



DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

ANTALYA HAVALİMANI 2024 & 2025 HAVA TARAFI OLAY ANALİZİ

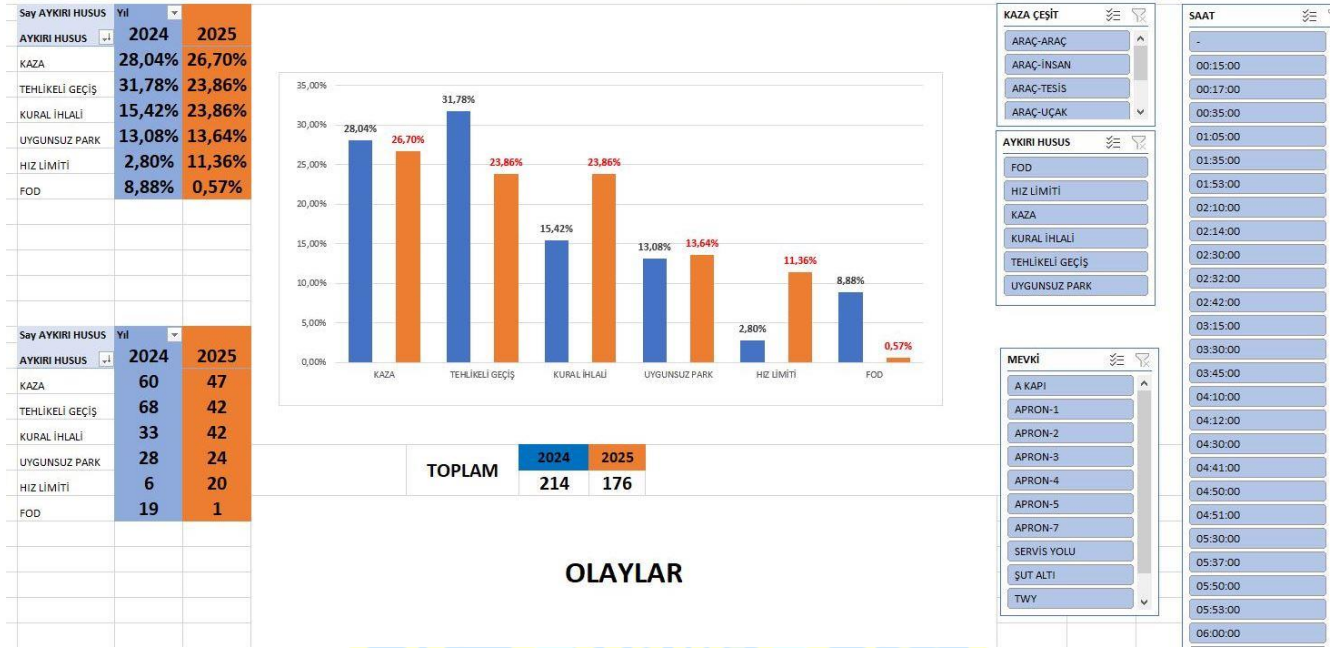
GİRİŞ:

Bu analiz , Antalya Havalimanı 2024-2025 Yılları Hava Tarafı Olay Analiz Raporu aşağıdadır. Bu rapor; kaza türleri, ihlal çeşitleri, konumlar ve zaman dilimleri baz alınarak karşılaştırmalı bir özet sunmaktadır. Amaç, güvenlik ve operasyonel verimliliği artırmak için risk alanlarını ve tekrar eden sorunları belirlemektir.

Veri Kaynağı:

Raporun temelini, Apron Trafik Birimimiz tarafında kayıt altına alınmış verilerden oluşturmaktadır. Bu veriler, farklı zaman dilimlerine ve konumlara göre filtrelenmiş "tehlikeli geçiş", "kaza", "kural ihlali", "uygunsuz park", "FOD" (Yabancı Madde Hasarı) ve "hız limiti" aşımı olaylarının sayısal ve yüzdesel dağılımlarını içermektedir.

2024-2025 YILLARI HAVA TARAFI OLAY ANALİZİ



Temel Bulgular:

Genel Bakış ve Toplam Olay Sayıları 2024 yılına kıyasla 2025 yılında toplam olay sayısında bir düşüş gözlemlenmiştir. Ancak bazı spesifik ihlal türlerinde ciddi artışlar yaşanmıştır. 2024 Toplam Olay: 214
2025 Toplam Olay: 176 Değişim: Yaklaşık %17,7 oranında azalma.

Öne Çıkan Bulgular ve Karşılaştırma

1. Artış Gösteren Kritik Riskler

Hız Limiti ihlalleri: En dikkat çekici ve negatif yöndeki artış burada. 2024'te sadece 6 olay (%2,80) varken, 2025'te bu sayı 20'ye (%11,36) çıkmış. Oransal olarak yaklaşık 4 katlık bir artış söz konusu.

Kural ihlalleri: Olay sayısı 33'ten 42'ye, yüzdesi ise %15,42'den %23,86'ya yükselmiş. Disiplin ve kurallara uyum konusunda bir gerileme olduğu söylenebilir. Uygunsuз Park: Küçük bir artışla %13,08'den %13,64'e yükselmiş.

2. İyileşme Görülen Alanlar

FOD: En başarılı iyileşme bu alanda. 2024'te 19 olay (%8,88) varken, 2025'te sadece 1 olay (%0,57) kaydedilmiş.

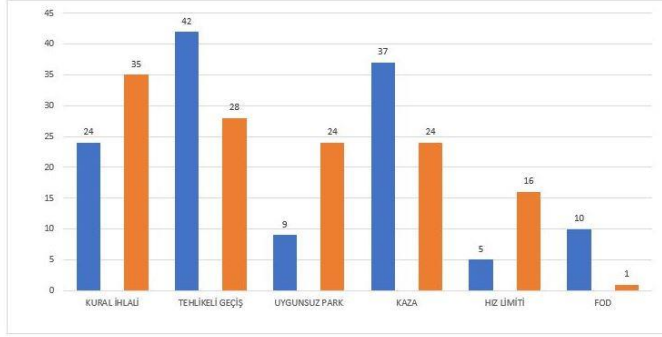
Tehlikeli Geçiş: Sayısal olarak 68'den 42'ye düşerek ciddi bir azalma kaydetmiş (%31,78'den %23,86'ya).

Kaza: Olay sayısı 60'tan 47'ye düşmüş (%28,04'ten %26,70'e).

Zaman Dilimi Bazında

2024-2025 YILLARI HAVA TARAFI OLAY ANALİZİ

Say AYKIRI HUSUS	Yıl	2024	2025
AYKIRI HUSUS		24	35
KURAL İHLALİ		42	28
TEHLİKELİ GEÇİŞ		9	24
UYGUNSUZ PARK		37	24
KAZA		5	16
HIZ LİMİTİ		10	1
FOD			



TOPLAM	2024	2025
	127	128

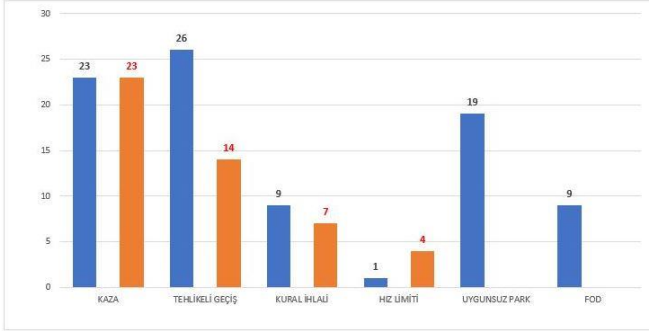
08:00-20:00 SAATLERİ ARASI

Say AYKIRI HUSUS	Yıl	2024	2025
AYKIRI HUSUS		18,90%	27,34%
KURAL İHLALİ		33,07%	21,88%
TEHLİKELİ GEÇİŞ		7,09%	18,75%
UYGUNSUZ PARK		29,13%	18,75%
KAZA		3,94%	12,50%
HIZ LİMİTİ		7,87%	0,78%
FOD			



2024-2025 YILLARI HAVA TARAFI OLAY ANALİZİ

Say AYKIRI HUSUS	Yıl	2024	2025
AYKIRI HUSUS		23	23
KAZA		26	14
TEHLİKELİ GEÇİŞ		9	7
KURAL İHLALİ		1	4
HIZ LİMİTİ		19	
UYGUNSUZ PARK		9	
FOD			



TOPLAM	2024	2025
	87	48

20:00-08:00 SAATLERİ ARASI

Say AYKIRI HUSUS	Yıl	2024	2025
AYKIRI HUSUS		26,44%	47,92%
KAZA		29,89%	29,17%
TEHLİKELİ GEÇİŞ		10,34%	14,58%
KURAL İHLALİ		1,15%	8,33%
HIZ LİMİTİ		21,84%	0,00%
UYGUNSUZ PARK		10,34%	0,00%
FOD			

KAZA ÇEŞİTİ	SAAT
ARAÇ-ARAÇ	08:20:00
ARAÇ-İNSAN	08:24:00
ARAÇ-TEKİS	08:25:00
ARAÇ-UYUÇAK	08:27:00
AYKIRI HUSUS	08:30:00
FOD	08:32:00
HIZ LİMİTİ	08:36:00
KAZA	08:40:00
KURAL İHLALİ	08:41:00
TEHLİKELİ GEÇİŞ	08:45:00
UYGUNSUZ PARK	08:47:00
MEVKİ	08:49:00
A KAPI	08:55:00
APRON-1	09:00:00
APRON-2	09:05:00
APRON-3	09:07:00
APRON-4	09:10:00
APRON-5	09:12:00
APRON-7	09:15:00
SERVİS YOLU	09:16:00
ŞUT ALTI	09:20:00
TWY	09:25:00
	09:26:00
	09:30:00
	09:35:00
	09:36:00

KAZA ÇEŞİTİ	SAAT
ARAÇ-ARAÇ	21:20:00
ARAÇ-İNSAN	21:23:00
ARAÇ-TEKİS	21:30:00
ARAÇ-UYUÇAK	21:36:00
AYKIRI HUSUS	21:40:00
FOD	21:45:00
HIZ LİMİTİ	21:50:00
KAZA	22:00:00
KURAL İHLALİ	22:10:00
TEHLİKELİ GEÇİŞ	22:20:00
UYGUNSUZ PARK	22:34:00
MEVKİ	22:44:00
APRON-1	22:45:00
APRON-2	23:00:00
APRON-3	23:05:00
APRON-4	23:09:00
APRON-7	23:20:00
SERVİS YOLU	23:21:00
ŞUT ALTI	23:25:00
TWY	23:30:00
A KAPI	23:33:00
APRON-5	23:45:00
	23:50:00
	23:52:00
	23:58:00
	23:59:00

1. Genel Trend ve Toplam Olay Sayıları

Gündüz (08:00-20:00): Olay sayısında stabilite hakim. 2024 yılında 127 olan toplam olay sayısı, 2025'te 128'e yükselmiş. Gündüz operasyon yoğunluğu nedeniyle olay sayıları daha yüksek seyrediyor. Gece (20:00-08:00): Ciddi bir iyileşme söz konusu. 2024 yılında 87 olan olay sayısı, 2025 yılında 48'e düşerek yaklaşık %45 oranında azalmış.

2. Kritik Olay Türleri Analizi

Kaza

Gece: Sayısal olarak 23'te sabit kalmış ancak geceki toplam olay sayısı azaldığı için oransal olarak %26,44'ten %47,92'ye fırlamış. Gündüz: 37'den 24'e düşerek olumlu bir grafik çizmiş.

Tehlikeli Geçiş

Hem gündüz hem gece verilerinde düşüş eğiliminde.

Gece: 26 → 14 (Önemli bir azalma). Gündüz: 42 → 28.

Kural İhlali ve Hız Limiti

Hız Limiti: 2025 yılında her iki zaman diliminde de artış göstermiş.

Gündüz: 5 → 16 (%220 artış). Gece: 1 → 4.

Kural İhlali: Gündüz kuşağında 24'ten 35'e çıkarak dikkat çekici bir risk artışı oluşturmuş.

Uygunsuz Park ve FOD

Gece: 2025 yılında gece mesaisinde Uygunsuz Park ve FOD (Yabancı Madde Hasarı) olayları 0 (sıfır) olarak kaydedilmiş. Bu, gece denetimlerinin veya temizlik operasyonlarının çok başarılı olduğunu gösteriyor.

Gündüz: Uygunsuz park 9'dan 24'e çıkarak ciddi bir artış göstermiş.

Sonuç ve Öneriler

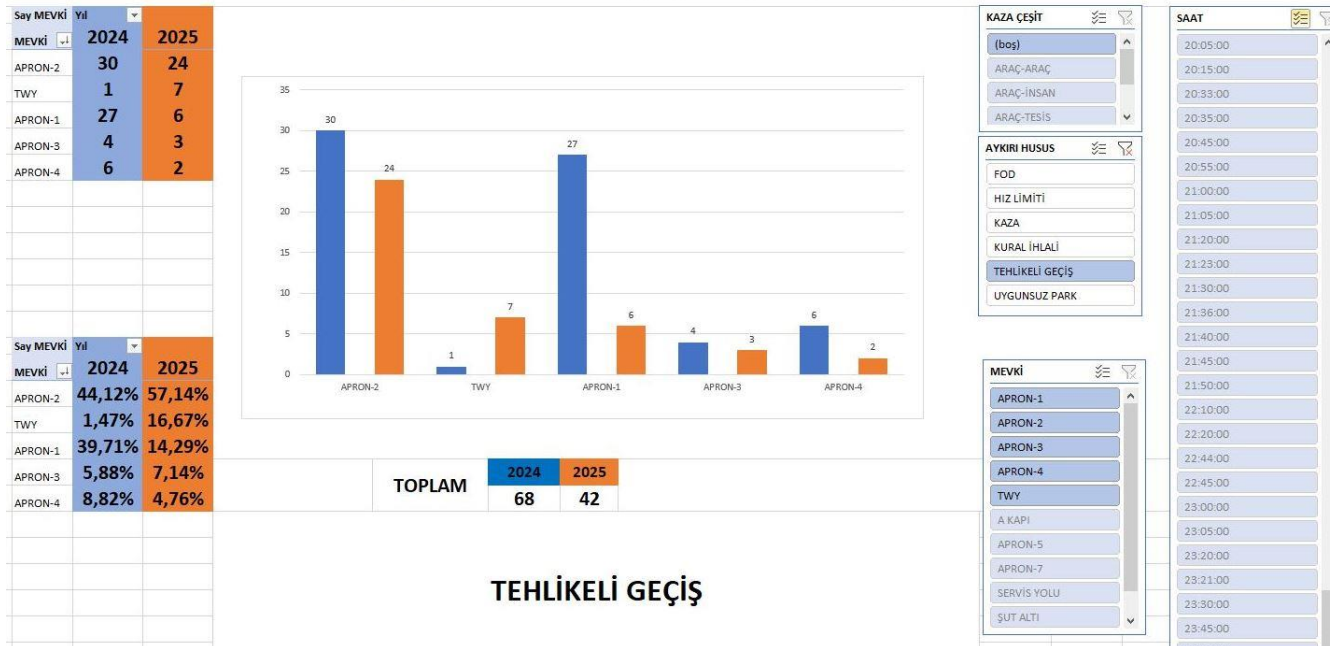
Hız Denetimi: Her iki vardiyada da artış gösteren tek kategori "Hız Limiti"dir. Apron üzerinde hız koridoru denetimleri artırılmalıdır.

Gece Kaza Riski: Gece toplam olay sayısı düşmesine rağmen kaza sayısı düşmemiştir. Gece görüşü, aydınlatma ve yorgunluk yönetimi konuları incelenmelidir.

Gündüz : Gündüz saatlerindeki kural ihlallerindeki artış (%33'ten %27'ye düşen tehlikeli geçişin yerini kural ihlallerinin alması), personelin yoğun trafik altında aceleci davrandığını gösterebilir.

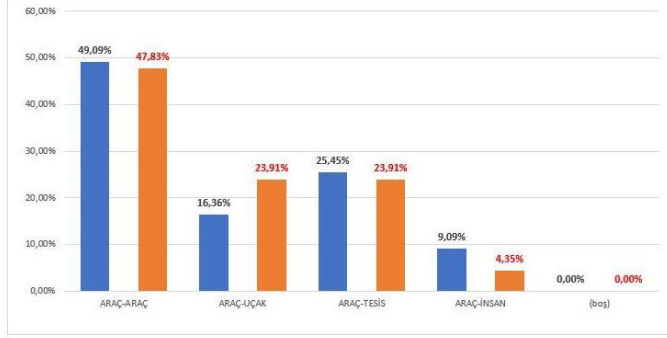
OLAY TÜRÜ-MEVKİ BAZINDA

2024-2025 YILLARI HAVA TARAFI OLAY ANALİZİ



2024-2025 YILLARI HAVA TARAFI OLAY ANALİZİ

Say KAZA ÇEŞİT	Yıl	2024	2025
KAZA ÇEŞİT		49,09%	47,83%
ARAÇ-ARAÇ		16,36%	23,91%
ARAÇ-UÇAK		25,45%	23,91%
ARAÇ-TESİS		9,09%	4,35%
ARAÇ-İNSAN		0,00%	0,00%
(boş)			



KAZA ÇEŞİT
ARAÇ-ARAÇ
ARAÇ-İNSAN
ARAÇ-TESİS
ARAÇ-UÇAK
AYKIRI HUSUS
KAZA
FOD
HIZ LİMİTİ
KURAL İHLALI
TEHLİKELİ GEÇİŞ
UYGUNSUZ PARK

SAAT
00:15:00
01:05:00
02:10:00
03:15:00
03:30:00
03:45:00
04:10:00
04:41:00
04:50:00
05:30:00
05:37:00
06:00:00
06:05:00
06:15:00
06:25:00
06:55:00
07:05:00
07:15:00
07:20:00
07:40:00
07:45:00
07:55:00
08:20:00
08:36:00
08:55:00
09:00:00

Say KAZA ÇEŞİT	Yıl	2024	2025
KAZA ÇEŞİT		27	22
ARAÇ-ARAÇ		9	11
ARAÇ-UÇAK		14	11
ARAÇ-TESİS		5	2
ARAÇ-İNSAN			
(boş)			

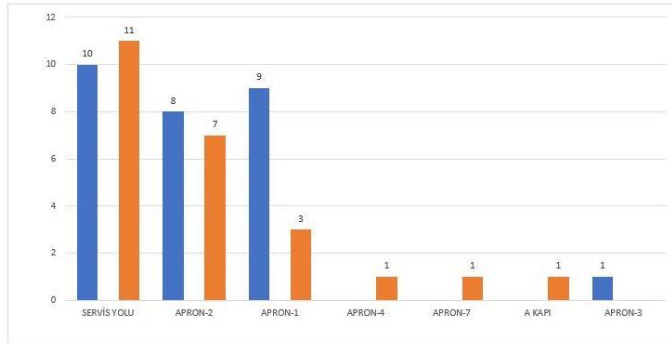
TOPLAM	2024	2025
	55	46

KAZALAR



2024-2025 YILLARI HAVA TARAFI OLAY ANALİZİ

Say MEVKİ	Yıl	2024	2025
MEVKİ		10	11
SERVİS YOLU		8	7
APRON-2		9	3
APRON-1			1
APRON-4			1
A KAPI			1
APRON-3		1	



KAZA ÇEŞİT
ARAÇ-ARAÇ
ARAÇ-İNSAN
ARAÇ-TESİS
ARAÇ-UÇAK
AYKIRI HUSUS
FOD
HIZ LİMİTİ
KAZA
KURAL İHLALI
TEHLİKELİ GEÇİŞ
UYGUNSUZ PARK

SAAT
21:10:00
21:19:00
21:23:00
21:30:00
21:36:00
21:40:00
21:50:00
22:00:00
22:10:00
22:20:00
22:34:00
22:44:00
22:45:00
23:00:00
23:05:00
23:09:00
23:20:00
23:21:00
23:25:00
23:30:00
23:33:00
23:45:00
23:50:00
23:52:00
23:58:00

Say MEVKİ	Yıl	2024	2025
MEVKİ		35,71%	45,83%
SERVİS YOLU		28,57%	29,17%
APRON-2		32,14%	12,50%
APRON-1		0,00%	4,17%
APRON-4		0,00%	4,17%
APRON-7		0,00%	4,17%
A KAPI		0,00%	4,17%
APRON-3		3,57%	0,00%

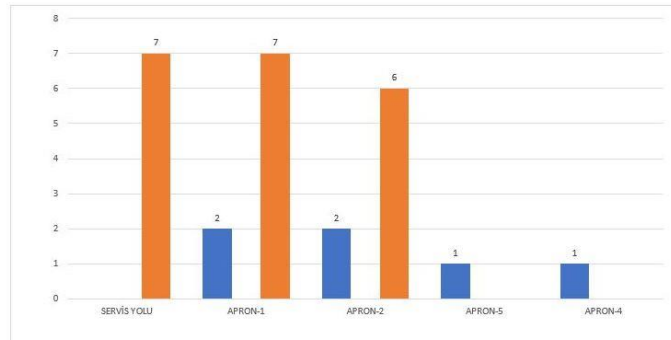
TOPLAM	2024	2025
	28	24

UYGUNSUZ PARK

MEVKİ
A KAPI
APRON-1
APRON-2
APRON-3
APRON-4
APRON-7
SERVİS YOLU
APRON-5
ŞUT ALTI
TWY

2024-2025 YILLARI HAVA TARAFI OLAY ANALİZİ

Say MEVKİ	Yıl	
MEVKİ	2024	2025
SERVİS YOLU		7
APRON-1	2	7
APRON-2	2	6
APRON-5	1	
APRON-4	1	
Say MEVKİ	Yıl	
MEVKİ	2024	2025
SERVİS YOLU	0,00%	35,00%
APRON-1	33,33%	35,00%
APRON-2	33,33%	30,00%
APRON-5	16,67%	0,00%
APRON-4	16,67%	0,00%



TOPLAM	2024	2025
	6	20

HIZ LİMİTİ

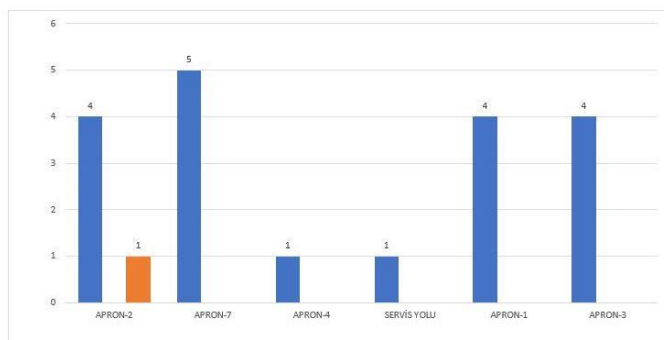
MEVKİ

- APRON-1
- APRON-2
- APRON-4
- APRON-5
- SERVİS YOLU**
- A KAPI
- APRON-3
- APRON-7
- ŞUT ALTI
- TWY

SAAT	
21:19:00	
21:20:00	
21:23:00	
21:30:00	
21:36:00	
21:40:00	
21:45:00	
21:50:00	
22:00:00	
22:20:00	
22:34:00	
22:44:00	
22:45:00	
23:00:00	
23:05:00	
23:09:00	
23:20:00	
23:21:00	
23:25:00	
23:30:00	
23:33:00	
23:45:00	
23:50:00	
23:52:00	
23:58:00	
23:59:00	

2024-2025 YILLARI HAVA TARAFI OLAY ANALİZİ

Say MEVKİ	Yıl	
MEVKİ		
APRON-2	2024	2025
APRON-7	4	1
APRON-4	5	
SERVİS YOLU	1	
APRON-1	4	
APRON-3	4	
Say MEVKİ	Yıl	
MEVKİ		
APRON-2	2024	2025
APRON-7	21,05%	100,00%
APRON-4	26,32%	0,00%
SERVİS YOLU	5,26%	0,00%
APRON-1	21,05%	0,00%
APRON-3	21,05%	0,00%



TOPLAM	2024	2025
	19	1

FOD

KAZA ÇEŞİTİ

- (boş)
- ARAÇ-ARAÇ
- ARAÇ-İNSAN
- ARAÇ-TEŞİS

AYKIRI HUSUS

- FOD
- HIZ LİMİTİ
- KAZA
- KURAL İHLALI
- TEHLİKELİ GEÇİŞ
- UYGUNSUZ PARK

MEVKİ

- APRON-1
- APRON-2
- APRON-3
- APRON-4
- APRON-7
- SERVİS YOLU
- A KAPI
- APRON-5
- ŞUT ALTI
- TWY

SAAT	
21:10:00	
21:19:00	
21:20:00	
21:23:00	
21:30:00	
21:36:00	
21:45:00	
21:50:00	
22:00:00	
22:10:00	
22:20:00	
22:34:00	
22:44:00	
22:45:00	
23:00:00	
23:05:00	
23:09:00	
23:21:00	
23:25:00	
23:30:00	
23:33:00	
23:45:00	
23:50:00	
23:52:00	
23:58:00	
23:59:00	

Kaza türleri, hız ihlalleri, kural ihlalleri ve uygunsuz park gibi farklı kategorilere ayrılmıştır. İşte bu veriler ışığında hazırladığım genel analiz ve dikkat çeken bulgular:

1. Genel Olay Trendleri (2024 vs. 2025)

Toplam olay sayılarına bakıldığında karmaşık bir tablo görünmektedir. Bazı kategorilerde ciddi bir azalma varken, bazılarında endişe verici bir artış söz konusudur:

Azalanlar: Tehlikeli Geçiş (68 → 42), FOD (19 → 1) ve Kazalar (55 → 46) sayılarında düşüş yaşanmıştır. Artanlar: Hız Limiti İhlalleri (6 → 20) ve Kural İhlalleri (33 → 42) kategorilerinde belirgin bir artış mevcuttur.

Stabil Seyredenler: Uygunsuz Park (28 → 24) olayları benzer seviyelerde kalmıştır.

2. Kategori Bazlı Detaylı İnceleme

A. Kazalar

En Yaygın Tür: Her iki yılda da "Araç-Araç" kazaları toplamın yaklaşık %48-49'unu oluşturarak ilk sırada yer almaktadır.

Artış Gösteren Risk: "Araç-Uçak" kazaları 9'dan 11'e yükselmiş, oransal olarak %16,36'dan %23,91'e çıkmıştır. Bu, maddi hasar ve operasyonel risk açısından en kritik noktadır.

B. Hız Limiti İhlalleri

Ciddi Artış: 2024'te sadece 6 olan vaka sayısı 2025'te 20'ye çıkmıştır (%233 artış).

Riskli Bölgeler: Servis Yolu (7 vaka) ve Apron-1 (7 vaka), ihlallerin en yoğun olduğu bölgelerdir.

C. Kural İhlalleri

En Sorunlu Bölge: Apron-2 bölgesi 2024'te 10 vaka ile liderken, 2025'te bu sayı 18'e yükselmiştir. Servis yolu üzerindeki kural ihlalleri de artış eğilimindedir.

D. Tehlikeli Geçiş

Genel bir iyileşme (68'den 42'ye düşüş) olsa da, Apron-2 hala tüm vakaların %57'sine ev sahipliği yapmaktadır. Bu bölgede trafik yönetimi üzerine çalışılması gerekebilir.

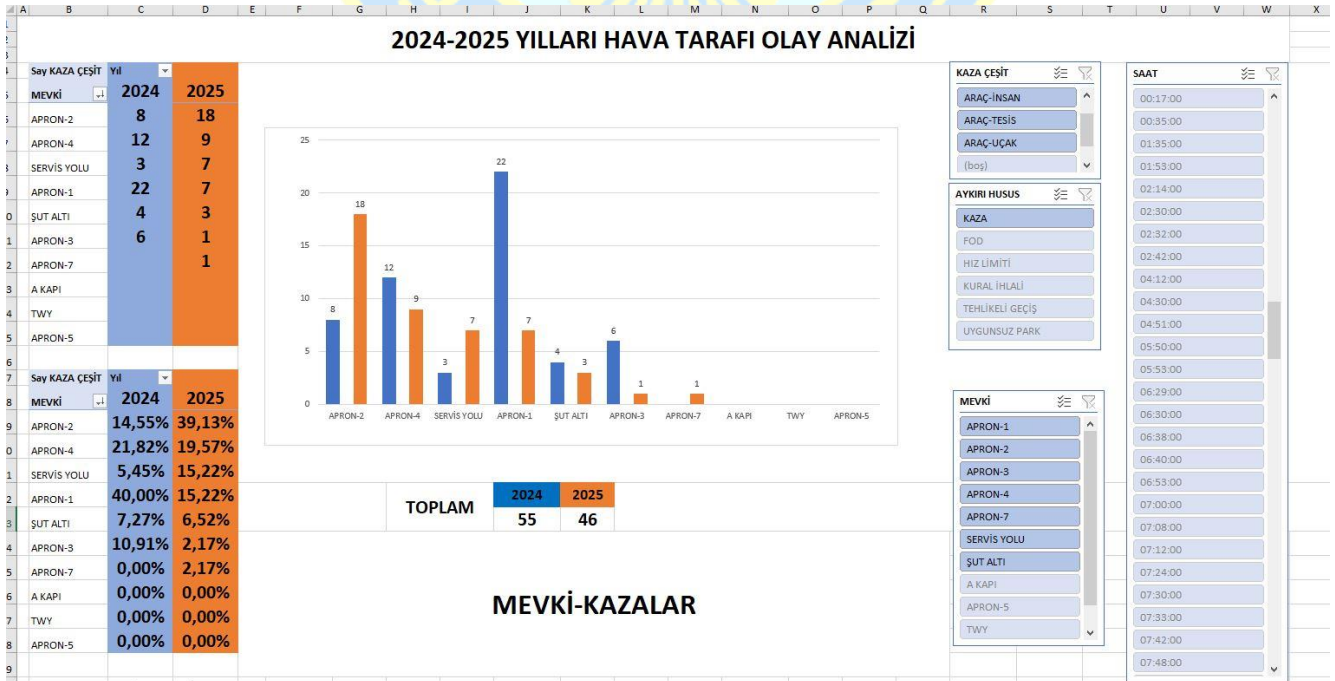
FOD Başarısı: FOD olaylarının 19'dan 1'e düşürülmesi mükemmel bir başarıdır. Bu alandaki denetim/temizlik disiplini diğer alanlara örnek olmalıdır.

Hız Denetimi: Hız limiti ihlallerindeki %233'lük artış, acil radar denetimi veya caydırıcı önlemler gerektirmektedir.

Operasyonel Risk: Araç-Uçak kazalarındaki artış trendi, apron şoför eğitimlerinin veya manevra kurallarının gözden geçirilmesi gerektiğini göstermektedir.

Apron-2 Odaklanması: Kural ihlallerinin merkezi olan Apron-2 için bölgeye özel bir emniyet denetimi planlanabilir.

KAZA-MEVKİ BAZINDA



Hava tarafındaki toplam kaza sayısı 2024 yılında 55 iken, 2025 yılında 46'ya gerileyerek yaklaşık **%16,3 oranında bir azalma** göstermiştir.

Mevki Bazlı Önemli Değişimler

- **APRON-2:** En dikkat çekici artış bu bölgede yaşanmıştır. Olay sayısı 8'den 18'e yükselmiş, oransal ağırlığı ise %14,55'ten **%39,13'e** çıkarak 2025'in en riskli bölgesi olmuştur.
- **APRON-1:** En büyük iyileşme burada görülmüştür. 2024'te 22 olay (%40 pay) ile en sorunlu bölgeyken, 2025'te olay sayısı 7'ye (%15,22 pay) düşürülmüştür.
- **SERVİS YOLU:** Olay sayısında bir artış eğilimi vardır (3'ten 7'ye yükselmiş), risk payı %5,45'ten %15,22'ye çıkmıştır.
- **APRON-4:** Olay sayısında 12'den 9'a hafif bir düşüş kaydedilmiştir.

Risk Değerlendirmesi

1. **Kritik Bölgeler:** 2025 verilerine göre **APRON-2**, toplam olayların yaklaşık %40'ına ev sahipliği yaparak birinci derecede öncelikli müdahale alanı haline gelmiştir.
2. **İyileşen Alanlar:** APRON-1 ve APRON-3'teki belirgin düşüşler, bu bölgelerde alınan önlemlerin veya değişen operasyonel yoğunluğun olumlu sonuç verdiğini göstermektedir.
3. **Yeni Odak Noktaları:** Servis yollarındaki artış, araç trafiği ve hız limitleri konusundaki denetimlerin bu bölgede sıklaştırılması gerektiğini işaret etmektedir.

Veri Dağılım Tablosu (Özet)

Mevki	2024 Pay (%)	2025 Pay (%)	Durum
APRON-2	14,55	39,13	⚠️ Artış
APRON-1	40,00	15,22	✅ İyileşme
SERVİS YOLU	5,45	15,22	⚠️ Artış
APRON-4	21,82	19,57	— Stabil/Azalış

2024-2025 HAVA TARAFI OLAY ANALİZİ YÖNETİCİ ÖZETİ

1. Genel Performans ve Eğilimler

Hava tarafı operasyonlarında toplam olay sayısı 2024 yılında 214 iken, 2025 yılında 176'ya gerileyerek %17,7'lik bir iyileşme kaydedilmiştir. Toplam kaza sayısı da 55'ten 46'ya düşmüştür.

2. Kritik Risk Alanları ve Değişimler

Hız Limiti İhlalleri: En dikkat çekici negatif trend bu alandadır. İhlal sayısı 6'dan 20'ye çıkarak %233 oranında bir artış göstermiştir.

Kaza Türleri: "Araç-Araç" kazaları her iki yılda da baskın kaza türü olmayı sürdürmektedir (2025'te tüm kazaların %47,83'ü). "Araç-Uçak" kazalarının oranı ise %16,36'dan %23,91'e yükselmiştir.

Kural İhlalleri: Toplam sayı 33'ten 42'ye yükselmiş; özellikle APRON-2 bölgesindeki ihlallerde ciddi bir artış (10'dan 18'e) gözlemlenmiştir.

FOD Olayları: 19'dan 1'e düşerek operasyonel temizlik ve denetim konusunda en başarılı iyileşme alanını oluşturmıştır.

3. Mevki (Lokasyon) Bazlı Risk Analizi

APRON-2 (Yüksek Risk): Genel olayların %42,61'i bu bölgede gerçekleşmektedir. Kazaların %39,13'ü ve kural ihlallerinin %42,86'sı burada yoğunlaşmıştır.

Servis Yolu (Artan Risk): Olay yoğunluğu %10,28'den %18,75'e çıkmıştır. Özellikle hız ihlallerinin %35'i ve uygunsuz park olaylarının %45,83'ü bu bölgede kaydedilmiştir.

APRON-1 (İyileşme): 2024'te en çok olayın yaşandığı bölge iken (%33,18), 2025'te bu oran %15,91'e düşürülerek büyük bir başarı sağlanmıştır.

4. Zaman Dilimi Analizi

Gündüz (08:00-20:00): Olay sayıları stabil kalsa da (127'den 128'e), Kural İhlalleri ve Uygunsuz Park vakalarında ciddi artış yaşanmıştır.

Gece (20:00-08:00): Olay sayısında 87'den 48'e %45'lik bir düşüş sağlanmıştır. Ancak gece gerçekleşen olayların neredeyse yarısı (%47,92) kaza kategorisindedir.

5. Stratejik Müdahale Önerileri

Odak Noktası APRON-2: Kazaların ve ihlallerin merkezi haline gelen APRON-2 bölgesi için özel bir emniyet denetim planı uygulanmalıdır.

Hız ve Park Denetimi: Servis yollarındaki hız limitleri ve uygunsuz park ihlalleri için teknolojik takip sistemleri (radar, kamera vb.) ve yaptırımlar artırılmalıdır.

Operasyonel Eğitim: Araç-Uçak temas riskindeki artışı dizginlemek için yer hizmetleri personeline yönelik tazeleme eğitimleri düzenlenmelidir.

Bu özet raporun belirli bir olay türü (örneğin sadece kazalar) için daha detaylı bir aksiyon planına dönüştürülmesini ister misiniz?

SONUÇ

Trafik sayısının artması, havalimanının genişlemesine, havalimanının genişlemesi yeni yolların oluşmasına ve havalimanının daha karmaşık hale gelmesine neden olmaktadır. Bunlara ilaveten gün içinde değişen hava koşulları ve trafik miktarı var olan riskin artmasına neden olmaktadır. Kokpit bölgesi sınırlı görüş alanına sahip olduğundan, özellikle bazı kısımların görülmesi çok zor ya da imkânsız olabilir.

Bu yüzden;

- Hareket halindeki hava aracının her zaman geçiş önceliğine sahip olduğundan dolayı, hava araçlarına daima **YOL VERİN**.
- Uçuş ekibinin sizi görebileceğini varsayarak da emniyeti tehlikeye düşürücü hareketlerden kaçınılarak taksi esnasında uçuş öncesi kontroller vb. nedeniyle kokpitteki iş yoğunluğunun fazla olabileceğini **AKLINIZDAN ÇIKARMAYIN**
- **DAİMA** yol işaretlemelerine ve Hız tahditlerine uyun.
- Önceliğin **EMNİYET** olduğunu unutmayın.

Ayrıca hizmet sunan şirketlerinin bu konuda farkındalık oluşturması adına apronda araç kullanma konusunda hizmet içi eğitimlerini sıklaştırması, personel üzerinde zamandan kaynaklı herhangi bir baskı oluşturmaması, düşük görüş operasyonlarında ve olumsuz meteorolojik koşullarda aprondaki araç sayısını asgari düzeyde tutması ve genel olarak belirlenmiş kurallara riayet edilmesinde şirket içi emniyet kültürü oluşturması için çalışmalar yapması gerekmektedir. Özellikle trafik sayısının artması ve havalimanının genişlemesi ile artan iş yükünün tehlikeli araç geçişlerini artırdığı varsayımının, emniyet kültürünün gelişimi ve iyileştirilmesi yönünde doğru bir yaklaşım olmadığı kabul edilmeli ve araç sürücüleri için gerekli önlemleri almaktan kaçınılmamalıdır.

Bu Analiz ile apronda yaşanabilecek tehlikeli araç geçişleri ve riskli bölgeler hakkında farkındalık oluşturulması, risklerin azaltılması ve yönetilmesi amaçlanmaktadır.

