altına alınmak istenen toplumsal yapı, birey veya eşyaların gelecekte de korunacağına yönelik beklenti"[15] olarak tanımlanan güvenlik kavramı, bir birey için, yakınlarının ve kendisinin canının güvende olması, mallarının güvende olması ve bu güvenli durumun sürdürülmesi gibi temel kaygı durumlarını ifade ederken, uluslararası ilişkiler açısından da benzer anlamlar taşımaktadır. Uluslararası ilişkilerdeki güvenlik kavramını birkaç düzlemde ifade etmek gerekirse: Uluslararası sistemin bütünü ya da bütüne yakınının güvenliği, coğrafi ya da işlevsel alt sistemlerin, bölgelerin güvenliği, devletin güvenliği, toplumun güvenliği, toplumsal alt grupların güvenliği ve bireylerin güvenliği sayılabilecek ana esaslardır. Ancak esas olarak güvenlik, uluslararası ilişkilerde devlet aktörünün davranışları, bölgesel kuruluşların davranışları ve evrensel ilkeler ile uluslararası kuruluşlar çerçevesi içericisinde ele alınan bir kavram olmakta ve bu perspektiften

[15] Wolfgang Heısenberg Bedrohungsperzeption, **Friedens- und Sicherheitsverständnis als Grundlage politischen Handelns**, Wolfgang Heisenberg/Dieter S. Lutz (Ed.),„Sicherheitspolitik Kontrovers, Bundeszentrale für politische Bildung, Schriftenreihe Band 291/I, Bonn, 1990. Aktaran, Muhittin Demiray, İsmail Hakkı İşcan, a.g.e., s.149.

incelenmektedir. Ancak uluslararası ilişkilerde güvenlik hangi perspektiften ele alınırsa alınsın bir süreç içinde değerlendirilmektedir. Zaman ve koşullara göre gelişen olaylar, kavramın içeriğini geliştirdiği gibi, güvenlik oluşumlarını, yöntemlerini ve tekniklerini de değiştirmektedir.[16]

Güvenlik kavramının değişimine paralel olarak, devletlerin mevcut güvenliklerini etkileyen en önemli gelişmelerin başında, tehdit kavramının değişmesi gelmektedir. Güvenlik ile ilgili bir diğer tanımın tehditlerin yokluğu olduğu ve tehdidin varlığına istinaden güvenliğe ihtiyaç duyulacağı yaklaşımı çerçevesinde, tehdit kavramının değişmesi güvenlikle ilgili tüm algılamaları da değiştirmektedir. Ancak değişen konjonktürle birlikte, artık güvenliği tehdit eden olgu ve olaylar oldukça fazla çeşitlenmiştir. Genel olarak, insan unsurunu öne çıkaran ve güvenliğin sosyo-ekonomik yaşam koşullarının iyileştirilmesi ile doğru orantılı olduğunu ileri süren tezler yaygınlaşmaktadır.[17] Ancak yine de, güvenlik kavramı/terimi, günümüzde ulus-devletler arasındaki ilişkileri düzenleyen temel belirleyici unsurların başında gelmektedir. Buna rağmen, sürekli bir güvenliğin tesis edilmesi temel amaç olmakla birlikte, güvenlik kavramından ne anlaşılması gerektiği, güvenliğin sınırlarının nerede başlayıp nerede bittiği konusunda halen bir görüş birliği (consensus) bulunmamaktadır.[18] Tehditlerin değişimine paralel olarak, güvenlik algılamalarının da değişmesi her dönemde güvenliğe ilişkin yeni sınırlar çizilmesini, farklı güvenlik anlayışlarının ortaya çıkmasını olanaklı kılmaktadır.

Güvenliğin her döneme göre yeni bir anlam kazanması, homojen bir yapı olmadığı gibi aynı zamanda hem düzensizlik hem düzen üretmesi, güvenliği doğası gereği muğlâk[19]ya da Buzan'ın da ifade ettiği gibi "özünde tartışmalı (ambiguous) bir kavram" yapmaktadır.[20] Özellikle Soğuk Savaş sonrası dönemde güvenliğin anlamının genişlemesi ve derinleşmesine paralel olarak karmaşıklaşmasıyla beraber kavramın genel geçer bir tanımının yapılması daha da zorlaşmıştır. Bu muğlâklığı giderebilmek içinse güvenliği teorilerden türetilen bir kavram olarak açıklamak gerekmektedir. Çünkü güvenlikle ilgili görüşler, politikalar, tavırlar, inançlar ve beklentiler dünya siyasetinin işleyişi ile ilgili teorik yaklaşımların izlerini taşımak durumundadır.[21] Güvenlik kavramının Uluslararası İlişkiler teorileri içerisinde incelenmesi özellikle değişim ve güvenlik arasındaki ilişkinin, kavramın genişlemesi ve yeni anlayışların

[16] Beril Dedeoğlu, a.g.e. ,s.21-26.
[17] A.g.e, ,s. 206.
[18] Hasret Çomak, *"Avrupa'da Güvenlik Yapılanmasının Yeni Parametreler Ve Türkiye'nin Durumu"*, **Avrupa Araştırmaları Dergisi**, Cilt 14 · Sayı: 1, 2006, s. 99.
[19] Arnold Wolfers, *"National Security As An Ambigious Symbol"*, içinde, **Discord and Collaboration**,Baltimore, John Hopkins Press,1962, ss. 147-165.Wolfers'ın muğlak saydığı şey ulusal güvenliktir. Ancak bu belirsizlik güvenliğin var olduğu diğer alanlarda da gerekli değişiklikler yapılarak (mutatis mutandis) uygulanabilir. Bu tespit çalışmamıza güvenlik alanında genel bir belirsizlik-muğlaklık çıktısı sağlamıştır. Güvenliğin var olduğu diğer alanlardaki değişiklikler için bkz. David A. Baldwin, *"Güvenlik Kavramı"*, Çev. Çiğdem Şahin, içinde Kasım, Kamer, Zerrin A. Bakan (Der.), **Uluslararası Güvenlik Sorunları**, Ankara , ASAM- 2004, s. 3.
[20] Barry Buzan, a.g.e, s. 7.
[21] Tuncay Kardaş, *"Güvenlik:Kimin Güvenliği ve Nasıl?"*,**Uluslararası Politikayı Anlamak, Ulus-Devletten Küreselleşmeye**, Der. Zeynep Dağı, Alfa Yayınları, İstanbul, Şubat 2007, s.125.

ortaya çıkması (kapsayıcı güvenlik gibi) sürecinde, literatürdeki temellerinin ortaya konulması açısından da önem arz etmektedir. Sonuç itibariyle güvenlik alanı belirtildiği gibi sabit bir alan değildir; özellikle İkinci Dünya Savaşı'ndan günümüze evrilmiş, dönüşümlere (transformations) uğramıştır.[22] Güvenliğin evrilmesinin teorik değişimlerindeki asli unsur ise, değişimin devletten bireye doğru bir süreci ifade etmesi olmuştur. Bu süreç içerisinde ise değinilebilecek çokça teori ortaya çıkmıştır. Örneğin; realizm, idealizm, liberalizm, pluralizm ya da fonksiyonalist teoriler gibi. Ancak teorileri incelerken hem güvenlik kavramının nasıl ele alındığının ortaya konulması hem de değişim süreçlerinin vurgulanması için temel bir içerik ayırımına gidilmesi gerekmektedir. Bu noktada yakın dönem uluslararası politikaya damgasını vurmuş iki temel yaklaşımın varlığı yol gösterici olacaktır. Bu teorik yaklaşımlardan ilki temellerini Hobbes'tan alan geleneksel, devlet merkezli (state- centric), realist yaklaşım; diğeri ise Grotious'un fikirleriyle filizlenen globalist-transnasyonalist devlet merkezli olmayan (non state centric) yaklaşımdır. Çalışmada bu ayrım devlet merkezli teoriler ve devlet merkezli olmayan teoriler olarak ele alınmıştır.[23] Devlet merkezli teorilerde güvenlik kavramı öz olarak klasik realizm, neorealizm içerisinde ele alınacaktır. Devlet merkezli olmayan teoriler içerisinde ise konstrüktivist (sosyal inşacı) ve eleştirel teorilere(fonksiyonalizm) değinilecektir.

Devlet merkezli teoriler:

Devlet merkezli teoriler geleneksel devletçi (statist) yaklaşım olarak da ele alınmaktadır. Bu yaklaşımlar realist dünya politikaları okumasına sahip yaklaşımlardır. Buna göre güvenlik söz konusu olduğunda devletler dünya politikaları analizlerinin merkezinedir ve uluslararası ilişkiler terimi devletlerin etkileşimi (interaction) olarak açıklanmaktadır.[24] Güvenlik kavramı, askeri-stratejik seviyede ele alınmakta, askeri tehditler ve düşman geleneksel güvenlik anlayışının ana konularını oluşturmaktadır. Özellikle Soğuk Savaş dönemi boyunca hakim olan güvenlik anlayışı, bu teoriler çerçevesinde devlet merkezci, askeri kaygıları dikkate alacak şekilde, erkeklere özgü bir bakış açısından, metodolojik olarak pozitivist, felsefi olarak realist ve yukarıdan aşağı tanımlandığı Anglo-Amerikancı dünya görüşünün bir ürünü olmuştur.[25]

---

[22] Barry Buzan, a.g.e., **s.**. 138.

[23] Bu ayırım American University'de "Uluslararası İlişkiler Teorilerine Giriş" dersini veren David Kinsella'nın ders işleme planı (http://gurukul.amerikan.edu/kinsell) göz önüne alınarak yapılmıştır. Erişim Tarihi: 02.10.2007.

[24] Hüsrev Tabak, **Uluslararası İlişkilerde Değişen Güvenlik Algılamaları Ekseninde Avrupa Güvenliği,** Yüksek Lisans Tezi, T.C. Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü Uluslararası Polislik Çalışmaları Anabilim Dalı, Ankara, 2008,s.40.

[25] Burcu Yavuz, Critical Security Studies and World Politics, Ken Booth (der), Londra, Lynne Rienner, 2005, (kitap İncelemesi), **Uluslararası İlişkiler Dergisi**, Cilt:6, Sayı:11, Bahar 2009, s. 141.

Uluslararası ilişkilerde güvenlik yaklaşımını devlet-merkezli açıklamaya yönelik olarak ortaya konulan teorilerden en yaygın olanı realizm olmuştur. Özellikle Soğuk Savaş döneminde realist yaklaşım uluslararası ilişkilerde ulus-devletlerin davranışlarını ve bu bağlam dahilinde güvenliğin genel ilkelerini açıklamakta genel kabul görmüştür. Uluslararası hukuk, uluslararası kuruluşlar, silahsızlanma gibi kavramlarla barış odaklı bir çalışma sahasını benimseyen idealizmin, İkinci Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla birlikte geçerliliğini yitirmesi, 1930'lu yıllardan günümüze kadar etkinliğini sürdüren realizmin güvenlik algılamalarının döneme damgasını vurmasını sağlamıştır. Realizm temel olarak, dünyada meydan gelen uluslararası olayları olması gerektiği gibi değil, olduğu gibi görüp araştırmayı hedefleyen bir teori olmuştur.[26] Özellikle güç ve güvenlik konularına odaklanmış olan realist yaklaşım, temelde 'devlet merkezci' bir niteliğe sahiptir.[27] Güvenliği ise, en basit ifadesiyle devletlerin silahlı kuvvet kullanımından gelecek zararları bertaraf etme kabiliyeti olarak tanımlayarak, güvenli olmayı askeri açıdan güçlü olmakla özdeşleştirmiştir.[28] Karşı tarafın tümden ortadan kaldırılmasına kadar varabilecek bir güvenlik anlayışıyla, uluslararası sistemi, birinin mutlak kazancının diğerinin mutlak kaybına yol açacağı sıfır toplamlı bir oyun olarak gören realistler, bu sıfır toplamlı oyunda kaybeden olmamak için güç unsurunun arttırılmasını güvenlik anlayışının temeline yerleştirmişlerdir. Ancak var olan güç "mutlak" bir güç değil aksine "göreceli" bir güçtür. Bu çerçevede, egemen bir devletin gücünün diğer bir egemen devlet ile karşılaştırılması ile belirlenebileceğini savunmuşlardır.[29] Uluslararası politikanın en belirleyici vasfını ise, kendi güvenliğini sağlamaya çalışan devletlerin anarşik ortamlar yüzünden diğer devletlerle sürekli bir güç mücadelesi içinde olması ve bu durumun da çoklukla güvensizlik üretmesi olarak açıklamışlardır.[30] Bireyin güvenliğinin de devlet güvenliğinin sağlanması ile gerçekleşebildiğini ileri süren realist teoride dolayısıyla devlet güvenliği aynı zamanda bireyin güvenliği olarak düşünülmüştür.[31] Realist (ulusal) güvenlik yaklaşımında "insan haklarının varlığı" inkâr edilmemiş, ancak, insan haklarının, ulus-devletlerin çıkarları ile çatıştığı zaman bağlayıcı olmayan normlar olduğu ifade edilmiştir.[32] Özellikle Soğuk Savaş döneminde realizmin hâkimiyetinde kalan güvenlik çalışmaları,

---

[26] Tuncay Kardaş, a.g.e., s. 126.
[27] A. Şevket Ovalı, *"Ütopya İle Pratik Arasında: Uluslararası İlişkilerde İnsan Güvenliği Kavramsallaştırması"*, **Uluslararası İlişkiler Dergisi**, Cilt:3, Sayı:10, 2006, s.5.
[28] Stephen Walt, *"The Renaissance of Security Studies, International Studies Quarterly"*, vol. 35, no. 2, 1991, s.212. Aktaran, Tuncay Kardaş, a.g.e., s. 128.
[29] Yücel Bozdağlıoğlu, *"Realizm"*, **Uluslararası İlişkiler "Giriş, Kavram ve Teoriler**, (Birinci baskı) içinde, der., Haydar Çakmak, Ankara: Platin Yayınları, 2007, s.140.
[30] Tuncay Kardaş, a.g.e., s.129.
[31] A.g.e., s.128.
[32] Tim Dunne, Nicholas J Wheeler, *"'We the Peoples': Contending Discourses of Security in Human Rights Theory and Practice"*, **International Relations,** 18 (1), 2004, ss.,12. http://ire.sagepub.com/cgi/reprint/18/1/9. Erişim: 13 Eylül 2006.

güvenlik arayışında soruların ve cevapların önceden belirlendiği muhafazakâr bir alan olagelmiştir.[33].

Davranışsalcı ekolün realizme yönelttiği eleştiriler sonucu ortaya çıkan neo-realizm ise devlet merkezli teorilerin bir diğeri olmuştur. Devletler üstü bir otoritenin bulunmaması nedeniyle anarşik bir yapıya sahip olan uluslararası sitemin yapısının savaşların ana nedeni olduğunu ileri süren neorealist teori**,** Kenneth Waltz'ın önderliğinde uluslararası sistemi anlamlandırmak amacıyla üretilmiştir. Neo-realizm, realizmden farklı olarak, uluslararası sitemi devletlerin dış politika toplamları olarak ele almamıştır. Böylelikle de güç sağlamak devletin temel amacı olmaktan çıkıp, bir araç haline dönüşmüştür. Fakat devletin yine de temel amacının, güvenliği sağlamak olduğu, farklı olarak ise bir devletin güvenliğini sağlarken artık sadece diğer devletleri değil, öteki uluslararası aktörleri de dikkate alması gerekliliğini ileri sürmüşlerdir.[34] Realizmin salt güç mücadelesi yaklaşımına karşı olarak Walt'a göre güç, denklemin (equation) önemli bir parçası olsa da tek parçası değildir."[35]Bu denklemin eşitliğinin bir tarafında güvenliğin olduğunun göstergesi olmuştur.

Kenneth Waltz güvenliği, anarşik sistemde devlet davranışının merkezine koymuştur. Waltz'a göre, anarşide güvenlik en yüksek amaçtır (highest end) ve sistem devletleri güvenlik aramaya itmektedir. Ancak anarşik uluslararası sistemde devletler için mutlak güvenlik mümkün değildir. Bununla beraber devletler güvenliklerini artırmak ve korumak için mücadele edeceklerdir. Güvenlik çıkarı tüm devletler için temel çıkardır ve devlet davranışını sürekli olarak belirlemektedir. Bundan dolayıdır ki tüm devletler rekabetçi ve potansiyel düşmanlıkların olduğu bir çevrede güvenlik çıkarını kollamak durumundadır.[36] Neo-realistler, dolayısıyla devletlerin kendi varlıklarını güven altına aldıktan sonra ancak kazanç ve güç gibi diğer hedeflerin tehlikesiz bir şekilde peşinden gidebileceklerini savunmuşlardır.

Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile beraber, güvenlik algılamalarının karşısına küresel düzeyde gerçekleşen ve klasik güvenlik tanımının araçları ile etkisiz hale getirilemeyen yeni tehditler ortaya çıkmıştır.[37] Bu durum karşısında güvenlik kavramının genişletilmesine yönelik, ulusal güvenliğe tehdit oluşturabilecek yeni unsurların algılanmasına bağlı olan yeni talepler ortaya çıkmıştır. Bu unsurlar ise genel olarak küreselleşme sürecinin Soğuk Savaş sonrasında aldığı biçimle alakalı olmuştur. Güvenliği sağlamak amacıyla ülkesel bütünlük ya

---

[33] Burcu Yavuz, a.g.e., s. 139.
[34] Beril Dedeoğlu, a.g.e., s.57.
[35] Stephen M. Walt**,** "*The Proggressive Power of Realism"*, **American Political Science Review**, Vol. 91, No. 4, Aralık 1997, s. 21.
[36] Rainer Baumann, Rittberger Volker, Wolfgang Wagner, **Power and Power Politics: Neorealist Foreign Policy Theory and Expectations about German Foreign Policy since Unification**, Eberhard-Karls-Universität, 30a, Tübingen, 1998. Aktaran, Hüsrev Tabak, a.g.e., s.43.
[37] Marchesin bu yeni tehditleri; terörizm, örgütlü suçlar, uyuşturucu trafiği ve göç dalgaları olmak üzere temel olarak dörde ayırmış ve terörizmi en önemli tehdit unsuru olarak belirlemiştir. Bkz. Philippe Marchesin,"*Yeni Tehditler Karşısında Avrupa"*, **Dünden Bugüne Avrupa Birliği**, der., Beril Dedeoğlu, İstanbul: Boyut Yayınları, 2003,.ss. 421–437.

da siyasi bağımsızlığın dışında ekonomik bağımsızlık, kültürel kimlik veya toplumsal istikrar gibi yeni değerlerin korunması gerekliliği kabul görmüştür.[38] Bu dönemde özellikle güvenlik kavramının yeniden tanımlanma çalışmalarının yaygınlaşmasının yanında güvenlik yeni kavramların karşılığı haline gelmiş, güvenliğin kapsamı genişletilmiştir. Güvenlik sadece dışarıdan gelen askeri bir tehdit altında olmamak durumu yerine bu dönemde, insanların sosyo-ekonomik açıdan yeterli koşullarda yaşama, sahip olduğu kültürel kimliği yaşatıp koruyabilme ve yaşamsal tehdit üretmeyen çevresel koşullarda yaşama hakkı olarak tanımlanmaya başlamıştır.[39]

Güvenliğin anlamının genişlemesiyle beraber artan karşılıklı bağımlılık ve var olan ulusüstü-uluslararası entegrasyonlar uluslararası sistemin analizinde geleneksel devlet merkezli yaklaşımların yetersiz kalmasına yol açmış, uluslararası sistemin analizinde devlet merkezli olmayan teoriler ortaya çıkmıştır. Devlet merkezli olmayan teorilerin en belirgin özelliğini devletin esas itibariyle uluslararası politikada merkezi ve tek aktör olmadığı tezini savunmaları oluşturmuştur. Bunun güvenliğe uyarlaması da devlet güvenliğinin birey güvenliğinin üstünde olduğu yaklaşımının tersine bir yön ve güvenlik yöntemini belirleyen ve onun sağlanmasından sorumlu olan devlete karşı devlet dışı aktörlerin de güvenliğin sağlanması noktasında harekete geçebilecekleri şeklinde bir okuma olarak meydana çıkmıştır. Güvenliğin sağlanmasında salt askeri yöntemlerin uygulandığı bir güç mücadelesinden esnek (yumuşak) güç araçlarının kullanıldığı yeni bir döneme geçilmiştir.

Devlet merkezli olmayan teoriler:

1980 sonrası geleneksel güvenlik anlayışlarının dışında askeri olmayan yöntemlerle de güvenliğin sağlanabileceği ya da güvenliğin yalnızca askeri bir konu olmadığı bunun yanında güvenliğin farklı alanlarda da gerekli ve geçerli olduğu görüşü Kopenhag Okulu tarafından güvenlik çalışmaları alanına kazandırılmıştır. Bu okulda birçok akademisyen bulunmasına rağmen özellikle Barry Buzan ve Ole Waever'ın güvenlik konusundaki tartışmaları çok etkili olmuştur. Barry Buzan, "People, State and Fear" adlı eserinde hem seviye yönünden hem de sektör yönünden güvenliğin kapsamını, akademik işleme anlamında, genişletmiş ve kapsamlaştırmıştır.[40] Güvenliği birey, ulusal ve uluslararası olarak üç seviyeye ayırırken, geleneksel konulara (askeri güvenliğin yanına) politik, ekonomik, toplumsal ve ekolojik güvenlik konularını eklemiştir. Bu yeni alanların özellikle 1980'lerde devletlerin içinde

[38] Anna Kicinger, **"International Migration as a Non-Traditional Security Threat and the EU Responses to This Phenomenon",** *CEFMR, Working Paper, 2004*, www.cefmr.pan.pl, Erşim: 10 Nisan 2006. Aktaran,, Zeynep Ünsal, a.g.e., s.27.
[39] Özlem Kaygusuz, a.g.e., s.139.
[40] Barry Buzan,a.g.e., s.140.

bulunduğu çevrenin değişmesi ile tartışılmasının gerekli olduğunu savunmuştur.[41] Fakat Buzan uluslararası güvenlik analizinde insanların değil devletlerin güvenliğini ön planda tutmuştur. Bu bağlamda, Soğuk Savaş sonrası Avrupa'da güvenlik konusunu anlayabilmek için yine Kopenhag Okulu dahilinde Ole Waever tarafından 'toplumsal güvenlik' kavramı geliştirmiştir.[42] Devletin güvenliği yaklaşımı, egemenliği en önemli değer olarak ortaya koyarken, toplumsal güvenlik bunun yerine kimliği (toplumun geleneksel dil, kültür, din ve ulusal kimlik ve göreneklerinin korunması kabiliyeti) ön plan koymuştur. Buzan ve Waever'a göre, toplumsal güvenlik devlet güvenliğine odaklanmanın tam olarak yerine geçmemiş olsa bile analizlerde daha önemli yer almaya başlamıştır. Çünkü 1990'larda toplumsal güvenlik daha geçerli hale gelmiştir.

Kopenhag Okulu'nun güvenlik kavramına katkısı yalnızca güvenliğin anlamının genişletilmesiyle ve toplumsal güvenlik kavramının literatüre eklenmesiyle sınırlı olmamıştır. Ole Weaver, bir şeyi güvenlik problemi yapanın ne olduğuna verdiği cevapla, alana büyük katkılarda bulunmuştur. Weaver gücü kullanmaya yetkin olan insanların bir konuyu "güvenlikleştirebileceğini" (securitization) yani güvenlik bahsi yapabileceğini ifade etmiştir. Waever'a göre, güvenlik 'başıboş bir hareket'tir. Bu bağlamda, bir şeyin güvenlik konusu olarak adlandırılması o konuya önem ve aciliyet vermekte ve politik sürecin dışında yöntemlerin uygulamasını yasal kılmaktadır. Söz konusu 'güvenlikleştirme' kuramına göre bir bölgedeki devletlerin başlıca güvenlik endişelerinin birbirine bağlı olduğu ve bu nedenle ulusal güvenliklerinin birbirinden bağımsız düşünülemeyeceği varsayılmaktadır.[43] Bir konunun güvenlikleştirilmesinin yanında güvenliksizleştirilebileceği de yine bu çerçevede kabul edilmiştir.

Kopenhag Okulu'nun devlet merkezli olmayan, genişletilmiş güvenlik tanımlaması Soğuk Savaş sonrası dönemde pek çok teorinin de benimsediği bir yaklaşım olmuştur. Ancak güvenliği askeri olmayan yöntemlerle tanımlamasının yanı sıra kimliğin inşaasına ve ortak normların oluşturulmasına önem verdiği için Kopenhag Okulunun güvenlik alanında özellikle sosyal inşacı yaklaşımın geliştirilmesinde önemli rol oynadığı söylenebilir. Sosyal inşacılık bir güvenlik kuramı olmamakla beraber güvenlik konusunda önemli katkıları olan bir teori olmuştur. Bu yaklaşımda, devletlerin davranışlarının sadece güce dayanmadığı aksine birçok farklı etkenin bu davranışların gerçekleşmesinde belirleyici olduğu savunulmuştur. Örneğin,

---

[41] Nilüfer Karacasulu, ***"****Avrupa Entegrasyon Kuramları ve Sosyal İnşaacı Yaklaşım"* , **Uluslararası Hukuk ve Politika**, Cilt 3, No:9, 2007, s.97.
[42] Ole Waever, *"Securitization and Desecuritization"*, Ronnie Lieschutz (der), ***On Security***, New York: Columbia University Press, 1995, s. 46-86. Aktaran, Nilüfer Karacasulu, a.g.e., s.97.
[43] A.g.e., ss.97-98.

bu yaklaşımda kimlik kavramı bu açıdan önem taşımıştır.[44] İnşacı kurama göre, ulus-devletlerin tarihlerine dayalı olarak şekillenen kimlikleri, ülke çıkarlarını etkilemektedir. Öte yandan, söz konusu çıkarlar hazır olarak bulunmamakta, aksine bir inşa süreci ile oluşmaktadırlar, bu inşa sürecinde ise devletler tek aktör olarak bulunmamaktadırlar.[45] Dolayısıyla inşacı kuramda eyleme geçen aktörler ve faktörler yelpazesi oldukça geniş tutulmuştur: Devlet-üstü (uluslararası örgütler gibi) veya devlet-altı (askeri-bürokratik karar verici gerçek veya tüzel kişilikler gibi) aktörlerin yada; siyasi ve stratejik kültür ve devlet kimliği gibi faktörlerinde karar alma sürecini etkileyebilecekleri belirtilmiştir.[46] Bununla beraber inşacı kuramcılar uluslararası ilişkilerin sosyal boyutuna vurgu yaparak normların, kuralların ve dilin önemini vurgulamışlardır. Güvenlik ise, inşacı kuram içinde realizmden oldukça farklı algılanmıştır. İnşacı kuram güvenliği "insanlar arasında karşılıklı etkileşim sonucu kurulan kültür ve kolektif kimlik (ben-öteki ve dost-düşman) kodlarının ürettiği kavramların ve değerlendirmelerin ışığında tanımlanan, tüketilen olmaktan ziyade üretilen bir olgu" olarak kabul etmiştir.[47] Çünkü güvenlik sorunlarının temel nedeni bu yaklaşımda yine normlar, düşünsel faktörler ve devletlerin dost-düşman ayrımı olarak belirlenmiştir. Böylelikle devletlerin tehdit algılamalarındaki farklılıklar realizme kıyasla daha kolay açıklanabilir hale gelmiştir.[48]

İnşacı teorilerin güvenlikle ilgili ortaya koydukları bir başka yaklaşım da Soğuk Savaş döneminin iki kutuplu güvenlik yapılanmasını tanımlamaya çalıştıkları kollektif güvenlik rejimi olmuştur. Bir uluslararası sistemi meydana getiren parça devletlerin aralarındaki güvenlik sorunlarını çözerken başvurduğu bir mekanizma olarak tanımladıkları kollektif güvenlik sisteminde, özellikle sistemde ağırlığı olan ülkelerin siyasi ve askeri güçlerini uluslararası bir örgüt havuzunda birleştirmelerinin söz konusu olacağı ifade edilmiştir. Bu mekanizma içinde, kollektif güvenlik uygunsuz veya dengesiz bir şekilde gücünü arttırma çabasında bulunan bir ülkenin bu yöndeki çabalarını dengeleme veya dizginleme amacıyla kurulmuş "iyi niyetli" ve karşı-güvenlik amaçlı bir güçler koalisyonu olarak tanımlanmıştır.[49]

1990'lı yıllarda uluslararası ilişkilerde karşımıza çıkan devlet-merkezli olmayan bir diğer yeni yaklaşım ise eleştirel teori olmuştur Bu yaklaşım özellikle Marksist düşünce etrafında şekillenmiş ve bazı Alman düşünürler tarafından geliştirilerek aynı zamanda

[44] Yücel Bozdağlıoğlu, a.g.e., s.149.
[45] Tuncay Kardaş, a.g.e., s.134.
[46] Yosef Lapid and Friedrich Kratocwil (eds), **The Return of Culture and Identity in IR Theory**, Boulder: Lynne Reinner, 1996. Aktaran, Tuncay Kardaş, a.g.e., s.134.
[47] Tuncay Kardaş, a.g.e., s.134.
[48] A.g.e., s.135.
[49] A.g.e.,s.139.

Frankfurt Okulu olarak da adlandırılmıştır.[50] Eleştirel kavramı, hakim yapıların, süreçlerin, ideolojilerin ve yerleşmiş anlayışların dışında durmaya çalışan bir bakış açısını ifade etmektedir.[51] Bu açıdan eleştirel teori temel olarak, güvenlik çalışmalarında ki geleneksel söylemin zayıf yanlarını ve sorunlarını tanımlayarak, özgürleştirme vizyonu doğrultusunda alternatif bir söylem geliştirmeyi ve bu sayede güvenlik sorununa farklı bir çözüm önerisinde bulunmayı amaçlamıştır.[52] Eleştirel teoride uluslararası ilişkiler sadece devletlerarası ilişkilere dayandırılmamış, aksine devletlerin kendilerine özel içyapılarının ve sivil toplum örgütlerinin de uluslararası ilişkilerde etkin olabileceği savunulmuştur.[53] Güvenlik ise inşacı kuramda olduğu gibi, devlet merkezli olmaktan uzak olarak algılanmıştır. Özellikle eleştirel kuramcılar güvenliğin alanının genişletilerek kimlik, salgın hastalıklar, çevre felaketleri ve göç gibi konuların güvenlik sorunu olarak ele alınmasını savunmuşlardır.[54] Bu çerçevede kültürel, milli veya cemaatsel fanatizme karşı "ortak insanlık toplumu"nu ön plana alan eleştirel güvenlik yaklaşımı üç temel noktada güvenlikle ilgili yaklaşımını radikalleştirmiştir:

•Güvenlik daha 'derin' anlaşılmalıdır: Sadece devlet gibi soyut kuramsal varlıkların güvenliğini sağlamaya çalışmak yerine alternatif ve korunmaya daha muhtaç kişi ve grupları koruma altına almalıdır.

•Güvenlik daha 'geniş' olmalıdır: Askeri kuvvet kullanımını tek veya öncelikli güvenlik kaynağı veya tehdidi olarak algılamak yerine, tehditlerin ve güvenlik arzının çok kaynaklı, iç içe geçmiş ve dışlayıcı siyasi tercihlerin istenmeyen sonucu olarak görmek gerekmektedir.

•Güvenlik 'yoğun' olmalıdır: Realizmin statükoculuğuna karşın, güvenlik teorik ve pratik açıdan olayları özgürleştirme kriterlerinden geçirip kültürel farklılıklara duyarlı, pragmatik ama aynı zamanda evrensel bir değiştirme siyaseti olarak anlaşılmalıdır.[55]

Bu üç radikalleştirici müdahale sonucunda güvenlik artık devletlerin ve hükümetlerin çıkarlarını yansıtan teknik ve stratejik bir kavram olmaktan çıkmış ve baskıcı ulusal veya uluslararası siyasi ve yapısal engellerin aşılmasını, cinsiyet ayrımının önlenmesini, global perspektifli olan adaletli bir gelir dağılımının ve insan hakları rejimlerinin uluslararası kararlarda yaygınlaşmasını sağlama gibi hedeflere kaymıştır.[56]

---

[50] Robert Jackson, George Sorensen *"Methodological Debates"*, **Introduction to International Relations Theories and Approaches** (üçüncü basım) içinde, New York: Oxford University Press., 2007, s. 292.
[51] Burcu Yavuz, a.g.e., s. 141.
[52] A.g.e., s.141.
[53] İrfan Kaya Ülger, *"Kritik Teori"* , **"Uluslararası İlişkiler "Giriş, Kavram ve Teoriler"**, (Birinci baskı) içinde, derl., Haydar Çakmak, Ankara: Platin Yayınları, 2007, s. 149.
[54] A. Şevket Ovalı, a.g.e., s. 12.
[55] Tuncay Kardaş, a.g.e., ss. 145-146.
[56] İhsan D. Dağı, *"Normatif Yaklaşımlar: Adalet, Eşitlik ve İnsan Hakları"* , Der. Atilla Eralp, **Devlet, Sistem ve Kimlik**, İstanbul, İletişim, 1996, ss. 185-226.

Eleştirel güvenlik düşüncesindeki toplum-güvenlik bağlantısının hedefi ise devlet ile birlikte gerçekleştirilecek, sadece devletler için olmayan ve gerektiğinde devlete karşı çıkan bir toplumcu güvenlik anlayışının oluşturulması olarak ifade edilmiştir.[57] Güvenliğin, birey ve ezilen grupların özgürleşmesi, insani güvenliğin ve "pozitif barışın"[58] sağlanması ve askeri anlaşmazlıkların askeri diyalog yoluyla çözülmesi sayesinde elde edilebileceği eleştirel teorinin ortaya koyduğu güvenlik anlayışının temelleri olmuştur.[59]

Eleştirel güvenlik anlayışının izlerine özellikle Avrupa Birliği (AB) ve Birleşmiş Milletler (BM) örgütünün son yıllarda uygulamaya çalıştıkları yeni güvenlik arayışlarında rastlanmıştır. AB ve BM, güvenliği sadece rakip ülkeler arasında silahlanma yarışı, düşman topraklarının kontrolü veya ele geçirilmesi gibi olaylar dâhilinde okunmasını terk ederek, bunun yerine, güvenliğin siyasi baskılar, işkence, terörizm, çevresel felaketler, ekonomik geri kalmışlık, kalkınma, fakirlik, açlık, bulaşıcı hastalıkların önlenmesi, göç, yerel kültürlerin korunması, sosyal adalet, insan hakları ve demokratikleşme üzerinden çok yönlü düşünülmesini sağlamaya yönelik adımlar atmaya başlamışlardır. Bu konularla içeriği genişletilen güvenliğin referansı da derinleştirilmiş ve sadece devleti korumak fikrinin yerine, güvenliğin muhataplarını genişletip toplumsal azınlıkları, bireyi, çevreyi, sınıfları ve kültürleri korumak fikri geliştirilmiştir. 1994 yılından beri BM çatısı altında tartışılan "insani güvenlik" kavramı da yine bu anlayış içerisinde geliştirilen, yeni güvenlik algılamalarının bir parçası olmuştur. Maddi ve manevi onurunu koruyarak içinde bulunduğu toplumun ekonomik ve politik yaşamına anlamlı bir katılım gerçekleştirerek bireysel özgürlüğünü ve kendi yaşamı üzerindeki kontrolünü sağlayan bireyler yetiştirmeyi amaçlayan insani güvenlik yaklaşımında altı ana güvenlik tehdidi belirlenmiştir: Kontrol edilemeyen nüfus artışı, ekonomik fırsat eşitsizliği, göçün ortaya çıkardığı sorunlar, çevresel felaketler, uyuşturucu trafiği ve uluslararası terörizm.[60] Dolayısıyla güvenliği sadece askeri kapasiteye ve silahlı kuvvetlere ait birer veri olmaktan çıkartıp, güvenliğin daha geniş ölçekte düşünülmesi gerektiğini ileri süren eleştirel teori başta BM ve AB gibi uluslararası kuruluşlar olmak üzere pek çok aktör tarafından Soğuk Savaş sonrası dünyayı algılamak için kullanılan bir araç haline gelmiştir.

Belirtildiği gibi, uzun yıllar güvenlik çalışmaları, Soğuk Savaş dönemindeki iki kutuplu dünya düzeni üzerine kurulmuşken, Soğuk Savaş'ın sona ermesi ile beraber güvenlik tartışmaları "Soğuk Savaş sonrası" dünya düzeni olarak kavramsallaştırılan bir çerçeveye referansla yürütülmüştür. Bu tartışmalar ve tartışmaları belirleyen söylemler ise 2001

[57] Burcu Yavuz, a.g.e., s.143.
[58] Pozitif barış; fiziksel şiddetin yokluğunun yanında yapısal şiddetin olmaması halini de içermektedir. Bkz. Tuncay Gardaş, a.g.e.,s.148.
[59] Tuncay Kardaş, a.g.e., s. 151.
[60] A.g.e., s.150.

yılındaki terörist saldırılar ile sonlanmıştır.[61] 11 Eylül saldırılarının ardından özellikle Soğuk Savaş döneminde benimsenen güvenlik algılamaları ve uygulamaları anlamını bir anda yitirmiştir. Bu saldırılar hem ABD'de hem de bütün dünyada artık ulusal güvenliğin çok farklı bir boyuta taşınmasına neden olmuştur. ABD askeri olarak dünyanın en güçlü ülkesi olsa dahi bu yeni güvenlik tehdidi karşısında etkili olamamıştır. Saldırılar sonrasında iç güvenlik ile dış güvenlik arasındaki ayrım belirginliğini kaybetmiştir 11 Eylül ile yukarıda eleştirel teori çerçevesinde değinilen demokrasinin yayılması, ekonomik gelişme gibi yumuşak güvenlik konuları bir kenara atılmasa da sert güvenlik konuları küresel terörizme karşı ön plana alınmış ve uluslararası sistem bu yönde şekillenmeye başlamıştır.[62] Soğuk Savaş sonrasından 11 Eylül sonrasına demokratikleşme odaklı ve insan güvenliği merkezli bir zemin üzerine kurulan güvenlik çalışmaları, 11 Eylül'le birlikte tekrar devlet merkezli realist politikaların gücünü arttırdığı bir dönemin içine girmiş ve ulus-devlet güvenliği karşısında insan hakları ile ilgili kabul edilmiş kural ve normlar tekrar ikinci plana atılmıştır.

Ulusal ve küresel güvenlik, tekrar dar kapsamlı devlet güvenliği, savaş, güvenlik stratejileri, güvenlik için işgal gibi geleneksel realist teorilerin geri dönmesine neden olmuştur. Yabancı düşmanlığını ve ötekileştirmeyi tetikleyecek her türlü kamusal alan düzenlemeleri, kapsayıcı hatta özümseyici (asimile edici) bile olmayan vatandaşlık siyasetleri, oldukça sert sınır politikaları, gelişmiş Batı/geri kalmış İslam dünyası söylemini barındırmaktan çekinmeyen ulusal güvenlik stratejileri ve son olarak da insan hakları ve hukukun üstünlüğü anlayışlarını ortadan kaldıran terörle mücadele yasaları ulusal güvenlik devletinin geri döndüğünü savunmak için yeterli zemini oluşturmuştur.[63] Diğer bir deyişle, başta ABD olmak üzere, merkez kapitalist devletler olarak tanımlanan bu devletler, ülkesel (territorial) güvenlik mantığına adeta geri dönmüşlerdir.

2–11 EYLÜL SALDIRILARININ DEVLETLERİN GÜVENLİK ALGILAMALARINA ETKİLERİ

Gerek ideolojilerin devletlerin dış politika davranışlarında, toplumsal hareketlerde ve örgütlenme biçimindeki etkileri, gerekse de iki büyük savaşın çıkış biçimi ve sonuçları, özellikle 20. yüzyılın ikinci yarısında güvenlik anlayış ve uygulamalarında önemli kavramsal değişimlerin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Dünya savaşları, dünya kaynaklarının az sayıda bağımlı aktör tarafından paylaşılması mücadelesi, hiçbir devlet ve toplumun mutlak güvenlik

[61] Spyros Economides, *"Balkan Security: What security? Whose security?"*, **Southeast Eropean and Black Sea Studies**, 3(3), 2003,s.105. Aktaran, Zeynep Ünsal, a.g.e., s.57.
[62] Annette Jünemann, *"Security-Building in The Mediterranean After September 11"*, **Mediterranean Politics**, 2 (2/3), 2003, ss. 1–20. Aktaran, Zeynep Uysal, a.g.e., s.59.
[63] Özlem Kaygusuz, a.g.e., s. 146.

ortamında olmayacağını göstermiştir. Yaşanan iki dünya savaşı sonrasında, güvenliğin ulus-devlet boyutu ve güvenliğin küresel boyutu şeklindeki iki düzlemli güvenlik anlayışı tüm dünyaya hâkim olmuştur. İkinci Dünya Savaşı sonrasında yeniden yapılanan uluslararası sistemden hoşnut olan ve olmayan iki grup devlet ortaya çıkmıştır. Her bir grup, kendi varlığını açıklayan değişkenleri farklı ideolojik ve yapısal sistemlerle ifade ederek bir düzenleme içerisine girmiştir. Örgütlü veya örgütsüz bir biçimde bir araya gelen aktörler, hem iç sosyo-ekonomik sistemlerinin bekasını hem de uluslararası sistemdeki varlıklarını korumayı amaçlamışlardır. Dolayısıyla tehditlerin isimleri de değişmiştir. Artık rakip siyasal sistemler, rakip rejimler, toprakları tehdit eden yayılmacı güçler, nükleer silahları bulunan komşu devletler gibi birçok yeni isimde tehdit oluşmuştur. Ancak benzer amaçlara sahip olan ve bir süre sonra çıkar çatışmasına girme ihtimalleri bulunan eşit iki gücün varlığı, Hobbes'un da ifade ettiği gibi bu dönemdeki güvensizliğin temel nedenini oluşturmuştur.[64]

Soğuk Savaş'ın sona ermesi ve dolayısıyla ideoloji ve tehdit kamplaşmasının taraflarından birisinin ortadan kalkması ise, geleneksel güvenlik stratejilerinin sorgulanmasını ve değiştirilmesini, yeni tehdit olgularının ve tehlikelerin yeniden tanımlanmasını gerektirmiştir. Artık Batı, komünist ve yayılmacı olarak nitelendirdiği bir Doğu Bloğuna karşı güvenlik ve savunma stratejileri üretme durumundan kurtulmuştur.

Ancak bu dönemde ki güvenlik tanımını asıl değiştiren kavram 1990'lardan itibaren gücünü iyice arttıran küreselleşme olgusu olmuştur. Zaten 11 Eylül de küreselleşmiş dünyanın yeni güvenlik tehlikelerinin bir örneğini teşkil etmektedir. Dolayısıyla, 21. yüzyılın güvenlik algılamalarını şekillendiren başat kavram küreselleşmedir, 11 Eylül 2001 saldırılarının etkilerini de bu açıdan yorumlamak gerekmektedir.

Küreselleşme, "yaklaşık tüm toplumları, ülkeleri, organizasyonları, aktörleri ve bireyleri-tabi ki farklı değer yargılarıyla, çift taraflı bağımlılıkların kompleks sisteminin içine çeken-sınırlar ötesi etkileşimlerdeki bir artışı ve yoğunlaşmayı ifade etmektedir.[65] Fakat çoğunlukla, "Batının başta siyasal ve ekonomik olmak üzere tüm yapıları ve değerleriyle dünya çapında yayılması olarak ifade edilen küreselleşme, siyasal, ekonomik ve sosyo-kültürel alanlara ilişkin olarak 20. yüzyılın son on yılına kadar olan klasik tanımlamaların kökten değişmesine yol açmıştır.[66] Başlı başına bir güvenlik tehdidi olmasa da, küreselleşmenin, güvenlik algılamasına yaptığı etki ise çok büyük olmuştur. Özellikle,

[64] A.g.e., s. 37-38.
[65] Jürgen Lauffer, *"Medyanın Globalleşmesi ve Kültürel Sonuçları"*, **Küreselleşme ve Modernleşme Sürecinde Kültürel Kimlik**, Konrad Adenauer Vakfı, Ofset Fotomat, Ankara, 2001,s. 42.
[66] Çağrı Erhan, *"Çok Taraflı İşbirliğine Geçiş Sürecinde Tehdit Algılamaları ve Uluslararası Mukabele Yöntemleri"*, **Küreselleşme ve Uluslararası Güvenlik Birinci Uluslararası Sempozyum Bildirileri**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2003, s. 77.

küreselleşme, dünyada hâkim güçlere karşı bir tehdidin oluşmasına yol açtığı için güvenliğe karşı bir tehdit olarak kabul edilmektedir. Zaten bu dönemle birlikte ortaya çıkan yeni güvenlik sorunlarının temel nedenlerine bakacak olursak en temel sebep olarak aidiyet bilinci ile küresel bir bütünleşmenin uzlaşmaz gelişimi arasında sıkışıp kalan yaşamlar gösterilebilecektir. Çünkü kitle kültürünün zorla homojenleştirilmesi çabaları, bir tür direnme tepkisi olarak yerel kimlikleri öne çıkartmaktadır.[67]

1980'lerden itibaren ekonomik, teknolojik ve kültürel dönüşümler yoluyla eşitliği, demokrasiyi, özgürlükleri getirerek dünya çapında bir birleşme ütopyası olarak sunulan ancak Batılı ekonomi ve tüketim modelinin alternatifsiz olarak ve küresel düzlemde kendini dayatması anlamına gelen küreselleşme süreci içinde, küresel finans pazarına katılmayanların, bilişim teknolojisi alanındaki devrimlerden koparılan ya da dışlananların, uluslararası işbölümüne katılabilecek durumda olmayanların hiçbir şansı kalmamıştır.[68] Zengin-fakir, gelişmiş-azgelişmiş, bilgili-bilgisiz diye ayrılan bütün kırılmalar ve büyüyen uçurumlar, bütün küresel devletler sistemini tehdit eden bir güvenlik riskini oluşturmuştur. Artan dünya nüfusu, gitgide belirginleşen gelir dağılımı eşitsizliği ve artan hammadde eksikliği hem yaşanan hem de yaşanması beklenen ihtilaflar olarak yeni güvenlik politikalarını birebir etkiler hale gelmiştir.

Hatta Thomas L. Friedman'a a göre Soğuk Savaş'ın yerini artık "Küreselleşme" almıştır. Yeni uluslararası sistem de bu adla anılmalıdır. Friedman'ın, küreselleşmenin belirgin özellikleri arasında saydıklarından ikisi, 11 Eylül'ü anlama konusunda da ilginç ipuçları sağlamaktadır. Bunlardan ilki, küreselleşmenin beraberinde getirdiği kültürel türdeşleşme eğilimidir. Bu eğilim, dönemin başat kültürüne referansla Amerikanlaşma biçiminde ortaya çıkmaktadır. İkinci kavram ise Türkçeye "üstün güçlerle donanmış birey" olarak çevirebileceğimiz "super-empowered individual"dır. Bu, sıradan bireylerin dünya siyasetini daha önce benzeri görülmemiş derecede etkileyebilme gücüne kavuştukları anlamına gelmektedir.[69] 11 Eylül bu iki yeni olgunun izdüşümlerini sunmaktadır. Saldırıya maruz kalan yapıların sadece Amerikan gücünün değil, kürselleşmenin de simgeleri olmaları nedeniyle hedef seçildikleri anlaşılmaktadır. Yine olası hedefler arasında İkiz Kulelerin yanısıra, Coca-Cola, Disneyland ve CNN tesislerinin adlarının geçmesi, 11 Eylül saldırılarına, küreselleşmenin getirdiği (ve hatta dayattığı) kültürel türdeşmeye karşı çıkış anlamı da yüklemektedir. Dolayısıyla insanlık tarihinin bu en kanlı ve en kıyıcı terör eyleminin son

[67] J. Fischer, a.g.e., s.32.
[68] A.g.e., s.72.
[69] Thoman L. Friedman**, "DOSCapital," World Politics 00/01**, (der.) H. Purkitt içinde (Connecticut: Dushkin/Mc-Graw-Hill, 2000): 10-11. Aktaran, Serhat Güvenç, *"11 Eylül Sonrasında Dünya, Ulus-Devlet, Küreselleşme ve Terörizm"* , **Görüş: Kasım 2001**, s.9.

tahlilde küreselleşme karşıtlığının en uç düzeyde şiddet içeren bir ifadesi olduğu düşünülebilmektedir. Eylemi gerçekleştirenler ise Friedman'ın "üstün güçlerle donanmış, öfkeli birey" tipolojisine tıpatıp uymaktadır.[70] Küreselleşme olgusunu inceleyen Giddens ise, küreselleşmeyi dünya kapitalist ekonomisi, ulus devlet sistemi, dünya askeri düzeni ve uluslararası iş bölümü bağlamında tartışmakta ve en önemli rolü ise küresel olarak kendini etkin kılan kapitalist ekonomiye vermektedir. Ona göre, küreselleşme aslında kapitalizmin dünyayı etkisi altına alma çabasıdır. Küresel gelişmeler, post modern söylemlerin ifade ettiği gibi, modernitenin karşıtı değil, onun bir devamı niteliğindedir. Başka bir ifade ile Giddens, günümüzdeki küresel gelişmeleri aslında modernitenin küresel düzlemde yansıması olarak görmektedir.[71]

90'ların ortalarından itibaren küreselleşme sürecinin ABD'nin güvenlik ve dış politika öncelikleri arasına girdiği görülmektedir. Kuruluşundan bugüne dış politikasını, ticaret politikasıyla ayrılmaz biçimde ilişkilendiren ABD, küreselleşmeyi ve bu süreci Amerikan ulusunun çıkarlarını sağlamaya yönelik bir araç olarak görmeye başlamıştır. Dolayısıyla, SSCB ve Çin'in liderliğini yaptığı komünist bloğa karşı yürüttüğü mücadelenin yerini, Amerika'nın temel değerleri ile eş anlamlı olan küreselleşmeye karşı olan ya da bu eğilime zarar verebilecek unsurlarla mücadele almıştır. Bu unsurlar, bazen Clinton döneminde "serseri devlet"[72] olarak tanımlanan, ABD'ye meydan okuyan Irak, İran, Kuzey Kore ve Libya gibi devletler, bazen eylemleriyle küreselleşmenin ekonomik ve siyasal ayaklarına zarar veren yönetimler, bazen de başta ABD olmak üzere, küreselleşmeye destek veren ülkeleri hedef alan örgütlü suç grupları olarak ortaya çıkmıştır.[73]

Küreselleşme döneminin tehditleriyle mücadelede ABD, Soğuk Savaş dönemi araçlarından farklı araçlar geliştirmeye ve kullanmaya özen göstermiştir. Bu çerçevede ABD'nin, yaşamsal çıkarlarını doğrudan ilgilendirmedikçe askeri güç kullanmaktan kaçındığı gözlenmiştir. Nitekim Körfez Savaşı'nın sona erdiği 1991'den 2000 yılı sonuna kadar ABD askeri birliklerin kullanımıyla gerçekleştirilen operasyonların büyük çoğunluğu, BM ya da Avrupa Güvenlik ve İşbirliği Teşkilatı (AGİT) bünyesinde yapılmıştır.[74] 1991 yılında hazırlanan ulusal güvenlik stratejisinde belirtilen sorumluluğu müttefiklerle paylaşma

[70] A.g.e., s. 10
[71] Hatice Nur Erkızan, *"Küreselleşmenin Tarihsel ve Düşünsel Temelleri"*, **Doğu Batı**, Yıl: 5, Sayı:18, 2002, s. 61.
[72] Serseri devlet(Rogue State) ifadesi, Clinton döneminde, ABD ile ihtilaf halinde bulunan ve uluslar arası terörizmi desteklemekle ithaf edilen Kuzey Kore, Libya, İran, Irak ve Küba gibi devletler için kullanılmış, 2000 yılının ortalarında ise ABD Dışişleri Bakanlığı, bundan böyle bu terimi kullanmayacağını açıklamıştır.
[73] Çağrı Erhan, *"Soğuk Savaş Sonrası ABD'nin Güvenlik Algılamaları"*, **Uluslararası Güvenlik Sorunları ve Türkiye,** Editörler: Refet Yinanç, Hakan Taşdamış, Seçkin Kitapevi, Ankara, 2002, s. 72-73.
[74] A.g.e., s.73.

yönündeki eğilimin Amerika tarafından giderek artan biçimde benimsendiği bu dönemde görülmüştür.[75]

ABD bu yapılanmayı yalnızca kendi güvenlik politikalarına yerleştirmekle kalmamış, NATO'nun yapılandırmasını da bu yeni anlayışına göre şekillendirmiştir. NATO'nun 1999 Stratejik konseptine göre, örgüt bundan böyle üyelerini sadece doğrudan saldırılara karşı değil aynı zamanda, Konsept'in 20–24. maddelerinde sayılan, etnik ve dinsel rekabet, bölgesel uyuşmazlıklar, yetersiz ya da başarısız reform gayretleri, insan hakları ihlalleri, devletlerin dağılması, kitle imha silahlarının yayılması, terörizm, sabotaj ve örgütlü suçlar gibi risk faktörlerine karşı da koruması kararlaştırılmıştır.[76] Kapsamlı güvenlik stratejisi olarak nitelenen bu açılımla birlikte NATO herhangi bir NATO üyesi olmayan devleti hedef almaktan çok, iki kutuplu sistemin çözülmesiyle ortaya çıkan yeni partikülarizm hareketlerinin çatışmacı eylemlerini ana hedef haline getirmiştir.[77] Barış İçin Ortaklık kapsamında, çevre güvenliğini tehdit edici kirlenme ve bozulmalar ile barış ve istikrarı bozucu kriz ve çatışmaların önlenmesini temel prensip olarak benimsemiştir.[78]

Bu dönemde aynı şekilde Avrupa Güvenlik Politikası da, "sınırların korunmasına dayalı savunma" anlayışını terk ederek "sınırların ötesindeki menfaatlerin korunması, olumsuz gelişmelere imkan vermeden yerinde çözümleme" ilkesine dayalı "stratejik güvenlik" kavramına yönelmiştir.[79]

Sonuç olarak, özellikle, 1990'lı yıllarla birlikte bilgi ve iletişim teknolojisinin hızla yaygınlaşmasıyla birlikte, dünyada mal, hizmet, sermaye ve fikir hareketlerinin serbest ve hızlı dolaşımı ülkeleri başta ekonomik, güvenlik ve kültür olmak üzere çeşitli alanlarda birbirlerine daha bağımlı hale getirmiş ve bütün ülkeler, küresel sorunlar karşısında ortak değer, yaklaşım ve tavırlar benimsemeye zorlanmışlardır. Bunun sonucunda da, uluslararası güvenlik ortamı son derece değişken ve öngörüleri zorlaştıran bir hal almıştır.[80] Bu noktada ifade edilmesi gereken en önemli husus, ülkelerin tehdit algılamaları olmuştur. Soğuk Savaş döneminde sade olan tehdit algılamaları savaşın sona ermesiyle birlikte çok değişmiştir. Soğuk Savaş dönemi boyunca karşı bloğun saldırısından korunmayı hedefleyen ve nükleer caydırıcılığa dayalı tehdit algılaması, savaşın bitmesiyle birlikte yerini daha belirsiz ve güvenliksiz bir ortama bırakmıştır. Bu yeni dönemle birlikte ayrıca güvenlik sorunsalının

[75] A.g.e., s.74.
[76] A.g.e., s.75.
[77] Beril Dedeoğlu, a.g.e., s. 236-238.
[78] Kent H. Butts**, NATO'nun Avrupa Çevre Güvenliğine Katkıları**, Strategic Studies Instıtue, U.S Army War Collage, T.C., Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1998.
[79] Hasret Çomak**, Yeni Güvenlik Anlayışı Çerçevesinde; "AGSP'de Meydana Gelen Gelişmeler Ve Türkiye'nin Uyumu,** <http://www.stradigma.com/index.php?sayfa=makale&no=67>, (06.06.2007).
[80] Genelkurmay Başkanı Orgeneral Yaşar Büyükanıt'ın Açılış Konuşması, **Dördüncü Uluslar arası Sempozyum Bildirileri**, İstanbul, 31 Mayıs–01 Haziran 2007, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara Genelkurmay Basımevi, 2007,s. XI.

alanı bireyselden küresele uzanan çok geniş bir çerçeveye taşınmıştır. Söz konusu koşullar, iç politika-dış politika ayrımını ortadan kaldırırken, iç güvenlik ile dış güvenlik konularını da doğrudan paralel hale getirmiştir. Bu durumun yarattığı ortam, tehdidin her yerden ve herkesten gelebileceği ihtimalini güçlendirmiştir. Ayrıca bu dönemde, sistemde belirleyici olma arzusu bulunan bir aktörün karşısına, başka devlet ittifakları yerine devlet dışı küresel örgütlenme biçimlerinin çıkmış olması yeni bir olgu olarak değerlendirilmiştir.[81] Özellikle başta küresel terörizm olmak üzere, tamamı asimetrik tehditler olarak tanımlanan yeni belirsizlikler uluslararası ilişkilere hâkim olmaya başlamıştır. Güvenlik ortamının bu yeni yapısı şüphesiz ki bu yeni tehdit algılamaları ışığında şekillenmiştir ve içinde yaşadığımız bu süreçte şekillenmeye de devam etmektedir. Silahlanma, nükleer zarar, çevre kirliliği, az gelişmişlik, uluslar aşkın faaliyetler (terör, mafya, organize suçlar, insan ve değerli madde kaçakçılığı, AIDS, kara paranın aklanması ve göç gibi) ve hatta uluslararası borç krizi gibi birçok yeni kavram, güvenliğin küresel boyutu dâhilinde toplumsal tehdit anlayışlarının içerisine dâhil olmuş, toplumların ve devletlerin güvenlik kavramlarının anlamı genişlemiştir. Ancak, daha çok rekabet, daha büyük tehdit ve daha iyi savunmayı beraberinde getirmiştir. Daha önceleri, örneğin topraklarını genişletme arzusu bulunduğu algılanan bir devlet, komşusu tarafından güvenliği tehdit edici unsur olarak kabul edilirken, artık, teröre destek verme, çevre kirliliğini arttırma, silahsızlanma koşullarına uymama gibi birçok konu nedeniyle komşu olmayan toplumlar bile birbirlerini güvenliği tehdit edici kategoride değerlendirir hale gelmişlerdir.[82]

Gerçekte güvenliğin çok boyutlu bir kavram olduğu önceden de tartışılmış bir konu olmasına rağmen bu dönemle beraber güvenliğin farklı boyutları ilk kez bu kadar ön plana çıkmıştır.[83] Sonuç olarak tehdit belirsizliğinin riskleri arttırması, artan risklerin de güvenlik maliyetlerini çoğalttığı gerçeği, aktörlerin tanımlı bir öteki yaratma arayışlarını arttırmıştır. [84]

Güvenlik stratejilerinin belirleneceği bir ötekinin ortaya çıkması ise 11 Eylül 2001 tarihinde gerçekleşmiştir. Uluslararası sistem, 11 Eylül'le birlikte, yeni düşman/tehdit olarak belirlediği küresel ölçekli teröre karşı yeniden güvenliğin kapsamını belirlemiş ve buna göre güvenlik politikaları, stratejileri oluşturmaya başlamıştır.

11 Eylül 2001 saldırıları, ABD gibi bir süper gücün bile, tam anlamıyla güvende olmadığını ortaya çıkarmıştır. Bu nedenle, bu tarihten itibaren güvenlikle ilgili tüm konular uluslararası ilişkilerin temel tartışma noktasını oluşturmaya başlamıştır. Öncelikli olarak 11

[81] Beril Dedeoğlu, a.g.e., s. 39.
[82] A.g.e., s. 37-38.
[83] Kadriye Nilgün Tunçsiper, **Uluslararası Sistem Açısından Avrupa Güvenlik Ve Savunma Politikası (AGSP),** Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrupa Birliği Anabilim Dalı Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2006, s. 120.
[84] A.g.e., s.39.

Eylül sonrası en dikkat çekici gelişme, Soğuk Savaş sürecinde komünizm olarak lanse edilen tehdidin, bu saldırılarla beraber, büyük oranda "İslam tehdidi" de içeren küresel içerikli terör tehdidine dönüşmesi olmuştur.[85] Böylelikle, Soğuk Savaş sonrası dönemde bulunamayan ötekinin, 11 Eylül saldırılarıyla birlikte ortaya çıkması, yeni güvenlik stratejilerinin geliştirilmesine de katkıda bulunmuştur. Güvenliğe yönelik yeni tehdit belirlendikten sonra ise, yapılan tüm çalışmalar bu tehdidi bertaraf etmeye yönelik olmuştur. Böylelikle, terörizm uluslararası ilişkilerin temel sorunlarından biri haline dönüşmüş ve başta ABD yönetimi olmak üzere tüm dünya ülkeleri hızla terörle mücadele politikalarına başlamışlardır.

Soğuk Savaş'ın bitişinden 11 Eylül 2001 saldırılarına kadar dünya çok büyük cepheleşmelerle belirlenmemişti. Çünkü ABD'nin dışında, merkezi bir cepheleşmeye yol açacak stratejik bir potansiyel eksikliği vardı. Ancak 11 Eylül 2001 saldırıları sonrasında oluşan yeni yapı incelendiğinde, ilk göze çarpan şey, Soğuk Savaş dönemindeki iki süper güç arasındaki küresel merkezi ihtilafla temellenen tek boyutlu, iki kutuplu sitemin yerini, tek kutuplu ancak çok boyutlu ve merkezi bir ihtilafı olmayan bir sistemin alması olmuştur.[86]

Soğuk Savaş'ın bitimiyle beraber, uluslararası barışı tehdit eden yüksek gerilimli askeri çatışma ihtimali zayıflamış, bunun yerini sivil çatışmalar ve uluslararası terörizm gibi çok boyutlu fakat düşük yoğunluklu çatışmalar almıştır. Bu ise, uluslararası güvenlik sistemindeki istikrar ve öngörülebilirliğin yerini daha değişkenli bir sistemin aldığını göstermiştir. Bu değişkenli sistemin sonucunda da, Soğuk Savaş dönemindeki güvenli olmayan fakat istikrarlı tablo yerini Soğuk Savaş sonrasında güvenli fakat istikrarsız bir biçime bırakmış, 11 Eylül'le birlikte ise artık ne güvenliğin ne de istikrarın kalmadığı bir dünya oluşmuştur.[87] Uluslararası politik sistem bugün, kendi içinde bir düzen oluşturmaktan ziyade, çeşitli politik-kültürel zaman eksenleri boyunca uzanan düzen ve parçalanma alanlarından, istikrar ve ihtilaf alanlarından oluşan bir karışıma benzemiştir.[88] Bu düzensizlik içinde meydana gelen 11 Eylül saldırıları ise artık yeni bir dünya düzeninin gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. 11 Eylül 2001 terör saldırıları, dünyanın tek tek parçalarının birbirine ne kadar sıkı bağlarla bağlı, iç içe geçmiş bir bütün olduğunu ve diğer ülkelerdeki şartların, kendi güvenliğimiz için ne kadar önemli olduğunu trajik bir biçimde gözler önüne sermiştir. Dünyanın en ileri istihbarat olanaklarına ve dünyayı defalarca yok edebilecek nükleer silahlara sahip olan ABD gibi ülkelerin bile kendilerini tam anlamıyla güvende hissedemeyecekleri ortaya çıkmıştır. Çünkü hem tehdidin niteliği ve boyutu hem de amacı

[85] Ç.Erhan, a.g.e., s.80.
[86] Robert Cooper, **The Breaking of Nations, Order and Chaos in the Twenty First Century**, Londra, 2003, s.16, Aktaran, J. Fischer, a.g.e., s.44.
[87] B.Akgün, a.g.e , s. 13-14.
[88] J.Fischer, a.g.e. , s.44.

değişmiştir. Eski sistemde ülkenin toprak bütünlüğüne yönelik bir savunma politikası olarak geliştirilen ve ulusal güvenlik olarak algılanan güvenlik kavramı, artık o ülkede yaşayan bireylerin tek tek güvenliği olarak anlaşılmaya başlanmıştır.[89] Bu amaçla daha önceleri dokunulmaz sayılan sivil haklar alanında dahi kısıtlamalar yapılmış, iç güvenlik yapılanması yeni tehdit algılamalarını karşılayacak şekilde değiştirilmiştir.[90]

11 Eylül 2001, küreselleşmenin koşulları altında kadim savaş ve barış, bölgesel ve küresel güvenlik, istikrar ve kriz sorunlarını yeniden ortaya atmaktan başka bir anlama gelmemiştir. "Yaklaşık 15 yıldan beri ertelenen bu sorunların artık ertelenmesi mümkün değildir. İçinde yaşadığımız dünyada güvenliğe giden biricik yol, eylem yoludur. Ve bu ülke eylem yapacaktır."[91] Başkan Bush'un 2002 yılında söylediği bu sözler, muhafazakâr bir politikadan devrimci bir politikaya geçildiğinin göstergesi olmuş ve yeni güvenlik stratejilerini ortaya koymuştur. ABD'nin korunaklı ada durumunun bundan böyle ortadan kalkmış olduğu gerçeğinin herkesçe algılanması, halinden memnun ve statükocu bir yaklaşım izleyen Amerika'nın politikalarını derinden değiştirmiştir.[92] Soğuk Savaş sonrası bir süper güç olarak ortaya çıkan ABD'nin dış politika davranışlarını işleyen hatta meşrulaştıran bir yaklaşım olan realizmin etkileri 11 Eylül sonrasında uluslararası arenada daha da çok hissedilmiştir. Karşı tarafın tümüyle ortadan kaldırılmasına varacak güvenlik anlayışı bu dönemde ABD'nin güvenlik politikalarına hâkim olmuştur. Ancak uluslararası sitemin geçirdiği değişiklik, uygulanan politikaların Soğuk Savaş dönemine kıyasla farklılık göstermesine neden olmuştur.

Öncelikli olarak, güç kavramının tanımlanmasında yaşanan değişiklik izlenen stratejileri değiştirmiştir. Daha önce askeri imkânlar ve ekonomik kapasite gibi parametreler vasıtasıyla belirlenen güç kavramı, artık bilgiye ulaşabilme ve bilgiyi kullanabilme yeteneğini kapsamaya başlamıştır. Bunun nedenini ise küreselleşme sürecinde insan faktörünün ön plana çıkmış olması oluşturmuştur. İnsan kaynaklarından azami ölçüde istifade edebilme imkan ve kabiliyetine sahip ülkeler, diğer ülkelerin siyasi uygulamalarını, ekonomi politikalarını ve güvenlik stratejilerini etkiler duruma gelmişlerdir.[93]

11 Eylül sonrası, Uluslararası İlişkilerdeki aktör tanımlaması da ciddi olarak sorgulanmaya başlanmıştır. Uluslararası sistemde aktör olabilmek için sistem içi ilişkilerde tamamlayıcı değil, belirleyici bir güç kapasitesine sahip olmak gerektiği kabul edildiği için, küresel terör örgütleri olarak kabul edilen El-Kaide gibi örgütler artık sistem içerisinde birer

[89] B.Akgün, a.g.e., s.14.
[90] A.g.e., s.14.
[91] J. Fıscher, a.g.e., s.138.
[92] A.g.e., s.139.
[93] Genelkurmay Başkanı Orgeneral Yaşar Büyükanıt'ın Açılış Konuşması, a.g.e, ,s. XII.

aktör olarak kabul edilir hale gelmişlerdir. Bu nedenle, sınır algılamaları da coğrafi sınırların ötesine geçmiş, kendi sınırları içinde ulus-devletinde de güvenliği sorgulanır hale gelmeye başlamıştır. Asimetrinin yükselişi ile ilgili yeni bir etmen olarak da, Uluslararası İlişkilerde devletlerin esas aktörler olduğu dönemlerin sonuna gelinmiştir. Günümüzde, daha önce çok da ön planda olmayan aktörlerin, çok önemli rollerde arenaya katılımıyla ortam karmaşıklaşmıştır. Bugün devlet dışı tehdit ve aktörler, çağdaş güvenlik kavramı içerisinde, kilit etmenler olmuşlardır. Sayıları artan devletler, uluslararası örgütler, yaygınlaşan liberal ekonomi ile etkinlikleri artan çok uluslu şirketler, etki güçleri artan terör örgütleri, nitelikleri, maksatları ve faaliyetleri kimi çevrelerce kuşkuyla karşılanan sivil toplum örgütleri, ortamın yeni aktörleri olmuşlardır.

Dolayısıyla 11 Eylül saldırıları sonucunda güvenlik algılamalarında meydana gelen değişimin en önemli sebeplerinden birisi, tehdidin tek boyutlu, devletten devlete olma klasik konumundan çıkarak, asimetrik ve çok boyutlu bir konuma ulaşması olmuştur. Bu durum, günümüz tehditleri ile mücadelede klasik yapılanma ve anlayışların geçerliliğini tamamen yitirdiğine işaret etmiştir. Risk ve tehditlerin kaynağının, zamanının ve şeklinin önceden tahmin edilmesinin, Soğuk Savaş döneminin aksine imkânsız bir hale geldiği yeni güvenlik ortamında, mücadele alanı bütün dünya olarak ortaya çıkmıştır.[94] Oysaki Soğuk Savaş döneminde tehditlerin sabit olması, bu tehditlerin gelişim dinamiğinin tahmin edilmesine olanak sağlıyordu. Karşılıklı caydırıcılık sistemi uluslararası ilişkilerde rasyonel bir yaklaşım gerektiriyor ve böyle bir yaklaşıma her bir aktörün uymasını zorunlu hale getiriyordu. Ancak Sovyet Sosyalist Cumhuriyetler Birliği'nin (SSCB) dağılmasıyla birlikte yalnızca Uluslararası İlişkiler alanında değil, aynı zamanda ABD de dahil önde gelen ülkelerin iç durumlarında temel değişiklikler meydana gelmiştir.[95] Çünkü tehdidin ne şekilde ve ne zaman karşımıza çıkacağı artık belirsizleşmiştir. Tehdit, ülkelerin gücü ve kabiliyetleri karşısında çok cılız gibi görünse de sahip olduğu imkânları ile istediği yer, zaman ve şekilde istediği etkiyi yaratabilecek asimetrik güce sahip hale gelmiştir. Bu nedenle küresel mücadelenin ve işbirliğinin yürütülmesi zorlaşmıştır. 11 Eylül 2001'se, güvenlik parametrelerini değiştiren bu asimetrik tehdidin gözler önüne serilmesini sağlamıştır.

[94] A.g.e., s. XI.
[95] Yevgeniy M. Kozhokin, *"Uluslararası İlişkilerde Güvenlik Algılamalarındaki Değişikliklerin Etkileri"* , **Dördüncü Uluslararası Sempozyum Bildirileri**, İstanbul, 31 Mayıs–01 Haziran 2007, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara Genelkurmay Basımevi, 2007,s.3-8

2-1 ASİMETRİK TEHDİT

Günümüzde 11 Eylül saldırılarıyla birlikte, klasik tehdit değerlendirmesine ilaveten, asimetrik tehdit olarak adlandırılan yeni bir tehdit algılaması ortaya çıkmıştır. Asimetrik tehdit için Türkiye Cumhuriyeti Milli Güvenlik Kurulunun tanımı; "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 algılamasıdır"[96]şeklindedir. ABD Genelkurmay Başkanlığı ise asimetrik tehdidi, normal harekât tarzlarından belirgin bir şekilde farklı metotlar kullanarak, bir yandan düşmanın zayıflıklarını istismar ederken, diğer yandan düşmanın kuvvetlerini yıkmak ve aldatmak maksadıyla yapılan girişimleri tanımlamak için kullanılan bir terim, olarak ifade etmiştir.[97]

Ancak orantısızlık, sıra dışılık, öngörülemezlik, çok yönlülük (askerî, ekonomik, kültürel, sosyal vb.), hedef gözetmezlik, zayıflıkları istismarcı olmak, psikolojik etki odaklı olmak, maliyet etkin olmak, teknoloji ve/veya mevcut teknolojilerin farklı konseptle kullanımı, dinamiklik gibi kavramlarla nitelendirilebilecek olan asimetrik tehdit için çok net bir tanım bulmak zordur. Çünkü asimetri iki unsurun karşılıklı ilişkisi sonucu ortaya çıkan bir kavramdır. Bu durumda uluslararası sistemde sosyal yapı, algı, anlayış, öncelik ve ihtiyaçların sürekli değişen etkenler olduğunu göz önüne alırsak, net bir tanım yapmak oldukça zorlaşmaktadır. Her tehdit zamana, mekâna, kullanım konseptine, taraflara ve duruma göre asimetrik olabilme potansiyeline sahiptir. Asimetrik tehditler, tehdit kavramı içerisinde uluslararası sistemin yapısına paralel, dönemsel olarak değişen oranlarda yer işgal edebilme özelliğine haizdir.[98] Bazen sıradan bildiğimiz bir tehdit ya da herhangi bir olgu, değişik bir kullanım konsepti ile bir anda asimetrik bir tehdide dönüşebilmektedir. Örneğin, ABD, sahip olduğu nükleer kapasite ile başlangıçta tüm rakiplerine karşı mutlak bir asimetrik tehdit iken bilahare başta SSCB olmak üzere hasımları aynı imkâna kavuşunca bu asimetrik avantajını yitirmiştir. Bu bağlamda, 11 Eylül 2001 gününe kadar sadece yolcu taşımaya yaradığı düşünülen yolcu uçaklarının bir anda en büyük gökdelenleri imha edebilecek birer silaha dönüşmesi ve yarattığı asimetri, konu ile ilgili en bilinen ve en iyi örneklerden biri niteliğindedir. Ancak genel olarak, asimetrik tehditler terörizm, Irak ve Afganistan'da denenmiş olan klasik olmayan gerilla taktikleri, gerilla savaşları, kitle imha silahlarının kullanımı, siber savaş ya da bilgi savaşını kapsamaktadır.

---

[96] Milli Güvenlik Kurulu Web Sayfası, http://www.mgk.gov.tr/sss.html, Erişim Tarihi:5 Ocak 2008.
[97] David Salisbury, **Asymmetric Warfare and the Geneva Conventions: Do we need a new Law of Armed Conflict in the Age of Terrorism?**, http://wps.cfc.forces.gc.ca/papers/nssc/nssc4/salisbury.doc, Erişim Tarihi: 5 Ocak 2008.
[98] Ahmet Küçükşahin, Tamer Akkan, "*Değişen Güvenlik Algılamaları Işığında Tehdit Ve Asimetrik Tehdit*", **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, Sayı: 5, Haziran 2007, s. 53.

Asimetrik tehditler yeni bir tehdit algılaması olarak 11 Eylül ile birlikte karşımıza çıkmasına karşın, aslında asimetrik tehdit kavramı yeni bir olgu değildir, stratejilerin bu tehditlere yönelik dikkati de yeni değildir. Modern öncesinden günümüze kadar her dönemde zayıf kuvvetler güçlü olana meydan okumak için şaşırtma yöntemini, teknolojiyi, yenilikçi taktikleri ya da bazılarının askeri kuralların ihlali olarak düşündüğü yöntemleri kullanmışlardır. Ancak asimetrik tehditlerin temel niteliğini, varlığının tespit edilmesinin, tanımlamasından çok daha kolay olması oluşturmaktadır. Çünkü asimetrinin kendi gücünü düşmanın zayıflığına karşı kullanma üzerine odaklanmasına, hatta genel güç bağlantısının düşmanın lehinde olmasına rağmen, asimetrik tehdit kavramının yapısı konusunda hiçbir fikir birliği sağlanamamıştır.[99] Genel anlamda asimetrik tehdit kavramı zayıfın güçlüyle nasıl savaşabileceğini anlatırken, devletlerin yol açtığı asimetrik tehditler konusuna gelince ileri sürülen fikirler de farklılaşmaktadır. Çünkü asimetrik tehdit bazen şekil değiştirebilmekte ve ekonomik saldırı, etnik ayrımcılığın körüklenmesi gibi farklı şekillerde güçlüden güçsüze doğru da yöneltilebilmekte ve ekonomik, politik ve sosyal sistemlerdeki huzursuzluğu tetiklemektedir.[100]

Bir devlet gücüne, stratejik bir potansiyele, belirli bir bölge üzerinde bağımsız bir denetime sahip olmadıkları gibi, bir devleti de temsil etmeyen aktörlerin gerçekleştirdikleri saldırıyı niteleyen, asimetrik güçler, ekonomisi ve ordusu olmayan, gizli hareket eden, çoğunlukla bir kurumdan çok bir liderin karizmasına dayanan ve profesyonellikten çok, fanatizmle ve ideolojiyle beslenmiş bir sadakatle hareket eden, kökleri bir şekilde halka dayanan gruplardan oluşmaktadır. Bu grupların, ideolojik potansiyeli ve güçleri öylesine büyüktür ki, asimetrik araçları devreye sokarak tıpkı savaş gibi kayıplara ve zararlara yol açabilmekte ve dolaylı yoldan da olsa bir ülkenin, bütün bir bölgenin ya da uluslararası sistemin tümünü sarsıp, hatta belki de tehlikeye atıp istikrarını ve dengesini alt üst edebilmektedirler.[101] 11 Eylül 2001 saldırısında yaşadıklarımızda bunlardan ibarettir. Usame Bin Ladin, ABD'yi askeri yöntemlerle yenmenin mümkün olmamasından yola çıkarak, hükümeti dize getirebilmenin en etkin yolu olarak Amerikan halkını sarsmayı belirlemiş ve bütün kurumların sistematik olarak yıkımını savunmayarak, açıkça ifade edilmiş taleplerine boyun eğmeleri için ABD hükümetini ve halkını terörize etmeyi, bu yolla kendi koyu ve fanatik inancını yayarak Müslüman halkları kışkırtmayı amaçlamıştır.[102]Afganistan'da ki

[99] Michael Rubin, "*Asimetrik Tehdit Kavramı ve Uluslararası Güvenliğe Yansımaları"*, **Dördüncü Uluslar arası Sempozyum Bildirileri**, İstanbul, 31 Mayıs–01 Haziran 2007, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara Genelkurmay Basımevi, 2007,s.186.
[100] Serkan Taşgın, *"Terörün Küreselleşerek Yeni Bir Savaş Stratejisi Olması ve Siyasi Araç Olarak Kullanılması"*, **Polis Bilimleri Dergisi**, C:5, Sayı: 3-4, 2003, s. 86.
[101] J. Fischer, a.g.e., s.14.
[102] Gilbert Achcar, **Barbarlıklar Çatışması**, Türkçesi: Diren Kahriman, Everest Yayınları, İstanbul, Aralık 2002, s. 83-84-87.

Taliban rejiminin El Kaide organizasyonunun hazırlanması ve desteklenmesi süreçlerine katkısını bir yana bırakacak olursak, 11 Eylül, bir devletin bir başka devlete saldırması olarak tanımlanamayacaktır. Binlerce insanın hayatını kaybetmesine, dünyanın şaşkınlık ve dehşete düşmesine, ekonomiye yönelik olumsuz sonuçlarına rağmen, bu saldırının ABD'nin güç potansiyeline yaptığı askeri ve stratejik etki sıfır olmuştur. Zaten asimetrik gücün esas amacı da burada yatmaktadır. Çünkü bu terör darbesi, tek dünya gücü olan Amerika'nın stratejik potansiyelini hedefe almamıştır, aksine bu süper güce saldırmanın mümkün olduğunu göstermeyi ve onu tahrik ederek politik ve askeri düzlemde aşırı bir tepkiye yöneltmeyi amaçlamıştır. Dolayısıyla asıl hedef, dünyanın en büyük askeri ve politik gücünün saldırılabilir, yaralanabilir, zayıf ve yenilgiye uğratılabilir olduğunu göstermektir. Yani aslında özünde hegemonyaya yönelik psikolojik bir meydan okumadır.

2-2 ÖNLEYİCİ SAVAŞ DOKTRİNİ

Asimetrik tehditlerin, 11 Eylül'le birlikte tekrar uluslararası alandaki yerini alması, bu tehdidi bertaraf etmeye yönelik yeni güvenlik politikalarının da hazırlanmasına yol açmıştır. Asimetrik tehditlerin beklenmedik etkilerine karşı önceden hazırlıklı olmayı ve tehdidi ortaya çıkmadan önce yok etmeyi amaçlayan ABD'nin bu yeni güvenlik politikası "Önleyici Savaş Doktrini" adı altında Beyaz Saray 2002 Ulusal Güvenlik stratejisinde açıklanmıştır. Başkan, raporda yer alan açıklamasında: Ulusumuzun karşı karşıya olduğu en ciddi tehlike kökten dincilik ve teknolojinin birleştiği noktada ortaya çıkmaktadır. Haydut devletler ve onların terörist müşterileri ABD'ye, müttefiklerimize ve dostlarımıza karşı tehdit unsuru oluşturmadan veya kitle imha silahları kullanacak düzeye gelmeden önce onları durdurmalıyız hazırlanmalıyız. Düşmanlarımızın ilk hamleyi yapmasına izin veremeyiz diyerek önleyici savaş stratejisi vurgulamıştır.[103] ABD bu kavramla, teröre karşı bir önlemin alınması için direkt bir saldırı olmasını ya da tehdidin doğmasını beklemeyeceğini ifade etmiştir.

Soğuk Savaş'ın sona ermesinden sonra ortaya çıkan tek kutuplu dünyada, yeni dünya düzeninin belirsizliği içinde yeni düşman arayanlar için bu yeni meydan okuma, faşizm ve komünizmden sonra üçüncü bir totalitarizm[104], medeniyetlerin çatışması[105], ya da üçüncü dalga hareketi[106] gibi yeni tezlerle yorumlana dursun, Amerika saldırıların hemen arkasından

[103] Marcus Corbin, *"Bush'un ulusal Güvenlik Stratejisi: İlk Adım"*, **2023 Dergisi**, Sayı 19, 15 Kasım 2002, s. 10. Güvenlik belgesinin orijinal metni iççin bkz., The National Security Strategy of the United States of America, September, 2002. http://www.whitehouse.gov/ncs/nss.html.
[104] Yehuda Bauer'e göre bu meydan okuma, gerek hedefleri gerek yöntemleri açısından totaliterdir; çünkü, Cihad terörizmi Afganistan'da ki Taliban modeline uygun, farklı inançta olanlara karşı hoşgörü tanımayan, sadece Sünni İslam'ın dar kapsamlı ve radikalleştirilmiş biçimini kabul eden ve bu çizgiden bütün sapma ve uzaklaşmaları kaba güçle bastıran bir 'Tanrı Devleti' kurmak istemektedir. Yehuda Bauer, "Der dritte Totalitarismus", **Die Zeit**, Sayı 32, 31.07.2003, s.7, Aktaran, J.Fısher, a.g.e., s.20.
[105] Samuel P. Huntington, **Medeniyetler Çatışması**, Der. Murat Yılmaz, Vadi Yayınları, Ankara, Nisan 2002.
[106] Alvin ve Heidi Töffler, **The Third Wave**, Bentham, New York, 1980.

güvenlik doktrinini kökten değiştirerek, yeni güvenlik politikasını, kısaca "Bush Doktrini" diye ifade edilen bu önleyici savaş konsepti üzerine geliştirmiştir. Böylelikle, potansiyel tehditleri aktif hale gelmeden yok etmeyi amaçlamıştır. Bu yeni politika, aynı zamanda ABD'nin Soğuk Savaş döneminden beri takip ettiği ancak saldırıya uğradığı durumlarda savunma amaçlı karşı saldırıya geçme stratejisinden kesin bir dönüşü ifade etmiştir.[107] Üstelik bu yeni kavram Birleşmiş Milletlerin (BM) "meşru müdafaa" kavramıyla da zıt düşmektedir. Çünkü bu hakkın kullanılabilmesi için öncelikle ülke topraklarına direk bir saldırının olması gerekmektedir. Bir tehdit ihtimali karşısında bile bu hakkın işleme konulamayacağı BM tarafından ifade edilmiştir. Ancak ifadelerin aksine, Irak'a gerçekleştirilen saldırı sonucunda hem BM hem de NATO, ABD'nin bu politikasını onaylamaktan başka bir şey yapamamışlardır.

3- 11 EYLÜL 2001 TERÖR SALDIRILARI

Avusturya Veliahdı Franz Ferdinand ve eşi Sophie'nin Saraybosna'da öldürüldüğü 28 Haziran 1914, Berlin Duvarı'nın yakıldığı 9 Kasım 1989 ya da Sovyetler Birliği'nin ve iki kutuplu dünyanın tarihe karıştığı 21 Kasım 1991 gibi tıpkı 11 Eylül 2001 de dünyanın kaderini değiştiren, yeni bir çığır açan, yeni bir tarihsel zamanı başlatan bir tarih olmuştur.

Tarih boyunca hiçbir zaman bir savaşta ya da savaş benzeri saldırı sonucunda bu kadar sivil yurttaşını kaybetmeyen, 19. yüzyılın başındaki Amerika-İngiltere Savaşı'ndan bu yana böylesine bir tehdide hiç böyle teslim olmayan Amerika, tam da bir barış ortamında, bir sabah hiç beklenmedik bir anda, mümkün görülmeyen bir ölme kararlılığı ve insan hayatını hiçe sayan bir anlayışla terörizmin yeni kurbanı olmuştur.

Amerika her ne kadar terörizm deneyimini daha önce yaşamış olsa da, bunlar genelde yurtdışındaki ABD tesislerini hedef alan, etkisi genel anlamda sembolik olan, ABD içindeki yaşamları ve uygar toplumu tehdit etmeyen olaylar olmuştur. ABD, 1993'de Dünya Ticaret Merkezi'ne[108] gerçekleştirilen bombalı saldırı, 1995'de Oklahoma Şehri Eyalet Binası'nın bombalanması, 1998'de Tanzanya ve Kenya'daki ABD büyükelçiliklerine yapılan bombalı saldırılar gibi 1990'lar boyunca bir dizi terörist saldırının muhatabı olmuştur. Ancak her ne kadar toplumda belli ölçüde bir korku ve endişe yaratmış olsalar da, bu saldırıların hiçbirinin

[107] Hasan Kösebalan, *'Yeni Amerikan Güvenlik Doktrini ve Uluslararası İlişkiler'*, **2023 Dergisi**, Kasım 2002, ss. 34-38.
[108] Dünya Ticaret Merkezine 1993'te gerçekleştirilen saldırı hakkında ayrıntılı bilgi için bakınız,
Russell Watson, Douglas Waller, Bob Cohn, Lucille Beachy, 'The Hunt Begins', *Newsweek*, Vol. CXXI, No: 9, Mart 1993, ss. 18-2211,
Aktaran, Didem Yaman, *"11 Eylül Sonrasında ABD: Algılamalar, Psikolojik Yansımalar, yasal Düzenlemeler"*, **Uluslararası Hukuk ve Politika (UHP)**, Kış-İlkbahar 2005, Cilt: 1, Sayı: 1-2, ss. 117-142.

yıkıcılığı 11 Eylül kadar olmamıştır. ABD'de yaşadığı bu olaylardan gerekli dersleri çıkaramamış, yaşadığı geçici korku şokunun ardından normal yaşantısına geri dönmüştür.[109]

Ancak 11 Eylül günü Dünya Ticaret Merkezi ve Pentagon'a yapılan saldırılar, sembolik saldırıların çok ötesinde gerçekleşmiştir: ABD toplumuna, güvenliğine ve dünyadaki bütün toplumlara temel bir tehdit oluşturmuştur.[110]

11 Eylül 2001'in sabahı hem Amerika Birleşik Devletleri hem de tüm dünya için bir dönüm noktasını oluşturmuştur. Yerel saatle 08:46:30 da 10.000 galondan fazla jet yakıtı taşıyan bir uçak, Dünya Ticaret Merkezi kuzey kulesinin 94. ve 98. katları arasına kuzey tarafından çarpmış ve bina çarpmadan 102 dakika sonra yıkılmıştır. Yaklaşık 16 dakika sonra, saat 09:02:59 da ikinci bir uçak, Dünya Ticaret Merkezi güney kulesinin 77. ve 85. katları arasına güney tarafından çarpmış ve bu sefer bina çarpmadan 56 dakika sonra yıkılmıştır. Saat 09:37:46 da ise Pentagon'un doğu tarafına üçüncü bir uçak çarpmıştır.[111] Son olarak saat 10:03:11 de Washington'un 240km(150mil) kuzey batısında, güney Pensilvanya'da Beyaz Saray'ı hedef aldığı düşünülen dördüncü uçak yolcular tarafından durumun anlaşılmasıyla kontrolü ele geçirilmiş ve böylece hedefine ulaşmadan düşülmüştür.[112] 6 yıl 8 ayda yapılan ikiz kuleler bu saldırılarla 1 saat 42 dakikada yerle bir olmuştur. Kitle imha silahı kullanılmadan kitlesel imhanın gerçekleşebileceğini gösteren bu saldırlar, yeni bir dünyanın başlangıcını oluşturmuştur.

Dünya Ticaret Merkezinde 2.600'den fazla, Pentagon'da 125, dört uçak içindeki 256 ve toplamda da 3000'e yakın insanın ölmesiyle sonuçlanan bu yüzyılın terör dehşeti, yeni bir dünya düzeninin temelini atmıştır. [113]

Terörizm tarihsel bir fenomen olmasına karşın, ilk kez 11 Eylül saldırılarıyla birlikte olağanüstü boyutlara varan bir etki aracı niteliği taşımaya başlamıştır. 20. yüzyılın bir terör çağı olmasına karşın, 21. yüzyılın bir süper terör çağı olacağı iddiası[114] bu saldırılarla ortaya çıkmıştır. Küreselleşmenin bir sonucu olarak ortaya çıkan bu küresel terörist eylem 80'den fazla değişik ülke vatandaşını etkilemiştir.

Amaç, bir güç gösterisi, Amerika'nın dünya üzerindeki siyasal ve askeri liderliği ile dünya ekonomik liderliğine son vermek, küreselleşmenin zengini daha zengin yoksulu daha

---

[109] Brian Micheal Jenkins , *Terrorism: Current and Long Term Threats*, (RAND: November 2001),. Aktaran, Didem Yaman, a.g.e., ss. 117-142.

[110] Henry Kissenger, a.g.e., s. 264

[111] National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States, **The 9/11 Commission Report (Authorized Edition)**, New York, NY: W.W. Norton & Company, 2004, s..2.

[112] Amerika'nın yaptığı açıklama her ne kadar bu şekilde olsa da, olay yerinde herhangi bir uçak enkazına rastlanılmadığına yönelik iddialara da mevcuttur. Resmî makamlarca uçak enkazının olduğu vurgulanmasına rağmen enkaza arama kurtarma için giden ekipler herhangi bir uçak ve ölüye raslamadıklarını o an orada bulunan gazetecilere bildirmişlerdir. Orada bulunan metallerin daha çok kamyonlarla dökülmüş metal yığınına benzediğini söylemişlerdir.

[113] National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States, *a.g.e.*, s.2.

[114] Marvin Cetron ve Owen Davies,"*The Future Face Of Terrorism"*, **Futurist**, Vol. 28, No:6, Nov.-Dec., 1994, s.10. ayrıca bkz. Deniz Ülke Arıboğan, **Tarihin Sonundan Barışın Sonuna: Terörizmi Anlamak ve Anlamlandırmak**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2003, s.36

yoksul yaptığına dikkat çekmek, bir dinler savaşı ortaya çıkartmak ya da her ne olursa olsun, yapılan saldırıların insanlık açısından hoş görülebilecek ya da sempati ile bakılabilecek bir yanı bulunmamaktadır.

11 Eylül günü yaşanan saldırıların ardından tüm dünya ciddi bir kaos yaşamıştır. Dünya çapındaki haberleşme ağlarının gelişmiş olması sebebiyle saldırılar sonrasında gerek ABD'deki, gerekse saldırılardan etkilenen diğer ülkelerdeki gelişmeler yakından takip edilebilmiştir. Uluslararası haber kanalları ve internet faktörünün de etkisiyle sakin başlayan bir günün nasıl bir trajediyle noktalandığı, an ve an yayınlanan haberlerle dünya kamuoyuna ulaşmıştır.

Saldırıların hemen ertesinde yeni bir saldırının gerçekleşebileceği ihtimaline karşılık Pentagon, Beyaz Saray, Adalet Bakanlığı, Merkezi Haber Alma Teşkilatı (CIA) merkezi ve Washington'daki tüm hükümet binalarının tahliyesinin yanı sıra, ABD tarihinde ilk kez hava trafiği de ülke çapında durdurulmuştur. Başkan Bush'un içinde bulunduğu uçak (Air Force 1) herhangi bir saldırı olasılığına karşılık uzun süre havada kalmış ve olayın terörist bir saldırı olduğu Başkan'ın Sarasota'da yaptığı açıklamayla halka duyurulmuştur.[115] Önce İkiz Kulelerin ve ardından da Pentagon'un bir bölümünün çökmesiyle sonuçlanan saldırılar, bir yandan belirtildiği gibi çok sayıda insanın hayatını kaybetmesine neden olmuş, diğer yandan da oldukça gelişmiş savunma sistemlerine sahip bir ülke olan ABD'nin bile ulusal güvenliğini sağlamak konusunda ciddi eksiklikleri olduğunu göstererek terörizmin ulaştığı boyutlara dikkatleri çekmiştir.

Olayların üzerinden henüz 24 saat geçmesinin ardından, 50 bin yedek kuvvetin aktif göreve çağrılması için askeri yetkililere verilen talimatı, ulusal acil durum ilan edilmesi ve istihbarat birimlerinin yürüttüğü çalışmalar sonrasında uçakları kaçıran 19 kişinin isimlerinin yayınlanması takip etmiştir. [116]

Terörist saldırıların üzerinden bir hafta geçtikten sonra saldırılar sonrasında yürütülen istihbarat çalışmaları ve ABD hükümetinin halktaki huzursuzluğu giderme ihtiyacının da bir gereği olarak, şüphelerin Usame Bin Ladin üzerinde yoğunlaştığı dile getirilmeye başlanmıştır. Bu durum ABD hükümetinde, bir yandan düşmanın belirlenmiş olması sebebiyle operasyonel bir rahatlama yaratırken, öte yandan Taliban militanlarıyla ABD arasında gerilimlerin doğmasına yol açmıştır. Çünkü bu dönemde Bin Ladin'in Taliban yönetimindeki Afganistan'da olduğu iddia edilmiştir. Bu gerginliğin yanı sıra Taliban yetkililerinin, Bin Ladin'i sakladıkları gerekçesiyle Amerika kendilerine saldırırsa intikam

[115] Didem Yaman, a.g.e., s.117-142.
[116] A.g.e., s.117-142.

alacaklarını ve cihat ilan edeceklerini belirtir nitelikte söylemlerde bulunmaları da, yeni terörist saldırı ihtimallerini düşündürmeye başlamıştır. Yaşanan bu gerilim, terör olgusu yanında 'cihat' kavramına da vurgu yapılmasıyla, 'dinci terör' ve 'Medeniyetler Çatışması' gibi kavramların yeniden gündeme gelmesine neden olmuştur.[117]

3–1 SALDIRININ NEDENLERİ VE TERÖRİZM

11 Eylül 2001 terör saldırıları temel olarak Washington Post'un da güzel bir şekilde formüle ettiği gibi teknoloji ile teolojinin arasında kurulan bağ neticesinde ortaya çıkmıştır.[118] Saldırıların faili olarak, kimilerince liberal demokrasiye karşı, Soğuk Savaş döneminden bu yana var olan en büyük meydan okumayı temsil eden[119] radikal İslami fundemantalizm belirlenmiştir. Olaya katılanların bir araya gelmesini sağlayansa, yani bireysel olabilecek terörün kitleselleşmesini kolaylaştıran, ileri teknolojinin iletişim olanağının kullanılması olmuştur. İleri teknoloji, yaşamdan umudunu kesenlerin bir araya gelmelerini olanaklı kılmış; bunun kitleselleşmesini ve çok çok etkili olmasını sağlamıştır.[120]

Saldırıların sorumlusunun saldırılardan çok kısa bir süre içinde belirlenmesine rağmen, saldırının nedenleri konusunda çok çeşitli varsayımlar ortaya konulmuş, tek bir nokta üzerinde mutabakat sağlanamamıştır. Örneğin kimilerince bir medeniyetler çatışmasının başlangıcı olarak kabul edilen bu saldırılar, kimilerince ise barbarlıkların çatışmasının bir sonucu olarak ifade edilmiştir.[121] Saldırıların hedefindeki ülke ABD ise saldırıları, demokrasi ve özgürlüğe karşı ilan edilmiş bir savaş ilanı olarak kabul etmiştir. Her ne kadar 41. başkan George H.W. Bush, 11 Eylül 1990'da yaptığı konuşmasında üstü kapalı bir biçimde de olsa terör tehdidi ile dünyada hüküm süren eşitsizlik arasında bir bağ olduğunu kabul ettiyse de, 43. başkan olan oğlu George W. Bush, saldırıların ardından son derece hızlı bir biçimde benzer açıklamaların yapılmasını yasaklamaya çalışmıştır. Başkanlık açıklamasına göre, 11 Eylül 2001'de yapılan katliam, Amerikan hükümetinin Ortadoğu'da veya başka bir yerde yürüttüğü meşruiyeti tartışılan politikalarla değil, sadece ABD'nin ve Batı'nın en yüce değerlerinin içeriğine dair bir yok saymanın ortaya çıkmasıyla açıklanabilirdi. Yani oğul Bush'a göre, teröristleri harekete geçiren dürtü, onların içindeki demokrasi ve özgürlük nefreti olmuştur.[122]

---

[117] Ag.e., s.127.
[118] Gılbert Achcar, a.g.e., s.57-58
[119] Francis Fukuyama, **Tarihin Sonu Mu?**, Derleyen: Mustafa Aydın, Ertan Özensel, Vadi Yayınları, Ankara, Mart 2002, s.236-237.
[120] Temel Demirer, *"Terörist" Mi Dediniz? Küreselleşme ve Terör!"*, **Küreselleşme ve Terör, Terör Kavramı ve Gerçeği**, Der: Mehmet Ali Civelek, I. Kitap, Ütopya Yayınevi, Ankara, 2001, s.67-68
[121] Konuyla ilgili olarak bkz.. Samuel P. Huntington, **Medeniyetler Çatışması**, Derleyen Murat Yılmaz, Vadi Yayınları, Ankara, Nisan 2002. Gilbert Achcar, **Barbarlıklar Çatışması**, Türkçesi: diren Kahriman, Everest Yayınevi, İstanbul, 2002.
[122] Gilbert Achcar, a.g.e., s.12

11 Eylül saldırıları ile genel olarak terörizm nedenleri arasında doğrudan bir bağlantı kurmak şüphesiz ki mümkündür. Terörizm, bugüne kadar yüzlerce tanımı yapılmış, ancak hiçbiri üzerinde tam bir konsensüsün sağlanamadığı bir kavram olmuştur. Örneğin, 1988'de yapılan bir çalışma, profesyonellerin 100'den fazla terörizm tanımı kullandığını göstermiştir.[123] Ancak yapılan bu tanımlardan hiçbiri kanunlaşmış bir statüde ya da hukuk statüsünde olmamıştır. Çünkü her ne kadar güvenlik ve terör üzerine birçok ortak tanım yapılamaya çalışılmış olsa da, her ülkenin kendi terör ve güvenlik tanımı mevcuttur ve tehdit kavramı buna göre belirlenmektedir. Örneğin ABD için terör, ABD'nin uluslararası çıkarlarını bozan örgütlerin gerçekleştirdiği her türlü eylemi ifade etmektedir.[124] Dolayısıysa güvenliği bugün hakim ideoloji altında, kaynaklar ve pazarlar üzerindeki herhangi bir kısıtlamadan dolayı tehdit altında kalan bir şey olarak düşünebiliriz.[125] Sonuç olarak, uluslararası terörizm konusunda ortak bir tanımın bulunmaması, ülkeler arasında terörizme bakış açısında farklılıklar yaratmakta, bu durumunda terörizmin tam olarak cezalandırılmasını engelleyerek, etkinliğini arttırmasına sebebiyet vermektedir.

Ancak uluslararası terörizm[126]in boyutlarının bu denli artmasının, Batının kültürel farklılıklar iddiasını bir tarafa bırakırsak[127], ortak tavır alınamamasının yanı sıra şüphesiz birçok nedeni daha vardır. Örneğin; birçok çevrede küreselleşmeye duyulan tepkiler, teknolojik gelişmelerin terör örgütlerinin işini kolaylaştırması, bazı devletlerin terörü görmezlikten gelmesi veya destek olması, terörizme destek veren kitlelerin sayısının artması gibi nedenler ana etkenler olarak sayılabilir.

Ancak sayılan nedenler içerisinde en etkili olan küreselleşme akımı olmuştur. Saldırının hem bir nedeni hem de bir aracı olarak küreselleşme büyük önem ifade etmektedir. Küreselleşen dünyanın sağladığı bilgi edinebilme kolaylığı, teröristlerin artık çok daha donanımlı, bilgi teknolojisini kullanabilen, uçak kaçırıp istediği hedefi istediği noktadan vurabilecek kadar eğitimli ve tecrübeli kişilerden oluşmasına katkı sağlamıştır.[128] Teknolojik gelişmeler silahlar daha karmaşık bir yapıya büründüğü için değil, daha ziyade herkesin bu silahları elde edebilmesinden dolayı, bu tehdidi daha da arttırmıştır.[129] Artık sınırlarımızın dışında başlayan sorunlar hızla sınırlarımız içindeki sorunlar halini alabilecek duruma gelmiştir.

---

[123] Alex P. Schmid, Albert J. Jongman ve diğerleri, **Political Terrorism: A New Guide to Actor, Authors, Concepts, Data Bases, Theories, and Literature**, New Brunswick, New Jersey: Transaction Boks, 1988, s. 5-6.
[124] Osman Özbek, **11 Eylül 2001'in Düşündürdükleri**, Cumhuriyet Kitapları, İstanbul, 2002, s.33.
[125] Noam Chomsky, **Dünya Düzeni: Eskisi Yenisi**, Çevirenler, Ali Çakıroğlu, Tuncay Birkan, Metis Yayınları, İstanbul, 2000, s. 59.
[126] Birden fazla ülkenin topraklarını veya vatandaşlarını içeren terörizm, uluslararası terörizm olarak adlandırılır.
[127] Donald M Snow, **Distatnt Thunder: Third World Conflict and the New International Order**, New York: St. Martın Pres, 1993, s.125. Aktaran, Birol Akgün, a.g.e., s.43.
[128] B. Akgün,a.g.e., s.49.
[129] ABD Savunma Bakanlığı. **Quadrennial Defense Review Report (QDR)**, 2006, s.32-33. Aktaran, Dr. Michael Rubin, a.g.e., s.199.

Bir araç olarak küreselleşme, teknolojiye ve bilgiye kolayca ulaşabilme ve tüm dünyaya aynı anda sesini duyurabilme imkânı sağlarken, bir neden olarak küreselleşme, yapılan eylemlerin temel nedenini oluşturmuştur. İkiz Kulelere ve Pentagon'a yönelik bu saldırılar, her şeyden önce küreselleşmeye ve onun baş süvarisi ABD'ye karşı bir meydan okuma olarak tanımlanmıştır. Batıya ait değerlerin, evrensel değerler olarak tüm dünyaya empoze edilmesi ve kitle kültürünün zorla homojenleştirilmesi çabaları bir tür direnme tepkisi olarak yerel kimlikleri ön plana çıkartmıştır. Anthony Barber'ın da ifade ettiği gibi, aidiyet bilinci ile küresel bir bütünleşmenin uzlaşmaz gelişimi arasında sıkışıp kalan yaşamlar güvenliğe yönelik yeni tehdidi oluşturmuştur.[130] Küresel toplumsal dönüşüm düzleminde, gittikçe daha fazla parçalanan, artan gerilimler tarafından güdümlenen bir dünya oluştuğu görülmektedir. Dolayısıyla Samuel Huntington'un da belirttiği gibi, artan kürselleşme ve iletişimin sonucunda, bireylerde oluşacak aidiyet bilincinin, yerel kimlikleri öne çıkartması ve sonucunda bir rekabet ortamının oluşması durumu yaşanmıştır.[131] Dünyanın ekonomi merkezleri olarak simgeleştirilen Dünya Ticaret Merkezlerine yönelik bu saldırı da bu durumun eyleme dönüşümü olmuştur.

Küreselleşmenin getirdiği bir başka olgu da artan gelir eşitsizliği olmuştur. 1980'lerden beri hem ülke içi eşitsizlikler hem de ülkeler arasındaki gelişim farkı her geçen gün artmaktadır. Dünyada ki zenginliğin %86'sı dünya nüfusunun en zengin %20'since kontrol edilirken, en fakir %20 ise ancak %1 pay almaktadır.[132] Bu eşitsizlikler ve adaletsizliklerse fakirler ve zenginler arasındaki siyasi düşmanlıkları körüklemektedir. Marjinalize edilmiş toplum kesimleri hem kendi ülke yöneticilerine karşı hem de dünya sisteminin hegemonik güç merkezlerine karşı kin ve nefret beslemektedirler. Fakirlik, horlanmışlık ve dışlanmışlık hisleri şiddet yanlısı bazı fanatik ve marjinal grupların kolayca destek bulmasına zemin hazırlamaktadır.[133] Dolayısıyla 11 Eylül saldırılarını, adaletsiz dünya düzeninde yani, Kuzey/Güney eşitsizliğinde, yoksul güneyin umutsuzluk ve nefretinde aramak gerekmektedir. Aynı şekilde, Batı'nın Afganistan'da başlayan saldırganlığı da, Kuzey'in üstünlüğünü sürdürebilmesiyle, ekonomisini ve sistemini canlı tutabilmesiyle ilişkilendirmek olasıdır.[134] Yani büyük gelir ve paylaşım dengesizliği, bunun arkasındaki güç dengesizliği ve silahları ve terörü kendi çıkarları için kullanan devletlerin varlığı bu güvensizlik ortamının sorumluları olarak gösterilmektedir. 11 Eylül trajedisinde, haberciliğin

[130] Joschka Fıscher, a.g.e., s.32
[131] Samuel P. Huntington, a.g.e., s.22-23
[132] UNDEP, **Human Development Report 1999**, Oxford, Oxford University Press, 2000. Aktaran, B.Akgün, s.52.
[133] B.Akgün, a.g.e., s.52
[134] Mehmet Ali Civelek, Temel Demirer, Sibel Özbudun, *"Önsöz: Dokuz Nokta"*, **Küreselleşme ve Terör, Terörizm, Saldırganlık, Savaş**, Derleyen: Mehmet Ali Civelek, II. Kitap, Ütopya Yayınevi, Ankara, 2001, s. 15

5N+1K kuralındaki Neden? Unsurunun belki de kasıtlı bir şekilde gizlenerek, tüm dikkatlerin Kim? Ve Nasıl? Boyutu üzerinde yoğunlaştırılmasının sebebini de burada aramak gerekmektedir.[135]

Dolayısıyla, terörizmin asıl nedenini gelişmiş devletlerin izledikleri politikalarda bulmak mümkündür. Tek tip düşünce ve kimliği egemen kılma amacındaki Batının, bunu sağlamak amacıyla tüm ulusları çeşitli tehdit unsurlarıyla (ekonomik yaptırımlar, siyasi baskılar vb.) zorlaması yeni emperyalist sürecin başladığına dair bu uluslarda bir kanı oluşturmaktadır. Terörizme karşı başlatılan savaşın da aslında bir nevi küreselleşmeye direnen ülkelere karşı yapılan bir savaş olduğu bu açıdan varsayılmaktadır.

Ayrıca en ileri silah teknolojilerine sahip olan gelişmiş sanayi ülkelerinin, silahlarını pazarlayabilecekleri bir pazar arayışında olan silah endüstrisine yardım etmek amacıyla, az gelişmiş ülkelere büyük miktarlarda silahlar satmaları, bu satışlardan milyarlarca dolar kazanıp, kendileri barış ve bolluk içinde yaşarken, ekonomileri mahveden, insan hayatında derin yaralar açan savaşların başka topraklarda yapılmalarını sağlamaları da bu toplumların şiddet içermelerinin bir başka nedenini oluşturmuştur. Örneğin 1980'lerde uluslararası silah ticaretinde alıcıların %75'i az gelişmiş ülkelerdir ve bu grubun yarısını da Orta Doğu ülkeleri oluşturmaktadır.[136]

Batının dolaylı olarak yarattığı terörizmin yanı sıra, terörizmi oluşturmak için doğrudan adım attığı da bilinmektedir. Özellikle İkinci Dünya Savaşı sırasında her iki bloğun birbirlerine karşı kullanmak amacıyla terörist grupları destekledikleri ve oluşumlarına bizzat katkıda bulundukları sıkça rastlanır bir olgu olmuştur. Devletler bu dönemde güçlerini arttırmak için terörizmi sıkça kullanmışlardır.[137] Hatta 11 Eylül terör saldırılarının failleri de bu yolla ortaya çıkmıştır. ABD'nin Sovyetler Birliği'ne karşı kullanmak amacıyla Afganistan'da varlığını desteklediği Bin Ladin, Soğuk Savaş'ın bitmesi sonucu bumerang etkisi olarak adlandırılabilecek bir biçimde beslendiği kaynağa karşı dönmüştür. Dolayısıyla, terörizmi, Batı'nın ideolojik bir propaganda ve denetim alanı olarak kullanmak istediği için oluşturduğu bir arz olarak da tanımlamak mümkün olacaktır.

Batı toplumlarında belirtildiği üzere uluslararası hukukun yanlış uygulanması ise terörizmi desteklemekte, terörizmin bedelini azaltarak etkinliğini arttırmaktadır.[138] Çünkü terörizm, sınırları olmayan ancak uluslararası bir çözüm gerektiren bir sorundur.[139] Üstelik

[135] Temel Demirer, a.g.e., s. 21-23.
[136] Gülgün Tuna, **Yeni Güvenlik, Küresel Ekonomik, Ekolojik ve Sosyal Tehditler**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara,2001, s.177.
[137] Stephen Sloan, **Terrorism and Asymmetry, Challenging the United States Symmetrically and Asymmetrically**, s.176. Aktaran, Michael Rubin, a.g.e., s.191.
[138] M.Rubin, a.g.e., s. 190.
[139] Temel Demirer, a.g.e., s.63.

terörizmi önlemeye, güvenliği sağlamaya yönelik olarak geliştirilen stratejilerin ümitsizlik-nedenlerine saldırı yerine- semptomların bastırılması yönünde geliştirilmesi, dosdoğru açmaza ya da dünya çapında anti-demokratik bir rejimin yükselişine yol açmaktadır.[140]

3-2 SALDIRININ SONUÇLARI

11 Eylül 2001 sabahı, 9 Kasım 1989'da Berlin Duvarı'nın yıkılışıyla başlayan savaş sonrası dönemin sona erdiği bir sabah olmuştur. Duvarın yıkılışı, nasıl ki bir yüzyılın asıl sonunu temsil etmişse, Dünya Ticaret Merkezinin yıkılışı da 21. yüzyılın gerçek başlangıcı olarak kabul edilmiştir.[141] Eric Hobsbawn'ın bütün bir insanlık tarihinin hiçbir döneminde, 20. yüzyılda olduğu kadar çılgınlık, şiddet, cinayet, cana kasıt, diktatörlük, savaş ve soykırıma yol açmış başka bir dönem görülmediğinden yola çıkarak haklı olarak ilan ettiği Aşırılıklar Çağı[142]'nın sonunu getirdiği ilan edilen, Amerika'ya yapılan bu saldırının, tarihin akışını değiştirecek bir niteliğe sahip olmasının nedeni, 21. yüzyılın başından bu yana dünya üzerinde meydana gelen olayların, tek bir ülkenin, yani Amerika Birleşik Devletleri'nin kararlarına her zamankinden fazla bağlı olmasında ve dolayısıyla bu saldırının ülke psikolojisi üzerinde, büyük olasılıkla, sonuçları açısından hesaba katılamayacak kadar ciddi bir etki yapmasında aramak gerekmektedir.[143]

Soğuk Savaş döneminin uluslararası toplumu, Hobbes'un tarif ettiği şekilde, toplumlarının karşılıklı olarak savunmaları ve huzurlarını yöneten, korku salan ve büyük bir güçle donanmış iki Leviathan'ın tekelindeydi.[144] Eşitliğin, güvensizliğin temel nedenini oluşturduğu, çok doğru bir tabirle dehşet dengesi olarak adlandırılmış olan bu dönem, dünya çapında süren, galibi olmayan bir oyunda, karşılıklı olarak sürekli birbirini dengeleyen iki düşman Leviathan'ın arenasıydı. Başka bir deyişle dünya, Max Weber'in modern devleti tanımlamak için kullandığı meşhur tabire başvurarak söyleyebileceğimiz gibi, meşru fiziksel şiddetin bir duopolü tarafından yönetilmekteydi. Her süper güç, devletlerarası şiddetin meşru kullanımını saptama tekelini kendi elinde bulunduruyor; Birleşmiş Milletler ise karşılıklı yetki aşma durumlarında ve süper güçlerin bölgeleri dışında kalan (no superpower's land) gri alanlarda patlak veren krizlerde inisiyatifi ele alıyordu.[145]

Sovyet Leviathan'ının yıkılışı, dünyanın bu yapılanışının dengesini bozmuş ve uluslararası düzenin idamesini önceden Sovyet türdeşiyle çatışmacı bir işbirliği içinde

[140] Alain Joxe, **Kaos İmparatorluğu**, İletişim Yayınlar, İstanbul, 2003, s.17.
[141] Timothy Garton Ash, "Amerikas Entscheidung. Beginnt jetzt das 21. Jahrhundert?", **Süddeutsche Zeitung**, 14.09. 2001. s. 17. Aktaran, Joschka Fischer, a.g.e., s.9.
[142] Eric Hobsbawm, **Kısa 20. Yüzyıl, 1914-1991, Aşırılıklar Çağı**, çev. Yavuz Alogan, Sarmal Yayınevi, 1996, s.18.
[143] J. Fischer, a.g.e., s. 8-9.
[144] Gilbert Achcar, a.g.e., s.139.
[145] A.g.e., s. 139-140.

sürdüren Amerikan Leviathan'ın, bu düzeni artık tek başına sağlayamayacak duruma getirerek, tüm dünyanın yeniden yapılanmasına neden olmuştur. Diğer bir deyişle, SSCB'nin yıkılışından sonra orman kanunlarına tercih edilen güvenliğin ve düzenin olmazsa olmaz koşulu olan meşru fiziksel şiddetin tekelinin, dünya çapında nasıl yeniden düzenleneceği sorusu, dünyanın yeniden nasıl şekilleneceğini de cevabını içerdiğinden, ana gündem maddesi haline gelmiştir.[146]

Gerçekten de, İkinci Dünya Savaşı'nın hemen ardından SSCB ile girdiği yarışı 1991'de SSCB'nin dağılmasıyla kesin biçimde kazanan ABD, bu zaferin meyvelerini tam olarak toplayamadan, çok ciddi bir açmazla karşı karşıya kalmıştır: Dünya ABD'nin kabuğundan çıkmasına yol açan uluslararası komünizm tehdidinden kurtulduğuna göre, ABD'nin kendi yarımküresine mi dönmesi gerekiyordu? Yoksa uluslararası komünizmle mücadele stratejisi zaman içinde anlam ve içerik değiştirerek, küresel boyutta ABD'nin başat güç olma gayretine dönüşmüş olduğundan, bu hedefe ulaşmak için, karşısında SSCB olsun ya da olmasın, yoluna devam mı etmeliydi? Amerika, yaklaşık yarım yüzyıl boyunca, Soğuk Savaş'ı kazanmasını sağlayacak gücü üretmeleri için yapılandırdığı ekonomisini ve dış politikasını, Soğuk Savaş sonrası ortamın yeni dinamiklerini göz önünde bulundurarak yeniden yapılandırmayı en süratli ve masrafsız biçimde gerçekleştirmeyi sağlayabilecek miydi?[147]

20. Yüzyılın son 10 yılı, ABD'nin bu açmazı aşmak için çabaladığı, ulusal çıkarlarını, "Yeni Dünya Düzeni"'nin[148] dinamiklerini göre yeniden tanımlamaya çalıştığı, kısacası Paul Kennedy'nin ifadesiyle, 21. yüzyıla hazırlandığı bir dönem olmuştur.[149] Sovyetler Birliği'nin sahneden çekilmesiyle ortaya çıkan tek kutuplu uluslararası sistemin çok hızlı bir evrimle 20 yıl gibi bir sürede çok kutupluluğa dönüşeceği beklentisi, özellikle Uluslararası İlişkilere realist perspektiften bakan çevrelere hakim olan görüş olmuştur. Buna göre, ABD'nin rakipsiz konumu paradoksal biçimde onun bu eşsiz gücünün de sonunu hazırlayacaktı. Kendi ayarında eylemci kalmaması ABD'yi kaygısızca dünya ölçeğinde tek başına (bazıları için "dünyanın jandarması" gibi) hareket etmeye itecek ve bu diğer uluslararası eylemcileri tedirgin edecekti. Diğer eylemciler ise kaçınılmaz olarak bu gücü sınırlamaya ve dengelemeye çalışarak, zamanla ABD ile boy ölçüşecek yeteneklere erişeceklerdi.[150] Gerçekten de, 1990-1999 yılları arasında yaşanan, Körfez Savaşı, Bosna ve Kosova operasyonları, NATO'nun genişlemesi,

[146] A.g.e., s.140.
[147] Çağrı Erhan, a.g.e., s. 56-57.
[148] Yeni Dünya Düzeni, 1990 yıllarda SSCB'nin ve Varşova Paktı'nın dağılmasıyla birlikte, zamanın ABD başkanı George Bush'un bu yeni dönemi tanımlamak için kullandığı bir kavram olmuştur.
[149] A.g.e., s.57.
[150] Michael Mastanduno, "Preserving the Unipolar Moment: Realist Theories and U.S. Grand Strategy after the Cold War, **International Security**, 21(4), (Bahar 1997): 49-88. Aktaran, Serhat Güvenç, a.g.e., s.10.

Dünya Ticaret Örgütü'nün kurulması gibi ABD'nin damgasını vurduğu gelişmeler bir yandan, Washington'un tek süper güç kalmanın avantajlarını somut olarak görmesini sağlarken, diğer yandan, tek kutuplu bir dünyayı çıkarlarına aykırı görenlerin seslerini yükseltmelerine de neden olmuştur. ABD'nin çoğu zaman tek başına karar vererek gerçekleştirdiği eylemleri, SSCB'nin ve Varşova Paktı'nın olmadığı bir dünyada, daha sık ve derinlemesine sorgulanmaya başlanmıştır. Dolayısıyla küresel varlık nedenini meşrulaştırma, 1991–2001 döneminde ABD'nin en fazla gayret sarf ettiği alanlardan birisi haline gelmiştir. 11 Eylül 2001 saldırıları, işte bu meşruiyeti ABD'ye sağlamış, 2001, ABD'nin arayışının, 21. yüzyıla hazırlık devresinin sona erdiği, başatlığını devam ettirmek için planlama aşamasından eylem aşamasına geçtiği yıl olmuştur.[151]

11 Eylül saldırılarının ardında Usame Bin Ladin'nin bulunduğu kuşkuları, bu unsurları topraklarında barındıran Afganistan'a yönelik yeni bir müdahaleyi gerektirince, Amerika bu sefer tek başına hareket etmektense işbirliği ve koalisyon arayışlarına girmiştir. Müdahale için olabildiğince geniş tabanlı bir uluslararası koalisyon kurularak meşruiyet zemini güçlendirilmeye çalışmıştır. Ancak müttefiklerinin kendi işlerine karışmasına da izin vermemiştir. Afganistan'daki askeri harekat konusunda, Amerikan yönetimi Avrupalı müttefiklerinden çok, kendi kamuoyunu ikna etmek ihtiyacını hissetmiştir. Dolayısıyla oluşan bu durum, olsa olsa görünürde çok taraflı ancak özünde tek taraflı hareket etmekten başka bir şeyi ifade etmemiştir.[152]

New York ve Washington'daki saldırılar, ABD siyasetini alt üst etmek bir yana, Soğuk Savaş sonrasındaki tek yanlı hakimiyet sürecini daha da yoğunlaştırmaktan, Hobbesyancı tutumu arttırmaktan başka bir işe yaramamışlardır.[153] 11 Eylül 2001, ABD'nin 20. yüzyıl sonunda dünya çapında yitirmeye başladığı liderlik pozisyonunu yeniden güçlendirmek için alabildiğince kullandığı ve kullanacağı bir çıkış noktası olma özelliğini taşımıştır. Bu bağlamda İkiz Kulelere ve Pentagon'a çarpan uçaklar, ABD'nin yeni tehdit biçimlerini, başka bir ifadeyle başat güç olarak kalmasını meşru kılacak gerekçeleri tüm boyutlarıyla gözler önüne serdiğinden, küresel siyasetin yeniden şekillenişi açısından gerçekten de bir miladı sembolize etmişlerdir.[154]

Sebebi her ne olursa olsun, saldırıyla birlikte binlerce insanın, saldırıdan sonra ise ortaya çıkardığı medeniyetler ya da çıkar çatışması nedeniyle on binlerce insanın ölmesine yol açan bu büyük dehşet verici terör saldırısı ABD'nin uluslararası politikaları kadar siyasi,

[151] Çağrı Erhan, a.g.e., s.56-57.
[152] Charles Grant, "Does this war show that NATO has no longer a serious military role?" The Independent (16 Ekim 2001). Aktaran, Serhat Güvenç, a.g.e., s.11.
[153] Gilbert Achcar, a.g.e., s 154
[154] Çağrı Erhan, a.g.e., s.55-56

ekonomik, sosyal ve kültürel alanlarda da çok büyük etkilere ve devamında köklü değişikliklere neden olmuştur. Ancak saldırılardan sonra en çok sorgulanan kavram, dünyanın en güvenli ülkesinde bu kadar büyük bir güvenlik açığı ortaya çıkmasından dolayı güvenlik olmuştur. En gelişmiş, en teknolojik savunma cihazlarına ve tedbirlerine sahip olan bir ülkenin bu kadar büyük bir güvenlik açığı vermesi, tüm güvenlik tedbirlerine kuşkuyla bakılmasına yol açmıştır.

11 Eylül saldırılarıyla birlikte, hem teorik olarak hem de somut olarak, uluslararası barışa yönelik tehdidin kaynağı "merkezi ve hedefi olmayan küresel ölçekli terör" olarak tanımlanmıştır.[155] Dolayısıyla, hem ulusal, hem de uluslararası arenada, yaşanan değişimler göz önüne alınarak, terörle mücadelede güvenlik ve savunma stratejilerinin yeniden yapılandırılması yoluna gidilmiştir.

Kuşkusuz ki terör yeni bir olgu değildir ve pek çok ülke uzun yıllar terör eylemlerinin direkt muhatabı olmuştur. Örneğin Fransız Devrimi'nin yaşandığı dönemler Fransa'da, IRA (İrlanda Cumhuriyetçi Ordusu - Ireland Republican Army) sorununun yaşanmasıyla birlikte[156], özellikle 1915'den bu yana İngiltere'de ve 1970'lerden bu yana da Türkiye'de, terör öncelikli bir sorun haline gelmiştir. İsrail devletinin kuruluşunun ardından İsrail ve Filistin için ise terör neredeyse yaşamın doğal bir parçası haline gelmiştir. Ancak terörün dünyadaki algılanışının değişmesi ve geniş boyutlu karşı-terör hareketlerinin başlatılmasında 11 Eylül önemli bir dönüm noktası olmuştur. Bu tarihe kadar diğer ülkelerdeki terör hareketlerini 'iç savaş', 'bağımsızlık hareketi' vb. adlar ile değerlendiren ve hatta birçok terör grubuna açık veya gizli katkı sağladığı iddia edilen büyük devletler, özellikle de ABD, 11 Eylül saldırıları ile birlikte terörün gerçek ve soğuk yüzü ile karşılaşmışlardır. Bu da terörü belki de ilk defa ve gerçek anlamda küresel bir sorun haline getirmiştir. 11 Eylül 2001'de Dünya Ticaret Merkezi'ne ve diğer Amerikan hedeflerine yapılan saldırılara kadar gerçek anlamda 'küresel' bir sorun olarak kabul edilmeyen terörizm, söz konusu saldırılarla birlikte tüm dünya tarafından göz ardı edilemeyecek bir gerçek olarak algılanmaya başlanmıştır. Bunun temel nedeni ise, kuşkusuz, saldırının Soğuk Savaş'ın galibi ve Soğuk Savaş sonrası oluşan yeni düzenin lider devleti ABD'ye karşı gerçekleştirilmesi olmuştur. 11 Eylül saldırıları ABD'ye yönelen ilk terörist saldırılar olmamakla birlikte, ABD'nin kurduğu düzene ve onun hegemon gücüne açık bir başkaldırı niteliğinde olması itibariyle terörü

[155] Birol Akgün, a.g.e.,s. 30.
[156] İrlanda Sorunu ve terör konusunda bkz.: Sedat Laçiner, **İngiltere, Terör, Kuzey İrlanda Sorunu ve İnsan Hakları**, Asam Yayınları, Ankara, 2001; J. B. Bell, **The Secret Army: The IRA**, *1916-1979*, The Academy Press, Dublin, 1979; Tim Pat Coogan, **The IRA**, Harper Collins Publishers, Londra, 1995.

ABD'nin ve dünyanın gündemine taşımıştır.[157] Bu saldırılar ABD'ye Soğuk Savaş döneminde süper güç SSCB'nin bile veremediği zararları vermiştir.

Bu gelişmeler ışığında ABD, öncelikle terörü tüm dünyaya 'yükselen yeni küresel tehdit', diğer bir değişle 'ortak düşman' şeklinde sunarak, terörizme karşı topyekün bir savaş başlatma yolunu tercih etmiştir. Ancak saldırıya karışanların bireysel kimliklerinin öne çıkması, Amerikan yönetimini, en azından ilk aşamada işin sorumlusunu ve hasmı teşhis etmede zora sokmuştur. Başlangıçta yapılan ikinci Pearl Harbor benzetmelerine rağmen, saldırı ile herhangi bir devlet arasında organik bağ kurulamaması, olayı ilk anda devletlerarası çatışmanın ötesinde yeni ve alışılmadık boyutlara taşımıştır. Bu bakımdan ABD Başkanı George W. Bush'un "ya bizimlesiniz ya da bize karşısınız" resti, safları belirginleştirmeyi ve mücadeleyi görece daha alışıldık bir (devletlerarası) zemine oturtmaya yönelik bir çaba olmuştur. ABD'nin bu mücadelesindeki başlangıç noktasını ise, gerek 11 Eylül, gerekse ABD'ye yönelik diğer birçok terörist eylemin arkasındaki isim olduğuna inanılan El Kaide örgütü ve diğer benzeri yapılanmalar oluşturmuştur. 11 Eylül sonrası dönemde ABD ve terörle mücadele ekseninde yapılan çalışmaların büyük oranda Afganistan müdahalesi ve Irak Savaşı ekseninde şekillendiği görülmektedir.

11 Eylül saldırılarıyla birlikte ABD'nin öncekilerden daha etkin ve kararlı bir terörle mücadele girişimi başlatmasında son saldırıların yıkıcılığının mı, uluslararası sistemin ABD çıkarları doğrultusunda yeniden yapılandırılması düşüncesinin mi, yoksa gerçekten terörizmin ulaştığı boyutların ABD tarafından fark edilmiş olmasının mı etkiliği olduğu net olarak söylenememektedir. Gerekçe ne olursa olsun, ABD'nin terörizme bakışında belirgin bir anlayış farklılığının ortaya çıktığı açıktır.[158]

ABD'nin bakış açısındaki bu değişimin en önemli göstergelerinden biri, Soğuk Savaş döneminde SSCB'ye karşı kullanmak için Afganistan'da destek verdiği Taliban benzeri örgütlere karşı yeni dönemde başlattığı mücadele olmuştur. Bilindiği gibi Soğuk Savaş döneminde nükleer silahların oluşturduğu caydırıcılık (dehşet dengesi) iki süper gücü sıcak çatışmadan uzak tutmuş, ancak terörizm gibi yeni unsurların, devletlerin birbirlerini kontrol etmede kullanacakları birer araç haline gelmesine sebebiyet vermiştir. İki taraf arasında yaşanan bu Soğuk Savaş döneminden kazançlı çıkan ise, iki bloğun destekleriyle giderek güçlenen terör örgütleri olmuştur. Bu dönemde ABD ve SSCB ya doğrudan, ya da bir

[157] Ali Tahran, **Dünyada ve Türkiye'de Terör**, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası, Ankara, 2002, s. 12. Aktaran, Didem Yaman, a.g.e., s. 117-142.
[158] Didem Yaman, a.g.e., s. 119.

müttefikleri aracılığıyla birbirlerine karşı terör örgütlerini desteklemişler, en azından faaliyetlerine izin vermişlerdir.[159]

Yaşanan terörist saldırıların ertesinde, ABD bu saldırıları demokrasi, özgürlük gibi dünyada savunuculuğunu yaptığı değerlere bir saldırı olarak tanımlayarak, ülke savunmasını kutsallaştırma gayreti içine girmiştir. Yine bu nedenledir ki, ABD yönetimi terörizme karşı başlattığı mücadelede, insan hakları ve demokrasiyi korumak, başta Amerikalılar olmak üzere, tüm dünya halklarının huzur içerisinde yaşamasını sağlamak gerekçesiyle hareket ettiğini dile getirmeye başlamıştır. Ancak hatırlanacağı üzere buna benzer bir söylem Soğuk Savaş döneminde Sovyet Bloğu'na karşı da kullanılmıştır. Bu sayede müttefiklerini arttıran ve çevresindeki cepheyi genişletme fırsatı bulan ABD, komünizme karşı en sert önlemleri alırken dahi meşruiyet sıkıntısı çekmemiştir. Bu bağlamda 11 Eylül sonrasının 'terör-karşıtlığı' söyleminin samimiyetine yönelik şüpheler de artmaktadır. Üstelik ABD, geçen zaman içerisinde dünyadaki terör hareketlerini takip etmiş, fakat çoğu zaman bunlara seyirci kalmakla yetinmiştir. 11 Eylül 2001 öncesinde, terörle mücadele eden ülkeler çoğu zaman ABD tarafından insan hakları ve demokrasiyi ihlal ettikleri gerekçesiyle de eleştirilmişlerdir. ABD, bu ihlalleri gerekçe göstererek devletlerin iç ve dış karar alma mekanizmalarına müdahalelerde bulunmuş, yapılan bu dış müdahaleler bazı zamanlarda terörle mücadele eden ülkelerin terörist örgütlere karşı hareket kabiliyetini zayıflatmıştır. Ancak ABD kendi topraklarında uğradığı saldırıyla birlikte terörle mücadeleye salt insan hakları ve demokrasi ihlali penceresinden bakmaktan vazgeçmiş, ülke ve ulus bütünlüğü, kamu düzeni ve kamu güvenliğini koruma gibi değerleri ön plana çıkartmıştır.[160] ABD'nin değişen bakış açısını gösteren önemli olaylardan biri, 11 Eylül sonrası kabul edilen, ulusal güvenliği temel amaç olarak belirleyen ve bu amacı gerçekleştirmek için temel hak ve özgürlüklere dahi dokunulabileceğini söyleyen yeni terörle mücadele yasası olmuştur.[161] Yasaya dayanarak getirilen, 'terörist' yabancılar için özel mahkemelerin oluşturulması ve yargılama usullerinin geliştirilmesi, uzun gözaltı süreleri gibi yeni düzenlemeler, Amerika'nın çok değer verdiği özgürlük söylemine, güvenliği sağlamak adına verdiği tavizlerden olmuştur.

İkiz Kulelere yapılan saldırı öncesinde ABD'de hakim olan bir diğer düşünce ise, terörizmin sadece sorunun muhataplarını ilgilendiren bir olgu olduğudur. ABD, çoğu zaman bu gerekçeyi öne sürerek ülkelerin yaşamış oldukları terörist saldırılara karşı herhangi bir girişimde bulunmayı reddetmiştir. Bu dönemde, ABD'nin tek önceliği terör olmamış, realist

---

[159] Michael Rubin, a.g.e., s.191.
[160] Didem Yaman, a.g.e., s. 125.
[161] *The Uniting and Strengthening America by Providing Appropriate Tools to Intercept and Obstruct Terrorism Act of 2001* (*USA Patriot Act*), H. R. 2975, September 2, 2001. Aktaran, Ruhsar Müderrisoğlu, *"11 Eylül İle Birlikte Yeni Dünya Düzenine (!) Doğru"*, içinde Osman Metin Öztürk (Der), **Uluslararası Terörizm ve Dış Politika**, Biltek Yayınevi., Ankara, 2002, s. 17-20.

ve pragmatik bir dış politika anlayışı sergilenmiştir. Ancak Amerika Başkanı George W. Bush, 11 Eylül saldırıları sonrası yaptığı açıklamada, sadece teröristleri değil, teröre destek veren devletleri de uyarmış ve onların da ABD'nin teröre karşı açtığı savaşta düşman kabul edileceklerini söylemiştir.[162] Buradan da anlaşılacağı gibi bir zamanlar teröre destek veren veya göz yumabilen ABD, artık sadece direkt terörist örgütleri değil, destekçilerini de kendine hedef seçmekte, fakat bir zamanlar kendisinin teröre destek verdiği ya da teröre destek veren devletlere karşı sessiz kaldığı gerçeğini göz ardı etmektedir.[163]

Netice itibariyle küresel terörle mücadele ve demokrasiyi yaygınlaştırma gerekçeleriyle politikalarını meşrulaştırma peşinde olan ABD, saldırılarla birlikte yeni güvenlik stratejisini, siyasi ve ekonomik özgürlükler aracılığı ile insanlık onurunu yüceltmek, terörizm ve kitle imha silahlarına karşı dünyanın güvenliğini sağlamak olarak açıklamıştır ve 11 Eylül'le birlikte, hegemonik bir güç olmaktan çıkıp, klasik anlamda askeri yöntemlere dayalı bir sömürü ve kontrol politikasına yönelmeye başlamıştır. Ancak bu politikanın oluşumunu, ABD'nin dünyanın tek süper gücü olduğunu tescil ettirdiği 1991 Irak Savaşı'na kadar dayandırmak gerekmektedir. Çünkü bu politika aslında, Baba Bush'un ortaya attığı "Yeni Dünya Düzeni" yani Amerika'nın imparatorluk kurma girişiminin bir devamı niteliğindedir. Dolayısıyla terörizmle mücadele aynı zamanda, Amerika'nın küresel hegemonyasının pekiştirilme sürecidir.

ABD'nin hegemonik bir güç olmaktan çıkıp, klasik anlamda askeri yöntemlere dayalı bir sömürü ve kontrol politikasına yönelmeye başlamasının ilk adımını, bu saldırıyı bir düşman saldırısı olarak nitelemesi ve hukuk yoluyla değil savaş yoluyla teröristlerle mücadele edeceğini açıklaması oluşturmuştur. BM Güvenlik Konseyi'nin, 12 Eylül 2001 tarihli 1368 sayılı kararıyla, bu terör saldırılarını kınaması ve ABD'nin meşru müdafaa hakkının ortaya çıktığını onaylamasıyla[164] birlikte, saldırıların Usame Bin Laden kontrolündeki El-Kaide terör örgütünce yapıldığını ve bu örgütün Taliban rejimince saklandığını ve korunduğunu tüm dünyaya açıklayan Amerika, uluslararası terörizmle savaşını başlatmıştır. Henry Kissenger'in[165] de belirttiği üzere savaşta yalnızca karşı koymanın yetmeyeceği, yenmenin de gerekeceği düşüncesiyle Afganistan ve ardından da Irak'a düzenlenen saldırılar bu savaş kapsamında sırasıyla gerçekleştirilmiştir.

11 Eylül'ün bir gün öncesine ve bir gün sonrasına bakıldığında, 24 saatlik bir zaman diliminin ABD'nin teröre bakışında yarattığı değişimi verilen örnekler ışığında fark etmemek

[162] Didem Yaman,a.g.e., s.. 117-142.
[163] A.g.e., s. 123.
[164] Osman Özbek, a.g.e., s.29
[165] Henry Kissenger, Amerika'nın Dış Politika'ya İhtiyacı Var Mı?, Çev., Tayfun Evyapan, ODTÜ Geliştirme Vakfı Yayıncılık ve İletişim A.Ş., Ankara, 2002.

imkânsızdır. Saldırı sonrası dünya ABD'nin kriterleri doğrultusunda çok hızlı bir şekilde 'biz' ve 'onlar' ayrımlaşmasına gitmiş, Birleşik Devletler artık diğer devletleri ikna edebilmek için diplomatik yöntemleri değil, tehdidi ve gücü daha çok kullanmaya başlamıştır. Biz ve onlar ayrımı, en çok ülkede yaşayan yabancılarla ve özelliklede Müslüman vatandaşlarla, ABD vatandaşları arasında ortaya çıkmıştır. Saldırılar kuşkusuz ki Amerikan halkı üzerinde büyük bir korku yaratmıştır. Ancak saldırılar sonrasında ortaya çıkan yoğun korku ve kaygı, aynı zamanda o güne değin ağırlıklı olarak bireyselci, kamu çıkarıyla fazla ilgilenmeyen ABD vatandaşlarında ciddi ölçüde bir milliyetçilik ve ulusal dayanışma duygusu da yaratmıştır.[166] Bunun sonucunda da, 'ben' kavramının hakim olduğu toplumda giderek 'biz' söylemleri egemen olmaya başlamıştır. Amerikalılık ruhu giderek güçlenmiş, ulusal birlik sıkça vurgulanmaya başlamıştır. Saldırılar sonrasında, ABD vatandaşları kendilerinin ya da yakınlarının terörist saldırıların kurbanı olabileceğini düşünmeye başlamışlardır. Oluşan bu korku beraberinde yabancılara karşı bir kamuoyu tepkisini de tetiklemiştir. Üstelik Usame Bin Ladin'in 11 Eylül saldırılarının ardındaki isim olarak ortaya çıkışı ile cihad kavramının sıkça vurgulanır hale gelmesi ister istemez dinsel çağrışımlara yol açmıştır. Terör saldırısına karışanların tamamının Müslüman olması, İslam ve Müslümanlara karşı zaten belli ölçüde önyargılı topluluklarda İslamiyet ve terör özdeşlemesini kuvvetlendirmiştir. Bu durum özellikle Ortadoğu ve Müslüman kökenli kişilere yönelik şiddet hareketlerine yol açmıştır.[167] Bu kişiler ten renkleri veya başörtüsü gibi İslam'a ya da Asyalılığa özgü bir takım fiziksel öğeleri taşıdıkları gerekçesiyle potansiyel birer terörist olarak algılanmış ve saldırılara maruz kalmışlardır. Ermeniler ve Hintliler'in bir kısmının da Müslümanlarla benzerlikleri nedeniyle saldırıya uğradıkları dahi görülmüştür. Terör eylemleri sonrasında artan nefret suçları ve yükselen ırkçı faaliyetler, iş yerlerine yönelik saldırılarla da kendisini göstermiştir. 11 Eylül sonrasında çok sayıda camii, Müslüman okul ve sosyal tesis kundaklanmıştır. Fiziksel saldırıların yanı sıra Müslüman ve Arapların işlerinden hiçbir gerekçe gösterilmeksizin çıkarılmaları, tehdit telefonlarıyla korkutulmaya çalışılmaları ve bu şekilde Müslümanlar üzerinde 'bizden değilsiniz' imajının yaratılması da olayın bir başka boyutunu oluşturmuştur. Netice itibariyle 11 Eylül saldırılarından sorumlu tutulan bireylerin ve grupların dinsel kimlikleri, küreselleşen terörle mücadelenin Huntington'un öngördüğü uygarlıklar (veya dinler) temelinde geniş çaplı bir çatışmaya dönüşmesi tehdidini de beraberinde getirmiştir.[168]

[166] Theda Skocpol, *"Will 9/11 and The War on Terror Revitalize American Civic Democracy?"*, **Political Science & Politics**, Vol. 35, Issue 03, September 2002, ss. 537-540.
[167] Patrick Martin, **"Three Killed as Racist Attacks Increase in US"**, 21 September 2001. http://www.wsws.org/articles/2001/sep2001/musl-s21.shtml.
[168] Didem Yaman, a.g.e., s. 117-142.

Başkan Bush'un ağzından çıkan "teröre karşı haçlı seferi" ifadesi[169] ve karşılığında "haçlı seferine" karşı "cihad" ilan edilmesi [170] ortaya çıkan bu durumun en tehlikeli ifadeleri olmuştur.

ABD yönetimi ise, Müslümanlara yönelik bu tarz saldırıları kınamasına karşın, saldırılar sonrası terörle mücadele adı altında olağanüstü güvenlik önlemleri uygulamaya başlamış, 1 Ekim 2001'de 'Milli Güvenlik Giriş-Çıkış Kayıt Sistemi'ni yürürlüğe koymuştur. Söz konusu sistemin bir gerekliliği olarak Arap ve Müslüman ülkelerin vatandaşlarının ABD'ye girişte fişlenmelerine, fotoğraflarının çekilmesine ve parmak izlerinin alınmasına başlanmıştır. Fişleme işlemleri çerçevesinde Göçmen ve Vatandaşlık Dairesi (INS) bürolarına parmak izi ve fotoğraf vermek üzere giden çok sayıda Müslüman tutuklanmıştır. Tutuklamalarda gerekçe olarak bu kişilerin vize sürelerinin dolduğu ya da arandıkları öne sürülmüştür. 'Fişleme' işlemleri çerçevesinde başlangıçta 19 Müslüman ülkenin vatandaşlarını kapsayan Göçmen ve Vatandaşlık Dairesi bürolarına kayıt yaptırma ve belirli aralıklarla durumlarını bildirme yükümlüğü 2003 yılı itibariyle 23 ülke vatandaşını kapsayacak şekilde genişletilmiştir.[171] Bunlara ek olarak rastlantısal olarak polisin karşılaştığı çok sayıda Müslüman'da çok farklı sebeplerden dolayı gözaltına alınmış, tutuklanmış ya da sınır dışı edilmiştir.

Bu politikaların yansıması, ABD'deki Müslümanlara yönelik saldırılara dikkat çeken Amerikan İslam İlişkileri Konseyi'nin raporunda kendini göstermiştir. Raporda, saldırılar sonrasında Amerika'da oluşan İslam fobisiyle birlikte Müslümanların polisin nedensiz şiddetine maruz kaldığı belirtilmiş ve Konsey 2001'e oranla 2002'de yüzde 15 artışla 602 ayrımcılık şikâyeti aldığını ortaya koymuştur.[172] Diğer bir ifade ile resmi makamların ırkçı saldırılar için marjinal grupları suçlamasına karşın bu tür saldırılara zemini Washington'ın uygulamaları ve çıkardığı yasalar hazırlamıştır. Müslümanları 'potansiyel suçlu' olarak gören bu anlayışla birlikte terörle mücadele etiketi altında bir tür 'Müslüman Avı' başlatılmıştır.

11 Eylül saldırılarının ertesinde Anayasa Araştırma Merkezi adlı bir kuruluşun 1000 yetişkinle yaptığı anket sonuçları da Müslümanlara yönelik tepkinin bir göstergesi niteliğinde olmuştur. Ankete göre, Amerikalıların yüzde 48'i hükümetin terörle savaş kapsamında dini grupları gözetim altına almasını doğru bulmuş, yüzde 42'si de güvenlik görevlilerine

[169] John Sutherland, "Crazy talk," The Guardian (19 Eylül 2001).
[170] Serhat Güvenç, a.g.e., s.11.
[171] Emrah Ülker, "Amerika 'Big Brother' Toplumu Olma Yolunda Hızla İlerliyor", *Zaman*, 17 Ocak 2003, http://arsiv.zaman.com.tr/2003/01/17/dis/butun.htm. Erişim Tarihi: 17.07.2008
[172] "ABD'de Hedef İslam", *Radikal*, 17 Temmuz, 2003. http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=81803. Erişim Tarihi: 17.07.2008.

Müslümanlara denetim uygulamak konusunda daha fazla yetki verilmesi gerektiğini belirtmiştir.[173]

Ayrımcı bir amaç güden Milli Güvenlik Giriş-Çıkış Kayıt Sistemi'nin ve bahsedilen yeni çıkartılan terör yasasının yürürlüğe koyulması gibi önlemler, ABD'nin terörle mücadelesinin ikinci aşamasını, yani 11 Eylül sonrası yaptığı iç yasal düzenlemeleri oluşturmuştur. Söz konusu düzenlemeler, Afganistan müdahalesi ve Irak Savaşı'nın gölgesinde kalmakla birlikte, terörizme karşı bir süper gücün ulusal boyutta aldığı önlemlerin irdelenmesi ve belki de örnek alınabilirliğinin sorgulanması anlamında önemli bir gelişme olarak değerlendirilebilecektir. 11 Eylül saldırılarının yaratmış olduğu uluslararası etki ve sonrasında terörizme karşı oluşturulmaya çalışılan küresel işbirliği arayışları terörizmle mücadelede oldukça önemli gelişmeler olmasına karşın, terörle mücadelede devletlerin birbirleriyle koordineli bir şekilde alacakları ulusal önlemlerin terörizmle uluslararası mücadeleye sağlayacağı destek göz ardı edilemeyecek kadar önemlidir. Bu sebeple başta Amerika olmak üzere pek çok ülke ulusal düzeyde aldıkları kararlarla güvenliği arttırmayı amaçlamışlardır.

Saldırılardan sonra ABD yaklaşık her alanda güvenlik önlemlerini sıkılaştırılmış ve hem yargı hem de yürütme alanlarında yeni ulusal güvenlik önlemleri almıştır. Alınan bu önlemler her ne kadar güvenliği arttırıcı gelişmeler sağlamış olsalar da, beraberinde uzun süre tartışılır bir etki de yaratmışlardır. CIA'ya gerektiğinde suikast yetkisinin verilmesi, Federal Soruşturma Bürosu'na (FBI, Federal Bureau of Investigation) sadece bir yargıcın imzası ile sorgulama izin ve yetkisinin verilmesi, orduya dünyanın neresinde olursa olsun teröristi yakalayıp, askeri mahkemelerde yargıma yetkisinin verilmesi gibi kararlar üzerinde en çok tartışılan yeni önlemler olmuşlardır. [174]

Saldırılar sonrasında ilk olarak, Vatanseverlik (Patriot) Yasası olarak da bilinen, yasa ile yürütme ve yargı organlarının izleme ve alıkoyma yetkileri genişleten; hükümete herhangi bir politik grubu 'terörist' olarak tanımlama olanağı veren, öte yandan, ev ve işyerlerinin habersiz aranmasını yasallaştıran ve kişilere ait finans, sağlık, eğitim kayıtlarına izinsiz giriş yetkisinin yanı sıra; telefon dinleme ve internet üzerindeki iletişimi izleme alanlarında da yürütmeye geniş yetkiler tanıyan, Terörizmi Engellemek ve Durdurmak için Gereken Uygun Araçları Sağlayarak ABD'yi Birleştirme ve Güçlendirme Yasası[175] 26 Ekim 2001 yılında

[173] "Özgürlük Bol Geldi", *Radikal*, 31 Ağustos 2002, http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=97803. Erişim Tarihi: 17.07.2007.
[174] Osman Özbek, a.g.e., s.31.
[175] The Uniting and Strengthening America by Providing Appropriate Tools to Intercept and Obstruct Terrorism Act of 2001 (USA Patriot Act), H.R.2975, 2 Ekim 2001.

yürürlüğe koyulmuştur. Bu yasayla göçmen bürolarında yabancıları sorgulama ve gerekirse sınır dışı edebilme yetkileri de genişletilmiştir.

Daha sonra ise terör bağlantılı suçların cezalarının ağırlaştırılması, sınır kontrolü ve göçmenlik prosedürleri ile ilgili önlemler arttırılmıştır. Teröristleri Finanse Eden Güçlerle Mücadele Yasası, Terörizme Karşı İç Güvenliği Sağlama Yasası (2001 ABD Yasası), Yurt Savunmasında Etkin Olarak Kullanılacak Özel Bir Birimin Kurulması Konusundaki Kurucu Yasa, Askeri Kuvvet Kullanımına Yetki Verme Yasası, Operasyona Hazır Askeri Birliklerin Savunma ve Ulaştırma Bakanlığının Emriyle Harekete Geçirilmelerini Öngören Yasa ve 2002 Mali Yılı İçin Ulusal Savunma Yetkilendirme Yasası gibi birçok ulusal yeni düzenleme yürürlüğe, saldırılardan çok kısa bir süre içerisinde koyulmuştur.[176]

Güvenlik algılamalarında ve düzenlemelerinde meydana gelen bu büyük değişim kuşkusuz ki sadece ABD ile sınırlı kalmamıştır. Başta Avrupa ülkeleri olmak üzere tüm dünya ülkeleri için de 11 Eylül tarihi bir dönüşün başlangıcını temsil etmiştir. Güvenlik algılamaları asimetrik tehditlere karşı yeniden yapılandırılmış, bu sebeple birçok yeni uygulamaya geçilmiştir. Ancak uygulamaya konulan stratejiler ABD'ye göre farklılıklar göstermiştir. Zaten 11 Eylül saldırıları ile birlikte deyim yerindeyse eşik atlayan uluslararası terörizmin tanımlanması konusunda, ABD ile Avrupa ülkeleri arasında hiçbir zaman ortak tanım mevcut olmamıştır. Dolayısıyla alınan önlemler ve geliştirilen stratejilerde yapılan tanımlanmaya göre farklılık göstermiştir. Güvenlik mi/özgürlük mü ikileminde güvenlikten yanan tavır alan ABD'nin defansif savunma stratejilerine karşılık, bireylerin özgürlüğünü her şeyin üstünde tutan ve sadece ofansif savunma yöntemleriyle güvenlik önlemlerini sıkılaştırmaya çalıştıran Avrupa ülkeleri arasında çeşitli politik sorunlar dahi ortaya çıkmıştır. Ancak 11 Eylül saldırıları ertesinde hegemon gücünü daha da pekiştiren ABD'nin aksine Avrupa'nın ilk aşamada iddialı olduğu düzeyde ağırlığını hissettiremediğini söylemek mümkündür. Avrupa'daki en büyük düş kırıklıklarından birisi ise AB'nin çok iddialı hedefler koyduğu Avrupa Savunma ve Güvenlik Politikası'nı (AGSP) yaşama geçirme konusunda yaşanmıştır. Uluslararası sorunlarda daha etkin rol arayışına giren AB, bir kez daha etkisiz kalmıştır. Bu arada AB üyesi İngiltere, Afganistan'daki harekâta fiilen katkıda bulunmuş ve bu niteliğiyle, diğer AB üyelerinden ayrılmaya başlamıştır. AB'nin ortak tutum çabaları da yine AB üyelerince baltalanmıştır. Birçok Avrupa ülkesi bu uluslararası krizde, AB değil NATO çerçevesinde hareket etmeyi yeğler gözükmüştür. Dolayısıyla, 11 Eylül ve ardından

[176] Didem Yaman, a.g.e., s. 142.

yaşanan süreç, AB'nin bir süre daha dünya sahnesinde ekonomik bir dev, siyasi bir cüce olarak kalmasını değiştirememiştir.[177]

Uluslararası sistemdeki pozisyonları bir yana bırakacak olursak, saldırılarla birlikte tüm dünyada devletler var olan güvenlik tedbirlerini gözden geçirmeye, gerekli olanları revize etmeye ve açık bulunan alanlarda ise yeni düzenlemeler yapmaya başlamışlardır. Ancak, güvenlikle ilgili olarak en çok ağırlık verilen iki nokta 11 Eylül saldırılarına yol açmakla suçlanan göç ve sivil hava ulaşım düzenlemeleri olmuştur. 11 Eylül olaylarına karışan teröristlerin yabancı olması hudutların güvenliği ve göç kontrol sistemlerinin etkinliği konusunda kafalarda soru işaretleri oluşturmuştur. Bunun doğal bir sonucu olarak, pek çok ülkenin uluslararası terörizmle mücadelede hudut güvenliğini artırmak ve göç kontrol sistemlerini kuvvetlendirmek amacıyla bir dizi tedbir aldığı gözlemlenmiştir.[178] Saldırılarla birlikte yabancıların veya azınlık unsurların tehdit olarak algılanmasında önemli artış olmuştur. Yeni tehdit algılamalarında, hem içerde yerleşik belirli niteliklere sahip 'yabancı' unsurlar, hem de benzeri nitelikte dışarıdan gelecek 'yabancı unsurlar' risk faktörleri arasında yer almıştır. Uluslararası göç, hem göç gönderen hem de göç kabul eden ülkeler açısından tehdit olarak algılanmaya başlanmıştır.[179]

Uluslararası göç sorunuyla birlikte, saldırıların ardından, en çok ağırlık verilen alanlardan bir diğeri, sivil havacılık olmuştur. Kuşkusuz ki 11 Eylül saldırılarından en ağır darbeyi alan, en çok etkilenen alan sivil hava ulaşım sektörü olmuştur. Sivil yolcu uçaklarının birer bomba olarak kullanıldığı bu saldırılar sonucunda, insanlarda oluşan hava ulaşımına karşı güvensizlik duygusu, havayolu şirketlerinin ve ülkelerin bu konuda düzenlemeler yapmalarını zorunlu kılmıştır. Özellikle ABD'de bulunan birçok havayolu şirketi için saldırılar büyük bir kriz ortamı yaratmıştır. Çok büyük havayolu şirketleri ayakta durmakta zorlanmış hatta bazıları da iflas etmekten kurtulamamıştır. Her zaman için en güvenli seyahat yolu olarak tercih eden havayolu ulaşımının, bu kadar büyük bir güvenlik açığı vermesi kuşkusuz hükümetleri de harekete geçirmiştir. Havayolu şirketlerinin içine düştükleri zor durumdan kurtarılmasından öte ulusal savunma ile doğrudan ilişkilendirilmesi neticesinde başta yine ABD olmak üzere pek çok ülke sivil havacılığın güvenliğini arttırmak ve saldırıların yaratığı olumsuz etkiyi ortadan kaldırmak amaçlarıyla harekete geçmişlerdir. Bu durumuna bir çare amacıyla, Amerika'da, 22 Eylül 2001 tarihinde Hava Taşımacılığı

[177] Serhat Güvenç, a.g.e., s.14.
[178] Bülent Çiçekli, "*Uluslararası Terörizm Ve Uluslararası Göç:11 Eylül Sonrası Terör Tehdidi ve Göç Kontrol Politikalarının Terörizmle Mücadelede Kullanımı*", **Avrasya Dosyası**, Güvenlik Bilimleri Özel, Yaz 2003, Cilt: 9, Say: 2, s. 170.
[179] A.g.e., s. 173.

Güvenliği ve Sistem İstikrarı Yasası[180]çıkartılmıştır. Bu yasa ile öncelikle saldırılardan zarar gören bu sektörü yeniden canlandırmak, beraberinde de ABD hava ulaşım sisteminin terörist saldırılara karşı korunmasını sağlamak amaçlanmıştır. Alınan önlemler sadece ABD ile sınırlı kalmamış dünya üzerindeki birçok devlet saldırıların hemen ardından ilk iş olarak birçok yeni güvenlik tedbirleri benimseyerek sivil havacılık güvenliğini sıkılaştırma yoluna gitmiştir. Ulusal düzeyde olduğu kadar hükümetler arası temaslarda ve uluslararası örgütler düzeyinde pek çok yeni girişimle birlikte sivil havacılık güvenliği revize edilerek, arttırılmaya çalışılmıştır. Sivil havacılık güvenliğini sağlamak adına alınan tüm bu tedbirler sonraki bölümlerde ayrıntılarıyla anlatılacaktır.

[180] *Air Transportation Safety and System Stabilization Act*, P. L. 107–42, 115 Stat. 230, 22 Eylül 2001.

İKİNCİ BÖLÜM

SİVİL HAVACILIK VE 11 EYLÜL ÖNCESİ SİVİL HAVACILIK GÜVENLİĞİ

Sivil havacılık, ulaşımda sağladığı hız ve konfor ile ulaşımda vazgeçilemeyecek bir özelliğe sahiptir. Ancak yalnızca ulaşım olanakları açısından değil, geçirdiği teknolojik devrimlerle birlikte, bir ülkenin uluslararası alandaki prestijinin bir sembolü haline gelmesi, ekonomik açıdan dev bir sektörü barındırması, küreselleşmenin en etkili araçlarından biri olması gibi pek çok özelliği içinde barındırması sivil havacılığı çok cazip bir sektör haline getirmiştir. Ancak gün geçtikçe öneminin bu kadar çok artması, aynı zamanda sivil havacılığı kanun dışı eylemlerinde bir odağı haline getirmiştir. Ekonomik, siyasi ya da kişisel çıkarlar peşinde koşan pek çok kişi veya grubun amaçlarına ulaşmada bir araç haline gelmesi, sivil havacılık güvenliği kavramını ortaya çıkarmıştır. 11 Eylül 2001 saldırılarıyla gelinen noktayla birlikte ise, bu kavram üzerinde en çok tartışılan alan haline gelmiştir. Bu bölümde öncelikli olarak sivil havacılığın ne olduğu, tarihsel olarak nasıl geliştiği ve elde ettiği önemi anlatılacaktır. Daha sonra sivil havacılık güvenliğinden ne anlaşılması gerektiği, sivil havacılık güvenliğine yönelik kanun dışı eylemlerle birlikte açıklanacaktır. Sivil havacılık tarihinde bir milat tarihi olan 11 Eylül 2001 saldırılarına kadar sivil havacılığın güvenliğinin sağlanmasına yönelik alınan önlemlerse hem hukuksal hem de teknik olmak üzere, iki başlık altında incelenecektir.

1- SİVİL HAVACILIK

Taşımacılık, insanoğlu varolduğundan beri toplumların en önemli hayat unsurlarından birisi olmuştur. Eski zamanlarda hayvanlarla, ilkel motorsuz araçlarla yapılan taşımacılık faaliyetleri, zaman içinde insan sayısının artması ve yeni yerleşim birimlerinin oluşması ile daha da bir önem kazanmış, gelişen teknoloji ile de en önemli pazarlardan biri haline gelmiştir. Bir önceki yüzyıla kadar deniz ve kara yolu ile yapılan taşımacılık faaliyetleri, 1920'lerden sonra gelişen teknoloji ile birlikte havayolu ile de yapılmaya başlanmıştır. Havayolu ile yapılan taşımacılık teknolojinin de desteği ile zamanla önemini artırmış ve dünyanın en önemli sektörlerinden birisi olmuştur.

Genel olarak taşımacılık, "insan ve eşyanın ihtiyaçlara göre zaman ve mekân faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesini sağlayan bir çeşit hizmet" olarak tarif edilmektedir.[181] Taşımacılık faaliyetleri genel olarak kara, deniz ve hava taşımacılığı olarak üç kısma ayrılmaktadır. Bu faaliyetleri birbirinden ayıran en önemli faktörler ise değişen tercihlere göre; hız, ulaşılabilirlik, fiyat, güvenlik ve rahatlıktır. Bu faktörlerin yanı sıra taşınanın cinsi de taşıma seklini belirleyen etkenlerden birisidir. İnsan, kargo, posta taşımacılığı yukarıda sayılan faktörleri göz önüne alarak ihtiyaç ve tercihlere göre yapılmaktadır.[182]

Taşımacılığın önemli bir alt sektörü olan hava taşımacılığı ise; insan, posta veya kargonun ihtiyaçlara göre zaman ve mekân faydası sağlayacak sakilde bir hava aracı ile yer değiştirmesini sağlayan bir hizmet olarak tanımlanmaktadır.[183] Sivil Havacılıksa, hava taşımacılığının bir şekli olarak, hem genel havacılık hem de tarifeli hava taşımacılığını kapsayacak şekilde askeri olmayan tüm uçuşları kapsamaktadır.[184] Sivil havacılığı tanımlamak amacıyla, çeşitli kurum ve kuruluşlar tarafından sivil havacılık, temel bir takım bölümlere ayrılmış ve havacılık faaliyetleri sınıflandırılmıştır. Sivil havayolu işletmelerini, taşımacılık yapan şirketleri ve havacılık faaliyetlerini denetleyen ve belli standartlara bağlı kalmasını sağlayan bir örgüt olan Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın (International Civil Aviation Organization, ICAO) uluslararası standart, kural ve önerilerinin yer aldığı dokümanlarında, sivil havacılık alanındaki faaliyet konuları aşağıdaki şekilde sıralanmıştır:

- Hava araçları imalat, bakım ve onarım faaliyetleri,
- Hava araçları ile işletmecilik faaliyetleri,
- Havaalanları yapım ve işletme faaliyetleri,
- Haberleşme, seyrüsefer ve hava trafik hizmetleri düzenleme ve işletme faaliyetleri,
- Havacılar için meteoroloji faaliyetleri,
- Çevre koruma faaliyetleri.[185]

Ülkemizde ise Ulaştırma Bakanlığı tarafından yayınlanan yönetmeliklerde, sivil havacılık faaliyetleri ile ilgili olarak birçok tanım dağınık ve birbirinden kopuk şekilde yer almıştır. En kapsamlı tanım ise, sivil havacılık sektörü için çalışma yapan Havayolu Özel İhtisas Komisyonu tarafından yapılmıştır. Buna göre, havayolu ulaştırma sektörü; havayolu işletmeciliği, havaalanı işletmeciliği, hava trafik kontrol hizmetleri, yer ve ikram hizmetleri,

---

[181] Ender Gerede, **Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri-THY A.O'da Bir Uygulama**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir, 2002, s.13.
[182] A.g.e., s.13-14.
[183] Bekir Alper Yıldırım, **Küreselleşme Sürecinin Havayolu Şirketleri Üzerine Olan Etkileri THY A.O.'da Toplam Kalite Yönetimi Üzerine Bir Uygulama**, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2007, s. 82.
[184] A.g.e., s. 82.
[185] ICAO, **Memorandum on ICAO**, The International Civil Aviation Organization, Montreal, Ekim 1990, s. 11–12. http://www.icao.int/icao/en/pub/memo.pdf. Erişm Tarihi: 09.09.2009.

eğitim, bakım, ilgili alt ve üst yapılar ve diğer havacılık faaliyetleri ile bütün bu faaliyetlerin uluslararası zorunluluklara göre koordinasyonu ve denetimini kapsamaktadır.[186] Bu kapsam dahilinde ve ülkemizde sivil havacılık konularında yayınlanmış tüm mevzuat, ICAO dokümanları ve Türkiye ile diğer ülkelerdeki havacılık kuruluşlarının faaliyet alanları dikkate alındığında, sivil havacılık faaliyetlerinin aşağıdaki şekilde genel bir sınıflandırmasının yapılması mümkün görülmektedir:

• Uçuşla ilgili faaliyetler: Uçuş hizmetleri için hava aracı ve/veya personel temini ile daha ziyade ticari amaçlarla bu faaliyetlerin izlenmesini kapsamaktadır.[187]

• İmalat ve bakımla ilgili faaliyetler: Dünya Havayolları Teknik Faaliyetler Sözlüğü'ne (World Airlines Technical Opretations Glossary-WATOG) göre uçak bakımı; bir hava aracını eski haline getirmek veya çalışır durumda tutmak amacıyla yapılan servis, tamir, tadilat, re**v**izyon, kontrol ve durum tespiti faaliyetlerinin tümüdür. Bakım-onarım; gözle kontrol etme, baştan sona inceleme, onarım ve yedek parçaların yenilenmesi gibi değişik kapsamda faaliyetleri ifade etmektedir. Bakımın temel amacı, teslim sonrasında da uçağın öngörülen performans ve güvenilirlik limitlerini tasarım sırasında belirtilen limitler içinde tutmaktır. [188]

• Havaalanları, yer hizmetleri ve diğer destek faaliyetleri: Havaalanı; uçakların yolcu iniş, kalkış ve yüzey hareketleri için kullandıkları, yer yada su üzerinde kurulmuş, binalar ve gerekli ekipman ve teçhizatları içeren belirlenmiş bir alandır.[189] Havaalanı yer hizmetleri ise temel olarak on dört hizmeti kapsamaktadır. Bunlar: Temsil, yük kontrolü ve haberleşme, birim yükleme ve gereçlerin kontrolü, yolcu trafik, kargo ve posta, ramp, uçak temizlik, yakıt ve yağ, uçak hat bakım, uçuş operasyon, ulaşım, ikram servis, gözetim ve yönetim, uçak özel güvenlik hizmet ve denetimi olarak sıralanmaktadır.[190] Diğer havacılık hizmetleri içindeyse seyrüsefer hizmetleri en önemli kategoriyi oluşturmaktadır. Bir meydanın manevra sahasında hareket halinde olan ve uçuştaki tüm uçaklar ICAO'nun tanımına göre hava trafiğini oluşturmaktadır.[191] Bu hava trafiğine sağlanan, hava trafik kontrol hizmetleri, uçuş bilgi hizmetleri, ikaz hizmetleri, hava trafik tavsiye hizmetleri ise seyrüsefer hizmetlerini oluşturmaktadır. Hava seyrüsefer hizmetlerinin amacı ise, hava seyrüseferini yapan hava araçlarının uçuşlarını;

• emniyetli,

---

[186] **Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu**, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, Yayın No: DPT:2217-ÖİK:361, Mayıs 1990, s. IV.
[187] Yıldırım Saldıraner, **Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi**, Eskişehir, 1992, s. 4.
[188] http:// meltingpot.fortunecity.com/chile/926/tez4.html. Erişim Tarihi: 12.03.2008.
[189] **Air Traffic Services, Annex 11 to the on International Civil Aviataion,** International Civil Aviation Organization, July 2001, p. 1-1.
[190] http://www.shgm.gov.tr. Erişm Tarihi: 12.08.2009.
[191] Air Traffic Services, Annex 11 to the on International Civil Aviataion, a.g.e., s. 1-2.

• verimli ve

• ekonomik olarak yapmalarını temin etmektir. [192]

1-1 SİVİL HAVACILIĞIN TARİHSEL GELİŞİMİ

Uçakla ilgili ilk bilimsel çalışmaların 15. Yüzyılda Leonardo Da Vinci ile başladığı bilinmektedir. İnsanlık âleminin büyük dehalarından ünlü bilim adamı, ressam aynı zamanda da fizikçi olan Leonardo Da Vinci kuşların uçuşunu inceleyerek mekanik araçlarla uçuşun taklit edilebilme imkânlarını araştırmıştır. Da Vinci'nin araştırma notları yaklaşık olarak 150 uçuş aracı hakkında bilgi sahibi olmamızı sağlamış, daha sonraki çalışmalara ilham kaynağı olmuştur.[193] Ancak Leonardo Da Vinci'nin çalışmalarında esas olarak, kuşların kanat çırpmasını alması, başarılı sonuçlar alınmasını engellemiştir. Bu durum 17. yüzyıla kadar devam etmiş, yapılan denemelerde, havanın ve yerçekiminin uçan cisimler üzerindeki etkileri keşfedilemediği için bir gelişme sağlanamamıştır.[194] 17. yüzyılın sonlarında ise Isaac Newton'un ortaya koyduğu mekanik yasalar sayesinde, aerodinamik kurallar gelişmeye buna bağlı olarak da havada hareket edebilen uçaklar geliştirilmeye başlanmıştır.

Avrupa'da bilimsel çalışmalar devam ederken ilk önemli ve başarılı uçuş denemesi 1630 yılında Hazarfen Ahmet Çelebi tarafından gerçekleştirilmiştir.[195] Hazarfen kollarına taktığı kartal kanatlarını andıran kanatlarla, kuvvetli bir lodosta kendisini Galata Kulesi'nden havaya bırakmış ve kanatlarını çırpa çırpa boğazı aşarak Üsküdar'da Doğancılar'a inmeyi ve böylelikle de "ilk uçan insan" unvanını kazanmayı başarmıştır.[196] Hazarfen'den 2 yıl sonra 1632 yılında bu sefer Lagari Hasan Çelebi kendi yaptığı roketle Sarayburnu'ndan yaklaşık olarak birkaç yüz metre havalanmış ve yine kartal kanatları şeklindeki kanatları sayesinde başarılı bir şekilde Boğaz'ın sularına inmeyi başarmıştır.[197] Ancak bu iki büyük âlimde dönemin cehaleti içerisinde gerekli ilgiyi görememişler, gerçekleştirdikleri önemli başarı fark edilememiş, önce sürgün edilmekten kurtulamamış, daha sonra da padişah tarafından verilen ölüm fermanlarının kurbanları olmuşlardır.[198]

Havacılık tarihindeki ilk önemli başarılar her ne kadar Türk âlimlerinden gelmiş olsa da, gerek tarihte göklerdeki ilk kanat çırpışların büyük manasının kavranamamış olması gerekse de yeterli arşiv bırakılmaması ve bırakılan arşivlere de ne yazık ki sahip çıkılmaması

---

[192] Yıldırım Saldıraner, a.g.e., s. 5.
[193] Oktay Verel, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, Türk Hava Kurumu Yayınları, Birinci Cilt, İstanbul, 1985, s.45.
[194] M. Bahattin Adıgüzel, **Hava Hukuku Ve Havacılık Yayınları**, THK Matbaası, Ankara, 2000, s.1
[195] **Havacılık Ve Türk Hava Kurumu**, Türk Hava Kurumu Yayınları, Ankara, 1967, s. 14.
[196] *"İlk Türk Uçucu: "Binfenli Ahmet"*, **Aviation Türk Dergisi**, Sayı 4, İstanbul, 2008, s. 51.
[197] Oktay Verel, **İstikbal Göklerindir Gökler Bizimdir**, Türk Hava Kurumu Yayınları:4, İkinci Cilt, Ankara, 1991, s.567.
[198] A.g.e.,s. 558.

neticesinde bu iki Türk âliminin adları uluslararası havacılık literatüründe yer almamıştır. Dolayısıyla havacılıkta yaşanan gelişmelerde batılı isimler ön plana çıkmıştır.

Uçuş üzerine yapılan ilk çalışmalarda öncelikli olarak kanatlar üzerine yoğunlaşılsa da ilk gelişmeler 18. yüzyılda balonculukta yaşanmıştır. Sıcak ve soğuk havanın kaldırıcı ve bastırıcı hareketlerinin uçuş üzerine etkileri üzerine yapılan araştırmalar sonucunda, 1783 Haziranında Montgolfier kardeşler bir cismin havaya yükselebilmesi için havadan daha hafif olması gerektiğine inanarak, yaptıkları araştırmalar sonucunda sıcak havayı kullanarak balonun mucidi olmuşlardır.[199] Ancak Montgolfier kardeşler hiçbir zaman balonun içine binmemişler, denemelerinde koyun ve başka hayvanlar kullanmışlardır. Dolayısıyla uçan ilk insanlar, aynı yılın kasım ayında balonun içine binerek havalanan Marki d'Arlandes ile Pilatre de Rozier adlı iki Fransız olmuştur.[200]

Daha sonraki yıllarda sıcak hava yerine havadan daha hafif olan hidrojen gazının kullanılmaya başlandığı balonculuk, 1900 yılında emekli bir Alman subayı olan Ferdinand Zeppelin tarafından tasarlanan zeplinler sayesinde ticari havacılıkta kullanılmaya başlanmıştır. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra inşa edilen Graf Zappelin ve Hinderburg hava gemileri, toplamda 590 uçuş gerçekleştirmişler ve 1002 yolcu taşımışlardır. Ancak 1937 yılında Hinderburg hava gemisinin inişi sırasında yanması sonucunda, hava taşımacılığında balonların yerini onlardan daha emniyetli olduğu iddia edilen uçaklar almaya başlamıştır.[201]

Uçağı icat eden kişi olmamasına rağmen ilk defa havadan ağır makine ile uçuşu gerçekleştiren kişi Otto Lilienthal olmuştur. 1890'lı yıllarda motorsuz uçuşun başlangıcını sağlayan ve planörün denge ve kumanda sistemleri üzerinde önemli gelişmeler kateden Lilienthal kanat dizaynının önemini ilk anlayan insan olarak havacılığa büyük katkılar sağlamıştır. Kuşları taklit ederek uçmanın gerçekleşemeyeceğini anlayarak, uçabilecek bir uçağın havayla temas halinde bulunan sabit bir kanadı olması gerektiğini gösteren ilk kişi olarak havacılık konusunda öncülük yapmıştır.[202]

Çeşitli ülkelerde devam eden bu araştırmalar sonucunda, ilk insansız uçak 1896 yılında ABD'li fizikçi Samuel Peerpont Langley tarafından uçurulmuştur.[203]

Kendi gücünü kendi temin eden bir uçağı ilk uçuran insanlarsa bu alanda öncü sayılan Orville ve Wilbur Wright kardeşler olmuştur. 1899 yılında başlayan çalışmaları sonucunda, 17 Aralık 1903 tarihinde The Flyer adlı uçakları ile 59 sn havada kalarak 284 m. mesafe

[199] M. Bahattin Adıgüzel, a.g.e., s.1.
[200] *"Gemici Sinbad'dan Wright Kardeşlere"*, **Kokpit'ten Bakış Dergisi**, Temmuz/Ağustos, 2008, s. 20.
[201] Havacılık ve Türk Hava Kurumu, s.17.
[202] Oktay Verel, a.g.e., Birinci Cilt, s.59.
[203] M.Bahattin Adıgüzel, a.g.e., s.2.

katetmişlerdir.[204] 1904 yılında ise uçağa havada dönüşler yaptırarak, geri dönmek suretiyle kalktıkları noktaya inmeyi başarmışlardır.[205]

Savaşlarsa sivil havacılığın gelişmesinde önemli dönüm noktaları olmuştur. 1914 yılında başlayan Birinci Dünya Savaşı, havacılıkta o tarihe kadar meydana gelen gelişmelerin yönünü değiştirmiştir. Uçaklar, bir ulaşım aracı olarak kullanılmasından çok kısa bir süre sonra bu savaşla birlikte askeri harekâtın bir aracı olarak da kullanılmaya başlanmıştır. Savaş sonunda uçakların bir savaşın kazanılmasındaki en önemli ve gerekli araçların başında geldiği anlaşılmıştır. Bu nedenle yaşanan ekonomik krize rağmen birçok ülke askeri alanda kullanılacak uçakları geliştirmeye devam etmiştir.[206] Göklerin hâkimi olan bir ülkenin muhtemel bir savaşın da galibi olacağı düşüncesi askeri bir doktrin olarak bu dönemde ortaya çıkmıştır.[207]

Savaş sonrasında askeri uçaklarla birlikte sivil uçakların gelişimi de devam etmiş, 1927 yılında Charles Lindberg 5800 kilometreyi 33 saatte uçarak Atlantik'i uçarak geçen ilk insan olmuştur.[208]

1930'lu yılların sonu ise yeni bir tip hava aracı olan helikopterlerin ortaya çıkmasına tanık olmuştur. İlk deneme 1938 yılında yapılmış ve helikopter uçuşu başarıyla gerçekleştirmiştir.[209]

Ticari hava seferleriyse ilk olarak Avrupa ile Güney Amerika arasında yapılmıştır. Alman Lufthansa havayolu şirketi 1937 senesinde Berlin ile Buenos Aires arasında, Atlas Okyanusunda yüzen ara istasyonları kurmak suretiyle muntazam seferler tesis etmiştir. Kuzey Amerika ile Avrupa arasında yapılan ticari seferlerse ancak İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra başlayabilmiştir.[210] 1939 yılında ise uzun mesafe uçuşlarda yakıt yetersizliğine, havada yakıt ikmal sistemi devreye sokularak çözüm bulunmuştur.[211]

II. Dünya Savaşından sonra, birçok pilotun terhis olması ve hem taşımacılık hem de eğitim amaçlı uçakların askerler tarafından gereksinim fazlası olarak sivillerin kullanımına sunulmasıyla, özellikle Kuzey Amerika'da genel havacılıkta, hem özel hem de ticari havacılığı da içerecek biçimde, tam bir patlama olmuştur.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra yaşanan bir başka gelişme de sivil havacılıkta meydana gelen gelişmelere paralel olarak Avrupa'da düzenli havayolu ağının kurulmaya

---

[204] A.g.e., s.2.
[205] Gemici Sinbad'dan Wright Kardeşlere, a.g.e. , s. 22.
[206] Havacılık ve Türk Hava Kurumu, s.20.
[207] Oktay Verel, a.g.e,, s.563.
[208] *"Tek Kişilik Transatlantik Uçuş"*, **Aviation Türk Dergisi**, Sayı 4, İstanbul, 2008, s. 52.
[209] A.g.e., s.2.
[210] Tahir Çağa, **Hava Hukuku**, Cilt I, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1963, s. 14
[211] A.g.e., s.14.

başlaması olmuştur. Yolcu ve kargo taşımacılığı yapan havayolu şirketleri de yine bu dönemde düzenli hava taşımacılığının başlamasıyla birlikte kurulmaya başlanmıştır.

Uçaklarda kullanılan piston motorları 1950'lerde yerini jet motorlarına bırakmış, güçlenen motorlar sayesinde daha büyük uçaklar tasarlanmaya ve yapılmaya başlanmış, uçakların süratinde ve menzillerinde büyük gelişmeler sağlanmıştır. Bu gelişmeler sayesinde 1954 yılında ilk yolcu uçağı Kuzey Kutbu üzerinden geçmek suretiyle Kopenhag ile New York arasında sefer yapmayı başarmıştır. [212]

Yaşanan her bir teknolojik gelişme bu dönemden sonra da anında havacılık sektörüne yansımaya devam etmiş, bir süre sonra artık ses üstü uçuşlar gerçekleştiren uçaklar üretilmeye başlanmıştır[213]. Bulunduğu yerden kalkış yapan uçaklar, uçakların menzil problemini ortadan kaldırmak için üretilen tanker uçakları, otomatik kumanda sistemleri, gece görüş cihazları sürekli gelişim içindeki havacılık sektörünün gösterdiği büyük gelişimin birer kanıtları olmuştur.[214] Bugün gelinen noktada artık insanlar beş yıldızlı otel rahatlığında uçaklarda seyahat eder hale gelmiş[215], uçaklarsa görüşün sıfır olduğu zamanlarda bile güven içinde uçuşlarını gerçekleştirir olmuşlardır.[216]

Ancak günümüzde gelinen nokta ile birlikte artık sivil havacılıkta çok büyük değişimler beklenmemektedir. Çünkü atmosfer sınırları içinde hareket eden hava ulaşım araçları zaten atmosferin en uygun yerini kullanmaktadırlar. Hız olarak düşünüldüğünde günümüz teknolojisine uygun hızlara zaten erişilmiş bulunulmaktadır. Dolayısıyla artık hava ulaşımında ve sivil havacılıkta gelişime yönelik çalışmalar çoğunlukla yakıt tasarrufu, çevre sağlığı ve güvenliğin sağlanmasına yönelik olarak gerçekleştirilmektedir.[217]

1-2 SİVİL HAVACILIĞIN ÖNEMİ

Zaman içerisinde teknolojik gelişmeler ve yenilikler ile insan hayatının vazgeçilmez bir unsuru olan hava taşımacılığı, en yeni üstün teknolojiyi kullanması, ekonomik kalkınma ve gelişmişlik ile orantılı olması, üretim ve pazarlama sistemlerine olan katkısı, siyasi ve politik bir araç olarak kullanılabilmesi, turizm, ithalat ve ihracata olan olumlu etkileri, ülkeler

[212] A.g.e., s.15.
[213] İlk ses üstü uçuşu gerçekleştiren uçaklar İngiliz-Fransız ortak yapımı olan "Concorde" ile Rusya (SSCB)'nin "TU 144" tipi uçakları olmuştur.
[214] M. Bahattin Adıgüzel, a.g.e., s.2-3.
[215] Günümüzde, Airbus S.A.S.tarafından üretilen, azami 853 yolcu taşıma kapasitesi ile dünyanın en büyük iki katlı geniş gövdeli sivil yolcu uçağı olan Airbus A380, sunduğu yatak, bar, hatta mağaza imkânlarıyla yolcularına beş yıldızlı otel konforunu sağlamaktadır.
[216] CAT III operasyonu olarak adlandırılan aletli alçalma usulü sayesinde uçaklar görüşün hiç olmadığı zamanlarda bile uçuş aletleri yardımıyla güvenle inişlerini gerçekleştirebilmektedirler.
[217] J. John Sheehan, **Business and Corporate Aviation Management**, New Jersey Usa, McGraw Hill Company, 2003, s. 1.1.

arası ticareti kolaylaştırması ve yüksek yatırım kapasitesi ile dünyada uluslararası bir sektör olarak önemini son derece artırmıştır.[218]

Uçak bugün turizm ve sivil hava ulaşımına katkısı ile ekonomik, paraşütçülükteki kullanımı ile sportif, güçlü ve vazgeçilemez bir silah olması nedeni ile askeri, ülkeler arasındaki saygınlığın ve gelişmişliğin bir göstergesi olarak da siyasi bir araçtır. Bu çok yönlü kullanımı dolayısıyla hava taşımacılığı çok kısa bir zaman içerisinde tüm dünyayı kapsar hale gelmiştir. Özellikle hava ulaşımında insanların uzun mesafelerde vazgeçemeyecekleri bir ulaşım aracı olmuştur. Hem uzun mesafeleri kısa sürede kat edebilme kolaylığı sağlaması hem de bunu büyük bir konfor içinde sunması kuşkusuz hava ulaşımına vazgeçilmezlik özelliği kazandırmıştır. Küreselleşen dünya içerisinde ülkeler arasında fiziki açıdan mesafelerin kalmamasındaki en önemli araç şüphesiz ki hava ulaşımı olmuştur. Sivil hava ulaşımının uluslararası alanda bu kadar önemli bir hale gelmesini sağlayan temel etkenleri maddeler halinde sıralamak istersek:

Öncelikli olarak, sağladığı avantajlar bakımından alternatifsiz bir ulaşım şeklidir. Zaman, hız ve konfor bakımından diğer ulaşım yollarına göre oldukça avantajlıdır.

Sivil havacılık, ülkeler arasında özellikle da deniz aşırı kıtalar arsında neredeyse alternatifsiz bir ulaşım aracı konumundadır. Ülkeler arasındaki sosyal, kültürel, ekonomik, siyasi bağı kurmada önemli bir araçtır. Özellikle, Kanada ve Hindistan gibi arazisi büyük ve çok dil kullanan ülkelerde ya da Filipinler gibi ada gruplarında, özellikle uzak yörelerinde diğer ulaşım araçlarının yetersiz ve ilkel kaldığı durumlarda sivil havacılık birleştirici bir rol oynamaktadır.[219] Bu açıdan, sivil havacılık hem ulusal hem de dış politikanın önemli araçlarından birisini oluşturmaktadır. Gelişmiş havayolu endüstrisinin, gelişmiş ülkelerin, az gelişmiş ya da gelişmemiş diğer ülkelerle bağlarını kurma ve geliştirmelerinde önemli katkıları vardır. Özellikle gelişmiş ülkeler tarafından, kendilerine bağımlı olarak yaşayan devletlerin bağımlılıklarının sürdürülmesinde, gerekli olan iletişim ve ulaşım ağının sürekli olarak kurulmasında hava ulaşımı oldukça etkilidir.

11 Eylül saldırılarıyla da açık olarak ortaya çıktığı üzere sivil havacılık aynı zamanda ülke savunmasının kritik elemanlarından birisidir. Havadan gelebilecek bir tehdidin illaki askeri bir nitelik taşımasının zorunlu olmadığı, aslında devletler tarafından çok önceden kabul edilen bir gerçekliktir. Bir devletin ülkesi üzerindeki hava sahasında da tam egemenliğinin kabulü ve bu hava sahasının yönetimiyle ilgili tüm hak ve düzenleme yetkilerinin münhasır

---

[218] Kaya Ergün**, Havaalanlarında Fiyatlandırma Açısından Muhasebe Bilgi Sistemi,** Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları No: 1204, 2000, s. 9-12.

[219] **Küreselleşmeye Karşı Uluslararası Sendikal Dayanışma, Dünya Sivil Havacılık Sektöründe Küreselleşme ve Bunun Sivil Havacılık İşçileri Üzerindeki Etkisi**, Uluslararası Ulaşım İşçileri Federasyonu, Sivil Havacılık İçin Hazırlanmış Rapor, Londra, Kasım 1992, s. 3-4.

devlete verilmesi, ülke bağımsızlığında ve savunmasında hava sahsının ne kadar önemli olduğunun göstergesidir. Devletler, hava sahalarını kullanan gerek askeri gerekse de sivil tüm hava araçları üzerinde yoğun bir denetim kurmaktadırlar. Ayrıca hiçbir uçağa önceden gerekli izinleri almadan hava sahasını kullanma izni hiçbir devlet tarafından verilmemektedir.

Sivil havacılık, ülkeler için siyasi açıdan önemli olduğu kadar, ekonomik açıdan da önemli bir gelir kaynağıdır. Gelişimine paralel olarak havayolu endüstrisi, Amerika'da 1950'lerden itibaren ekonomiye katkısı en çok olan endüstriyel sektör haline gelmiştir. Hatta 1986 yılında Amerika ekonomisi içinde gerçekleştirdiği 19,7 milyon dolarlık ithalat ve 7,9 milyon dolarlık ihracatla ekonomi içinde rekor seviyelere ulaşmıştır ve her geçen yıl ekonomi içindeki payını arttırmaya devam etmiştir.[220] Sivil havacılık, aynı katkıyı Avrupa ekonomisi içinde de gerçekleştirmiş, ülkelerin ticari dengelerinde büyük pay sahibi olmuştur. Askeri ve sivil havacılık ve uzay endüstrisi, 2006 yılı itibariyle, 271 milyar avroluk bir hacme ulaşmış, üretim hacmi ve değerleriyle global ekonominin motorlarından birisi haline gelmiştir. Havacılık ve uzay alanında çalışan personel sayısı ise aynı yıl itibariyle 1.32 milyona ulaşmıştır. Bu piyasanın liderliğini Amerika yaparken, %34'lük payla Avrupa'daki ülkeler ikinci sırada yer almaktadır. Avrupa havacılık ve uzay piyasasına bakıldığı zaman, sektörün askeri (%30,8) ve sivil (%69,2) olmak üzere ikiye ayrıldığı görülmektedir. Zaman içerisindeki gelişimi göz önünde bulundurulursa, askeri projeler bundan 27 yıl önce sektörün elde ettiği cironun daha büyük bir kısmını oluştururken, Soğuk Savaş'ın etkisini giderek yitirdiği dönemle birlikte sivil projeler daha çok öne çıkmaya başlamıştır.[221]

Bu değerlere bakıldığı zaman görüleceği gibi, sivil havacılık aynı zamanda büyük bir istihdam alanıdır. AB'de, havaalanları ve hava trafiği yönetimi ile uçak üretimi gibi alanları kapsayan havacılık endüstrisinde 7 bin şirkete bağlı 400 bin kişinin çalıştığı ve 1,5 milyon kişinin de dolaylı olarak bu sektörden kazanç sağladığı belirtilmektedir.[222]

Sivil havacılık endüstrisi, ekonomik katkılarıyla birlikte, ileri teknoloji araştırmalarının ve teknolojik bilginin(knowledge) kaynağını oluşturan önemli bir endüstri koludur. Havacılık endüstrisi her zaman için güçlü teknolojik bilginin ve teknolojik düzeyin yaratılmasında ve korunmasında kritik bir role sahip olmuştur. Ülkelerin dünya ticareti içindeki rekabetçi pozisyonlarının, ulusal ekonomik şartların bir yansıması sonucu oluştuğu düşünüldüğünde, endüstriyel keşifler ve yeniliklerin sağlıklı, gelişmiş bir ulusal ekonominin en temel göstergelerinden biri olduğu, dolayısıyla teknolojik bilgiye sahip olmanın ülkelerin uluslararası alandaki konumlarını önemli derecede etkileyeceği kabul edilecektir. Hatta

[220] Vicki L. Golich, **The Political Economiy of Internetional Air Safety**, St. Martin's Pres, New York,1989, s.40.
[221] A.g.e., s.41.
[222] A.g.e., s.41.

bakıldığında Amerika'nın teknolojik liderliğinde havacılıkla ilgili teknolojilerin yaşamsal öneminin olduğu gerçeği bunun en güzel kanıtını oluşturmaktadır. Havacılık yeni teknolojilerin ilk olarak uygulandığı öncü bir endüstri koludur. Bu açıdan Ar-Ge çalışmalarının en yoğun olarak yürütüldüğü sektördür. 1985 yılında bile Amerika'nın bütün Ar-Ge çalışmalarına ayrıldığı fonun %23'ü havacılık sektörü tarafından kullanılmaktadır. Havacılık sektöründe ise toplam iş hacminin %11,82 si, Ar-Ge için harcanmaktadır.[223]

Sivil havacılık aynı şekilde uluslararası ticaretin gelişmesinde de etkilidir. Havayolları ile kargo nakliyesi imalat endüstrisi için hayati bir öneme sahiptir. 2000 yılında toplam kargonun %50'si uçakların kargo bölümünde taşınmıştır. Tonaj olarak bakıldığında ise son 10 yılda dünyada taşınan toplam kargonun sadece %2'sinin havayolu taşımacılığıyla geçekleştiği, ancak diğer yandan havayolu ile taşınan bu kargonun dolar olarak değerinin toplam kargo taşımacılığı içinde %33'lük bir rakama denk geldiği görülmektedir.[224] Ayrıca günümüzde dünyanın en büyük işveren dallarından birisi olan seyahat ve turizm endüstrisinin gelişmesinde de havayolları çok büyük bir öneme sahiptir.

Devletlerin uluslararası alandaki prestijlerinin bir göstergesi olarak da sivil havacılık önemli bir yere sahiptir. Çünkü her bir bayrak taşıyıcı havayolu şirketi, bağlı bulunduğu ülkenin bayrağını taşıyarak aynı zamanda ülkesinin temsilciliğini, tanıtımını yapmaktadır. Bu şirketler, ülkelerinin teknolojik ve bununla ilişkili olarak ekonomik ve politik gücünü temsil etmektedir. Aynı şekilde, ticari hava aracı ihracatı gerçekleştiren havacılık endüstrisine sahip olan bir devletin etkili bir teknolojik altyapıya ulaştığı düşünülmektedir. Dolayısıyla, bu açıdan gelişmemiş olan devletler havayolu endüstrisine, diğer endüstri dallarından daha fazla destek vererek, gelişimlerini sağlamaya çalışmaktadırlar. Örneğin, ülkemizde de Türk Havayollarına hükümetlerin ayrıcalık tanıdığı ve mali açıdan büyük destek sağladıkları görülmektedir. Çünkü bahsedildiği üzere Türk Havayollarının yakaladığı her başarı, ülkemizin bir başarısı olarak algılanmaktadır.

Sivil havacılık tüm bu özellikleriyle birlikte taşımacılık alanında geleceğin bir numaralı ulaşım aracı olarak nitelendirilmektedir. 2000 yılı itibariyle toplam yolcu taşımacılığı içindeki payı %42 olan havayolu taşımacılığının, 2020 yılında payını %51'e çıkartacağı hesaplanmaktadır.[225]

Sivil havacılık, son olarak, çağımızın yükselen değeri küreselleşmenin en büyük araçlarından birisidir. Düşünce yapılarındaki değişimler, uluslararası ticaretin gelişmesi,

[223] A.Steven Morrison, Winston Clifford, **The Evolution of the Airline Industy**, The Brookings Institution Press, Washington D.C., 1995, s. 129-134.
[224] A.g.e., s. 132.
[225] A.g.e., s. 132.

uluslararası finansal yatırımların artması, çok uluslu işletmelerin sayılarının artması ve küresel bir alana yayılması, artan bölgeselleşme eğilimleri (Kuzey Amerika Ülkeleri Serbest Ticaret Anlaşması (The North American Free Trade Agreement-NAFTA), Asya Pasifik Ekonomik İşbirliği (Asia-Pacific Economic Cooperation-APEC) ve AB gibi) ve teknolojik gelişmeler küreselleşmenin ortaya çıkmasında en etkili unsurlar olarak görülürken, ulaşım teknolojisinin de bu durumun oluşumunda küçümsenmeyecek bir payı vardır. Özellikle uçak teknolojisinde meydana gelen gelişmeler küreselleşmenin tetikleyici unsurlarından olmuştur. Uzun menzilli jumbo jet uçaklarının icadı, okyanus aşan kıtaları, ülkeleri ve de dolayısıyla insanları daha da yakınlaştırmıştır. Bilgi teknolojisinin sağladığı her an her şeyden haberdar olabilme imkânına ulaşım teknolojisinin sağladığı istediğin yere gitme, istediğin yerde olabilme imkânının da eklenmesiyle küresel bir dünya oluşumu sağlanmıştır.[226]

2- SİVİL HAVACILIK GÜVENLİĞİ ve GÜVENLİĞİNİN ÖNEMİ

1900'lü yıllarla birlikte hava taşımacılığının bir ulaşım aracı olarak kullanılmaya başlanması ile birlikte hava yolu güvenliğinin sağlanması da yeni bir problem olarak ortaya çıkmıştır. Sivil havacılık için güvenin sağlanması birincil görev haline gelmiştir. Ancak sivil uçuş güvenliğinin sağlanabilmesi için, öncelikli olarak yapılması gereken şey; bu kavramın ne ifade ettiğinin tam olarak anlaşılması, analiz edilmesi ve buna göre yöntemlerin belirlenmesidir.

Ülkemizde, uçuş güvenliği; uçakların yerde ve havada sorunsuz, istenilen performansta çalışmalarını ve güvenle uçabilmelerini sağlamak amacıyla yapılan faaliyetlerin tümü yani kısaca uçak kazalarının oluşmadan önlenmesi olarak algılanmaktadır. Uçak kazaları; uçuş hareketi esnasında, kişilerin basit nedenlerle ve/veya kendi kendini veya birbirlerini yaralamaları veya uçuş ekibi ve yolcular için ayrılan yerler dışında saklanarak kaçak seyahat edenlerin yaralanmaları hariç olmak üzere, uçak içinde veya uçaktan kopan parçalar da dahil olmak üzere uçağın herhangi bir parçasının çarpmasıyla veya hava basıncına maruz kalmak suretiyle çok ağır veya ağır derecede yaralanması, motor veya aksesuarlarında meydana gelen arıza ve hafif arızalar hariç olmak üzere uçağın fiziksel yapısının veya performansının ve uçuş karakteristiğinin olumsuz yönde etkilendiği ve bunların değiştirilmesi veya tamirini gerektirecek derecede hasar alması ve arızalanması, uçağın kaybolması veya enkazı bulunamayacak bir yere düşmesi ile sonuçlanan olaylar olarak tanımlanmaktadır. Yerde, apronda ve hangarda meydana gelen kazalarda bu tanım kapsamında

[226] Dipendra Sinha, **Deregulation and Liberalisation of the Airline Industry: Asia, Europe**, **North America and Oceania**, Aldershot, UK and Brookfield, USA: Ashgate, 2001, s.3-5.

değerlendirilmektedir.[227] Ancak, mala ve cana zarar vermek, gasp olayları veya sabotaj vb. terörist eylemler, askeri güçler tarafından yapılan müdahaleler, uçak kaçırma olayları veya başka kişilere zarar veren intihar vakaları da bu kapsamın içine dahil edilmektedir.[228] Oysaki dünya havacılık literatüründe bu durumlar farklı kavramlarla nitelenmiştir. Uçak kazaları 'Air Safety' kapsamına girerken, uçak kaçırma olayları ve uçaklara karşı yerde, terminalde düzenlenen terörist eylemler, kısaca uçaklara karşı düzenlenen kanun dışı eylemlerin tümü 'Air Security' kapsamında değerlendirilmektedir.[229] Her iki durumun farklı konuları içermesi ve dolayısıyla farklı düzenlemeler yapılmasının gerekliliği böyle bir ayrımı zorunlu hale getirmiştir. Etkin bir düzenleme için böyle bir düzenlemede gereklidir. Dolayısıyla, bu kavram ayrımının ülkemizde de geçerli olmaması bir eksikliktir ve yetkili kurum ve kuruluşlar tarafından yeni bir düzenleme yapılması gerekmektedir. Bu çalışmada bu sebepten ötürü, uluslararası literatüre uygun olarak ikili bir ayrıma gidilerek, uçak kazaları 'havacılık emniyeti' kavramı içine dahil edilirken, uçak kaçırma ve diğer uçaklara karşı düzenlenen kanunsuz eylemler 'havacılık güvenliği' başlığı altında anlatılacaktır.

Türk Dil Kurumu sözlüğüne bakacak olursak aslında emniyet ve güvenlik kelimelerinin anlamları arasında büyük bir fark bulunmamaktadır. Hatta her iki kavram birbirlerinin tanımı olarak açıklanmaktadır. Yapılan tanımlama:

Güvenlik: Toplum yaşamında yasal düzenin aksamadan yürütülmesi, kişilerin korkusuzca yaşayabilmesi durumu, emniyet[230]:

Emniyet: 1. Güvenlik, 2. Güven, inanma, itimat, 3. Polis işleri, 4. Güvenlik işlerinin yürütüldüğü yer: Emniyet müdürlüğü gibi, 5. Bir araçta güven sağlayıcı parça şeklindedir.[231]

Bu tanımlamanın bize kapsamlı bir açıklama vermemesi nedeniyle ICAO'nun yaptığı tanımlamalar ışığında bu ayrım sağlanmaya çalışılacaktır. ICAO'nun tanımlamasına göre:

Emniyet (Safety): İnsan yada materyal kaynakları etkileyen uçak kazalarının önlenmesiyle ilgili tedbirlerin birleşimidir. Uçakların dizaynı, bakımı gibi özelliklerle ilgilidir. Çevre (meteorolojik şartlar, kuş çarpması, yabancı madde hasarı), hava aracı faktörü (bakım ve dizaynı), uçuşla ilgili sebepsel faktörler, havayolu işletmesine özgü faktörler, yönetim kaynaklı hatalar ve son olarak insana özgü faktörler uçuş emniyetini etkileyen faktörlerdir.[232]

---

[227] **Türk Sivil Havacılık Mevzuatı, Sivil Havaraç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği (SHY- 13)**, Ankara, 1992, s.171–195.
[228] *Tanımlar*, **Türk Havayolları Uçuş Emniyet Yer Bülteni**, Kasım/Aralık, 1998, s. 5–16
[229] Bu ayrım özellikle başta ICAO, ECAC ve diğer uluslararası örgütler olmak üzere tüm uluslar arası kurum ve kuruluşlarda yapılmaktadır. Her iki durum ayrı başlıklar altında düzenlenmekte ve ayrı muhtevalar içermektedir.
[230] http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=g%FCvenlik&ayn=tam. Erişim Tarihi: 09.09.2009.
[231] http://tdkterim.gov.tr/bts/?kategori=verilst&kelime=emniyet&ayn=tam. Erişim Tarihi: 09.09.2009.
[232] Ayşe Küçük Yılmaz, **Havacılıkta Emniyet Açısından Risk Yönetimi ve Havacılık Örgütlerinden Uygulama Örnekleri**, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, Ağustos 2003, s.17.

Güvenlik (Security): Kanun dışı müdahale eylemlerine karşı sivil havacılık faaliyetlerini korumak üzere tasarlanan insan ve materyal kaynaklarının ile tedbirlerin bileşimidir.[233]

Dolayısıyla, havacılıkla ilgili emniyet ve güvenlik terimleri çok farklı anlamları içermektedir. Çalışmanın kapsamı dolayısıyla emniyet kavramını bir tarafa bırakıp güvenlik kavramına yoğunlaşmak istersek işe sivil havacılık güvenliğinin amacı ile başlamamız gerekmektedir.

Sivil havacılık güvenliğinin amacı, yasadışı müdahale amaçlı eylem ve fiillere karşı uluslararası sivil havacılık işletme ve tesislerinin korunmasıdır. Yasadışı müdahale maksadı taşıyan fiiller, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün 8973/5 sayılı belgesi olan, Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahale Eylemlerine Karşı Korunması Konulu Güvenlik El Kitabını'nın tanımlar kısmında şu şekilde sıralanmıştır:

a)Uçağın genel güvenliğine karşı tehdit ve tehlike arz etmesi halinde, uçuş sırasında uçakta bulunan bir şahsa karşı şiddet kullanmak,

b)Hizmet vermekte olan bir uçağa hasar verme ya da uçuş halinde bulunan bir uçakta, uçak genel güvenliğini tehlikeye sokacak veya söz konusu uçağın uçuşu sırasında gereken uçuş işlev ve görevlerini yerine getirememesine sebep olacak şekilde hasar oluşmasına vesile olmak,

c)Sefer halinde bulunan bir uçağa herhangi bir mahiyet ve tabiatta herhangi bir araç kullanılmak suretiyle, uçağın büyük ölçüde zarar görmesini sağlayıcı herhangi bir aygıt ya da madde koymak ya da koydurtmak ya da uçağa uçuş kabiliyetini ortadan kaldıracak hasar gelmesine sebebiyet vermek ya da uçuş esnasında uçak genel güvenliğini tehlikeye düşürücü bir hasarın gelmesine vesile olmak,

d)Sefer halinde olan bir uçağın genel güvenliğini tehlikeye düşürecek şekilde, hava navigasyonu tesislerini ortadan kaldırmak ya da büyük ölçüde hasar vermek ya da bu tür tesislerin olağan işlem ve faaliyetlerini sekteye uğratmak,

e)Sefer halinde bulunan bir uçağın genel güvenliğini tehlikeye sokmak amacıyla, hatalı ve yanlış bilgi vermek ya da,

f)Havalimanı genel güvenliğini tehlikeye sokmak ya da tehlikeye girmesine vesile olmak amacıyla aşağıda sayılan amellere ulaşmak için yasadışı ve kasti olarak herhangi bir aygıt, madde ya da silah kullanmak:

---

[233] *Security, Safeguarding International Civil Aviation Aganist Acts of Unlawful Interference*, **Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation**, International Civil Aviation Organization, Eighth Edition, Nisan 2006, s.1.2.

1-Ölüm ya da ciddi sakatlanmalara yol açacak şekilde, uluslararası sivil havacılığa hizmet veren bir havalimanı müessesesinde bulunan herhangi bir kişiye karşı saldırı gerçekleştirmek,

2-Uluslararası sivil havacılığa hizmet veren bir havalimanı tesisini tamamen imha etmek ya da ciddi anlamda hasar vermek ya da hizmet dışı olup, söz konusu havalimanı tesisi yakınında durmakta olan uçağı imha etmek veya bu nevi uçağa ciddi şekilde zarar vermek ya da havalimanı hizmetlerini sekteye uğratmak.[234]

Sivil uçuş güvenliğine karşı kanun dışı eylemlerin en çok bilineni ve en yaygın şekli hava korsanlığıdır. Uçak kaçırma olarak da nitelendirilebilecek olan hava korsanlığı temel olarak bir hava taşıtının silahla ya da zor kullanarak ele geçirilmesi şeklinde tanımlanmaktadır.[235] 1930–2001 yılları arasında yani ortalama olarak uçağın ticari bir araç olarak kullanılmasından başlayarak havacılık açısından bir dönüm noktası olan 11 Eylül saldırılarına kadar olan süre içerisinde amaçları farklı olmak kaydıyla yaklaşık olarak 1007 uçak kaçırma hadisesi yaşanmış veya bu tür bir olaya teşebbüs edilmiştir. Bu eylemlerin sonucunda ise 1060 kişi hayatını kaybetmiştir.[236]

Eylemlerin tarihi uçakların kullanımının yeni yeni başladığı günlere kadar inmektedir. 1930 yılında ilk defa yapılan eylemle birlikte başlayan uçak kaçırma olayları, ufak olaylar dışında 1940 ve 1950'ler boyunca sakin geçse de 1960'lı yıllarda zirveye çıkmıştır. Kaçırma eylemleri için 1969 yılı ise bir rekor yılı olmuş ve tam 82 uçak kaçırılmıştır. Daha sonraki 10 yıllık dönemde eylem sayısı 1970'lerde yılda 35'e, 1980'lerde 29'a, 1990'larda ise 22'ye düşmüştür.[237]

Bugüne kadar yaşanan uçak kaçırma eylemlerinin yüzde 64`ünde bomba, yüzde 23`ünde ateşli silah, kalanında da kesici aletler kullanılmış, olayların yüzde 82`si bayrak taşıyıcı havayollarında meydana gelmiştir. En uzun kaçırma eylemi 40 gün sürmüştür. Korsanların eylemi gerçekleştirmelerinin yüzde 60'ının sebebini ise siyasi sığınma hakkı alabilme isteği oluşturmuştur.[238]

Hava korsanlığından başka sivil uçuş güvenliğine yönelik diğer kanun dışı eylemler, uçakların ve havalimanlarının saldırıya uğraması ve bombalanması şeklinde gerçekleşmiştir. Alınan tedbirler neticesinde uçak içine kadar giremeyen eylemciler, bu sefer de uçaklara

---

[234] **Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahale Eylemlerine Karşı Korunması Konulu Güvenlik El Kitabı,** Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü(ICAO), 8973/5 Sayılı Belge- Sınırlı, Beşinci Baskı, 1998, s.8

[235] Hasan S.Koni**, Uçaklara Karşı Girişilen Eylemlerin Uluslararası Hukukta Doğurduğu Sorunlar**, Ankara İktisadi ve Ticari Bilimler Akademisi Yayınları No: 103, Ankara, 1977,s.5

[236] Thomas Songer, Mita Lavalekar, Air Safety and Terrorism, http://www.pitt.edu/~super1/lecture/lec4811/001.htm. ERişim Tarihi: 25.06.2009.

[237] http://arama.hurriyet.com.tr/arsivnews.aspx?id=5218850. 08.10.2006.Erişim Tarihi: 25.06.2009.

[238] http://arama.hurriyet.com.tr/arsivnews.aspx?id=5218850. 08.10.2006. Erişim Tarihi: 25.06.2009.

yönelik faaliyetlerini yerde planlar hale gelmişlerdir. Uçak bagajlarına yerleştirilen patlayıcılar, yerden havadaki uçağa yönelik saldırılar, havaalanı terminal binalarına ve tesislerine yönelik eylemler başvurulan diğer sivil havacılık güvenliğine yönelik kanun dışı eylemlerden bazıları olmuştur. Ticari havacılık tarihinin son 70 yılı aşkın resmi kayıtları incelendiğinde; 2006 yılı ortalarına kadar; bu sefer 80 adet bomba kökenli uçak kaza/kırım olayı rapor edilmiş ve gerçekleştirilen bu eylemler sonucunda 47 uçak tamamen, 29 uçak ise kısmen hasar görmüştür. Bu olaylardan; 29 tanesini terörist eylem ya da terörist olduğu yönünde şüphe duyulan eylemler, 12 tanesini suikast veya sigorta kökenli öldürme girişimleri, 3 tanesini çeşitli veya kazara bomba patlaması ve kalan 36 tanesini ise henüz tanımlanamayan nedenler oluşturmuştur. Bu tür eylemlerde ise ölü sayısı daha da artarak 2.596'ya ve yaralı sayısı da 126'ya ulaşmıştır.[239]

3- SİVİL HAVACILIK GÜVENLİĞİNE KARŞI DÜZENLENEN KANUN DIŞI EYLEMLER

Yaklaşık yüz yıllık uçuş tarihi içinde yaşanan uçak kaçırma olaylarına bakacak olursak, yaşanan olayların kendi içerisinde belirli dönemlere ayrıldığı, her dönemin kendine özgü nedenleri ve sonuçları olduğunu görülmektedir.

İlk uçak kaçırma olayı 1930 yılında Peru'da meydana gelmiştir. Perulu bir general, bir devrim sırasında uçakla kaçırılmıştır.[240] Daha sonra ise 1931 yılında Byron Rickards adlı korsan, Lima'dan Peru'ya giden Ford Tri-motor uçağını kaçırarak, kısa süren bir eylem sonrasında teslim olmuştur.[241] Bu olaylarla birlikte başlayan uçak kaçırmaların bu dönemde genel olarak soygun amaçlı gerçekleştiği görülmüştür. Dolayısıyla, uçak kaçırma olaylarının ilk ortaya çıktığı 1930–1945 arasındaki yıllar, daha çok adi suç olarak niteleyebileceğimiz nedenlerle yapılan uçak kaçırmaları kapsayan bir dönem olmuştur. Genellikle hırsızlık, dolandırıcılık, polisten kaçma gibi nedenlere dayalı olarak hava korsanlığının gerçekleştiği bu dönemde devletlerin, bu olay karşısındaki tutumları ise, daha çok yaşananlara kayıtsız kalma şeklinde olmuştur. Devletler, uçak kaçırma eylemlerini ayrı bir suç dalı olarak nitelememişler, daha çok soygunculuk, adam kaçırma gibi nedenlerle hava korsanlarını yargılamışlardır.[242]

---

[239] http://arama.hurriyet.com.tr/arsivnews.aspx?id=5218850. 08.10.2006. Erişim Tarihi: 25.06.2009.Uçaklara karşı yerden düzenlenen bombala eylemlerinde kullanılan silahlardan en önemlisi, 1969 yılında o zaman ki adıyla ''Sovyetler Birliği'nde üretilen SAM (Surface to Air Misille- Yerden havaya atılan füzeler) füzeleri ve özellikle de SA-7'dir. 45 kg. ağırlığındaki SA–7' lerin yüksek güçlü patlayıcı başlık taşıyıp uçak motor egzost ısısına güdümlü olarak çalışan modelleri vardır.Saniyede 600 m. hızla gidecek kadar yüksek bir hıza sahip olan bu füzeler bir uçağı düşürebilecek güçtedir. Yatay olarak 5,5 km menzile sahip füzeler 4100 metre yükseğe tırmanabilmektedirler.

[240] James A. Arey, **The Sky Pirates**, Charles Scribner's Sons, New York, ,1972, s. 49.

[241] Daha sonra bu korsan 1961'de bu sefer oğluyla beraber Continental Havayolları'nın Boeing 707 tipindeki uçağını kaçırıp Fidel Castro'ya hediye etmek üzere Havana'ya indirmiştir. Bkz. J.A. Arey, a.g.e.,. s. 50.

[242] Hasan S.Koni, a.g.e., s.24.

Ancak İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra uçak kaçırma eylemlerinin yoğunlaştığı bir dönem başlamıştır. Uçak kaçırmaların amaç değiştirerek yapıldığı bu dönemde hem sayı olarak uçak kaçırma eylemlerinin artması hem de buna bağlı olarak daha çok insanı etkiler hale gelmesi, yaşanan olaylar karşısında ortaya konulan tepkiyi de arttırmıştır. Ancak ortaya konulan bu tepkiler, eylemlere yönelik olarak olumsuz bir tavrı göstermekten çok, olayları desteklemeye yönelik olmuştur. 1945 yılından başlayarak 1961 yılına kadar devam eden bu Soğuk Savaş dönemi içinde her bir blok karşı bloğun uçaklarına karşı düzenlenen uçak kaçırma olayını bir başarı olarak görmüştür. Böylelikle uçak kaçırma bu dönemde bir rekabet unsuru haline dönüşmüştür. Sonuç olarakta, bir bloğa ait bir uçağın diğer bloğa ait bireylerce ya da örgütlerce kaçırılması ya da zorla el konulması Soğuk Savaş dönemi boyunca sıkça rastlanır bir durum olmuştur.[243] Doğu-Batı rekabetinin bir unsuru olarak ortaya çıkan hava korsanlığının bu dönemdeki en temel özelliği, bu duruma bağlı olarak, adi bir suç niteliğini kaybederek siyasi bir boyuta dönüşmesi olmuştur. Hava korsanlarının gerçek birer kahraman olarak karşılandığı bu dönemde, devletler yine bu durumu bir suç olarak niteleme gereği hissetmemişler, buna bağlı olarak da uçak kaçırma olaylarının önlenmesi için herhangi bir girişimde bulunmamışlardır.

1958 yılında Fidel Castro'nun Küba'da iktidara gelmesi, uçak kaçırma olaylarının seyrini değiştiren önemli bir olay olmuştur. Çünkü Castro'nun iktidarı, Küba ile ABD arasında siyasal gerilimi arttırıcı bir etkiye sebebiyet vermiştir. Siyasal gerilimin artmasıyla birlikte siyasal bir nitelik kazanan uçak kaçırma olayları iki ülke arasında sıkça yaşanmaya başlamıştır. Başlangıçta sanılanın aksine uçak kaçırma olayları Küba'dan ABD'ye doğru gerçekleşirken, 1961 yılından sonra bu durum tersine dönmüş ve böylelikle de uçak kaçırma eylemleri açısından yeni bir dönem başlamıştır.[244] ABD'den Küba'ya yönelen uçak kaçırma olayları sonucunda dev Amerikan hava ulaşım şirketlerinin oluşturduğu baskı, dünya kamuoyunun uçak kaçırma olaylarına karşı dikkatini çekmeyi başarmıştır. Böylelikle bir suç olarak kabul edilmeye başlanan uçak kaçırma eylemlerine ilk önlem, doğal olarak ABD'den gelmiştir.[245] Çıkardığı ulusal yasalarla uçak kaçırma eylemini bir suç olarak niteleyen ve bu suça karşı çeşitli cezalar öngören ABD'yi sırasıyla diğer devletler de izlemiştir. Devletlerle birlikte uluslararası örgütler ve hükümetler dışı kuruluşlar da harekete geçmiş ve tüm bu baskılar sonucunda "Hava Nakil Vasıtalarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Fiiller Hakkında

[243] A.g.e.,s. 7.
[244] A.g.e., s.7-8
[245] A.g.e., s. 25.

Sözleşme" olarak adlandırılan Tokyo Sözleşmesi 1963 tarihinde imzalanmış ve 1969 yılında da yürürlüğe girmiştir.[246]

Uçak kaçırma eyleminin hem bir suç olarak nitelendiği ve ertesinde de evrensel bir suç niteliği kazandığı bu dönemden sonra uçak kaçırma eylemleri Batılı ülkelerden kayarak Orta Doğu'ya geçmiştir. 1967 yılında Ortadoğu'da patlak veren Arap- İsrail savaşından sonra, uçak kaçırma olayları tekrardan görünüm değiştirerek, bu sefer bir savaş silahı ve devrimci müdahale aracı haline dönüşmüştür. Bu nitelikli ilk çatışma ise 1968 yılının sonunda yaşanmıştır. Bir İsrail yolcu uçağına saldıran Filistinli gerillalara misilleme olarak, Beyrut Havaalanına yapılan baskınla 13 Lübnan uçağını tahrip eden İsrailliler, böylelikle Araplarla kendi aralarında olan uçak kaçırma savaşını başlatmışlardır.[247] Bundan sonraki yıllarda ise her iki tarafın da sık sık bu eyleme başvurduğu görülmüştür. Uçak kaçırma eyleminin bu şekilde bir savaş aracı haline dönüşmesi, uluslararası alanda bu eylemleri cezalandırmak adına yoğun bir uğraş içine girilmesine neden olmuştur. Uçak kaçırma sorunu bu dönemde iki kez Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'na götürülmüş, burada alınan kararlarla uçak kaçırma eylemlerini işleyen kişilerin cezalandırılması ve yeni, daha sıkı eylemlerin alınması gerektiği kabul edilmiştir.[248] Ancak uçak kaçırma olaylarının dönüm noktasını, 6 Eylül 1970 tarihinde meydana gelen olaylar oluşturmuştur. Filistinli gerillalar bu tarihte dört yerden birden uçak kaçırma eylemlerine girişmişler ve bunların üçünde de başarılı olmuşlardır. Biri İsviçre diğer ikisi ABD havayolu şirketlerine ait bu üç uçağın iki tanesinin Beyrut'ta sonuncusunun ise Ürdün'de bir havaalanına indirilerek, yolcularının boşaltılmasından sonra patlatılması ve yolcularının tutsak olarak tutulması tüm dünya kamuoyunun gözünde olayın önemini ortaya çıkarmıştır.[249] Bir yolculukta rastlantı sonucu bir araya gelen kadınlı, çocuklu, her dilden, her ırktan, her ulustan masum insanların silah tehdidi ile kaçırılması ve bir şantaj aracı durumuna getirilmesi, devletlerin kolayca kabul edecekleri, sessiz kalabilecekleri bir durumdan çıkmıştır. Tarihte ilk defa, uçaklara karşı düzenlenen bu eylemler bir terör eylemi olarak bu olayla birlikte nitelendirilmeye başlanmıştır. Bu olaydan sonra artık eski yöntemlerin çaresiz kaldığı kabul edilmiş ve yeni bir çözüm yolu olarak aynı yıl içerisinde "Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Sözleşmesi" olarak adlandırılan La Haye Sözleşmesi imzalanmıştır.[250]

[246] Yaşar Öztürk, "*Kaçırılan Uçağın Pilotlarının Uçağı Terk Edişinin Hukuki Görünümü"*, **Kokpit'ten Bakış Dergisi**, Temmuz/Ağustos 2008, s.32.
[247] Hasan S. Koni, a.g.e., s.9.
[248] A.g.e., s.7.
[249] A.g.e.,s.8.
[250] Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu, a.g.e., s. 133.

Yine aynı dönem içerisinde uçak kaçırma eylemleri başka bir şekle bürünerek de etkisini göstermiştir. Sivil uçuş güvenliğine yönelik tehdit, bu seferde uçaklara ve havaalanlarına yönelik saldırı ve sabotaj eylemleri şeklinde görülmeye başlanmıştır. 22 Temmuz 1968 tarihinde Atina Havaalanında Filistinli gerillaların İsrail havayolu şirketi olan EL-AL uçağına ateş açması sonucu bir yolcunun öldürülmesi[251], 21 Şubat 1970 tarihinde Tel-Aviv'e gitmekte olan bir İsviçre uçağınınsa 47 yolcusuyla birlikte havada patlatılması[252], bu sefer de bu tür saldırıları kapsayan ayrı bir sözleşmenin yapılması gerekliliğini doğurmuştur. Bu amaçla 1971 yılında "Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Girişilen Yasa Dışı Eylemleri Önleme Sözleşmesi" olan Montreal Sözleşmesi imzalanmıştır.[253]

Bundan sonra başlayan dönemde de yine uçak kaçırma ve uçaklara karşı girişilen saldırı ve sabotaj eylemleri siyasal bir eylem çeşidi olarak varlığını sürdürmüştür. Kolombiya'da, Afganistan'da, özellikle Çin'de ve daha birçok ülkede ülkenin siyasal rejiminden, yönetiminden hoşnut olmayan birçok muhalif, seslerini duyurmak için bu yola başvurmuştur. Özellikle siyasal karmaşanın yoğun olarak yaşandığı Asya, bu dönemde havacılığa karşı işlenen suçlara en çok tanık olan kıta olmuştur.[254] Siyasal nedenlerin yanında özel nedenlerle de uçak kaçırmaların yaşandığı bu dönem, 1980'li yıllarda bu sefer hukuksal önlemlerin yanı sıra havaalanlarında teknik önlemlerin de alınmasıyla birlikte giderek daha az uçak kaçırma olayının yaşandığı yılları da kapsamıştır. Ancak yine de sivil havacılık dikkati çeken bir ulusal sembol olması nedeniyle teröristler için cazip bir hedef olmayı her zaman sürdürmüştür.[255] Bu dönem içerisinde uluslararası sözleşmeler yerine ulusal yasalar çoğalmış, devletler sivil uçuş güvenliğini sağlamak adına birçok yasa çıkarmış ve alınan teknik önlemlerin kapsamını genişletmişlerdir. Örneğin, 1970'lerde havaalanlarına yerleştirilen metal detektörler başlarda engelleyici bir unsur olmuştur. Ancak teröristler uçağa deniz aşırı havaalanlarından el çantalarına yükledikleri patlayıcıları uçakta patlatmaya başlayarak bu korumayı aşmayı başarmışlardır. Buna karşılık olarak el çantaları da havalimanlarında kontrol edilmeye başlanınca bu kez de eylemciler, yollanmak üzere teslim alınan bagajlar içine patlayıcı yerleştirmeyi denemişlerdir. Bu tehdidin de alınan tedbirlerle birlikte ortadan kaldırılmasıyla, eylemcilerin en son geliştirdikleri yöntem intihar eylemleri olmuştur ki, bu da hava korsanlığı için yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Dolayısıyla bu dönem, hava korsanlığının, alınan önlemler nedeniyle sürekli olarak şekil değiştirmek zorunda kaldığı ve

[251] http://terrorism.about.com/od/originshistory/p/1968Hijacking.htm. Erişim Tarihi: 12.04.2009.
[252] http://www.newworldencyclopedia.org/entry/Hijacking. Erişim Tarihi: 12.04.2009.
[253] Havayolu, Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu,a.g.e., s.13
[254] http://www.haberx.com/n/1041303/abd-ulastirma-bakanligi-raporu-havaciliga.htm. Erişim Tarihi: 12.04.2009.
[255] Sadece 1996-2000 yılları arasında 64 hava korsanlığı olayı yaşanmıştır.

çoğunlukla uçaklara ve havaalanlarına karşı girişilen saldırılara dönüştüğü, artık terörizm olarak adlandırıldığı bir dönem olmuştur.

Uçak kaçırma olaylarının son dönemini ise 11 Eylül 2001 tarihi başlatmıştır. Tüm açılardan çok büyük etkileri olan 11 Eylül 2001 terör saldırıları uçak kaçırma olaylarının boyutunu tamamen değiştirmiştir. Uçakların bir intihar eyleminin aracı haline dönüşmesi ve sonucunda binlerce insanın ölümüne neden olması tüm dünya kamuoyunun dikkatini hava ulaşım sektörüne çevirmesine neden olmuştur. Hava korsanı olarak nitelendirilemeyecek olan teröristler, o ana kadar alınan tüm hukuksal ve teknik önlemlerin hava ulaşımının güvenliğini sağlamada hala yetersiz olduğunun gözler önüne serilmesine sebebiyet vermişlerdir. İnsanlarda oluşan terörizm korkusu ile birlikte havacılığın bu konuda kaybettiği güven, yıllar içinde kazanılmış olan tüm ayrıcalıkları havacılık adına zedelemiştir. Yaşananlardan sonra atılan tüm adımlar, havacılığın kaybettiği güveni yeniden kazanmaya ve buna bağlı olarak eski tercih edilir ayrıcalıklı konumunu tekrar elde etmeye yönelik olmuştur. Bunun için öncelikle var olan tüm önlemler yeniden gözden geçirilmiş, var olan eksiklikler ortaya konularak kapatılmaya çalışılmıştır. Bu dönemle birlikte havacılık artık çok sıkı güvenlik tedbirlerinin var olduğu, hızdan öte güvenliğin tercih edildiği bir sektör haline dönüşmüştür.

4- 11 EYLÜL ÖNCESİ SİVİL UÇUŞ GÜVENLİĞİNİ SAĞLAMAYA YÖNELİK ÖNLEMLER

Uluslararası sivil havacılık güvenliğinin birinci amacı, uluslararası sivil havacılığa hizmet eden bir havalimanında bulunan yolcu, mürettebat, yer personeli ve genel halk ile havalimanı bina ve tesislerinin, gerek yerde gerekse havada teşebbüs olunacak yasadışı müdahale maksatlı fiil ve eylemlere karşı korunması ve gözetilmesinin temin edilmesidir.[256] Bu, uluslararası ve ulusal, havalimanı düzeyinde alınacak önlemlerin uygun şekilde bir araya getirilerek uygulamaya konması ile muhtelif insan ve malzeme kaynaklarının seferber edilmesi suretiyle gerçekleştirilebilecektir. Dolayısıyla, etkili bir sivil havacılık güvenliği detaylı, genişlemeye açık ve etkili ulusal mevzuat, yönetmelik, program, önlem ve prosedürlerin geliştirilmesi, uygulamaya konması ve gözetilmesi sayesinde elde edilebilecektir. Sonuç olarak, etkin bir havacılık güvenliği; havacılık endüstrisi ile hükümetler arasındaki işbirliği çabaları ile beraber modern teknolojinin optimum kullanımını gerektirmektedir.

[256] Security, Safeguarding International Civil Aviation Aganist Acts of Unlawful Interference, a.g.e., s.1.1.

Havacılık işlemlerinde standart bir güvenliğin sağlanması için, bir devletin, güvenlikten sorumlu makamı ya da mercii kanalıyla (ki bu genellikle devletin sivil havacılık idaresidir), herhangi bir sivil havacılık güvenlik yapısına dahil olacak muhtelif tür ve sayıda teşekkül tarafından uygulanmak üzere, uygun yasa hükümleri ile desteklenen ayrıntılı ve zengin bir politika tesis etmesi gereklidir. Sözü edilen ve normalde işletmecileri, havalimanlarını, faaliyetlerin polis tarafından denetimlerinden sorumlu makamı, güvenlik hizmetleri veren kurum ve kuruluşları ile istihbarat örgütlerini de içeren bu teşekküller, bağlı bulundukları devletin politika ve direktifleri ile müspet ve açıkça belirlenmiş politika, prosedür, icra standartları ve uygulama yöntemlerine sahip olmak zorundadırlar. Ayrıca, devletlerin, yasadışı müdahaleyi amaçlayan önemli ve ciddi hadiselere karşılık vermek üzere iyi hazırlanmış ve denenmiş acil durum planlarını da aynı şekilde etkili bir programın vazgeçilmez unsurları olarak belirlenmeleri gerekmektedir.[257]

Bu hedef ve amaçların gerçekleştirilmesi için, oldukça zengin bir teşkilat ile uygun yasal zemin oluşturulmalı, sorumluluklar açıkça belirlenmeli ve uygulama yöntemleri tespit edilmelidir. Yasal zeminle birlikte tutarlı ve etkili bir nihai sonuç elde etmek için devletlerin konuya ilişkin standartlar oluşturmaları ve söz konusu bu standartlara uygunluğu temin etmek amacıyla izlemeleri gerekmektedir. [258]

Yasal önlemlerin yanında, alınacak teknik önlemler, sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasında diğer bir mecburi durumdur. Devletler, oluşturdukları yasal zeminle birlikte, teknolojinin ve insan performansının optimum kullanılmasını sağlayacak teknik önlemler almak zorundadırlar. Alınacak bu teknik önlemlerinde, yetkili merciler tarafından çıkartılan yönetmelik ve düzenlemelerle tek tek belirlenmesi ve ilgili yerlerce uygulama zorunluluğunun getirilmesi gerekmektedir. Ayrıca yasal önlemlerde olduğu gibi, etkin bir güvenlik tedbiri için, bu konuda da belirli standartların oluşturulması ve bu standartlara uygunluğun belirlenen kurum veya kuruluşlarca düzenli olarak denetlenmesi gerekmektedir.[259]

Dolayısıyla sivil havacılık güvenliğini sağlamaya yönelik olarak alınacak önlemler iki ayrı türde olacaktır. Öncelikle, çıkartılacak yasa, yönetmelik ve tüzüklerle güvenliği sağlamaya yönelik yasal bir altyapı oluşturulması gerekecektir. Böylelikle sivil havacılık güvenliğini bozmaya yönelik olarak ortaya çıkan suçlar tanımlanacak ve bu suçlara karşı verilecek cezalar belirlenecektir. Daha sonra ise, yasal önlemlerin yanı sıra teknik önlemler devreye girecektir. Yasalarla suç niteliğine bürünen eylemleri önlemek adına alınacak bu

[257] A.g.e., s.1.1.
[258] A.g.e., s. 1.2.
[259] A.g.e.,s. 1.2.

teknik nitelikli önlemler hem suçun azaltılması hem de suçlunun yakalanması için etkili olacaktır.

Uygulamaya bakıldığında da devletler, 11 Eylül saldırıları öncesinde uçaklara yönelik kanun dışı eylemleri önlemeye yönelik olarak, ilk başta ulusal yasal düzenlemeler yapma yoluna gitmişlerdir. Daha sonra olayın uluslararası boyutu da göz önünde bulundurulunca, uluslararası bir niteliği olan bu suça karşı ancak uluslararası bir çözümün etkili olabileceği düşüncesiyle, uluslararası düzenlemeler yapmak adına bir araya gelmişler ve kendilerini yükümlülük altına aldıkları uluslararası anlaşmaları oluşturmuşlardır. Her ne kadar çıkartılan yasalar, yapılan tüm bu düzenlemeler, hem uçaklara karşı işlenen suçları nitelemesi hem de ülkelere bu suçları cezalandırma yetkisi vermesi bakımından çok büyük adımlar olsa da, suçu önlemek için yeterli olamamışlardır. Dolayısıyla öncelikle insan faktöründen daha sonrada teknolojinin gelişimiyle ortaya çıkan teknolojik cihazların kullanılmasından yararlanılarak teknik önlemler alınmaya başlanmış, sonuç olarak da suçun önlenmesi ve suçluların yakalanmasında her geçen gün yeni aşamalar kat edilmiş, 11 Eylül'e kadar geçen süre içinde büyük başarılar sağlanmıştır.

Devletlerin uçak kaçırma ve uçaklara yönelik saldırı ve sabotaj eylemlerini önlemek amacıyla 11 Eylül 2001 tarihinden önce aldıkları bu hukuksal ve teknik önlemleri ayrı başlıklar altında incelemek istersek:

4-1 HUKUKSAL ÖNLEMLER

Hava hukuku, terim olarak, havada seyrüseferle ilgili münasebetleri düzenlemek için özel olarak konmuş olan hukuk kaidelerinin bütününü tasvir etmektedir.[260] Dünyada hava hukuku düzenlemelerinin, Fransız Mongolfier kardeşlerin 5 Haziran 1783 tarihinde sıcak hava ile doldurulmuş balonlarının Paris'te havalanmalarından sonra başladığı hava hukuk tarihçileri tarafından yazılmaktadır. Ancak hava hukukunun gelişimi ancak Wilbur ve Orville Wright kardeşlerin ilk olarak motorlu uçakla uçmalarından sonra yani 1900'lü yıllarda gerçekleşmiştir. Bunun sebebi ise, daha önce de belirtildiği gibi daha ilk uçuş denemeleri ile birlikte korkuya kapılan devlet adamlarının havacılığın gelişimini engelleme yönündeki hükümleri olmuştur. Dolayısıyla, bu dönemde alınan tüm hukuksal kararlar hep menfi yönde havacılığı baskı altına alma amacına yönelik olarak gerçekleşmiştir. Hava hukuku ile ilgili ilk önemli aşama ise 15 Ağustos 1913 tarihinde Almanya ve Fransa arasında karşılıklı hava seferleri için imzalanan anlaşma olmuştur. Hava Seyrüsefer Kanunları (Air Navigation Act)

[260] Tanım olarak bkz., Tahir Çağa, a.g.e, s.1.

daha sonra İngiltere'de 1920, Almanya'da 1922 ve Fransa'da 1924 yılında yürürlüğe koyulmuştur. [261]

Bu tarihten itibaren havacılığın gelişimine paralel olarak hava hukuku da imzalanan uluslararası anlaşmalar dâhilinde gelişme göstermiştir. Hava hukukunun oluşumu ve gelişiminde esas olarak ikili devlet anlaşmaları ve uluslararası düzeyde gerçekleştirilen mutabakatlar etkin rol oynamışlardır. Bu sebeple sivil havacılık güvenliğini sağlamaya yönelik alınan hukuksal önlemler çoğunlukla uluslararası mutabakatla sağlanmış kararlar olmuştur. Özellikle ICAO başta olmak üzere uluslararası örgütlerin havada güvenliği sağlamaya yönelik aldığı kararların üye devletlerde uygulama zorunluluğunun bulunması, devletlerin bu kararları ulusal mevzuatlarına dâhil etmelerini gerektirmiştir. Dolayısıyla ulusal düzeyde alınan hukuksal hükümlerin çoğu uluslararası alanın bir tezahürü neticesinde ortaya çıkmıştır. Ancak yine de sivil havacılık güvenliğini sağlamaya yönelik olarak alınan hukuksal önlemleri ulusal düzeyde ve uluslararası alanda yapılan düzenlemeler olmak üzere ikiye ayrılmak mümkün olacaktır.

4.1.1.Ulusal Düzenlemeler:

Daha öncede belirtildiği gibi 1960'lı yıllara kadar uçak kaçırma olayları ne devletlerin ne de kamuoyunun ilgisini çeken olaylardan olmamıştır. Bu yüzden bu dönemde, uçak kaçırma eylemini cezalandıracak uluslararası sözleşmeler olmadığı gibi, bu suçu öngören ulusal yasalar da çıkartılmamıştır. Var olan yasalarda ise ki bunlar çoğunlukla batılı devletlere ait yasalar olmuştur, suç için çok az bir ceza öngörülmüştür. Bu şartlar altında yaşanan uçak kaçırma olaylarını her bir devlet 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 nedenini de, devletler arasında yaşanan siyasi olaylarla alakalı olarak, uçak kaçırmanın kimi ülkelerce bir kahramanlık gösterisi olarak kabul edilmesi oluşturmuştur. A.B.D.-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 ulusal düzeyde önlemler almaya başlamalarını sağlamıştır. Bu alandaki öncü devlet, dönem içinde en çok uçak kaçırma olayının yaşandığı ABD olmuştur. 87. Ulusal kongresinde, 87–197 sayılı

[261] A.g.e., s.17.

hava korsanlığını da içine alan yasayı kabul etmesi Amerika'yı bu alandaki ilk yasal düzenlemeyi yapan devlet haline getirmiştir.[262]

Amerika'nın öncülüğünde birer birer uçak kaçırma olaylarını ulusal yasalarıyla düzenlemeye başlayan devletlerin ayrı ayrı sistemler içerisinde bu suçu değerlendirdikleri görülmüştür. Temel olaraksa beş ayrı sistemin devletlerce uygulandığına tanık olunmuştur. Bu sistemler:

1- Suçu genel yasalar içinde düzenleyen sistem,
2- Hava ulaşım sistemini kapsayan yasalar içinde düzenleyen sistem,
3- Özel yasalar içinde düzenleyen sistem,
4- Terörist eylemleri içine alan bir ceza sistemi içinde düzenleyen sistem,
5- Genel ceza hukuku kurallarına göre suçu cezalandıran sistem.[263]

Başta Amerika olmak üzere İngiltere, İsrail, Japonya gibi güvenlik konusunda daha tedbirli davranan devletler uçaklara karşı düzenlenen kanun dışı eylemleri hava ulaşım sistemini kapsayan yasalar içinde düzenlemişlerdir. Bunun yanında Fransa, Avusturya, Meksika gibi devletler genel yasalar içinde, Almanya, İsviçre gibi devletlerse genel ceza yasaları içinde bu suçları düzenlemişlerdir. Küba ve Eski Sovyetler Birliği ise özel yasalar çıkartarak önlemler almayı tercih etmiş az sayıdaki devletlerden ikisi olmuştur.[264]

Sivil havacılık güvenliğine karşı girişilen kanun dışı eylemler Türkiye'de ise hem ceza kanunu hem de hava ulaşım sistemini kapsayan yasalar içinde düzenlenmiştir.

4.1.2 Uluslararası Düzenlemeler:

Hava sahası, hava hukukuna göre, ulusal hava sahası ve uluslararası hava sahası olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Uygulanan uluslararası hukuka göre, devletlerin hava sahası, bu devletlerin egemenliği altında bulunan kara ülkesi ile buna bitişik olarak yer alan iç suların ve karasularının üzerinde bulunan hava sahasını kapsamaktadır.[265] Bu alanda uygulanan hukuksal rejim ise, ülke devletinin tam ve münhasır egemenliğinin kabulüne dayanmaktadır. Bu durum, hem ulusal yasalarla hem de ikili ve çok taraflı anlaşmalarla kabul edilmiş bulunmaktadır ve artık ülke devletinin hava sahası üzerindeki egemenliği tartışılmaz bir yapılageliş kuralı niteliğine sahip olmuştur.[266]

---

[262] A.g.e., 24.
[263] A.g.e., s.26.
[264] A.g.e., s.27-40.
[265] Hüseyin Pazarcı, **Uluslararası Hukuk**, Turhan Yayınevi, Ankara, 2007, Basım 5, s.294.
[266] Ömer İlhan Akipek, **Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu**, Ankara, 1950, s.106. Ayrıca, Cem Sar ve Seha L. Meray,**İzinsiz Giren Yabancı Uçakların Uluslararası Hukuk Açısından Yarattığı Sorunlar**, S.B.F.D., Cilt XXVII, sayı 3, s. 7.

Uluslararası hava sahası ise, bir devletin ulusal hava sahası dışında kalan alanları kapsamaktadır.[267] Ancak, hava sahasının bu alanı uluslararası hava hukuku bakımından sorunlara, çeşitli anlaşmazlıklara neden olmuştur. Özellikle uçak kaçırma ve uçaklara karşı düzenlenen eylemlerde suçluların cezalandırılması konularında yargı hakkının hangi devlete ait olacağı sorunu birçok uluslararası sözleşmenin temel nedenini oluşturmuştur. Bu durum uçak kaçırma ve uçaklara yönelik saldırı ve eylemleri önlemeye yönelik anlaşmalar bölümünde daha detaylı olarak aktarılacaktır.

Ancak uçak kaçırmalara ve uçaklara karşı girişilen kanunsuz eylemlere yönelik uluslararası anlaşmalardan önce uluslararası hava hukukunu düzenleyen çok taraflı anlaşmalara bakmak daha yararlı olacaktır.

4.1.2.1 Sivil Hava Taşımacılığını Düzenleyen Çok Taraflı Anlaşmalar:

19. yüzyılın başlarında havacılık sektöründe meydana gelen gelişmeler, özellikle Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra dikkatleri gökyüzüne çevirmiştir. Ülkeler savaş boyunca havadan gelebilecek tehditleri görmüşler ve karşı önlemleri almaya başlamışlardır. Öncelikli olarak her ülke, her devletin kendi hava sahasının mutlak hâkimi olmasının zorunluluk olduğu görüşünde birleşmiş ve bu görüş paralelinde hava taşımacılığı konusunda uluslararası düzenlemelere yönelmiştir.

Bu düzenlemelerden ilki 13 Ekim 1919'da Paris'te düzenlenen Paris Barış Konferansı sırasında özel bir komisyon tarafından hazırlanan Paris Havacılık Sözleşmesi olmuştur. 11 Temmuz 1922 tarihinde 27 devlet tarafından imzalanarak yürürlüğe giren bu sözleşme, hava taşımacılığına düzenleme getiren ilk uluslararası anlaşma niteliğini taşımıştır.[268] Uluslararası hava hukukunun doğmasında ve gelişmesinde en büyük aşama olarak addedilen bu anlaşma aynı zamanda modern hava hukukunun da temeli sayılmıştır. Ancak, Birinci Dünya Savaşı ertesinde imzalanan Paris Barış Anlaşması'nın bir devamı olması itibariyle savaş sırasında karşı tarafta yer alan devletlerle, tarafsız kalan devletlerin anlaşmaya dahil edilmemiş olması dolayısıyla da bu sözleşme çok fazla bir uluslararası nitelik kazanamamış, daha çok Avrupa merkezli olarak kalmıştır.[269]

Paris Sözleşmesi'ni 1926 yılında imzalanan Madrid Sözleşmesi izlemiştir. Paris Havacılık Sözleşmesi'nde kendisine diğer devletlerle eşit oy hakkı verilmemesi nedeniyle sözleşmeye katılmayan İspanya'nın, Güney Amerika Devletleri ile bir araya gelerek

[267] H. Pazarcı, a.g.e., s.193.
[268] M. Bahattin Adıgüzel, a.g.e., s.7.
[269] Hüseyin Ülgen, **Uluslararası Taşıma Sözleşmesi**, Bankacılık ve Ticaret H. Araş. E, Ankara, 1987, s.53.

imzaladığı Madrid Sözleşmesi, ana hatlarıyla Paris Sözleşmesi ile benzer hükümler içermiştir. Yakın ekonomik ilişkiler içinde bulunan devletlerin hava ulaşımını düzenleme amacıyla imzaladıkları bu sözleşme, 1928 yılında birçok Güney Amerika devletinin Pan-Amerikan(Havana) anlaşmasına girmeleri ve 1935 yılında da İspanya'nın Paris Konvasiyonu'na katılmasıyla birlikte önemini kaybetmiştir.[270]

Paris Anlaşması'na girmeyen Amerika Birleşik Devletleri'nin, Pan-Amerikan birliğine dâhil devletler arasında daha sıkı bir işbirliği sağlamak yolunda takip ettiği politikanın bir devamı neticesinde, 20 Şubat 1928 tarihinde imzalanan Havana Sözleşmesi, her ne kadar Paris Sözleşmesi'nden daha önemsiz olsa da, üye devletlerin tabiiyetine bağlı bütün sivil hava gemilerine konvansiyona dâhil olan devletlerin ülkeleri üzerinden uçuş ve ticari sefer yapma hakkı tanıması neticesinde sivil havacılığın liberalleşmesinde atılan ilk adım olmuştur.[271]

12 Ekim 1929 yılında 30 ülke tarafından imzalanarak 1933 tarihinde yürürlüğe giren Varşova Sözleşmesi ise uluslararası hava taşımacılığı üzerine hazırlanmış ilk detaylı sözleşme olmuştur.[272] Bu sözleşme, temel olarak, hava taşımacılığına ilişkin bazı kuralların birleştirilmesini temin etmek maksadıyla düzenlenmiştir. Ayrıca, uçak ile ücret karşılığında yapılan uluslararası insan, bagaj ve eşya taşımalarına uygulanacak esaslar bu sözleşmeyle belirlenmiştir.[273] Paris ve Madrid Konferanslarında tartışmaya açılan, uluslararası hava taşımalarında taşıyanın sözleşmeden doğan sorumluluğu Varşova Sözleşmesiyle karar bağlanmış, taşıyanın; yolcunun ölümü veya diğer bir şekilde cismani zarar maruz kalmasından, bagajın hasara uğraması ya da kaybolmasından, yükün hasara uğraması ya da kaybolmasından, yolcu, bagaj ve yük taşımalarında vaki olacak gecikmelerden, yolcu, yük ve eşya sahiplerine karşı sorumluluğu kabul edilmiştir. Bu sebeple taşıyıcıya bir kusur sorumluluğu yüklemiştir. Ancak taşıyıcının, herhangi bir kusuru bulunmadığını ispat ederek bu sorumluluktan kurtulabileceği de belirtilmiştir. Anlaşmaya taraf devlet sayısı daha sonraki yıllarla birlikte 108'e çıkmış, 1955 yılında imzalanan La Haye Protokolü ile de anlaşmanın bazı maddeleri değişikliğe uğramıştır.[274]

Bu anlaşmaların dışında 1933 yılında imzalanan Roma Sözleşmesi ve onu değiştiren 1952 Sözleşmesi[275] , 1938 Bürüksel Konferansı, 1948 Cenevre Konvansiyonu, 1955 Lahey

[270] Tahir Çağa, a.g.e, s.203.
[271] A.g.e., s.206
[272] H. Pazarcı, a.g.e., s.291.
[273] A.g.e., s.8
[274] Cemal Şanlı, **Uluslararası Sivil Havacılık Davarlında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk**, Kazancı Hukuk Yayınları No:120, İstanbul, 1992, s.53.
[275] Hüseyin Pazarcı, a.g.e., s. 291

Konferansı, 1961 Guadalajara(Meksika) Konferansı[276] havacılıkla ilgili temel düzenlemelerin yapıldığı anlaşma ve konferanslar olmuşlardır.

Ancak İkinci Dünya Savaş'ı öncesinde havacılık sektöründe meydana gelen hızlı gelişmeler, yapılan yasal düzenlemeler ve doğan yeni ihtiyaçlar, savaş sonrasında yeni tedbirlerin alınmasını zorunlu hale getirmiştir. Bu amaçla 52 devlet 7 Aralık 1944 tarihinde Amerika Birleşik Devletleri'nin Chicago kentinde bir araya gelerek Chicago Sözleşmesi olarak adlandırılan "Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi"ni imzalamışlardır.[277] Chicago sözleşmesi, uluslararası sivil havacılığın esaslarını evrensel düzeyde düzenleyen ve uluslararası hava hukukunun cari kurallarını belirleyen temel bir metin niteliğinde olmuştur. Hava seyrüseferi, hava nakil vasıtalarının tabiiyeti ve tescili, lisans ve sertifikalar, hava seyrüseferini kolaylaştıran tedbirler, kazaların tahkiki, uluslararası standartlar ve usuller ile genel ve gayri ticari konularda bugün dahi geçerli olan temel düzenlemeler bu sözleşme ile getirilmiştir. Hava araçları sivil ve askeri olmak üzere ikiye ayrılmış, askeri, gümrük ve zabıta hizmetlerinde kullanılan her türlü hava nakil vasıtası devlet hava nakil vasıtası olarak, bu tanımın dışında kalanların tamamı ise sivil hava nakil vasıtası olarak tanımlanmıştır. Akit devletlerin kendi ülkelerindeki bir noktadan yine kendi ülkeleri üzerindeki bir noktaya ücret veya kira mukabilinde yolcu, yük veya posta müsaadesini diğer akit devletlerin hava nakil vasıtalarına vermeme hakkına sahip olmalarını sağlayan kabotaj hakkı yine bu sözleşmeyle kabul edilmiştir. Ayrıca, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı da Chicago Sözleşmesi ile kurulmuştur. Sözleşme bugün itibariyle 152 ülke tarafından imzalanmıştır.[278]

4.1.2.2 Uçak Kaçırma ve Uçaklara Yönelik Saldırı ve Eylemleri Önlemeye Yönelik Uluslararası Anlaşmalar

19. yüzyılın başlarında uçuş güvenliğini bozmaya yönelik eylemlere maruz kalan devletler öncelikli olarak soruna bireysel olarak çözüm aramışlardır. O dönemlerde en çok uçak kaçırma olaylarının yaşandığı başta ABD olmak üzere yaşanan olaylardan etkilenen birçok devlet çareyi ulusal yasalar düzenlemekte bulmuşlardır. Ancak uluslararası toplumun niteliğini bozabilecek nitelikte olan bu eylemlerin devletlerin iç hukuklarında yaptıkları düzenlemelerle durdurulmaya çalışılması doğal olarak istenilen sonucu ortaya koyamamıştır. Çünkü netice itibariyle, hava ulaşımı nerdeyse dünyanın tümünü kapsamaktadır ve meydana gelebilecek herhangi bir durum uçuşun gerçekleştiği tüm ülkeleri etkileyebilecek niteliktedir.

[276] Varşova Konferansında kabul edilen taşıyıcının kusur sorumluluğu, bu konferansta kabul edilen protokolle mutlak sorumluluk haline dönüştürülmüş ve sorumluluk sınırı yükseltilmiştir.
[277] M. Bahattin Adıgüzel, a.g.e., s.8.
[278] A.g.e.,, s.8.

Bir ülke tarafından çıkarılan yasalarla çok ağır suçlarla cezalandırılacağı belirtilmiş bir suçun, yine o ülke tarafından tescil edilmiş bir uçakta işlenmiş olmasına ve o ülkenin vatandaşlarını etkiliyor olmasına rağmen, uçağın indiği meydanın bulunduğu ülkenin yasalarında böyle bir düzenlemenin yapılmamış olması sebebiyle cezasız kalabileceği göz önünde bulundurulmalıdır. Zaten yaşanan birçok uçak kaçırma vakasında da böyle bir durumun ortaya çıktığı sık sık görülmüştür. Durumun farkında olan hava korsanları, uçaklara karşı yasa dışı eylem düzenlerken ve özellikle de uçakları kaçırırken, daha hafif cezaların öngörüldüğü bu ülkeleri tercih etmişler ve uçakların iniş meydanı olarak bu ülke hava meydanlarını belirlemişlerdir. Dolayısıyla uluslararası bir suç niteliğindeki uçak kaçırma ve uçaklara yönelik saldırı eylemlerinin önlenebilmesinin yine ancak uluslararası alanda yapılan düzenlemelerle mümkün olacağı bir süre sonra anlaşılmıştır. Bu noktada devletlere düşen görev öncelikli olarak suçun uluslararası niteliğini belirlemek daha sonra ise bu suçu cezalandırmanın bir görev olduğunu tüm devletlere kabul ettirmek olmuştur.

Uçaklara yönelik saldırıların gün geçtikçe artması ve önlenemez bir hale gelmesi sonuçta bu şekilde devletleri bir araya gelmeye ve uluslararası düzenlemeler yapmaya mecbur bırakmıştır. Bu amaçla bir araya gelen devletler, sivil uçuş güvenliğini sağlamaya yönelik olarak sırayla üç temel uluslararası sözleşmenin temelini atmışlardır. Bu üç sözleşme, hava korsanlığını ve uçaklara karşı girişilen diğer kanun dışı eylemleri önlemeye yönelik olarak alınan tüm uluslararası önlemlerin yasal dayanaklarını oluşturmuştur.

4.1.2.2.1 Tokyo Sözleşmesi:

Ulusal ceza yasalarının uçaklarda işlenen suçları cezalandırma sistemleri ile uyuşmaması ve bu uyuşmazlık nedeni ile uçakta suç işleyen kişilerin yargılanamıyor olması[279], uçakta işlenen suçları kapsamına alan bir yargı yetkisi sistemini zorunlu hale getirmiştir. Bu amaçla 1963 yılında Tokyo'da düzenlenen konferans sırasında Tokyo Sözleşmesi imzaya açılmış ve sözleşme 1969 yılında yürürlüğe girmiştir.[280] Sözleşmenin uygulama sahası; ceza kanunda düzenlenen suçlar ve hava aracının veya hava aracındaki kişilerin veya malların emniyetini veya hava aracındaki iyi düzen ve disiplini tehlikeye atacak hareketler olarak belirlenmiştir.[281]

Sözleşmenin uygulama alanı sözleşmenin birinci maddesinde şu şekilde belirtilmiştir:

[279] Sözleşmenin de temelinde yer alan "Cordova" olayı, bu durumun en güzel kanıtını oluşturmuştur. Uçak açık deniz üzerindeyken alkol aldıktan sonra uçakta bulunan yolcu, pilot ve mürettebata saldırılarda bulunan Diego Cordova adlı yolcu, Amerikan mahkemelerinde uçakta işlenen suçun A.B.D.'nin yargı sistemi dışında bulunduğu gerekçesiyle yargılanamamıştır.bkz. H. Koni, a.g.e., s.127.
[280] Yaşar Öztürk, a.g.e., s.32.
[281] *"11 Eylül Saldırısı ve Yükselen Değer: Güvenlik"*, **Çelebice Dergisi**, Sayı 1, Nisan-Haziran, İstanbul, 2002,s. 26.

"Akit devletlerden birinde tescil edilmiş bir uçaktaki bir şahıs tarafından, uçuş halinde veya açık deniz üzerinde veya herhangi bir devletin ülkesi dışındaki bir bölge üzerinde işlenen suçlar ve tamamlanan fiillere uygulanır."[282]

Bu maddeden de anlaşılacağı üzere sözleşmenin uygulanabilmesi için öncelikle uçağın uçuş durumunda bulunması ve anlaşmayı imzalamış olan bir devletin tesciline sahip olması gerekmektedir. Uçak bu sırada açık deniz üzerinde, hiçbir devletin egemenliğinin bulunmadığı bir alan üzerinde ya da bağıtlı veya bağıtsız bir devletin ülkesi üzerinde bulunmak zorundadır.[283] Bu kadar geniş bir uygulama alanı yaratılmasının amacı ise herhangi bir yargı yetkisi boşluğunun önüne geçilmeye çalışılmış olmasıdır. Ayrıca sözleşme, böylelikle hem uluslararası uçuşlarda hem de yurtiçi uçuşlarda uygulanabilir bir nitelik kazanmıştır.

Uçağın içindeki kişilerin ve malların güvenliğini tehlikeye atan, uçakta düzen ve disiplini bozan eylemler sözleşme kapsamına girmektedir. Ancak, uçakta işlenen suçların bir tanımının yapılmamış olması sözleşmenin bu alandaki zafiyetini oluşturmuştur.

Uçağın uçuş hareketini engelleme, uçağın denetimini ele geçirme ve uçağı denetim altına alma eylemleri, yasa dışı eylemler olarak belirtilmiştir, ancak herhangi bir suç olarak öngörülmemiştir. Tokyo Sözleşmesi'nin en büyük eksikliği işte burada ortaya çıkmaktadır; Tokyo Sözleşmesi, uçak kaçırma eylemlerini bir suç olarak öngörmemiş, suç işleyen kişiye verilecek cezadan söz etmemiş ve devletlere bu eylemleri işleyenleri cezalandırmaları için herhangi bir yükümlülük getirmemiştir. Uçak kaçırma suçunu işleyen kişiye karşı alınması öngörülen önlemler devletlerin ulusal yasalarına bırakılmıştır.[284]

Sözleşmenin bir başka özelliği, uçakta işlenen veya işlenmek üzere olan suçlara eğer üzerinde uçulan devletin polis makamları karışamayacak durumda iseler, uçağın pilotuna ve bazı yetkililerine polis yetkileri tanıyan ilk anlaşma olmasıdır. Böyle bir durumda belirtilen kişiler, suç eylemini gerçekleştiren kişi ya da kişilere karşı zorlama ve makul önlemleri alabilme yetkisine sahip olmaktadırlar.[285] Ancak bu yaklaşımın çok da gerçekçi olmadığı bilinmektedir. Çünkü temel geçerli kuralın, hava korsanlarına havada karşı koymadan, onların istediklerini yapmak olduğu, gerekli müdahaleninse, uçak yerdeyken yeterli koordinasyon sağlandıktan ve tüm önlemler alındıktan sonra yapılması gerektiği genel olarak kabul edilmektedir.

[282] Resmi Gazete, 8 Aralık 1975, s. 15436.
[283] H.Koni, a.g.e., s.129.
[284] A.g.e., s. 137.
[285] Yaşar Öztürk, a.g.e., s.31.

Sonuç olarak, Tokyo Sözleşmesi'nin devletlere yüklediği temel iki yükümlülük söz konusudur. Bunlardan birincisi, uçağın denetimini pilota geri vermek ve uçağı denetleyebilmesi için uygun önlemler almak; ikincisi ise, yolcu ve personelin yolculuklarını sürdürmelerini sağlayıp, uçağı ve yükünü sahibine, işletmecisine geri vermektir.[286]

4.1.2.2.2 La Haye Sözleşmesi:

Tokyo Sözleşmesinin uçak kaçırma olayını bir suç olarak nitelememesi, böylelikle de gittikçe artan uçak kaçırma olayları karşısında yetersiz kalışı devletleri uluslararası alanda yeni bir sözleşme yapmaya itmiştir. Bu amaçla 1–16 Aralık 1970 tarihinde La Haye'de yapılan diplomatik konferanslar sonucunda "Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Sözleşme" olarak anılan La Haye Sözleşmesi ortaya çıkmıştır.[287]

La Haye Sözleşmesi'nin en büyük önemi uçak kaçırma suçunun tanımını yapmış olmasıdır. Buna göre uçak kaçırma suçunun unsurları şu biçimde belirtilmiştir:

a- Eylem yasadışı olmalıdır,

b- Zor kullanma veya zor kullanma tehdidi bulunmalıdır,

c- Eylem uçakta yapılmış olmalıdır,

d- Eylem uçuş durumunda bulunan bir uçakta meydana gelmelidir,

e- Eylem herhangi bir biçimde uçağı veya denetimini ele geçirmeye yönelik olmalıdır.[288]

Sözleşme, suçu tanımladıktan sonra suçu cezalandırma konusuna da değinmiş ve her akit devletin suçu şiddetli cezalarla cezalandırmayı taahhüt edeceğini belirtmiştir. Ancak herhangi bir alt sınır ya da cezanın niteliği konusunda herhangi bir açıklamada bulunmamıştır. Dolayısıyla şiddetin derecesi devletlere bırakılmıştır.

Sözleşmenin, ancak içinde suç işlenen uçağın, kalkış veya iniş yeri, uçağın kayıtlı olduğu devlet toprakları dışında ise geçerli olacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla uçağın uluslararası veya yurtiçi sefer yapıyor olması sözleşmenin uygulanabilirliği açısından bir fark yaratmamaktadır. Örneğin, Ankara-İstanbul seferini yapan bir Türk uçağı Londra'ya kaçırıldığında olay, sözleşme kapsamı içinde sayılırken, Ankara-Londra seferini yapan bir Türk uçağı Ankara üzerinden kaçırılıp İstanbul'a indirildiğinde sözleşme kapsamı dışında kalmaktadır. Ancak suçlu veya suçluluğundan şüphe duyulan şahıs, eğer uçağın tescil edildiği devletin dışında bulunuyorsa, olay sözleşme kapsamı içinde olacaktır. Böyle bir durumda

[286] H.Koni, a.g.e., s. 136.
[287] Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu, a.g.e.,s. 133.
[288] Hasan S. Koni, a.g.e., s.140.

uçağın indiği veya kalktığı yere bakmaksızın, sanık olan veya suçluluğundan şüphe edilen kişi hakkında soruşturma açılacak, suçlu mahkeme önüne çıkartılacak ve geri verilecektir.[289]

La Haye sözleşmesi de tıpkı Tokyo Sözleşmesi gibi yalnızca uçuş durumunda bulunan uçakta işlenen suçları kapsamına almıştır. Dolayısıyla uçuş durumunun öncesinde veya uçuş durumunun sonrasında meydana gelebilecek eylemler sözleşme kapsamı dışında bırakılmıştır.[290]

Uçaklara karşı yerde girişilen saldırı ve sabotaj eylemleri de yine bu maddeyle bağlantılı olarak sözleşme kapsamı dışında bırakılmıştır. Suç ortaklığı eyleminde ise, ancak uçakta bulunan suç ortakları sözleşme kapsamına alınmış, uçağın dışında bulunan suç ortaklarının cezalandırılması ise ulusal yasalara bırakılmıştır.[291]

Ancak sözleşmenin asıl eksik yönünü, uluslararası bir tehlike gösteren uçak kaçırma eylemlerini uluslararası bir suç olarak tanımlamamış olması ve bu suçun yarı evrensel bir ceza sistemiyle önlenmeye çalışmış olması oluşturmuştur.

Ayrıca, uçağın pilotunun veya personelinden birinin uçağı kaçırması durumunda sözleşme hükümlerinin uygulanmayacağı belirtilmiştir. Ancak bu durum, birçok devletin ulusal yasalarında da öngörülmemiş olan yasal bir boşluk durumundadır.

4.1.2.2.3 Montreal Sözleşmesi:

1970'lerden itibaren uçak kaçırmaların şekil değiştirerek, uçaklara karşı silahlı saldırı ve sabotaj eylemlerine dönüşmesi, ancak gerek Tokyo gerek de La Haye Sözleşmelerinde böyle bir durumun sözleşme kapsamı içine alınmamış olması, bu eylemleri başka bir sözleşmenin kapsamı içine alarak çözüme bağlama zorunluluğunu doğurmuştur. Bu sebeple 1971 yılında düzenlenen Montreal Konferansı'nda "Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin Montreal Sözleşmesi" kabul edilmiştir.[292]Sözleşmenin birinci maddesinde, sözleşmenin uygulama alanı içine giren eylemler tarif edilmiştir. Buna göre herhangi bir kişinin,

•kanunsuz olarak ve kasten uçuştaki bir hava aracında, bir başka kişiye şiddet uygulaması ve bu eylemin hava aracının emniyetini tehlikeye sokabilecek olması,

•hizmetteki hava aracını uçuş kabiliyetini kaybetmesine sebep olacak biçimde tahrip etmesi veya hasara uğratması veya bu eylemin hava aracının uçuştaki emniyetini tehlikeye sokabilecek olması,

[289] A.g.e., s.145.
[290] A.g.e., s.142.
[291] A.g.e., s.140-141.
[292] Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu, a.g.e., s.133.

•hava aracını tahrip edebilecek bir cihazı yada maddeyi servisteki hava aracına yerleştirmesi ve bunun aracın uçuştaki emniyetini tehlikeye sokacak nitelikte olması,

•seyrüsefer yardımcılarını tahrip etmesi veya hasara uğratması veya işletmelerine müdahale etmesi,

•yanlış olduğunu bildiği bilgileri uçuştaki hava aracının emniyetini tehlikeye sokarak yayması ve iletmesi veya bu eylemlere teşebbüs etmesi veya yardımcı olması sözleşme kapsamında değerlendirilmiştir.[293]

Kuşkusuz Montreal Sözleşmesi'nin en önemli tarafını, zaten yapılma nedeni olan uçaklara karşı saldırı ve sabotaj eylemlerini kapsamı içine alması oluşturmuştur. Bu durum uçağın "serviste" olması deyimiyle sözleşmeye eklenmiştir. Sözleşmeyle uçağın serviste olması deyimi, bir uçağın, belirli bir uçuş için yer personeli veya mürettebatın uçuş öncesi hazırlıklara başlaması ile inişten sonraki yirmi dört içindeki süreyi ve uçağın uçuş halinde bulunduğu tüm süreyi tanımlamak için kullanılmıştır. Böylelikle uçuş öncesinde ve uçuş sonrasında uçak koruma altına alınmıştır.[294]

Sözleşme hükümlerinin uygulanabilmesi için, uçağın tescil edildiği devletten başka bir devletin ülkesinde bu eylemlerin işlenmiş olması veya uçağın fiili veya programlanmış iniş veya kalkış noktasının uçağın tescil edildiği devletin dışında bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla, uçağın tescil edildiği devletin üzerinde saldırıya ve sabotaja uğraması, sözleşme kapsamı dışında kalmaktadır. Ayrıca sözleşme hükümlerinin geçerli olabilmesi için, saldırı ya da sabotaj eylemleri düzenlenen havaalanının veya tesisin uluslararası hava ulaşımına açık olması gerekmektedir.[295]

Cezalandırma hükmüne gelince, yine diğer iki sözleşmede de olduğu gibi sözleşmeyle kendini bağlayan her devletin, sözleşmede belirtilen suçları ağır cezalarla cezalandıracak suçlar statüsüne getirmeyi üstlenecekleri belirtilmiştir.[296]

Sözleşmeyle birlikte, suça kalkışma ve suç ortaklığı eylemleri de kapsam içine alınarak sonuçta yolcuların yaşamı güvenlik altına alınmaya çalışılmıştır. [297]

6 Ağustos 1988 tarihinde ise Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havaalanlarında Kanunsuz Şiddet Eylemlerinin Önlenmesine İlişkin Protokol, Montreal Sözleşmesi'ne ek olarak yayınlanmıştır.[298]

---

[293] 11 Eylül Saldırısı ve Yükselen Değer: Güvenlik, a.g.e., ,s . 25.
[294] Yaşar Öztürk, a.g.e., s.33.
[295] H.Koni, a.g.e., s. 160-161.
[296] A.g.e., s.162-163.
[297] Köksal Bayraktar, **Uçak Kaçırma Suçu**, İ.Ü. H.F.M., C. XXXVII, S. 1-4, İstanbul, 1972, s.174.
[298] A.g.e., s.175.

Bu üç sözleşme de, sivil uçaklara yönelik kaçırma, kanunsuz saldırı ve sabotaj eylemlerini önlemeye yönelik olmaları bakımından, uluslararası terörizmi önlemek amacıyla uluslararası alanda imzalanmış olan 13 evrensel sözleşmeden üçü olarak sayılmaktadırlar. Tokyo Sözleşmesi uçak kaçırma suçunun temel alındığı ilk sözleşme olurken, La Haye'de bu suçun tanımı yapılmış, Montreal'de ise yalnızca uçak kaçırmalara yönelik olmayan, uçağa yönelik şiddet ve sabotaj eylemleri de suç kapsamı içine alınmıştır. Bu sözleşmeler sayesinde artık evrensel bir suç niteliği kazanan sivil uçuş güvenliğine yönelik eylemler, her geçen gün ivmesini kaybetmiştir.

Bu üç anlaşmanın da temel özelliklerine kısaca bakacak olursak;

— Her bir sözleşme eylemler ancak tescil devletinin dışında gerçekleşirse uygulanabilecektir. Çünkü zaten tescil devletinin ülkesinde gerçekleşen eylemlere karşı ulusal yasalar mevcut bulunmaktadır. Ülkesellik ilkesinin de bir sonucu olarak her ülke kendi toprakları üzerinde mutlak egemenliğe sahip olduğu için, böyle bir ayrımı yapmak devletlerin egemenliklerine duyulan saygının bir gereği olarak düşünülmüştür.

— Hükümlerinin, askeri amaçlarla gümrük ve polis hizmetlerinde kullanılan uçaklara uygulanmayacağı her üç sözleşmede de belirtilmiştir. Sonuçta, esas amaç, sivil uçuş güvenliğinin sağlanmasıdır. Askeri amaçla uçan uçakların güvenliğinin sağlanması ise çok daha farklı bir durumdur, dolayısıyla bu amaca yönelik olarak geliştirilecek politikalar devletlerin daha fazla hassasiyet duydukları daha özel durumlar olduğu için sözleşme kapsamına alınmamıştır.

— Suçluların cezalandırılmasına yönelik olaraksa her üç sözleşme de kesin kurallar koymamıştır. Tokyo Sözleşmesi bu durumdan neredeyse hiç bahsetmezken, La Haye ve Montreal Sözleşmeleri en ağır cezalarla devletlerin bu tür suçlandıracaklarını belirtmişlerdir. Bu cezanın niteliği ve minimum sınırı hakkındaki kararı ise devletlere bırakmışlardır. Ayrıca, sözleşmelerden doğan uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmemeleri durumunda devletlere ne gibi yaptırımlar uygulanacağı da bu sözleşmelerde öngörülmemiştir. Dolayısıyla aynı suça, her bağıtlı devlette, farklı bir cezanın uygulanma olasılığını açık bırakmışlardır. Ama netice itibariyle, bu sözleşmeler sayesinde uçak kaçırma ve uçaklara karşı girişilen saldırı ve eylemler bir uluslararası suç niteliği kazanmış ve cezalandırılması gerektiği tüm ülkelerce kabul edilmiştir.

4-2 TEKNİK ÖNLEMLER

Sivil uçuş güvenliğinin sağlanmasında kuşkusuz hukuksal önlemler kadar teknik önlemlerin de oldukça büyük önemi vardır. Sivil havacılık güvenliğine karşı girişilen kanun dışı eylemlerin önlenmesinde hukuksal önlemlerle birlikte aynı zamanda teknik önlemlerin de alınması, bu ikisinin bir bütün oluşturacak şekilde uygulanması, etkin bir koruma için mutlak bir gerekliliktir.

Tıpkı hukuksal açıdan olduğu gibi teknik açıdan alınan önlemlerin de öncüsü ABD olmuştur. 1973 yılında yolcuları arama uygulaması ABD tarafından başlatılmıştır.[299] Silah taşıyıp taşımadıklarını anlamak için yolcuların ve yolcu bagajlarının x ışını aygıtlarıyla(x-ray) aranması, ayrıca yolcuların uçağa binmek üzere geçtikleri kapılarda silahlı görevlilerin bulundurulması gibi uygulamalar 1980'li yıllardan itibaren tüm devletlerin uygulamaya koydukları teknik önlemler olmuşlardır.[300] Bu önlemler sayesinde uçak kaçırma olaylarında belirgin bir azalmanın yaşandığı görülmüştür.

Sivil havacılığın, yasa dışı eylemlerden korunması oldukça komplike bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Çünkü bir uçağın güvenliğini tehlikeye sokabilecek tehdit unsurlarının uçağa sokulmasında kullanılabilecek pek çok yol bulunmaktadır. Bunlar; yolcu bagajları, kargo, posta, yolcular ve yolcuların kabin bagajları, uçuş ekibi, ikram ve yer hizmetleri personelini kapsamaktadır. Havacılık güvenliğinde amaç; bu yollarla tehdit oluşturabilecek patlayıcı, kimyasal ve biyolojik maddeler ve diğer tehdit unsurlarına karşı uçağı korumak olmalıdır. Sivil havacılığa yönelik kanun dışı eylemlere karşı yapılacak düzenleme ve alınacak güvenlik önlemlerinde, yolcuların, uçak mürettebatının, yer personelinin ve sivil halkın emniyetini sağlamak adına hareket edilmelidir.[301] Ancak alınacak önlemlerin, aynı zamanda havayolu ulaşımının sağladığı sürat avantajını ortadan kaldırmayacak bir şekilde uygulanması gerekmektedir. Dolayısıyla güvenlik ile çabukluk arasında bir dengenin sağlanması havayolu ulaşımının cazibesini koruması için gerekli olan bir denklemdir.

Havacılık güvenlik sistemi genel olarak; yolcuların, bagajlarının ve kargonun terminal binasına girişlerinde ve bina içerisinde çeşitli güvenlik noktalarında kontrolünü, havaalanındaki tahditli alanlara girişin kontrolünü ve bu alanlara giriş yetkisi olmayan bireylerin girişlerinin engellenmesini kapsamaktadır. Güvenlik önlemlerinin alınması ve

[299] Hasan Koni, a.g.e., s.47.
[300] A.g.e., s.47-48.
[301] Süleyman Şahin, **Sivil Havacılıkta Uçak Kaçırmaya Karşı Yer Önlemlerinin Örgütlenmesi**, Türkiye Ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Kamu Yönetimi Lisans Üstü Uzmanlık Programı, Uzmanlık Tezi, Diyarbakır, 1990, s.39

uygulanmasında ilk hedefse maruz kalınan tehdidin mümkün olduğu kadar erken teşhisi ve doğru olarak değerlendirilebilmesidir.[302]

Bu amaçla alınan havacılık güvenliğini sağlamaya yönelik teknik önlemleri belirli başlıklar altında sıralamak gerekirse:

Her havaalanında alınacak güvenlik önlemlerini belirlemekte ilk adım, fiziki bir denetleme ve inceleme yapılması olmuştur. Öncelikli olarak eksiklikler belirlenmeye çalışılmış ve daha sonra bu açıkları kapatmaya yönelik planlar, düzenlemeler yapılmıştır. Herhangi bir durum için muhtemel hareket ve acil durum planlarının önceden hazırlanması gerekliliği kabul edilmiştir. İlgili ve yetkili birimler arasında koordinasyon sağlanmaya çalışılmış ve olası bir saldırıda her birimin üzerine düşecek görevleri bilmesi ve işbirliği içerisinde hareket etmesi amaçlanmıştır.[303]

Uçak kaçırmayı önlemek amacıyla alınan bütün önlemlerin amacı, her şeyden önce suç işleyecek kişiyi yerde saptayarak uçağa binmesinin önlenmesidir.[304] Dolayısıyla güvenliği sağlamada ilk amaç suçu yerde önlemek olmuştur. Yolcuların, bagajların ve uçağa yüklenecek paket ve yüklerin kontrol ve denetimden geçirilmesi bu aşamada ilk alınan ve en önemli tedbiri sağlayan önlem olmuştur. Yolcuların ve kabin bagajlarının kontrolünde madeni eşya tespit röntgen cihazları (x-ray cihazları) ve el ile muayene yöntemleri kullanılarak silah, patlayıcı madde ve benzeri tehlikeli maddelerin havaalanlarının belli bölümlerine özelliklede uçağa girişine engel olmak ve olası bir teröristi en geç uçağa binmeden ortaya çıkarmak amaçlanmıştır. Yolcular uçağa binmeden önce iki kutuplu bir manyetometrenin arasından geçirilmeye başlanmıştır. Böylelikle yolcuların silah ya da benzeri metal bir tehdit unsurunu uçağın içine sokmaları önlenmeye çalışılmıştır. Ancak sadece madeni silahların bu tarayıcılar tarafından algılanabilmesi, sıvı patlatıcı maddelerinse saptanamaması[305], gereken yer ve durumlarda el ile muayenenin de etkin bir önlem yöntemi olarak benimsenmesini gerektirmiştir.[306] Özellikle "Yöneylem Profili" olarak adlandırılan, yolcuların hareketlerinden yola çıkarak bir takım tahminlerde, varsayımlarda bulunma yönteminin, havaalanlarında kullanılması vasıtasıyla bir takım hareketlerinden dolayı şüphe çeken kişilerin kontrolünde metal dedektörlerin yanı sıra el ile yapılacak yolcu ve bagaj denetimi bir zorunluluk haline getirilmiştir.[307]

---

[302] A.g.e.,s. 39.
[303] A.g.e.,ss.40-44.
[304] Hasan Koni, a.g.e., s.48.
[305] Bu durumla ilgili örneklerden bir tanesi 26 Ağustos 1971 yılında yaşanmıştır. Bir hava korsanı elindeki şişede bulunan renkli sıvının nigrotgliserin olduğunu söyleyerek bir uçağı kaçırmıştır.
[306] Hasan Koni, a.g.e., s. 49.
[307] Hava korsanları üzerinde yapılan araştırmalar neticesinde, bu gibi kişilerin öteki yolculardan ayırt edilebilir bazı özelliklerinin olduğu ortaya konmuştur. Buna göre, genel olarak hava korsanlarının sinirli davrandıkları, genç oldukları, belirli bir bilet ayırtma tarzlarının olduğu, olduklarından sakin görünmeye çalıştıkları gibi bir takım benzer özellikler sergiledikleri belirlenmiştir.

Yolculara yönelik güvenlik tedbirlerinden sonra, yolcu bagajları da denetim altında tutulmaya başlanmış, sahibi belirlenmemiş bagajların uçağa yüklenmesi yasaklanmıştır.[308] Ancak yetkili kuruluşların vereceği kargo ve yüklerin kabul edilmesi kararı alınmıştır. Uçak içerisinde taşınan denetlenmiş bagajın ilgili uçakta seyahat etmekte olan yolculara ait olduğundan emin olunması şartı getirilmiştir. Bagaj ve yüklerden bazılarının açılarak, gözle ve elle muayene edilmesi zorunluluğu uygulamaya konularak, yine bazı bagajların kontrol cihazlarından, bazılarının ise düşük basınçlı hücrelerden geçirilmesine başlanmıştır. Özellikle transfer ve transit yolcular, bunların bagajları, yolcu ve bagaj bekleme ve ayırma yerleri, bagaj yolcu ilişkisi tam bir gözetim, denetim ve kontrol altında tutulmuştur.[309] Bu sivil havacılığın yasadışı müdahale amaçlı fiil ve eylemlere karşı korunmasında atılmış önemli bir adım olmuştur.

Sivil havacılık hizmetlerinde başarılı bir güvenlik uygulamasının, yetkisiz kişilerin uçaklara ve hava seyrüsefer tesislerine girmeleri önlendiği ölçüde sağlandığı düşüncesiyle, her havaalanında karaya dönük olan bölümden havaya dönük olan bölümüne geçen yol ve girişler sınırlandırılmış, buralardan görevsiz ve yetkisiz geçişlere engel olmak için gerekli güvenlik kontrol önlemleri alınmıştır. Güvenlik açısından yasaklı bölge ve alanlar[310] belirlenerek, hassasiyetleri nedeni ile bu alanlara özel koruma sağlanmıştır. Kapalı devre televizyon kamera ve ekipmanlarıyla görsel bir caydırıcılık sağlanmaya çalışılmıştır. Dağıtılmış olan uçağa biniş kartı ile uçağa binen yolcu sayısı arasında mutabakat sağlanmasına özen gösterilmiştir.[311]

Havaalanının hava aracı manevra sahasına, yalnız yetkili havaalanı görevlilerinin girmesine izin verilmiş, yolcu ve halkın giriş yerleri bu alanlardan ayrı tutulmuştur. Bu önlemlerden ayrı olarak, havaalanının havaya dönük olan bölümünün çevresine, terminal binası dışından olabilecek girişleri önlemek için bir tel örgü tesis edilmiştir.

Uçakların korunması ise öncelikli olarak uçakta çalışan mürettebatın sağlayacağı güvenlik kontrolleriyle sağlanmaya çalışılmıştır. Uçak mürettebatının yetersiz kaldığı zamanlarda ise uçaklarda özel nöbetçi bulundurulması gündeme gelmiştir. Ayrıca, uçağın giriş ve güvenlik için hassas olan diğer bölümlerinin kapalı tutulması ve eğer girişler kullanılıyorsa, bunun bir gözetim ve kontrol altında gerçekleştirilmesi, kapalı devre

[308] Süleyman Şahin, a.g.e., s.41.
[309] A.g.e., ss. 41-42.
[310] Güvenlik görevlisi istihdamı ve donanım gerektiren bölge ve alanlardır.
[311] Süleyman Şahin, a.g.e., ss. 45-49.

televizyon sistemi ile sürekli bir gözetimin tesis edilmesi uçağı korumaya yönelik olarak alınan diğer önlemlerden olmuştur.[312]

Yolcu, eşya ve uçakların denetiminden başka havaalanı çalışanları üzerinde yapılan denetim bir başka güvenlik önlemi olmuştur. Hava korsanlarının, havaalanında çalışan personel kılığında havaalanlarına sızarak eylemlerini gerçekleştirme olasılığına karşın havaalanı personelinin daha işe alınma aşamasında denetimden geçirilmesi, işe girdikten sonra da bu denetimin devam ettirilmesi kararı alınmıştır. Çalışanlara verilecek kimlik kartı ya da benzeri tanımlayıcı özellikteki nesnelerle de bu açıdan yarar sağlama amaçlanmıştır. Ayrıca güvenlik sisteminin etkinliğinin; güvenlik cihazlarının teknik özelliklerine ve bu cihazları kullanan personelin niteliğine ve performansına da bağlı olduğu gerçeğine uygun olarak personel alımında gerekli niteliklere göre bir alım yapılmaya başlanmıştır.[313]

Bunlardan başka alınan bir başka önlem de yolcuların dışarıyla iletişimlerinin kesilmesi olmuştur. Özel güvenlik bölgesi dediğimiz alanlar oluşturularak, bu alanlardan içeriye girişler sıkı bir denetim, gözetim altına alınmış, girişten sonra da dışarıyla olan bağlantının sınırlanması amaçlanmıştır.

Ayrıca havaalanları çevresinde küçük askeri birlikler bulundurmak ve herhangi bir tehlike halinde havaalanlarını halka ve trafiğe kapatmak da devletlerin uyguladığı teknik önlemlerden bazıları olmuştur.[314]

Havalimanı çevresi ile havalimanını dıştan çevreleyen alan üzerinde, gerek yeterince donanımlı güvenlik personelince havalimanı çevresinin devriye gezilmesi ve gerekse de kapalı devre televizyon sistemleri ile diğer taciz tespit aygıtlarının kullanımı vasıtasıyla gözetim direklerinden gözetim yapılması yollarıyla havalimanının dışından uçak, havalimanı tesis ve binalara yöneltilecek yer esaslı saldırılara karşı korunma sağlanmaya çalışılmıştır.[315]

Uçakların yapısının değiştirilmesi ise alınan teknik önlemlerin bir başka boyutunu oluşturmuştur. Yerdeki tüm önlemleri geçmeyi başaran korsanın, en azından havada bir şekilde etkisiz hale getirilmesi amacıyla uçaklarda bir takım fiziksel değişiklikler yapılarak, uçak içinde güvenliğin arttırılmasına çalışılmıştır. Örneğin kokpit kapısına cam pencereler yaparak, pilotların uçağın içinde ne olup bittiğini görebilmeleri ve buna göre de gerekli tedbirleri almaları güvenlik amacıyla yapılan değişikliklerden olmuştur.[316]

Uçuş sırasında uçak içerisinde silahlı personelin bulundurulması ise alınan önlemler içerisinde en çok tartışılanı olmuştur. Çünkü uçak içinde, mümkün olduğu kadar az şiddete

[312] A.g.e., ss. 43-45.
[313] Hasan Koni, a.g.e., s. 54.
[314] A.g.e., s. 51.
[315] Süleyman Şahin, a.g.e., s.45.
[316] A.g.e., s.54.

başvurulması genel olarak kabul edilen bir durumdur. Uçak içinde şiddet hareketlerine başvurulması hem yolcuların ve uçak personelinin can güvenliğini tehlikeye atabileceği gibi hem de uçağın uçuşu için de önemli bir tehlike yaratabilmektedir. Örneğin, 1961–1969 yılları arasında meydana gelen uçak kaçırma olaylarında, uçak içinde yaşanan silahlı çatışmalar neticesinde 44 yolcu ve 5 personelin hayatını kaybetmesi bu tehlikenin boyutlarını göstermiştir.[317] Dolayısıyla çoğu ülke bu tip bir tedbiri almayı güvenliği daha da tehlikeye sokucu bir unsur olarak görmüş ve yerde alınacak tedbirlere ağırlık vererek böyle bir uygulamayı hayata geçirmemiştir Uçak kaçırma olayı meydana geldiğinde yapılacak en doğru şeyin, uçağı korsanın istediği yere götürmek olduğu bu dönemde içerisinde genel olarak kabul edilmiştir.[318]

Alınan tüm bu teknik önlemler her ne kadar yolcuların ve uçuşun güvenliğini sağlamak açısından oldukça gerekliyse de, bu tedbirlerin alınmasında bazı durumlarda bir takım sorunlarla da karşılaşılmıştır. Bunlardan bir tanesi, teknik önlemleri almanın getirdiği mali yük olmuştur. Her ne kadar bu yük gelişmiş devletler açısından her hangi bir sorun oluşturmamışsa da, gelişmemiş ülkeler için aynı şeyi söylemek mümkün olmamıştır. Dolayısıyla, hava taşımacılığı güvenliğinin tüm uçuş bölgelerini kapsadığı düşünülürse, tek bir ülkede meydana gelebilecek güvenlik zafiyetinin diğer ülkeleri ya da diğer ülke vatandaşlarını etkilemesi olası bir durum olarak varlığını sürdürmeye devam etmiştir.

Teknik önlemlerin getirdiği bir diğer sorun ise kişi hakları konusunda ortaya çıkmıştır. Uçağa binişte bütün yolcuların üstleri ve eşyalarının tek tek aranması yolcuların kişilik haklarına zarar verdiği gerekçesiyle kimi zaman eleştirilmiştir. Ancak bu eleştirilerin boyutu özellikle 11 Eylül saldırılarının ardından oldukça artmış ve bu dönemden sonra asıl tartışma konusunu oluşturmaya başlamıştır.

Bu gibi etkilerin yanı sıra alınan önlemlerin uygulanıp uygulanmadığının otoritelerce denetimi tam olarak yapılmadığı için çoğu zaman belirtilen kontrollerin yetkili kişilerce düzenli olarak gerçekleştirilmediği, iş başında savsaklamaların yaşandığı görülmüştür. Ayrıca kar peşine düşen şirketlerin maliyeti fazla olan güvenliği bir şekilde azaltarak, daha çok kazanç elde etme istekleri, yaşanan olayların gündemden düşmesiyle birlikte denetimlerin de azalmasıyla var olan güvenlik önlemlerinin işlerliğini zaman içinde kaybetmelerine yol açmıştır. 11 Eylül terör saldırıları ise bu durumu gözler önüne seren bir gerçek olmuştur.

[317] A.g.e., s.63.
[318] A.g.e., s. 53.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
11 EYLÜL TERÖR SALDIRILARI VE SİVİL UÇUŞ GÜVENLİĞİ

11 Eylül 2001 tarihinde gerçekleştirilen terörist eylemler sonucunda, saldırıların oluşmasına neden olabilecek kadar büyük güvenlik açığının verilmesi sivil havacılık güvenliğinin sağlamasına yönelik o güne kadar alınan tüm tedbirlerin sorgulanmasına yol açmış ve bir güvenlik problemi ortaya çıkarmıştır. Bu problemi ortadan kaldırmak amacıyla bir araya gelen aktörler (hükümetler, uluslararası örgütler ve önemli havayolu şirketleri) böyle bir güvenlik açığının bir daha ortaya çıkmasını önlemek amacıyla yeni düzenlemeler yapmışlar, saldırılar sonrası oluşan yeni güvenlik anlayışının da izlerini taşıyan birçok yeni güvenlik tedbirini uygulamaya geçirmişlerdir. Ancak bu tedbirlerin yerindeliğinin sağlanabilmesi ve etkinliğinin oluşturulabilmesi için öncelikli olarak, hangi alanların aksadığının ortaya konulması gerekmiştir. Ortaya çıkan bu zaaflar belirlendikten sonra ise, bu zaafları kapatabilmek amacıyla pek çok yeni düzenleme yapılmıştır. Dolayısıyla bu bölümde öncelikli olarak saldırıların ardından sivil havacılık sektöründe ortaya çıkan zaaflar ortaya konacaktır. Daha sonra ise 11 Eylül saldırıları sonrası yeni alınan önlemler öncelikli olarak ABD temelli olarak açıklanacaktır. Daha sonra ise başta Avrupa ülkeleri olmak üzere diğer ülkelerin aldıkları yeni güvenlik önlemleri Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı(ICAO) ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı(ECAC)'ın bu konuda yürüttüğü faaliyetler çerçevesi içerisinde incelenecektir. Alınan tüm bu güvenlik önlemlerinin yarattığı tartışmalarsa öncelikli olarak alınan önlemler çerçevesinde ele alınacak daha sonra ise alınan bu aşırı güvenlik önlemlerinin devletleri karşı karşıya getirmesi sonucunda uluslararası ilişkiler açısından yarattığı etkiler ortaya konulacaktır. Alınan tüm bu önlemlerle birlikte sivil havacılık güvenliğinin ulaştığı nokta ve geleceğe yönelik yeni tehditler ise örnek olaylarla birlikte aktarılacaktır.

1- 11 EYLÜL SALDIRILARI SONRASINDA SİVİL HAVACILIK GÜVENLİĞİNDE ORTAYA ÇIKAN ZAAFLAR

1960 yıllardan beri alınan tüm hukuksal ve teknik önlemlere rağmen, 11 Eylül 2001 tarihinde, dünya tarihindeki belki de en önemli terör eyleminin dört tane yolcu uçağının kaçırılmasıyla birlikte gerçekleştirilmesi ülkelerin tüm savunma politikalarıyla birlikte, saldırıların bir aracı konumuna gelen sivil havacılık güvenliğinin de sorgulanmasına neden olmuştur. Kuşkusuz alınan tüm güvenlik önlemlerine karşın böyle bir olayın yaşanması hem alınan önlemlerin yeterliliği hem de uygulanıp uygulanmadığı konusunda bir şüphe yaratmıştır. Oluşan bu şüpheyi araştırmak ve ortadan kaldırmak amacıyla bir araya gelen devletler**,** havayolu şirketleri ve uluslararası örgütler gibi aktörler yoğun bir işbirliği içerisine girerek ve güvenliğin geliştirilmesine ve sıkılaştırılmasına yönelik birlikte adımlar atmaya başlamışlardır. Ancak gerekli değişikliklerin yapılabilmesi ve güvenliğin sıkılaştırılabilmesi için öncelikle hangi alanlarda zafiyet olduğunun iyi bilinmesi gerekmiştir. Hangi alandaki tedbirler yetersiz kalmışta, 11 Eylül saldırıları vuku bulabilmiştir? İşte bu sorunun cevabının analizi, sağlam bir güvenlik sisteminin oluşturulabilmesinin ilk aşamasını oluşturmuştur. Dolayısıyla özellikle ABD içerisinde, saldırılar sonrası yapılan denetimlerle ve hazırlanan raporlarla, böyle bir güvenlik zaafının ortaya çıkmasına neden olan sebepler açıklanmaya çalışılmıştır.

Havacılık güvenliği, genel olarak yolcu görünümünde ya da görevli personelmiş gibi havaalanlarının yasaklanmış bölümlerine gizlice giren, uçağı bombalamayı ya da kaçırmayı planlayan kişilerin uçağa ya da havaalanlarının güvenli alanlarına girmesinin engellenmesini kapsamaktadır.[319] Bu eylemlerin önlenmesi için getirilen en temel önlemlerse bir önceki bölümde de ifade edildiği gibi yolcu ve bagajların kontrol edilmesi, havaalanı işleticileri ve havayolu şirketlerince göreve alınan kişilerin özgeçmiş kontrollerinin yapılması ve güvenlik alanlarına girişlerin kontrolünün sıkılaştırılması olmuştur. Ancak saldırılar öncesi ABD'de, 28 Haziran 2000 tarihinde, Sayıştay (Government Accountability Office, GAO) müfettişleri tarafından hazırlanan "*havayolu denetim performanslarına zarar veren uzun süredir devam eden problemler*" başlıklı raporda yürürlükteki denetim uygulamalarının tehlikeli maddelerin ortaya çıkartılmasında istenen başarıyı sağlayamadıkları açıklanmıştır.[320]

[319] CRS Report for Congress RL31151, **Aviation Security Technologies and Procedures: Screening Passengers and Baggage**, by Daniel Morgan., 26 Ekim 2001, s.3. Metin için bkz. http://digital.library.unt.edu/govdocs/crs/permalink/meta-crs-2037:1ç. Erişim Tarihi: 12.09.2009.

[320] Testimony Before the Committee on Commerce, Science and Transportation, U.S. Senate, United States General Accounting Office, **Avıatıon Securıty Progress Since September 11, 2001, and the Challenges Ahead**, United States General Accounting Office, 9 Eylül 2003, s.24. Metin için bkz. http://gao.gov/new.items/d031150t.pdf. Erişm Tarihi: 13.09.2009.

Havalananına giriş kontrollerinde yapılan denetimlerde bu alanlarda çok büyük zaafların var olduğu görülmüştür. Bu duruma sebep olarak ise, işin monotonluk içermesi ve bu denetimleri yapan kişilerin düşük ücretle çalışan, iş memnuniyeti az olan kişiler olması gösterilmiştir.[321] Yine aynı şekilde 23 Mart 2001 tarihinde bu sefer Ulaştırma Bakanlığı (Department of Transportation, DOT) müfettişleri tarafından hazırlanan raporda bagaj denetimlerinde günde yalnızca birkaç bagajın denetlendiği belirtilmiştir. Ayrıca havaalanları yöneticileri ve havayolu şirketlerinin, havaalanları güvenlik alanlarına girme imkânı verilen görevlileri işe alırken özgeçmişlerinin kontrolüne gerektiği kadar özen göstermedikleri ortaya koyulmuştur. Müfettişler ayrıca, Federal Havacılık Kurulu'nun (Federal Aviation Administration, FAA) her ne kadar gelişmiş güvenlik teknolojilerinin uygulanması konusunda başarı sağlamış olsa da, çeşitli güvenlik alanları olan güvenlik sistemlerinin bütünleştirilmesinde aynı başarıyı yakalayamadığını tespit etmişlerdir.[322]

Saldırılar sonrası saldırının nedenleri ve sonuçlarının tespit edilmesi ve güvenliğin sağlanmasına yönelik tavsiyeler üretmesi amacıyla kurulan 9/11 Komisyonu ise hazırladığı raporunda, havacılık güvenliği ile ilgili zaafları şu şekilde açıklamıştır:

•Sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik yapılan ön denetimlerde potansiyel uçak bombalamaların ortaya çıkartılması üzerine odaklanılırken, potansiyel uçak kaçırmalara aynı önemin gösterilmediğine, dolayısıyla tehlike oluşturabilecek insanlar yerine tehlike oluşturabilecek bagaj, eşya denetimlerine önem verildiğine rastlanmıştır.

•Kontrol noktalarında yapılan denetimlerde izin verici kurallar dikkatsizce uygulanmakta, baştan savmalar yaşanmaktadır.

•Uçuş esnasında uçakta silahlı görevlilerin bulundurulması(Air Marshall) ve kokpit kapılarının güçlendirilmesi gibi uçuş güvenliği önlemlerinde eksiklikler bulunmaktadır.

•Uçak kaçırma ve intihar saldırılarına karşı bir cevap oluşturabilmek için FAA ve askeri birimlerle koordine edilerek oluşturulmuş protokol ve proje eksiklikleri bulunmaktadır.[323]

Bu eksikliklerden başka; sahipsiz bagajların uçağa alındığı, yolcuların kimliklerinin kontrol edilmediği, bagaj kontrolünde gerekli güvenlik sorularının sorulmadığı gibi tedbirsizlikler Amerika'da yapılan uçuş denetimleri sonucunda elde edilen bulgulardan olmuştur. Yine aynı şekilde çok maliyetli olduğu gerekçesiyle yolcu ve bagaj eşleştirme sisteminin de havayolu şirketleri tarafından kullanılmadığı saptanmıştır. Bunlardan başka,

[321] A.g.e.
[322] CRS Report for Congress RL31150, **Selected Aviation Security Legislation in the Aftermath of the September 11 Attack**, by Robert S. Kirk,14 Aralık 2001, s.2. Metin için bkz:
https://www.policyarchive.org/bitstream/handle/10207/1285/RL31150_20011214.pdf?sequence=1. Erişim Tarihi: 12.09.2009.
[323] The 9/11 Comission Report, a.g.e. s. 98.

havaalanı/havalimanı işleticilerinin personel alımında kapsamlı bir araştırma yapmadıkları, işe alınan personelden çok küçük bir oranının geçmişinin araştırıldığı ortaya çıkmıştır. İşe alınan güvenlik görevlilerinin de az maaşla, sınırlı sosyal güvence ile çalıştırılması güvenlik açısından bir eksiklik olarak nitelenmiştir. Ayrıca çoğu havayolunda güvenlik görevlilerinin güvenlik şirketi elemanı olduğu, bu şirketlerin ise havaalanı yönetimi tarafından çok fazla denetlenmediği görülmüştür.[324]

Dolayısıyla açıklanan raporlarda, böyle bir zafiyetin ortaya çıkmasındaki en temel sebep olarak var olan güvenlik önlemlerinden çok alınan güvenlik önlemlerinin tam olarak uygulanmaması gösterilmiştir. Alınan güvenlik önlemlerinin uygulanmamasının nedenlerine yönelik yapılan çalışmalarda ise küreselleşmenin havacılık sektöründe yarattığı olumsuz etkinin temel sebep olduğu görülmüştür. Uluslararası rekabetle mücadele etmek zorunda kalan pek çok havayolu şirketinin, ayakta kalabilmek adına bazı giderlerini kısmak durumunda kaldıkları, bundan dolayı da uçuş maliyetlerini arttırmamak için maliyeti en yüksek kalem olan güvenlik harcamalarından kaçındıkları ortaya koyulmuştur.[325] Bu durumun ortaya çıkartılmamış olmasında ise yetersiz denetimlerin payı çok büyük olmuştur. Her ne kadar uluslararası örgütler tarafından, alınan önlemlere yönelik denetim mekanizması oluşturulmaya çalışılsa da, pek çok devlet tarafından bu denetimin çok sıkı bir şekilde gerçekleştirilmediğine rastlanmıştır.[326] Etkin denetimler gerçekleştirmeyen ve zengin havayolu endüstrisi lobisinin altında ezilen hükümetler, yeterli baskıyı oluşturamamışlar ve güvenlik açıklarından sorumlu olmuşlardır.[327] Dolayısıyla alınan önlemlerin uygulanmamasında ki suçun, havayolu şirketleri, havaalanı/havalimanı işleticileri ve son tahlilde de hükümetler tarafından paylaşıldığı ortaya koyulmuştur.

Ancak alınan önlemlerin uygulanmasına yönelik eksikliklerin yanı sıra, kapsamlı bir sivil havacılık güvenlik sisteminin, stratejisinin oluşturulamamış olması da sivil havacılık güvenliğinde var olan zayıflıklardan birisi olarak belirlenmiştir. ABD içinde, sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik kapsamlı bir ulusal stratejinin oluşturulamamasının suçlusu ise, ABD hava sahası içinde, geniş anlamda hava ve havacılıkla ilgili her türlü uçak, uçuş, üretim, müdahale, etkinlik ve geçerli güvenlik mevzuatlarının takibi ve uygulanmasını kontrol edip, ABD´de hava güvenliğini sağlamak amacıyla, 23 Ağustos 1958 tarihinde Ulaştırma Bakanlığına bağlı bir federal kuruluş olarak kurulan Federal Havacılık Kurulu

[324] Küreselleşmeye Karşı Uluslararası Sendikal Dayanışma, a.g.e., s. 65.
[325] Küreselleşmeye Karşı Uluslararası Sendikal Dayanışma, a.g.e., s. 87.
[326] Vicki L. Golich, a.g.e., s. 69.
[327] Mary Schıavo, Sabra Chartrand, **Flying Blind, Fliying Safe**, Avon Boks, New York, 1997, ss. 208-209.

(FAA) olarak belirlenmiştir.[328] Hava trafik kontrol sistemini düzenlemek, uçuş emniyeti ile ilgili düzenlemeler yapmak, havacılık güvenliği için minimum standartları belirlemek, havalimanları için gürültü standartlarını belirlemek, havayolu geliştirme planlarını yürütmek, yeni havacılık teknolojileri için gerekli olan kaynak ve araştırmayı sağlamak, ICAO ile birlikte çalışarak dünya genelinde havacılık emniyetini sağlamak ve korumak, pilotlara, havalimanlarına, uçaklara, uçuş okullarına lisanslarını vermek gibi birçok önemli görevlere sahip, uluslararası alandaki havacılık rejimini belirleyen en önemli aktörlerden birisi olan FAA, saldırılardan sonra görevlerini tam olarak yerine getirmemekle suçlanmıştır.[329]

FAA'in görevlerini tam olarak yerine getirmediği aslında saldırıdan önceki raporlarda da sık sık ifade edilmiştir. Örneğin havacılık güvenliği ile ilgili olarak yayınlanan Beyaz Saray Havacılık Emniyeti ve Güvenliği Komisyonu'nun, FAA'in yeni patlayıcıları önlemeye yönelik güvenlik standartlarını güncellenmediğini ve 1970'li yılların x-ray teknolojilerinin teröristler için güvenlik boşlukları yarattığını açıkladığı son raporu 12 Şubat 1997 tarihinde yayınlanmıştır.[330] Bu eleştiriler üzerine, FAA, Nisan 2001'de, sivil havacılık güvenliğine yönelik stratejileri içeren bir belge açıklamıştır.[331] Bu belgede, FAA'in ve Birleşik Devletler havacılık güvenlik sisteminin vizyonu, sivil havacılık güvenliğinde dünya lideri olarak kabul edilmek ve Birleşik Devletler vatandaşlarına yönelik dünyanın herhangi bir yerinde meydana gelebilecek sivil havacılıkla ilgili saldırıları önlemek ve karşı koymak olarak açıklanmıştır.[332] Plandaki stratejik amaç, Birleşik Devletler sivil havacılığına yönelik başarılı saldırıların meydana gelmesinin önlenmesi olarak belirlenmiştir. 11 Eylül öncesinde açıklanan bu planın belirlediği temel güvenlik tedbirleri:

•Teslim alınan bagajlara yönelik, kontrol noktası denetim sistemi performansının ve patlayıcı tarama sistemi denetimlerinin geliştirilmesi,

•Yolcu, bagaj eşleşme tekniğinin %100 tüm bagajlara uygulanması,

•Tehlikeli maddelerin taşınmasına yönelik hava kargo güvenliğinin arttırılması olmuştur.[333]

Ancak alınması gereken bu önlemleri içermesine rağmen, belge hala büyük eksiklikler içermiştir. Örneğin yolcuların bagajlarında taşıdıkları tehlikeli maddelerin uçağa alınması

---

[328] Ralph Nader, Wesley J. Smith, **Collision Course, The Truth About Airline Safety**, TAB Books, 1st edition September 1993, Pennsylvania, s.133.
[329] A.g.e., s.134.
[330] Al Gore,**White House Commission on Aviation Safety and Security- Final Report to President Clinton**, Washington DC, 1997. Aktaran, Hillel Avihai, **Aviation Security: The Human Eye vs. Detection Technology,** http://www.ict.org.il/Articles/tabid/66/Articlsid/245/currentpage/7/Default.aspx. Erişim Tarihi: 14.08.2009.
[331] Federal Aviation Administration, **A Commitment to Security, Civil Aviation Strategic Plan 2001-2004**, Nisan 2001, s.3.
[332] A.g.e., s.11.
[333] Bartholomew Elias, **Airport and Aviation Security: U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrrorism**, Auerbach Publications, NW, 1 edition, Sep 14 2009, s.100.

üzerinde durulurken, uçakların kargo bölümüne yerleştirilebilecek tehlikeli maddelerin oluşturulabileceği potansiyel tehditlerden bahsedilmemiştir. Ayrıca saldırılara yanıt vermek amacıyla, askeriye ile ilgili herhangi bir koordine ya da ilişkiden bahsedilmemiştir. Bu durum 11 Eylül'deki uçak kaçırmalarda FAA'ya yönelik en büyük tepkiyi oluşturmuştur ve saldırılar sonrası en çok odak noktası yapılan alan bu olmuştur.[334]

Netice itibariyle FAA'in sivil havacılık güvenliği için oluşturduğu stratejik plan, bütün güvenlik risklerini göz önünde bulundurmada yeterli başarıyı sağlayamamıştır. 11 Eylül saldırıları sonrasında oluşturulan 9/11 Komisyonu'na göre de, 11 Eylül'de düzenlenen saldırılar FAA'in ve Birleşik Devletler İstihbarat Örgütü'nün politika, kapasite, yönetim ve ileriyi görememe başarısızlıklarından kaynaklanmıştır.[335] Çünkü 9/11 Komisyonunu, 11 Eylül'de düzenlenen saldırıların önceden tahmin edilebileceğini ifade etmiştir ve gerçekten de FAA'in sivil havacılık güvenliği analizcileri 1999'da böyle bir ihtimalin varlığına işaret etmişlerdir. Ancak alışılmadık bir şekilde bu ihtimal o dönemde FAA yöneticileri tarafından reddedilmiştir.[336]

Ancak aslına bakılacak olursa, FAA hiçbir zaman güvenlikle ilgili yoğun çalışmalar yapmamış, asıl olarak havacılık emniyeti ile ilgilenmiştir. Havacılık güvenliği ise, havacılık sektörünün büyüme ve gelişme planlarının her zaman arkasında kalmıştır.[337] FAA'ın da katkılarıyla birlikte havacılık sektörünün büyümesi için yapılan büyük çalışmalardan sonra, çalışmalar sonuçlarını göstermiş ve Amerikan Havayolu Endüstrisi dünyanın en büyüğü haline gelmiştir. Buna bağlı olarak da uçak ve yolcu sayısında büyük artışlar yaşanmaya başlamıştır. Ancak bu artışlara paralel olarak güvenlikle ilgili önlemler artmamıştır. Dolayısıyla, kapasite gün geçtikçe çok büyük rakamlarla artarken, sağlanan güvenlik tedbirleri kapasitenin çok çok altında kalmıştır. Bu dönem boyunca yolcu güvenliğinden önce, gelecek ticari karların güvenlik altına alınmasına çalışılmıştır. Çok maliyetli olan güvenlik tedbirleri dolayısıyla, endüstrinin gelişimini engellememesi amacıyla çok sıkı uygulanmamıştır. Sonuç olarak, yolcuların değil havayolu şirketlerinin çıkarları doğrultusunda çalışmaya başlayan FAA, saldırıların birinci sorumlusu olarak gösterilmeye başlamıştır. Öncelikli olarak Kongre'nin onayladığı bütçe ile faaliyetlerini sürdürmeye çalışan FAA'in mali açıdan bağımsız olmaması başarısızlığın arkasında yatan nedenlerden birisi olarak kabul edilmiştir. Tamamen özerk bir kuruluş hüviyeti kazanmaması, kongrenin baskısı

[334]CRS Report for Congress RL34302, **National Aviation Security Policy, Strategy and Mode-Spesific Plans: Background and Considerations for Congress**, by. Bart Elias, 2 Şubat 2009,s.7. metin için bkz. http://assets.opencrs.com/rpts/RL34302_20090202.pdf. ERişim Tarihi:13.09.2009.
[335] The 9/11 Commission Report , s. 85. metin için ayrıca bakınız: http://www.911commission.gov/report/911Report.pdf.
[336] A.g.e., s. 345.
[337] Mary Schıavo, a.g.e., s. 206.

altında kalması, FAA'in faaliyetlerini sürdürürken istediği özgürlüğü elde edememesine neden olmuştur. Ancak Kongrenin baskısından öte, özellikle zengin havayolu şirketlerinin güçlü lobilerinin FAA üzerinde oluşturduğu baskı asıl neden olarak kabul edilmektedir.[338]

2- 11 EYLÜL SONRASI ALINAN YENİ GÜVENLİK ÖNLEMLERİ

Havayolu endüstrisinin 11 Eylül sonrası yaşamak zorunda kaldığı olumsuzluklar, uluslararası havacılık organizasyonlarının, hükümetlerin ve havayolu işletmelerinin havacılık güvenliği konusunda bir kez daha ciddi olarak düşünmelerini ve bu tür yasa dışı eylemlerin tekrarlanmasını engellemek için yeni tedbirler alınmasını gündeme getirmiştir.

Saldırılarla birlikte havayolu endüstrisinin tekrar düzelebilmesi için güvenliğin sağlanmasının ön şart olduğunu anlayan devletler, uluslararası örgütler, havalimanı işleticileri ve havayolu şirketleri, öncelikli olarak insanlarda 11 Eylül'den sonra ortaya çıkan 'uçma korkusu' sendromunu yenmeye çalışmışlardır.[339] Bu amaçla insanlara, aldıkları sıkı tedbirler neticesinde havacılığın hiçbir zaman olmadığı kadar güvenli olduğunu kanıtlamaya çalışmışlardır. Ancak, bunu sağlamada oldukça zorlanmışlardır. Çünkü, sivil havacılığın yasa dışı eylemlerden korunması oldukça komplike bir sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Bunun nedenini ise bir uçağın güvenliğini tehlikeye sokabilecek tehdit unsurlarının uçağa sokulmasında yolcu bagajları, kargo, posta, yolcular ve yolcuların kabin bagajları, uçuş ekibi, ikram ve yer hizmetleri personeli gibi kullanılabilecek pek çok yolun bulunması oluşturmaktadır. Havacılık güvenliği; bu yollarla tehdit oluşturabilecek patlayıcı, kimyasal ve biyolojik maddeler ve diğer tehdit unsurlarına karşı uçağı korumak zorundadır. Hava taşımacılığının, performans, maliyet ve etkinliğini arttırma hususunda havacılık güvenliğinden en iyi biçimde yararlanması; güvenlik cihazlarının, personelin ve uygulanacak işlemlerin seçiminde koordinasyonu gerektirmektedir. Çünkü güvenlik sisteminin etkinliği; çevresel, yönetsel ve politik faktörlerin yanı sıra güvenlik cihazlarının teknik özelliklerine ve bu cihazları kullanan personelin niteliğine ve performansına da bağlıdır. Güvenlik sisteminin performansı ayrıca bu personelin eğitimi, cihazların bakımı, yönetimin öncelikleri ve güvenliğe verdiği önem ve tehdidin niteliğinden de etkilenmektedir. Dolayısıyla, bu çerçeve dâhilinde, sivil havacılığı eski günlerine döndürmeye çalışan, bu amaçla da 11 Eylül saldırılarını unutturmaya çalışan tüm bu aktörler için yapılması gereken çok kapsamlı değişiklikler, önlemler ortaya çıkmıştır.

---

[338] Ralph Nader, Wesley J. Smith, a.g.e., s.10.

[339] Assembly-35th Session Executive Committee, **Aviation Security**, Working Paper, International Civil Aviation Organization,23/09/04, s.2. http://www.icao.int/icao/en/assembl/a35/wp/wp094_en.pdf. Erişim Tarihi: 06.06.2009.

Ancak 11 Eylül sonrasında alınan güvenlik önlemlerini ABD'de alınan güvenlik önlemleri ve Avrupa Birliği ve diğer ülkelerde alınan güvenlik önlemleri olarak ayırarak incelemek, alınan önlemlerin yapısal farklılığı nedeniyle daha doğru olacaktır. ABD, saldırıların ardından böyle bir saldırıya maruz kalmanın yarattığı şok etkisiyle birlikte çok hızlı bir şekilde harekete geçmiş ve saldırılar sonrası oluşan yeni güvenlik anlayışı temelinde sivil havacılık politikalarını da şekillendirmiştir. Öncelikli olarak kapsamlı bir sivil havacılık ulusal stratejisi oluşturmayı amaçlayarak, hem çıkardığı yasalar hem de gerçekleştirdiği yeni düzenlemelerle sivil havacılık güvenliğini bir daha eski günlerine dönmeyecek şekilde yeniden oluşturmuştur. Alınan yeni önlemler, havacılık güvenliğinde tüm birimlerin bütünleştirilmesini sağlayacak kadar kapsamlı ve insan özgürlüklerini sınırlayacak kadar sert uygulamaları içermiştir.

ABD dışındaki başta Avrupa ülkeleri olmak üzere diğer ülkelerse, böyle bir saldırıya birebir maruz kalmamış olmanın yarattığı daha rahat ortam içerisinde, ABD'ye kıyasla daha yumuşak güvenlik prosedürleri benimsemişlerdir. Ancak dünyanın en güvenli ülkesinin bile böyle bir saldırıya maruz kalabileceğinin anlaşılması, bu devletlerde de benzer bir saldırıyla karşı karşıya kalabilecekleri korkusunu kuşkusuz ki yaratmıştır. Dolayısıyla bu ülkelerde de her ne kadar ABD kadar sert tedbirler benimsenmese de, sivil havacılık güvenliğinin arttırılmasına yönelik yeni yasalar çıkartılmış, yeni düzenlemeler yapılmıştır. Ancak bu devletlerin çoğunun, ABD'den farklı olarak kendi içlerinde ulusal düzenlemeler yapmaktan çok, uluslararası örgütlerin sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak aldıkları kararları benimsedikleri görülmüştür. Başta Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) ve bu teşkilatın Avrupa'daki oluşumu olarak nitelendirilebilecek Avrupa Sivil Havacılık Teşkilatı (ECAC) olmak üzere sivil havacılık sektöründeki etkin uluslararası örgütlerin aldıkları kararlar, saldırılar sonrası başta Avrupa ülkeleri olmak üzere diğer devletlerin sivil havacılık güvenliği politikalarına yön vermiştir. Dolayısıyla sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik önlemler ABD ve diğer ülkeler arasında farklı bir kapsam içinde değerlendirilmiş ve uygulanmıştır. Bu durum daha sonra hem sivil havacılık güvenliğinin, uluslararası alanda uyumlaştırıldığı, belirli bir standardın yakalandığı bir sistem içerisine oturtulmasına engel olurken, hem de ülkeler arasında diplomatik bazı problemlere yol açmıştır.

2.1- 11 EYLÜL SONRASI ABD'DE ALINAN YENİ SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK ÖNLEMLERİ

11 Eylül 2001 terör saldırıları öncelikli olarak Amerika Birleşik Devletleri'nin havacılık güvenliği ile ilgili kapsamlı bir ulusal strateji ya da politikasının olmadığını göstermiştir. Saldırılara kadar, havacılık güvenliğine yaklaşım yaşanan olaylara göre şekillenmiş, karşılaşılabilecek yeni bir durum karşısında yapılabilecekler hesap edilmemiştir.[340] Dolayısıyla ABD içinde alınan ilk önlemler ulusal güvenlik stratejisi altında kapsamlı bir sivil havacılık güvenliğine yönelik strateji ve planlamanın oluşturulmasına yönelik olmuştur. Bu amaçla öncelikli olarak yasal düzenlemelere gidilmiş ve bu yasal düzenlemeler temelinde muhtemel tehditlerin önlenmesi amacıyla yeni önlemler belirlenmiş daha sonra ise strateji ve planlamanın oluşturulması amacıyla hem yeni birimler kurularak hem de diğer federal birimlerin etkin işbirliği sağlanarak çalışmalara başlanmıştır.

ABD'nin havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak getirdiği bu yasal düzenlemelerin ilk adımı, havacılık güvenliği ile ilgili konuların federalleştirilmesinin sağlanmasına yönelik oluşturmuştur. Havacılık güvenliği ile ilgili olarak hazırlanan raporlarda istenilen başarının sağlanamamış olduğunun ifade edilmesi ve kanuni uygulamalar da dâhil olmak üzere güvenliğin gelişmesine yönelik düzenleyici uygulamalarda uzun gecikmelerin yaşanması, hem Meclisteki (House) hem de Senato'da ki üyelerde bir hayal kırıklığı yaratmıştır. Bu şartlar altında ve beklenmedik 11 Eylül saldırıları odağında, geçmişteki başarısızlıkları ortadan kaldırmak amacıyla, havacılık güvenliğinde yoğun bir federal düzenleme olması konusunda bir konsensüs oluşmuştur.[341]

Havacılık güvenliğinin federalize edilmesi; federal kanuni uygulamalar ya da ulusal güvenlik uygulamalarıyla havacılık güvenliğinin sağlanması anlamına gelmektedir.[342] Böyle bir uygulamaya geçilmesiyle birlikte federal görevliler yolcu ve bagajları denetlemeye, havalananlarının güvenli bölgelerinde ve kamu alanlarında devriye gezmeye başlayacaklardır. ABD havaalanlarında güvenliği sağlamak adına federal kanun uygulayıcı görevlilerin bulunması, havacılık güvenliğine karşı kamu güveninin sağlanmasında en iyi yol olarak belirlenmiştir. Bu anlayış dahilinde, 11 Eylül sonrasında havacılık güvenliğinin Kongrede tartışılmasıyla beraber, zaten başarısız olmuş havaalanı güvenliği denetiminin sadece federal bir gözetim ve denetim altında başarılı olacağı dolayısıyla genel bir havacılık güvenliğinin etkinliğinin sağlanması için değişimlerin olması gerektiği kararına varılmıştır. Bu amaçla Meclis ve Senato tarafından sivil havacılık güvenliğinin sağlanması adına iki ayrı yasa

[340] CRS Report for Congress RL34302, a.g.e., s.3.
[341] CRS Report for Congress RL 31150, a.g.e., s.25.
[342] A.g.e., s.26.

çıkartılmıştır. Senato, 11 Ekim 2001 tarihinde Havacılık Güvenlik Yasası'nı (Aviation Security Act) kabul ederken, Meclis, Havacılık Güvenliği Federalleştirme Yasası'nı (Airport Security Federalization Act) yine aynı yıl içerisinde 1 Kasım tarihinde kabul etmiştir.[343] Bu iki yasanın da temel konusunu güvenlik denetimlerinin federal görevlilerce yapılmasının mı ya da havaalanı güvenliğinin sorumluluğunun diğer birimlere verilmesinin mi daha etkili olacağı oluşturmuştur. Bu iki yasanın ardından Kongre tarafından onaylanarak çıkartılan Havacılık ve Ulaşım Güvenliği Yasası (Aviation and Trensportation Act) ise havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak ABD içinde saldırılar sonrası uygulamaya geçirilen en büyük yasal düzenleme olmuştur. Ancak bu üç yasa da genel olarak havacılık güvenliğindeki federal rolü arttırmıştır.[344] 25 Kasım 2002 yılında imzalanan Ülke Güvenliği Yasası (The Homeland Security Act) ise Havacılık ve Ulaşım Güvenliği Yasası'nın hayata geçirdiği Ulaşım Güvenliği Müsteşarlığı'nı (Transportation Security Administration, TSA) havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik bütün sorumluluğu üstlenen ülke güvenlik birimi haline dönüştürmüştür.[345]

Havacılık Güvenlik Yasası: Senato tarafından imzalanan bu yasa ile havaalanı güvenliğinde federal sorumluluk daha çok arttırılmıştır. Başsavcının otoritesi altında yolcu ve bagaj denetimlerinin federal görevliler tarafından yapılmasına karar verilmiştir. Ayrıca bütün havaalanı, havayolu şirketi personelinin ve ayrıcalıklı yolcuların yasaklı güvenlik alanlarına girmeden önce denetlenmesi bu yasa ile gerekli görülmüştür. Yeni özgeçmiş kontrollerinde işe alınacak personelin son beş yıl içerisinde herhangi bir denetimden geçmemiş olması şartı getirilmiştir. "Federal Air Marshall" (FAM) olarak adlandırılan özel eğitimli silahlı polislerin uçuş sırasında uçakta bulunmalarını içeren programının genişletilmesi ve kokpit güvenliğinin sağlanmasına yönelik önlemlerin arttırılması yine bu yasa dahilinde kabul edilmiştir. Senato yasası, kokpit kapılarının ve kilitlerin güçlendirilmesini ve uçuş süresince kokpit kapısının kilitli tutulmasını gerekli görmüştür. Pilotların, başarıyla tamamlanmış eğitim programının ardından uçak içinde silah taşımalarına da yine bu yasa dâhilinde izin vermiştir. Havaalanı Gelişim Programına ayrılan fonların arttırılması ve havaalanı güvenliğinin sınırlarının genişletilmesi için yolcuların fonlara katkıda bulunmalarının sağlanması ise bu yasanın, sivil havacılık güvenliğine yönelik olarak oluşturulan fonlara yönelik yeni düzenlemeleri olmuştur. Her bir yolcunun havacılık güvenliği servislerinin karşılanması amacıyla, bilet başına 2.50

[343] A.g.e.
[344] Bartholomew Elias, a.g.e., s.113.
[345] Aviation Security Progress Since September 11, 2001, and the Challenges Ahead, a.g.e., s.32.

dolar havayolu şirketlerine ödeme yapmalarına karar verilmiştir. Ancak bu gelirin yalnızca havacılık güvenliği servislerinin sağlanması amacıyla kullanılabileceği belirtilmiştir.[346]

Havacılık Güvenliği Federalleştirme Yasası: Bu yasa yolcu ve bagaj denetimlerin federal ya da sözleşmeli elemanlar olup olmamasıyla çok fazla ilgilenmemiştir. Yalnızca denetimlerin bakanlık kurallarına uygun gerçekleşmesi gerektiğini ifade etmiştir. Güvenlik alanlarına girişle ilgili olaraksa bu yasa Senatonun çıkardığı yasaya göre daha az direktif içermiştir. Ancak uçuş sırasında Air Marshalların bulunması, kokpit güvenliğinin sağlanması gibi önlemler her iki yasada da aynı şekilde kabul edilmiştir. Kokpit kapılarının güçlendirilmesi ve kokpit kapısının uçuş süresince açılmasının kısıtlanması ve bunlara ek olarak kabin video monitörlerinin kurularak, kabin elemanlarının güvenliği ihlal edici bir durum karşısında uçuş ekibini gizlice uyarabilmelerinin sağlanması yasa ile gerekli görülmüştür. Yine aynı şekilde pilotların, başarıyla tamamlanmış eğitim programının ardından uçak içinde silah taşımalarına bu yasa ile de izin verilmiştir. Sivil havacılık güvenliğine yönelik oluşturulan fonlarda, yine her tek yön seyahat için yolculardan, yolcu ve eşyalarının denetiminin maliyeti olarak 2.50 dolara varan ücret alınması kabul edilirken, kokpit kapılarının güçlendirilmesi ve video monitörleri için 500 milyon dolarlık bir yetki verilmiştir. Ayrıca FAA'in 11 Eylül sonrası güvenlik harcamaları için 1,5 milyar dolarlık bir bütçe ayrılmıştır.[347]

Uçuş ekibinin uçak kaçırma girişimleriyle mücadele etmelerine yönelik eğitim programlarının geliştirilmesi, uçuş eğitimi alan öğrenciler için özgeçmiş ve cezai geçmişlerinin araştırılmasının sağlanması gibi her iki yasa da benzer birçok önlem daha getirmiştir. Ancak her ne kadar bu kadar çok benzer önlemler içermiş olsa da iki yasa arasında iki temel farklılık noktası ortaya çıkmıştır: Havaalanı güvenlik denetimlerinin federalleştirilmesi ve hangi birimin havacılık güvenliğinde denetimi elinde bulunduracağı.[348]

Havaalanı güvenlik denetimlerinin federalleştirilmesi, yolcu ve bagaj denetimlerinin federal ajanlar tarafından yapılmasının, federal gözetim altında sözleşmeli görevlilerce idare edilmesinden daha fazla hava taşımacılığında kamu güvenini yeniden sağlayacağı ile ilgilidir. Uzlaşma sağlandıktan sonra, yasanın uygulamaya girdiği tarihten bir yıl içerisinde bütün denetimlerin federal görevlilerce yapılmasına karar verilmiştir. Deneme amacıyla, beş havaalanında bu uygulama başlatılmıştır.[349] Ancak, mevcut sistemi daha da etkisiz hale getirecek bir bürokrasinin oluşumuna neden olabileceği ve maliyetinin çok yüksek olacağı

[346] CRS Report for Congress RL 31150, a.g.e.,s. 13.
[347] A.g.e., s.13-14.
[348] A.g.e., s.15.
[349] A.g.e., s.15.

nedenleriyle bu uygulamaya yönelik eleştiriler ortaya çıkmıştır. Üstelik havaalanı güvenlik denetimlerinde kısa sürede gelişim sağlanmak isteniyorsa, idarecilere işten çıkarma ve disiplin sağlamada, federal görevlilerin çalıştırılması sisteminden çok daha fazla özgürlük verilmesi gerektiği dile getirilmiştir. Ayrıca FAA'nın bu iş için 28.000 tam iş günü çalışacak personele ihtiyaç olduğunu ve bunun maliyetinin de yıllık 1,8 milyar dolar olduğunu hesap etmesi, uygulamanın maliyetine yönelik eleştirileri de ortaya çıkarmıştır.[350] Bu eleştiriler altında anlaşmadan üç yıl sonra havalananları yasayı uygulamaktan vazgeçerek, denetim servisi sağlayan özel şirketlerle anlaşma sağlamışlardır. Dolayısıyla saldırılardan sonra federal yapı ve gözetim arttırılmış ama özel şirketler güvenlik elemanları sağlamaya devam etmişlerdir. Bu şirketler sıkı bir denetim altında özgeçmiş kontrolleri yapmaya, eğitim ve denetim vermeye başlamışlardır. Böylelikle yaklaşık olarak 28.000 federalin işe alınmasını gerektiren bütün denetimleri federal görevlilerin gerçekleştirmesi gerektiğini savunanların önerileri doğrultusunda hareket etmekten daha az maliyetli bir düzenleme gerçekleştirilmiştir. Üstelik bu durum federal güvenlik yöneticilerine performans ve yararlarına göre elemanları işe alma ve işten çıkarmada daha çok özgürlük sağlamıştır.[351]

Hangi federal birimin güvenlik konusunda sorumluluk sahibi olacağı konusunda ise her iki yasa da havacılık güvenliğinin sağlanmasındaki sorumluluğu FAA'den almış ancak bu sorumluluğun hangi birime devredileceği konusunda anlaşma sağlayamamışlardır. Meclis'in onaylamış olduğu Havacılık Güvenliği Federalleştirme Yasa'sı havacılıktaki en öncelikli konunun güvenlik olduğu dolayısıyla bunun en iyi şekilde yönetilmesi gerekliliğinden hareketle, Ulaştırma Bakanlığı ile birlikte yeni bir yönetimin oluşturulması gerektiğini dile getirirken, Senato'nun onayladığı Havacılık Güvenlik Yasa'sı bu durumun öncelikli olarak kanunun yürütmeye uygulanması ile ilgili olduğunu dolayısıyla denetimin adli bir yetkili tarafından yapılması gerektiğini ifade etmiştir. Kongrede varılan anlaşmanın sonunda ise Meclis'in onayladığı yasaya uygun olarak yeni bir ulaşım güvenlik biriminin, Ulaştırma Bakanlığı ile birlikte oluşturulmasına ama FAA'in bu kurumun dışında kalmasına karar verilmiştir.

The Aviation and Transportation Security Act (ATSA): Saldırılardan kısa bir süre sonra, 19 Kasım 2001 tarihinde ABD Kongresinde Havacılık ve Ulaşım Güvenliği Yasası (Aviation and Transportation Security Act, ATSA) imzalanmış, bu yasayla birlikte ise Ulaştırma Bakanlığının sorumluluğu altında Ulaşım Güvenlik Müsteşarlığı(Transportation Security Administration-TSA) adı altında bir birim kurularak, ulaşım güvenliğinden sorumlu

[350] A.g.e., s.25-27.
[351] A.g.e, s.28.

hale getirilmiş ve ulaşım güvenliğine yönelik politika, strateji ve plan geliştirmekle görevlendirilmiştir.[352] Bu yasa, havacılık güvenliğindeki sorumluluğun çoğunun havalananları ve hava yolu şirketlerinden alınarak federal hükümete verilmesini sağlamış, böylelikle havaalanı güvenliğinin sağlanmasından hükümet çalışanları sorumlu hale getirilmiştir. Anlaşmanın yürürlüğe girmesinden sonraki ilk üç ay içerisinde, havacılık güvenliği sorumluluğunun FAA'den alınarak oluşturulan yeni birime verilmesi kararlaştırılmıştır. Yasayla birlikte her ne kadar bu yeni yönetimin, bütün ulaşım araçlarında güvenliğin sağlanmasından sorumlu olduğu belirtilmişse de, kurum içinde en çok personelin ve çabanın havaalanı ve uçak güvenliğin sağlanmasına ayrılacağı ifade edilmiştir.[353]

ATSA temel olarak, havalananları üzerinde federal bir denetim sağlarken, güvenlik denetim personelinin federal görevliler olması gerektiğini belirtmiştir. Ancak bu federal görevlilerin, etkinliğinin sağlanabilmesi amacıyla, kovulabilecekleri ve grev yapmalarının yasaklanabileceği ifade edilmiştir. Güvenlik görevlilerinin federal görevliler olarak değiştirilmesine ise bir yıllık bir süre verilmiştir. İki yıl sonra ise, havaalanlarının federal denetim sistemini ya da bazı özel güvenlik şirketlerini seçebilecekleri belirtilmiştir. Yasa ayrıca, 5 havaalanının özel güvenlik şirketlerini denemek üzere gönüllü olarak seçileceğini açıklamıştır.[354]

Denetimlerin federalleştirilmesinin yanı sıra havacılık güvenliğinin arttırılmasına yönelik olarak Havacılık ve Ulaşım Güvenliği Yasası birçok düzenlemeyi daha içermiştir. Air Marshall programının genişletilmesine yönelik alınan önlemler bunlardan bir tanesini oluşturmuştur. Air marshalların her yolcu uçuşunda görevlendirilebileceği ancak yüksek güvenlik riski taşıyan, özellikle VIP bulunan uçuşlarda mutlaka görev yapmaları gerektiği kararı alınmıştır. Taşıyıcıların, kurulan Ulaşım Güvenliği Müsteşarlığı tarafından karar verilen herhangi bir uçuşta görevlendirilecek Air marshallar için ücretsiz bir koltuk sağlayacakları belirtilmiştir. Müsteşarlık ayrıca federal air marshallara eğitim, denetim ve teçhizat sağlamakla sorumlu tutularak bu görevlilerin, uçakta silahlı ya da silahsız yasa uygulayıcıları olup olmadığının farkında olmalarını sağlamakla yükümlü hale getirilmiştir.

Kokpit ve kabin güvenlik önlemleri ile ilgili olaraksa, yasa, kokpit kapılarının ve kilitlerin güçlendirilmesini ve kokpit ile yolcu alanı arasına bir kapı daha yapılmasını gerekli görmüştür. ATSA bu konuyla ilgili olarak ayrıca kokpite girişlere yetkili kişiler haricinde kısıtlamalar getirilmesine ve kokpit kapısının uçuş süresince yetkili kişilerin giriş ve çıkışları haricinde kitli tutulmasına karar vermiştir. Kokpit kapısının anahtarının yetkili kişiler

[352] CRS Report for Congress RL 34302, a.g.e., s.21.
[353] CRS Report for Congress RL 31150,a.g.e., s.32.
[354] A.g.e.

haricinde kişilerde bulunmasını yasaklamıştır. Kabinde meydana gelebilecek olaylar hakkında pilotları uyarabilecek video monitörlerinin ya da diğer aletlerin geliştirilmesi ve uygulanması yine kokpitte güvenliği sağlayıcı önlemlerden biri olarak kabul edilmiştir. FAA ise uçuş ve kabin elemanlarının uçak kaçırma durumlarıyla başa çıkabilmeleri için gerekli eğitimi vermek amacıyla zorunlu programları geliştirmede direkt olarak sorumlu tutulmuştur.[355]

Ulaşım Güvenliği Müsteşarlığı'nın ve hava taşıyıcılarının onayı ile birlikte yolcu uçaklarının pilotlarının yolculuk sırasında silah taşıyabilecekleri de yine yasa dahilinde belirtmiştir. Ancak bu silahın müsteşarlık tarafından onay verilmiş ve pilotun silah kullanma konusunda eğitimden geçmiş olması gerektiğini ifade etmiştir. Müsteşarlığın, bu eğitimin kurallarını ve hangi silahların kullanılabileceği belirleyeceği de ayrıca belirtilmiştir.[356]

Yasanın fon ve sorumluluk hükümleri bölümünde ise Havacılık Güvenliği Federalleştirme Yasası'na benzer bir düzenlemeye gidilerek, yeni ve genişletilmiş hava güvenlik programlarının maliyetinin ödenmesi amacıyla, yolcu ücretlerinden 2.50 doların havayolu şirketlerine ayrılmasına karar verilmiştir. Ayrıca kokpit kapılarının güçlendirilmesi yada video monitörlerinin yerleştirilmesi gibi uçak güvenliğinin arttırılmasına yönelik önlemlerin maliyetinin karşılanması amacıyla havayolu taşıyıcılarına 500 milyon dolar ödenmesi kararlaştırılmıştır.[357]

Yürürlüğe konulan bu yasa ile faaliyete geçen TSA, yasanın kendisine verdiği yetkiyle birlikte, yolcuların metal dedektörlerle aranması, el bagajlarının x-ray cihazlarından, uçağa alınan bagajların ise patlayıcı tarama sistemlerinden geçirilmesi gibi yolcu ve bagajların denetlenmesi prosedürlerinin tam olarak uygulanması üzerine çalışmalar yapmıştır. Bu alanlarda yolcuların ayakkabılarının çıkartılması ya da el bagajlarında taşınan bazı sıvıların yasaklanması gibi küçük ancak güvenliğin sağlanmasında etkili bazı değişiklikleri uygulamaya geçirmiştir. Ancak TSA'nın getirdiği en büyük yenilik, güvenliğin pek çok aşamasında havayolu şirketleri ile güvenlik birimleri arasında işbirliğini arttırması olmuştur.[358] Böylelikle uzun zamandır geç kalınmış olan, bütün havaalanlarının güvenlik standartlarının artması sağlanmıştır.

TSA, havaalanı güvenliğinin sağlanmasına yönelik olarak ayrıca:

•60 gün içerisinde bütün havaalanlarında, alınan bagajların tümünün patlayıcı tarama sisteminden geçirilmesine ve bagaj eşleme sisteminin kullanılmaya başlanmasına,

---

[355] CRS Report for Congress RL32541, **Aviation Security-Related Findings and Recommendations of the 9/11 Commission**, by Bart Elias, 24 Ağustos 2004, s.4. Metin için bkz. http://www.fas.org/irp/crs/RL32541.pdf. Erişim Tarihi: 13.9.2009.
[356] A.g.e., s.5.
[357] CRS Report for Congress RL31150, a.g.e., s.26.
[358] Eben Kaplan, **Targets for Terrorists: Post-9/11 Aviation Security**, 7 Eylül 2006, http://www.cfr.org/publication/11397/targets_for_terrorists.html. Erişim Tarihi: 14.09.2009.

•Uçağa alınan tüm bagajların patlayıcı tarama sistemi tarafından denetimine 31 Aralık 2002 tarihine kadar tamamen geçilmiş olmasına,

•Alınan güvenlik kurallarının çok hızlı bir şekilde herhangi bir ihtar ya da yoruma gerek bırakmaksızın uygulamaya koyulmasına,

•Federal görevlilerin havaalanlarındaki güvenlik kontrollerini 90 gün içerisinde üstlenmeye başlamalarına,

•Bir yıl içerisinde, bütün denetim görevlerinin federal görevlilerce yerine getiriliyor olmasına, bu federal görevlilerin; ABD vatandaşı, en az lise veya dengi okul mezunu, İngilizce yazabilen, konuşabilen ve okuyabilen, iş hayatı, cezai suçlar ve ulusal güvenlik risklerini de içeren özgeçmiş kontrollerinden başarıyla geçmiş ve denetici pozisyonunun görev niteliklerine uygun fiziksel özelliklere ve yeteneklere sahip olmaları gerektiğine,

•Askeri kuvvet mensupları ya da emeklilerinin güvenlik denetimleri için işe alınmada önceliğe sahip olmalarına,

•Güvenlik şirketlerinin güvenlik denetimi eğitim programları düzenlemelerine,

•Bütün kişilerin, eşyaların ve araçların havaalanı güvenlik alanlarına girmeden önce kontrol edilmesine ve denetlenmesine,

•20'den daha az havaalanında olmamak şartıyla, havaalanlarının güvenlik ya da kapalı alanlarına girişi sağlayan denetim araçlarında yeni teknolojilerin denenmesi için pilot programlarının uygulanmasına,

•Havaalanı gelişim programı ve Yolcu Tesis Ücreti Programları dahilinde güvenlik fonlarının arttırılmasına karar vermiştir.[359]

Yolcu ve yolculara ait eşyaların havalananlarında kontrollerinin yanı sıra, TSA yolcuların önceden izlenmesine yönelik bir program (Computer-Assisted Passenger Prescreening System- CAPPS II) da başlatmıştır.[360] Bu program kapsamında, yasanın yürürlüğe girmesinden 60 gün içerisinde, yurtdışına uçuşlar düzenleyen her bir havayolu şirketi, Gümrük Komisyonuna, inişten önce yolcu ve uçuş personeli listesini göndermekle mükellef kılınmış ve elde edilen bu listelerin izleme altında bulunan isimlerle karşılaştırılmalarına başlanmıştır. Bu listede, her bir yolcu ve uçuş ekibinin; tam adı, doğum tarihi ve tabiiyeti, pasaport numarası ve verilen yer, Birleşik Devletler visa numarası ile müsteşarlık ve gümrük komisyonu tarafından havacılık güvenliğinin sağlanması için gerekli görülen diğer bilgilerin yer alması gerektiği kararlaştırılmıştır. Bu bilgilerin ulusal güvenliğin

[359] CRS Report for Congress RL31150,a.g.e. , s.35.
[360] Adrian J. Lee, **The Impact of Aviation Checkpoint Queues on Security Screening Effectiveness**, 15 Mayıs 2009. Metin için Bkz. http://www.agifors.org/award/submissions2009/AdrianLee_paper.pdf. Erişim Tarihi: 12.09.2009.

sağlanması amacıyla diğer federal birimlerle paylaşılabileceği de ayrıca belirtilmiştir.[361] Ancak bu uygulama bir takım problemlere yol açmıştır: Sivil özgürlük grupları yolcu listelerinin paylaşılmasına karşı çıkmışlar ve izleme listelerinin her zaman iyi korunmadığını dile getirmişlerdir. Ayrıca bu bilgilerin ABD'ye uçuş düzenleyen bütün havayolu şirketlerinden istenmesi, özellikle Avrupa ülkeleri ile ABD arasında da bir takım sorunlara yol açmıştır. Bu eleştiriler karşısında TSA, yolcuların hakları ve güvenlikleri arasında yerinde bir denge bulmayı amaçlayan bir ön denetim olarak Güvenlik Uçuş Programı'nı geliştirerek, ortaya çıkan sorunları gidermeye çalışmıştır.[362]

Ülkeye giren yabancıların parmak izlerinin alınması ve fotoğraflarının çekilmesi ise oldukça tartışma yaratan başka bir başka güvenlik önlemi olmuştur. Şu an için ABD ve Japonya'da terörizmi önlemek amacıyla başlatılan bu uygulamayla birlikte 16 yaş ve üzerindeki yabancıların parmak izi ve fotoğrafları alınmaya başlamıştır. Parmak izi ve fotoğrafları alınan bu kişilerin, Amerika'da Teröristleri İzleme Listesi ve Japonya'da suç kaydı bulunan yabancıların dosyaları kontrol edildikten sonra, ülkeye girişlerine izin verilmesine, liste ya da dosyada ismi bulunan yabancıların ise yurda giriş yapmadan ülkelerine geri gönderilmelerine karar verilmiştir.[363]

Tartışma yaratan bu uygulamaların yanı sıra, TSA, yoğun güvenlik önlemlerinin yarattığı sıkıntıları azaltmak için, "kayıtlı yolcular" olarak adlandırılan bir başka program daha geliştirilerek, sık uçan yolcuların, gönüllü olarak verdikleri bilgiler ve parmak izi gibi biometrik tanımlayıcılar sayesinde güvenlik kontrollerinde kolaylıklar yaşamalarını amaçlamıştır. Bu program 200 yılında başarılı bir şekilde denenmiş ancak, henüz tam olarak uygulanmaya başlanmamıştır.[364]

11 Eylül 2001 sonrasında ABD havacılık güvenliği politika ve stratejileri temel olarak yolcu taşıma güvenliği üzerine odaklanmış olan bu Havacılık ve Ulaştırma Güvenliği Yasası'na göre oluşturulmuştur. Bu yasa ile hayata geçen TSA ise 11 Eylül 2001 tarihinden itibaren, havacılık güvenliğinin sağlanmasında önemli bir gelişim sağlamıştır. TSA'nın çalışmaları sonucunda, 2002 yılı sonunda, 65.000 yolcu ve bagaj denetleyicisi ile Air Marshall göreve alınmış, uçağa alınan bagajların %90'ı patlayıcı denetim sistemlerinden geçirilmeye başlanmıştır. Ayrıca gelişmiş bir güvenlik sisteminin kurulması amacıyla

[361] Report to Congressional Committees, Aviation Security, **Computer-Assisted Passenger Prescreening System Faces Significant Implementation**, Şubat 2004. http://www.gao.gov/new.items/d04385.pdf. Erişim Tarihi: 15.10.2009.
[362] Eben Kaplan, a.g.e.
[363] http://arsiv.ntvmsnbc.com/news/169113.asp, Erişim Tarihi: 13.08.2008.
[364] A.g.e.

teknoloji ve bilgininin kullanımına yönelik yeni ve geliştirici çabalar öncelik verilen alanlar olmuştur.[365]

Ancak, 11 Eylül 2001 terörist saldırısının nedenlerini ve sonuçlarını açıklamak ve raporlaştırmak amacıyla kurulan ve bulduğu sonuçları ve gelecekteki terörist saldırıları önlemek amacıyla alınması gereken önlemleri Başkan ve Kongreye sunmakla görevlendirilen, saldırılar konusunda ulusal komisyon olarak belirlenen 9/11 Komisyonu'nu, 22 Haziran 2004 tarihinde yayınladığı son raporunda, TSA'nın, havacılık sektörü için gelişmiş ve bütünleştirilmiş bir strateji oluşturma ve özel planlamalar yapma konusunda Kongreyi harekete geçirmede başarısız olduğunu ifade etmiştir.[366] Komisyon ayrıca her ne kadar 11 Eylül saldırılarının ardından ABD içinde hem yasama hem de yürütme organlarının, havacılık güvenliğini güçlendirmeye yönelik olarak birçok kararlar almalarına ve uygulamaya koymalarına rağmen, bazı zayıflıkların halen varlığını sürdürdüğünü açıklamıştır. Özellikle havaalanlarına giriş ve denetim kontrollerinde ki yetersizlikler gibi genel havacılık ve hava kargo bölümleriyle ilgili ciddi zayıflıkların olduğu komisyon tarafından dile getirilmiştir.[367]

Açıklanan raporda TSA'nın havacılık güvenliğini sağlamaya yönelik faaliyetlerine yönelik eleştiriler şu şekilde belirtilmiştir:

Öncelikli olarak havacılık güvenliğinde yolcu denetimlerine bu kadar çok ağırlık verilmesinin, diğer alanlara yönelik muhtemel saldırılara karşı güvenlik denetimlerinin ikinci plana atılmasına sebep olduğu ifade edilmiştir. Bu durumun özellikle hava kargo güvenliğinde yaşandığı belirtilmiştir. Yolcu bagajlarının yanı sıra, azımsanamayacak kadar çok havayolu şirketinin aynı zamanda oldukça büyük miktarlarda hava yük nakliye görevini de yerine getirdiği ancak yolcu bagajlarının % 100'ünün patlayıcılara karşı denetlenmesine rağmen, hava kargolarının çok küçük bir kısmının bu denetimden geçtiği ifade edilmiştir.[368]

Başka bir eleştiri ise havayolu şirketi ve havalimanı çalışanlarının güvenlik alanlarına girdikten sonra güvenlik kontrollerinden geçmediklerine yönelik olmuştur. Dolayısıyla bazı uzmanlar bu tür gevşemelerin önüne geçilmesi için biometrik tanımlamaların uygulanması gerektiğini savunmuşlardır.[369]

Bunlardan başka uçaklara karşı başka bir riskin de, teröristlerin ateşli silahlarla uçaklara karşı yerden saldırı düzenlemeleri olduğu ancak bu konuda da herhangi bir

[365] Aviation Security Progress Since September 11, 2001, and the Challenges Ahead, a.g.e., s.21.
[366] The 9/11 Commission Report, a.g.e., s. 391.
[367] Transportatıon Securıty Post-September 11th Initiatives And Long-Term Challenges,a.g.e., s.32.
[368] CRS Issue Brief for Congress IB10135, **Transportation Security: Issues for the 109th Congress**, 23 Haziran 2006, http://fpc.state.gov/documents/organization/68824.pdf. Erişim Tarihi: 15.09.2009.
[369] Testimony Before the Subcommittee on Aviation, Committee on Transportation and Infrastructure, House of Representatives, **Aviation Security, Challenges in Using Biometric Technologies**, United States General Accounting Office, Mayıs 2004.Metin için bkz. http://www.gao.gov/new.items/d04785t.pdf. Erişim Tarihi: 16.09.2009.

düzenleme yapılmadığı belirtilmiştir. Bu tip saldırılara en son örnek 2002 yılında bir İsrail uçağına Kenya'dan ateş açılmasıyla yaşanmıştır. İç Güvenlik Bakanlığı'nın bu konu üzerinde çeşitli antik balistik füze sistemleriyle ilgili çalışmalar yaptığı bilinse de, bu sistemlerin uygulamaya geçip geçmeyeceği ya da geçecekse ne zaman geçeceği konusunda bir açıklama yapılmamıştır.[370]

Yolcu denetimleri üzerine yoğunlaşılmasına rağmen, bagaj izleme sistemlerinin uygulanmasında hala tam bir düzenin sağlanamamış olması Komisyonun, TSA'ya yönelttiği eleştirilerden bir diğeri olmuştur. Denetimlerin sağlanmasına yönelik teknolojik gelişmelerin her geçen gün arttığına ancak çok geniş alanlarda uygulanmasına çok geç başlandığına dikkatler çekişmiştir. Yolcu listeleriyle, izleme listelerinin karşılaştırılmasına yönelik de, benzer isimde birçok kişinin bulunması gibi birçok dezavantajı içinde bulundurması nedeniyle eleştiriler yöneltilmiştir.[371]

9/11 Komisyonu'nun açıkladığı sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik bu eleştirilerden sonra TSA bu eleştirileri göz önünde bulundurarak sivil havacılık güvenliğinde tespit edilen açıkları kapatmaya yönelik çalışmalarını sürdürmüştür.

Hava kargo güvenliğinin sağlanmasına yönelik eksikliklerin giderilmesi adına "bilinen göndericiler" adı altında yeni bir program uygulamaya koyularak, havayolu şirketleriyle geçmişte iş yapmış nakliye şirketlerinin kargolarının uçaklarda taşınmasına izin verilmiştir.[372] Ayrıca 8 Mayıs 2003 tarihinde, tüm kargo operasyonlarında olduğu kadar yolcu uçaklarında hava nakliye güvenliğinin gelişimi üzerine odaklanan Hava Kargo Güvenliği Yasası (The Air Cargo Security Act), Senato tarafından kabul edilmiştir.[373]

Davranış model tanıma yöntemi olarak adlandırılan bir yöntemle ise yolcu denetimleri sırasında belli davranış kalıpları ipucu olarak ele alınarak potansiyel teröristlerin belirlenebileceğine yönelik bir program geliştirilmeye çalışılmıştır. Bu programın çok geniş çaplı olarak uygulanmasıyla birlikte havacılık sistemine önemli bir güvenlik katmanının ekleneceği savunulmaktadır. Bu teknik öncelikli olarak yolcuların gözlenen şüpheli davranışlarını, örneğin sıcak bir günde çok kalın giyinmiş, aşırı terleyen, cep telefonu varken ödemeli aramalar yapan kişileri gözlem altına almaktadır. TSA bu uygulamayı "yolcuların gözlemlenebilir tekniklerle denetimi" programı altında test etmektedir. Ancak bu uygulamanın başarısı konusunda henüz çok sağlam sonuçlara ulaşılamamıştır. Örneğin, Paris-

[370] Eben Kaplan, a.g.e.
[371] A.g.e.
[372] Transportatıon Securıty Post-September 11th Initiatives And Long-Term Challenges, a.g.e., s.42.
[373] Order Code RL31969, **Aviation Security: Issues Before Congress Since September 11**, 2001,6 Şubat 2004, by Bartholomew Elias.Metin için bkz. http://digital.library.unt.edu/govdocs/crs/permalink/meta-crs-6121:1. Erişim Tarihi: 12.09.2009.

Miami saferini yapan uçağın içindeki teröristin ayakkabısının altına gizlediği bombayla uçağa düşürmeye çalışmasına engel olunamamıştır.[374]

TSA, yöneltilen eleştiriler dâhilinde teknolojik gelişmelerin sağlanması ve bir an önce uygulamaya konulması konusuna büyük önem vermiştir. Bu amaçla birçok yeni teknolojik cihazın havaalanlarında kullanılmaya başlanmasına ön ayak olmuştur. Saldırılar sonrası uygulamaya geçirilen bu yeni gelişmiş teknolojik cihazlardan bazıları:

Poligraf ya da yalan makinesi: Daha başka alanlarda uzun zamandır kullanılmasına karşın, havacılıkta, 2006 yılında TSA tarafından yolcu denetiminde kullanılmaya başlanmıştır. Bu yeni sistemde yolcular bir kabine alınarak, ellerine bir sensör bağlanmakta ve sorulan sorulara cevaplar vermekte; sensör ise bu sırada nabızdan, kan basıncından ve terleme düzeyinden, yolcunun yalan söyleyip söylemediğini analiz etmektedir.

Dört tarafı rezistanslı tarayıcılar: Yolcu bagajlarının taranmasında kullanılmaya başlanan bir sistemdir. Yolcu valizleri, radyo dalgaları ve çanta içinden yayılan enerji dalga boyları tarafından incelenmektedir. Bu method sayesinde 10.000 den fazla madde ortaya çıkartılmaktadır.

Geri yansıyan x-ray ışınları: İnsan vücudunun dış kısmı hakkında ipucu elde etme olanağını ve metelik olmayan silahlar, plastik patlayıcılar ve uyuşturucu gibi saklanmış cisimlerin ortaya çıkarılmasını sağlamaktadır.[375]

9/11 Komisyonu'nun, sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik kapsamlı bir ulusal sivil havacılık güvenliği strateji ve planlamalarının hala oluşturulamadığına yönelik eleştirileri doğrultusunda ise bu sefer Kongre harekete geçerek, öncelikli olarak Komisyonun birçok önerisini içeren Reform ve Terörizmi Önleme Yasası'nı 17 Aralık 2004 tarihinde onaylanmıştır.[376] Yasa ile birlikte İç Güvenlik Bakanlığı'na (Department of Homeland Security-DHS) kontrol noktalarında bulunan denetim cihazlarının metalik olmayan, kimyasal, biyolojik, radyolojik ve patlayıcı içeren tehlikeli maddelerin tespit edilmesini sağlayacak şekilde geliştirilmesi gibi teknik önlemler konusunda sorumluluk yüklenmesinin yanı sıra ulaşım güvenliği için kapsamlı bir ulusal strateji hazırlaması, geliştirmesi, uygulaması ve güncellemesi de bir görev olarak verilmiştir. 9/11 Komisyonunun tavsiyelerini yansıtan bu yasa, yapılma gereklerine uygun olarak, ulaşım güvenliği ulusal stratejisinin havacılıkla ilgili özel koşulları da içerecek şekilde oluşturulmasını sağlamaya yönelik olmuştur.

[374] Eben Kaplan, a.g.e.
[375] Eben Kaplan, a.g.e.
[376] CRS Report for Congress FL 34302, a.g.e., s.22.

20 Haziran 2006 tarihinde ise, bu sefer başkan Bush'un tarafından "*Ülke Güvenliğinde Başkanlık Direktifleri 16*" adlı metin yayınlanmıştır. Bu metin, havacılığa yönelik yeni tehditleri önlemek adına hayata geçirilmesi gereken uygulamaları göstermek için bir rehber niteliği taşımıştır. Birleşik Devletlerin, diğer uluslararası partnerleriyle işbirliği içerisinde, kanunlar, tüzükler ve uluslararası anlaşmaları da içeren bütün gerekli ve uygun önlemlerle birlikte güvenliğinin genişletilmesi ve Birleşik Devletler hava sahasının korunması yayınlanan bu direktifte birlikte sivil havacılık güvenlik politikalarının temel amacı olarak belirlenmiştir. Ayrıca, Reform ve Terörizmi Önleme Yasası'nda belirtildiği gibi, İç Güvenlik Bakanlığı'nın havacılık güvenliği için kapsamlı bir ulusal strateji ve bu stratejiyi destekleyen planlar oluşturması gerektiği belirtilmiş ve bakanlık havacılık güvenliği için ulusal strateji oluşturma ve uygulama konusunda harekete geçirilmiştir.[377]

İç Güvenlik Bakanlığı kendisine verilen bu yetkilerle birlikte, havacılığa yönelik, riske dayalı metodolojiler kullanan, havacılığa karşı caydırıcı ve önleyici tedbirleri araştıran, havacılık sistemine yönelik saldırıların etkisini azaltan ve hasarları hafifleten havacılık güvenliği için ulusal stratejiyi oluşturmuş ve 26 Mart 2007 yılında yayınlamıştır.[378] Geleceğin ihtiyaçlarını ve sistem isteklerini karşılamaya yönelik güvenlik teknolojilerinin gelişimi ile birlikte 9/11 Komisyonu'nun tavsiyeleri ve kanuni gereklilikler de bu strateji içerisinde belirtilmiştir.

İç Güvenlik Bakanlığı tarafından havacılık güvenliği için oluşturulan bu ulusal stratejide havaalanlarına yönelik tehditlerin 3 kaynağının olduğu belirtilmiştir: Terörist gruplar, düşman ulus-devletler ve suçlular. Düşman ulus-devletlerin, havacılığa karşı düzenlenen uluslararası terörizm faaliyetlerini sübvanse ettikleri, bu faaliyetleri gerçekleştirenlere eğitim verdikleri, silah, patlayıcı, malzeme ve diğer materyalleri sağladıkları belirtilmiştir.[379]

Tehdidin amaçlarına göre havacılığa yöneltilen tehditler de stratejide yine 3 ana kategoriye ayrılmıştır: Uçağa karşı tehditler, havacılık alt yapısına yönelik tehditler ve hava kargoya yönelik düşmanca istismarları içeren tehditler. Bu amaçları gerçekleştirmeye yönelik taktiklerin ise; uçak kaçırma, bombalama, ateşli silah ve insan kaçırma gibi cezai suçları içerdiği belirtilmiştir. Bu tehlikeleri bertaraf etmeye yönelik olarak oluşturulan risk bazlı, geleceğe yönelik tehlikeleri içeren, çok disiplinli stratejinin, sivil havacılığa karşı potansiyel

---

[377] President George W. Bush, **National Security Presidential Directive/NSPD-47, Homeland Security Presidential Directive/HSPD-16, Subject: Aviation Security Policy**, Washington, DC: The White House, 20 Haziran 2006. Metin için bakınız: http://www.dhs.gov/files/laws/gc_1173113497603.shtm. Erişim Tarihi: 13.09.2009.

[378] CRS Report for Congress FL 34302, a.g.e., s.33.

[379] U.S. Department of Homeland Security, **The National Strategy for Aviation Security**, 26 Mart 2007, s. 9. metin için bakınız:http://www.dhs.gov/xprevprot/laws/gc_1173113497603.shtm.

saldırıların ortaya çıkartılması, caydırılması ve önlenmesinde etkili olması ve federal, eyalet ve yerel düzeylerde global bir yaklaşım sağlaması gerektiği belirtilmiştir.

Havacılık güvenliği için ulusal stratejide havacılık güvenliğini sağlamaya yönelik temel stratejik amaçlar:

•Hava alanına yönelik terörist saldırıların, cezai ve düşmanca davranışların caydırılması ve önlenmesi,

•Ülke ve hava sahası içinde Birleşik Devletler çıkarlarının korunması,

•Eğer havacılığa yönelik bir saldırı gerçekleşirse zararlarının azaltılması ve hızlı bir şekilde iyileşmenin sağlanması,

•Havacılığa yönelik saldırıların etkisinin en aza indirilmesi,

•Ulusal ve uluslararası partnerlerle aktif bir şekilde bağlantıya geçilmesi olarak belirlenmiştir.[380]

Saldırılar sonrasında ABD içinde genel olarak risk temelli ve özel koşulları içeren bir havacılık güvenlik stratejisi oluşturulmaya ve böylelikle bütünleşmiş bir güvenlik ağı kurulmaya çalışılmıştır. Bu bütünleştirilmiş güvenlik ağı içerisinde TSA havacılık güvenliğinin sağlanmasına temel role sahip olsa da ABD içinde bu alanda görevli pek çok kurum ve kuruluş daha bulunmaktadır. Örneğin, TSA hem ulusal hem de uluslararası havacılık ve diğer ulaşım türlerinde sorumluluk ve yetkiye sahipken, Gümrük ve Sınır Koruma Birimi'nin (Customs and Border Protection, CBP) teröristlerin ve teröristlerin kullandıkları silahların Birleşik Devletlere girişinin önlenmesinde özel ve öncelikli bir görevi bulunmaktadır. CBP ayrıca radarda izleme ve takip etme konusunda FAA'e ve Savunma Bakanlığına Birleşik Devletler hava sahasını koruma konusunda destek sağlamaktadır. Savunma Bakanlığı, Birleşik Devletlere ve Birleşik Devletlerin uluslararası alandaki çıkarlarına yönelik her türlü tehdit de olduğu gibi havacılık tehditlerinin de caydırılmasında, savunulmasında ve engellenmesinde görevlidir. FBI Sivil Havacılık Güvenlik Programı ve terörizme müdahale birimleri Birleşik Devletlerde sivil havacılığın kötüye kullanılması ve ya teröristlerin saldırıya yönelik operasyonlarının önlenmesi ve ortaya çıkartılmasında geniş bir yetkiye sahiptirler. Bilim ve Teknoloji Müdürlüğü havacılık güvenliğini geliştirmeye yönelik araştırma ve geliştirme programları yapmakla, Gelişme ve Planlama Ofisi ise geleceğe yönelik hava ulaşım sistemlerinin dizayn edilmesinden, uygulanmasının denetiminden ve gözetiminden sorumlu kuruluşlardan bazılarıdır. Dışişleri bakanlığı ise, havacılık güvenliğinin gelişimi için diğer ülkelerle işbirliğinin geliştirilmesinden sorumludur. Dışişleri Bakanlığı ayrıca gelişmiş yolcu ön denetimleri için data paylaşımlarının başlatılması ve

[380] CRS Report for Congress FL 34302, a.g.e., s. 33.

geliştirilmesinde, menzil dışı silah stoklarının azaltılması amacıyla uluslararası partnerleriyle işbirliği geliştirilmesinde en yetkili kuruluştur.[381]

2.2. 11 EYLÜL SONRASI AVRUPA BİRLİĞİ (AB) ve DİĞER ÜLKELERDE ALINAN GÜVENLİK ÖNLEMLERİ

11 Eylül terör saldırısı yerel bir olay gibi görünmekle beraber, hem kurgusu hem de sonuçları itibariyle, küresel boyutlara sahiptir. Saldırılar, bölgesel güvenlik problemlerinin küresel etkilerini ortaya çıkarmış ve bu problemleri küreselleştirmiştir.[382] Güvenlik problemlerinin küreselleşmesi ise başta egemen güçler olmak üzere tüm ülkeleri kendi ulusal güvenlikleri için yeni bir anlayış çerçevesinde tedbirler almaya yöneltmiştir. Dolayısıyla sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik alınan önlemler de saldırılar sonrası oluşan bu yeni anlayış çerçevesinde içerisinde, tüm ülkeler tarafından değerlendirilmeye başlanmıştır.

Ancak alınan bu önlemler ülkeden ülkeye farklılık göstermiştir. Örneğin, bahsedildiği üzere ABD, sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasını, ulusal savunmanın önemli bir parçası olarak kabul ederek, saldırılar sonrası sertleştirdiği güvenlik önlemlerini ilk olarak sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasında uygulamaya başlamıştır. Dolayısıyla bu anlayış dahilinde oldukça kapsamlı ve özgürlükler pahasına korumacı bir sivil havacılık güvenlik sistemi oluşturulmaya çalışılmıştır. Ancak her ne kadar ABD'den daha fazla güvenlik önlemlerinin alındığı İsrail gibi bazı ülkeler bulunsa da, başta Avrupa ülkeleri olmak üzere pek çok ülke, ABD tarafından alınan bu önlemleri tamamen benimsememiştir.[383] Özellikle Avrupa bazında ele alırsak, AB genel olarak özgürlüklerden yana olan tavrını saldırılardan sonra da sürdürmüştür. ABD, artan sert gücünün paralelinde sistemi kendi açısından daha esnek ve kuralsız hale getirmeye çalışırken, AB ise sistemin ortak kurallar, örgütler, değerler ve normlar çerçevesinde şekillenmesine çalışmıştır.[384] ABD'nin revizyonist hareketlerine karşı, statükonun korunmasından yanan tavır alan Avrupa ülkeleri, sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik aldıkları önlemlerde de bu duruşu sürdürmüşlerdir. Alınan önlemler saldırılar öncesine göre oldukça sertleştirilse ve önlemlerin kapsamı arttırılsa da, özgürlükleri sınırlayıcı hükümlerden kaçınılmış, çok taraflı örgütsel bağlantılara önem

---

[381] A.g.e., s.34-35.

[382] Armağan Kuloğlu, "Broken Balances After The Cold War: Searches for Regional Stability", The Thirteenth International Confrence on Security and Cooperation, Antalya, 2003, s.102. Aktaran, Ahmet Küçükşahin, Tamer Akkan, *"Değişen Güvenlik Algılamaları Işığında Tehdit Ve Asimetrik Tehdit"*,**Güvenlik Stratejileri Dergisi**, Sayı 5, Haziran 2007, s. 43.

[383] Havalimanı çalışanlarının her bir yolcuyu davranış model tanıma yöntemiyle incelediği ve yolcuların %100'ünün mülakata alındığı İsrail'de ki Tel Aviv havalimanı dünya çapındaki en güvenli havalimanı olarak sayılmaktadır. Bkz. Hillel Avihai, a.g.e.

[384] Mary Elise Sarotte, *"Transatlantic Tension and Threat Perception"*, **Naval War College Review**, 2005, c. 58, s. 4, s. 25-37. Aktaran, H.Tarık Oğuzlu, *"Dünya Düzenleri Ve Güvenlik: Ulus-Devlet Güvenlik Anlayışı Aşılıyor Mu?"*, **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, Sayı 6, Aralık 2007, s. 35.

verilmiştir.[385] Tek başına hareket etmektense ortak bir sivil havacılık güvenlik politikasının oluşturulmasının, yerel düzeylerde alınacak güvenlik önlemlerinden daha etkili ve yararlı olacağı ve belirli bir standardizasyon ve uyumun yaratılması için uluslararası örgütler dâhilinde bu politikanın sürdürülmesi gerekliliğinden hareketle başta ICAO ve ECAC olmak üzere uluslararası sivil havacılık örgütleri tarafından alınan güvenlik tedbirleri, minimum standartlar olarak başta Avrupa ülkeleri olmak üzere diğer ülkeler tarafından benimsenmiştir. Dolayısıyla, spesifik olarak alınan önlemler her ülkeden ülkeye farklılık göstermeye devam etse de, ABD haricindeki bu ülkelerin 11 Eylül sonrası aldıkları sivil havacılık güvenliğini sağlamaya yönelik önlemleri belirtilen uluslararası örgütlerin faaliyetleri içerisinde değerlendirmek gerekecektir.

2.2.1 ULUSLARARASI ÖRGÜTLERİN FAALİYETLERİ

11 Eylül sonrası havayolunu kullanan yolcuların ve havayolu ile ilgili tesislerin ve kuruluşların güvenliğini korumak devletlerin ve havayolu şirketlerinin yanı sıra uluslararası örgütlerin de çalışmalarının temelini oluşturmuştur. Alınan çoğu güvenlik tedbiri önce bu örgütler dâhilinde karara bağlanmış, daha sonra üye devletlerce uygulamaya geçirilmiştir. Alınan önlemler arasında bir standardizasyonun yakalanması ve ülkelerin neredeyse hepsinde uygulama alanı bulabilmesi için zaten uluslararası bir kabulün varlığı bir zorunluluk olarak nitelendirilmektedir. Dolayısıyla çoğu ülke, etkin bir sivil havacılık güvenliğini sağlayabilmek için havacılıkla ilgili uluslararası örgütlerin oy birliği ile alınmış kararlarını ulusal düzeyde de benimsemiştir. Ancak örgütlerce alınan bu yeni kararlar, her ne kadar 11 Eylül öncesi döneme bakıldığında oldukça sıkılaştırılmış bir uygulamayı öngörse de, ABD'nin ulusal düzeyde aldığı kararlar kadar katı uygulamaları içermemiştir. Bunda uluslararası bir mutabakatın sağlanma endişesinin varlığı etkin olmuştur. Sivil havacılık güvenliğine yön veren bu örgütler, daha önce de sıkça belirtildiği üzere Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) ve bu teşkilatın Avrupa'daki oluşumu olarak nitelendirilebilecek Avrupa Sivil Havacılık Teşkilatı (ECAC)'dır.

2.2.1.1 Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO)'nın Faaliyetleri:

11 Eylül 2001 saldırılarıyla birlikte ICAO'da havacılığa yönelik tehditlerin değişen yapısına uygun yeni güvenlik önlemleri geliştirmiştir. 17 Yeni standart, Annex-17[386]'ye 11 Eylül saldırılarından sonra, 10 aydan daha az bir zaman içerisinde eklenmiş ve dünya

[385] A.g.e., ss. 34-35.
[386] ICAO'nun güvenlikle ilgili kurallarını içeren ekidir.

genelinde yeni güvenlik sistemi çok hızlı bir şekilde uygulamaya konularak, ICAO'nun kriz durumlarında kararlı ve çabuk hareket edebilme yeteneği kanıtlanmıştır.

14 ülkeden gelen 700 katılımcı ve 24 uluslararası örgütün katılımıyla 2002 yılında gerçekleştirilen Üst Düzey Yetkililer Toplantısında Annex-17'nin güvenlik tehditlerine karşı güçlendirilmesi ve ICAO Uluslararası Güvenlik Denetleme Programı'nın oluşturularak, ICAO, katılımcı ülkeler ve havacılıkla ilgili diğer uluslararası örgütler arasındaki işbirliğinin arttırılmasının kararlaştırılması, saldırılardan sonra örgüt düzeyinde alınan ilk kararlardan olmuştur.[387]

Ancak, 11 Eylül'ün sivil havacılığa karşı değil, devletlere karşı bir saldırı olduğunun, dolayısıyla, ilk önlemi alması gerekenlerin bu konuda birincil sorumluluğa sahip olan devletler olduğu yapılan bu konferansta kabul edilmiştir. Konferansta, devletlerin terörizme karşı bütün karşı tedbirleri almak ve alınan bu tedbirleri ulusal güvenliğin bir parçası sayarak uygulamak zorunda oldukları belirtilmiş, ancak devletlerin, havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik geliştirecekleri güvenlik tedbirlerinde havacılık endüstrisi ile birlikte çalışmaları gerektiği ifade edilmiştir.

Annex-17'nin her bölümde bazı değişikliklerin yapılmasına yine bu konferans sırasında karar verilmiştir. Buna göre, yeni bir hüküm olarak, uluslararası uçuşlara uygulanan tüm güvenlik tedbirlerinin iç hatlarda da uygulanması gerektiği karara bağlanmıştır.[388] Böylelikle, terörist ve suçluların global alana giriş yapabilecekleri tüm zayıf noktalar kapatılmaya çalışılmıştır. Her bir akit devlet, bu kararla birlikte, uluslararası sivil havacılığa yönelik kanunsuz girişimlere karşı alınan güvenlik tedbirlerini iç hat uçuşlarına da uygulayacağının güvencesini vermiştir. Ayrıca, her bir akit devletin, diğer katılımcı devletlerle, onları da ilgilendirebilecek havacılık güvenliğine yönelik tehdit bilgilerini paylaşması gerektiği kabul edilmiştir.

Organizasyon yapısıyla ilgili olaraksa, her bir akit devletin:

•Ülke içindeki ulusal sivil havacılık programını çeşitli yönlerden uygulama sorumluluğuna sahip birimler, örgütler ve kurumlar arasında güvenlik konularında koordinasyonu sağlamak amacıyla ulusal havacılık güvenliği komitesi ya da benzer bir kurumun oluşturulmasını,

•Ülkesindeki uluslararası sivil havacılığa hizmet veren her bir havalimanının, ulusal havacılık güvenlik programının gerekliliklerini karşılayacak ve Havalimanı Acil Durum Planı

[387] Assembly-35th Session Executive Committee, Aviation Security, a.g.e., s.1.
[388] A.g.e., s.2.

ile Havalimanı Olası Durumlar Planlarını içerecek bir havalimanı güvenlik programı oluşturmasını ve bu programa uyulmasını,

•Oluşturulacak Olası Durumlar Planı'nın, sivil havacılığa karşı kanun dışı müdahaleler konusunda gerekli kaynakları içerecek şekilde geliştirilmesi ve düzenli aralıklarla tatbik edilmesini,

•Ülkesinde hizmet sağlayan işletmelerin, ulusal sivil havacılık güvenliği programıyla uyumlu bir İşletmeci Güvenlik Programı hazırlamalarını ve bu programa uymalarını,

•Ülke içindeki karar verici otoritenin, ulusal sivil havacılık kalite kontrol programını oluşturarak, Ulusal Sivil Havacılık Güvenliği programının etkinliğini ölçmesini,

•Güvenlik gerekliliklerini tanımlayacak denetimi, güvenlik kontrollerinin uygulanıp uygulanmadığının denetimini ve güvenlik kontrollerinin etkinliklerini test edecek düzenlemeler yapılmasını sağlayacak karaların alınmasını sağlamakla mükellef kılındığı belirtilmiştir.[389]

Önleyici güvenlik tedbirleriyle ilgili olaraksa, her bir akit devletin, uçuş boyunca, gerekli izni olmayan insanların, uçuş ekibinin olduğu bölüme girmesini engellemek için gerekli olan tedbirleri alması gerektiği belirtilmiştir.

Yine her bir akit devletin, sivil havacılık güvenliği kapsamında uçağa alınması yasaklanmış nesnelerin uçağa girişini engellemek için, transfer edilen alınmış bagajların gerekli görülen tüm güvenlik kontrollerinden geçmesini sağlamak yükümlü olduğu belirtilmiş ve alınmış bagajların uçağa yüklenmeden önce mutlaka kontrol edilmesi için gerekli olan tüm önlemleri alacakları belirtilmiştir. Alınmış bagajların kontrol edilme yöntemleri olaraksa:

•Fiziksel tarama,

•X-ray cihazlarıyla denetim,

•Patlayıcı keşfetme sistemi,

•Buhar dedektörleri belirlenmiştir.

Aynı yıl içerisinde yine örgüt dâhilinde "Havacılık Güvenliğini Arttırmak İçin Hareket Planı" da oluşturulmuştur. Bu planın büyük kısmı düzenli, mecburi, sistematik ve uyumlu bir biçimde 181 ICAO ülkesinde denetimler yaparak, önlemleri standart hale getirmek ve eksiklikleri gidermekle ilgili olmuştur.[390]

2003 yılında bu uygulamalara ek olarak pasaportlarda biometrik tanımlama uygulaması başlatılmıştır. 1 Ocak 2006 tarihi itibariyle de alınmış bagajların %100'ünün

[389] Security, Safeguarding International Civil Aviation Aganist Acts of Unlawful Interference, a.g.e., s.1.2.
[390] Assembly-35th Session Executive Committee, Aviation Security, s.3.

taranması kabul edilmiş ve yine aynı tarihte uygulamaya geçirilen bir başka güvenlik tedbiri de kokpit kapılarının güçlendirilmesi olmuştur.[391]

Havaalanlarında güvenliği sağlamaya yönelik olarak alınan en son önlem ise yolcuların el bagajlarında taşıyabilecekleri sıvılara kısıtlama getirilmesi olmuştur.[392] İngiltere`de uçaklara yönelik terörist saldırı planlarının ortaya çıkarılmasının ardından ICAO'nun uçak yolcularının kabin içinde sıvı ürün taşımalarına ilişkin olan bu yeni düzenlemesi hem Avrupa'da hem de ABD'de uygulanmaya başlamıştır.[393] Bu uygulamayla birlikte, hava yolu ile seyahat edecek yolcuların uçak içinde yanlarında bulunduracakları el veya kabin çantalarında taşıyabilecekleri sıvılara sınırlama getirilmiştir. Buna göre, 100 mililitreyi geçen sıvıların el çantalarında veya kabin bagajlarında taşınması yasaklanmış, ancak her yolcunun, 20x20 santimetre boyutlarında ağzı kilitli şeffaf plastik poşet içerisinde, her birinin hacmi 100 mililitreyi geçmemek üzere sıvı, jel veya aerosol taşıyabilmelerine izin verilmeye başlanmıştır. Gümrüksüz mağazadan veya uçuş esnasında satın alınan sıvı ürünlerin ise, görevli tarafından faturası ile birlikte özel poşete konulması ve poşetin ağzının yapıştırılması kararlaştırılmıştır. Poşetin, uçağa alınmasına ise faturasının kontrol edilmesinden sonra izin verileceği açıklanmıştır. Kabin bagajı boyutuna da kısıtlama getirilerek, bagajın ebatları 56cmx45cmx25cm olarak sınırlandırılmıştır. Müzik aletleri, kameralar vb. nitelikteki eşyalar içinse istisnalar getirilmiştir.[394]

Bunlardan başka, her bir akit devletin, güvenli bölgelere kabul edilmiş, yolcu haricindeki insanların, yanlarındaki eşyalarla birlikte, ulusal otoritelerce o anki risk durumuna göre belirlenmiş oranlarda rastgele kontrol edilmelerinin sağlanmasından sorumlu oldukları bildirilmiştir. Yolcu haricindeki bu insanların ise havaalanı kimliğine sahip görevliler olduğu ifade edilmiştir.

Son olarak, her akit devletin, kendi ülkesine düzenlenecek bir uçuş için, diğer devletlerden gelebilecek silahlı görevlilerin uçuş sırasında uçakta bulunması isteğini göz önünde bulundurması gerektiği kabul edilmiştir. Ancak böyle bir uçuşa izin verilmesinin bütün ülkeler arasında anlaşmanın sağlanmasıyla mümkün olacağı belirtilmiştir. Yani her bir akit devletin, Air Marshall adı verilen bu görevlileri bulundurma isteklerini göz önünde

---

[391] A.g.e., s.2.

[392] Uygulamaya alınan bu bu güvenlik tedbiri ile birlikte kısıtlanan malzemeler şu şekilde sayılmıştır: Su, şurup, içki dahil her türlü sıvı, kremler, losyonlar, yağlar (kozmetik yağlar dahil), parfümler, maskara dahil her türlü makyaj malzemesi (katı halde olan rujlar hariç), tıraş köpükleri, deodorantlar, diş macunu dahil her türlü macun kıvamındaki maddeler, reçel, bal, yoğurt, pekmez ve salça gibi tam katı halinde olmayan yiyecekler, kontak lens sıvıları, şampuanlar ile bu maddelere benzeyen diğer maddeler.

[393] Assembly — 36th Sessıon Executıve Commıttee,Agenda Item 15: Aviation Security Programme, **Strengthening The Screening Of Liquids**, Workıng Paper, International Civil Aviation Organization, http://www.icao.int/icao/en/assembl/a36/wp/wp174_en.pdf. Erişim Tarihi: 12.09.2008.

[394] Icao News Release, **Icao Issues Recommendattins For The Screening Of Liquids Taken On Board Aircraft**, Aralık 2006, s.1. http://www.icao.int/icao/en/nr/2006/pio200617_e.pdf, Erişim Tarihi: 12.09.2009.

bulundurmaları gerektiği ancak gerekirse bazı sınırlamalar koyabilecekleri ve bu konuda tüm devletler arasında anlaşmanın sağlanması gerektiği ifade edilmiştir.[395]

2.2.1.2 Avrupa Sivil Havacılık Teşkilatı (ECAC)'nın Faaliyetleri:

11 Eylül 2001 terör saldırılarından sonra havacılık güvenliği siyasi gündemde de yerini almıştır. Saldırılardan önce, havada güvenliğin sağlanması konusunda daha çok ulusal düzeyde aldıkları kararları uygulama eğilimi içerisindeki Avrupa ülkeleri, aynı tehditle yüzleşmek zorunda kalınca, bir havalimanında alınacak önleyici tedbirlerin hepsini ilgilendireceği, dolayısıyla yerel ya da ulusal otoritelerin bu konuda kendi düzenlemelerini yapmalarına artık izin verilmemesinin gerektiği konusunda anlaşma sağlamışlardır. Yapılacak anlaşmalarla bütün Avrupa ülkelerinde aynı düzeyde güvenlik uygulamalarının sağlanması, genel standartlar koyulması ve uygulamaların denetlenmesi kararlaştırılmıştır. Böylelikle, bütün vatandaşlara üst düzey korumanın sağlanacağının garanti edilmesi amaçlanmıştır. Ayrıca alınan kararlarla birlikte, dünyanın geri kalan ülkelerinde de aynı önlemlerin uygulanmasını sağlamaya yönelik çalışmalar yapılması kararlaştırılmıştır. Bu şekilde harekete geçen Avrupa ülkeleri, bu çalışmalarını ECAC kapsamı dâhilinde yürütmüşlerdir.

İlk olarak 11 Eylül saldırılarının hemen ertesinde, 14 Eylül 2001'de gerçekleştirilen ECAC'ın olağanüstü toplantısında; öncelikli olarak, uygulanan ön denetimlerin arttırılmasının gerektiği ifade edilmiş ve kabin görevlileri için ek güvenlik tedbirlerinin alınması, kokpit kapısının güçlendirilmesi ve Doküman 30[396]'un hem ulusal hem de uluslararası alanda uygulanması gerektiği kararlaştırılmıştır.[397]

2002 Yılında gerçekleştirilen toplantı da ise; havaalanlarının ve uçakların, güvenlik açısından, kimi hassas bölümlerine girişlerinin kontrolü, yolcu görüntüleme ve bagaj kontrolü, kargo ve mektup kontrolü, personelin izlenmesi ve eğitimi ile silahların ve uçuş sırasında veya havaalanlarında yasaklı diğer malzemelerin tasnifi ile ilgili tedbirlerin sıkılaştırılması kararlaştırılmıştır.[398] Buna göre, 31 Aralık 2002 tarihinden itibaren, her üye ülkenin, bütün alınmış bagajların uçağa yüklemeden önce güvenlik taramasından geçirilmesi, bagajda listelenen yasaklanmış her hangi bir madde bulunması halinde ise bu maddenin bagajdan çıkartılması ile ilgili önlemleri alması kararlaştırılmıştır. Yolcu/bagaj eşleştirmesi ve alınmış bagajların %100'ünün taranması hukuki birer zorunluluk olarak kabul edilmiştir. Yasaklı maddeler listesi güncellenmiştir. Güvenlik teçhizatının test edilmesi kararlaştırılmış

[395] A.g.e., s.3.
[396] ECAC'ın güvenlikle ilgili dökümanıdır.
[397] ECAC Policy Statement In The Field Of Civil Aviation Facilitation, **ECAC.CEAC Doc No. 30** (PART I), 10th Edition/Aralık 2006, https://www.ecac-ceac.org/file_pub/file.php?idDoc=4639, Erişim Tarihi: 12.03.2008.
[398] *"Havacılık Güvenliğinde Yeni Uygulamalar"*, www.shgm.gov.tr/doc3/sunum.ppt, Erişim Tarihi: 13.03.2008.

ve metal detektörlerle x-ray cihazlarının teknik özelliklerin geliştirilmesine yönelik çalışmalar başlatılmıştır.[399]

Eylül 2005'te ise Avrupa Komisyonu 2002 yılında kabul edilen bu kurallardan; yolcu ve bagaj görüntüleme, uçak güvenlik kontrolleri ile personelin işe alınması ve eğitimi gibi bazı konularda değişiklik yapılması teklifinde bulunmuş ve ayrıca AB mevzuatında bir ilke imza atarak uçuş sırasında uygulanacak güvenlik tedbirlerinin geliştirilmesini istemiştir. Aralarında pilot kabinlerine giriş hakkı ile kimi asi yolcuların zaptından sorumlu uçuş polisleri görevlendirilmesinin yer aldığı bu yeni kurallarsa Mart 2008 tarihinde onaylanmıştır.[400]

Kasım 2006'da aynı yılın Ağustos ayında Londra Heathrow havaalanındaki bir uçağa sıvı patlayıcı yerleştirmek isteyen bir terör zanlısının yakalanmasıyla birlikte tıpkı ICAO gibi ECAC bünyesinde de sıvı taşınmasına ilişkin yeni sınırlamalar getirilmiştir. Yeni kurallar ışığında, daha öncede belirtildiği gibi Avrupalı yolcuların yanlarında ancak 100ml.'den daha az miktarda sıvıyı şeffaf, plastik, ağzı kapanabilir kutu yahut paketlerde taşıyabilmelerine izin verilmiş ve bu kutuların güvenlik kuvvetlerince kontrolden geçirilmeleri zorunlu hale getirilmiştir.[401]

Sivil havacılık güvenlik tedbirlerinin Avrupa düzeyinde uyumlu hale getirilmesi, tüm AB ülkelerinde aynı uygulama ve standartlarının yürürlüğe konulmasıyla büyük ölçüde kolaylaştırılmıştır. Bu çerçevede ayrıca tüm ülkelerde asgari düzeyde güvenlik tedbirlerinin alınması sağlanmıştır. Ancak üye ülkeler istedikleri takdirde daha katı tedbirler almakta serbest bırakılmış, alınacak önlemlerde takip edilmesi gereken kıstaslar olaraksa; ayrımcılık gözetilmeksizin tedbirlerin uygulanması, riskle orantılı önlemlerin alınması ve sorunla ilişkili olacak şekilde güvenlik önlemlerinin uygulamaya konulması belirlenmiştir. Böylelikle artan güvenlik tehditleri paralelinde büyük ölçekli güvenlik tedbirleri hem ulusal hem de birlik düzeyinde alınmaya başlanmıştır.

3- 11 EYLÜL SONRASI TARTIŞMALAR

11 Eylül sonrasında alınan güvenlik tedbirleriyle her ne kadar sivil havacılık güvenliğini sağlamak adına çok büyük ilerlemeler kaydedilmiş olsa da, güvenliği sağlamak adına bu kadar sıkı tedbirlerin yürürlüğe koyulması beraberinde bir takım tartışmaları da getirmiştir.

[399] A.g.e.
[400] A.g.e.
[401] A.g.e.

Öncelikli olarak yaşanan tartışmalar, güvenliği sağlamaya yönelik alınan tüm bu önlemlerin, güvenliği sağlamlaştırırken, bu sefer de havayolu taşımacığının en temel özelliği olan hızlılığı ortadan kaldırmasına yönelik olmuştur. Arttırılan güvenlik kontrolleri havaalanlarında, yolcu işlemlerinin yavaşlamasına, uzun kuyruklara, yolcu memnuniyetsizliğine, gecikmelere ve uçak rötarlarına neden olmaya başlamıştır. Böylelikle konforlu ve hızlı bir ulaşım aracı olarak tercih edilen hava ulaşımı bu cazibesini kaybetmeye başlamıştır. Özellikle yakın yerler arasındaki ulaşımda, havalimanına saatler önce gidilmesi, bunun üzerine eklenen uçuş süresi ve son olarak havalimanından çıkış işlemlerin toplam zamanı, diğer vasıtalarla hava ulaşımı arasındaki zaman farkını yok etmiştir. Bu durumda hava ulaşımının tek farkı, fiyat olarak daha pahalı bir ulaşım şekli olması olarak ifade edilmeye başlanmıştır. Güvenliğin yanı sıra, yolcu memnuniyetinin sağlanmasından da sorumlu olan havayolu şirketleri ve havalimanı işleticileri, bu handikabı ortadan kaldırmak amacıyla "Yolculuğu Kolaylaştırma Programı" (Simplifying Passenger Travel) adı altında, yolcular ve yolculuğun kolaylaştırılması üzerine odaklanan bir uygulamaya geçmişlerdir.[402] Yolcuların ve sahip oldukları dokümanların tekrar tekrar kontrolü yerine, yeni hızlı ve etkin bir sistemin kullanılmasıyla yolcu işlemlerinin hızlandırılarak yolcu memnuniyetini arttırmayı amaçlayan bu program sayesinde yolcu ile ilgili bilgiler toplanmakta ve daha sonra tüm yolculuk boyunca işlemlerini kolayca gerçekleştirebilmesi için bu bilgiler elektronik olarak tüm hizmet sağlayıcılara dağıtılmaktadır.[403] Bu sayede "bilinen" yolcuların güvenlik işlemleri otomatik olarak yapılırken tüm zaman ve kaynaklar "bilinmeyen" yolcular üzerine yoğunlaşmakta bu da havaalanlarındaki yolcu kuyruklarını ve yolcu memnuniyetsizliğini ortadan kaldırmaktadır. Bu amaçla ilk olarak birçok ülkede "e-pasaport" denilen uygulamaya geçilmiştir. İçerisinde bir çip bulunan, bu çipte kişinin kimlik, uluslararası dolaşım bilgilerinin kayıtlı bulunduğu bir pasaport türü olan e-pasaport sayesinde, yolcuların teker teker kimlik araştırılmasına tabii tutulmasına ve yayınlanan arananlar listesiyle karşılaştırılmasına gerek kalmadan çok kısa bir süre içerisinde kontrolden geçmelerinin sağlanması amaçlanmıştır. Bu program kapsamında, uygulamaya koyulan, bir başka hızlılığı sağlayan güvenlik önlemi de kimlik teşhisinin yapılmasında parmak izi, gözbebeği, retina, yüz-şekli ve avuç taraması gibi biometriğe[404] dayalı yeni teknikler kullanılması olmuştur.[405] Biometrik teknolojisi, herhangi

[402] Hatice Küçükönal, **Havacılık Endüstrisinin Gelişiminde Güvenliğin Önemi Ve Yeni Güvenlik Uygulamaları**, http://www.uted.org/dergi/2004/agustos/agustos_3.htm.Erişim Tarihi: 12.04.2209.
[403] A.g.e.
[404] Biometric tanıma, her insan için o kişiye ait fiziksel yada davranışsal özellik gösteren verilerin tanımlanması ve karşılaştırılması tekniğidir. Bu tür özellikler gösteren karekteristliklere örnek olarak retina tabakası, avuçiçi izi ve parmakizi tanımasını gösterebiliriz. Her kişi için farklılık gösteren ve o kişiye özel olan bu karekteristlikler çalınamazlar ve taklit edilemezler. Bu ise şu ortak özellikleri ortaya çıkarmaktadır ki biometricler kaybedilemez, çalınamaz ve yeniden yapılamazlar.
[405] Hatice Küçükönal, a.g.e.

bir tehdit oluşturmayan yolcuların %99.99'unu etkin bir biçimde taramakta ve tehdit oluşturabilecek küçük bir azınlığın kontrolü üzerine odaklanmayı kolaylaştırmaktadır. Böylelikle, yolcu işlemleri aksatılmadan, riskli yolcuların herhangi bir tehdit oluşturmayan yolculardan hemen ayırt edilebilmesine imkân tanımaktadır. Ancak bu teknolojinin istenilen yararı sağlayabilmesi için uluslararası standartların belirlenmesi, bu konuda görüş birliğinin sağlanması ve yaygın olarak uygulanması gerekmektedir. Dolayısıyla bu programın henüz tam anlamıyla işlerlik kazanmamış olması, yaşanan sıkıntıların devam etmesine ve bir süre daha devam edeceği yönünde beklentilerin oluşmasına yol açmıştır.

Yolcuların yeni alınan güvenlik tedbirleriyle ilgili yaşadıkları bir başka sıkıntı da, emniyet prosedürlerinin çok sık değişmesi, buna karşın yolcuların bilgilendirilememesi neticesinde ortaya çıkmıştır. Yolcu bagajlarındaki eşyalardan nelerin tehlikeli madde sayılabileceğinden, nelerin, hangi limitler ve şartlarda beraberlerinde bulundurmasına izin verileceğinden yolcuların haberdar edilmemesi, daha sonra yolcular için bazı sıkıntılara yol açmıştır. Bu konuda yaşanan en son örnek sıvı kısıtlamalarının yürürlüğe girmesiyle birlikte görülmüştür. Kısıtlamalar kapsamında, yanlış bilgilendirilen yolcuların binlerce litre ağırlığındaki alkol ve parfüm gibi yüzlerce ton sıvı eşyalarına el konulmaya başlanmıştır. Yine aynı şekilde, yolcuların beraberinde buldurabilecekleri bazı maddelerin, ismen beyan edildiklerinde hiçbir tehlike riskine sahip olmamalarına rağmen, incelendiklerinde içlerinde veya yapılarında tehlikeli madde sayılabilecek bazı maddelerin bulunması veya bulunabilmesi ihtimaline karşın gizli tehlikeli maddeler olarak belirlenmesi, ancak yine aynı şekilde bu konu hakkında yolculara herhangi bir bilginin verilmemesi yolcu mağduriyetlerine yol açmıştır. Dolayısıyla, hem bu tip maddeler hem de genel güvenlik önlemleri konusunda özellikle yolcu bilet ve kabul ünitelerinde çalışan personelin bilgilendirilmesi ve böylelikle de yolcunun bilinçlendirilmesi gerekmektedir.

Güvenlik önlemlerinin yol açtığı en büyük tartışma ise getirilen güvenlik önlemlerinin bazılarının insan haklarını ihlal ettiği ile ilgili olmuştur. Bu duruma özellikle güvenliğin paranoya boyutlarına vardığı Amerika'da ki uygulamalarda sıkça rastlanılmıştır. Getirilen aşırı derecedeki güvenlik tedbirleri, yolcuların her birinin adeta potansiyel birer terörist gibi algılanmasına neden olmuştur. Müslüman ve Arap olan insanlar ise bu uygulamalara daha çok maruz kalmış, insanlar arasında ciddi ayrımlar yapılmaya başlanmıştır. Güvenliği sağlamak adına, insan haklarının hiçe sayılması kuşkusuz kabul edilebilecek bir durum değildir. Ancak, hakları çiğnenen çoğu insanın dünyada sözü geçen ülke vatandaşlarından olmaması, devletler üzerinde bu konuda yeni uygulamalara gidilmesi ya da en azından yapılan ayrımcılığın giderilmesi yönünde çok büyük bir baskı oluşturmamıştır. Ancak, en azından uluslararası

kurum ve kuruluşların çabalarıyla, yolcuları rahatsız eden arama eylemlerinin, daha insancıl hale getirilmesi gerekmektedir.

Uçak içinde güvenliğin arttırılmasına yönelik başlatılan bir uygulama da belirtildiği gibi özel eğitimli güvenlik görevlilerinin uçaklarda seyahat esnasınca bulundurulması olmuştur. Daha öncede ortaya atılan ancak yararından çok zararının daha fazla olabileceği riski ile çok da tercih edilmeyen bu uygulama, 11 Eylül saldırılarıyla birlikte tekrar bir çözüm önerisi olarak gündeme gelmiştir. Başta Amerika ve İsrail olmak üzere, İngiltere, İran ve Suudi Arabistan gibi ülkelerde, iç ve dış hat uçuşlardaki tüm seferlerde, hava korsanlarını etkisiz hale getirmek için silahlı polisler bulundurulmaya başlanmıştır.[406] Uçak kaçırma eylemi sırasında, ancak saniyeler süren bir hızla saldırganı etkisiz hale getiren görevlileri kaçınılmaz bir gereklilik olarak görenlerin yanı sıra, uçakta silahlı polis bulundurmanın çok büyük sıkıntı oluşturacağını düşünen büyük bir kesimde mevcuttur. Bazı havayolu yetkilileri, özellikle silahlı polislerin hava korsanı tarafından tespit edilerek etkisiz hale getirilmesiyle olayların daha da büyüyeceğinden endişe duyarken, önemli olanın, uçağa binmeden korsanı engellemek olduğu, güvenlikçinin ya da teröristin silahından çıkacak bir merminin etkisiyle uçakta açılabilecek bir deliğin, basınçla birlikte uçağın havada patlamasına yol açacağını dile getirmektedirler. Dolayısıyla uçakta resmi silahlı güvenlik görevlisinin bulundurulması 11 Eylül sonrasında da tartışma konusu olarak varlığını sürdürmeye devam etmiştir. [407]

Son olarak her ne kadar bu güvenlik tedbirlerinin, günümüzde çok sıkı bir şekilde uygulansa da, yıllar geçtikçe hatıraların zayıflaması ve 11 Eylül olaylarının unutulmaya başlanmasıyla birlikte, gün geçtikçe angarya olarak görülmeye başlanacağına dair kuşkular da mevcuttur. Bunun gerçekleşip gerçekleşmeyeceği ise zamana bağlı olarak ortaya çıkacaktır.

4- 11 EYLÜL SONRASINDA SİVİL HAVACILIK GÜVENLİĞİNİN DEVLETLER ARASI İLİŞKİLERE ETKİLERİ

Hava ulaşımının 11 Eylül sonrasında geldiği nokta havayolu şirketlerini ve havacılık endüstrisini acil önlemler almaya iterken, yaşanan saldırının bir başka boyutu da hükümetleri harekete geçirmeye zorlamıştır. Bu boyut, kuşkusuz havacılığa yapılan her saldırının, ülkeye yapılmış bir saldırı sayılması kaynağından da yola çıkarak, özellikle 11 Eylül bağlamında yıkılmaz sayılan bir devletin bile havayolunu bir araç olarak kullanan teröristlerin eylemleri neticesinde ne kadar büyük zararlar alabileceğini ortaya koymasından kaynaklanan ülke

[406] http://www.zaman.com.tr/haber.do?haberno=578101. Erişim Tarihi: 05.06.2009.
[407] Resmi olarak uçakta güvenlik görevlisi bulundurulması tartışmaları sürerken, gayri resmi olarak bulundurulan güvenlik görevlileri, Etiyopya'ya ait yolcu uçağını kaçırmak isteyen iki korsanı havada öldürerek, 42 kişinin hayatını kurtarmışlardır.

güvenlik ve savunma politikaları olmuştur. Dolayısıyla, sivil havacılık güvenliğinin sağlanması, 11 Eylül saldırıları sonucunda başta ABD olmak üzere birçok devletin vazgeçilmez güvenlik ve savunma politikalarından birisi olmuştur. Bu politika ulusal alanda olduğu kadar hatta daha da fazlasıyla uluslararası alanda taviz verilmeyecek bir tavırla izlenmeye başlamıştır. Ancak bu durum devletler arasındaki ilişkileri etkileyecek bir düzeye de ulaşmıştır.

Saldırılar sonrası müslümanlara ve dolayısıyla müslüman devletlere karşı başlatılan muhtemel şüpheli yaklaşımı başta Arap ve müslüman devletlerle ABD arasında soruna yol açmış olsa da aslında Amerika tarafından izlenen bu aşırı şüpheci ve temkinli güvenlik politikası nerdeyse tüm devletlerle ABD arasında bi takım problemlerin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. 11 Eylül saldırıları sonrasında ülkeye giren yolculara yönelik güvenlik önlemlerini arttıran ABD'nin, Yolcu İsim Kayıtları (Passenger Name Record- PNR) adı verilen Amerika'ya giren bütün yolculara ilişkin bilgilerin, yolculardan önce ülkeye gelmesini içeren sistemi bütün ülkelerin kabul etmesini talep etmesi, ortaya çıkan bu problemlerden bir tanesini oluşturmuştur.

ABD'nin bu konuda sorun yaşadığı devletlerden bazıları şaşırtıcı biçimde Avrupa ülkeleri olmuştur. Güvenlikten yana tavır alan ABD karşısında, Avrupa ülkeleri özgürlükleri korumanıın gerekliliğini savunmuşlardır. Dolayısıyla bu durum ABD ile Avrupa Birliği arasında dahi soruna yol açmıştır. ABD'nin her devletten talep ettiği bilgi paylaşımı konusunda AB ile ABD arasındaki ilk anlaşma 2004 yılı Mayıs ayında imzalanırken, iki yıl sonra AB Yargıtayı, anlaşmanın hukuki dayanağının eksiklikler içerdiğine karar vererek, anlaşmayı iptal etmiştir. Haziran 2007'de yeniden varılan anlaşmayla birlikte ise havayolu taşıma şirketlerinin, Avrupalı yolculara ait verileri Amerikan İç Güvenlik Bakanlığı'na iletmeleri kabul edilmiştir. Avrupa'dan ABD'ye giden her yolcu için 30 ayrı bilginin Washington yetkililerine gönderilmesini öngören bu anlaşma, 1 Ağustos 2007 itibariyle uygulamaya geçmiştir. Böylece Amerika'ya giden uçaklarda bulunan yolcularının din, ırk hatta siyasi görüşüne ilişkin bilgilerin 15 yıl boyunca saklanması için ABD'ye gönderilmesine başlanmıştır.[408]

Sivil haklar savunucularının ve Avrupa Parlementosu (AP) vekillerinin ağır eleştirilerine maruz kalan bu anlaşma gerek insan hakları savunucularından gerekse de havayolu şirketlerinden gelen yoğun itirazlara sebep olmuştur. Çünkü ABD'nin istediği bilgiler arasında her yolcunun adı, soyadı, adresi, telefon numarası, kredi kartı bilgileri,

[408] **A Report Concerning Passenger Name Record Information Derived From Flights Between The U.S. And The European Union**, Privacy Office U.S. Department of Homeland Security, 19 Eylül 2005. http://www.dhs.gov/xlibrary/assets/privacy/privacy_pnr_rpt_09-2005.pdf. Erişim Tarihi: 10.10.2009.

nereye seyahat ettiği, uçakta oturduğu koltuk numarası ve varsa bedensel engeli hatta dini, ırkı ya da siyasi görüşünün ne olduğu gibi daha özel bilgiler ve yolcuların sağlık ve cinsel yaşamıyla ilgili veriler de yer almaktadır. Dolayısıyla kişisel mahremiyet diye bir kavram ortadan kalkmaktadır. Ayrıca çoğu AP vekili, bu veritabanının AB ilkelerinin tersine kişisel profillerin oluşturulmasına yol açacağı endişesini taşıdıklarını açıklamışlardır. Üstelik her ne kadar, kişisel veri toplanmasının güvenlik sebebiyle yapıldığı belirtilse de, göçmenlikle ilgili ve diğer sorunlarla da ilişkili olarak kullanılmak amacıyla 15 yıl elde tutuluyor olmasından da endişe duyulduğu yine bu vekillller tarafından sık sık dile getirilmiştir.[409]

ABD'nin bu tepkiler karşısındaki tutumu ise terörle mücadele kapsamında böyle bir uygulamanın gerekli olduğu yönünde olmuştur. Bilgi aktarımı sayesinde ABD'ye gelecek olan yolcuların daha ABD'ye varmadan araştırmasının yapılabildiğini ve şüpheli bir durumda uçağın sınır polisi tarafından karşılanabileceği ve böylece muhtemel bir suçlunun daha ülkeye girmeden engellenebileceğini savunan dönemin Amerika İç Güvenlik Bakanı Michael Chertoff, "Anlaşma sayesinde potansiyel suçlular okyanus aşırı uçuşlar sırasında tespit edebilecek" demiş ve verilerin 15 yıl boyunca saklanacak olmasını "Teröristler saldırılarını genellikle uzun yıllar süresince planlıyor" şeklinde savunmuştur.[410] Ayrıca bu bilgilerin önceden bilinmesinin, pasaport kontrolünden geçiş işlemlerini de kolaylaştıracağı yine ABD'li yöneticiler tarafından belirtilmiştir. Üstelik bu uygulanmanın sadece diğer ülke vatandaşlarına karşı değil, Amerikan vatandaşlarına da uygulandığı, dolayısıyla herhangi bir ayrım yapılmadığı hatta bu isim listelerindeki her 20 kişiden birinin ABD vatandaşı olduğu ifade edilmiştir.[411]

Terörle mücadele amacıyla ABD ile AB arasında yapılan bu anlaşma Almanya'nın AB dönem başkanlığı sırasında da masaya yatırılmıştır. Anlaşmanın gerekli olduğunu savunan Almanya Federal İçişleri Bakanı Wolfgang Schaeuble, "Uluslararası terör tehlikesi ve daha başka durumlardan kaynaklanan nedenlerden ötürü veriye ihtiyaç duymamız doğru ve mecburidir. Bu tehlikelerin önüne geçebilmek için elden ne geliyorsa yapılmalı" diyerek bu konuda ABD'ye destek vermiştir. Üstelik, Avrupa'da uçuş bilgilerinin güvenliği ve ABD ile paylaşımı konusundaki tartışmalar devam ederken, AB Komisyonu'nu Avrupa'da da benzer bir uygulama başlaması için çalışılmaya başlandığı bildirilmiştir.[412]

PNR adı verilen bu sistem üzerinde yani yolcu bilgilerinin aktarılması ile ilgili olarak anlaşmaya varılmasına rağmen ABD'nin, Yunanistan, Macaristan ve diğer yeni AB üye

[409] http://www.ucuyorum.com/showthread.php?t=50108&page=4, Erişim Tarihi: 10.07.2009.
[410] http://www.aero-news.net/index.cfm?C...-5fe184366b4a&. Erişim Tarihi: 11.07.2009
[411] A.g.e.
[412] http://www.haberler.com/avrupa-ile-a...nsferi-haberi/. Erişim Tarihi: 11.07.2209.

ülkelerini okyanus aşırı uçuşlarda ek bilgi vermekle yükümlü tutmaya çalışması ve ayrıca uçuş polislerinin uçuşlara refakat etmesi halinde ancak bu ülkelere Batı Avrupalı üyelerin yararlanabildikleri vizesiz giriş imkânının tanınacağını belirtilmesi ise yeni sorunlara yol açmıştır. Gerçekten de ABD, ülkeye vizesiz girişleri reddederken Amerikan makamları öncelikle her bir üye ülkeden katı güvenlik kurallarını yerine getirmelerinin beklendiği açıklamasında bulunmuştur. ABD'nin bu bağlamda şu ana kadar ikili anlaşmalara vardığı ülkeler arasında Çek Cumhuriyeti, Estonya ve Letonya yer alırken, 12 yeni AB üyesi ülkenin vize muafiyet programına dâhil edilmedikleri bildirmiştir.[413] Bu ise ABD ile Avrupa Birliği arasında yeni bir tartışmaya neden olmuştur. Bu durum karşısında AB, bunun AB havacılık güvenlik ve veri korunumu kurallarına aykırı olduğuna dikkat çekerek, Amerikan makamlarını, birliğin ortak vize politikasını umursamamakla ve üye ülkeleri tek tek ilave tedbirleri kabul etmeye zorlamakla suçlamıştır.

ABD'nin bu ayrımcı politikası karşısında Avrupa Komisyonu yaptığı açıklama ile karşı tedbriler alabileceğini açıklamış ve diğer AB üye ülkelerinin de vize muafiyet programına dahil edilmesi konusunda herhangi bir ilerleme kaydedilmemesi halinde, bu tedbirlere ilaveten diplomatik ve hizmet/memur pasaportu taşıyan Amerikalılara 1 Ocak 2009 tarihinden itibaren vize uygulanmasına başlanabileceğini ifade etmiştir.[414]

Ancak her ne kadar ABD ile Avrupalı devletler arasında alınan güvenlik tedbirleri konusunda çeşitli anlaşmazlıklar çıksa da, izlenen güvenlik politikası kuşkusuz ki en çok müslüman ülkeleri etkilemiştir. 11 Eylül terör saldırılarının failleri olarak 19 müslümanın belirlenmesi ve yine bunların arkasında hristiyan devletlere karşı savaş açan müslüman bir terör örgütünün bulunduğunun iddiası, o günden itibaren tüm müslümanları potansiyel terörist konumuna getirmiştir. Dolayısıyla Arap ve müslüman yolcular diğer yolculardan farklı olarak daha sıkı güvenlik önlemlerinden geçmeye başlamışlardır. Ortaya çıkan bu ayrımcı tutum, doğal olarak ABD ile bu duruma maruz kalan ülkeleri karşı karşıya getirmiştir. Bu ayrımcı tutuma teşkil edebilecek pek çok olayla karşılaşılmıştır. Örneğin bu durum için en son örnek, uçakta namaz kılan müslmanların seyahat etmelerinin engellenmesi olmuştur. ABD'nin Uluslararası Minneapolis-St. Paul havaalanında, Amerikan havayollarına ait bir uçakta namaz kılan imamlar uçaktan indirilmiş, ancak birkaç saat sorgulandıktan sonra serbest bırakılmışlardır.[415] Bir başka örnekte, Arap bir ailenin ABD'deki bir havalimanında kendi aralarında arapça konuşurken, biraz arapça bilen bir Amerikalının güvenlik gibi kelimelerden

[413] http://euractiv.com/en/transport/aviation-security/article-175114. Erişim Tarihi: 10.10.2009.
[414] A.g.e.
[415] http://www.airporthaber.com/hb/detay.php?id=10452. Erişim Tarihi: 04.01.2009.

bahsettiklerini duyduğunu belirterek, aileden şikayetçi olması sonucu, ailenin uçağa alınmaması olmuştur.[416]

Müslüman devletlerin yaşadıkları bu sorunlar sadece ABD ile sınırlı kalmamış Avrupa devletlerini de kapsamıştır. Örneğin Fransa'da Charles de Gaulle havaalanı yetkilileri, 2006 yılının başlarında özellikle bagaj teslim ve havaalanı temizliği gibi alanlarda çalışan 100'ü aşkın müslüman personeli güvenlik değerlendirmesine sokmuş ve sorguya çekmiştir. Daha sonra ise bazı çalışanların geçen yıl düzenli olarak Pakistan ve Afganistan'ı ziyaret ettiklerini iddia ederek, yolculara tehdit oluşturdukları iddiasıyla güvenlik soruşturmalarını geçemedikleri açıklanmış, bunun sonucunda da 72 çalışanının güvenli bölgelere girişlerine yasak getirilmiştir.[417] Ancak müslümanlara karşı başlatılan bu tutum sadece ABD ve Avrupa ile sınırlı kalmamıştır. Örneğin, Dubai'den ailesiyle birlikte Türkiye'ye gelmek için havalimanına giden 2 yaşındaki bir bebeğin isminin terör süphelileri listesinde çıkması sonucunda bebeğin ve ailenin uçağa alınmadığı bir durumla da karşılaşılmıştır.[418] Dolayısıyla, 11 Eylül saldırıları sonrasında müslüman ülke vatandaşlarına karşı ABD'nin öncülüğünde tüm dünya çapında ayrımcı bir tutum baş göstermiş ve her bir müslüman potansiyel bir terörist olarak algılanmaya başlanmıştır.

Avrupalı ülkelerle diğer ülkeler arasında yaşanan bir başka sorun da, Avrupalı Devletlerin ECAC kapsamında aldıkları yeni tedbirlerle birlikte ortaya çıkmıştır. Tokyo ya da Tel Aviv'de kontrollerden geçen bir yolcunun Frankfurt'ta yeniden kontrole tabi tutulması gibi hem zaman açısından yolculara hem de maliyeti açısından havayolu şirketlerine yük getiren ECAC'ın yeni düzenlemeleri diğer devletlerle Avrupalı devletler arasında sıkıntıların doğmasına yol açmıştır. Özellikle sıvı maddelerin yasaklanmasından sonra ortaya çıkan bu durumu bertaraf etme amacında olan bu ülkeler, Birlik standartlarına eşdeğer standartlar uygulayan üçüncü ülkelerden AB'ye giriş yapan yolcuların ve onlara ait bagajların ek kontrollerden muaf tutulmasını AB'den talep etmişlerdir. Sıvı kısıtlamalarıyla birlikte ortaya çıkan bir başka sorun ise büyük miktarlardaki sıvıların yalnızca AB içerisinde bulunan havaalanı satış noktalarından satın alınmaları halinde uçuş sırasında yolcunun yanında plastik bir kap içinde bulundurmasına izin veriliyor olmasından kaynaklanmıştır. Bu durum AB dışındaki havaalanı satış mağazalarından satın alınan sıvıların, yolcular transit yolcu olsalar dahi AB ülkelerindeki havaalanlarında bırakılmalarına neden olmuştur. Bu sorunları dile getirmek üzere toplanan Avrupa Birliği Komisyon'u Temmuz 2007'de bir nizamnameyi onaylamıştır. Buna göre, üçüncü ülkelerde benzer güvenlik standartları bulunması durumunda

[416] Tevfik Uyar, **Müslümanlara Uçuş Vetosu**, http://www.airporthaber.com/v3/readarticle.php?newid=222. Erişim Tarihi: 04.01.2009
[417] http://www.milliyet.com.tr/2006/11/03/dunya/dun03.html. Erişim Tarihi: 15.07.2009.
[418] http://haber.gazetevatan.com/haberdetay.asp?Newsid=92158&Categoryid=4&wid=0. Erişim Tarihi: 04.01.2009.

istisnaların uygulanabileceği kararı alınmıştır.[419] Tek adımda güvenlik kavramının[420], AB'nin üçüncü ülkelerin güvenlik standartlarını tanıması ve yolcu aktarımında çoklu kontrollerin azaltılmasına imkân tanıyacak yeni düzenlemelerin yapılması Avrupalı devletlerle diğer devletler arasında yaşanan bu tartışmaları azaltmıştır.

5- 11 EYLÜL SONRASI SİVİL HAVACILIK GÜVENLİĞİ VE SİVİL HAVACILIĞA YÖNELİK YENİ TEHDİTLER

Var olan güvenlik tedbirlerine 11 Eylül saldırılarıyla birlikte en azından bir o kadarının da eklenmesi, sivil havacılık sektörünü belki de güvenliğin sağlanması için en çok yatırım yapılan sektör haline getirmiştir. Hem ulusal hem de uluslararsı alanda hükümetler, havayolu şirketleri, havalimani işleticileri ve uluslararası örgütler biraraya gelerek sıkı bir işbirliği içerisine girmişler ve aldıkları ortaklaşa kararlarla hem sivil havacılık güvenliğine yönelik şüphleri ortadan kaldırmayı başarırlarken hem de alınan bu kararların ülkeler arasında uyumlaştırılması ve belirli standatların sağlanmasında önemli adımlar atmışlardır. Ancak teknolojik gelişmeler de bu başarıların sağlanmasında oldukça etkin olmuştur. Silah, patlayıcı madde ve uçakta yasa dışı bir eylemde kullanılabilecek diğer maddeleri saptayan cihazlar ve ilgili teknolojiler üzerine yapılan araştırmalar arttırılmış, sonucunda da çok alanlı metal kapı detektörleri, T-Ray gibi oldukça başarılı sonuçlar sağlayan yeni güvenlik araçları ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla uçak kaçırma eylemlerinin ilk başladığı yıllarda, hava korsanları el bombalarıyla, silahlarla uçaklara girmeyi başarırlarken, yaşanan olayların ertesinde alınan önlemler ve teknolojik gelişmelerle birlikte artık bomba veya silahlarla uçaklara girilmesi nerdeyse imkânsız hale gelmiştir. Bu durum uçak kaçırma eylemi planlayanları artık farklı taktikler uygulamaya, farklı kurnazlıklar düşünmeye itmiştir. Önceleri el bombası, silahla başlayan uçak kaçırma eylemleri artık el bombası şeklinde çakmak veya bir panda ayı gibi oyuncaklarla yapılmaya başlamıştır.[421] Sivil havacılık adına elde edilen bu başarı, kendisini 2001 yılından sonra açıklanan istatistiklerde ortaya koymuştur. Örneğin ICAO tarafından hazırlanan istatistiklerde, saldırıların sadece bir yıl sonrasında 2002 yılında sadece iki ve 2003 yılında ise yine sadece üç kanun dışı eylemin uçaklara karşı gerçekleştirildiği açıklanmıştır.[422] 1970 yılından beri uçaklara karşı gerçekleştirilen kanun dışı eylemlerinin ortalama sayısının 16 olduğu düşünülürse, elde edilen başarı gerçekten çok büyük olmuştur.

[419] http://euractiv.com/en/transport/aviation-security/article-175114#. Erişim Tarihi: 15.08.2209.
[420] A.g.e.
[421] 24 Şubat 1998'de THY'nin 'Gaziantep' adlı uçağı Adana-Ankara seferini yaparken Mehmet Dağ adlı kişi tarafından ucunda fitil bulunan oyuncak pandayla kaçırılırken, 30 Mart 1998'de 'Yeşil Ada' uçağı, Lefkoşa-Ankara seferini yaparken Mehmet Ertürk adlı yolcu tarafından el bombası şeklinde çakmakla kaçırılmıştır. Bkz. http://www.radikal.com.tr/haber.php?haberno=218094. Erişim Tarihi: 07.09.2009.
[422] Assembly-35th Session Executive Committee, Aviation Security, a.g.e., s.2.

Ancak gelişen teknoloji ve alınan güvenlik tedbirleriyle birlikte uçaklara karşı düzenlenen kanun dışı eylemlerin sayısı azalsa da, teknolojinin aynı zamnda bu eylemleri gerçekleştiren kişilerin hizmetinde de olduğunu unutmamak gerekmektedir. Teknolojinin nimetlerinden yararlanan bu eylemciler her geçen gün yeni silahlar keşfederek, güvenlik tedbirlerini delmeyi bir şekilde başarmaktadırlar. En son karşılaşılan bu yeni teknolojik bombalardan bazıları: TNT, PETN ve RDX gibi patlayacı maddeler içeren Ruj, kolye, şampuan ve ilaç şişesi gibi kişisel eşyalar hatta çoraplar olmuşlardır.

Bu yeni teknolojik bombaların kullanılmasının bir örneği olarak, geçtiğimiz yıllarda bir örgütle bağlantısı olduğunu itiraf eden bir hava korsanı, Filipin Havayolları'na ait bir uçağı bombalı giysilerle düşürmeye çalışmıştır. Korsan, giysilerinin ve üzerinde taşıdığı çeşitli eşyaların içine sakladığı bomba yapımında kullanılan malzemeleri, uçağın tuvaletinde bir araya getirmiş, ardından bombayı uçakta patlatarak bir yolcunun ölmesine ve uçak gövdesinde büyük bir delik açılmasına neden olmuştur.[423] Olaydan sonra havalimanlarına ve uçaklara girişteki güvenlik denetimlerinin daha da sıkılaştırılması kararı alınmıştır.

Yoğun güvenlik önlemlerine rağmen uçaklara patlayıcı madde sokma olaylarından birisi ise yine 11 Eylül saldırıları gibi 2001 yılında yaşanmıştır. Paris-Miami seferini yapan American Airlines'a ait Boeing 767 tipi uçağa binen yolcunun ayakkabısına gizlediği 'toz ya da granül şeklinde' imal edilen 'pentrit' tipi patlayıcı madde diğer yolcular tarafından fark edilmiş ve eylemci ayakkabısının altındaki fitili kibritle yakmaya çalışırken yolcular tarafından etkisiz hale getirilmişitir. Bu olaydan sonra, ABD'deki havaalanlarında ayakkabıların da X-Ray cihazından geçirilmesi kararlaştırılılmıştır.[424]

21 Temmuz 2005 tarihinde İngiltere'de ortaya çıkan saldırı planında ise, 24 kadar eylemcinin İngiltere'den ABD'ye gidecek 10 kadar uçağa el bagajıyla sıvı patlayıcı madde sokup uçakları havadayken infilak ettirmeyi amaçladığı ortaya çıkmıştır.[425] Saldırıda iki kimyasal maddenin karıştırılmasıyla elde edilen, beyaz kristal şeklindeki TATP (treaseton ve treperoksit) isimli maddenin kullanılacağı iddia edilmiş ve iki hammaddeden oluşan ve sıvı bir meşrubat şişesinde taşınma imkanı olan bu maddenin, sıvıların daha az miktarda kullanılması halinde ise, uçağa cep telefonu ve iPod`ların pillerinin içinde sokulabileceği uzmanlar tarafından belirtilmiştir. Bu saldırıdan sonra ise tüm havalanlarında güvenlik önlemleri sıkılaştırılmış ve en son alınan güvenlik tedbirlerinden olan sıvı maddelerin el bagajlarında taşınmasının yasaklanması kararı alınmıştır.[426]

---

[423] Muazzez Timuçin, *"Havacılığın Gelişiminde Teknoloji Faktörü ve Sonuç: Uçuş Güvenliği"*, **Aviation Türk**, Sayı 1, İstanbul, 2008, s.39.
[424] A,g.e., s.39.
[425] Eylemcilerin bu sıvı bombaları enerji içeceklerine karıştırdığı ortaya çıkmıştır.
[426] Muazzez Timuçin, a.g.e., , s.39.

Verilen örneklerde görüldüğü gibi, gelişen teknolojiyle bereber hava korsanları, gün geçtikçe arttırılan güvenlik önlemlerini geçecek bir açık bulmakta, bu açığın ortaya çıkmasıyla birlikte ise o açığı kapatmaya yönelik yeni güvenlik önlemleri alınmaktadır. 11 Eylül saldırılarıyla birlikte gelinen noktayla birlikte, sivil havacılığın güvenliğinin sağlnamasına yönelik alınan çok sıkı güvenlik önlemleri, açık alanları olabilecek en düşük seviyeye indirmeyi başarmış olsa da, yinede teknolojinin sadece yararlı işlevlerinin olmadığını, aynı zamanda teröristlere de hizmet ettiğini hiçbir zaman unutmamak gerekmektedir. Üstelik yaşanan olayların üzerinden zaman geçmesiyle birlikte etkisini yitirmesi, genel olarak alınan önlemlerin uygulanmasında ve denetlenmesinde eski özenin gösterilmemeye başlamasına yol açmaktadır. Buna göre ICAO'nun 2007 istatistiklerinde açıklanan, uçaklara karşı girişilen yasadışı müdahalenin sayının 22'ye, 2008 yılında ise 24'e çıkması bunun iyi bir örneğini oluşturmuştur.[427] Dolayısıyla alınan güvenlik önlemleri kadar, hatta daha da fazla, alınan bu önlemlerin uygulanması ve uygulanmasının denetlenmesi gerekmektedir. Her ne kadar, bugün için ABD, İngilte, Japonya gibi büyük ülkelerde bu sorunun aşıldığı gözükse de, gelişmemiş ülkelerin genel sistem sorunları içinde sivil havacılık güvenliği de hala yerini korumaktadır. Dolayısıyla, alınan güvenlik önlemlerinin standartlaştırılması ve bütün ülkeler arasında uyumlaştırılması, sivil havacılık güvenliği içinde bir sorunu oluşturmaya hala devam etmektedir.

[427] **ICAO Released Prelimınary Safety and Security Statistics For 2008**, http://www.icao.int/icao/en/nr/2008/PIO200802_e.pdf. Erişim Tarihi: 01.09.2008.

SONUÇ

11 Eylül terörist saldırılarının sivil havacılık güvenliğine yönelik etkilerinin incelendiği bu çalışmada, öncelikli olarak saldırıların güvenlik politikalarında yol açtığı değişim daha sonra ise bu değişimin etkisi dâhilinde sivil havacılık güvenliğini sağlamaya yönelik olarak alınan yeni önlemler temel inceleme konusunu oluşturmuştur.

11 Eylül terör saldırısı küreselleşen dünyanın yeni yüzyılda yaşadığı ilk büyük olaydır. Yerel bir olay gibi görünmekle beraber, terör saldırısı hem kurgusu hem de sonuçları itibariyle, küresel boyutlara sahip olmuştur. Saldırılar, bölgesel güvenlik problemlerinin küresel etkilerini ortaya çıkarmış ve bu problemleri küreselleştirmiştir. Güvenlik problemlerinin küreselleşmesi ise başta egemen güçler olmak üzere tüm ülkeleri kendi ulusal güvenlikleri için yeni bir anlayış çerçevesinde tedbirler almaya yöneltmiştir.[428] Ancak saldırılar sonrası oluşan bu yeni anlayış, bir önceki döneme göre önemli farklılıklar içermiştir. Soğuk Savaş sonrası dönemle birlikte başlayan güvenliğin yumuşaması, insani güvenlik gibi kavramlar önderliğinde, özgürlüklerden yana tavır alan ve egemen devletin yerini birey üstünlüğünün aldığı yaklaşım, saldırılar sonrası darbe almış ve egemen devletin önderliğinde realist perspektifin egemen olduğu politik yaklaşımlar yeniden güç kazanmıştır. Böylelikle 1990'lı yıllarla beraber önce özgürlük sonra güvenlik şeklinde tanımlanmaya başlayan yeni güvenlik anlayışı da Soğuk Savaş dönemine özgü bir anlayış olan önce güvenlik sonra özgürlük biçimine geri dönüş yaşamıştır.

Güvenlik algılamalarında ve uygulanan güvenlik politikalarında yaşanan bu değişimin etkisi kendisini öncelikli olarak, 11 Eylül terör saldırılarının gerçekleşmesine olanak sağlamakla suçlanan, sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik alınan önlemlerde göstermiştir. Başta saldırıların hedefindeki ülke konumundaki ABD olmak üzere neredeyse tüm ülkeler 11 Eylül'le birlikte ortaya çıkan küreselleşmiş teröre karşı sivil havacılık güvenliğini revize ederek işe başlamışlardır. Ancak ülkelerin politik tercihleri, güçleri, konumları vb. kıstaslar içerisinde değişen güvenlik politikaları, sivil havacılık güvenliğinin sağlanmasına yönelik önlemlerde de kendisini göstermiş ve ABD'nin çok sert uygulamaları karşısında başta Avrupa devletleri olmak üzere diğer ülkeler daha yumuşak bir anlayış içerisinde hareket etmişlerdir.

11 Eylül saldırıları sonrasında, sivil havacılık güvenliğine yönelik kapsamlı bir ulusal stratejisinin olmadığı ortaya çıkan ABD, öncelikli olarak yasal bir çerçeve hazırlamış, daha sonra bu yasal hükümlere dayandırdığı, ulus-devlet güvenlik anlayışı içerisindeki yeni

[428]Armağan Kuloğlu, "Broken Balances After The Cold War: Searches for Regional Stability", The Thirteenth International Confrence on Security and Cooperation, Antalya, 2003, s.102. Aktaran, Ahmet Küçükşahin, Tamer Akkan, a.g.e., s. 43.

havacılık güvenlik politikalarını uygulamaya başlamıştır. Saldırılar öncesi döneme göre oldukça sert tedbirleri içeren ve kapsamı oldukça genişletilen yeni sivil havacılık güvenlik anlayışı çerçevesinde, insan haklarının çok sık ihlal edildiği görülmüş, başta Müslümanlar olmak üzere her bir yolcuya muhtemel terörist gözüyle bakılmaya başlanmıştır. Hem uygulanan denetimlerin boyutu hem de ABD'nin tek başına almış olduğu bu güvenlik tedbirlerine diğer devletlere uyma zorunluluğu getirmesi ise insan hakları savunucuları ve diğer devletlerle ABD'nin karşı karşıya gelmesine neden olmuştur. Dolayısıyla insani güvenliğin saldırılarla birlikte ikinci plana atılmasının bir sonucu olarak alınan güvenlik önlemlerinin, özgürlükleri ortadan kaldırma pahasına güvenliği sağlamaya yönelik olarak uygulamaya geçirilmesi, saldırılardan sonra önlemlerin çok mu fazla, çok mu az ya da tam ayarında alınıp alınmadığı ile ilgili bir tartışmanın da başlamasına neden olmuştur.

ABD'nin bu aşırı korumacı politikalarının yanında başta AB olmak üzere diğer ülkeler risk ve tehdit algılamalarının farklılığından ötürü daha yumuşak güvenlik politikaları benimsemişlerdir. Her ne kadar saldırılar öncesi döneme göre bu ülkelerin de sivil havacılık güvenlik politikaları oldukça genişletilse ve sıkılaştırılsa da, benimsenen önlemler ABD'nin aksine özgürlüklerden yana olan tavrı etkilememiş ve ulus-devlet ötesi sistemin güvenlik anlayışını sürdürmeye yönelik olmuştur. Ayrıca uluslararası hukuku ve örgütleri etkin kılarak ülkeler arasındaki farklı uygulamaları en aza indirmeyi, böylelikle de uluslararası uyum ve standardizasyonu sağlamayı amaçlayan bu ülkeler, ABD gibi tek başına hareket etmektense, uluslararası örgütler dâhilinde bir araya gelerek ortak güvenlik kuralları oluşturmaya çalışmışlardır. Dolayısıyla ulusal önlemlerden çok başta ICAO ve ECAC olmak üzere sivil havacılıkla ilgili uluslararası örgütlerin aldıkları kararlar, bu ülkelerin sivil havacılık güvenlik politikalarına yön vermiştir.

İster çok katı isterse de daha yumuşak güvenlik önlemlerinden oluşursa oluşsun, saldırılar sonrası sivil havacılık güvenliği, bir daha böyle bir olayla karşılaşılmaması amacıyla baştan sona revize edilmiş ve hava ulaşımının sağladığı hız avantajını ortadan kaldırmaya varacak kadar tüm güvenlik açıkları nerdeyse tüm ülkelerce kapatılmaya çalışılmıştır. Alınan tüm bu önlemlere rağmen sivil havacılık güvenliğinde istenilen başarının sağlandığını söylemekse, 11 Eylül sonrası yaşanan olaylar neticesinde ne yazık ki mümkün olmamıştır.[429] Ancak bu alınan önlemlerin yeterliliğinden çok tehditlerin yapısıyla alakalı bir durumdan kaynaklanmaktadır. Çünkü tehdidin doğası gereği, kötü bir sonuca yol açıp açmayacağı yönünde tehditlere ilişkin bilgi ya az olmakta ya da hiç sağlanamamaktadır. Özellikle 11

[429]Paris'ten Miami'ye giden Amerikan bir yolcu uçağında bir yolcunun, ayakkabısındaki patlayıcıyı kibritle ateşlemeye çalışırken, gelen kokudan şüphelenen yandaki yolcunun fark etmesiyle son anda yaşanabilecek bir faciadan kıl payı kurtulunması hala güvenliğin tam anlamıyla sağlanamadığını gösterir bir kanıt olmuştur.

Eylül saldırılarından sonra tehdidin çok boyutlu ve karmaşık bir hal alması, oluşabilecek tehditlere karşı önlemlerin alınabilmesini daha da güçleştirmiştir. Bu durumda potansiyel terörist ataklara karşı çözüm yollarının bulunmasından önce yapısal farklılığın varlığını anlamak gerekmektedir. Yapısal farklılık savunma teknolojisiyle silah teknolojisinin karşılaştırılmasından doğan asimetrinin bir sonucudur. Ofansif taktiklerle defansif teknolojilerin arasındaki ayrımı en iyi tanımlayan yapısal farklılık, genel olarak terörizmin, spesifik olaraksa havacılık terörizminin yeni buluşlardan yararlanmasıyla alakalıdır. Teröristlerin her şeye, her yerde ve her zaman saldırabilme ihtimallerine karşın, hükümetlerin her şeyi, her yerde, her zaman koruyamayacaklarından hareketle hiçbir zaman güvenliğin yüzde yüz sağlanamayacağı yapısal farklılığın getirdiği bir neticedir. Denetim teknolojileri geliştiği kadar hatta onlardan çok daha hızlı bir şekilde silah teknolojisi de gelişmektedir. Öyle ki artık plastikten üretilen, denetimlerde ortaya çıkartılması mümkün olmayan silahlar üretilmeye başlanmıştır. Çok rahat uçak içine sokulabilen bu silahları varlığı ise bu sefer x-ray yerine özel olarak üretilmiş tarayıcıların gelişimini gerektirmiştir. Yaşanan olaylara göre önlem almanın bir kural haline geldiği havacılıkta, dolayısıyla bu yapısal farklılık defans teknolojilerinin terörist atakları engellemede her zaman %100 başarıya ulaşmalarını engellemektedir.[430]

Bu bitmeyen kedi- fare oyununda, 11 Eylül tarihinde dört Amerikan uçağına bıçaklarla birlikte binmeyi başaran 19 terörist, üstün tarama cihazlarına karşı çok basit silahların zaferini göstermiştir. Dolayısıyla bir saldırgan bir uçağa saldırmayı niyet ettiğinde bunu başarabilecek potansiyel her zaman mevcuttur. Bundan dolayı asıl önemli sorun, havayolu şirketlerinin ve ülkelerin bu durumu nasıl minimize edebilecekleri ile ilgilidir. Bunu için yapılması gerekense hükümetlerin, uluslararası örgütlerin, havayolu ve havalimanı işleticilerinin bir araya gelerek teröristlerin havacılığa karşı girişecekleri saldırılara karşı etkili bir sistem oluşturmalarıdır. Kuşkusuz ki saldırılar sonrası alınan güvenlik tedbirleri gerçekten de bugüne kadar alınmış en kapsamlı, en sıkı tedbirlerden olmuştur. Birçok sorunu çözecek ve teröristler için caydırıcı olacak önemli gelişmeler sağlanmıştır. Ancak oluşturulması gereken güvenlik sistemi konusunda bazı eksiklikler hala giderilememiştir. Etkin bir sivil havacılık güvenliği sisteminin kurulabilmesi için gerekenler:

1) Güvenlik Önlemlerinin Uyumlaştırılması: ICAO'nun da belirttiği üzere, 11 Eylül sivil havacılığa değil, devletlere karşı düzenlenmiş bir saldırıdır.[431] Dolayısıyla havacılığa

[430] Kidder, R M,(1990) "Why Modern Terrorism? Three Causes Springing from the Seeds of the 1960's" in: Kegley,C.W jr.(ed.) **"International Terrorism: Characteristics, Causes, Controls"**, New-York: St. Martin's Press. Aktaran, Hillel Avihai, a.g.e.
[431] Assembly-35th Session Executive Committee, Aviation Security, a.g.e., s.2.

yönelik en büyük tehdit jeo-politik konulardan kaynaklanmaktadır. Bu durumda hükümetler birbirleriyle yakın bir işbirliği içine girmek ve yakın koordinasyonu sağlamak durumundadırlar. Hükümetler alınan güvenlik önlemlerini uluslararası alanda diğer devletlerle yoğun bir işbirliği içine girerek koordine etmeli ve alınan kararların tüm devletlerce benimsenip uygulanmasını sağlamakla sorumlu olmalıdırlar. Çünkü tek bir devletin güvenliği sağlamaya yönelik tedbirleri, örneğin uçağın kalktığı meydanın güvenlik tedbirleri yetersiz ise istendiği, arzu edildiği faydayı sağlayamayacaktır. Dolayısıyla, havacılıkta güvenliğin sağlanması, yoğun bir işbirliğini gerektirmektedir. Ülkeler öncelikle bir araya gelerek güvenlik standartlarını oluşturmalı, daha sonra bu standartlar uluslararası alanda uyumlaştırılmalıdır. Ancak, tüm bu gerekliliklere ve AB'nin çabalarına rağmen, örneğin yolcu bilgileri konusunda ortak bir anlaşma bile hala devletlerce yapılamamış durumdadır. Sivil havacılık güvenliğini kendi ulusal egemenliği içinde değerlendiren pek çok ulus-devletin varlığı böyle bir işbirliğinin varlığına engel oluşturmaya devam etmektedir. Dolayısıyla 11 Eylül sonrasında devletler güvenliği arttırmışlardır, ama uyumu henüz tam olarak sağlayamamışlardır. Şimdi bile havacılık sürekli bürokrasiyle bir mücadele içindedir. Çünkü ülkeler arasında iletişim, koordinasyon eksikliği mevcuttur. Ülkeler, bu durumu aşmak ve alınan kararların uyumlaştırılması için ICAO'nun liderliğinde hareket etmek durumundadırlar.

2) Güvenlik Harcamalarına Yönelik Fon Oluşturulması: Unutulmamalıdır ki, havacılığa yöneltilen güvenlik tehditleri aynı zamanda ulusal güvenliğe yönelik de bir tehdittir. Dolayısıyla bu açıdan da havayolu güvenliğinin sağlanmasında havayolu şirketleri kadar hükümetlerin de sorumlulukları bulunmaktadır. Hatta ICAO'nun da belirttiği gibi bu konuda birincil sorumluluğa sahip olan devletler, önlemlerin alınmasında da aynı sorumluluğu üstlenmek zorundadırlar. Her bir devletin, terörizme karşı bütün tedbirleri alma ve alınan bu tedbirleri ulusal güvenliğin bir parçası sayarak uygulama zorunluluğu bulunmaktadır. Ancak hükümetler her ne kadar askeri savunmalarına büyük paylar ayırsalar da sivil havacılığın güvenliğinin sağlanmasına yönelik konularda sorumluluklarından kaçınmakta ve tüm sorumluluğu havayolu şirketlerine ve havalimanı işleticilerine atmaktadırlar. Bu büyük sorumluluk ise havayolu şirketlerini ve havalimanı işleticilerini altından kalkamayacakları bir duruma sokmaktadır. Çünkü alınan her bir güvenlik önlemi, uçuş maliyetlerinin artması, karın azalması anlamına gelmektedir. Üstelik bazı havaalanlarının altyapısının yenilenmesi, terminal kapasitelerinin yeniden gözden geçirilmesi gibi temel, büyük değişiklikler de güvenlik kapsamı içinde değerlendirilmektedir. Kapsamın bu kadar geniş olması sonucunda ise güvenlik harcamaları 2001 yılından beri yıllık yaklaşık

5,6 milyon doları aşar hale gelmiş ve havacılık şirketleri bu faturaların altından kalkmakta oldukça zorlanmaya başlamışlardır.[432] Dolayısıyla, hükümetlerin hava taşımacığı güvenliğine yönelik fon oluşturmaları, hava ulaşım endüstrisinin varlığı için artık hayati bir boyuta ulaşmıştır. Havacılık güvenliğinin sağlanmasına hükümetler artık sorumluluğu üstlenmeli ve havacılık endüstrisi ile birlikte çalışarak güvenliği sağlamaya çalışmalıdırlar. Havacılık endüstrisinde terörizme ve yasadışı eylemlere karşı mücadelenin en etkin yolu, küresel bazda belirlenen güvenlik standartlarını yansıtacak uygun güvenlik tedbirlerinin geliştirilmesinde hükümetlerin havacılık endüstrisi ile birlikte çalışmasıdır. Ancak bu konuda bazı cesaretlendirici sinyaller görülmeye başlanmıştır. Örneğin Amerikan hükümeti güçlendirilmiş kokpit kapılarını sübvanse etmiş, Avrupa Birliği ise hükümetlerin havayolu güvenliğini sağlamak için fon ayırmaları gerektiğini kabul etmiştir.

3) Acil Durum Planlarının Geliştirilmesi: Terörizm her zaman bizimle olabilecek global bir gerçekliktir. Dolayısıyla yüksek seviyedeki alarm durumlarına her ülke hazırlıklı olmak durumundadır. Güvenliği sağlamaya yönelik ileri düzeyde planlar geliştirilmeli, hükümetlerden sivil ve askeri güvenlik örgütlerine kadar geniş bir koordinasyon sağlanmalıdır. Her türlü tehdit için tüm hazırlıklar yapılmalı, alınacak önlemler önceden belirlenmelidir. Böylelikle herhangi bir durum söz konusu olduğunda, hangi birimin hangi görevi üstleneceği, planlamanın hangi aşamasında harekete geçileceği önceden bilinebileceğinden etkin bir işbirliği sağlanmış olacak ve tehdidi ortadan kaldırmak kolaylaşacaktır.

Oluşturulacak bu planlarda devletler ve havacılık endüstrisinin yanı sıra askeri birimlerle de sivil havacılık güvenliğinin sağlanması amacıyla işbirliği çalışmaları içine girilmesi, 11 Eylül saldırılarında görüldüğü üzere oldukça önem arz etmektedir. Çünkü etkin bir ülke savunması için bu işbirliğinin varlığı gereklidir. Bu açıdan Aralık 2006 tarihinde NATO ve Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenlik Teşkilatı'nın (The European Organisation for the Safety of Air Navigation/Eurocontrol) ev sahipliği yaptığı Hava Trafik Yönetimi Güvenliğinin Birlikte Geliştirilmesi konu başlıklı bir konferansın düzenlenmiş olması ve bu konferansa birçok uluslararası ve ulusal havacılık savunma örgütünün katılması önemli bir gelişme olarak değerlendirilmelidir.[433]

Sivil havacılık zafiyet kaldırmayacak kadar hassas dengeler üzerine kuruludur. Dolayısıyla atılacak her bir adımda mutlaka çok dikkatli olunmalıdır. 1900'lü yılların

[432] Bisignani, Giovanni , **"The Air Transport İndustry Since 11 September"**, www.iata.org/NR/rdonlyres/92FC0755-1D63-4931-A983 847CC1EA897A/0/airtransportsince911.pdf –. Erişim Tarihi: 02.03.2009.
[433]**Improving ATM Security Together**, NATO / EUROCONTROL ATM Security Workshop, 5 Aralık 2006. http://www.eurocontrol.int/security/gallery/content/public/ATM%20Security%20Workshop%20Conclusions%20V1.0%2006DEC2006.pdf. Erişim Tarihi: 11.10.2009.

başlarından günümüze kadar gelen süre içerisinde genel olarak terörizmi engellemeye, spesifik olaraksa sivil uçuş güvenliğini sağlamaya yönelik olarak bir çok ulusal ve uluslararası sözleşme imzalanmıştır. Ancak 11 Eylül olaylarında görüldüğü üzere, bu sözleşmeler ve protokoller terörizmi engellemekte yeterli olmayıp, sadece terörizme karşı oluşturulan stratejinin bir parçası olarak kalmışlardır. Dolayısıyla saldırılar sonrası çıkarılan yasaların, alınan önlemlerin bir anlam ifade edebilmeleri için hükümetlerin, uluslararası örgütlerin, havayolu ve havalimanı işleticilerinin ve havacılıkla ilgili tüm diğer aktörlerin üzerlerine düşen görevleri yerine getirmeleri gerekmektedir. Günümüzde gelinen noktayla birlikte, yıllardır uygulanmakta olan güvenlik tedbirlerinin uygulanmasına devam edilmeli ancak gelecekte bunların daha dikkatli ve eksiksiz olarak uygulanmasına önem verilmelidir. Ayrıca gelecekte karşılaşılabilecek tehdit konusunda çalışmalar yapılarak yeni güvenlik tedbirleri üzerinde araştırmalar teşvik edilmelidir. Havacılık güvenlik sisteminin performansını arttırmak için; havacılık güvenliğinden sorumlu tek bir birimin oluşturulması ve güvenlik cihazlarını kullanan bireylerin yetersiz eğitim ve performans standartları gibi sistemdeki mevcut eksikliklerin düzeltilmesi gerekmektedir. Ülkeler gelebilecek tüm tehditlere karşı tüm çabalarını belirli bir standardı yakalamaya ve alınacak önlemler için ödeneklerini düzenlemeye yönlendirmelidirler. Böylelikle imzalanan güvenliği sağlamaya yönelik yasaların ve alınan önlemlerin yanında gerekli olan tüm adımlar da atılmış olacak ve etkin bir sivil hava ulaşım güvenliği tam olarak sağlanabilecektir.

KAYNAKÇA

Achcar, Gilbert, **Barbarlıklar Çatışması**, Türkçesi: Diren Kahriman, Everest Yayınları, İstanbul, Aralık 2002

Adıgüzel, M. Bahattin, **Hava Hukuku ve Havacılık Yayınları**, THK Matbaası, Ankara, 2000

Akgün, Birol, **11 Eylül Sonrasında Dünya, ABD ve Türkiye**, Tablet Kitapevi, Konya, Kasım 2006

Akipek, Ömer İlhan, **Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımından Durumu**, Ankara, 1950

Arey , James A., **The Sky Pirates**, Charles Scribner's Sons, New York, 1972

Arıboğan, Deniz Ülke, **Nefretten Teröre**, Ümit Yayıncılık, Ankara, 2005

Arıboğan, Deniz Ülke, **Tarihin Sonundan Barışın Sonuna: Terörizmi Anlamak ve Anlamlandırmak**, Timaş Yayınları, İstanbul, 2003

Atalan, Hakan, **Analiz: Avrupa Havacılık Endüstrisi ve Türkiye**, Aviation Türk Dergisi, Sayı 1, İstanbul, Mayıs 2008

Baldwin, David A., *"Güvenlik Kavramı"*, (Çev. Çiğdem Şahin), Kamer Kasım, Zerrin A. Bakan (Der.), **Uluslararası Güvenlik Sorunları**, Ankara, ASAM Yayınları, 2004

Bayraktar, Köksal, **Uçak Kaçırma Suçu**, İ.Ü. H.F.M., C. XXXVII, S. 1-4, İstanbul, 1972

Bozdağlıoğlu, Yücel, "Realizm", **Uluslararası İlişkiler "Giriş, Kavram ve Teoriler**, (Birinci baskı) içinde, der., Haydar Çakmak, Ankara: Platin Yayınları, 2007

Butts**,** Kent H., **NATO'nun Avrupa Çevre Güvenliğine Katkıları**, Strategic Studies Instıtue, U.S Army War Collage, T.C., Genelkurmay Basımevi, Ankara, 1998

Buzan, Barry, **People, States and Fear**, Colorado- Lynne Rienner Publishing, 2. Baskı, 1991

Cetron, Marvin ve Owen Davies,*"The Future Face Of Terrorism"*, **Futurist,** Vol. 28, No:6, Nov.-Dec., 1994

Chomsky, Noam, **Dünya Düzeni: Eskisi Yenisi**, Çevirenler, Ali Çakıroğlu, Tuncay Birkan, Metis Yayınları, İstanbul, 2000

Civelek Mehmet Ali, Temel Demirer, Sibel Özbudun, *"Önsöz: Dokuz Nokta"*, **Küreselleşme ve Terör, Terörizm, Saldırganlık, Savaş**, Derleyen: Mehmet Ali Civelek, II. Kitap, Ütopya Yayınevi, Ankara, 2001

Corbin, Marcus, *"Bush'un Ulusal Güvenlik Stratejisi: İlk Adım"*, **2023 Dergisi**, Sayı 19, 15 Kasım 2002

Çağa, Tahir, **Hava Hukuku**, Cilt I, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1963

Çiçekli, Bülent," *Uluslararası Terörizm Ve Uluslararası Göç:11 Eylül Sonrası Terör Tehdidi ve Göç Kontrol Politikalarının Terörizmle Mücadelede Kullanımı"*, **Avrasya Dosyası**, Güvenlik Bilimleri Özel, Yaz 2003, Cilt: 9, Say: 2

Çomak, Hasret, *"Avrupa'da Güvenlik Yapılanmasının Yeni Parametreler Ve Türkiye'nin Durumu"*, **Avrupa Araştırmaları Dergisi**, Cilt 14 • Sayı: 1, 2006

Dağı, İ.D., A. Eralp, E.F. Keyman, N. Polat, O.F. Tanrısever, F. Yalvaç, A.N. Yurdusev, **Devlet, Sitem ve Kimlik, Uluslar arası İlişkilerde Temel Yaklaşımlar**, İletişim Yayınları, 9. Baskı, İstanbul, 2007

Dedeoğlu, Beril, **Uluslararası Güvenlik ve Strateji**, Yeniyüzyıl Yayınları, İstanbul, Mayıs 2008

Demiray Muhittin, İsmail Hakkı İşcan, *"Uluslararası Sistemde Güvenlik Kavramının Değişimi Ekonomik Ve Jeopolitik Arka Planı"*, Dumlupınar Üniversitesi, **Sosyal Bilimler Dergisi**, Sayı 21, Ağustos 2008

Demirer, Temel, *"Terörist" Mi Dediniz? Küreselleşme ve Terör!"*, **Küreselleşme ve Terör, Terör Kavramı ve Gerçeği**, Der: Mehmet Ali Civelek, I. Kitap, Ütopya Yayınevi, Ankara, 2001

Devlet Planlama Teşkilatı, **Havayolu Ulaştırması**, DPT Yayın No: 2217-ÖİK:361, Ankara, 1990

Doganis, Rigas, **Flying Off Course**, Sixth Edition, Routhledge Press, London, 1998

Dönmezer, Sulhi ve Sahir Erman , **Nazari ve Tatbiki Ceza Hukuku, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları,** Cilt II/2, İstanbul, 1961

Elias, Bartholomew, **Airport and Aviation Security: U.S. Policy and Strategy in the Age of Global Terrrorism**, Auerbach Publications; NW, 1 edition, Eylül 2009

Ergün, Kaya, **Havaalanlarında Fiyatlandırma Açısından Muhasebe Bilgi Sistemi**, Eskişehir, Anadolu Üniversitesi Yayınları No: 1204, 2000

Erhan, Çağrı, "*Çok Taraflı İşbirliğine Geçiş Sürecinde Tehdit Algılamaları ve Uluslararası Mukabele Yöntemleri"*, **Küreselleşme ve Uluslararası Güvenlik Birinci Uluslararası Sempozyum Bildirileri**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara, 2003

Erhan, Çağrı, "*Soğuk Savaş Sonrası ABD'nin Güvenlik Algılamaları"*, **Uluslararası Güvenlik Sorunları ve Türkiye,** Editörler: Refet Yinanç, Hakan Taşdamış, Seçkin Kitapevi, Ankara, 2002

Erkızan, Hatice Nur, "*Küreselleşmenin Tarihsel ve Düşünsel Temelleri"*, **Doğu Batı**, Yıl: 5, Sayı:18, 2002

Fisher, Joschka, **Tarihin Dönüşü, 11 Eylül'den Sonra Dünya ve Batı'nın Yeniden Yapılanması**, Merkez Kitapçılık, İstanbul, Haziran 2006

Fukuyama, Francis, **Tarihin Sonu Mu?**, Der. Mustafa Aydın, Ertan Özensel, Vadi Yayınları, Ankara, Mart 2002

"Gemici Sinbad'dan Wright Kardeşlere", **Kokpit'ten Bakış Dergisi**, Temmuz/Ağustos, 2008

Gerede, Ender, **Neden Küresel Havayolu**, Kokpitten Bakış Dergisi, Yıl 01, Sayı 04, Kasım/Aralık 2008

Gerede, Ender, **''Havayolu Taşımacılığında Küreselleşme ve Havayolu İşbirlikleri-THY A.O'da Bir Uygulama''**, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimleri Enstitüsü, Eskişehir, 2002

Gill, Stephen, "National (In) Security on a Universal Scale", I. Bakker ve S. Gill (der.), **Power, Production and Social Reproduction: Human (In) Security on a Universal Scale**, N.Y.:Palgrave-MacMillan, 2003

Golich, Vicki L., **The Political Economiy of Internetional Air Safety**, St. Martin's Pres, New York,1989

Gökçe, Orhan, Uğur Demiray, **Medya-Terör İlişkisi ya da İkilemi, Terörün Görüntüleri, Görüntülerin Terörü**, Çizgi Kitapevi, Konya, 2004

Güvenç, Serhat, *"11 Eylül Sonrasında Dünya, Ulus-Devlet, Küreselleşme ve Terörizm"*, **Görüş**, Kasım 2001

Hava Gemisi Kumandanının Hukuki Statüsü Ve Milletlerarası Hava Hukuku Anlaşmaları, İstanbul Teknik Üniversitesi, Sivil Havacılık Enstitüsü, İstanbul, Teknik Üniversite Matbaası, 1957

Havacılık Ve Türk Hava Kurumu, Türk Hava Kurumu Yayınları, Ankara, 1987

Hazır, Hayati, **Siyasal Şiddet ve Terörizm**, Nobel Yayınları, Ankara, 2001

Hobsbawm, Eric, **Kısa 20. Yüzyıl, 1914–1991, Aşırılıklar Çağı**, çev. Yavuz Alogan, Sarmal Yayınevi, 1996

Huntington, Samuel P. **Medeniyetler Çatışması**, Der. Murat Yılmaz, Vadi Yayınları, Ankara, Nisan 2002

İzci, Rana, *"Uluslararası Güvenlik ve Çevre"*, Faruk Sönmezoğlu (Der.),**Uluslararası Politikada Yeni Alanlar Yeni Bakışlar**, Der Yayınları, İstanbul, 1998

Karacasulu Nilüfer, *"Avrupa Entegrasyon Kuramları ve Sosyal İnşaacı Yaklaşım"***, Uluslararası Hukuk ve Politika**, Cilt 3, No:9, 2007

Kardaş Tuncay, *"Güvenlik: Kimin Güvenliği ve Nasıl?"*,**Uluslararası Politikayı Anlamak, Ulus-Devletten Küreselleşmeye**, Der. Zeynep Dağı, Alfa Yayınları, İstanbul, Şubat 2007

Kaygusuz Özlem, *"Küreselleşme ve Ulusal Güvenlik Devleti: Geri Dönüş Mümkün Mü?"*, **Mülkiye Dergisi**, Cilt:XXXI, Bahar 2007, Sayı:255

Kissenger, Henry, **Amerika'nın Dış Politika'ya İhtiyacı Var Mı?**, Çev., Tayfun Evyapan, ODTÜ Geliştirme Vakfı Yayıncılık ve İletişim A.Ş., Ankara, 2002

Koni, Hasan S., **Uçaklara Karşı Girişilen Eylemlerin Uluslararası Hukukta Doğurduğu Sorunlar**, Ankara İktisadi ve Ticari Bilimler Akademisi Yayınları No: 103, Ankara, 1977

Kozhokin, Yevgeniy, M. *"Uluslararası İlişkilerde Güvenlik Algılamalarındaki Değişikliklerin Etkileri"*, **Dördüncü Uluslararası Sempozyum Bildirileri**, İstanbul, 31 Mayıs–01 Haziran 2007, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara Genelkurmay Basımevi, 2007

Kösebalan, Hasan, *"Yeni Amerikan Güvenlik Doktrini ve Uluslararası İlişkiler"*, **2023 Dergisi**, Kasım 2002

Küçük Yılmaz, Ayşe, **Havacılıkta Emniyet Açısından Risk Yönetimi ve Havacılık Örgütlerinden Uygulama Örnekleri**, Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir, Ağustos 2003

Küçükşahin Ahmet, Tamer Akkan, *"Değişen Güvenlik Algılamaları Işığında Tehdit Ve Asimetrik Tehdit"*, **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, Sayı: 5, Haziran 2007

Küreselleşmeye Karşı Uluslararası Sendikal Dayanışma, Dünya Sivil Havacılık Sektöründe Küreselleşme ve Bunun Sivil Havacılık İşçileri Üzerindeki Etkisi, Uluslararası Ulaşım İşçileri Federasyonu(ITF), Sivil Havacılık Konferansı için Hazırlanmış Rapor, Londra, 11-13 Kasım 1992

Jackson, Robert, George Sorensen, *"Methodological Debates"*, **Introduction to International Relations Theories and Approaches** (üçüncü basım) içinde, New York: Oxford University Press., 2007

Joxe, Alain, **Kaos İmparatorluğu**, İletişim Yayınlar, İstanbul, 2003

Lauffer, Jürgen, *"Medyanın Globalleşmesi ve Kültürel Sonuçları"***, Küreselleşme ve Modernleşme Sürecinde Kültürel Kimlik**, Konrad Adenauer Vakfı, Ofset Fotomat, Ankara, 2001

Marchesin Philippe,*"Yeni Tehditler Karşısında Avrupa"*, **Dünden Bugüne Avrupa Birliği**, der., Beril Dedeoğlu, İstanbul: Boyut Yayınları, 2003

Meray, L. Seha, **Devletler Hukukuna Giriş**, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Cilt II, Ankara, 1975

Morrison, A.Steven, Winston Clifford, **The Evolution of the Airline Industy**, The Brookings Institution Press, Washington D.C., 1995

Müderrisoğlu, Ruhsar, *"11 Eylül İle Birlikte Yeni Dünya Düzenine (!) Doğru"*, içinde Osman Metin Öztürk (Der), **Uluslararası Terörizm ve Dış Politika**, Biltek Yayınevi., Ankara, 2002

Nader, Ralph ve Wesley J. Smith, **Collision Course, The Truth About Airline Safety**, TAB Books, 1st edition, Pennsylvania, September 1993

Oğuzlu, H.Tarık, *"Dünya Düzenleri Ve Güvenlik: Ulus-Devlet Güvenlik Anlayışı Aşılıyor Mu?"*, **Güvenlik Stratejileri Dergisi**, Sayı 6, Aralık 2007

Ovalı A. Şevket, *"Ütopya İle Pratik Arasında: Uluslararası İlişkilerde İnsan Güvenliği Kavramsallaştırması"*, **Uluslararası İlişkiler Dergisi**, Cilt:3, Sayı:10, 2006

Özbek, Osman, **11 Eylül 2001'in Düşündürdükleri**, Cumhuriyet Kitapları, İstanbul, 2002

Özsoy, Gamze, *"Uluslararası Havayolu Taşımacılığı ve İkili Havayolu Taşımacılığı Anlaşmaları"*, **Kokpit'ten Bakış Dergisi**, Temmuz/Ağustos 2008

Öztürk, Yaşar, *"Kaçırılan Uçağın Pilotlarının Uçağı Terk Edişinin Hukuki Görünümü"*, **Kokpit'ten Bakış Dergisi**, Temmuz/Ağustos 2008

Pazarcı, Hüseyin, **Uluslararası Hukuk**, Turhan Yayınevi, Basım 5, Ankara, 2007

Rubin, Dr. Michael, *"Asimetrik Tehdit Kavramı ve Uluslar arası Güvenliğe Yansımalar"*, **Dördüncü Uluslararası Sempozyum Bildirileri**, İstanbul, 31 Mayıs-01 Haziran 2007, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, Ankara Genelkurmay Basımevi, 2007

Saldıraner, Yıldırım, **Sivil Havacılık Faaliyetleri ve Türk Sivil Havacılık Otoritesi İçin Organizasyon Yapısı Önerisi**, Eskişehir, 1992

Sar, Cem ve Seha L.Meray, **"İzinsiz Giren Yabancı Uçakların Uluslararası Hukuk Açısından Yarattığı Sorunlar"**, S.B.F.D, Cilt XXVII, Sayı 3

Schıavo, Mary ve Sabra Chartrand, **Flying Blind, Fliying Safe**, Avon Boks, New York, 1997

Sheehan, J. John, **Business and Corporate Aviation Management**, New Jersey USA, McGraw Hill Company, 2003

Schmid, Alex P, Albert J. Jongman ve diğerleri, **Political Terrorism: A New Guide to Actor, Authors, Concepts, Data Bases, Theories, and Literature**, New Brunswick, New Jersey: Transaction Boks, 1988

Sinha, Dipendra, **Deregulation and Liberalisation of the Airline Industry: Asia, Europe**, **North America and Oceania**, Aldershot, UK and Brookfield, USA: Ashgate, 2001

Skocpol, Theda, *"Will 9/11 and The War on Terror Revitalize American Civic Democracy?"*, **Political Science & Politics**, Vol. 35, Issue 03, September 2002

Şahin Süleyman, **Sivil Havacılıkta Uçak Kaçırmaya Karşı Yer Önlemlerinin Örgütlenmesi, Türkiye Ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Kamu Yönetimi Lisansüstü Uzmanlık Programı**, Uzmanlık Tezi, Diyarbakır, 1990

Şanlı, Cemal, **Uluslararası Sivil Havacılık Davarlında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk**, Kazancı Hukuk Yayınları No:120, İstanbul, 1992

Tabak Hüsrev, **Uluslararası İlişkilerde Değişen Güvenlik Algılamaları Ekseninde Avrupa Güvenliği,** Yüksek Lisans Tezi, T.C. Polis Akademisi Güvenlik Bilimleri Enstitüsü Uluslararası Polislik Çalışmaları Anabilim Dalı, Ankara, 2008

Tanımlar, Türk Havayolları Uçuş Emniyet Yer Bülteni, Kasım/Aralık, 1998

Taşgın, Serkan, *"Terörün Küreselleşerek Yeni Bir Savaş Stratejisi Olması ve Siyasi Araç Olarak Kullanılması"*, **Polis Bilimleri Dergisi**, C:5, Sayı: 3-4, 2003

"*Tek Kişilik Transatlantik Uçuş"*, **Aviation Türk Dergisi**, Sayı 4, İstanbul, 2008

Timuçin, Muazzez, "*Havacılığın Gelişiminde Teknoloji Faktörü ve Sonuç: Uçuş Güvenliği"*, **Aviation Türk Dergisi**, Sayı 1, İstanbul, 2008

Töffler, Alvin ve Heidi, **The Third Wave**, Bentham, New York, 1980.

Tuna, Gülgün, **Yeni Güvenlik, Küresel Ekonomik, Ekolojik ve Sosyal Tehditler**, Nobel Yayın Dağıtım, Ankara,2001

Tunçsiper, Kadriye Nilgün, **Uluslararası Sistem Açısından Avrupa Güvenlik Ve Savunma Politikası (AGSP),** Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Avrupa Birliği Anabilim Dalı Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İzmir, 2006

Uyar, Tevfik, *"Siyah Alarm: Aman Petrol Canım Petrol"*, **Aviation Türk Dergisi**, Sayı 4, İstanbul, 2008

Ülgen, Hüseyin, **Uluslararası Taşıma Sözleşmesi**, Bankacılık ve Ticaret H. Araş. E, Ankara, 1987

Ülger, İrfan Kaya, *"Kritik Teori"*, **Uluslararası İlişkiler "Giriş, Kavram ve Teoriler"**, (Birinci baskı) içinde, der., Haydar Çakmak, Ankara: Platin Yayınları, 2007

Ünsal, Zeynep, **Güvenlik Eksenli Bir Bakış Açısından Avrupa'da Değişen Göç Politikaları,** Yüksek Lisans Tezi, T.C.Başkent Üniversitesi, Avrupa Birliği ve Uluslararası İlişkiler Enstitüsü, Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilimdalı, Avrupa Birliği Yüksek Lisans Programı, Ankara, 2007

Verel, Oktay, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, Birinci Cilt, Türk Hava Kurumu Yayınları:4, İstanbul, 1985

Verel, Oktay, **İstikbal Göklerin Gökler Bizimdir**, İkinci cilt, Türk Hava Kurumu Yayınları:4, Ankara, 1986

Walt, Stephen M.**,** *"The Proggressive Power of Realism"*, **American Political Science Review**, Vol. 91, No. 4, Aralık 1997

Yaman, Didem, *"11 Eylül Sonrasında ABD: Algılamalar, Psikolojik Yansımalar, Yasal Düzenlemeler"*, **Uluslararası Hukuk ve Politika (UHP)**, Cilt: 1, Sayı: 1-2, Kış-İlkbahar 2005

Yavuz Burcu, Critical Security Studies and World Politics, Ken Booth (der), Londra, Lynne Rienner, 2005, (kitap İncelemesi), **Uluslararası İlişkiler Dergisi**, Cilt:6, Sayı:11, Bahar 2009

Yıldırım, Bekir Alper, **Küreselleşme Sürecinin Havayolu Şirketleri Üzerine Olan Etkileri THY A.O.'da Toplam Kalite Yönetimi Üzerine Bir Uygulama**, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2007

11 Eylül Öncesi ve Sonrası Elektronik Güvenlik Sistemleri, İzmir Ticaret Odası, Yayın No:115, 2002

DÖKÜMANLAR

Annex 17 to the Convention on Internetional Civil Aviation, **Security, Safeguarding Internetional Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference**, Inetnational Civil Aviation Organization, Eighth Edition, April 2006

Air Traffic Services, Annex 11 to the on International Civil Aviataion, International Civil Aviation Organization, July 2001

ECAC Policy Statement In The Field Of Civil Aviatıon Security, European Civil Aviation Conference, 9th Edition/December 2001

Federal Aviation Administration, **A Commitment to Security, Civil Aviation Strategic Plan 2001-2004**, Nisan 2001

Havayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyonu Raporu, T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, Yayın No: DPT:2217-ÖİK:361, Mayıs 1990

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı, T.C İçişleri Bakanlığı-Ulaştırma Bakanlığı, 4. Baskı, 13 Mart 2003

National Commission on Terrorist Attacks Upon the United States, **The 9/11 Commission Report (Authorized Edition)**, New York, NY: W.W. Norton & Company, 2004.

Security, Safeguarding International Civil Aviation Aganist Acts of Unlawful Interference, **Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation**, International Civil Aviation Organization, Sixth Edition, March 1997

Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahale Eylemlerine Karşı Korunması Konulu Güvenlik El Kitabı, Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü(ICAO), 8973/5 Sayılı Belge-Sınırlı, Beşinci Baskı, 1998

Türk Sivil Havacılık Mevzuatı, **Sivil Havaraç Kazaları Soruşturma Yönetmeliği (SHY-13)**, Ankara, 1992

İNTERNET KAYNAKLARI

A Report Concerning Passenger Name Record Information Derived From Flights Between The U.S. And The European Union, Privacy Office U.S. Department of Homeland Security, 19 Eylül 2005.
http://www.dhs.gov/xlibrary/assets/privacy/privacy_pnr_rpt_09-2005.pdf

Assembly-35th Session Executive Committee, **Aviation Security**, Working Paper, International Civil Aviation Organization, http://www.icao.int/icao/en/assembl/a35/wp/wp094_en.pdf

Assembly-36th Session Executive Committee, Agenda Item 15: Aviation Security Programme, **Strengthening The Screening Of Liquids**, Working Paper, International Civil Aviation Organization, http://www.icao.int/icao/en/assembl/a36/wp/wp174_en.pdf

Avihai, Hillel, **Aviation Security: The Human Eye vs. Detection Technology,** http://www.ict.org.il/Articles/tabid/66/Articlsid/245/currentpage/7/Default.aspx

Bisignani, Giovanni , **The Air Transport Industry Since 11 September**, www.iata.org/NR/rdonlyres/92FC0755-1D63-4931-A983 847CC1EA897A/0/airtransportsince911.pdf –

CRS Issue Brief for Congress, IB10135, **Transportation Security: Issues for the 109th Congress**, 23 Haziran 2006, http://fpc.state.gov/documents/organization/68824.pdf

CRS Report for Congress RL31150, **Selected Aviation Security Legislation in the Aftermath of the September 11 Attack**, by Robert S. Kirk, 14 Aralık 2001. https://www.policyarchive.org/bitstream/handle/10207/1285/RL31150_20011214.pdf?sequence=1

CRS Report RL31151. **Aviation Security Technologies and Procedures: Screening Passengers and Baggage**, by Daniel Morgan, 26 Ekim 2001. http://digital.library.unt.edu/govdocs/crs/permalink/meta-crs-2037:1ç

CRS Report for Congress RL32541, **Aviation Security-Related Findings and Recommendations of the 9/11 Commission**, by Bart Elias, 24 Ağustos 2004, http://www.fas.org/irp/crs/RL32541.pdf

CRS Report for Congress RL34302, **National Aviation Security Policy, Strategy and Mode-Spesific Plans: Background and Considerations for Congress**, by. Bart Elias, 2 Şubat 2009, http://assets.opencrs.com/rpts/RL34302_20090202.pdf

Çomak, Hasret, **Küresel Terörizmin Dünya Ekonomisine Etkileri**, 22 Ocak 2008, http://www.siyasaliletisim.org/index.php/prof-dr-hasret-comak-kose-yazileri/191-kueresel-teroerizmin-duenya-ekonomisine-etkileri.html

Çomak, Hasret, **Yeni Güvenlik Anlayışı Çerçevesinde; AGSP'de Meydana Gelen Gelişmeler Ve Türkiye'nin Uyumu,** <http://www.stradigma.com/index.php?sayfa=makale&no=67>

Dillingham, Gerald L., Director, Civil Aviation Issues, **Aviation Security, Progress Since September 11, 2001, And The Challenges Ahead**, www.gao.gov/new.items/d031150t.pdf

Dunne Tim, Nicholas J Wheeler, *"We the Peoples': Contending Discourses of Security in Human Rights Theory and Practice"*, **International Relations**, 18 (1), 2004. http://ire.sagepub.com/cgi/reprint/18/1/9.

ECAC Policy Statement In The Field Of Civil Aviation Facilitation, **ECAC.CEAC, Doc No. 30 (PART I)**, 10th Edition/Aralık 2006,
https://www.ecac-ceac.org/file_pub/file.php?idDoc=4639

Five Years After 11 September 2001 Tıghter Standards And Increased Security,
http://www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icao/en/nr/2006/pio200613_e.pdf

Havacılık Güvenliğinde Yeni Uygulamalar, www.shgm.gov.tr/doc3/sunum.ppt

ICAO, **Memorandum on ICAO**, The International Civil Aviation Organization, Montreal, Ekim 1990, http://www.icao.int/icao/en/pub/memo.pdf

ICAO News Release, **Icao Issues Recommendations For The Screening Of Liquids Taken On Board Aircraft**, Aralık 2006, http://www.icao.int/icao/en/nr/2006/pio200617_e.pdf

ICAO Released Prelimınary, **Safety and Security Statistics For 2008,** http://www.icao.int/icao/en/nr/2008/PIO200802_e.pdf.

Improving ATM Security Together, NATO / EUROCONTROL ATM Security Workshop, 5 Aralık 2006.
http://www.eurocontrol.int/security/gallery/content/public/ATM%20Security%20Workshop%20Conclusions%20V1.0%2006DEC2006.pdf.

Kaplan, Eben, **Targets for Terrorists: Post-9/11 Aviation Security**, 7 Eylül 2006, http://www.cfr.org/publication/11397/targets_for_terrorists.html.

Küçükönal, Hatice, **Havacılık Endüstrisinin Gelişiminde Güvenliğin Önemi Ve Yeni Güvenlik Uygulamaları**,
http://www.uted.org/dergi/2004/agustos/agustos_3.htm

Lee, Adrian J., **The Impact of Aviation Checkpoint Queues on Security Screening Effectiveness**, http://www.agifors.org/award/submissions2009/AdrianLee_paper.pdf.

Mead, Kenneth M., Inspector General U.S. Department Of Transportation, **Status Of Airline Security After September 11, 2001**,
http://www.oig.dot.gov/StreamFile?file=/data/pdfdocs/cc2002038.pdf

Munster, Rens Van, **Logics of Security Studies: The Copenhagen School, Risk Management and the War on Terror, Political Science Publications**, 10/2005, www.sam.sdu.dk/politics/publicationer/Renskrift10.pdf .

Order Code RL31969, **Aviation Security: Issues Before Congress Since September 11**, 2001, by Bartholomew Elias, 6 Şubat 2004. http://digital.library.unt.edu/govdocs/crs/permalink/meta-crs-6121:1.

President George W. Bush, **National Security Presidential Directive/NSPD-47, Homeland Security Presidential Directive/HSPD-16, Subject: Aviation Security Policy**, Washington, DC: The White House, 20 Haziran 2006. http://www.dhs.gov/files/laws/gc_1173113497603.shtm

Report to Congressional Committees, Aviation Security, **Computer-Assisted Passenger Prescreening System Faces Significant Implementation**, Şubat 2004. http://www.gao.gov/new.items/d04385.pdf

Salisbury David, **Asymmetric Warfare and the Geneva Conventions: Do we need a new Law of Armed Conflict in the Age of Terrorism?**, http://wps.cfc.forces.gc.ca/papers/nssc/nssc4/salisbury.doc

Songer Thomas, Lavalekar Mita, **Air Safety and Terrorism**,
http://www.pitt.edu/~super1/lecture/lec4811/001.htm

Testimony Before the Committee on Commerce, Science and Transportation, U.S. Senate, United States General Accounting Office, **Aviation Security Progress Since September 11, 2001**, **and the Challenges Ahead**, 9 Eylül 2003. http://gao.gov/new.items/d031150t.pdf.

Testimony Before the Subcommittee on Aviation, Committee on Transportation and Infrastructure, House of Representatives, **Aviation Security, Challenges in Using Biometric Technologies**, United States General Accounting Office, Mayıs 2004. http://www.gao.gov/new.items/d04785t.pdf.

The National Security Strategy of the United States of America, Eylül, 2002. http://www.whitehouse.gov/ncs/nss.html.

U.S. Department of Homeland Security, **The National Strategy for Aviation Security**, 26 Mart 2007, National Strategy for Aviation Security, http://www.dhs.gov/xprevprot/laws/gc_1173113497603.shtm

Uyar, Tevfik, **Müslümanlara Uçuş Vetosu**, http://www.airporthaber.com/v3/readarticle.php?newid=222.