



İçindekiler

MODÜL 1.....	1
GÜVENLİK BİLİNCİ EĞİTİMİ.....	1
EĞİTİMİN AMACI	1
HAVACILIK GÜVENLİĞİNİN GEREKLİLİĞİ.....	1
TERÖRİZME GENEL BAKIŞ	1
HAVACILIK GÜVENLİĞİNE YÖNELİK TEHDİTLER.....	2
HAVACILIK GÜVENLİĞİNE YÖNELİK TEHDİT ARZ EDEN İNSAN VE ÖRGÜT ÇEŞİTLERİ.....	2
SİVİL HAVACILIĞIN TERÖRİST GRUPLAR İÇİN CAZİP HEDEF OLMASININ NEDENLERİ.....	3
TEHDİT ARZ EDEN ÖRGÜTLERİN VE KİŞİLERİN HEDEFLERİ	3
BOMBA TEHDİDİ OLDUĞU ZAMAN İZLENECEK PROSEDÜRLER	5
SAHİPSİZ MADDEYE RASTLANILDIĞINDA İZLENECEK PROSEDÜRLER.....	5
ŞÜPHELİ MADDEYE RASTLANILDIĞINDA İZLENECEK PROSEDÜRLER	5
EV/EL YAPIMI PATLAYICI DÜZENEKLERİN (IED) KULLANILDIĞI OLAYLARDA GEÇEN TANIMLAR.....	9
HAVACILIK GÜVENLİĞİ KONUSUNDA ULUSLARARASI MEVZUAT	9
İLGİLİ ULUSLARARASI ANLAŞMALAR	13
ULUSAL MEVZUATLAR VE ORGANİZASYON.....	14
Ulusal Mevzuatlar	14
MİLLİ SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK PROGRAMI.....	17
Yetkili Otorite; görev ve sorumlulukları:	18
Sorumlulukların paylaşımı: Güvenlik Komisyonu.....	20
HAVAALANI İŞLETİCİSİ GÜVENLİK VE ORGANİZASYONU	21
Havaalanı Güvenlik Programı	22
Havaalanı Güvenlik Yöneticisi:	23
HAVA ARACI İŞLETMECİSİ GÜVENLİK ve ORGANİZASYONU.....	25
Hava aracı İşletmecisi Güvenlik Programı:.....	25
Hava aracı İşletmecisi Güvenlik Yöneticisi:	26
GENEL GÜVENLİK BİLİNCİ.....	26
Giriş Kontrol Önlemleri:	26
Havaalanı kimlik kartları ve kartların görünecek şekilde takılma zorunluluğu:	29
Hava tarafı, güvenlik tahditli alanlar ve kritik alanlar kişilerin sorgulanması:	42
Her zaman güvenlikle ilgili konularda duyarlı olmak:	42
Kişisel Sorumluluklar:.....	42
YOLCU VE PERSONELİN TARANMASI.....	43
OLAY RAPORLAMASI	44

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

GÜVENLİKLE ALAKALI OLAYLARA UYGUN ŞEKİLDE KARŞILIK VERME YETKİNLİĞİ	47
HAVAALANI GÜVENLİĞİ	54
MODÜL 2	59
HAVA ALANI GÜVENLİĞİ	59
TEHDİT VE HEDEFLERİ	59
GÜVENLİK PERSONELİNİN FONKSİYON VE GÖREVLERİ	63
HAVAALANI YERLEŞKESİ	72
GİRİŞ KONTROLÜ	74
Güvenlik tahditli alanlar:	74
Güvenlik tahditli alanların kritik bölümleri:	75
Araç Giriş Noktaları:	77
Giriş Kontrol Sistemleri:	77
Havaalanı Giriş Kartları	81
Yetkisiz kişilerin sorgulanması / Giriş Kartlarının görünür şekilde takılması:	86
Yetkisiz araçların tespit edilmesi halinde uygulanacak prosedürler:	86
KÜLTÜREL FARKLILIKLAR VE POTANSİYEL TEHLİKE ARZ EDEN KİŞİLER İLE İLGİLENME	86
ARAÇLARIN KONTROLÜ/ARANMASI	87
Araç Plakaları:	88
Rastgele Arama:	88
Aranacak Bölgeler:	88
Araç Aramanın Nasıl Yapılacağı:	89
Kayıtlar-yapılan aramanın kaydının tutulması:	89
YASAKLI MADDELERİ TANIMA (SİLAH, PATLAYICI VB.)	89
Farklı türdeki yasaklı maddeleri tanıma ve teşhis etme – gizleme/saklama metodları:	89
Ev/El yapımı patlayıcı düzeneklerin (IED) bileşenlerini tanıma:	90
Yasaklı maddeler/tehdidin tespiti halinde izlenecek prosedürler:	90
Yasaklı Maddeler Listesi	92
Patlayıcılar, fünyeler vb. – Tehlikeli maddeler:	97
Muafiyetler Ve Özel Güvenlik Prosedürleri	98
DEVİRİYE / NÖBET KAYIT TUTMA PROSEDÜRLERİ	98
HAVA ALANI ÇEVRESİNİN KORUNMASI:	101
HAVA ARAÇLARININ KORUNMASI:	103
OLAYLARIN YÖNETİMİ / YASAKLI MADDE PROSEDÜRLERİ	103
RAPORLAMA PROSEDÜRLERİ:	103
Eşya Tarifi	106
MUHTEMEL HAREKET TARZI PLANLARI VE ÖNLEMLER:	107

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

DAVRANIŞ TESPİTİ ve YOLCU MÜLAKATI	108
Davranış İlkeleri:	108
Risk ve Tehdit Değerlendirme:	108
YOLCULAR BAGAHLARI ve PROFİLLERİ.....	111
Riskli ve Şüpheli Yolcular	111
İletişim ve Mülakat Teknikleri	117
MODÜL 3	121
PERSONEL KABİN VE UÇAKALTI BAGAJI İLE EŞYALARIN TARANMASI	121
TEHDİT VE HEDEFLER.....	121
X-RAY CİHAZLARINA GİRİŞ.....	124
X-Ray’ de nesneleri taramanın amacı:	125
X-RAY PRENSİPLERİ VE X-RAY EKİPMANLARININ NASIL ÇALIŞTIĞI,.....	126
X-RAY CİHAZI - FARKLI TİPLERİ, TEMEL KULLANIM VE ÖZEL FONKSİYONLAR .	127
MEKANİK VE ELEKTRİK TEHLİKELERİ.....	130
SAĞLIK VE EMNİYET;	130
Tehdit Resimlerinin Görüntülenmesi(TIP).....	132
X-RAY OPERATÖRLERİNİN GÖREV VE SORUMLULUKLARI	135
Sorumlulukları;.....	135
YASAL DAYANAKLAR	136
TOPLUMSAL BECERİLER-YOLCULARLA MÜNASEBET.....	136
Tarayıcı Ekîp İçerisinde Haberleşme:	137
Sinirli Kişilerle İlgilenme:	137
TARAMA NOKTASINDAKİ ORGANİZASYON.....	137
FİZİKSEL YERLEŞİM,.....	137
PERSONEL SEVİYELERİ.....	137
PERSONELİN İŞLEVLERİ, ...	137
PERSONEL GÖREVLERİ	141
X-RAY GÖRÜNTÜLERİNİ YORUMLAMA PRENSİPLERİ	141
SİSTEM KISITLAMALARI - BAGAHLARIN POZİYONU, IŞINLARIN KIRILMASI VB.: 141	
TEKNİKLER – 3 BOYUT, DIŞHATLAR, BAGAHLARIN KARMAŞIKLIĞI, NESNELERİN TANIMLANMASI VB.	142
RENK ANALİZİ - ORGANİK/İNORGANİK AYIRIMI - VE AMACI:.....	142
GÖRÜNTÜ GELİŞTİRME FONKSİYONLARININ KULLANIMI VE AMACI	145
YASAKLI MADDELERİ TANIMA (SİLAH, PATLAYICI VB.)	146
Farklı türdeki yasaklı maddeleri tanıma ve teşhis etme – gizleme/saklama metodları:	146
Ev/El yapımı patlayıcı düzeneklerin (IED) bileşenlerini tanıma:	148
Yasaklı maddeler/tehdidin tespiti halinde izlenecek prosedürler:	149

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

Yasaklı Maddeler Listesi.....	151
Patlayıcılar, fünyeler vb. – Tehlikeli maddeler:	157
X-RAY de ışınların nüfus edemediği yoğun/koyu görünen nesneler-bu durumlar nasıl çözülür;	158
X RAY İŞLETME PROSEDÜRLERİ:	158
Cihazı hazırlama prosedürü:.....	158
Bilgisayar Hazırlama Prosedürü:.....	158
Düzenli test etme:	158
Kapatma işlemi:.....	160
Cihaz arızası durumunda raporlama prosedürü:	161
Bagajların kirli veya temiz olduğuna karar verme kriterleri:	161
Kayıt Tutma:.....	162
PERSONEL VE YOLCULARIN ARANMASI:	162
Elle Aramadaki Amaç ve Aramanın Nasıl Yapılacağı-Saklama Metodları;	163
Kişinin aranmayı reddetmesi durumunda izlenecek prosedürler:	163
Yasaklı maddeler/tehdidin tespiti halinde izlenecek prosedürler:	164
Aramadan muaf tutulan kişiler:	164
Özel Kategorideki Yolcular, örneğin Hareket Yeteneği Kısıtlı Yolcular;	164
Elle aramanın rast gele usulüyle sürekli yapılması:	165
EL TİPİ METAL DEDEKTÖR VE KAPI TİPİ METAL DEDEKTÖRLERİN KULLANIMI:	165
Metal detektörleri kullanmanın amacı ve çalışma prensibi:	165
Günlük rutin testler ve Arıza durumunda raporlama prosedürleri:	165
Sinyal verme durumundaki prosedürler:	166
Sinyal veren/vermeyenlerin rasgele usulde aranması:.....	166
Kayıt tutma:	167
GÜVENLİKLİ TAHDİTLİ ALANLARIN KRİTİK BÖLÜMLERİNE GİRİŞ KONTROLÜ:	167
Güvenlik tahditli alanlar:.....	167
Güvenlik tahditli alanların kritik bölümleri:.....	167
Giriş Kontrol sistemleri ve Giriş Kartları/Araç Plakaları:	167
UÇAK ALTI BAGAJ TARAMA (HBS) SİSTEMİ:	169
Uçak altı bagaj tarama sisteminin yapısı:	169
EDS (Explosive Detection System) Patlayıcı Madde Tespit Sistemi (%100 Bagaj Tarama Sistemi):	170
Bagajların kirli veya temiz olduğuna karar verme kriterleri:	171
Alarm durumunda izlenecek prosedürler – Bir tehdit olduğuna kanaat getirilmesi durumunda uygulanacak prosedür:.....	173
Karar verme süresi:	173
Yolcu bagaj eşleştirmesi:.....	173

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

ÖZEL TARAMA	174
Büyük boyutlu olup, normal x-ray'lerde taranamayacak boyuttaki bagajlar:	174
Eşliksiz uçurulacak bagajları tarama prosedürleri:	174
Mürettebat bagajlarının taranması :	174
UÇAK ALTI BAGAHLARI ELLE ARAMA:	174
Uçak altı bagajları elle aramadaki amaç:	174
Uçak altı bagajlar hangi durumda elle aranır:	174
Yolcu-bagajı bir araya getirme prosedürleri:	174
Elle arama teknikleri:	175
%10 elle kontrol (konvansiyonel x-ray için geçerli):	175
Aramadan muaf olanlar:	175
PATLAYICI İZ DEDEKTÖRÜ(ETD) KULLANIMI:	175
Patlayıcı iz dedektörlerine giriş:	175
Patlayıcı iz dedektörlerinin kullanım amacı:	175
Patlayıcı iz dedektörlerinin çalışma prensibi:	175
Farklı tipleri, temel kullanımı ve özel fonksiyonları:	175
Analiz sonuçlarını yorumlama ve raporlama:	177
Kayıt tutma:	177
İŞLETME PROSEDÜRLERİ	177
Cihazı hazırlama prosedürü ve düzenli test etme:	177
Kapatma işlemi:	177
Cihaz arızası durumunda raporlama prosedürleri:	178
Kayıt tutma:	178
TARANMIŞ BAGAHLARIN KORUNMASI	178
GÜVENLİK TARAYICILARINA GİRİŞ	182
TARAMANIN AMACI	182
GÜVENLİK TARAYICILARIN NASIL ÇALIŞTIĞI	182
MEKANİK VE ELEKTRİK TEHLİKELERİ	182
SAĞLIK VE EMNİYET	183
GÜVENLİK TARAYICISI ALARMININ ÇÖZÜMÜ	183
İLAVE ARAMA TARAMA PROSEDÜRLERİ	183
İŞLETME PROSEDÜRLERİ	184
CİHAZI HAZIRLAMA PROSEDÜRÜ	184
DÜZENLİ TEST ETME	184
KAPATMA İŞLEMİ	188
CİHAZ ARIZASI DURUMUNDA RAPORLAMA PROSEDÜRLERİ	188
KAYIT TUTMA	188

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

PERSONEL VE YOLCULARIN TARANMASI.....	189
TARAMADAKİ AMAÇ.....	189
TARAMANIN NASIL YAPILACAĞI	189
SAKLAMA METOTLARI	190
KİŞİNİN ARAMAYI REDDETME Sİ DURUMUNDA İZLENECEK PROSEDÜRLER ve YASAKLI MADDENİN BULUNMASI DURUMUNDA İZLENECEK PROSEDÜR	196
ARAMADAN MUAF TUTULAN KİŞİLER.....	197
ÖZEL KATEGORİDEKİ YOLCULAR	197
MODÜL 4	200
UÇAKALTI BAGAJ TARAMA SİSTEMİ: EDS	200
TEHDİT VE AMAÇLAR	200
X-RAY OPERATÖRLERİNİN GÖREV VE SORUMLULUKLARI	203
Sorumlulukları;.....	203
YASAL DAYANAKLARI	204
UÇAKALTI BAGAJ TARAMASINA GİRİŞ.....	205
EDS ile NESNELERİN TARANMASININ AMACI:.....	205
EDS PRENSİPLERİ ve EDS CİHAZLARININ NASIL ÇALIŞTIĞI:	205
EDS-FARKLI TİPLERİ, TEMEL KULLANIM VE ÖZEL FONKSİYONLAR.....	205
MEKANİK VE ELEKTRİK TEHLİKELERİ.....	206
SAĞLIK VE EMNİYET	206
Tehdit Unsurlarının Görüntülenmesi (TIP - Threat Image Projection):.....	207
EDS:	210
PATLAYICILARIN OTOMATİK TESPİTİ:	210
KONVANSİYONEL X-RAY İLE EDS KARŞILAŞTIRILMASI:	210
SİSTEM KISITLAMALARI - BAGAJLARIN POZİYONU, IŞINLARIN KIRILMASI VB:..	212
TEKNİKLER – 3 BOYUT, DIŞHATLAR, BAGAJLARIN KARMAŞIKLIĞI, NESNELERİN TANIMLANMASI VB.	212
RENK ANALİZİ - ORGANİK/İNORGANİK AYIRIMI - VE AMACI:.....	213
GÖRÜNTÜ İYİLEŞTİRME FONKSİYONLARININ KULLANIMI VE AMACI.....	214
YASAKLI MADDELERİ TANIMA (SİLAH, PATLAYICI VB.).....	216
Yasaklı Maddeler:	216
Ev/El yapımı patlayıcı düzeneklerin (IED) bileşenlerini tanıma:	220
Patlayıcılar, fûnyeler vb. :	221
Tehlikeli Maddeler:	222
Yasaklı maddeler/tehdidin tespiti halinde izlenecek prosedürler:	223
X-RAY de ışınların nüfus edemediği yoğun/koyu görünen nesneler-bu durumlar nasıl çözülür;	223
Farklı türdeki yasaklı maddeleri saklama metodları:	224

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

UÇAK ALTI BAGAJ TARAMA (HBS) SİSTEMİ:	226
Uçak altı bagaj tarama sisteminin yapısı:	226
Çok Seviyeli Sistem-Her Seviye İçin Özel Prosedür:	229
Bagajların kirli veya temiz olduğuna karar verme kriterleri:	230
Alarm durumunda izlenecek prosedürler:	230
Her Seviyede Karar verme süresi:	230
Alarm verme Durumunda Çözme Prosedürleri:	231
Bagajın Yolcuyla Eşleştirilmesi:	232
Bir Tehdit Olduğuna Kanaat Getirilmesi Durumunda Uygulanacak Prosedür:	233
ÖZEL TARAMA	233
Büyük boyutlu olup, normal x-ray'lerde taranamayacak boyuttaki bagajlar:	233
Eşliksiz uçurulacak bagajları tarama prosedürleri:	233
Mürettebat bagajlarının taranması :	233
İŞLETME PROSEDÜRLERİ:	233
Cihaz ve Bilgisayar Hazırlama Prosedürü:	233
Düzenli Test Etme:	234
Kapatma İşlemi:	234
Cihaz Arızası Durumunda Raporlama Prosedürü MSHGP Ek-10 LAHİKA 8 Madde 11;	234
Bagajların Kirlimi Temiz mi olduğuna Karar Verme Kriterleri: MSHGP Ek-10 LAHİKA 8 Madde 14;	234
Kayıt Tutma:	235
UÇAK ALTI BAGAJLARI ELLE ARAMA:	237
Uçak altı bagajları elle aramadaki amaç:	237
Uçak altı bagajlar hangi durumda elle aranır:	237
Yolcu-bagajı bir araya getirme prosedürleri:	237
Elle arama teknikleri:	237
Aramadan muaf olanlar:	238
PATLAYICI İZ DEDEKTÖRÜ (ETD) KULLANIMI:	238
Patlayıcı iz dedektörlerine giriş:	238
Patlayıcı iz dedektörlerinin kullanım amacı:	238
Patlayıcı iz dedektörlerinin çalışma prensibi:	238
Farklı tipleri, temel kullanımı ve özel fonksiyonları:	238
Analiz sonuçlarını yorumlama ve raporlama:	240
Kayıt tutma:	240
İŞLETME PROSEDÜRLERİ	240
Cihazı hazırlama prosedürü ve düzenli test etme:	240
Kapatma işlemi:	241

Cihaz arızası durumunda raporlama prosedürleri:	241
Kayıt tutma:	241
ETD KULLANIM PROSEDÜRÜ:	241
MODÜL 13	242
HAVA KARGONUN TARANMASI	242
TEHDİT VE ZORUNLULUKLAR.....	242
TARAYICILARIN X-RAY OPERATÖRLERİNİN GÖREV VE SORUMLULUKLARI	245
Sorumluluklar;.....	245
Kanuni Hükümler:.....	246
KARGO POSTA TARAMA YÖNTEMLERİ.....	247
TARAMADAN MUAFİYETLER VE ÖZEL TARAMA PROSEDÜRLERİ	248
KARGONUN DOĞASINA GÖRE TARAMA YÖNTEMİNİN SEÇİLMESİ.....	249
KARGONUN POSTANIN NAKLİ ESNASINDA ALINACAK GÜVENLİK TEDBİRLERİ.....	250
TARANMIŞ KARGONUN VE POSTANIN KORUNMASI	251
X-RAY CİHAZLARINA GİRİŞ.....	251
Nesneleri X-Ray ile taramanın amacı:	251
X-RAY PRENSİPLERİ VE X-RAY EKİPMANLARININ NASIL ÇALIŞTIĞI,.....	252
X-RAY CİHAZI - FARKLI TİPLERİ, TEMEL KULLANIM VE ÖZEL FONKSİYONLAR .	254
MEKANİK VE ELEKTRİK TEHLİKELERİ.....	257
SAĞLIK VE EMNİYET;.....	257
X-RAY GÖRÜNTÜLERİNİ YORUMLAMA PRENSİPLERİ	259
SİSTEM KISITLAMALARI - BAGAJLARIN POZİYONU, IŞINLARIN KIRILMASI VB.: 259	
TEKNİKLER – 3 BOYUT, DIŞATLAR, BAGAJLARIN KARMAŞIKLIĞI, NESNELERİN TANIMLANMASI VB.	259
RENK ANALİZİ - ORGANİK/İNORGANİK AYIRIMI - VE AMACI:.....	260
GÖRÜNTÜ GELİŞTİRME FONKSİYONLARININ KULLANIMI VE AMACI	261
X-RAY de ışınların nüfus edemediği yoğun/koyu görünen nesneler-bu durumlar nasıl çözülür;	263
PATLAYICILARIN, EV / EL YAPIMI PATLAYICI DÜZENEKLERİN (IED) VE DİĞER YASAKLI MADDELERİN TANINMASI.....	263
Farklı türdeki yasaklı maddeleri tanıma ve teşhis etme – gizleme/saklama metodları:	263
PROSEDÜRLER:	266
Cihazı hazırlama prosedürü:.....	266
Bilgisayar Hazırlama Prosedürü:.....	266
Günlük Düzenli Testler:	266
Günlük açma ve görüntü kalitesi testi (STP):.....	267
Kapatma işlemi:.....	269
Cihaz arızası durumunda raporlama prosedürü:.....	269

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

Gönderilerin kirli mi temiz mi olduğuna karar verme kriterleri:.....	269
Kayıt Tutma:.....	270
KARGO GÖNDERİLERİNİ ELLE ARAMA	270
Kargoyu elle aramadaki amaç:	270
Kargolar hangi durumda elle aranır:.....	270
Görsel inceleme – şüpheli işaretler:	271
Açılma/kurcalanma kanıtı:	271
Arama tekniği – metodik arama:	271
Yasaklı bir madde bulunması durumunda izlenecek prosedür:	272
Tehdidin fark edilmesi durumunda izlenecek prosedür:	272
PATLAYICI İZ DEDEKTÖRÜ (ETD) KULLANIMI:	273
Patlayıcı iz dedektörlerine giriş:.....	273
Patlayıcı iz dedektörlerinin kullanım amacı:	273
Patlayıcı iz dedektörlerinin çalışma prensibi:.....	273
Farklı tipleri, temel kullanımı ve özel fonksiyonları:	273
Analiz sonuçlarını yorumlama ve raporlama:	274
Kayıt tutma:	275
MODÜL 16	276
TEHLİKELİ MADDELER	276
GENEL BİLGİLENDİRME.....	276
TANIM ve GELİŞİM.....	277
ICAO, IATA DÖKÜMANLARI HAKKINDA BİLGİ	278
TEHLİKELİ MADDE TAŞIMASI	281
RİSK.....	281
SINIFLAMA:	282
SINIRLAMA:	282
ETİKET VE İŞARETLER	285
ETİKETLEME VE İŞARETLEME ÖZELLİKLERİ	285
BEYAN EDİLMEYEN GİZLİ TEHLİKELİ MADDELER	289
Uygulamalar	289
YOLCU	289
Mürettebat:	296
SINIFLANDIRMA	296
GENEL PRENSİPLER	296
3.2. TEHLİKELİ MADDE CLASS ve DIVISION LİSTESİ	297
ACİL DURUMDA YAPILACAKLAR:	302
KAZA.....	302

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

Raporlama:	305
ULUSAL DÜZENLEME	306
MSHGP EK 17 YASAKLI MADDELER LİSTESİ.....	306
İstisnalar:	312
SIVI KISITLAMALARI	315
MODÜL 18	317
İLETİŞİM VE BEDEN DİLİ	317
GENEL BİLGİLENDİRME.....	317
İLETİŞİM BECERİLERİ:.....	324
DUYGUSAL ZEKA	325
EMPATİ	327
STRES YÖNETİMİ VE ÖFKE KONTROLÜ.....	327
BEDEN DİLİ.....	329
Hareketler:	329
Jestler ve mimikler:	331
DİNLEME BECERİLERİ.....	333
Dinleme ve Tonlama:	333
ANALİTİK DÜŞÜNCE	335
Analitik Düşünce ve Problem Çözme:	335
YOLCU MEMNUNİYETİ.....	336

EDİTÖRLER

Serbay SAĞLIK

A.Kaan KIRBAŞOĞLU

Sirem ULUSOY

Zafer Erçetin

Murat GÜLMEZ

Havacılık Acil Yardım ve Güvenlik Dairesi Başkanı

Eğitim İkmal Şube Müdür V. / Ulusal Denetçi – EADUK Üyesi

Şef

Kor. ve Gv. Görevlisi / Ulusal Denetçi

Kor. ve Gv. Görevlisi/ Sivil Havacılık Güvenliği Eęitmeni

MODÜL 1

GÜVENLİK BİLİNCİ EĞİTİMİ

EĞİTİMİN AMACI

Eğitimin ana hedefi havacılık sektöründe hava alanlarında veya dışında değişik birimlerde çalışan personelin sivil havacılık güvenliğinin önemini anlamasının sağlanması ve sivil havacılığa yönelik yasadışı eylemlerden korumaya katkıda bulunmalarını sağlamaktır. Güvenlik bilgileri ve becerilerinin güncel tutulmasını sağlamak üzere personele periyodik eğitim verilir.

Sivil Havacılık Güvenliği ile ilgili direkt ilişkili olmayıp, güvenlik tehditli alanlara giriş izni olan havaalanı ve havayolu işleticisi ikram, temizlik şirketi vb. ve adlarına çalışan yer hizmeti kuruluşları tarafından istihdam edilen personel eğitimin hedef grubudur.

HAVACILIK GÜVENLİĞİNİN GEREKLİLİĞİ

Yaşanan teknolojik gelişmeler, buna bağlı olarak gelişen ticari faaliyet tüm dünyada bir globalleşme sürecini başlatmıştır. Dünya küçülmüş, vakit çok önemli hale gelmiştir. Dünyanın küçülmesi ile birlikte vaktin önemli bir hale gelmesi insan yaşamında sürat faktörünü ön plana çıkarmıştır. Dolayısıyla insanlar getirdiği sürat avantajından dolayı hava taşımacılığını tercih etmeye başlamışlardır.

Dünya üzerinde önemli bir ticari sektör olan turizm %90'lara varan oranlarda havayolu ile yapılmaktadır. Konforun ve hızın avantajlarını kullanmak isteyen turizm, ancak güvenli bölgelerde yapılmaktadır. Hiçbir turist az da olsa hayati tehlikenin olduğu bölgeye gitmemektedir. Havalimanı hem bir ticari alan, hem de ülkenin tanıtım faaliyetlerinin başlangıç ve bitiş noktasıdır. Havalimanları Öncelikle Korunması gereken hassas tesislerdir. Bu tesislerin güvenliğinde oluşabilecek herhangi bir zafiyet, ülke güvenliği, ülke ekonomisi, ülke turizmi v.b. birçok alanda olumsuzluklara neden olabilecektir. Bu nedenlerle havacılık güvenliği ulusal ve uluslararası anlamda büyük önem taşır.

TERÖRİZME GENEL BAKIŞ

Terörün Tanımı: Terörizm ve terörist çeşitli tanımlamalara tabi tutulmaktadır. 3713 sayılı Terörle mücadele Kanunu'na göre terör: *baskı, cebir ve şiddet, korkutma, yıldırma, sindirme veya tehdit yöntemlerinden biriyle, Anayasa'da belirtilen Cumhuriyetin niteliklerini, siyasi, hukuki, sosyal, laik, ekonomik düzenini değiştirmek, Devletin ülkesi ve milletiyle bölünmez bütünlüğünü bozmak, Türk Devletinin ve Cumhuriyetinin varlığını tehlikeye düşürmek, devlet otoritesini zaafa uğratmak, yıkmak veya ele geçirmek, temel hak ve hürriyetleri yok etmek, Devletin iç ve dış güvenliğini, kamu düzenini veya genel sağlığı bozmak amacıyla, bir örgüte mensup kişi veya kişiler tarafından girişilecek her türlü eylemlerdir.*

Terörün Türleri:

- Siyasi ve İdeolojik terörizm,
- Bölücü terörizm,
- Irk ayrımına dayalı terörizm,
- Dinsel terörizm
- Entelektüel terörizm, Olarak sıralayabiliriz

Terörün Nedenleri:

- Ekonomik nedenler,
- Sosyal nedenler,
- Psikolojik nedenler, Olarak gruplandırmak mümkündür.

HAVACILIK GÜVENLİĞİNE YÖNELİK TEHDİTLER

Tehditlerin Değerlendirilmesi, sürecinin kullanılması gerekmektedir. Tüm bölgeyi ilgilendirdiği için zaman ve personel açısından araştırılması zordur. Özel ve genel tehdide yönelik alınacak önlemler büyük ölçüde, değerlendirmeyi yapmakla görevlendirilmiş kişinin bilgi ve deneyimine bağlı olacaktır. Herhangi bir tehdidin genel ya da özel olduğunun değerlendirilmesi ve tespiti ile, buna göre alınacak uygun önlemin belirlenmesi için, bu husustan sorumlu kişinin (yada grubun) mümkün olduğu kadar olayla ilgili açık ve anlaşılır bilgi edinmiş olması, özellikle yerel gerilim ve tehdit unsurları konusunda bilgilendirilmesi lazımdır.

Bazı yörelerde durum, daha ciddi değerlendirmelere ihtiyaç gösterebilmektedir. Edinilen deneyimler, tehdidin özel veya genel mi olduğu, tabiat ve mahiyetini tespitte aşağıdaki yöntemin güvenilir ve doğru olduğunu göstermektedir;

- Uçuşun yada binanın açıkça tespit edilmesi, sefer sayısı ile belirlenen uçuş hakkında tam bilgi, uçağın durumunu, binanın adı yada konumu.
- Bahse konu tesisin yapısına ilişkin özel detaylar, tehditle hedeflenen özel bir şahıs, grup yada cismi tanımlayan özel bilgi.
- Tehdit kullanmak suretiyle talepte bulunma ihtimali.
- Kamuoyuna halihazırda ilan edilmeyen, normal şartlarda verilmeyen, havayolu şirketi yada hava meydanı bilgileri, bagaj fişi ve yolcu koltuk numarası ve yeri gibi bilgiler.

Bu bilgileri içeren tehditleri özel tehdit olarak gruplandırmak mümkündür.

Havacılığa Yönelik Tehditler:

- İntihar Saldırısı veya silah olarak kullanılması için bir uçağın kaçırılması
- Rehine/Fidye için bir uçağın kaçırılması (Türkiye’de 1969 – 2012 yılları arasında 26 uçak kaçırmaya eylemi gerçekleşmiştir.)
- Bir uçağın bombalanması
- Hava meydanlarında toplu katliamlar
- Anti Uçak Silahları (Taşınabilir omuzdan atılabilir füzeler) ile uçağın düşürülmesi girişimleri
- Kalkış, iniş veya park pozisyonu alırken uçaklara yönelik silahlı saldırılar
- Park halindeki uçağa yönelik saldırılar
- Hava meydanlarının bombalanması
- Siber Saldırılar
- Biyolojik saldırılar
- Kimyasal/Biotoksin saldırılar
- Para temin faaliyetlerine yardımcı olması için bir terörist grup tarafından bir hava meydanının kullanılması.

HAVACILIK GÜVENLİĞİNE YÖNELİK TEHDİT ARZ EDEN İNSAN VE ÖRGÜT ÇEŞİTLERİ

- Belirli bir hedefi olmayan insanlar dikkat çekmek için
- Akıl sağlığı yerinde olmayan insanlar
- Haksızlığa uğradığını ve bu nedenler ders verme amacını güden şahıslar
- Terör örgütleri
- Devlete veya şirkete zarar vermek isteyen örgütler veya insanlar
- Diğer farklı amaçları olan yasadışı örgütler (ideolojik, siyasi vb.)

SİVİL HAVACILIĞIN TERÖRİST GRUPLAR İÇİN CAZİP HEDEF OLMASININ

NEDENLERİ

- Propaganda Avantajı: Havacılık sektörüne yapılan saldırılar bütün dünyada haber bültenlerine ilk sıradan girmektedir. Bu faktörü bilen terör örgütleri propagandalarını dünya basının da duyurabilmek ve bu sayede geniş bir kitleye propaganda yapabilmek için cazip bir hedeftir.
- Uçağa Yönelik Hareket Kabiliyeti Azlığı: Kaçırılmış olan bir uçağa dışardan müdahale ihtimali olamayacağı için ve düzenlenecek operasyonların çeşitliliğinin az olması nedeni ile cazip bir hedeftir.

TEHDİT ARZ EDEN ÖRGÜTLERİN VE KİŞİLERİN HEDEFLERİ

- Belirli bir hedefi olmayan insanlar dikkat çekmek için
- Maddi kaynak temini için seçilen hedefler
- Kaçırma alıkoyma (örgütü tanıtmak için)
- Sabotajlar (devlete veya şirkete zarar vermek için)

Tehdide Karşı Alınacak Önlemler:

Yukarıdaki kılavuz hükümler çerçevesinde özel olarak adlandırılan tehditler göz ardı edilmemeli ve şartlara bağlı olarak tehdide karşılık vermek üzere gerekli önlemler alınmalıdır. Tecrübeli olunması halinde, genel bir tehdidin akabinde alınacak önlemler doğru olarak tespit edilebilir. Tehditte ilgili özel bilgiler, bir sonraki eylem üzerinde karar vermede yardımcı olabilir.

Tehdit değerlendirilmesinde şu hususlara dikkat edilmelidir:

- -Her tehdidin değerlendirilmesi gerektiği unutulmamalıdır. Her bir tehdit genel kamuyu güvenlik altına almak amacıyla iyiden iyiye incelenmelidir.
- -Korunan yerin hassasiyeti, özellikleri, çalışanlar, ekonomiye katkısı değerlendirilerek hedef olma durumu incelenir.
- -Daha önceden bomba, sabotaj veya herhangi bir tehdit olayı meydana gelmiş midir? Geldiyse neticesi nedir?
- -Tehditler yerel gruplardan mı gelmektedir?
- -Korunan yer risk faktörü olan hassas bir yer midir?
- -Tehdit amacı nedir?
- -Yönetimde bulunanlar, politik, çevresel ve iş yönünden herhangi bir çekişme içerisinde midir?
- -Tehdit neyi, kimi, niçin hedef almaktadır?
- -Polise de böyle bir tehdit bildirilmiş midir?
- -Tehdidin yapıldığı gün hassasiyeti olan bir gün müdür?
- -Tehdit geneli mi, özel mi kapsayan bir tehdittir?
- -O anda tehdide maruz kalacak kişi veya nesne var mıdır?
- -Tehdidi yapan kişi bölgenin özelliğini belirten bir aksan kullanıyor mu? -Tehdidi yapan kişi yer ve zaman tarif ediyor mu?
- -Tesislere patlayıcı madde koyma ihtimali nedir?
- “Binada bomba var! İnsanları çıkarmanız için 10 dakikanız var...”
- “Binada bomba var! İnsanları çıkarırsanız iyi olur...”
- Yukarıdaki iki tehdit şekli güvenlik personeli tarafından değerlendirilmesi gereken tehdittir.

- Dikkatle incelendiğinde ilk tehdidin daha kesin, ikinci tehdidin ise yaptırım gücü daha az olan bir tehdit olduğu anlaşılabilir. Güvenlik personeli bu iki durumu ve yukarıdaki maddeleri de değerlendirerek karar vermelidir.

Doğrudan Yapılan Tehdit: Doğrudan şifahi bir tehdit alınması durumunda, söz konusu tehdidin muhatabı durumunda bulunan kişi, tehdidi kendisine bildirilen şahsı, tehdidin geçerlilik ve ciddiyet derecesini tespit maksadıyla tartmalıdır. Bu tür bir değerlendirmede göz önüne alınması gereken durumlar şunları içerir;

- -Bireyin hoşnutsuz bir yolcu olup olmadığı.
- -Alkol yada uyuşturucu maddelerin tesiri altında bulunup bulunmadığı.
- -Tehdidi şaka olsun diye yapıp yapmadığı.

Dolaylı Olarak Alınan Tehdit: Tehdidi yönelten asıl kişi haricinde diğer bir kişiden edinilen bilgi, telefonla yapılan tehdit gibi, yada doğrudan alınan tehdit gibi ele alınmalıdır. Bu nevi bilgiyi veren kişinin kimliği belirlenmeli ve güvenilirliği teyit edilmelidir.

Yazılı Tehdit: Yazılı bir tehdit, başlangıç bilgisi olarak telakki olunmalı ve telefonla yapılan tehditte olduğu gibi değerlendirilmelidir.

Telefonla Yapılan Tehditler (İhbarlar): Sıkça karşılaşılan bir hususta telefonla yapılan tehditlerdir. Telefonla yapılan her bir bomba ihbarı, yazılı mesaj yada diğer iletişim yollarıyla yapılan ve hava meydanında yada havada yasadışı bir müdahale gerçekleşeceğini iddia eden her bir ihbar ciddiye alınmalıdır.

- ❖ Telefonla verilmek istenen tam mesaj (herhangi bir tartışma yada kesilme öncesinde) başlangıç bilgisi olarak açıklanır ve bu şekilde alınan tehdidin ciddiyet derecesinin tayini genel olarak yalnızca bu başlangıç bilgilerine dayanarak tespit edilir
- ❖ Telefonla tehdit alan bir kişi veya santral operatörü kendisine yöneltilen tehditte kullanılan sözcük ve cümleleri olabildiğince aslına uygun olarak kağıda yazmalı ve bunu aynen teyit için telefonun diğer tarafındaki kişiye okumalıdır. Telefonla ihbarda bulunan kişiyle samimi konuşma ortamı yaratılarak, konuşma süresi mümkün olduğunca uzatılır. Sorgulayıcı sorular gibi bir takım başka yöntemler kullanılarak elde edilmiş ilave bilginin kullanımına özellikle dikkat edilmelidir;
 - -Bomba ihbarının yapıldığı yer, zaman, telefon, bombanın nereye konduğu, cinsi, İhbar sesinin erkek veya kadın olduğu,
 - -Ses tonunun kalın, titrek, tiz, aceleci, heyecanlı, hastalık belirtili, kekeme, kaba, argo, küfürlü, nazik v.b. gibi özellikleri, şivesi, yabancı gibi özellikleri,
 - -Geri plandaki sesler (araç gürültüsü, insan sesleri, müzik sesleri, alet sesleri) ve benzeri hususlarda bilgi edinilmeye çalışılır.
- ❖ Bir hava meydanında telefonla tehdit alan herhangi birisi, telefonun diğer ucundaki şahsı, ne kadar uzakta olduğunun ve telefon sinyallerinin izlenebilmesi amacıyla konuşmaya tutmalı, kişinin kimliğini ortaya çıkarıcı müteakip sorular yöneltmek suretiyle vakit kazanmalıdır. Telefonla tehdit alan bir kişi, karşı tarafın sinyallerini izlemeyi mümkün kılmak amacıyla, halihazırda el altında mevcutsa hat yakalama tekniklerini devreye almalıdır.
- ❖ Bir hava meydanında bulunan ve telefonla tehdit alan personel, arayanı konuşmaya tutmaya çalışırken, yardım alabilecekleri yardımcılarla temas kurmalarını sağlayacak bir ters yönde sinyal sistemine sahip olmalıdır. Bu tür aramaların mümkünse üçüncü bir tarafça izlenmesi önerilir.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitimci El Kitabı

- ❖ Mümkün olduğu ve müsaade olduğu takdirde, tehdit amaçlı tüm telefonları almada bir kayıt cihazı bulundurulmalıdır. Zira kayıtlar tehdidi yöneltmek üzere telefon görüşmesini yapan asıl tarafın kimliğinin saptanmasına ve tehdidin değerlendirilmesine yardımcı olabilir.
- ❖ İhbar ciddiye alınarak, öncelikle yapılması gerekenler yapılır, durum derhal yetkili amire ve bomba uzmanına bildirilir. Her tehdit mutlaka değerlendirilir.

Değerlendirmenin Sonucunda Nihai Kararın Verilmesi:

Tüm tehditlerin alınmasına müteakip vakit kaybedilmeksizin bir sistem dahilinde yetkililere bildirilmesi gerekir. Bu konuyla ilgili görevliler yapılacak işlemleri iyi bilmelidir. Yapılan tehditler asılsız olabileceği gibi, ciddi bulguların ortaya çıkması üzerine “bomba ihbarı” veya “bomba ikazı” olarak değerlendirilerek, gerekli tedbirlerin alınması sonucunu doğuracaktır. Bununla beraber, bir "bomba ihbarı" ile "bomba ikazı" arasında kavram kargaşası olmamasına özen gösterilmelidir.

Her bomba ihbarını, bir takım önlemlerin alınmasını gerektirecek olan bomba ikaz alarmı izlemez. Bomba ikaz alarmı, yalnızca ilgili ikazın ciddiye alınıp alınmamasına ilişkin tespitlerin yapılmasından sonra, müspet yönde karar verilmesi halinde devreye sokulur.

BOMBA TEHDİDİ OLDUĞU ZAMAN İZLENECEK PROSEDÜRLER

Patlayıcı maddeler, korunan yerlere zarar vermek amacıyla sıkça kullanılan maddelerdir. Bu tip olaylarla karşılaşan güvenlik personelinin olaylara anında ve etkili bir şekilde müdahale etmesi, patlayıcı maddelerin zararlarını aza indirdiği gibi teröristlerce hedeflenen amaca da ulaşmayı engelleyecektir.

SAHİPSİZ MADDEYE RASTLANILDIĞINDA İZLENECEK PROSEDÜRLER

- Sahibi bilinmeyen veya terk edilmiş paket ve çantayı muhtemel tehlike olarak görün.
- Emniyet hattı oluşturun.
- Paketin 30 metre çevresine hiç kimseyi yaklaştırmayın.
- Panik halinde bulunmayın, soğukkanlı hareket edin.
- Paketin bulunduğu bölgeyi usulüne uygun tahliye edin.
- Paketi ilk gören kişi olay yerinden ayrılmamalıdır.
- Bomba imha uzmanı gelinceye kadar çevreden bilgi toplayarak, bomba imha uzmanına aktarın.
- Bomba imha uzmanın direktiflerine göre hareket edin.
- Hiçbir şüpheli paket, çanta veya araç, sahibi bilinsin veya bilinmesin terk edilmiş olunsun veya olunmasın sahibinden başkası tarafından açılmamalıdır.

ŞÜPHELİ MADDEYE RASTLANILDIĞINDA İZLENECEK PROSEDÜRLER

- ❖ Tehlike arz eden şüpheli paket ve bagajları tespit eden görevli derhal kendi amirine ve bomba uzmanına bilgi verecektir.
- ❖ İmkân dâhilinde şüpheli paketi bildiren kişinin kimliği tespit edilerek muhafazası sağlanır.
- ❖ Eğer şüpheli paketi bildiren kişi hemen giderse, gittiği yer, eğer araç kullanıyorsa plakası not edilir. Kişinin özelliklerine dikkat eder. Alkol, akıl hastası, anormal davranış şekillerini inceler. Kişinin ciddiyet ve samimiyeti araştırılır, yaşı, boyu, kilosu, cinsiyeti, göz, saç rengi, giysileri, varsa olağandışı özellikleri not edilir.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

Şüpheli bir paketle karşılaştığınızda aşağıdakileri yapmayınız;

- Dokunmayınız ve hareket ettirmeyiniz.
- Üzerine su veya başka bir madde atmayınız.
- Örtmeyiniz.
- Çevresinde bulunmayınız.
- Bölgede, çevrede başka bir paket olabileceğini unutmayınız.
- Çevresinde haberleşme cihazları kullanmayınız.
- Çevresinde ses veya ısı titreşimine veya sarsıntıya neden olmayınız.

Aşağıdakileri yapınız;

- Sahibi bilinmeyen veya terk edilmiş paket ve çantayı muhtemel tehlike olarak görün.
- Emniyet hattı oluşturun.
- Paketin 30 metre çevresine hiç kimseyi yaklaştırmayın.
- Panik halinde bulunmayın, soğukkanlı hareket edin.
- Paketin bulunduğu bölgeyi usulüne uygun tahliye edin.
- Paketi ilk gören kişi olay yerinden ayrılmamalıdır.
- Bomba imha uzmanı gelinceye kadar çevreden bilgi toplayarak, bomba imha uzmanına aktarın.
- Bomba imha uzmanın direktiflerine göre hareket edin.

Hiçbir şüpheli paket, çanta veya araç, sahibi bilinsin veya bilinmesin terk edilmiş olunsun veya olunmasın sahibinden başkası tarafından açılmamalıdır.

Uçakta Bomba İhbarı veya Şüpheli Paket Tespitinde Yapılacak İşlem:

- Uçakta şüpheli bir paket bulunması veya bomba ihbarında aşağıdaki işlemler yapılır;
- Uçaklarda yapılacak olan bomba aramalarında her uçak tipi için oluşturulan arama listesine göre, uçak teknisyeni ve bomba uzmanı nezaretinde arama yapılır. Aramada dikkat edilecek yerler bu listede bulunmaktadır.
- Uçak tetkik ve arama ekipleri tarafından acilen boşaltılan yolcu ve diğer kişiler uçaktan asgari 100 metre öteye götürülmelidir. Bomba imha ekibinin şüpheli madde yada malzemenin sorun teşkil etmediği yada güvenli olduğu yolunda beyanatından evvel, bu süre içerisinde güvenli bir mesafede muhtemel herhangi bir patlama yada yangına müdahalede bulunmak üzere itfaiye ekipleri hazır bulunmalıdır.
- Şüpheli madde yada malzemenin güvenli olduğu beyan edildikten sonra ikinci bir sabotaj aygıtı veya malzemesinin uçak içerisinde bulunmadığından emin olmak üzere diğer tetkik ve uçak içi teftiş prosedürleri tamamlanmalıdır.
- Uçak içindeki şahıslar, bagajlar boşaltılarak, yolcu ve bagaj arama bölümlerindeki esaslar doğrultusunda tekrar güvenlik komisyonundan geçirilmelidir.
- Bir patlama halinde yaralanan veya sakatlanan kişilere acil yardım hemen sağlanmalı, bunu, belirlenmiş bulunan hasar kontrol prosedürlerinin takibi izlemelidir.
- Patlama etkilerinin kontrol altına alınmasına müteakip uçak içerisinde ikinci bir sabotaj aleti veya maddesi bulunmadığından emin olmak maksadıyla aramalar sürdürülmelidir.

Patlama Riskine Karşı Korunma

- Patlama riskine karşı korunma, temel bazı tedbirlerin alınması ile mümkün olmaktadır. Herhangi bir şüpheli paket veya madde görüldüğünde yapılması ve yapılmaması gereken basit kuralları vardır.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

- Şüpheli bir paket veya çanta görüldüğünde, çevreden bu paketin veya çantanın bırakıldığını görenler araştırılır.
- Ne zaman, kim tarafından bırakıldığı, bırakan şahıs veya şahısların özellikleri öğrenilmeye çalışılır.
- Çantanın kendisine ait olup olmadığı, çantasını kendinin hazırlayıp, hazırlamadığı sorulur.
- Şüpheli paketin veya çantanın bırakıldığını gören yoksa sahiplenilmiyorsa patlayıcı madde varmış gibi işlem yapılır.
- Bu durumdaki paketler açılmıyor veya içinde bomba varsa bomba imha çukuruna götürülür.
- Bomba imha çukurunda imhasına karar verilen paket ve bombaların imha işlemini sadece bomba imha uzmanları yapar.

Patlama meydana geldiğinde hareket tarzı:

- Olayı ilk gören ve olaya ilk müdahale eden güvenlik personeli, güvenlik kuvvetlerini veya olaya müdahale edecek birimleri, tehlikenin niteliği, olayın boyutları, tam olarak olay yeri, olay mahallinde varsa can kaybı, yaralı sayısı, zarar görenlerin sayısı, maddi hasarı, gerekebilecek yardımların neler olduğu hususunu, ambulans çağırılması, elektriklerin kesilmesi, itfaiye, havagazı kaçağı, ek güvenlik kuvvetine doğabilecek ihtiyaç gibi hususları bildirir.
- Acil olarak yardım edilmesi gereken yaralı varsa ilk yardım yapılır ve yaralılar hastaneye gönderilir.
- Mağdurların ve orada bulunan kişilerin can güvenlikleri sağlanır.
- Olay yerinde tanık olarak bulunabilecek kişiler tespit edilir.
- Sürekli olarak haberleşme devam ettirilir.
- Olay yerine ilk ulaşan yetkili kişiye konu ile ilgili bilgi verilir.
- Başka patlayıcıların da bulunma ihtimali göz önüne alınarak hareket edilir.
- Yangın çıkma ihtimali varsa veya yangın çıkmış ise itfaiyeye haber verilir.
- Yangına hassas bölge, tesis veya maddeler varsa buralar uyarılarak, buralarda gerekli tedbirler alınır.
- Yangının etrafa fazla yayılmaması için gerekli tedbirler alınır.
- Olay yeri kontrol altına alınarak, yetkisiz kişilerin girişine engel olunur.
- Olay yerindeki delillerin kaybolmaması için gerekli tedbirler alınır.
- Olay yerinin incelenmesi için ilgili birimlere (Olay Yeri İnceleme Şube Müdürlüğü) haber verilir.

İhbar edilen patlayıcıların aranması:

Hava meydanları ve uçaklar için patlayıcı maddeler önemli bir tehdit oluşturmaktadır. Bomba ihbarları ise en sık rastlanan olaylardan biridir. Özellikle zaman belirtilerek yapılan tehditlerde, yolcuların hayatını riske atmamak için tesislerdeki ve uçaklardaki patlayıcı maddelere en kısa zamanda ulaşmak büyük önem arz etmektedir. Dolayısı ile patlayıcı maddelerin aranması bir sistem dâhilinde bilinçli olarak yapılmalıdır.

Patlayıcı madde araştırmalarında genel kolluk kuvvetlerinin kullanılması ağır ve etkili olmayan bir yöntemdir. Genel kolluk kuvveti bölgeyi ve araştırılacak yerleri iyi tanımadıkları için şüpheli ve dikkat çeken maddeleri tespit etmeleri uzun zaman alacaktır.

İhbar edilen patlayıcı madde yerinin tayin edilmesinin en iyi yolu hava meydanını iyi tanıyan, hava meydanında çalışan güvenlik personelinin araştırma yapmasıdır. Güvenlik personeli o yere ait olan veya olmayan maddeleri çok iyi tanıdıklarından şüpheli maddeleri tespit etmeleri daha kolay olur. Ancak bu arama esnasında genel kolluk kuvvetlerinin uzman personelden ve ekipmanlarından istifade edilebilir.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

Bina ve bölge araştırmalarında çeşitli metotlar vardır. Acil araştırılması gereken durumlarda ilk anda gözümüzün iliştiği yerler kontrol edilir. Yaklaşık bir masa boyu kadar yükseklik kontrol edilir. Çabuk ulaşılabilir yerlere bakılır. O anda bölgede veya yerde mevcut olmayan veya olması için neden bulunmayan, olma nedeni açıklanamayan tüm şüpheli paketlere, eşyalara dikkat edilir.

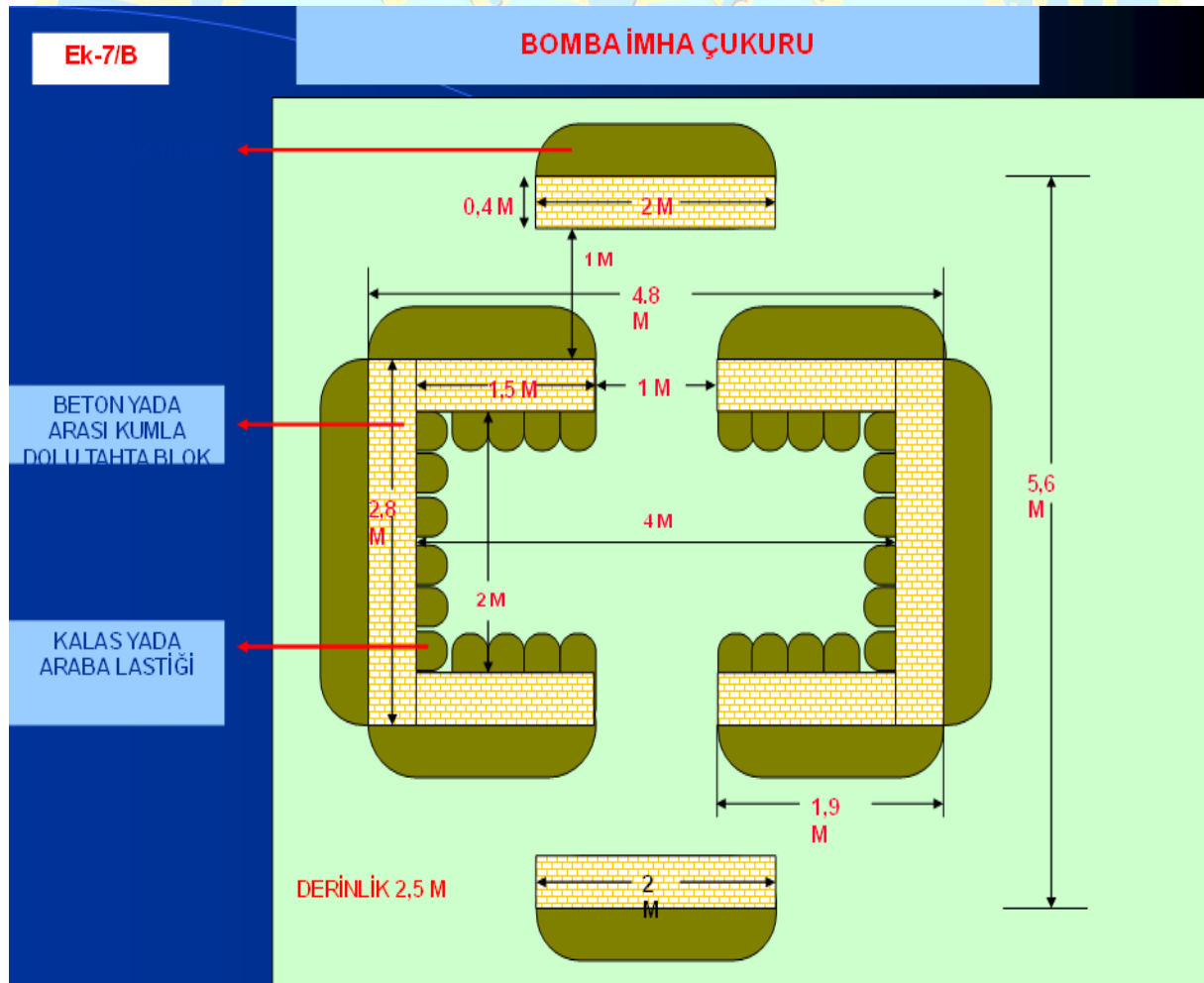
Mekânın alt düzeyleri de araştırıldıktan sonra yüksekler, ulaşılması özel çaba ve gayret gerektiren yerler kontrol edilir.

Hava meydanlarında arama yapılacak yerler önceden bir liste halinde belirlenir. Tehdit meydana geldiğinde bu listeye göre arama yapılır ise aranmayacak yer kalmadığı gibi personel ve zaman açısından da tasarruf sağlanır.

Bomba tehdidinde bulunan kişi veya grupların niyetleri havacılık faaliyetlerini engellemek ise, bölgenin tahliye edilmesiyle niyetlerine ulaşılmış olur. Her seferinde hava meydanı, terminal ve uçakların tahliye edilmesi çalışanlarda ve halkta olumsuz etki bıraktığından karar verilirken değerlendirilmesi gereken bir durumdur.

Bomba İmha Yeri:

Her hava meydanında, tespit edilen bomba veya şüpheli paketlerin imha edilmesi için bir bomba imha çukuru yapılması gerekmektedir.



EV/EL YAPIMI PATLAYICI DÜZENEKLERİN (IED) KULLANILDIĞI OLAYLARDA GEÇEN TANIMLAR

Ev/el yapımı patlayıcılar:

- Gübreler (amonyum nitrat)
- Nitrobenzen
- Balmumu
- Şeker
- Fuel Oil
- Alüminyum Tozu

Yukardaki maddeler ve/veya türevleriyle ev/el yapımı patlayıcı yapılabilir.

Yaygın ev/el yapımı patlayıcılar:

- Amonyum Nitrat / Fuel Oil
- Amonyum Nitrat / Alüminyum
- Amonyum Nitrat / Nitrobenzen
- Amonyum Nitrat / Şeker

Sıvı patlayıcılar:

- TATP: Tri Aceton Tri Proxide

Özellikle havaalanları için son yılların en tehlikeli patlayıcısıdır !

- Aseton + Peroxide + Sülfirik Asit 'ten oluşur.

Toz şekere benzer.

Bombacı tarafından çok az TATP'ye asit gönderilmekte böylelikle ikisi temas edince patlamaktadır.

HAVACILIK GÜVENLİĞİ KONUSUNDA ULUSLARARASI MEVZUAT

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO)'ne üye Devletlere yasadışı müdahale maksadını taşıyan fiilleri önlemek ve gerektiği hallerde bu tür eylemlere karşılık verebilmek amacıyla gereken yasal çerçeve, uygulama ve prosedürler ile malzeme ve insan kaynakları oluşturmak, sivil havacılık güvenliğini teşvik edici uygulamalarla katkı sağlamak, kolaylıklara ilişkin standart ve tavsiyelerde bulunmak amacıyla uluslararası mevzuat düzenlenmiştir. Uluslararası mevzuatın kaynağını uluslararası sözleşmeler oluşturmaktadır. Bu sözleşmeler çerçevesinde sivil havacılık güvenliğinin temel referans dokümanları şunlardır:

- ICAO Ek-17 Güvenlik
- ICAO DOC 8973 Gayri Kanuni Eylemlere Karşı Sivil Havacılığı Koruma ve Güvenlik Talimatı.
- ICAOEK-9 Kolaylıklar
- ICAOEK-14 Havameydanları Yapısal Güvenlik Unsurları
- ECAC Doküman -30

Sivil Havacılıkla İlgili Uluslararası Kuruluşlar

Sivil havacılıkla ilgili uluslararası kuruluşlar şunlardır:

a-Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO):

Sivil havacılık endüstrisindeki gelişmeler, birinci ve ikinci dünya savaşında havadan gelebilecek tehlikelere karşı önlem alınması zorunluluğu, devletin ülkesi üzerindeki hava sahasının devletin mutlak egemenliği altında olmasını gerekli kılmıştır. Böylece, birinci dünya savaşı sonrası havacılıkla ilgili uluslararası düzenlemelere gidilmiştir.

1944 yılı dünya sivil havacılığı açısından bir dönüm noktası teşkil eder. Amerika Birleşik Devletleri'nin Şikago (Chicago) kentinde 07 Aralık 1944 tarihinde 52 devletin temsilcileri toplanarak Chicago Sözleşmesi (Konvansiyonu) diye adlandırılan, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesini imzalamıştır.

Türkiye'nin 05 Haziran 1945 tarih ve 4749 Sayılı Kanunla onayladığı Şikago Sözleşmesi, sivil havacılığın esaslarını evrensel olarak düzenleyen ve uluslararası hava hukukunun kurallarını belirleyen temel bir metindir.

Chicago Sözleşmesi'nin 43. Maddesi gereğince Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization -ICAO) kurulmuştur. ICAO'ya bugüne kadar 191 devlet üye olmuştur.

Sivil havacılık her yönüyle, devletlerin birbirinden bağımsız olarak kural koyup yönlendirmeleri mümkün olmayan bir faaliyet sahası olarak, tüm ülkelerin aynı standart ve kuralları uygulamasını zorunlu kılmakta ve ICAO bu konuda üstüne düşen görevi başarı ile yürütmektedir.

ICAO'nun Amacı: Şikago Sözleşmesi'nin 44. Maddesinde ICAO'nun amaç ve hedefleri aşağıdaki şekilde belirlenmiştir:

- Bütün dünyada sivil havacılığın emniyetli ve düzenli gelişmesini temin etmek.
- Hava araçlarının barışçıl amaçlı seferler için seçilmesini ve işletilmesini desteklemek.
- Uluslararası sivil havacılık için havayolları, hava meydanları ve hava seyrüsefer kolaylıklarının gelişmesini temin etmek.
- Dünya halkının emin, düzenli, yeterli ve ekonomik hava ulaşımına olan gereklerini hazırlamak.
- Makul olmayan rekabetin ekonomik bakımdan sebep olacağı israfı önlemek.
- Taraf devletler arasında hiç bir fark gözetmemek.
- Uluslararası hava seyrüseferinde uçuş emniyetini garanti altına almak.
- Genel olarak uluslararası sivil havacılığa ait tüm konuların gelişmesini takip etmek.
- **ICAO'nun Ekleri:** ICAO sözleşmesinin 90. Maddesi gereğince, sözleşme ile belirlenen standart ve tavsiyelerin anlaşmaya ek olarak kabulü esası getirilmiştir.
- ICAO tarafından bu güne kadar 18 ayrı konuda EK (Annex) çıkarılmıştır. Bu eklerde sivil havacılıkla ilgili tüm temel konular düzenlenmiştir.

b-Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC):

- Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), 1955 yılında Türkiye'nin de katılımıyla kurulmuş olup, 35 üye ülkeden oluşmaktadır. ICAO'nun desteğiyle, faaliyetini sürdürmektedir. ECAC'ta belirlenen standartlar ve sürdürülen faaliyetler ICAO standartlarına uygun olarak yürütülmektedir.

ECAC'ın Amaçları: ECAC'ın amaçları şunlardır:

- Hava taşımacılığında uçuş kuralları ve emniyetin geliştirilmesi.
- Kazaların önlenmesi, kazalarda insan hayatının korunması imkânlarının artırılması.
- Hava taşımacılığına yönelik kanun dışı eylemlerin önlenmesi.
- Çevre korumasına ilişkin düzenlemeler, (hava aracı gürültüleri, motor gazları)
- Avrupa hava sahasındaki trafik artışına karşı düzenlemeler.
- Uçuş güvenliği konusunda müşterek çalışmaların düzenlenmesi.

c-Avrupa Sivil Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA)

- Avrupa Sivil Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA), 1990 yılında Kıbrıs'ta imzalanan JAA Anlaşmaları ile kurulmuştur.

d-Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenliği Teşkilatı (EUROCONTROL)

Avrupa hava sahasındaki entegrasyonu sağlamak, üye ülkeler adına hava taşıyıcılarından seyrüsefer ücretlerini tahsil etmek, üye ülkeler adına proje, eğitim ve teknik malzeme hizmetlerini vermek amacıyla Avrupa Hava Seyrüseferi Güvenliği Teşkilatı (EUROCONTROL) kurulmuştur. Türkiye bu teşkilata 01 Mart 1989 tarihinde tam üye olmuştur.

e-Amerika Birleşik Devletleri (ABD) Federal Havacılık İdaresi (FAA)

ABD Federal Havacılık idaresi (FAA), 1958 yılında çıkartılan Federal Sivil Havacılık Kanununa göre kurulmuştur. ICAO'nun belirlediği uluslararası standartlar doğrultusunda, sivil havacılık güvenliği ile ilgili diğer ülkelerle ikili anlaşmalar gereğince ortak çalışmalar yapıp, incelemelerde bulunmaktadır.

FAA, uluslararası bir kuruluş olmamakla birlikte Ülkemizle ikili anlaşmalar gereğince işbirliği yapmakta olup, sivil havacılık güvenliğinin dünya genelindeki yeri açısından önem arz etmektedir.

Uluslararası Mevzuat:

Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne üye devletlere, yasadışı müdahale maksadı taşıyan fiilleri önlemek ve gerektiği hallerde bu tür eylemlere karşılık verebilmek amacıyla gereken yasal çerçeve, uygulama ve prosedürler ile malzeme ve insan kaynakları oluşturmak, sivil havacılık güvenliğini teşvik edici uygulamalarında katkı sağlamak, kolaylıklara ilişkin standartlar ve tavsiyelerde bulunmak amacıyla uluslararası mevzuat düzenlenmiştir.

Uluslararası mevzuatın kaynağını uluslararası sözleşmeler oluşturmaktadır. Sivil havacılık güvenliğinin temel referans dokümanları şunlardır;

a-ICAO EK-17 Güvenlik:

Şikago Sözleşmesine göre ICAO'nun yayınladığı 18 EK'ten bir tanesi de (ANNEX-17) Uluslararası Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahale Eylemlerine Karşı Korunmasıdır. (Ek-17, ICAO'nun güvenlikle ilgili eki olup, uluslararası sivil havacılık güvenliğinin temel kaynağı, diğer bir ifade ile anayasasıdır. Uluslararası sivil havacılığın yasadışı müdahale eylemlerine karşı korunması hakkında uluslararası standartlar ve kurallara ilişkin düzenlemeleri içermektedir.

Sivil havacılık güvenliğinin temel amacı, yolcu, mürettebat, yer personeli, halk, sivil havacılığa hizmet veren tesis ve araçların, yerde ve havada yapılacak gayri kanuni eylemlere karşı korunması ve emniyete alınmasıdır.

Ek -17'nin önemli bölümleri ve içeriği şunlardır:

Tanımlar (Bölüm 1): Bu bölümde tanımlara yer verilmiş olup, bu tanımlar milli mevzuatımızın içinde ayrıntılı olarak belirtilmiştir.

Genel Prensipler (Bölüm 2): Bu bölümde hedefler, uygulanabilirlik, güvenlik ve kolaylıklar, uluslararası işbirliği ile ekipman, araştırma ve geliştirme hususları açıklanmıştır.

Organizasyon (Bölüm 3): Bu bölümde ulusal organizasyon ve yetkili otorite, havaalanı operasyonları, örgütlenmeye yer verilmiş olup, önemli düzenlemeler şunlardır;

3.1 Ulusal organizasyon ve yetkili otorite:

3.1.1- Her Akit Devlet sivil havacılık operasyonlarını yasa dışı müdahale eylemlerine karşı korumak için, uçuşların emniyeti, düzenliliği ve etkinliğini göz önüne alan, yönetmelikler, pratikler ve yöntemler vasıtasıyla yazılı bir ulusal sivil havacılık güvenlik programı oluşturacak ve uygulayacaktır.

3.1.2- Her Akit Devlet, idaresi bünyesinde, ulusal sivil havacılık güvenlik programının geliştirilmesinden, uygulanmasından ve devamlılığından sorumlu olan bir otoriteyi atayacak ve bunu ICAO'ya bildirecektir.

3.1.5- Her Akit Devlet ulusal sivil havacılık güvenlik programının çeşitli yönlerinin uygulanmasından sorumlu departmanlar, acenteler, diğer organizasyonlar, hava alanı ve hava aracı işletmecileri ve ilgili diğer oluşumlar arasındaki güvenlik faaliyetlerini koordine etme amaçlı bir ulusal Havacılık Güvenlik Komitesi veya benzeri bir düzenleme oluşturacaktır.

3.2 Havaalanı operasyonları

3.2.1- Her Akit Devlet sivil havacılık hizmeti veren her havaalanından, ulusal havacılık güvenlik programı gereklerini karşılamaya uygun bir yazılı hava alanı güvenlik programı, oluşturmasını, uygulamasını ve sürdürmesini isteyecektir.

3.2.2- Her Akit Devlet sivil havacılık hizmeti veren her havaalanında güvenlik kontrollerinin uygulanmasının koordine edilmesinden sorumlu bir makam(otorite) olmasını sağlayacaktır.

3.2.3 Her Akit Devlet sivil havacılık hizmeti veren bütün havaalanlarında 3.2.2 de sözü geçen makama güvenlik kontrollerinin ve usullerinin uygulanmasının koordinasyonu konusunda yardımcı olacak havaalanı güvenlik komitelerinin kurulmasını sağlayacaktır.

Önleyici Güvenlik Tedbirleri (Bölüm 4): Bu bölümde yasa dışı bir müdahale eyleminde kullanılabilecek taşıma veya bulundurma izni olmayan silahların, patlayıcıların ve başka her türlü tehlikeli cihazların, nesnelerin ve maddelerin herhangi bir yolla sivil havacılıkta kullanılan bir hava aracına sokulmasını önleyecek tedbirleri açıklar.

Yasa dışı müdahale eylemlerine karşılık yöntemi (Bölüm 5): Bu bölümde yasa dışı müdahale eylemlerine karşı yapılacaklar açıklanmıştır.

b-ICAO Doc. 8973

Gayri Kanuni Eylemlere Karşı Sivil Havacılığı Koruma ve Güvenlik Talimatı olarak adlandırılan bu doküman, Ek-17'de belirtilen standartlar ve tavsiye edilen uygulamalarla ilgili izahatlar vermektedir. Diğer bir ifade ile bu bir sivil havacılık güvenliği uygulama el kitabıdır.

Ek-17'de bulunan tüm hususlar bu dokümanda ayrıntılı olarak işlenmiştir. Ülkemizdeki sivil havacılık güvenliği uygulamaları Ek-17 ve Doküman-8973'e göre yapılmaktadır. Halen uygulanmakta olan milli mevzuatımız bu dokümana göre hazırlanmıştır.

c-ICAO EK-9 Kolaylıklar

Kolaylıklara ilişkin standartlar ve tavsiye edilen uygulamalar, Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 37. Maddesi uyarınca, Konsey tarafından ilk defa 25 Mart 1949 tarihinde kabul edilmiş olup, "Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalar, Kolaylıklar" adıyla Sözleşmeye EK-9 olarak ilave edilmiştir. 1 Eylül 1949 tarihinde de yürürlüğe girmiştir.

Kolaylıklara ilişkin standartlar ve tavsiye edilen uygulamalar, gümrükler ve göç prosedürleri ile hava seyrinin güvenliği, düzenliliği ve verimliliğiyle ilgili diğer hususları kapsamaktadır. Sivil havacılıkla ilgili özel yönetmeliklerin çıkarılmasında mümkün olan tüm önlemleri almak yada sözleşmeli devletlerin sınırları arasında hava seyrini kolaylaştırmak, hızlandırmak, göç, karantina, gümrük ve gümrük müsaadesi ile ilgili kanunların uygulanmasında uçak, mürettebat, yolcular ve kargoya ilişkin gereksiz gecikmeleri önlemek için gerekli tedbirleri almakla yükümlü tutulmuştur.(Sikago Sözleşmesi Mad. 22)

d-ICAO EK-14 Hava meydanlarının Yapısal Özellikleri

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin 37.Maddesine göre, hava meydanlarına ait standart ve önerilen uygulamalar, Konsey tarafından ilk defa 29 Mayıs 1951 de uyarlanarak Ek-14 olarak düzenlenmiştir.

Ek 14'te hava meydanlarının fiziki özellikleri, tespiti gerekli olan mania tahdit düzeyleri ve meydanlarda verilmekte olan teknik hizmetler ile normal olarak bulundurulmuş muayyen tesisleri belirten, uluslararası standartlar, önerilen uygulamalar yer almaktadır.

e-ECAC-Doc. 30

Doküman 30 (Kolaylıklar Ve Emniyet Konularındaki Avrupa Sivil Havacılık Komisyonu Tavsiyeleri El Kitabı) ECAC'ın bütün üyelerinin katılımıyla 16 Aralık 1994 yılında yapılan on yedinci toplantısında kabul edilmiş olup, kolaylıklar ve emniyetle ilgili en son tavsiyeleri ihtiva eder.

Sözleşmeye taraf devletlerin, ülkeleri arasındaki uçakla gidiş gelişi kolaylaştırmak ve hızlandırmak, uçakların, uçak personelinin, yolcuların ve yükün gereksiz gecikmesini önlemek için uygulanabilir bütün tedbirleri kapsamaktadır.

İLGİLİ ULUSLARARASI ANLAŞMALAR

Uluslararası Sözleşmelerin Ülkemizde Geçerliliği:

ULUSLARARASI HUKUKUN ÜSTÜNLÜĞÜ

(Anayasa Madde 90)Usulüne göre yürürlüğe konulmuş Milletlerarası antlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz.

Sivil havacılığı yasadışı müdahale maksadı taşıyan eylemlerden korumak ve gerektiğinde bu tür eylemlere karşılık verebilmek amacıyla yapılan uluslararası sözleşmelerin bazıları şunlardır;

- 07.12.1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Şikago Sözleşmesi. Katılım tarihi 05.06.1945)
- Hava Taşımalarında Bazı Suç ve Diğer Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme. (Tokyo-1963 katılım tarihi 22.04.1975).
- Uçakların Yasadışı Olarak Ele Geçirilmesinin Ortadan Kaldırılmasına İlişkin Sözleşme. (LAHEY-1971 katılım tarihi 31.03.1973).

ç) Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme. (MONTREAL-1971 katılım tarihi 22.06.1975).

d) Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet Veren Havalimanlarında Kanun Dışı Şiddet Olaylarının Önlenmesine ilişkin Protokol. (24.02.1988 Montreal EK'İ).

e) Avrupa Sivil Havacılık Konferansı- ECAC -(Güvenlik Doc.30). Bu sözleşme ile Avrupa hava sahasında daha güvenli uçuş amaçlanmıştır.

f) İkili hava ulaştırma anlaşmaları. Ülkeler sivil havacılıkla ilgili anlaşmalar yapmaktadır. ICAO'nun tavsiyesi üzerine ülkeler bu ikili anlaşmalarda güvenlik konularına da yer vermektedir. Türkiye, birçok devletle ilgili sivil havacılık anlaşması yapmış ve bu anlaşmalarda güvenlik konularına da yer vermiştir.

ULUSAL MEVZUATLAR VE ORGANİZASYON

Ulusal Mevzuatlar

1. 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu.
2. 5442 Sayılı İl İdaresi Kanunu.
3. 5431 Sayılı SHGM Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun.
4. 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun ve Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik.
5. Sivil Hava meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik (97/9707).
6. Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı.
7. Hava Meydanı Güvenlik Programı.
8. Hava Meydanı Giriş Kartları Yönergesi.
9. Tüm Hava Alanları Giriş Kartları Talimatı (SHT 17.1).
10. Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim ve Sertifikasyon Talimatı (SHT 17.2)
11. Sivil Havacılık Talimatı – Havacılık İşletmeleri Güvenlik Yönetimi ve Organizasyonu (SHT 17.3)
12. EADUK Çalışma Yönergesi.
13. İl Emniyet Müdürlükleri Hava Meydanı Şube Müdürlüğü Kuruluş, Görev ve Çalışma Esasları Yönetmeliği.
14. DHMİ Genel Müdürlüğü Hava Meydanları Şeref Salonları Protokol Hizmetleri Yönergesi.
15. Hava Meydanı VIP Salonu ve Şeref Salonu Yönergesi.

Sivil havacılık güvenliğini ilgilendiren kanun, yönetmelik ve yönergelerden önemli olanlar aşağıda özet olarak verilmiştir.

a- Türk Sivil Havacılık Kanunu:

Havacılıkla ilgili düzenlemelerin yapıldığı 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 40. Maddesinde "Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, kamu ve özel hava meydanlarında can ve mal güvenliğinin sağlanması, yolcu ve eşya trafiğinin güvenlik için yürütülmesi, yangın ve sair tehlikelere karşı korunması amacıyla gereken önlemleri alır, aldırır ve denetler. Bu görevin yerine getirilmesinde, İçişleri, Gümrük ve Tekel, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlıkları, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına gereken desteği sağlar ve işbirliğinde bulunur. 10/06/1982 tarih ve 2677 Sayılı Sivil Hava meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Kanun hükümleri saklıdır." hükmü yer almıştır. Bu maddeden de anlaşılacağı gibi, hava meydanlarının güvenliğinden esas itibarı ile Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı sorumlu tutulmuştur. Bu konu ile ilgili olarak, 2495 Sayılı Yasada 3832 Sayılı Yasa ile 02.07.1992 tarihinde yapılan değişiklikle 2677 Sayılı Yasa yürürlükten kaldırılmıştır.

b- İl İdaresi Kanunu:

5442 Sayılı İl İdaresi Kanununda, 29.08.1996 tarihinde 4178 Sayılı Kanunla yapılan değişiklikle (Ek-Mad. 1) Valiler, hava meydanlarında güvenliğin sağlanması, giriş ve çıkışlarla ilgili görev ve hizmetlerin etkili bir biçimde yürütülmesi, görevli kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyonun gerçekleştirilmesi için gerekli önlemleri almaya ve uygulamaya, kuruluşların çalışmalarını denetlemeye yetkili kılınmıştır. Bu maddeyle içişleri Bakanlığı'nın uygun gördüğü hava meydanlarında vali tarafından mülki idare amiri görevlendirilmesi esası getirilmiştir. Vali, bu hava meydanlarında yetkilerinin tamamını veya bir kısmını Mülki İdare Amirine devredebilmektedir.

Mülki İdare Amiri, hava meydanındaki güvenlik ve diğer görev ve hizmetlerin yürütülmesi, ilgili kuruluşlar arasında koordinasyon sağlamasından sorumlu olup, bununla ilgili esaslar, Ek-1 Maddeye dayanılarak çıkarılan 97/9707 Sayılı Yönetmelikte belirlenmiştir.

c- Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun ve Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik:

1981 yılında yürürlüğe giren 2495 sayılı Kanun daha sonra yürürlükten kaldırılarak yerine 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun çıkarılmış olup, bu Kanun ile hava meydanlarının güvenliğinin özel güvenlik teşkilatı tarafından yürütülmesi esası getirilmiştir.

d-Sivil Hava meydanları, Umanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik (97/9707):

3832 Sayılı Kanunla 2677 Sayılı Kanun yürürlükten kaldırılmış ve bu Kanuna göre hava meydanlarında görevlendirilen mülki idare amirleri bir süre Başbakanlık Genelgesi ile görev yapmış ve İl idaresi Kanunu'nda yapılan değişiklikle yasal olarak tekrar görevlendirilmiştir.

Vali ve mülki idare amirinin hava meydanlarındaki görev, yetki ve sorumlulukları ile kurumlar arası işbirliği ve güvenlik tedbirlerinin esaslarını belirlemek amacıyla il idaresi Kanunu'nun Ek-1. Maddesine dayanılarak hazırlanmış 97/9707 sayılı Yönetmelik 14 Ağustos 1997 tarihli Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

Yönetmelikte, 24 Aralık 1996 tarihinde yürürlüğe giren Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nda yer alan hükümlere ve ICAO Ek-17'ye uyum sağlamıştır. ICAO EK-17 3.2.2 maddesinde sorumlu Makam belirlenmesi ile ilgili hüküm bulunmaktadır: "Anlaşmaya taraf her ülke uluslararası sivil havacılığa hizmet eden her hava meydanında güvenlik kontrollerinin uygulanmasının koordine edilmesinden SORUMLU BİR MAKAM (otorite) olmasını sağlayacaktır." Ülkemizde bu makam Mülki İdare Amiri (M.İ.A)'dır.

Valinin Görev, Yetki ve Sorumlulukları: Vali, bu Yönetmeliğin (97/9707) kapsamına giren yerlerdeki kuruluşların teknik nitelikteki hizmetleri ile ticari faaliyetleri dışındaki görev ve hizmetlerinin Yönetmelikte öngörülen biçim ve ölçüde yerine getirilmesi amacıyla;

- -Hizmetlerin düzenli, etkin ve verimli bir biçimde yürütülmesi için görevli kuruluşlar arasında işbirliği ve koordinasyonu sağlamak ve denetlemekle,
- -Sivil havameydanlarda gerekli güvenlik önlemlerini almak, özel ve genel kolluk kuvvetlerinin tam bir işbirliği halinde çalışmalarını temin etmek ve uygulamaları denetlemekle,
- -Sivil havameydanlarda, giriş ve çıkışların düzenli bir şekilde yapılması, can ve mal güvenliğinin sağlanması, muhtemel yasadışı eylemlere karşı gerekli tertip ve tedbirlerin alınması, yolcu ve eşya trafiğinin güven içinde yürütülmesi amacıyla gerekli önlemleri almak, aldırarak ve denetlemekle,
- -Hizmetlerle ilgili yatırımların zamanında gerçekleştirilmesi için gerekli gördüğü önlemleri belirlemek ve bunların uygulanması için ilgili bakanlık ve kuruluşlara önerilerde bulunmakla,
- -ICAO ve ECAC tarafından belirlenen güvenlik önlemleri başta olmak üzere, Türkiye'nin katıldığı uluslararası sivil havacılıkla ilgili sözleşmelerle, ikili hava ulaştırma anlaşmaları ve uluslararası diğer anlaşma ve belgelerin gereklerini takip etmekle,

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitim El Kitabı

- -Genel güvenlik, sivil havacılık ve ilgili mevzuat ile Başbakanlık, Bakanlık genelgeleri ve güvenlik talimatları, yetkili kurumların düzenlediği teftiş, inceleme ve değerlendirme raporlarında belirtilen eksiklik ve önerileri değerlendirmek ve izlemekle,
- -Basın ve yayın kuruluşları ile ilişkileri, hizmet gerekleri ve genel güvenlik ilkeleri çerçevesinde belli esaslara bağlamakla,
- -Uluslararası nitelikteki kuruluşları temsil eden kişi ve kuruluşların sahadaki temas ve incelemelerini güvenlik, verimlilik ve karşılıklılık çerçevesinde takip etmekle,
- -Protokol kurallarını, karşılama ve uğurlamaları ilgili mevzuat, Başbakanlık Genelgeleri, uygulanan teamül ve diğer talimatlar çerçevesinde uygulanmasını sağlamakla,
- -Resmi ve özel kuruluşlara bağlı personelin uluslararası standartlara uygun, Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı ve Milli Sivil Havacılık Güvenliği Eğitim Programı'nda belirtilen eğitimlerini sağlamakla, sivil hava meydanlarında meydana gelecek muhtemel olaylara karşı güvenlik programı, muhtemel hareket tarzı planı, acil durum planı, yasadışı müdahale eylemlerine karşı yapılacak işlemler yönergesi ile, yangın-kaza- kırımlara karşı yapılacak işlemlere dair yönerge ve talimatları ilgili kamu kurum ve kuruluşları ile koordine ederek hazırlamak ve bunların yürürlüğünü takip etmekle, görevli, yetkili ve sorumludur. (97/9707 sayılı Yönetmelik Mad.5)

Valinin Yetki Devri: Vali, hava meydanlarıyla ilgili yetkilerini hava meydanına sürekli olarak atadığı mülki idare amirine devredebilir. Ancak devrettiği yetkilerin tamamını veya bir kısmını her zaman kullanabilir. (97/9707 sayılı Yönetmelik Mad.6)

Giriş-Çıkış ve Giriş Kartları: Hava meydanında görevli personel ve araçlara verilecek giriş kartları gerekli tahkikatlar yapıldıktan sonra mülki idare amiri tarafından onaylanarak verilir.

Giriş kartları ile ilgili esasları düzenlemek üzere mülki idare amiri tarafından hazırlanacak yönerge vali tarafından onaylanarak yürürlüğe girer. (97/9707 sayılı Yönetmelik Mad.7)

Arama Yetkisi: Mülki idare amiri, genel güvenlik ve kamu düzeni bakımından gerekli gördüğü hallerde hava meydanında, binaları, uçakları, yolcu ve personelin üstlerini, araç ve eşyalarını aratma yetkisine sahiptir. Gümrük mevzuatı ile ilgili mühürlerin sökülmesi gerekiyorsa ilgili kuruluşların katılımı sağlanır. (97/9707 sayılı Yönetmelik Mad. 8)

Haber İletme ve Yardımlaşma: Hava meydanlarında gerekli tedbirlerin alınması amacıyla görevli tüm kuruluşlar, elde ettikleri bilgileri mülki idare amirine hemen iletme ve varsa emirlere göre hareket etmekle yükümlüdür. (97/9707 sayılı Yönetmelik Mad.9)

Bu çerçevede, tüm kuruluşlar birbirlerine geçici olarak personel, araç ve gereç yardımı yaparlar.

Değerlendirme, Disiplin Kovuşturması, Takdirname, Ödül, Soruşturma, Görevden Uzaklaştırma: **Mülki idare amiri, hizmet kuruluşlarının amir ve memurları hakkında;**

- Sicil raporları için değerlendirme raporu düzenlemeye,
- Disiplin kovuşturması için bildirimde bulunmaya,
- Takdirname ve ödül için öneride bulunmaya,
- Soruşturma açmaya, soruşturmayı yapmaya ve yaptırmaya,
- Soruşturma amacıyla denetim elemanı istemeye,
- Soruşturma evraklarını adli mercilere doğrudan intikal ettirmeye,
- Görevden uzaklaştırmaya veya bu hususta talepte bulunmaya,
- Yıllık izin için görüş bildirmeye, mazeret izni vermeye, yetkilidir. (97/9707 sayılı Yönetmelik Mad.10 -14)

Yazışmalar, Yatırımlar, İstisnai Hizmetler: Kurum ve kuruluşlar, teknik, istatistik, mali ve ticari konular haricinde yazışmalarını mülki idare amirliği aracılığı ile yaparlar.

Kurum ve kuruluşların işletmecilik bakımından özellik arz eden ve teknik nitelikteki hizmetleri kendi mevzuatı çerçevesinde yürütülür.

Mülki idare amirleri, kurum ve kuruluşların yatırım faaliyetlerini takip etmeye, görüş bildirmeye ve yatırımların hızlandırılması yönünde tedbir alınmasını istemeye yetkilidir.

Kamu kuruluşlarının mesai saatleri mülki idare amirinin görüşü alınarak düzenlenir. (97/9707 sayılı Yönetmelik Mad.15,16, 34)

Güvenlik Tedbirleri: Hava meydanlarında, ICAO ve ECAC kuralları çerçevesinde gerekli güvenlik tedbirlerini almak, aldırarak ve denetlemekle mülki idare amiri görevlidir.

Görevli tüm kurum ve kuruluşlar bu hususta gerekli desteği sağlar ve işbirliğinde bulunur. (97/9707 sayılı Yönetmelik Mad.17)

e - Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu: Ülke genelinde kamu ve özel sektöre ait sivil hava meydanlarında güvenlik politikası, alınması gerekli tedbirler ile milli ve milletlerarası güvenlik politika ve programlarını görüşmek, oluşturmak ve mülki amirlerden intikal eden sorunları görüşmek ve çözmek amacıyla İçişleri Bakanlığı Müsteşarının başkanlığında “Merkez Güvenlik Kurulu” oluşturulur. (97/9707 sayılı Yönetmelik Mad.18)

Bu madde gereğince Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu teşkil edilmiş olup, ayrıntılı bilgi Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı bölümünde verilmiştir.

MİLLİ SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK PROGRAMI

MSHGP'nin Amaçı, Kapsamı, Dayanağı:

Amaç

MADDE 1 - (1) Bu programın amacı; halkın, yolcuların, mürettebatın, yer personelinin, havalimanı bina ve tesislerinin, sivil havacılığa karşı yerde ve havada meydana gelebilecek her türlü yasadışı eylemlere karşı korunması ile ilgili kurum ve kuruluşların görev, yetki ve sorumluluklarını düzenlemek ve uygulama esaslarını belirlemektir.

Kapsam

MADDE 2 -(1) Bu Program, sivil havacılık hizmetlerini yürütmek ve güvenliğini sağlamaktan sorumlu tüm kurum ve kuruluşları, sivil havacılığa açık havalimanları ve tesisleri ile yerli ve yabancı sivil havacılık işletmelerini kapsar.

Hukuki dayanak

MADDE 3 - (1) Uluslararası mevzuat:

- a) 7.12.1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi (ŞİKAGO SÖZLEŞMESİ ICAO Ek-17),
- b) Güvenlik El Kitabı (ICAO Dokümanı 8973),
- c) Avrupa Sivil Havacılık Konferansı ECAC (Doc.30 Bölüm2 Güvenlik),
- ç) İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları.

(2) Ulusal mevzuat:

- a) 19/10/1983 tarih ve 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu,
- b) 18/11/2005 tarih ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun,

- c) 5442 Sayılı İl İdaresi Kanunu ve bu kanunda değişiklik yapan 4178 Sayılı Kanun,
- ç) 7/10/2004 tarih 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun ve uygulamasına ilişkin Yönetmelik,
- d) 4749 Sayılı Kanun Şikago' da 7 Aralık 1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan, 5/6/1945 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması ve Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması,
- e) 04/07/1934 tarihli ve 2559 Sayılı Polis Vazife ve Salahiyetleri Kanunu
- f) Sivil Havalimanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik (97/9707),
- g) Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM)'nin kanunlarla uygun bulduğu sivil havacılıkla ilgili uluslararası antlaşmalar ve sözleşmeler,

Yetkili Otorite; görev ve sorumlulukları:

Yetkili otorite

MADDE 12 –(1) Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programının hazırlanmasından, programda belirtilen görev ve hizmetlerin koordinasyonunun sağlanarak yürütülmesinden, ICAO ve ECAC standartlarının uygulanmasından, sürdürülmesinden ve izlenmesinden Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) yetkili ve sorumludur.

(2) İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) yetkili otoriteye güvenlik kapsamında gerekli desteği sağlar.

SHGM'nin sorumlulukları ve görevleri

MADDE 13 -(1)Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün Görevleri;

- a) Sivil havacılığa, sivil havalimanlarına ve bunların eklentilerine yönelik tehditlere karşı uygulanabilecek tedbirleri izlemek,
- b) Uluslararası ve ulusal mevzuat çerçevesinde sivil havacılık güvenliği standartlarını sağlayabilmek için ilgili kurum ve kuruluşlarla koordinasyon sağlamak,
- c) Yeni yapılan ve tadil edilen havalimanlarının plan ve projelerine, yapısal güvenlik unsurlarının da dâhil edilerek hazırlanmasını sağlamak,
- ç) Sivil havacılık güvenliği konusunda yapılan değişiklikler ve yeni uygulamalar ile dokümanların yayımlanmasını sağlamak,
- d) Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu'nun sekretaryasını yapmak,
- e) Ülke genelinde standartların sağlanması için havalimanları tarafından hazırlanan planların genel esaslarını belirlemek ve onaylamak,
- f) Sivil havacılık alanında görev yapan personelin uluslararası temasını arttırmak ve tecrübelerin paylaşımını sağlamak amacıyla; uluslararası kuruluşlar ve yabancı devletler ile işbirliği yaparak, denetim, eğitim, seminer, çalıştay, konferans gibi faaliyetlerin düzenlenmesini ve katılımı sağlamak
- g) Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nı izlemek ve geliştirmek,
- ğ) Denetleme ve test yöntemlerini ve prensiplerini belirlemek, denetleme programlarını ve denetleme formlarını hazırlamak, geliştirmek,

- h) Havacılık sektöründe olan tüm özel ve kamu kuruluşlarının haberli/habersiz güvenlik denetimlerini ve testlerinin yapılmasını sağlamak, denetim sonuçlarını ilgili yerlere göndermek ve icrasını takip etmek,
- ı) Havalimanları güvenlik komisyonundan ve havacılık işletmelerinden gelen görüş ve önerilerin değerlendirilmesini sağlamak,
- i) Yeni güvenlik teknik ve teknolojilerini takip ederek, güvenlik cihaz ve sistemlerinden en iyi faydayı sağlamak için gerekli bilgileri toplamak, ilgilileri bu konuda bilgilendirmek ve gerektiğinde uygun görüş vermek,
- j) Sivil havacılığa ve havalimanlarına yönelik, mevcut ve muhtemel tehditler hususunda edinilen bilgi ve belgeleri ilgili makamlara ulaştırarak gereğinin yapılmasını sağlamak,
- k) Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu'nun vereceği kararları takip etmek,
- l) Ulusal risk değerlendirmesi kapsamında yabancı bir ülkeye/ülkeden ilk defa uçuş planlanması aşamasında ve düzenli uçuş yapılan ülkeler için belirli periyotlarla bahse konu ülkelerde alınan sivil havacılık güvenlik önlemlerinin incelenerek risk haritalarının oluşturulması, risk seviyelerine göre uygulanacak ek güvenlik önlemlerini belirlemek
- m) Havacılık işletmelerinin güvenlik planlarını incelemek ve onaylamaktır.

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu: İçişleri Bakanlığı Müsteşarının veya Güvenlikten Sorumlu Müsteşar Yardımcısının Başkanlığında,

- a) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Müsteşarı veya yetkili kılacağı temsilcisi,
- b) Gümrük ve Ticaret Bakanlığı Müsteşarı veya yetkili kılacağı temsilcisi,
- c) Milli Güvenlik Kurulu Genel Sekreterliği temsilcisi,
- d) Sivil Havacılık Genel Müdürü,
- e) DHMİ Genel Müdürü,
- f) Gümrükler Muhafaza Genel Müdürü,
- g) İller İdaresi Genel Müdürü,
- h) Altyapı Yatırımları Genel Müdürü,
- i) Emniyet Genel Müdür Yardımcısı,
- j) Sivil Havacılık Genel Müdür Yardımcısı,
- k) Emniyet Genel Müdürlüğü Koruma Dairesi Başkanı,
- l) Jandarma Genel Komutanlığı Asayiş Dairesi Başkanı,
- m) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Havacılık Güvenliği Daire Başkanı,
- n) THY A.O. Genel Müdürü veya yetkilendireceği temsilcisi,
- o) Sivil havacılık sektöründe hizmet veren kuruluşların temsilcisi olan organizasyonlardan TÖSHİD Başkanı veya yetkilendireceği temsilcisinden oluşur.
- p) Gerektiğinde Kurula; Dışişleri Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Turizm Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Genelkurmay Başkanlığı, MİT Müsteşarlığı ile Havalimanı Mülki İdare Amirleri ile Emniyet Şube Müdürleri ve bu hizmetlerle ilgili kamu ve özel sektör temsilcileri çağrılır.
- q) Kurulun sekreteryaya hizmetlerini Emniyet Genel Müdürlüğü Koruma Dairesi Başkanlığı yürütür.
- r) Kurul, her yıl kasım ayının son haftası toplanır. Ancak, acil hallerde İçişleri ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlık'larınca toplantıya çağrılır.

Sorumlulukların paylaşımı: Güvenlik Komisyonu

MADDE 25 –(1) Havalimanlarında, MSHGP'nin ve havalimanı güvenlik programının uygulanmasını, havalimanında bulunan havacılık işletmeleri ve diğer paydaşlar ile koordinasyonun sağlanması ile Mülki İdare Amirliğinin görevlerinin yürütülmesinde yardımcı olmak amacıyla Havalimanı Güvenlik Komisyonu oluşturulur. Güvenlik komisyonu aşağıdaki üyelerden oluşur;

- a) Mülki İdare Amiri (başkan)
- b) Havalimanı İşleticisinin Yöneticisi veya temsilcisi (güvenlik müdürü ile birlikte katılabilir)
- c) Emniyet Şube Müdürü,
- ç) Jandarma Birlik Komutanı (varsa),
- d) Gümrük Müdürü ve Gümrük Muhafaza ve İstihbarat Bölge Amiri (varsa),
- e) Milli İstihbarat Teşkilatı Temsilcisi,
- f) Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü temsilcisi(varsa),
- g) Terminal işleticisinin havalimanında görevli yöneticisi (güvenlik müdürü ile birlikte katılabilir)
- ğ) THY A.O. Genel Müdürlüğü temsilcisi (varsa),
- h) Yerli havacılık işletmelerinin üye olduğu organizasyonun görevlendireceği daimi temsilcisi,
- ı) Yabancı havacılık işletmelerinin üye olduğu organizasyonun görevlendireceği daimi temsilcisi,
- i) Toplantı konusu ve gündeme ilişkin olarak misafir veya gözlemci statüsünde temsilciler toplantıya çağırılabilir.
- j) Yukarıda belirtilen Bakanlık/Kurum/Kuruluşlardan havalimanında faaliyeti bulunmayanların güvenlik komisyonuna dâhil edilip edilmeyeceğine Mülki İdare Amirince karar verilir.
- k) Güvenlik Komisyonu üyesi kuruluşların, varsa, güvenlik sorumluları ile terminal/havalimanı güvenliğini sağlayan şirketin havalimanındaki en üst düzey yetkilisinin de toplantılara katılımı sağlanır.
- l) Güvenlik Komisyonu'na gerektiğinde, kamu ve özel sektöre ait diğer kurum ve kuruluşlardan temsilci çağırılabilir.
- m) Güvenlik Komisyonu'nun sekretarya görevi Emniyet Şube Müdürlüğü tarafından yürütülür.
- n) Güvenlik Komisyonu, ayda en az bir defa toplanır.

Hava meydanında Alınacak Güvenlik Tedbirleri: Hava meydanında alınacak güvenlik tedbirleri, yolcuların, bagajların ve kargoların kontrolü, uçak güvenliği, terminal binaları, PAT sahaları, Apron, VIP salonları ve diğer bölümlerde ICAO ve ECAC standartları çerçevesinde alınacak tedbirlerin ana esasları belirlenmiştir.

Güvenlik tedbirleri ile ilgili geniş düzenlemeler Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nda bulunmaktadır.

Eğitim, Araştırma ve Denetleme Birimi (EADB):

MADDE 27 – (1)Havalimanlarında, alınan güvenlik önlemlerini test etmek, denetlemek, incelemek, araştırmak ve geliştirmek amacıyla, Mülki İdare Amiri'ne bağlı, Havalimanı Güvenlik Komisyonuna üye veren kurum/kuruluş temsilcileri ile gerektiğinde havalimanında faaliyeti bulunan diğer kurum/kuruluş personelinin üye katılımıyla Eğitim, Araştırma ve Denetleme Birimi oluşturulur. EADB'de görev alanların bilgileri her yıl Ocak ayı içerisinde yetkili otoriteye bildirilir.

(2) Birim haftada 1 kez toplanır. Ayrıca gerektiği hallerde ilaveten toplanabilir

(3) Birimin sekretarya hizmetlerini Emniyet Şube Müdürlüğü yapar ve birimin başkanlığını da bu kurumun temsilcisi yürütür.

(4) Bu birimde görev alan personel kendi kurum/kuruluşundaki görevinin yanı sıra üzere EADB'deki görevini de ilaveten yürütür.

Eğitim, Araştırma ve Denetleme Birimi'nin görevleri(EADB)

MADDE 28 –

- (1) Havalimanı güvenlik Programı, muhtemel harekât tarzı planı örnek planlardaki esaslar doğrultusunda havalimanına özgü hazırlamak,
- (2)Güvenlik Komisyonu toplantısı öncesi hazırlık amacıyla toplanarak, gündemle ilgili hususlarda ve yapılan faaliyetlerle ilgili rapor hazırlayarak komisyona sunmak,
- (3)Havalimanında İç Kalite Kontrol Programı çerçevesinde haberli ve habersiz olarak sürekli denetleme, test faaliyetlerini yapmak, cihaz testlerini yapmak ve kayıtları tutmak ile denetleme raporlarını güvenlik komisyonuna sunmak,
- (4)SHT-17.2 talimatına göre yetkilendirildiği alanlarda personelin eğitimlerini yapmak, kayıtlarını tutmak ve takibini yapmak,
- (5)Havalimanı güvenlik komisyonu'nun çalışma gerektiren hususlarla ilgili görevlendirmelerini yerine getirmek ile görevlidir.

Hava meydanındaki Kuruluşların Görevleri, Cezai Müeyyideler: Görevli kuruluşlar, kendi mevzuatındaki görevleri ile birlikte, MSHGP, hava meydanı güvenlik programı, acil durum planı, muhtemel hareket tarzı planı ve yasadışı müdahale eylemlerine karşı yapılacak işlemler yönergesinde ve kendi kuruluşlarının güvenlik planında belirtilen güvenlik ve güvenlik eğitimiyle ilgili görevleri yapmak zorundadır.

Hava meydanında hizmet veren kuruluşlarla, çalışan personellerinin güvenliğe aykırı davranışlarına SHY-22 Yer Hizmetleri Yönetmeliği ve DHMİ ile imzalanan hizmet sözleşmelerinde belirtilen cezai müeyyideler uygulanır. Ayrıca Mülki İdare Amir'ince Kabahatler Kanunu çerçevesinde cezai işlem uygulanabilir.

HAVAALANI İŞLETİCİSİ GÜVENLİK VE ORGANİZASYONU

A) Hava meydanında görev yapan kurum/kuruluşlar:

- a-Mülki İdare Amirliği
- b-DHMİ Baş Müdürlüğü ve Diğer İşletmeci Kuruluşlar
- c-Güvenlik Birimleri
 - 1- Emniyet Şube Müdürlüğü
 - 2- Özel Güvenlik Müdürlükleri/Şeflikleri
 - 3- Jandarma
- d-Gümrük Muhafaza Müdürlüğü
- e- Gümrük Müdürlüğü
- f- Havayolu Kuruluşları
- g- Yer Hizmet Kuruluşları
- h- İkram Kuruluşları
- ı- Sağlık Birimleri
- i- İkmal Kuruluşları
- j- Kargo Kuruluşları
- k- Meteoroloji
- l- İtfaiye
- m- Diğerleri (Banka, Maliye büroları, Restoran, gibi)

B) Hava meydanında Yürütülen Faaliyetler

- a) Ticari faaliyetler (restoran, bar, Hediyelik eşya, butik)
- b) Trafikle ilgili faaliyetler (yolcu, bilet, bagaj yükleme,)
- c) İdari faaliyetler (kurum ve kuruluşların ihtiyaçları ve görevi)

Hava meydanındaki Kuruluşların Görevleri, Cezai Müeyyideler: Görevli kuruluşlar, kendi mevzuatındaki görevleri ile birlikte, MSHGP, hava meydanı güvenlik programı, acil durum planı, muhtemel hareket tarzı planı ve yasadışı müdahale eylemlerine karşı yapılacak işlemler yönergesinde ve kendi kuruluşlarının güvenlik planında belirtilen güvenlik ve güvenlik eğitimiyle ilgili görevleri yapmak zorundadır.

Hava meydanında hizmet veren kuruluşlarla, çalışan personellerinin güvenliğe aykırı davranışlarına SHY-22 Yer Hizmetleri Yönetmeliği ve DHMİ ile imzalanan hizmet sözleşmelerinde belirtilen cezai müeyyideler uygulanır.

Güvenlik Donanımı: Hava meydanında kullanılacak güvenlik cihazlarının türü ve özellikleri, işçileri ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından tespit edilir.

Cihazlar işletmeci kuruluşlar tarafından alınır.

Genel amaçlı kullanılanlar dışında, kurumlar kendi sorumluluk alanlarında kullanacakları cihazları, gerekli standartlara uymak şartı ile kendileri temin ederler.

Hava meydanı, Uçakları ve Seyrüsefer Kolaylıklarının Korunması:

Hava meydanının, uçakların ve seyrüsefer kolaylıklarının korunması için alınacak tedbirler, ICAO standartları doğrultusunda, Sivil Hava meydanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması Görev ve Hizmetin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik ve diğer mevzuat çerçevesinde belirlenmiştir.

Genel hatlarıyla ifade etmek gerekirse, ana giriş yolu, park alanları, terminal binaları ve PAT sahalarının güvenliğinden Polis, çevre güvenliğinden Jandarma, teknik tesisler ve seyrüsefer kolaylıklarının korunmasından DHMİ, uçakların korunmasından ilgili firmalar sorumlu tutulmuştur.

Hava meydanında tahditli alanlar oluşturularak, bu bölümlere sadece görevlilerin ve görevli araçların girişini temin etmek amacıyla giriş kartları sistemi oluşturulur. Kartlarla ilgili ayrıntılı düzenlemeye Giriş Kartları Yönergesinde yer verilmiştir. Hava meydanında hangi bölümlerin ve alanların kimler tarafından ve ne şekilde konacağı, hava meydanı güvenlik programında belirtilmektedir.

Havaalanı Güvenlik Programı

(1) Tüm yerel otoriteleri; havalimanının güvenliğini, havalimanındaki havacılık faaliyetlerinin düzenini ve etkinliğini Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı'nda belirtilen güvenlik tedbirlerin uygulanmasını sağlamak amacıyla Ek-2'ye uygun bir havalimanı güvenlik programı hazırlar, uygular ve sürdürülmesini sağlar.

(2) Hazırlanan havalimanı güvenlik programı, SHGM'ye incelenmek ve uygun görüş alınmak üzere gönderilir. SHGM'nin uygun görüşünden sonra güvenlik komisyonunun oluru ile Mülki İdare Amiri tarafından onaylanır.

(3) Havalimanı güvenlik programları her yıl, MSHGP değişikliklerine, havalimanındaki uygulama veya fiziki değişikliklere göre gözden geçirilir ve değişiklikler SHGM'ne uygun görüş almak üzere gönderilir.

MSHGP EK – 2

Genel Esaslar

1) Havalimanı Güvenlik Programı Mülki İdare Amirinin koordinesinde Emniyet Şube Müdürlüğü, DHMİ Başmüdürlüğü, Gümrük Muhafaza Müdürlüğü ve Jandarma Bölük Komutanlığınca birlikte hazırlanır.

2) Havalimanındaki kurum ve kuruluşların, yetki, görev ve sorumlulukları hiçbir görev açıkta kalmayacak ve yetki ve sorumluluk kargaşası yaşanmayacak şekilde mülki idare amirinin koordinesinde Uluslararası standartlar, milli mevzuat ve Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı çerçevesinde ilgili kurum ve kuruluşlarca birlikte belirlenir.

Programda, güvenlik personeli dışındaki kurum ve kuruluş personelinin güvenlikle ilgili sorumlulukları aşağıdaki şablon dikkati alınarak belirtilir.

3) Havalimanındaki hava tarafı- kara tarafı, tahditli alanlar ve gümrüklü bölgeler ile buraların korunmasından ve denetiminden sorumlu olan birimler Mülki İdare Amirinin koordinesinde Emniyet Şube Müdürlüğü, DHMİ Başmüdürlüğü, Gümrük Muhafaza Müdürlüğü ve Jandarma Bölük Komutanlığınca birlikte belirlenerek ilgili kurum ve kuruluşlara bildirilir.

4) Aşağıdaki Şablon Kapsamında

a) Ana giriş, demarke bölümleri, tahditli alanlar, apron giriş, kargo giriş, terminal giriş, yolcu giriş, kontrol noktalarının sayısı, ve yerleri ile buralarda hangi kurum personelinin görevli olduğu ve kaç personelin görev yaptığı,

b) Kule, yakıt istasyonları, güç kaynakları, terminal binaları, seyrüsefer sistemleri vb. Hassas tesislerin yerleri, buraların nasıl ve kim tarafından korunduğu,

c) Nerelerde ve hangi güzergahlarda devriye bulunduğu, devriye sayısı, öngörülemez aralıklarla devriye sistemleri ve bunların telsiz kodları,

Yönetim/Kriz Merkezinde hangi kurumdan kaç personelin bulunduğu ve bunların çalışma sistemi belirtilir.

5) Yüksek riskli uçuşlar için önlemler ve prosedürler kapsamında Daha fazla güvenliğe ihtiyaç duyulan yüksek tehdit-risk durumlarının neler olduğu sayılarak bu durumlarda hangi ilave güvenlik önlemlerinin alınacağı belirtilir.

6) Hangi durumlarda acil durum planının uygulamaya konacağı belirtilir.

7) Havalimanı güvenlik programı 6 ayda bir önemli değişikliklerin yapıldığı durumlarda hemen güncelleştirilir.

8) Güvenlik programının uygulanmasında kurum ve kuruluşlar arasındaki koordine Mülki İdare Amiri'nce sağlanır.

Havaalanı Güvenlik Yöneticisi:

Hava meydanı yöneticileri ve sıralı amirler, birim amirleri ve güvenlik yönetiminden sorumlu amirler, tüm hava meydanı faaliyetleri başta olmak üzere hava meydanı güvenlik hizmetlerine ilişkin hükümleri tüm güvenlik mevzuatını, tüm güvenlik sistemlerini ve görev yerlerini bilmek, incelemek, test etmek, araştırmak ve geliştirmek zorundadır.

Sistemimizde mülki idare amiri, hava meydanı yönetimi, güvenlik birimleri ve sıralı amirler, güvenlik komisyonu üyeleri, eğitim, araştırma ve denetleme birimi üyeleri güvenlikten doğrudan sorumlu olup;

Bu görevlilerin;

Belirlenen prosedürler dahilinde inceleme, tetkik ve araştırmalar yapması,

- Yaptığı her bir inceleme, tetkik ve araştırmanın sonuçlarını, resmi formlar içerisinde hazırlayarak evvelce belirlenen şekilde bildirmesi,
- Tetkik ve incelemeleri sırasında güvenlik önlemlerinde bulduğu eksik ve açıklar ile bunların telafisine ilişkin olarak önerdiği prosedürleri hava meydanı idareleri, güvenlikten sorumlu yetkililer ile diğer kurum ve kuruluşlar ile hava meydanında faaliyet gösteren işletmeci ve diğer kuruluşların dikkatine sunması,
- Uygun ve gerekli önlemlerin alınması için ciddi güvenlik ihlallerini bildirmesi,
- Başlangıçta zengin bir güvenlik tetkiki ve bunu müteakip hava meydanının sürekli olarak inceleme ve tetkiklerini yürütmesi,
- Hava meydanı plan ve proje heyetinin bir üyesi olması,
- Eksikleri telafi etmek ve hava meydanının güvenlik ihtiyaçlarını karşılamak için hava meydanı güvenlik programları oluşturması yada var olan programlar üzerinde gerekli değişiklikleri yapması,
- Yazılı olarak hazırlanmış bulunan hava meydanı güvenlik programının güncel olup, güvenlikten sorumlu yetkili makamca onaylanmasını temin etmesi,
- Kabul edilmiş bulunan güvenlik önlemleri ve prosedürlerinin uygulamasını, bunların etkili bir biçimde yürütülüp korunmalarını teşvik amacıyla denetlemesi,
- Hava meydanı ve diğer ilgili emniyet denetim ve kontrol idareleri ile etkili bir irtibat sağlaması ve muhafaza etmesi,
- Hava meydanı güvenlik personeli, itfaiye ve kurtarma personeli faaliyetlerinin, güvenlik bakış açısından koordine edilmesini sağlaması
- Dâhilinde çalışan tüm personelin güvenlik konusundaki bilgilerini geliştirmesi, bilinçlenmelerini sağlaması,
- Hava meydanı güvenlik önlemlerinden sorumlu kişilere yardımcı olması ve bunların gereken eğitimi aldığından emin olması,
- Randıman ve titizliği temin etmek üzere yolcu ve kabin bagajlarının kontrol işlem ve ekipmanı üzerinde gerektiği gibi denetim, test ve tetkikler yapması,
- Etkili bir tehdit/olay cevap kabiliyetini teşvik etmesi ve araması,
- Mevcut hava meydanı tesislerinde tadilat yada yeni tesis inşaatlarına ilişkin planlara güvenlik önlemlerinin dahil olunmasını tavsiye etmesi,
- Sivil havacılık ve tesislerini etkileyebilecek yasadışı müdahale amaçlı fiil ve eylemleri konu alan ulusal kanun ve yönetmelikleri bilmesi ve iyice anlamış olması,
- Bomba tehditleri dâhil hava meydanını etkileyen her türlü yasadışı müdahale ile yolcu kontrol işlemi sırasında belirlenen tüm silah ve tehlikeli cihazlara ilişkin olayların bir kaydını tutması,
- Yasadışı müdahale sonucu zorla alıkonan ve normal rotasından saptırılan bir uçakla ilgili her türlü bilgiyi toplaması ve güvenlikten sorumlu yetkili idareye iletmesi,
- Ulusal yasa ve mevzuatlar ile çizilen sınırlar dâhilinde, en son hava meydanından kalkmış olup, yasadışı müdahale ile zorla alıkonulmuş ve kaçırılmış yada bir sabotaj fiili nedeniyle kaza geçirmiş olduğu bilinen veya bu ihtimal yüksek olan bir uçakla ilgili acil soruşturma başlatması, bu nevi durumlara bunların yeniden tezahür etmesini önlemek için ne gibi ilave koruyucu önlemlerin alınabileceği konusundaki bilgileri elde etmek amacıyla acil önlem gerekebilir bunların belirlenmesi,
- Hava meydanı güvenlik programının oluşturulması aşaması güvenlik konularının koordinasyonunu yapması gerekir.

HAVA ARACI İŞLETMECİSİ GÜVENLİK ve ORGANİZASYONU

Sivil Havacılık Talimatı SHT 17.3 (Madde 21 (1) c):

A.1) Plan, Program ve Denetleme Birimi, Şirketin Güvenlik Planı ile MSHGP’da öngörülen diğer planları hazırlarlar ve bu planları güncel tutar. Bulunulan bölgede/meydanda şirketin faaliyetlerine yönelik risk ve tehdit değerlendirmeleri yaparak, planları bu bulgulara göre revize eder. Uygulamaları periyodik olarak denetleyerek eksiklikleri tespit edip bu eksikliklerin giderilmesi için yeni önlem ve uygulamaları geliştirir.

Hava aracı İşletmecisi Güvenlik Programı:

Güvenlik Programının Hazırlanması ve Onayı:

Her Havacılık İşletmesi, aşağıda belirtilen konuları yansıtan işletme güvenlik planını hazırlayarak yetkili otoriteye onaylatır; ayrıca faaliyette bulunulan her havaalanı için bir güvenlik planı hazırlayarak havaalanı otoritesine onaylatır:

1. Planlanmış yıllık denetleme planı,
2. Denetim prosedürleri,
3. Raporlama prosedürleri,
4. Takip ve düzeltici faaliyet prosedürleri,
5. Kayıt sistemi,
6. Eğitim planı,
7. Dokümantasyon,
8. Havaalanı güvenlik planı hazırlanırken, havaalanı güvenlik planında yer alan unsurlar,
9. Organizasyon ve iletişim.

Hava taşıyıcısı ve diğer havacılık işletmelerinin güvenlik planları

MADDE 29-(1) Tüm hava taşıyıcıları ülkemiz sınırları içerisindeki tüm havalimanlarında ve uçuş sırasında uygulamak üzere Ek-5’e uygun genel bir güvenlik planı hazırlar, uygular ve sürdürür. Bu plan hem uluslararası standartlar hem de MSHGP ile uyumlu olmalıdır. Plan hava taşıyıcısı tarafından izlenecek ve uygulanacak yöntem ve prosedürleri içerir.

(2) Hava taşıyıcıları ülke geneli için hazırladıkları güvenlik planı’nı her yıl SHGM’ye onaylatırlar. Uygulamayı değiştirmeyen küçük değişiklikler SHGM’ye bildirilir. Uygulamaya veya sorumluluklara ilişkin değişiklikler olduğunda plan derhal onaylatılmalıdır.

(3) Hava taşıyıcıları faaliyet gösterdikleri her havalimanı için MSHGP’ye, havalimanı güvenlik programına ve uluslararası standartlara uygun bir güvenlik planı hazırlar, uygular, sürdürür ve MİA’ya onaylatır.

(4) Diğer ülkelerin yetkili otoriteleri tarafından onaylanmış hava taşıyıcısı güvenlik planları ülkemiz tarafından risk ve tehdit analizi ve mütakabiliyet esasına göre tanınabilir. Ancak ülkemize/ülkemizden sefer yapan yabancı hava taşıyıcıları Ülkemizde Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı ve ilgili havalimanı güvenlik programında öngörülen güvenlik tedbirlerine uymakla yükümlüdür. Bu bağlamda ilgili hava taşıyıcısına ulusal gereklilikler yetkili otorite tarafından bildirilir.

(5) Diğer havacılık işletmeleri, kurum ve kuruluşlar faaliyet gösterdikleri her havalimanı için MSHGP’na, havalimanı güvenlik programına ve uluslararası standartlara uygun bir güvenlik planı hazırlar, uygular ve sürdürür. Bu planı Mülki İdare Amirliği’ne onaylatır. Bu planı güncel tutarak havalimanı güvenlik programında işletmelerin sorumluluklarını etkileyen bir değişiklik olduğunda Mülki İdare Amirliği’ne onaylatır.

(6) Havacılık İşletmeleri Güvenlik Yönetim Sistemi (SeMS) SHT-17.3talimatı kapsamında yer alan havacılık işletmeleri, güvenlikten sorumlu yetkili yönetici (GSYY) atanması ve güvenlik organizasyonu bakımından SHT-17.3’e göre sorumludur.

Hava aracı İşletmecisi Güvenlik Yöneticisi:

Güvenlikten Sorumlu Yetkili Yöneticiler (GSYY):

Her Sivil Havacılık İşletmesi veya hava meydanlarında özel güvenlik hizmeti veren kuruluş, doğrudan işletmenin yönetimine (Yönetim kurulu başkanı veya Genel Müdür) bağlı bir Güvenlikten Sorumlu Yetkili Yönetici (GSYY) atayarak, bu yönetici liderliğinde bir güvenlik yapılanması oluşturur. GSYY işletmenin organizasyon yapısında yer alır.

GENEL GÜVENLİK BİLİNCİ

Giriş Kontrol Önlemleri:

Girişi tahditli olan mekan ve alanların girişlerinde, güvenlik görevlisi, güvenlik cihaz ve sistemleri ile oluşturulan, şahısların, taşıtların, eşyaların güvenlik amaçlı kontrollerinin yapıldığı yerlere **kontrol noktası** denir.

A) Kontrol Noktalarının Genel Özellikleri:

- Kontrol noktaları, yapılacak güvenlik taramasının türüne (şahısların, eşyaların veya araçların) göre düzenlenir.
- Tesislere giriş ve çıkışlarda en az kapı, ihtiyaca cevap veriyorsa tek kapı kullanılmalıdır. Bina içerisinde yaya giriş kontrol noktaları, bunları açmak üzere kırmaya teşebbüs edecekleri caydıracak şekilde sağlam yapıda olmalıdır. Bu geçiş noktalarından hava tarafına yetkisiz girişin engellenmesi için personel gözetimi altına tutulması yada bir giriş kontrol sistemiyle kontrol edilmeleri gerekir.
- Taşıt trafiğinin yoğun olması halinde daha kolay açılıp kapanabilen bir kapı sistemi kullanılmalıdır. Bu tür durumlarda kapı girişleri elle yada mekanik olarak hareket ettirilen engellerle teçhiz olunabilir. Hareketli engellerin tesis edilmesi halinde taşıtların tetkik edildiği bir esnada kontrol noktasının yetkisiz yayalarca geçilmesini önlemek üzere düzenlemeler yapılmalıdır.
- Yukarıda belirtilen şartları karşılayan kapılar, personel istihdam edilmediği yada tehdidin yüksek olduğu dönemlerde kapalı tutmaya elverişli olmalıdır. Zira bu özellikte tehdidin kitleler halinde protesto yada diğer kamusal düzensizlik durumlarını içeren durumlarda son derece önemlidir.
- Güvenlik görevlilerinin istihdam edilmesi için, çeşitli unsurlara karşı korunmalarını temin etmek üzere mekanlar ve düzenlemeler yapılmalıdır. Bu tür mekanlar, ayrıca güvenlik personelinin görevini ifa etmek maksadıyla her tarafa kolaylıkla erişimi ve kapı çevresi alanını rahatça görebilme imkanı verebilecek şekilde tasarlanmalıdır.
- Giriş noktalarının gece kullanılması halinde, kapıyı çevreleyen alan aydınlatılmalıdır. Tüm bu konular ile güvenlik çitleri çevresinde güvenlik görevlilerini gölgeli ve karanlık alanlarda tutarken güvenlikle ilgili gereken gözlemlerin yapılmasına yardım edecek şekilde aydınlatma sağlanmalıdır.
- Güvenlik personeline kontrol edilen giriş noktalarında, personelin havameydanı güvenlik merkezi ve bölge zabıtası ile irtibatını sağlayacak muhabere araçları bulundurulmalıdır. Buralar ayrıca güvenlik personelinin gerektiği takdirde yardım talep etmek için kullanabileceği sesli ve görsel alarmlarla teçhiz olunabilir.
- Faaliyetlerin sadeliği ve güvenliği açısından her yönde trafik akışını kontrol eden bir kapı konulması tercih sebebidir. İki yönde akan trafik her iki yönde personel istihdamı ile ikiz kapıyı yada kaldırılıp indirilmek suretiyle engeller konulmasını gerektirebilir. Bu tür giriş düzenlemeleri, muhtemel tıkanıklıkları da giderecektir.
- Kara tarafının kamuya açık alanları ve yollarından hava tarafının servis yollarına geçişi sağlayan giriş noktalarının adedi asgaride tutulmalı, bunlar kullanılmadıkları veya yüksek tehdit durumlarında kilitli muhafaza edilmeli ve güvenlik personeli tarafından düzensiz aralıklarla denetlenmelidir. Geçiş kontrolleri, çevre engelleri ve diğer güvenlik önlemleri özel eğitimli personel tarafından test edilmeli ve denetlenmelidir. Engelleri aşma konusunda yapılacak testler ve denetlemeler hiçbir zaman herhangi bir şahsın yaşam güvenliğini tehlikeye atacak şekilde yürütülmemelidir.

- Giriş noktalarının otomatik olarak kontrol edilmesi, güvenlik personelinin yerini tamamen uzaktan kumandayla hareket ettirilen otomatik bir açma ve kapama sisteminin almasını mümkün kılar. Bu teknolojinin uygulanması çevrede gezgin durumda olan güvenlik personeline aktif gözetim, görevleri konusunda serbestlik sağlar. Bu tür sistemlerin kötüye kullanımını caydırıcı koruma sistemlerinin kurulması önemlidir.

B) Giriş Kontrol Noktalarının Çeşitleri:

- 1) Ana Giriş Yolu Kontrol Noktası.
- 2) Terminal Giriş Kontrol Noktası.
- 3) Arındırılmış Salon Giriş Kontrol Noktası.
- 4) Personel Giriş Kontrol Noktası.
- 5) Apron Girişi Kontrol Noktası.
- 6) Kargo Kontrol Noktası.
- 7) İkram Tesisleri Hava Tarafına Kontrol Noktası.

1-Ana Giriş Yolu Kontrol Noktası:

Havameydanı girişlerinde oluşturulur. Hava meydanı güvenliği açısından önemli bir noktadır. Bir havameydanında bu kapılar en az seviyede olmalıdır. Tercih edilen tek girişin olmasıdır. Giriş ve çıkış birbirine yakın yerlerde bulunmalıdır. Araç çıkışları kontrolsüz olmasına rağmen her hangi bir olayda giriş kontrol görevlileri çıkış kontrolünü de yapabilecek konumda olmalıdırlar. Bu girişlerde araç ve yolcu profilleri üzerinde risk analizi yapılarak, araç yoğunluğunu da dikkate almak suretiyle on araçtan biri kontrole tabi tutulmalıdır.

Suç organizasyonlarının her hangi bir eylemden önce ilk düşündükleri şey kaçış yollarıdır. Eylem sonunda kaçamazsa büyük oranda başarısız olacakları gibi organizasyonları da deşifre olacaktır. Bu nokta kaçış güzergahını da kapadığı için daha önemli bir hale gelmektedir. Bu noktada yapılan görev, öncelikle bomba yüklü araçlar ile silahlı baskın eylemlerini gerçekleştirmek üzere gelenlere yönelik olmalıdır. Teferruatlı araç ve şahıs araması ise tehdidin yüksek olduğu durumlarda, ihbarlarda veya örnekleme yöntemiyle yolcu ve araç profili çıkarılarak yapılmalıdır. Bu noktada gösterilecek görev ciddiyeti ve hassasiyeti havaalanı güvenlik tedbirleriyle ilgili ilk fikri verir. Caydırıcı olmasının yanında rastgele tarama yapıldığı için suç ve suç organizasyonlarının tespit şansı yüksektir.

2-3- Terminal -Arındırılmış Salon Giriş Kontrol Noktası:

Sivil havacılık güvenliğinde uluslararası kurallar gereği uçağa gidecek yolcu, bagaj, mürettebat, catering malzemesi ve kargo malzemesinin taramadan geçirilmesi, uçağın ise güvenli bir bölgede bekletilmesi esastır. Ülkemizin taşıdığı terör riskinden dolayı terminal girişleri kontrollü hale getirilmiştir.

Sistemimizde EDS (Patlayıcı Tespit Sistemi) bulunan havameydanları hariç bagajların taramadan geçirildiği tek yer terminal giriş kontrol noktasıdır. Dolayısıyla da sivil havacılık güvenliği yönünden önemli bir kontrol noktasıdır.

Arındırılmış salon giriş kontrol noktası sivil havacılık güvenliğinde çok önemli bir kontrol noktasıdır. Uçak yolcu kabininde bulunması istenmeyen hiçbir malzemenin geçişine izin verilmemesi gerektiği gibi, bu noktadan sonra yolcu, mürettebat ve çalışanların arındırılmış salon dışında kalan insan ve eşyalarla teması kesin olarak engellenmelidir.

Sivil havacılıkta bu noktadan sonraki bölüm genel olarak “hava tarafı” olarak kabul edilir. Türkiye’de terminal ve arındırılmış salon giriş kontrol noktalarının donanım ve çalışma şekli aynıdır.

Terminal – Arınmış Salon Giriş Kontrol Noktasının İşletilmesi:

Kontrol Noktasının Donanım ve Yerleşimi; Standart bir kontrol noktasında bulunması gereken cihazlar (Kapı Tipi Metal Arama Dedektörü, El Tipi Metal Arama Dedektörü, X-Ray Bagaj Tarama Cihazı, Küçük nesneleri koymak için Plastik kap gibi.

Kontrol Noktası Personelinin Görevleri;

Kontrol noktasında 4 personel bulunmalı ve bu personeller x-ray, kapı dedektörü , el dedektörün kullanma prosedürlerini iyi bilmeli özellikle x-ray den taranarak geçen malzemeleri iyi yorumlamalıdır.

4- Personel Giriş Kontrol Noktası:

Havameydanlarında ihtiyaç halinde, personelin giriş çıkışı için ayrı bir kontrol noktası oluşturulabileceği gibi, mevcut kontrol noktalarındaki bir cihaz gurubu personelin geçişi için tahsis edilebilir.

Bu uygulama, güvenlik personeli, yolcu ve diğer personel arasında meydana gelebilecek tartışmaları önlediği gibi, personelin daha kolay geçişini sağlar ve güvenlik personeline itirazları önemli ölçüde azaltır. Bu kontrol noktasını kullanan tüm personel ve eşyaları yolcular gibi standart taramaya tabi tutulur.

5- Apron Giriş Kontrol Noktası:

Fonksiyonu gereği, polis, özel güvenlik ve gümrük personelinin (gümrük personeli hudut kapısı olan hava meydanında) ortak görev yaptığı bir noktadır.

Hava meydanının içerisinde uçakların zorunlu olarak kullandıkları bir alan olan ve geniş bir alanı kapsayan apronda çevre güvenliği ve bu güvenli alan içerisine girişlerin kontrolü sivil havacılık güvenliğinin vazgeçilmez unsurlarından birisidir.

Doğal olarak bütün hava meydanlarında kaçınılmaz nedenlerden dolayı hava ve kara tarafı arasında çok sayıda araç ve yaya trafiği olacaktır. Bu trafik için oluşturulacak geçiş ve kontrol noktalarının sayısı etkin faaliyeti sağlayacak en asgari seviyede olmalıdır.

Apron geçiş noktasının Özellikleri: Gerekli durumlarda tam olarak kapanmalı ve emniyet altına alınmalıdır.

- Geçiş noktasını kapatan kapı veya mania, kullanılan çevre engeli ile aynı özellikte, uyumlu ve yerinde sabit olmalıdır.
- Kontrol noktasının gece kullanılması durumunda bu noktada çevre aydınlatması bulunmalı ve bu çevre aydınlatması kontrol noktasını aydınlatırken güvenlik personelinin açık bir şekilde görünmesini engelleyecek tarzda olmalıdır.
- Apron kontrol noktalarında giriş ve çıkışlar ayrı yollardan yapılmalıdır.
- Bu kontrol noktalarından geçişler güvenlik otoritesinin verdiği yetkiye göre olmalıdır. Şahıslar, görevli oldukları süre içerisinde giriş kartlarının ilgili haneleri açık olmak şartıyla, bunun haricindekiler ve geçici giriş belgesi ile giriş yapabilirler. Araçlar yine aynı kurallar çerçevesinde apron plakaları veya geçici giriş belgesi ile geçiş yapmalıdır.
- Kontrol noktası merkezi, güvenlik organizasyonu ile haberleşme imkânlarına sahip olmalı ve ayrı bir alarm tertibatı ile donatılmalıdır.

6-7- Kargo Kontrol Noktası - İkrar Tesisleri Hava Tarafına Kontrol Noktası:

Bu kontrol noktaları da diğer giriş noktaları gibi çalıştırılır. Diğer ayrıntılar “Kargoların Kontrolü” bölümünde izah edilmiştir.

Havaalanı kimlik kartları ve kartların görünecek şekilde takılma zorunluluğu:

A-Genel hususlar:

- Hava meydanı dâhilinde çalışan tüm personele hava meydanı sınırları dâhilinde bulundukları süre zarfında taşımaları ve gerektiğinde yada yasa ve mevzuat çerçevesinde istenildiğinde gereken kişilere göstermek üzere bir giriş kartı verilmelidir. Bu kartlar tek bir makam tarafından düzenlenerek verilmelidir.
- Hava meydanında güvenlik açısından girişi yasaklanmış bölgelerine, belli zamanlarda girmesi gereken şahıslara özel izin belgeleri verilebilir.
- Giriş kartlarında, personelin geçiş yetkili kılındığı alan sayısal, alfabetik yada renk kodlaması sistemiyle belirtilmelidir. Örneğin, bakım hangarlarına girmesi gereken personelin aprona girmesi gerekmebilir. Bu durumda bu kişilere verilecek geçiş izin ve belgelerinde yalnız bakım bölgesine giriş izni belirtilir.
- Bir hava meydanında bulunan tüm şirket ve birimlerin personeline giriş kartı vermeden önce, ihtiyacın iyice belirlenmesi gerekir.
- Güvenlik açısından girişi yasaklanmış alanlara girme ihtiyacı olmayan veya bu ihtiyacı ender hisseden personele, giriş kartı verilmemesi gerekir.
- Verilen tüm giriş kartları üzerinde katı kontroller yapılmalı ve bunlar gerektiği şekilde değiştirilmelidir.
- Tehditli alanlarda faaliyet gösteren tüm personelden giriş kartlarını yakalarına görünür vaziyette takmaları sağlanmalıdır.
- Zaman içerisinde giriş kartları kaybedilebilir. Bir hava meydanlarında işi geçici süreyle bırakan bazı şahıslar giriş kartlarını beraberinde götürebilir. Bu mümkün olduğunca önlenmelidir. Bu kartların kötüye kullanılması ihtimalini azaltmak amacıyla giriş kartları üzerine 1 yılı geçmemek üzere geçerlilik süresi konmalıdır. Bu hüküm, çok sayıda personel çalıştıran büyük hava meydanlarında idari zorluklara yol açacaktır. Geçerlilik süresi dolan kartların yenilenmesi işlemleri ve ilgili personele ulaştırılması oldukça zordur.
- En az yılda bir defa tüm kartlar denetimden geçirilerek, üzerlerinde tahkikat yapılması gerekir. Bu amaçla giriş kartları, yalnızca verildikleri şahsın kişisel bilgileri ve şahsi özellikleriyle karşılaştırılmak üzere değil, aynı zamanda üzerlerinde herhangi bir değişiklik olup olmadığını denetlemek ve idarenin kayıtlarıyla tahkikatın yapılması suretiyle de denetlenmelidir.
- Emniyet teşkilatı görevlileri ve güvenlik personeli dahil tüm yetkililer, hava meydanı üzerinde veya hava meydanı faaliyetlerinin ilgili olduğu bir tesis içerisinde giriş yetkisi olmayan bir şahsı sorgulamalı veya aramalıdır. Bu tür olaylara ilişkin raporlar dosyalanmalıdır.
- Hava meydanında idaresi kısa süreli yada geçici giriş kartı (giriş belgesi) tanzim etmelidir. Bu kart üzerinde geçerlilik süresi açıkça belirtilmelidir. Bu kart hava tarafı alanlarına girmesi gereken, hava meydanı dışında çalışan, tüm mesleki ve teknik şahıslar ile her resmi görevli ve ziyaretçiye verilmelidir.
- Geçici giriş kartının üzerinde fotoğraf bulunması gerekmez, kart sahibinin hava tarafı alanları dâhilinde ne tür özellikli bir iş yapacağı belirtilecek şekilde tasarlanmalıdır.
- Giriş kartları, yüksek riskli durumlarında personele hava meydanına girişi sırasında verilip, görevleri sonunda terk ettikleri sırada geri alınmak üzere, geçici kimlik kartı ile değiştirilmelidir.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitim El Kitabı

- Hava tarafını ve tehditli alanları ziyaret eden tüm kişilere, refakat edilmelidir. Tehditli bölgelere girmede kullanılan personel giriş kartları üzerinde hamillerinin fotoğrafı bulunmalıdır. Kartlar her bir hava meydanı için standart olmalı ve girişine izin verilen alanlar, çalışanın adı, işvereni ve diğer ilgili bilgiler gibi, hamillerine ait ayrıntılı bilgiyi göstermelidir.
- Bir hava meydanında çeşitli türlerde giriş kartının kullanımından kaçınılmalıdır. Bu durum güvenlik personeli açısından ciddi sorunlar yaratacak, kimlik sistemi programının idaresini zora sokacaktır.
- Bir elektronik kontrol sistemiyle bağlantılı kullanıldığında giriş kartı bir elektronik şifre ile teçhiz olunabilir.
- Tek başına üniforma gerekli ve yeterli tanınma aracı olarak kabul edilmemelidir.
- Hava meydanını kullanan yabancı havayolu şirketinin mürettebatına giriş kartı verilmesi uygun olmayacağından, bu tür kuruluş personelinin kimlik tespitine ilişkin hükümler oluşturulmalıdır. Giriş kartlarının geçerli olduğu tehditli alanlarda, uçaktan inen ya da uçağa binen havayolu şirketi personelinin kartlarının tanınması için prosedürler geliştirilmelidir. Kabul etmek ve gerektiğinde bu amaç için yeterli bilet ve ilgili belgeleri onaylamak yeterlidir.
- Hava tarafına giriş ihtiyacı olan taşıtlardan uçak faaliyetleriyle doğrudan ilgili bölgelere girme ihtiyacı duyan taşıtlara giriş kartı verilmelidir.
- Araç giriş kartları yalnız hava meydanı güvenlik idaresi tarafından verilmelidir. Daha büyük hava meydanlarında taşıt giriş kartları personel giriş kartlarında önerildiği şekilde, bölgelere ayrılmalıdır.
- Taşıt giriş kartları, adlarına verilmiş oldukları taşıtın ön camında rahatça görünür bir yere yapıştırılmalıdır. Bunlar taşıtın güvenlik açısından yasaklı alana girdiği esnada kolaylıkla ve açıkça görünebilir olmalıdır. Değiştirilebilir ya da sahtesi düzenlenebilir bir şekilde olmamalıdır. Bu kartlar, adlarına düzenlendikleri taşıtın trafik plaka numarası yada seri numarası ile birlikte taşıtı işleten şirket yada taşıtın sahibine ilişkin ibare bulundurulmalıdır.
- Taşıt geçiş izinleri yalnız belirli bir süre için verilmelidir. Geçerlilik süresi hiç bir şart veya kayıt altında bir yılı geçmemelidir.
- Taşıt geçiş izinleri hiç bir şekilde bir araçtan diğerine devredilmemeli ve taşıtın güvenlik açısından tahditli alana her giriş çıkışında denetlenmelidir.
- Taşıt geçiş izinleri, en az yılda bir defa tam bir denetime tabi tutulmalıdır. Bir taşıtın giriş izni göstermesi, o taşıtın içerisinde bulunan şahısların kimlik denetiminden geçmeksizin giriş hakkı bulunduğu anlamına gelmez. Araç içerisindeki yolcular ile sürücünün kimliği normal şartlar altında belirli aralıklarla denetlenmeli ve yüksek güvenlik gereken durumlarda rutin olarak kontrol edilmelidir.
- Daha yüksek düzeyde güvenliğe ihtiyaç duyulduğu zamanlarda taşıt giriş kartları yalnız taşıtın hava meydanına girdiği zaman verilmeli ve taşıtın hava meydanını terk ettiği anda geri alınmalıdır.

B-Giriş kartlarının dayanağı:

Hava meydanlarımızda görevli personele verilen giriş kartları ile ilgili esaslar 97/9707 Sayılı Yönetmeliğe göre valilikler tarafından çıkarılan Hava Meydanı Giriş Kartları Yönergesinde belirlenmiştir.

Bu yönergenin örneği EADUK tarafından hazırlanmış, hava meydanı mülki idare amirliği tarafından hava meydanının özelliğine göre gerekli ilaveler yapıldıktan sonra İl valilerince onaylanarak yürürlüğe konulmuştur.

Yönergenin amacı, hava meydanında, yolcuların, mürettebatın, yer personeli ve halkın güvenliğinin sağlanması, sivil havacılık hizmetlerinin muhtemel kanun dışı eylemlere karşı korunması için alınacak güvenlik tertip ve tedbirlerinin bir parçası olarak “Giriş Kartları” sistemini ihdas ederek, yetkisiz personel ve araçların, sivil havacılığa hizmet eden hava meydanının hava tarafına ve güvenliği açısından önemli olan diğer bölümlerine girişlerinin önlenmesi ile, uçağa gidip gelen kişilerin kontrolü için kimlik belirleme sistemi oluşturmak ve bununla ilgili esas ve usulleri belirlemektir.

Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programı’ na göre

(1)Havameydanında tahditli alanlara girişler için giriş kartı sistemi uygulanır. Giriş kartları ile ilgili olarak, başvuru, kullanım esas ve usulleri, verilış tarzı, geçerlilik süresi gibi hususları ihtiva eden Yönerge, Mülki İdare Amiri tarafından hazırlanır.

(2)Havalimanlarında aşağıdaki alanlar oluşturulmalı ve güvenlik programında krokilerle gösterilmelidir:

- a) Kara tarafı;
- b) Hava tarafı;
- c) Güvenlik tahditli alanlar (GTA) ve
- ç) Güvenlik tahditli alanların kritik bölümleri.

(3)Havalimanında, kara tarafı, hava tarafı, güvenlik tahditli alanlar, kritik bölümler ve uygulanabildiği yerlerde demarke alanlar arasındaki sınırlarda ve bu alanların her birinde uygun güvenlik önlemlerinin alınmasını sağlamak amacıyla bu alanlar açık ve kesin olarak tanımlanmalıdır.

(4)Güvenlik tahditli alanlar en az aşağıdakileri içermelidir:

- a) Bir havalimanının taranmış giden yolcuların eriştiği bölümü ve
- b) Havalimanının -güvenli bagaj bahse konu olmadıkça- taranmış giden uçakaltı bagajın geçebileceği veya tutulabileceği bir bölümü ve
- c) Havalimanının yolcu alacak veya yüklenecek bir hava aracının park etmesi için belirlenmiş bölümü.

(5)Havalimanının bir bölümü en azından 4 üncü fıkrada değinilen faaliyetler yürütüldüğü sürece geçici güvenlik tahditli alan olarak değerlendirilmelidir.

(6)Bir güvenlik tahditli alan oluşturulmadan önce, kirlenmiş olabilecek bölümlerinin güvenlik araması, bölümün ya da bölümlerin yasaklı nesneler içermemesini sağlamak amacıyla gerçekleştirilmelidir. Güvenlik aramasına tabi tutulmuş bir hava aracı söz konusu olduğunda Bu standart karşılanmış olarak kabul edilir.

(7)Yetkisiz kişilerin güvenlik tahditli alanlara girmiş olması veya şüphe durumunda, kirlenmiş olabilecek bölümlerin güvenlik araması, yasaklı nesne içermemesini sağlamak amacıyla en kısa sürede gerçekleştirilir. Bu kural, güvenlik aramasına tabi tutulmuş bir hava aracı söz konusu olduğunda karşılanmış olarak kabul edilir.

(8) Güvenlik tahditli alanların kritik bölümlerinin belirlenmesinin amacı; taranmış giden yolcuların, (giden ve transfer) taranmış giden uçakaltı bagajlarının (giden ve transfer) ve taranmış kabin bagajlarının kirlenmemesini sağlamaktır.

(9) Kritik bölümler, 40’tan fazla giriş kartına sahip olan havalimanlarında, kişilerin güvenlik tahditli alanlara giriş yapması söz konusu olduğunda oluşturulur. Kritik bölümler en az aşağıdakileri alanları içerir:

- a) Havalimanının taranmış giden yolcuların eriştiği tüm bölümleri ve
- b) Havalimanının, güvenli bagaj söz konusu olmadıkça, taranmış giden uçakaltı bagajın geçebileceği veya tutulabileceği tüm bölümleri.

Havalimanının ilgili bölümü en azından (a) ve (b)'de değinilen faaliyetler yürütüldüğü sürece kritik bölüm olarak değerlendirilir.

(10) Bir kritik bölüm oluşturulmadan önce, kirlenmiş olabilecek bölümlerinin güvenlik araması, yasaklı nesneler içermemesini sağlamak amacıyla gerçekleştirilir. Bu kural, güvenlik aramasına tabi tutulmuş bir hava aracı söz konusu olduğunda karşılanmış olarak değerlendirilir.

(11) Taranmamış kişilerin veya MSHGP'nda detaylandırılan standartlarda uygun olarak tarama yapılmayan ülkelerden gelen yolcular ve mürettebat üyelerinin kritik bölümlere girmiş olduğu/olabileceği durumlarda, kirlenmiş olabilecek bölümlerin güvenlik araması yasaklı nesne içermemesini sağlamak amacıyla en kısa sürede gerçekleştirilir. Bu standart, güvenlik aramasına tabi tutulmuş bir hava aracı söz konusu olduğunda karşılanmış olarak kabul edilir. Bu hüküm, taramadan muaf olan ve özel tarama prosedürlerine tabii kişiler bu bölümlere girdiğinde geçerli olmayacaktır.

(12) MSHGP'nda detaylandırılan standartlara uygun olarak tarama yapılmayan ülkelerden gelen yolcular ve mürettebat üyelerinin kullandığı kritik bölümlerden sadece taranmış giden yolcuların ve taranmış giden uçakaltı bagajın geçeceği bölümler yasaklı madde içermediğinden emin olmak üzere aranır.

Giriş Kontrol

MADDE 33–

- (1) Kişilere ve araçlara sadece gerekli güvenlik koşullarını sağlamaları durumunda hava tarafı ve güvenlik tahditli alanlara giriş izni verilir.
- (2) Yetkisiz kişilerin ve araçların GTA'lara girmesini önlemek amacıyla girişler kısıtlanır. Hava tarafında bulunmak için geçerli/meşru nedenleri olan kişi ve araçların hava tarafına erişimine izin verilir. Yetkili kişiler eşliğinde gerçekleştirilen refakatli girişler geçerli bir giriş şeklidir.
- (3) Hava tarafına giriş izni verilebilmesi için ilgili kişinin geçerli bir yetkilendirmeye sahip olması gerekir. Hava tarafındaki kişiler istenmesi halinde geçerli yetkilendirmelerini göstermek zorundadır.
- (4) Hava tarafına giriş izni verilebilmesi için araçların geçerli bir yetkilendirmeye sahip olması gerekir. Hava tarafında geçiş yapılırken araç için alınan giriş izni gösterilmelidir.
- (5) Güvenlik tahditli alanlara giriş; Güvenlik tahditli alanlara erişim; yetkisiz kişi ya da araçların, bu alanlara girmemesini sağlamak amacıyla giriş kontrollü olarak sağlanır.
- (6) Güvenlik tahditli alanlarda bulunmak için, kişi veya araçların güvenlik tahditli alanlara erişimine orada bulunmak için geçerli/meşru bir nedene sahiplerse izin verilir. Yetkili kişiler eşliğinde gerçekleştirilen refakatli girişler geçerli bir nedendir.
- (7) Güvenlik tahditli alanlara giriş izni verilmesi için bir kişi aşağıdaki yetkilendirmelerden birini gösterir:

- a) Geçerli bir biniş kartı veya dengi ile birlikte aşağıdaki kimliklerden biri; veya

1. Nüfus cüzdanı, sürücü belgesi, pasaport ya da pasaport yerine geçen belgeler, evlilik cüzdanı, resmi kurum/kuruluşlar tarafından verilen fotoğraflı mühürlü/damgalı ve TC kimlik numaralı kimlikler, sağlık karnesi ve doğumdan bir ay sonrasına kadar olan (ebeveyn kimliği ile birlikte) doğum belgeleri,

2. Yolcunun üzerinde kimliğini ispat edecek belge bulunmaması durumunda, Havalimanı Emniyet Şube Müdürlüğü tarafından yolcunun kimliğinin tespit edilmesi halinde düzenlenecek olan tek kullanımlık, fotoğraflı, açık kimlik bilgilerini içeren tanıtım belgesi. Bu belgenin verilmesi ile ilgili şahısların kimliğini tespit etmek üzere izlenecek prosedürler Güvenlik Komisyonlarında belirlenerek Havalimanı Güvenlik Programlarına dahil edilir.

- b) Geçerli bir mürettebat kimlik kartı veya dengi; veya
- c) Geçerli bir havalimanı giriş kartı; veya
- ç) Yetkili/Yerel otorite tarafından düzenlenen geçerli bir giriş izin belgesi; veya
- d) Geçerli Tüm havalimanı giriş kartı; veya
- e) Alternatif olarak biyometrik veri kullanılarak pozitif doğrulama yapıldığında da giriş izni verilebilir.
- f) Güvenlik tahditli alan dışındaki bölgeler için geçerli bir giriş kartı uygulamasının olup olmayacağı hususu havalimanı giriş kartları yönergesinde düzenlenir.

(8) Fıkra 7 bent (a)'da anılan biniş kartı veya dengi belgenin geçerliliği kişinin güvenlik tahditli alana girişine izin verilmeden önce kontrol edilir. Fıkra 7 bentler (b,c,ç,d)'de anılan kart ve belgelerin geçerliliği ve sahibi ile eşleştiğinin kontrolü kişinin güvenlik tahditli alana girişinden önce yapılır.

(9) Biyometrik tanımlama kullanıldığında, doğrulama için güvenlik tahditli alana girmek isteyen kişinin geçerli bir biniş kartı veya dengi, geçerli bir mürettebat kimlik kartı, geçerli bir havalimanı giriş kartı, geçerli bir ulusal yetkili otorite kimlik kartı, yetkili ulusal otorite (MİA) tarafından tanınan kolluk gücü kimlik kartından birine sahip olduğundan ve yetkilendirmenin geçerli ve iptal edilmediğinden emin olunmalıdır.

(10) Güvenlik tahditli alanlara, bir araç geçerli bir giriş izni göstererek giriş yapabilir. Araç girişine izin verilmesinden önce araç, geçiş izninin geçerliliği ve araç ile eşleşmesi kontrol edilir.

(11) Güvenlik tahditli alanlara yetkisiz girişi önlemek amacıyla giriş noktaları aşağıdakiler tarafından kontrol edilir:

- a) Girişi, tek seferde bir kişi ile sınırlandıran elektronik bir sistem veya
- b) Giriş kontrolü yapmakla yetkilendirilmiş kişiler (özel güvenlik, polis vb.)

(12) Uçuş mürettebat üyesi dahil kişilerin özgeçmiş araştırmaları, güvenlik tahditli alanlara giriş sağlayan bir mürettebat kimlik kartı veya bir havalimanı giriş kartı verilmeden önce olumlu bir şekilde sonuçlanmış olmalıdır. Havalimanı giriş kartı ve hava yolu firması tarafından istihdam edilen bir mürettebat üyesinin mürettebat kimlik kartı sadece operasyonel ihtiyacı olan ve özgeçmiş araştırmasını başarılı bir şekilde tamamlanmış olan kişilere verilebilir.

(13) Özgeçmiş araştırması sonucu olumsuz olan bir kişiye kimlik kartı verilmez varsa hemen geri alınır ve iptal edilir.

(14)Güvenlik tahditli alanlara refakatçi olmaksızın girişe izin veren herhangi bir kart düzenlenmeden önce gerekli olan özgeçmiş kontrolü en az son beş yılı kapsar ve beş yılı aşmayan düzenli aralıklarla tekrarlanır. Kart yenilenmesinde ise sadece adli sicil kaydı ve şahsın aranan şahıslardan olup olmadığının kontrolü yapılır.

(15)Mürettebat ve personel havalimanı giriş kartları beş yılı aşmayan bir süre için düzenlenir. Hava alanlarında tahditli alanlara girişler için giriş kartı sistemi uygulanır. Havalimanı giriş kartları ile ilgili olarak, başvuru, kullanım esas ve usulleri, veriliş tarzı, geçerlilik süresi gibi hususları ihtiva eden yönerge, MSHGP'nda bulunan diğer ilgili hükümler ışığında Mülki İdare Amiri tarafından hazırlanır.

(16) Havalimanında çalışan herkes, güvenlik tahditli alanlarda havalimanı giriş kartını görünür şekilde taşımak zorundadır. Yolcuların bulunduğu alanlar haricinde güvenlik tahditli alanlarda kartını takmayan bir kişi tespit edildiğinde ilgili birimlere bildirilir. Giriş kartının izin verilen şekilde kullanımından kart kullanıcıları ile birlikte, personelin bağlı olduğu kuruluşlar da sorumludur.

(17) Giriş kartı aşağıdaki durumlarda hemen düzenleyen kuruma iade edilir:

- a) Düzenleyen kurumun talebi durumunda veya
- b) İstihdamın son bulması durumunda veya
- c) İşverenin değişmesi durumunda veya
- ç) Yetki verilen alanlara giriş ihtiyacının değişmesi durumunda veya
- d) Kartın süresinin dolması durumunda veya
- e) Kartın iptali durumunda veya
- f) Sahipsiz kartın bulunması.

(18) Düzenleyen kuruluş bir kimlik kartının kaybına, çalınmasına veya iade edilmemesine dair hemen bilgilendirilir.

(19) Bir elektronik kart iade, son bulma, geri alma veya kayıp, çalıntı veya iade etmeme bildirimini takiben hemen devre dışı bırakılır.

(20) Bir hava yolu firması tarafından istihdam edilen bir mürettebat üyesinin mürettebat kimlik kartı aşağıdakileri göstermelidir:

- a) Sahibinin ismi ve fotoğrafı; ve
- b) Hava yolu firmasının ismi; ve
- c) İngilizce dilinde “crew” kelimesi; ve
- ç) Son geçerlilik tarihi.

(21) Geçerli havalimanı/tüm havalimanları giriş kartlarında aşağıdaki bilgiler yer almalıdır:

- a) Sahibinin ismi, fotoğrafı(son 1 yıl içinde çekilmiş) ve görevi/unvanı; ve
- b) Görev yapılan kurum kuruluşun ismi; ve
- c) Düzenleyen kurum/havalimanının ismi ve onaylayanın unvanı ve imzası; ve
- ç) Sahibinin giriş iznine sahip olduğu alanlar; ve
- d) Son geçerlilik tarihi; ve
- e) Kartın arka tarafında kart kullanım talimatı ile izin verilen bölümlerin açıklaması yer alır.

(22) Giriş kartlarının suistimalini önlemek amacıyla kaybedilen, çalınan veya iade edilmeyen kartların kullanılma durumunun tespit edilmesini sağlamak için bir sistem oluşturulur. Bu sistem elektronik olabileceği gibi manuel olarak giriş kontrol noktalarında bu kartların örneklerinin bulundurulması şeklinde de uygulanabilir. Tespit durumunda ilgili personel/kişi ile ilgili en kısa sürede işlem başlatılır.

(23) Araç giriş kartı sadece operasyonel ihtiyacı olan araçlar için düzenlenir.

(24) Bir araç giriş kartı araca özel olur ve en azından aşağıdakileri içerir:

- a) Giriş iznine sahip olduğu alanlar ve
- b) Son kullanma tarihi.

(25) Bir elektronik geçiş kartı transfer edilemeyecek bir şekilde araca sabitlenir. Araç giriş kartı, araç hava tarafında olduğu sürece, aracın ön camında; dışarıdan sürekli görülebilecek şekilde taşınır. Elektronik araç geçiş izinlerinde aracın girmeye yetkili olduğu alanları veya son kullanma tarihi elektronik olarak okunabilir olur ve güvenlik tahditli alanlara giriş için izin verilmeden önce kontrol edilir. Elektronik araç geçiş izinlerinde ilaveten aracın ön camında başka araca transfer edilemez şekilde en az bu bilgileri içerir bir çıkartma veya benzeri gösterim yer alır.

(26) Araç giriş izni aşağıdaki durumlarda iptal edilerek düzenleyen kuruluşa iade edilir:

- a) Düzenleyen kuruluşun talebi durumunda veya
- b) Araç artık hava tarafına giriş için kullanılmayacağına veya
- c) Araç giriş izni otomatik olarak geçersiz kılınmadıkça araç giriş izninin son kullanma tarihinin gelmesi durumunda.

(27) Düzenleyen kuruluş bir araç giriş kartının kaybında, çalınmasında veya iade edilmemesi durumunda hemen bilgilendirilir.

(28) Bir elektronik araç giriş kartı iade, kullanım süresinin dolması, kayıp, çalınma veya iade etmeme bildirimini takiben hemen devre dışı bırakılır.

(29) Araç giriş izinlerinin suistimalini önlemek amacıyla kaybedilen, çalınan veya iade edilmeyen izinlerin kullanılma teşebbüsünün tespit edilmesini sağlamak için bir sistem bulundurulur. Tespit durumunda izin sahibi ilgili personel en kısa sürede havalimanı işletme müdürlüğüne yazılı olarak müracaatta bulunur. İstasyon Müdürü durumu bir üst yazıyla Emniyet Şube Müdürlüğüne iletir.

(30) Sadece hava tarafını kullanan ve trafikte kullanılmasına izin verilmeyen araçlar açık bir şekilde havalimanı operasyonları için kullanıldıklarını belirten işaretler taşımaları kaydıyla bu maddenin 24 üncü fıkradan 29 uncu fıkraya kadar olan uygulamalardan muaf tutulabilirler. Ancak muaf tutulması durumunda dahi hava tarafında bulunan araçlar ile ilgili bilgiler(sayısı, hangi kurum kuruluşu ait olduğu vb.) yerel otoritelerce kayıt altına alınır.

(31) Geçerli bir havalimanı giriş kartına sahip olanlar haricinde olan mürettebat üyelerine aşağıdaki alanlar haricinde güvenlik tahditli alanlarda bulunduklarında her zaman refakat edilmelidir:

- a) Yolcuların mevcut olabileceği alanlar; ve
- b) Geldikleri veya gidecekleri hava aracının hemen yakınındaki alanlar; ve
- c) Mürettebata tahsis edilen alanlar. Mürettebat üyelerinin geldiği veya gideceği hava aracı ile giriş noktası veya terminal arasında kalan mesafeler

(32) Bir kişi istisnai olarak güvenlik tahditli alanlarda her zaman refakatçi eşliğinde olması durumunda bu maddenin 21 inci fıkrasında yer alan gerekliliklerden ve özgeçmiş araştırmaları şartından muaf tutulabilir.

(33) Bir araç hava tarafındayken daima refakatçi eşliğinde olması durumunda; bu maddenin 24 üncü fıkradan 29 uncu fıkraya kadar olan uygulamalardan muaf tutulabilirler.

(34) Refakatçi eşliğinde girişler ile ilgili olarak aşağıdakileri gereklilikleri sağlamalıdır:

- a) Refakatli giriş(kişi ve araç) Havalimanı MİA tarafından aşağıdaki şartlar sağlanarak uygulanabilir;
 - 1. Refakatli girişlerin amacı; iş görüşmesi, bakım-onarım keşif vb. geçerli bir nedene dayanması.
 - 2. İşletmelerden kısıtlı sayıda refakatçi olacakların belirlenerek MİA tarafından onaylanması.

3. Refakatçi girişlerinin belirlendiği noktalarda refakatçi listelerinin bulundurulması veya havalimanları giriş kartında refakatçi olduğuna dair bir belirtkenin olması.
4. Refakatçi ve beraberindeki giriş yaptığı nokta ile çıkış yaptığı noktanın aynı olması.
5. Giriş işlemi sırasında eğer refakatçi başvurusu sırasında alınmayacaksa refakatçi beyan formunun doldurulması ve giriş çıkış kayıtlarının oluşturulması.
6. Refakatçinin en fazla 2 kişiye refakat edebilmesi.
7. Refakatçi ve eşlik ettiklerinin güvenlik taramalarının yapılması.
8. Azami kalış süresinin 8 saat olması. Daha fazla olacaksa veya bir kaç gün devam edecekse diğer giriş yöntemlerinden biri uygulanmalıdır.
9. Mümkün olması halinde noktalarda refakat edilenlerin özgeçmiş araştırmasının güvenlik görevlilerince yapılması.

b) Refakatçinin özellikleri aşağıda belirtilmiştir.

1. Geçerli bir havalimanı giriş kartına sahip olmalı; ve
2. Güvenlik tahditli alanlarda refakatçilik yapmaya yetkili olmalı; ve
3. Refakat edilen kişileri her zaman direk görüş alanında tutmalı; ve
4. Refakat edilen kişiler tarafından hiçbir güvenlik ihlalinin gerçekleştirilmediğinden emin olmalıdır.

(35) Bir yolcuya refakat eden mürettebat üyesi: Genel havacılık, hava taksi, uçuş okulları ve amatör havacılık faaliyetlerinde bulunan ve geçerli bir giriş belgesine sahip uçuş mürettebatı tarafından binış kartı veya eşdeğer belgesi bulunmayan yolcusuna refakat edilebilir.

(36) Acil durum halinde giriş kontrol için muafiyetler; Ciddi bir can veya mal tehdidine cevap veren kişiler ve bu amaçla kullanılan araçlar (ambulans, ambulans helikopter vb.) geçerli bir havalimanı kimlik kartına sahip en az 1 adet güvenlik görevlisi refakatinde olmaları durumunda giriş kontrolünden muaf tutulabilirler.

(37) Terminal ve diğer hassas tesislerin giriş kontrolü ile güvenliği; Havalimanının kara tarafında alınacak güvenlik tertip ve tedbirlerinde, risk ve tehdit analizine ve muhtemel tehdidin içeriğine göre gerekli tertip ve tedbirler alınır. Bu kapsamda havalimanının karaya dönük bölümüne dışarıdan girişler sınırlandırılır ve belirli yol ve geçiş noktaları oluşturulur. Kanundışı eylemlere karşı tedbir almak üzere, yolculara ait tahditli bölümler ve halka açık yerler güvenlik görevlilerince gözetim ve denetim altında tutulur. Aşağıdaki tesislerde gerekli önlemler alınır;

a) Yolcu terminali ile ilgili güvenlik tertip ve tedbirleri; Yolcu terminalinde terminal güvenliği ve orada bulunanların korunmasına yönelik tedbirler alınır.

1. Terminal girişlerinde tüm yolcu, karşılayıcı uğurlayıcı personel vb. kişiler yasaklı maddelerin sokulmasının engellenmesi amacıyla güvenlik kontrolüne tabi tutulur. Güvenlik kontrolleri, programda belirtilen yolcu ve kabin bagajı tarama standartlarını karşılamalıdır. Terminallere sokulması yasaklı ve tehlikeli maddeler Ek-17'de belirlenmiştir. Terminal giriş kontrol noktalarındaki tarama standartları konusunda uygulama yetkili otorite ve yerel otorite tarafından risk ve tehdit değerlendirmesine uygun olarak değiştirilebilir. Bu konudaki uygulama ve standart detayları Ek-22'de belirtilmiştir.

2. Yolcu çekin (check-in) sonrası uçakaltı bagaj taraması yapılan terminallerde, terminal girişi güvenlik kontrol noktası MSHGK kararı ile kaldırılmışsa, Ek-22’de belirtilen prosedürler ve alternatif tedbirler uygulanmalıdır.

- b) CIP terminallerinde ve salonlarında tarama; CIP terminallerinde, salon girişinde yolcu çekin işlemleri yapılır, yolcu ve uçakaltı bagajı ayrılır. Uçakaltı bagajı uçağa yüklenmeden önce uçakaltı bagajı tarama yöntemlerine göre taranır. Yolcular yasaklı maddelerin GTA’lara geçişini önlemek amacıyla yolcu kabin bagajı tarama prosedürlerine göre GTA’na geçmeden önce taramaya tabi tutulur. Terminal içi CIP salonlarında ise salon girişinde yolcular ve kabin bagajları taramaya tabi tutulur.
- c) Genel havacılık terminalleri; bu terminaller de uçuş ekibi ve yolcular GTA geçişi öncesinde taranır. Bu kişilerin ticari havacılık faaliyetleri ve çalışanları ile karışmasını önleyici tedbirler alınır.
- ç) VIP salonları; VIP salonlarından sadece, Başbakanlık Personel Prensipler Genel Müdürlüğü’nce bildirilen listede yer alan makam sahipleri yararlandırılır. Uçuş güvenliğini ve emniyetini tehlikeye düşürecek herhangi bir yasaklı maddenin GTA geçişine izin verilmez. Yanında silah bulunan VIP şahıslar ve korumalarının silahlarını teslim etmeleri esastır. 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu 93. Maddesi kapsamında izin verilen durumlar hariçtir. Bu durumda dahi işletme ve kaptan pilotun bilgilendirilmesi sağlanır.

(38) Hassas tesisler; kontrol kulesi, teknik blok, haberleşme ve seyrüsefer yardımcı cihazları, yakıt tesisleri, elektrik enerji kaynağı ve nakil tesisleri ve tesisat galerileri, radar vb. havalimanının hassas tesisleri gerektiği şekilde korunur ve buralara giriş-çıkış kontrol altında bulundurulur.

(39) Küçük ve kontrolsüz havalimanlarında güvenlik tedbirleri MSHGP’nın Ek-12’si doğrultusunda yerine getirilir.

ICAO Ek-17

4.2 Giriş Kontrolüne Dair Tedbirler

4.2.1. Her akit devlet, yetkisiz girişi engellemek için, sivil havacılığa hizmet veren hava alanlarında hava tarafına erişimin kontrol edilmesini sağlayacaktır.

4.2.3. Her akit devlet hava tarafı kısımlarına ve güvenlik tahditli alanlara yetkisiz erişimi önlemek amacıyla insanlar ve araçlar için kimlik tanımlama sistemleri oluşturulmasını sağlayacaktır. Kimlik, güvenlik tahditli alanlara ve hava tarafı kısımlarına geçiş izni verilmeden önce belirlenmiş kontrol noktalarında kontrol edilmelidir.

97/9707 Sayılı Yönetmelik

Giriş-Çıkışlar ve Giriş Kartları

Madde 7- Sivil Hava Meydanlarında, Limanlar ve Sınır kapılarında görevli resmi ve özel kuruluşlara bağlı tüm personel ile araçlar için verilecek giriş kartları emniyet birimlerince gerekli güvenlik tahkikatı yapıldıktan ve Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü, Kaçakçılık, İstihbarat ve Narkotik Daire Başkanlığındaki Kaçakçılık Bilgi Bankasından sorulduktan ve ilgili birimce tanzim edildikten sonra Mülki İdare Amirliklerince onaylanarak verilir.

Düzenlenecek giriş kartlarının çeşitleri, veriliş şekli, değiştirilmesi, iptali, diğer giriş çıkışlar, park yerleri ve her türlü trafik düzenlemeleri ile sair hususlara ilişkin esaslar ilgili birimlerin görüşü alınarak Mülki İdare Amirlerince hazırlanıp Vali tarafından onaylanarak yürürlüğe girecek yönergelerle belirlenir.

C-Giriş kartlarının verilmesi ile ilgili esaslar

Havameydanları Giriş Kartları Yönergesine göre, görevli personele kart verme esasları ve ilgili tüm işlemler şunlardır;

1- Giriş Kartlarının Şekli, İçeriği, Temini

- Giriş kartları, görevleri veya işleri nedeniyle hava meydanına girmesi gerekenlere verilen kartlardır.
- Giriş kartlarında, kart sahibinin cepheden yeni çekilmiş vesikalık fotoğrafı, adı soyadı, görevi, kartın geçerlilik süresi, kart seri numarası, kartın geçerli olduğu hava meydanının ismi, kartın geçerli olduğu sahalara ve kart sahibinin çalıştığı işverenin adı bulunmaktadır.
- Elektronik kartlı giriş kontrol sisteminde kullanılan manyetik giriş kartı üzerinde yukarıdaki bilgilerden ihtiyaç duyulanlar bulunmaktadır.
- Kartların renk, şekil ve dizaynı her yıl değiştirilir. Kartlar her havameydanında farklı olacak şekilde Devlet Havameydanları İşletmesi Genel Müdürlüğünce kontrol edildikten sonra ilgili havameydanı tarafından basılır. Tüm Hava Alanları Giriş Kartı, SHGM'nün kontrolünden sonra, SHGM ve DHMİ arasında yapılan protokol gereği DHMİ Genel Müdürlüğünde basılarak ilgili kurum ve kuruluşlara verilir.

2- Giriş Kartlarının Çeşitleri

Hava meydanında kullanılan giriş kartları şunlardır;

➤ Görevli Giriş Kartı

Hava meydanında İçişleri Bakanlığı, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, MİT, Askeri Birlikler, Gümrük, Gümrük Muhafaza, Meteoroloji, Resmi Sağlık kuruluşlarına bağlı hizmet birimlerinde sürekli görev yapan kamu personeline verilen kartlardır.

➤ Daimi Giriş Kartı

Hava meydanı içerisinde sürekli görev yapan ve görevi gereği mesaisini hava meydanında geçiren kamu ve özel kurum / kuruluş personeline verilen kartlardır.

➤ Geçici Giriş Kartı

Hava meydanı içerisinde üç ayı geçmeyecek bir sürede görev yapacak olan resmi ve özel kurum/kuruluşların personeline verilen kartlardır.

➤ Geçici Giriş Belgesi

Hava meydanlarında tahditli alanlarda kısa süreli resmi ziyaret, inceleme veya acil tamirat işlerinde çalıştırılacak olan kişilere mülki idare amirince verilen ve hava meydanında geçerli olduğu yerlerin belirtildiği izin belgesidir. Bu belgenin düzenlenmesi ile ilgili esaslar 12.02.2001 tarihli Genelge ile belirlenmiştir.

➤ Tüm Hava Alanları Giriş Kartı

Görevleri gereği birden fazla havalimanlarında görev yapan kamu ve özel kuruluş personeline verilen "Tüm Hava Alanları Giriş Kartı" ile ilgili esasları belirlemek amacıyla Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından Tüm Hava Alanları Giriş Kartları Talimatı (SHT 17.1) yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. SHGM ile DHMİ arasında yapılan protokol çerçevesinde kart işlemleri DHMİ Genel Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir.

➤ Landing Kartı

Landing kartı (Uçak Mürettebatı Belgesi) yabancı hava yolu uçak mürettebatının, hava meydanına karşılıklılık esasına göre girip çıkması için kullanılan ve yetkili makamlarca usulüne ve örneğine uygun olarak düzenlenmiş olan kartlardır.

3- Giriş Kartlarıyla İlgili Genel Hükümler

- Hava meydanı giriş kartları aşağıdaki esaslara göre verilir:
- Kurum/kuruluşlar hava meydanlarında çalışan personeli için “Hava Meydanı Giriş Kartı” almak zorundadır.
- Giriş kartları DHMİ Başmüdürlüğü/Havalimanı Müdürlüğüne tanzim edilir. Mülki idare Amirine onaylatıldıktan sonra ilgili kurum/kuruluş ve şahıslara teslim edilir.
- Giriş kartlarının geçerlilik süresi verildiği yılın 31 Aralık günü sona erer. Kartların kullanım süreleri olağanüstü durum ve güvenlikte zafiyet olmadığı sürece güvenlik komisyonu kararı ile uzatılır.
- Şahıslar kurumları haricinde (bireysel olarak) kart talebinde bulunamaz. Giriş kartları ilgili kurum/kuruluşlarca alınır.
- Kurum/kuruluşların kendi personeline verdiği personel tanıtma kartı, kimlik kartı veya resmi üniforma şahıslara hava meydanı sahalarına giriş ve çıkış müsaadesi vermez. Yabancı havayolu uçak mürettebatına verilen landing kartları karşılıklılık esasına göre bu uygulama dışında tutulur.
- Kontrol noktalarında, hava meydanında geçerli olan kartların birer örneği pano halinde bulundurulur.
- Mülki idare amirince kart kullanıcılarına kullanımla ilgili eğitim verilir. Eğitim verilmesinin güç olduğu durumlarda uyulması gereken kurallarla ilgili Kart Kullanım/Güvenlik Talimatı okutularak imza karşılığında verilir. Tüm kart kullanıcıları SHT. 17.2. çerçevesinde iş bu Modül 1 Güvenlik Bilinci eğitimini almak zorundadır.
- Giriş kartları sadece tanzim edildiği hava meydanında kullanılır. Başka meydanlarda kullanılmaz.

4- Giriş Kartlarını Kullanacakların Dikkat Edeceği Hususlar

Adına giriş kartı tanzim edilen personel;

- Hava meydanında bulunduğu süre içinde kartları fotoğrafı görülecek şekilde yakalarına takmak veya asmak zorundadır.
- Görevli bulunduğu sürece, kartların arka yüzünde bulunan talimata uygun hareket etmek zorundadır.
- Güvenlik görevlilerinin kartları tetkik etmesine, fotoğrafları ile karşılaştırmasına ve bölümlerini incelemesine izin vermek zorundadır. Güvenlik görevlilerinin talebi halinde giriş kartlarının tetkiki esnasında kimlik bilgileri bakımından karşılaştırma yapılmak üzere geçerli bir kimlik kartı ibraz etmek zorundadır.
- Görevli bulunmadığı zamanlarda giriş kartlarındaki müsaade edilen bölgeler içinde dolaşamaz.
- Giriş kartı, müsaade edilen bölgelere geçiş yetkisi verir. Yetkililerce bu bölgelerde yapılan aramalardan muafiyet sağlamaz. Yüksek risk ve tehdit durumlarında mülki idare amirince geçiş yetkisi süreli olarak kaldırılabilir veya sınırlandırılabilir.
- Giriş kartını sahibinden başkası kullanamaz. Bunun aksine bir davranış belirlendiğinde kart geri alınır ve adli mercilerce kovuşturma yapılır. Kovuşturma sonuçlanıncaya kadar kart iade edilmez, tekrar kart tanzimi de yapılmaz.

- Kart sahibi, hava meydanındaki görevinin sona ermesi halinde kartını kurum ve kuruluşuna teslim eder.
- Teslim alınan kartın Baş Müdürlüğe/Havalimanı Müdürlüğüne tesliminden ilgili kurum/kuruluş sorumludur. Kurum/kuruluş teslim aldığı kart için tutanak tanzim ederek ilgili personele verir.
- Her kart sahibi kartsız personeli ihbar etmek zorundadır.
- Kart alan her şahıs, bu yönergenin ve kendisine verilen eğitimin veya Kart Kullanım/ Güvenlik Talimatı'nın gereklerini yapmak zorundadır. (Yönerge Mad.8)

5- Hava Taşıyıcıları, Yer Hizmet Kuruluşları ve Yabancı Uyruklu Personele Kart Verme Esasları

- Hava taşıyıcıları personeline giriş kartı verilebilmesi için Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın ön izni veya ruhsatı bulunması gerekir.
- Yer hizmet kuruluşları ve kendi yer hizmetini yapan hava taşıyıcıları personeline giriş kartı verilebilmesi için Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) gereğince ön iznin veya ruhsatın bulunması gerekir.
- Resmi ve özel kurum ve kuruluşların kadrolarındaki yabancı uyruklu personel için çalışma izni alınmasından sonra "Hava Meydanı Geçici Giriş Kartı", ikamet izni almasını müteakip de "Hava meydanı Daimi Giriş Kartı" düzenlenir. İkamet izni bitiş tarihi kartın geçerlilik süresidir. Bu süre kartın tanzim edildiği yılın 31 Aralık tarihini geçemez.

6- Giriş Kartlarında Tahditli Alanların Tespiti

Her yıl yeni kart tanzim işlemine başlanırken, güvenlik komisyonu, resmi ve özel kurum/kuruluşlarda görevli personelin görevi gereği girebileceği kısımları tespit ederek karara bağlar.

7- Kuruluşların Kart Miktarının Belirlenmesi

Giriş kartı miktarı, talepte bulunan kurum/kuruluşların hava meydanındaki görevi ve hava meydanının potansiyeli ile orantılı olarak, güvenlik komisyonunca değerlendirilir. Kart talepleri bu değerlendirme sonucu alınacak karara göre verilir.

Değerlendirmede güvenlikte zaafiyet yaratmayacak ve hizmeti aksatmayacak şekilde en az sayı tespit edilir.

8- Olağanüstü Hallerde Giriş-Çıkış

Acil müdahale gerektirecek olağanüstü durumlarda, müdahaleye gelen personel için Acil Durum Plânı uygulanır. Bu. personelin girişi için bağlı olduğu kurumun verdiği kimlik kartları yeterli ve geçerlidir.

D- Kart Kullanım/Güvenlik Talimatı

Havameydanı giriş kartı taşıyan personelin uyacağı kurallar Kart Kullanım/Güvenlik Talimatında belirlenmiş ve bu talimat MSHGP'nın 9. eki olarak yayımlanmıştır.

Bu talimatın bir sureti ilgiliye giriş kartının teslimi esnasında okutularak içeriği anlaşıldıktan sonra imza karşılığı verilir.

Havameydanı Çalışanları İçin Kart kullanım/Güvenlik Talimatı

Hava Meydanı Giriş Kartı

- Hava meydanında çalışan herkes, mesaiye bulundukları süre içinde hava meydanı giriş kartını görünür şekilde yakasına asmak zorundadır.
- Giriş kartı sadece izin verilen bölümler için geçerlidir.
- Giriş kartının izin verilen şekilde kullanımından kart kullanıcıları ile birlikte, personelin bağlı olduğu kuruluşlar da sorumludur,
- Giriş kartları sadece kart sahibi tarafından kullanılabilir. Hiçbir şekilde ikinci şahıslara verilmez.
- Yüksek risk veya özel bir tehdit durumunda giriş kartlarının yerine günlük olarak kullanılacak bröve veya kartlar güvenlik makamlarınca verilebilir.
- Kart taşıyıcıları çalıştıkları bölümlere özel olarak izin almadan misafir veya ziyaretçi kabul edemezler,
- Hava meydanında çalışanlar için Mülki idare Amirliğince verilen kartların haricinde hiçbir üniforma veya tanıtma kartı hava meydanına giriş yetkisi vermez.
- Hava meydanını kullanan yabancı havayolu şirketlerinin mürettebatı kendi havayolu tanıtım kartını kullanabilirler. Ancak her yıl geçerli olan örnek tanıtım kartlarını hava meydanı güvenlik makamlarına vermek zorundadırlar.
- Kart sahipleri hava meydanının değişik bölümlerine ancak geçiş için oluşturulmuş kontrol noktalarından geçebilirler. Taşıdıkları kart kontrolsüz geçme imkanı vermez. Kontrol noktalarında istinasız herkes güvenlik taramasına tabi tutulur.
- Giriş kartının kaybolması halinde, anında havameydanı güvenlik makamlarına müracaatla durumu bildirilir.

E-Araç Tanıtım Kartı

- Aprona giriş için apron plakası verilen araçlara ayrıca apron tanıtım kartı tanzim edilir. Kart aracın ön camında; dışardan sürekli görülebilecek şekilde taşınır. Bu tanıtım kartının üzerinde aracın plaka numarası, apron plaka numarası, araç sahibi kişi veya kuruluşun adı bulunur.
- Araç tanıtım kartının olması araç içindeki kişilerin havameydanı tanıtım kartı olmadan havameydanı içerisine girebileceği anlamı vermez.
- Yüksek risk veya özel tehdit durumunda güvenlik makamları apron plakası ve araç tanıtım kartı yanında, bunların yerine geçebilecek özel kart uygulamasını tehdit süresince uygulayabilir.

Genel Hükümler

- Giriş Kartı alan herkes Havameydanı Giriş Kartları Yönergesini öğrenmek ve hükümlerine uygun hareket etmekle yükümlüdür.
- Havameydanında çalışan herkes, şüpheli şahıs, paket, bagaj ve kolileri, kart kullanımına aykırı hareket edenleri, güvenliği bozucu tutum ve davranışlarda bulunanları, güvenlik makamlarına bildirmek zorundadır.

Cezai Hükümler

Yukarıdaki hükümlere aykırı hareket edilmesi durumunda;

- Havameydanı giriş kartı iptal edilir,
- Araç tanıtım kartı iptal edilir.
- Kişi veya kuruluşlara SHY-22 Yönetmeliği gereğince DHMİ tarafından parasal müeyyide uygulanır,
- Güvenlik makamlarınca TCK'nun 526. Maddesi gereğince adli takibat yapılır.

Hava tarafı, güvenlik tahditli alanlar ve kritik alanlar kişilerin sorgulanması:

Girişten itibaren hava tarafına kadar, uçaklar ve hassas tesisler için artan oranda kademeli bir güvenlik sağlamak, kart sahiplerinin sadece yetkili olduğu yerlere girmesini temin etmek ve yetkisiz olduğu yerlere girmesini engellemek amacıyla, giriş kartları üzerinde girişleri tahdit edilen yerlerle ilgili bölümler bulunur. Giriş için yetki verilen yerlerle ilgili bölümler açık bırakılarak, giriş müsaadesi verilmeyen yerlerle ilgili bölümlerin her biri kart basım teknikleriyle veya özel kalemler ile değişik renklerle kapatılır.

Yukarıda belirtildiği gibi, resmi ve özel kuruluşlara bağlı tüm personel ile araçlar için verilecek giriş kartları emniyet birimlerince gerekli güvenlik tahkikatı yapıldıktan ve Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü, Kaçakçılık, İstihbarat ve Narkotik Daire Başkanlığındaki Kaçakçılık Bilgi Bankasından sorulduktan ve ilgili birimce tanzim edildikten sonra Mülki İdare Amirliklerince onaylanarak verilir.

Hava meydanı içerisinde girişleri tahdit edilen yerlerle ilgili bölümler şunlardır;

- içhatlar Terminali Check-in Salonu.
- içhatlar Terminali Varış Salonu.
- İçhatlar Terminali Arındırılmış Salon.
- Dışhatlar Terminali Check-in Salonu.
- Dışhatlar Terminali Transit ve Varış Gümrüklü Salon.
- Dışhatlar Terminali Arındırılmış Salon.
- Charter Terminali Check-in Salonu.
- Charter Terminali Transit ve Varış Gümrüklü Salon.
- Charter Terminali Arındırılmış Salon.
- Kargo Terminali.
- Şut Altı.
- Apron.

Girişleri tahdit edilen yerler, hava meydanının fiziki yapısına göre Güvenlik Komisyonu'nun kararı ile artırılır veya azaltılır. (Giriş Kartları Yönergesi Mad.5)

Her zaman güvenlikle ilgili konularda duyarlı olmak:

Bu kapsamda, tüm personelin güvenlikle ilgili konularda duyarlı olması gerekir. Tek başına güvenliğin gücü en zayıf halkanın gücü kadardır. Herhangi bir olağan dışı veya şüpheli durumu gören personel en yakın güvenlik birimine haber vermelidir. Böyle bir davranış büyük bir faciayı önleyebilir.

Kişisel Sorumluluklar:

Havalimanları Öncelikle Korunması gereken hassas tesislerdir. Bu tesislerin güvenliğinde oluşabilecek herhangi bir zafiyet, ülke güvenliği, ülke ekonomisi, ülke turizmi v.b. birçok alanda olumsuzluklara neden olabilecektir. Bu nedenlerle havacılık güvenliği ulusal ve uluslararası anlamda büyük önem taşır.

YOLCU VE PERSONELİN TARANMASI

- Hava meydanı güvenliğinin en önemli unsurlarından biri de yolcu kontrolüdür. Ülkemizde yapılan uygulamaya baktığımızda tüm personeli yolcu gibi kabul etmek gerekmektedir. Diğer bir ifade ile yolcu kontrolü ifadesi aynı zamanda personeli de kapsamaktadır.
- Personel ve mürettebat yolcular gibi güvenlik kontrolüne tabi tutulurlar. Yaşanan olaylarda, teröristler, sabotaj yapmak isteyen kişiler, hırsızlar imkan buldukları takdirde, tesislerde, personel arasına karışarak faaliyetlerde bulundukları gibi, tesislere kendilerini tamirci, postacı gibi göstererek girdikleri tespit edilmiştir.
- **Kargo, Kurye, Ekspres Paket Mektup, Depolama Hizmetleri ve İkram Malzemelerinin Kontrolü, Diplomat, Diplomatik Kurye, VIP, CİP Taraması:** Kargo, kurye, paket ve mektuplar, ikram malzemeleri bagajlarda olduğu gibi güvenlik kontrolüne tabi tutulur. Bu görev ilgili kuruluşlar tarafından yerine getirilir. Gereken güvenlik cihaz ve sistemleri ilgili kuruluş tarafından temin edilir.
- Diplomatik kuryeler, mütekabiliyet esasına göre izin kartı verilen elçilik/konsolosluk görevlilerince alınır.
- VIP ve CİP'lerde diğer yolcularda olduğu gibi güvenlik kontrolüne tabidir. VIP salonlarından listede olmayan kişilerin geçişine izin verilmez.
- Yolcu Kontrolünde dikkat edilecek bir diğer husus, bu deyme uluslararası sözleşmeler çerçevesinde verilen anlamdır. Sözleşmeye göre yolcu kontrolü bir arama işlemi değildir. Yolcu kontrolü uluslararası sözleşmelere göre, uçaklar, uçuş güvenliği, yolcu ve personel için tehlike oluşturan maddelerin uçaklara ve hava meydanı tesislerine geçişine mani olmaktır. Bu bir tarama işlemidir. Yolcu kontrolünü bir «yolcu tarama» işlemi olarak kabul etmek gerekir. Dolayısıyla bu tarama işleminden hiçbir yolcu muaf tutulamaz. Bu nedenle giriş kontrol noktasında yapılan tarama işlemi Ceza Muhakemeleri Usulü Kanunu'nda belirtilen aramayla ilgili bir işlem değildir.

A) Yolcu Kontrolünün Yasal Dayanağı:

Yolcuların taranması ile ilgili hususlar, uluslararası ve milli mevzuatımızda düzenlenmiştir.

1-Yolcu Kontrolünün Uluslararası Dayanağı:

Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nde; *“Her Akit Devlet ticari hava operasyonlarının giden yolcularının ve onların kabin bagajlarının, güvenlik tahditli bir alandan kalkacak hava aracına binmeden önce taranmasını sağlayacak tedbirler oluşturacaktır.”*(Ek-17 Mad.4.4.1) Hükmü yer almaktadır.

2-Yolcu Kontrolünün Mevzuatımızdaki Yeri:

ICAO Sözleşmesi, 4749 Sayılı Yasa ile onaylanarak milli mevzuatımız haline gelmiştir. Buna ilave olarak 97/9707 Sayılı Yönetmeliğin 21.Maddesinde; *“Yolcuların, bagajların, yolcu beraberindeki eşyaların kontrol ve denetiminden geçirilmesini sağlayacak, silah, patlayıcı madde ve uçak için tehlike arz eden maddelerin havaalanı sınırları içerisine ve uçağa girişini önleyecek, caydırarak, muhtemel saldırıyı uçağa ulaşmadan ortaya çıkaracak tedbirler alınır.”* Hükmü yer almaktadır. Ayrıca MSHGP'nin “Güvenlik Kontrolü” bölümünde de ayrıntılı olarak yer almıştır.

3-Yolcunun Hakları:

Yolcu Tarama işlemi, kişinin özel haklarını kısmen de olsa çiğnediği için bu kişilerin bazı hakları da bulunmaktadır. Yolcuların taramaya karşı uluslararası mevzuatça tanımlanmış hakları vardır.

Bu haklar;

- Kontrolü reddetme.
- Kontrolün veya üzerindekiilerin aranmasını reddetme.
- Kendileri veya üzerindekiiler kontrol edilirken, belli bir tehlike yoksa kontrolü Durdurma.

Eğer yolcular taranmayı veya eşyalarını kontrole vermeyi kabul etmezlerse kontrol noktasından geçemezler. Yürürlükte bulunan yasalarımızın güvenlik birimlerine verdiği arama ve diğer yetkiler doğrultusunda; işlem den geçmeyi reddeder şahıslar tetkik edilir.

OLAY RAPORLAMASI

- Herhangi bir olay sonrasında veya günlük görevlerle ilgili olarak değerlendirme yapmak veya üst makamlara bilgi vermek amacıyla rapor yazılması gereklidir.
- Raporlar yazılırken, güvenlik personeli tarafından o anda alınmış notlar çok önemlidir.
- Görme, koklama, dokunma, duyma ve tatma duyularından hafızamızda oluşan bilgilerin yazılı olarak kayıtlara geçirilmesine not alma denir.
- Psikolojik çalışmalar, elde edilen bilgilerin hemen hemen tamamının bilinçaltına yerleştiğini göstermiştir. Bir olaydan hemen sonra bilinçaltına alınan bilgilerin % 10'u ila 30'u ancak hatırlanabilmektedir.
- Eğer insan hafızası bir not ve ipucu verilirse, bilinçaltındaki bilgilerin % 75'ini hatırlayabilmektedir. Bu nedenle görev esnasında karşılaşılan olayların dikkatli bir şekilde not edilmesi, olayın detaylarının hatırlanması bakımından önemlidir.

Not Almada Dikkat Edilecek Hususlar:

- Bütün notlar el yazısıyla alınmalıdır.
- Notlar tam inceleme yapılan anda alınmalıdır veya incelemeden sonraki en kısa zamanda yazılı hale getirilmelidir.

Notlar her ayrı görev ve incelemeniz için aşağıdaki özellikleri içermelidir;

- Tarih,
- Göreve başladığınız zaman,
- Görevinizin türü (rutin devriye, kontrol noktası vb.),
- Araç numarası veya devriye muntikası,
- Önemli telsiz mesajları veya tebliğler,
- Görev sırasında bağlantı kurduğunuz tüm şahısların isimleri,
- Baktığınız tüm olaylarla ilgili detaylı notlar, yerlerin krokileri,
- Hava durumu,
- Aydınlik ve ışıklandırma durumu,
- Görevin bitirildiği saat.

Sadece, size bilgi vermeyi kabul eden tanığın değil, konuştuğunuz herkesin ismini kaydedin. Bazı kişiler görevliyle yüz yüze gelmemek için görevliye hiçbir şey görmediğini söyler, ama sonradan mahkeme salonunda olayla ilgili detaylı bilgilerle ortaya çıkarak zanlının suçsuzluğunu ispatlayacak ifade verirler. Hiçbir şey görmediğini söyleyen kişilerin isimlerinin not alınması sayesinde bu kişilerin ileride verecekleri herhangi bir ifadenin güvenilirliği ortadan kalkmış olacaktır.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitim El Kitabı

Eğer görgü tanığının durumu şüpheli veya kişi kararsız ise, bu durumu not defterinize kaydedin. Bu sayede araştırmacıların zaman kaybına uğramaları önlenmiş olacaktır.

Genel bir kural olarak, not almak için sadece bir tür kalem kullanın. Eğer not alırken kalemin mürekkebi bittiyse ve kalem değiştirmek zorunda kalırsanız, bu durum, savcının suç ithamını destekleyen ipuçlarını kanıtlamada zorluğa sebep olabilir. Çünkü mürekkep veya kalem değişikliği bu olayla ilgili bilgilerin sonradan doldurulduğu şüphesini ortaya çıkarır.

Bu tür değişiklikleri not alarak belirtin. Not defterinde hiçbir silinti ve kazıntı olmamasına dikkat edin. Düzeltmesi gereken yerin üstüne bir çizgi çizin ve doğrusunu yazın, fakat çizilen kelimeler okunabilir olmalıdır. Düzeltmeyi yapacağınız yerin başlangıç ve sonuç kısımlarını işaretlerle belirtin. Görevlerinizi yazdığınız not defterine konuyla ilgili olmayan yazılar veya şahsi notlar yazıp şekiller çizmeyin. Sorgulama esnasında ortaya çıkabilecek problemlerden uzak durmak için fikirlerinizi açık ve net olarak belirtin.

Örneğin bir cinayet olayına çağırıldıysanız, mağdurun ölümü, başı kesilmiş veya kokuşmaya başlamış olması gibi durumlardan apaçık belli olmasına rağmen, “ölmüş görünüyor” şeklinde bir not almamalısınız. Aynı şekilde eğer şüphelinin yakalanması anında sarhoş olduğuna inanmışsanız not defterinize sarhoşluk belirtileri olan birçok görüntüyü yazmanız gerekmektedir. Sarhoş olduğu yer vb. diğer ilgisiz ayrıntılar burada ikinci planda yazılması gerekir.

Notların çok uzun olmasını önlemek için bazı genel kısaltmalar yapabilirsiniz. Fakat herhangi bir karışıklıktan uzak olmalı ve gerektiğinde mahkeme karşısında doğruluğunu ayrıca ispatlamaya gerek bırakmamalıdır. Eğer şüpheliyi belirtmek için (\$) gibi harf ve işaretler kullanıyorsanız, not defterinizin önünde bu kısaltmaları belirtmiş olmalısınız. Birden fazla şüpheliyi belirtmek için (\$1), (\$2) gibi kısaltmalar kullanabilirsiniz.

Notlarınızı hazırlarken gerek tanık vasıtasıyla gerekse diğer yollarla aldığınız bilgileri açık ve tarafsız olarak kaydedin. Alınan bilgileri her zaman kaynaklarına göre tasnif edin. Örneğin tanığın ismi teşkilat kayıtları ve hava tahmin bürosu gibi.

Mesela bir ani ölüm olayı incelemesi için görevlendirildiniz. Olay yerine ulaşmanızla birlikte, 21.30 olan saati not ediniz ve olaya tanık olan biri sayesinde mağdurun on dakika önce öldüğünü öğreniyorsunuz. Eğer ölüm zamanını, hiçbir açıklama yapmadan 21.20 olarak not defterine kaydederseniz 6 ay veya bir yıl sonra yapılan bir duruşma veya otopsi sonrası karşınıza yanlış bilgiler çıkarsa siz zor durumda kalabilirsiniz. Tanığın bizzat gördüğü durumları ve ayrıca başkaları tarafından aktarılan ifadeleri de belirterek kaydedin.

Her zaman aldığınız bilgilerin zamanı, saati, şahısların güvenilir veya şaibeli olup olmadığını notlarınıza kaydedin. Aldığınız notlar mümkün olduğu kadar detaylı olsun. Her şey sizin tasarrufunuz altında olduğu zaman, en detaylı bilgileri dahi kaydetmeniz gerekir, çünkü hiçbir zaman geçen kritik anları tekrar elde edemezsiniz. Bazı ekstra detaylar kimi zaman soruşturmanızın sonuçlanmasında ve notlarınızın güvenilirliğini artırmaya yardımcı olabilir.

Not almak için teyp kullanmadan önce bazı faktörleri göz önünde bulundurunuz. Teybe neler kayıt yaptığınızı görmediğiniz için kasetlerin kayıp olma ihtimalini göz önünde bulundurarak kayıtları kopyalamak gerekmektedir. Kopyalamayı ikinci bir iş olarak veya zaman kaybı olarak düşünmeyiniz.

Şüpheli Eşkâl Tarifi

Bir güvenlik personeli olarak, şüphelinin tüm vücudunun profilini, hayal gücünüzü zorlayarak çizme kabiliyetine sahip olmalısınız. Ayrıca şüphelinin fiziki özelliklerini, hareketlerini ve eşkâlinin tarifi konularını tanığa anlatarak, kişiyi hayalinde canlandırmasına, somut özellikleri çıkarmasına yardımcı olunuz. Şüphelinin, suç işledikten sonra görevliler tarafından olay yeri etrafında teşhis edilerek yakalanması haricinde, cinsiyet, ırk, yaş, saç, giyim gibi alışılmış özellikler yararsızdır. Eşkâlin tarifi özel bir kişinin teşhisinde yararlı olabilmesine rağmen normalde çok az değer taşımaktadır.

Eşkâl tarifinde temel unsurlar şunlardır;

- -İsim,
- -Takma isim (lakap),
- -Cinsiyet,
- -Meslek,
- -Biliniyorsa milliyeti,
- -Boy,
- -Kilo,
- -Göz rengi,
- -Saç rengi,
- -Ten rengi

Kişiyeye has ayırt edici özellikler: Kekeme, zayıf iradeli, vücutta yara izi, alışılmışın dışında saç kesimi, leke, ben, çil gibi izler, alışılmışın dışında giyim tarzı vb. özellikler, unsurlar belirtilmelidir. Eşkâl tarifi alırken orta kilo, orta yapılı, beyaz tenli gibi genellikle çoğu insanlarda bulunan özellikler veya görünümmler arasında fazla ayırt edici bir nokta yoktur.

Kalabalık içinde aradığınız şahsı bulabilmek veya yerini kestirebilmek için şahsa has ve onu diğerlerinden ayırabilecek kolay görülebilir bazı özellikleri bilmelisiniz. Şüpheliyi size teşhis ettirecek özellik, örneğin onun kekeme oluşudur, kekeme olmayışı değildir.

Eşya Tarifi

Eşya tarifi, bir kişinin kaybettiği yada çaldığı eşyasının bulunmasından sonra eşyasını diğerlerinden ayırmasına ve bulmasına yararı olmaktadır.

Örnek vermek gerekirse; erkek kol saati, roleks, altın kaplama şeklinde bir tarif genellikle eşyanın bulunmasında faydalı olmaz. Ama tarif; çeşidi, markayı, modeli, ağırlığı, metal şekli, kaplamasını ayrıca çizik, kırık, isim yazılı olma gibi diğerlerinden ayıran özellikleri de ihtiva etmelidir.

Eşya tarifinde, her türlü eşya için geçerli olmamasına rağmen genelde aşağıdakiler belirtilmelidir:

- -Nesnenin cinsi,
- -Nesnenin şekli,
- -Markası,
- -Seri numarası,
- -Herhangi bir işaret,
- -iz,
- -Rengi,
- -Ebatları,
- -Tahmini ağırlık,
- -Yapım yeri ve yılı,
- -Yapımında kullanılan maddeler,
- -Diğer özel unsurlar.

Rapor Yazarken Dikkat Edilmesi Gerekenler

- Bir görevli memur olarak, raporların hazırlanmasında sizin sorumluluğunuz, üstlerinizi bilgilendirmek olayı ve ne yaptığınızı açık ve doğru olarak bildirmektir.
- Raporlarınızda bir yazar olmanız beklenemez. Kolayca okunabilen ve anlaşılabilen kısa ve basit kelimeler ve kavramlar kullanın.

- Gerekli olduğu yerlerde bağlı cümleler kullanın, fakat karışık ve anlaşılması zor olmamasına dikkat edin. Cümleyi yaparken açık ve basit kelimeler seçin. Geniş bir açıklama için bir uzun cümle yerine, iki veya daha fazla basit cümleler kullanın. Yorumları kendinize göre yazın.
- Konuşma dilinde yazın. Genellikle edilgen pasif cümleler yerine etken aktif cümleler kullanın. Örneğin; Sorgulamalar bizim teşkilat tarafından yapıldı yerine, bizim memurlar sorguyu yaptı.
- Birden çok olayda, rapor kronolojik sıraya göre olayları sıralamalıdır.

Rapor, aşağıda belirtilen tüm bilgileri ihtiva etmelidir:

Kim; Mağdur, şüpheli (tanıyorsa), tanıklar.

Ne; Suçun türü veya hareketin durumu.

Ne zaman; Suç işlendiği gün, saat, olay yerine varış saati.

Nerede; Sokak adresi veya yerin özel tarifi.

Neden; Suçun motifi (işleniş şekli).

Nasıl; Suçun işlenmesinde kullanılan metotlar.

Sonra ne oldu; Devam eden soruşturma veya devam eden bir durum var.

GÜVENLİKLE ALAKALI OLAYLARA UYGUN ŞEKİLDE KARŞILIK VERME YETKİNLİĞİ

Özel güvenlik hizmetleri çerçevesinde alınan her türlü güvenlik tedbirinin birinci hedefi suç girişimlerine karşılık caydırıcılık sağlamaktır. Caydırıcılığın sağlanamaması halinde meydana gelen olaylara, yasalarda özel güvenlik görevlilerine tanınan yetkiler ve yükümlülükler çerçevesinde müdahale edilmesi gerekmektedir.

Bu sayfada, Özel Güvenlik Görevlilerinin yasal yetki ve yükümlülükleri ile ilgili bir değerlendirme bulunmaktadır. Herhangi bir bağlayıcılığı olmayan bu yorumların, şirketlerin hukuk departmanlarının onayı ile şirketin özel güvenlik konseptine uygun şekilde düzenlenerek, güvenlik görevlilerine bir eğitim notu veya görev tanımı şeklinde verilmesi mümkündür.

Yasal yetkilerle ilgili mevzuat listesi;

- 5188 sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun
- 6136 sayılı Ateşli Silahlar Ve Bıçaklar Kanunu
- 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu
- 5271 sayılı Ceza Muhakemeleri Kanunu
- Adli ve Önleme Aramaları Yönetmeliği
- Yakalama, Gözaltına Alma ve İfade Alma Yönetmeliği
- 5188 kanunun uygulanmasına ilişkin 07.10.2004 tarihli yönetmelik
- Özel güvenlik görevlilerinin temel görevi

Özel güvenlik görevlilerinin sınırları, mevcut yasal düzenlemelerde açıkça belirtilmemiş olsa dahi, mevzuatın tamamı dikkate alındığında şu şekilde belirlenebilir

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

ÖGG'leri, şirket yetkili temsilcileri tarafından Valiliklere yapılan resmî bildirimlere istinaden alınan Özel Güvenlik İzninde adres olarak belirtilen, görev alanı veya güzergahı dâhilinde şirket varlıklarına yönelik suç işlenmesini engelleyecek tedbirleri hukuka uygun usullerle alabilirler.

Suç işlendiğinde kendisine tanınan yetkiler çerçevesinde olaya müdahale eder ve süratle genel kolluk kuvvetini suç mahalline davet eder.

Genel kolluk kuvveti olay yerine gelene kadar, soruşturmanın uygun şekilde yürütülmesini sağlayacak bilgi, belge, doküman ve tanıkları muhafaza eder, genel kolluğun olaya el koymasından itibaren genel kolluğun talebi halinde araştırma ve delil toplama faaliyetine yardımcı olur.

Özel güvenlik görevlilerinin yetki sınırları:

Özel güvenlik görevlileri, kendisine verilen yetkileri; özel güvenlik görevlisi kimlik kartını herkes tarafından görülebilecek şekilde taşımak şartıyla, üniformalı olarak, görevli oldukları süre içerisinde ve görevli oldukları alanlarda kullanabilirler.

Güvenlik görevlileri, özel güvenlik izin belgesinde belirtilen adres ve nakit taşıma güzergahı dışında yetkili değildir.

Özel güvenlik görevlileri kendilerine görev sırasında kullanılmak üzere şirket tarafından verilen ve genel kolluk tarafından ruhsat düzenlenmiş olan silahlarını, ancak görev alanı içerisinde taşırlar. Gerekli izinler alınmadan şirket envanterindeki silahın görev alanı dışına çıkarılması 6136 sayılı kanun kapsamında kanuni takibata uğrarlar.

Güvenlik görevlilerinin hukuki statüleri

5188 sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanununun 23 üncü maddesine göre, “Özel güvenlik görevlileri Türk Ceza Kanununun uygulanmasında memur sayılır. Bunlara karşı görevleri sebebiyle suç işleyenler Devlet Memurları aleyhine suç işlemiş gibi cezalandırılır” hükmü bulunmaktadır.

Özel güvenlik görevlileri, görevlerini yaparlarken genel kolluk kuvvetlerine tanınan bir kısım yetkileri de kullandıklarından, kendilerine karşı mukavemet, hakaret, tehdit, saldırı gibi suçlarla karşılaşmaları her zaman mümkündür. Bu nedenle özel güvenlik görevlilerinin görevli oldukları sürelerde hukuken korunmaları maksadıyla kendilerine karşı işlenen suçlar bakımından memur sayılmaları kabul edilmiştir. Bu kapsamda, görevlerini ifa ederken veya görevli olmasalar bile icra ettikleri görevden dolayı kendilerine karşı suç işlenmesi halinde, faillerin memurlara karşı işlenen suçlardan yargılanmaları gerekir.

Özel güvenlik görevlileri, güvenlik hizmetlerini yürütürken kolluk memurlarıyla ilişkilendirilen suçları (işkence, kötü muamele, vb.) işlemeleri halinde ise, memurlar gibi ceza alırlar. Ancak, memurların yargılanması için gerekli süreçler uygulanmadan (mülki amirin izninin alınması vb) genel hükümlere göre ceza yargılaması sürecine tabi olurlar.

Güvenlik görevlilerinin yetkileri (5188/md.7'ye göre)

5188 sayılı kanunun 7'nci maddesinde güvenlik görevlilerinin yetkileri genel olarak sıralanmıştır. Güvenlik görevlileri tarafından, görev alanlarında suç işlenmesini engellemek ve görev alanlarına yönelik suç girişimlerini caydırmak maksadıyla önleme kapsamında kullanılabilecek yetkiler;

Durdurma ve kimlik sorma yetkisi:

- Görev yeri girişlerinde, hizmet binalarında görevli güvenlik görevlileri binaya giriş prosedürlerine uygun olarak kişileri durdurma ve kimlik sorma yetkisini kullanabilir.
- Durdurma ve kimlik sorma yetkilerinin kullanılması için ayrıca bir hakim kararına veya savcılık talimatına ihtiyaç yoktur. Ancak kişilerin, görev alanı girişinde kimlik göstermeyi kabul etmemesi halinde kişinin görev alanına girmesine izin verilmeyeceği uygun bir dille izah edilir.
- Ayrıca, suç teşkil etmemesine rağmen görev alanına girmesine izin verilmeyen eşyaların emanete alınması sırasında, güvenlik görevlisi tarafından eşyanın sahibinin kimlik bilgilerinin tespit edilmesi maksadıyla kimlik sorma yetkisi kullanılır.
- Bir kişinin veya aracın durdurulması kontrol için ayrılan makul süreyi aşmamalıdır. Yapılan kontrolün konusu ve sebepleri talep edilmesi halinde ilgiliye uygun şekilde açıklanır. Kontrolten sonra talep edilirse derhâl bir tutanak düzenlenir ve talep edilen kişiye imza karşılığı teslim edilir.

Arama yetkisi:

- 5188 sayılı kanunun güvenlik görevlilerine arama konusunda verdiği yetki; önleme araması kapsamında kişilerin detektörle, eşyaların ise x-ray cihazları ile aranması ile sınırlıdır. Güvenlik görevlileri bu çerçevede; görev alanına girmek isteyen kişileri duyarlı kapıdan geçirebilirler ve detektörle üst araması yapabilirler. Kişilerin eşyalarını X-ray cihazından veya benzeri güvenlik sistemlerinden geçirebilirler.
- Aranılan kişilerin arama yapılmasına dair hakim kararı talep etmeleri halinde kendilerine “aramanın 5188 sayılı kanunun 7. maddesine göre yapıldığı ve arama başlamadan önce aramaya rıza göstermezse binaya girmekten vazgeçmesi şartıyla arama yapılmayacağı” kendisine sözlü olarak tebliğ edilir. Aranmayı kabul etmeyen kişilerin binaya giriş yapmasına izin verilmeyebilir. .
- Güvenlik görevlilerinin, arama sırasında kimlik göstermeleri gerekmez. Ancak, güvenlik görevlisi, özel güvenlik görevlisi kimlik kartını görünecek şekilde taşımak zorundadır.
- Önleme amaçlı aramada tutanak düzenleme zorunluluğu bulunmamaktadır. Ancak aramaya tabi tutulan şahsın talebi halinde tutanak düzenlenir ve bir sureti şahsa teslim edilir.
- Güvenlik görevlisinin arama yetkisini kullanması, sınırları özel güvenlik izni ile belirlenmiş kendi görev alanında ve kanunlarla kendisine tanınan yetkiler çerçevesinde olmalıdır. TCK; hukuka aykırı olarak bir kimsenin üstünü veya eşyasını arayan kamu görevlisine üç aydan bir yıla kadar hapis cezası verilmesini ön görmektedir.

Emanete alma yetkisi:

- Güvenlik görevlisi; suç teşkil etmemekle birlikte, korum alanının özelliğine göre tehlike doğurabileceği değerlendirilen eşyayı emanete alma yetkisine sahiptir. Şirket güvenlik talimatlarında binalara sokulması yasak olduğu belirtilen eşya, sahibinin rızası ile emanet eşya teslim fişi ile emanete alınır. Eşyanın teslim alınması sırasında iki suret teslim fişi düzenlenir, birinci suret eşya ile birlikte bulundurulur, ikinci suret eşya sahibine verilir. Eşyanın sahibine iadesi sırasında birinci suret eşya sahibine imzalatılarak Güvenlik Görevlisi tarafından muhafaza edilir.
- Bu kapsamdaki eşyasını emanete bırakmak istemeyen kişilerin korunan alana girişine müsaade edilmeyebilir.
- Henüz suç işlenmeden önce arama neticesi elde edilen tehlike yaratabilecek eşya tehlikenin ortadan kaldırılması amacıyla veya önleme amaçlı olarak emanete alınabilir.
- Önleme amaçlı arama sırasında bulundurulması suç olan eşyanın veya bir suç olayında kullanıldığı anlaşılan eşyalar hakkında da emanete alma yetkisi kullanılır.
- Ayrıca görev alanında terk edilmiş ve bulunmuş eşya da emanete alınır.

Adli görevler açısından güvenlik görevlilerinin yetki ve görevleri

Cumhuriyet Savcısı, Devlet adına hazırlık soruşturma ve kovuşturmaları yapar. İhbar veya herhangi bir şekilde suçun işlendiği yönünde bir zehap doğarsa, kamu davasının açılmasının gerekli olup olmadığı yönünde araştırmalara başlar. CMK madde 161'e göre, Cumhuriyet Savcısı araştırma yaparken bütün memurlardan her türlü bilgiyi isteyebilir, tahkikatını gerek doğrudan doğruya ve gerek zabıta makam ve memurları vasıtasıyla yapabilir. Bütün adli kolluk görevlileri el koydukları olayları, yakalanan kişiler ile uygulanan tedbirleri derhal bildirmek ve Cumhuriyet Savcılığının adliyeyle ilişkin işlerde bütün işlerde bütün emirlerini yerine getirmekle yükümlüdürler.

Özel güvenlik görevlileri de özel kolluk oldukları için, adli görev bakımından Cumhuriyet Savcılarına bağlı olup, adli olaylarla ilgili emirlerini yerine getirmek zorundadırlar. Cumhuriyet Savcılarının şifahi veya yazılı talep ve emirlerini yapmayarak adli görevi suiistimal etmeleri durumunda haklarında savcılıkça doğrudan takibatta bulunulacağı kanunda belirtilmiştir.

Adli yakalama yetkisi

Yakalama; Kamu güvenliğine, kamu düzenine veya kişinin vücut veya hayatına yönelik var olan bir tehlikenin giderilmesi için denetim altına alınması gereken veya suç işlediği yönünde hakkında kuvvetli iz, eser, emare ve delil bulunan kişinin gözetimine veya muhafaza altına alma işlemlerinden önce özgürlüğünün geçici olarak ve fiilen kısıtlanarak denetim altına alınmasıdır.

- Güvenlik görevlileri, görev alanı içinde kamu güvenliğine, kamu düzenine veya kişinin vücut hayatına yönelik var olan bir tehlikenin giderilmesi amacıyla suç unsurları tespit edildiğinde yakalama yetkisini kullanabilir.
- Yakalanan kişilerden, herhangi bir suçtan arandığı veya başka suçlarla ilgisi olduğu tespit edilenler, genel kolluk kuvvetlerinin talimatı ile haklarında adli işlemler yapılmak üzere genel kolluk kuvvetlerine teslim edilinceye kadar yakalanabilirler. Şüphe üzerine yakalananların durumu açıklığa kavuştuğunda, yakalama sebeplerinin ortadan kalktığı belirlenenler kolluk kuvveti ile görüşülerek derhal serbest bırakılır.
- Kişiyi suçu işlerken veya fiilin pek az önce işlendiğini gösteren eşya veya delillerle rastlanması, suçüstü bir fiilden dolayı izlenen kişinin kaçması ihtimalinin bulunması veya hemen kimliğini belirleme imkânının bulunmaması gibi hâllerde, herkes tarafından geçici olarak yakalama yapılabilir.
- Küçüklere veyahut beden veya akıl hastalığı yahut maluliyeti dolayısı ile kendisini idareden aciz bulunanlara karşı işlenen suçlulara yakalama yetkisi kullanılabilir.
- Yetkili merciler tarafından haklarında tutuklama veya yakalama müzekkeresi bulunan, ceza veya tutukeviden firar eden veya kolluk tarafından suç şüphelisi olarak yakalanmış iken kaçan kişiler üzerinde yakalama yetkisi kullanılabilir.
- Kişinin vücudu veya sağlığı bakımından mevcut bir tehlikeden korunması amacıyla yakalama yetkisi kullanılabilir.
- Görev alanı içerisinde olay yerini ve delilleri korumak maksadıyla işlemlere başlayan güvenlik personeli bu işlemlerin yapılmasını kasten ihlal eden veya yetkisi dâhilinde olarak aldığı tedbirlere aykırı davranan şahısları işlemlerin sonuçlanmasına kadar yakalayabilirler.
- Özel güvenlik görevlileri, yakalamanın bütün şartları olmasına rağmen yakalamayı yaparken aşağıda belirtilen hususları daima göz önünde bulundurmalarıdır:
- Fiili işlediği zaman 11 yaşını bitirmemiş olanlar ile 15 yaşını bitirmemiş sağır ve dilsizler suç nedeni ile yakalanamaz. Küçüklerin kimlikleri ve eylemleri mutlaka gizli tutulur. Birden fazla kişi yakalandığında varsa, küçükler yetişkinlerden ayrı tutulur.
- Yakalanan kişinin ilk olarak kimlik tespiti ve kaba üst araması yapılır, kendisine veya başkalarına zarar verebilecek silah gibi unsurlardan arındırılması sağlanır ve bu işlemlerin yapıldığına dair tutanak düzenlenir.
- Yakalama sırasında suçun iz, emare, eser ve delillerinin yok edilmesini veya bozulmasını önleyecek tedbirler alınır.
- Yakalama işlemi bir tutanakla tespit edilir.

- Yakalanan kişiler derhal suç delilleriyle birlikte en kısa sürede genel kolluk görevlilerine tutanakla teslim edilmelidir. Olaya müdahale eden ve yakalamayı yapan özel güvenlik görevlisinin tanık sıfatıyla ifadesinin genel kollukça veya savcılıkça alınması mümkündür.
- Her türlü tutanağın bir sureti mutlaka ilgili kişiye verilir.
- Kelepçe Takılması: Yakalanan kişilerin kaçması veya saldırıda bulunmasının önlenmesi bakımından kişinin sağlığına zarar vermeyecek şekilde her türlü tedbir alınabilir. Yakalanan kişinin kaçma ihtimali yoksa, direnen veya saldırgan kişiliği de yoksa kelepçe takılmamalıdır. 18 yaşından küçükler hiçbir surette kelepçe takılamaz, kendisine veya çevresine zarar verme ihtimali varsa gerekli güvenlik tedbirleri alınır.
- Yakalamada zor kullanma: Bir kişinin zor kullanılarak yakalanması, davet etmenin zor şeklidir. Zorla getirme, kişi özgürlüğü ile ilgili bir işlem olup, bazı kurallara bağlanmıştır. Bu kurallar:
 - Zor kullanılması kaçınılmaz olmalıdır.
 - Zor kullanılırken insan onuru zedelenmemelidir.
 - Orantılılık kuralı ihlal edilmemelidir.
 - Toplumda gelenek ve görenekler göz ardı edilmemelidir.
 - Yapılması gereken işlemler derhal yapılmalı, gereksiz gecikmelere yer verilmemelidir.
 - Yetkilerin kullanılması sırasında kişilere kötü muamelede bulunması kanunen yasaklanmış davranışlar arasında olup, güvenlik görevlisinin ceza davasına uğraması söz konusudur.
 - Güvenlik görevlilerinin yakalama yetkilerini kullanmasında görev alanı açısından esas alınacak kriter; yakalamaya konu olan olayın şirket sınırları içerisinde veya insani nedenlerle müdahil olmayı gerekli kılacak kadar yakın mesafede gerçekleşmiş olmasıdır.

Adli arama yetkisi

Adli arama, bir suç işlemek veya buna iştirak veyahut yataklık etmek makul şüphesi altında bulunan kimsenin, saklananın, şüphelinin, sanığın veya hükümlünün yakalanması ve suçun iz, eser, emare veya delillerinin elde edilmesi için bir kimsenin özel hayatının ve aile hayatının gizliliğinin sınırlandırılarak konutunda, işyerinde, kendisine ait diğer yerlerde, üzerinde, özel kâğıtlarında, eşyasında, aracında yapılan araştırma işlemidir.

Adli arama için hâkim kararı veya savcının talimatı olmalıdır ve arama işlemi genel kolluk kuvveti tarafından yapılır. Adli arama yapılması için kişilerin rıza göstermesi de yeterli değildir.

Adli arama sırasında tutanak tutulması zorunludur. Bu tutanakların hakim denetimi açısından mutlaka hakime gönderilmesi gerekmektedir.

Emanete Alma Yetkisi

Güvenlik görevlisi; aramalar sırasında suç teşkil eden, suç aleti olduğuna dair kesin emareler bulunan veya bir suç olayında delil olabilecek eşyayı, genel kolluk kuvvetlerine derhal bildirmek şartıyla, tutanakla tespit ederek emanete alma yetkisine sahiptir.

Ayrıca görev alanında terk edilmiş eşyaların suç eşyası olması durumunda aynı tutanak düzenlenerek genel kolluk kuvvetine bildirilir.

El koyma yetkisi:

El koyma; bir eşya üzerinde kişinin tasarruf yetkisinin rızası dışında elinden alınmasıdır. Eğer şahıs rızası ile, kendiliğinden, zorunluluk dışında eşyayı veriyorsa, el koymadan söz edilmez. El koymaya normal olarak hakim karar verebilir. Ancak gecikmesinde sakınca görülen hallerde Cumhuriyet savcıları ve bunların yardımcısı sıfatıyla kolluk memurları el koyma işlemini yapabilirler.

Adli amaçlı el koyma; bir malın geçici olarak Devletçe muhafaza altında tutulması demektir. Özel güvenlik görevlilerinin görevleri sırasında arama ve el koyma sayılan durumlar için genel kolluk birimleri ile işbirliği içinde olmaları ve yaptıkları iş ve işlemleri derhal genel kolluk birimlerine bildirmeleri gerekmektedir. Bunun dışında, güvenlik görevlilerinin adli amaçlı el koyma yetkisi bulunmamaktadır.

Güvenlik görevlilerinin zor kullanma yetkisi

Güvenlik görevlileri, görevlerini ifa ederken durum gerektirdiğinde zor kullanma yetkisine sahiptirler. Ancak, 5188 sayılı kanun güvenlik görevlilerinin zor kullanma yetkilerini belirli şartlara bağlamış ve bu şartlar 7(k) maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddede Türk Medeni Kanunun 981.maddesine, Borçlar Kanunun 52. maddesine, Türk Ceza Kanunun 49. maddesinin birinci fıkrasının (1) ve (2) numaralı bentlerine atıf yapılarak genel kurallar çerçevesinde zor kullanma yetkisi tanınmıştır. Gönderme yapılan diğer kanunlardaki esaslara göre zor kullanma yetkileri aşağıdaki maddelerde belirtilmiştir.

Medeni Kanunun 981. maddesi;

Zilyedin sahip olduğu haklardan bahsedilmektedir. Bir şey üzerinde fiilî hâkimiyeti bulunan kimse onun zilyedidir. Zilyet, bir sınırlı aynı hak veya bir kişisel hakkın kurulmasını ya da kullanılmasını sağlamak için şeyi başkasına teslim ederse, bunların ikisi de zilyet olur. 5188 sayılı kanunun Medeni kanunun bu maddesine yaptığı göndermeden hareketle, Güvenlik Görevlisi korumakla yükümlü olduğu mekanın ve içindeki malzemenin kurum adına zilyedi durumundadır.

Güvenlik personeli, görevli olduğu alanlar üzerinde zilyet olarak her türlü gasp veya saldırıyı kuvvet kullanarak defedebilir. Zilyet, rızası dışında kendisinden alınan şeyi; taşınmazlarda el koyan kovarak, taşınırlarda ise eylem sırasında veya kaçarken yakalananın elinden alarak zilyetliğini koruyabilir. Ancak zilyet, durumun haklı göstermediği derecede kuvvet kullanmaktan kaçınmak zorundadır.

Borçlar Kanunun 52. maddesi;

Genel kolluk birimlerinin zamanında müdahale edemeyeceği olaylarda, kendisini veya başkalarını zarardan veya yakın bir tehlikeden korumak için başka bir çare bulunmadığı durumlarda meşru müdafaa kapsamında zor kullanılabilir.

Bu madde, medeni kanundaki zilyetlik kavramı ile beraber değerlendirildiğinde özel güvenlik görevlisi, meşru müdafaa, ıztırar ve kendi hakkını koruma durumunun söz konusu olduğu hallerde meşru müdafaa yetkilerini kullanabilir.

Meşru müdafaa, sadece kendi bedenine veya malına gelebilecek saldırılara karşı yapılacak mukavemeti değil, özel güvenlik personelinin korumak ve kollamak yükümlülüğünde olduğu görev alanı içerisindeki mallara ve canlara yönelebilecek tehlikelere karşı mukavemeti de kapsamaktadır.

Yeni Türk Ceza Kanunun 24 ve 25. maddeleri; meşru müdafaa kavramına “Gerek kendisine ve gerek başkasına ait bir hakka yönelmiş, gerçekleşen, gerçekleşmesi veya tekrarı muhakkak olan haksız bir saldırıyı o andaki hâl ve koşullara göre saldırı ile orantılı biçimde defetmek zorunluluğu ile işlenen fiillerden dolayı faile ceza verilmez” şeklinde yaptığı tanımla açıklık getirmiştir.

Bu maddelerin incelenmesinden güvenlik görevlisinin meşru müdafaa kapsamında zor kullanması için bazı şartların mevcut olması gerektiği görülmektedir.

Zor kullanma, direnme ve saldırının mahiyetine ve derecesine göre etkisiz hale getirilecek şekilde kademeli olarak artan nispette bedeni kuvvet, maddi güç ve kanuni şartları gerçekleştiğinde her çeşit silah kullanma yetkilerini ifade eder. Zor kullanmanın maksadı; suçlunun cezalandırılması değil, masum kişilerin suçtan zarar görmesinin engellenmesidir.

Meşru Müdafaa (Nefs-i Müdafaa, Yasal Savunma)

Meşru müdafaa; öncelikle güvenlik görevlisinin kendisinin veya korumakla yükümlü olduğu kişilerin mevcut haklarını hedef alması halinde başvurulacak bir haktır.

Bu hakkın kullanılması için, güvenlik görevlisinin kendisine veya korumakla yükümlü olduğu özel ve tüzel kişiliklerin herhangi bir hakkına yönelik bir saldırının;

- Başlamış olması,
- Müdahale edilmezse veya erken davranılmazsa kişilerin hayatlarını tehlikeye atacak kadar kısa süre sonra başlayacak olması,
- Kısa bir süre önce bitmiş olmasına rağmen tekrar başlamasının muhakkak olması gerekmektedir
- Ancak, malvarlığı haklarına yönelen bir saldırıdan kurtulmak için yapılan savunmanın, saldırganın ihlal edilen hakkından ağır olmaması zorunludur. Prensip olarak, şirketin mal varlıklarına yönelik yapılan saldırıların savuşturulmasında, güvenlik görevlilerince saldırganın canına kastedecek bir savunma biçiminin tercih edilmemesi gerekir.
- Savunma eyleminin meşru müdafaa sayılabilmesi için saldırıdan başka suretle kurtulma imkânı bulunmaması gerekmektedir. Güvenlik görevlisi, korumakla yükümlü olduğu kişilerin canına kasteden bir saldırıyı savuşturmak için, öncelikle saldırganı eyleminden vazgeçirmeye yardımcı olacak diğer tedbirleri kullanmayı denemelidir. Buna imkan yoksa veya saldırganın niyetinin kesin olarak cana kastetmek olduğu anlaşılırsa, artan derecelerde zor kullanma gereğinden bahsedilebilir. Suç işleme eylemini terk etmiş olan ve/veya suç mahallinden kaçmakta olan suçluların yakalanması için hiçbir şekilde zor kullanılmaması uygundur.
- Saldırının ve savunmanın sonuçları arasında makul bir oran bulunmasına dikkat edilmelidir. Bu kapsamda, saldırının uygun şekilde savuşturulamaması halinde korunması gereken kişilerin can kaybı, ağır yaralanma, kalıcı olarak sakat kalma gibi vahim sonuçlara maruz kalması kaçınılmaz ise uygun ve yeterli derecede zor kullanma yoluna gidilmelidir.
- Saldırının ve savunmanın araçları arasında da makul bir denge olmasına dikkat edilmelidir. Ancak bu husus, saldırganın silahının aynısı ile karşılık vermek olarak yorumlanmayacak, güvenlik görevlisinin sahip olduğu silah ve teçhizatın saldırganın niyeti ile orantılı şekilde kullanılması esas alınacaktır.
- Savunma araçlarının uygun hedefe yöneltilmesi esastır. Bu kapsamda, zor kullanılan hedef, sadece savuşturulması gereken tehdit ile sınırlı tutulmalı, “hedef gözetmeksizin ateş etmek”, “yaylın ateşi açmak”, vb. tekniklere kesinlikle başvurulmamalıdır.
- Meşru müdafaa hakkının kullanılmasına karar verme yetkisi ve bu kararın sonuçlarının hukuki sorumluluğu kişilerin kendilerine aittir. Meşru müdafaa hakkının kullanılmasını gerektirecek bir durumun var olduğuna dair çok güçlü şüphelerin bulunması halinde dahi, elde mevcut zaman çerçevesinde çok dikkatli bir muhakeme yapılması, yanlış kararlar sonucunda kanuni sorumluluk altına girilmemesine dikkat edilmelidir.
- Meşru müdafaa hakkının kullanılmasında kanunlarda da belirtilen bu sınırların kasıtlı olarak aşılması cezai sorumluluk getirmektedir. TCK; zor kullanma yetkisine sahip kamu görevlisinin, görevini yaptığı sırada, kişilere karşı görevinin gerektirdiği ölçünün dışında kuvvet kullanması halinde, kasten yaralama suçuna ilişkin hükümlerin uygulanmasını ön görmektedir.

HAVAALANI GÜVENLİĞİ

ANA GİRİŞ KONTROL NOKTASI (NİZAMİYE)



İÇ VE DIŞ HATLAR TERMİNALİ ANA GİRİŞ KONTROL NOKTASI



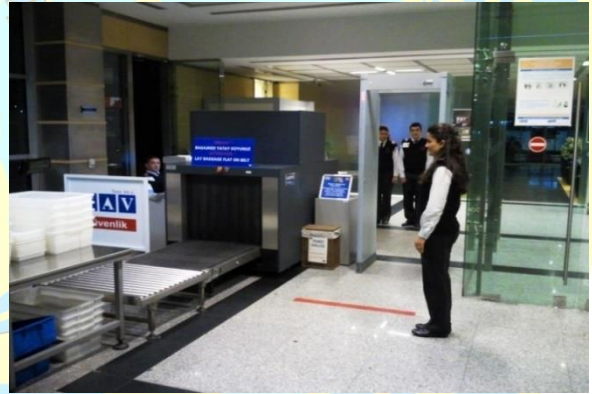
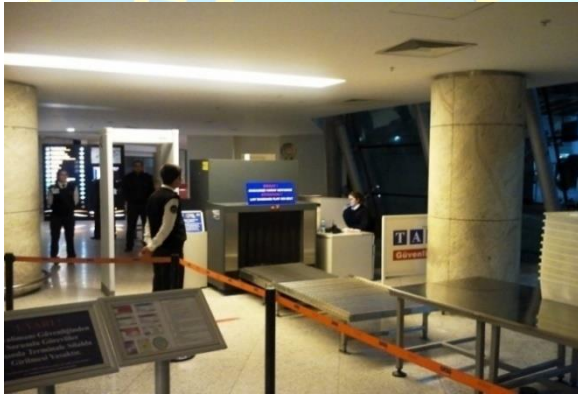
DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitim El Kitabı

ARINDIRILMIŞ SALON KONTROL NOKTASI



GELİŞ KATI TERMİNAL GİRİŞ KONTROL NOKTALARI



GENEL HAVACILIK TERMİNALİ



DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

APRON A KAPISI



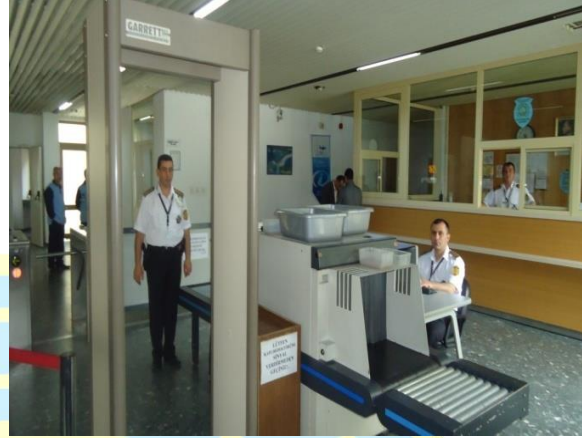
GÜNEY APRON C KAPISI



APRON E KAPISI (ÇUBUK YOLU)



DHİMİ TEKNİK BLOK



İDARİ BİNA (ESKİ TEKNİK BLOK)



SİMÜLATÖR BİNASI VE EĞİTİM TESİSLERİ



KUVVET SANTRALİ



DHİMİ YAKIT İKMAL TESİSİ



MODÜL 2

HAVA ALANI GÜVENLİĞİ

TEHDİT VE HEDEFLERİ

Tehdit: Korkutma, gözdağı vermedir. Bir devlete tehdit içten de dıştan da gelebilir ve devletin düzenini yıkmayı amaçlar. Tehdit algılama metodolojisindeki değişim, tehditlerin kimlerden ve nelerden kaynaklandığı konusunda da yeni bir sınıflama yapmaktadır. Tehdit kaynakları 7 ana grupta toplanabilmektedir.

- a) Bölge ve Devletten Kaynaklanan Tehditler
- b) Uluslar Üstü Gruplardan Kaynaklanan Tehditler
- c) Teknolojinin Tehlikeli Kullanımından Kaynaklanan Tehditler
- ç) Zayıflayan Yönetimlere Sahip Devletlerin Edilgen Tehditleri
- d) Saldırgan Devletlerin Yarattığı Tehditler
- e) Birleşik Amaçlı İstihbarata Ait Ortaklıkların Yarattığı Tehditler
- f) Çevre ve Sağlığa saldırı Amaçlı Tehditler

Bu noktaya kadar değişen tehdit kavramlarına yer verilmiştir. Yeni dönemde tehdit kavramı düşman kavramından çok daha önemli olacaktır. Geçmiş dönemin klasik anlamdaki düşman kavramı ortadan kalkmaktadır. Düşmanı isimlendirme eğilimi düşük profile kaydırılmakta, tehdit tarifi ve tehditler ile mücadele yüksek profile çıkmaktadır.

Değişen tehdit unsurları karşısında güvenlik anlayışı ve yaklaşımı da değişmekte ve hem ülkeler için, hem de güvenlik kurumları için “Yeni Güvenlik Siyaseti” geliştirmek zorunlu olmaktadır. Yeni Güvenlik Siyasetini hem ülkeler yenilemekte, hem de kurulmakta olan yeni global denge içindeki global güvenlik sorununu yönetecek güvenlik kurumlarının güvenlik siyaseti anlayışı değişmektedir.

Ülkelerin global güvenlik siyaseti üç temel misyon üzerine oluşturulmaktadır:

- a) Global İstikrarı Korumak
- b) Global Caydırıcılığı Arttırmak
- c) Global Demokratik Değerleri Korumak ve Yaygınlaştırmak

İç tehdit unsurları; anarşi, terör, uyuşturucu madde kaçakçılığı ve ticaretidir. Bu unsurlar, ülkemizi bölmeyi ve yıkmayı amaçlamaktadır.

Ülkemize yönelik dış tehditler çok çeşitlidir. Bunlar; Uyuşturucu madde ve silâh kaçakçılığı, uluslararası terörizm, terör örgütleri, batı ülkelerinin ülkemiz üzerindeki emelleri ve casusluktur.

a) Ülkemizdeki İç Tehdit Unsurlarının Başlıca Hedefleri Şunlardır:

1. Hedef ülkede anarşi ve terör ortamı meydana getirmek.
2. Devlet otoritesini sarsmak.
3. Toplumu yönetilemez hale getirmek.
4. Devletin ülkesiyle ve milletiyle olan bütünlüğünü parçalamak.
5. Çağdaş anlayışı yıkmak.
6. Ülkede rejimi değiştirerek kendi görüşlerinin etkin olduğu bir düzen kurmak.

b) Dış Tehdit Unsurlarının Hedefleri:

Dış tehdit unsurları da iç tehdit unsurları gibi laik, çağdaş, özgürlükçü ve demokratik Türkiye Cumhuriyetini parçalamak, yok etmek amacındadır.

c) Türkiye'nin Jeopolitik Öneminden Dolayı Yabancı Ülkelerin Ülkemiz Üzerindeki Emelleri:

Jeopolitik konum; bir ülkenin bölge veya Dünya siyasetindeki konumu demektir. Ülkemizin Dünya üzerindeki yeri çok önemlidir. Üç tarafı denizlerle çevrilidir. Avrupa'yı Asya'ya bağlayan boğazlara sahiptir. Ayrıca üç kıtanın birbirine en yakın olduğu yeredir. Ortadoğu, Kafkas ve Balkan ülkeleriyle komşudur. Bütün bunlar düşmanlarımızın sayısını artırmaktadır. Ülkemizin gelişmemesi ve uygar ülkeler seviyesinin üstüne çıkmaması için bazı ülkeler ülkemizde terör ve kargaşa ortamı olması için çaba sarf ederler. Ancak Türk milleti, Atatürk'ün gösterdiği bilim ve teknoloji yolunda ilerlemektedir. Gelecek her türlü saldırıya ülkemiz kendisini hazırlamıştır.

d) Kaçakçılık:

Yasal olmayan yollardan büyük kazançlar elde etmek amacıyla uyuşturucu madde, silah, tarihi eser ve altın gibi maddelerin alınıp satılmasına kaçakçılık denir. Ülkemizde Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı, Gümrük Genel Müdürlüğü gibi resmi kurumlar kaçakçılıkla mücadele etmektedir.

Havacılığa Yönelik Tehditler:

- İntihar Saldırısı veya silah olarak kullanılması için bir uçağın kaçırılması,
- Rehine/Fidye için bir uçağın kaçırılması (Türkiye'de 1969 – 2012 yılları arasında 26 uçak kaçırma eylemi gerçekleşmiştir),
- Bir uçağın bombalanması,
- Hava meydanlarında toplu katliamlar,
- Anti Uçak Silahları (Taşınabilir omuzdan atılabilir füzeler) ile uçağın düşürülmesi girişimleri,
- Kalkış, iniş veya park pozisyonu alırken uçaklara yönelik silahlı saldırılar,
- Park halindeki uçağa yönelik saldırılar,
- Hava meydanlarının bombalanması,
- Siber Saldırıları,
- Biyolojik saldırılar,
- Kimyasal/Bio toksin saldırılar,
- Para temin faaliyetlerine yardımcı olması için bir terörist grup tarafından bir hava meydanının kullanılması.

Tehdit Türkiye çapında ise Güvenlik Alarm Durumları ilanı/iptali İçişleri Bakanlığı yetkisindedir. Tehdidin büyüklüğü ve etkilediği bölgeye göre Güvenlik Alarm Durumları, gerektiğinde ilgili Valilik ve/veya Havameydanı Mülki İdare Amiri Başkanlığı'ndaki Havameydanı Güvenlik Komisyonu tarafından ilan/iptal edilir. Zamanın kısa ve birimlerin emniyetinin söz konusu olması halinde ise bu yetki Havameydanı Mülki İdare Amiri'nce resen kullanılabilir. Bu yetki resen kullanılmasına müteakip mümkün olan en kısa zamanda havameydanı güvenlik komisyonu nezdinde değerlendirilir. Gerekli görüldüğü takdirde iptal edilir yada bir üst veya bir alt seviyeye geçilebilir.

Uygulanmakta olan alarm seviyesinden normale dönüş veya bir başka alarm seviyesine geçiş, kararı alan birimce veya İçişleri Bakanlığı'na yapılır. Mülki İdare Amiri'nce ilan etme yetkisinin resen kullanılması durumunda ise iptal ya da bir başka seviyeye geçiş kendisinin başkanlığındaki güvenlik komisyonu nezdinde olur.

Güvenlik Alarm Durumlarında Uygulanacak Tedbirler:

Güvenlik Alarm Renk Kodları:

a) Beyaz– Güvenlik Alarm Durumunda Alınacak Önlemler

Normal zamanlarda beyaz güvenlik alarm durumu söz konusudur. Diğer alarm durumlarının ilanını gerektiren haller ortadan kalktığına da bu güvenlik alarm durumuna geçilir.

1) Beyaz Güvenlik Alarm Durumunda sivil havacılık güvenliği alanındaki ilgili mevzuatta belirtilen tedbirler uygulanır.

2) Standart uygulamanın haricinde (Şüpheli durumlar gibi) kişi, bagaj ve kargonun %10 - %20'si Rastgele Tespit Usulü yöntemi ile aranır.

b) Sarı - Güvenlik Alarm Durumunda Alınacak Tedbirler

Özelliği ve derecesi önceden tahmin edilemeyen, olası bir terör ve sabotaj faaliyeti için genel bir uyarıdır.

- Terör eylemlerine ve sabotaja karşı koyma ile ilgili muhtemel durum planlarının uygulanmasında görev alacak personel görev için hazır olmalıdır.
- Daha sonra yürürlüğe konacak güvenlik alarm durumlarının uygulanması esnasında kullanılacak planlar kontrol edilmelidir.
- Personel, söylentileri engellemek maksadıyla genel durumdan haberdar edilmelidir.
- Alınan tedbirler hakkında, yerel güvenlik birimlerine tedbir ve neden uygulandığına dair bilgi verilmelidir.
- Havameydanı çevresinde bulunan kişi, araç ve binalar değişik zamanlarda kontrol edilmelidir. Tüm personel; şüpheli eşya taşıyan yabancılar, meydan yakınlarında görülen olağan dışı faaliyetler, kime ait olduğu teşhis edilemeyen araçlar, terk edilmiş paket veya valizlere karşı dikkatli olmaları konusunda belirli aralıklarla uyarılmalıdır.
- Posta ile gelen tüm malzemeler, mektup/koli bombaları ihtimaline karşı normalde yapılandan daha fazla bir şekilde incelenmelidir.
- Tesislerde güvenlik personeli görevlendirilmeli, tehlike anında bina ve bölgelerin tahliyesi, bir patlama veya saldırının meydana geldiği bölgenin kullanıma kapatılması için uygulanacak planlar, güvenlik personelinin ulaşabileceği yerde olmalıdır. Güvenlik planlarının uygulanması için ihtiyaç duyulacak kadar kilit personel hazır bulundurulmalıdır.
- Sürekli olarak kullanılmayan bina, oda ve dolapların emniyet altına alınması sağlanmalıdır.
- Sürekli olarak kullanılmayan bina, oda ve dolapların emniyet altına alındığı düzenli olarak denetlenmelidir.
- Sürekli olarak kullanılan binaların içi ve çevresi, şüpheli eylem ya da paketlere karşı düzenli olarak ve sık sık denetlenmelidir.
- Daha yüksek alarm durumlarının başlatılması ile ilgili tüm plan, emir, personel görevlendirmeleri ve ihtiyaçlar gözden geçirilmelidir.
- Havameydanı tahditli alanlarına giriş yapan araç, kişi ve bagajın %40'ı detaylı olarak güvenlik kontrolüne tabi tutulur.

c) Turuncu - Güvenlik Alarm Durumunda Alınacak Tedbirler

Havameydanı dışında bir olay meydana geldiğinde, ya da terör veya sabotaj eylemlerinin yakın zamanda meydana gelmesinin muhtemel olduğuna dair istihbarat alındığında uygulanır.

- İlan edilmiş olan SARI Güvenlik Alarm Tedbirlerinin uygulanmasına devam edilmeli ve ilan edilmeyenler yürürlüğe konmalıdır.
- Araçların, hassas nitelikteki binalardan uzakta merkezi bir şekilde park edilmeleri zorunlu hale getirilmelidir.
- Gerekli görülen yerlerde güvenlik görevlisi sayısının artırılması sağlanmalı, tesis devriye faaliyetleri arttırılmalıdır.
- Havameydanı hassas noktalarına giriş – çıkışlar sınırlandırılmalıdır.
- Havameydanı tahditli alanlarına giriş sınırlandırılmalı, yolcu ve görevi olan personel dışındaki girişlere müsaade edilmemelidir.
- Havameydanı tahditli alanlarına giriş yapan araç, kişi ve bagajın %60'ı detaylı olarak güvenlik kontrolüne tabi tutulur.
- Uygun görülecek diğer tedbirler alınır.

d) Kırmızı - Güvenlik Alarm Durumunda Alınacak Tedbirler

Sivil havacılık güvenliğine karşı bir terörist saldırısı ya da sabotaj faaliyetinin meydana geldiği bölgede veya belirli bir mevki ya da havameydanına karşı terörist eylemin olacağına dair kuvvetli verilere dayanan istihbarat alındığında uygulanır.

- İlan edilmiş olan TURUNCU Güvenlik Alarm tedbirlerinin uygulanmasına devam edilmeli ve ilan edilmeyenler yürürlüğe konmalıdır.
- Gerekli görülen zamanlarda güvenlik personelinin mümkün olduğu ölçüde ilave koruyucu malzemelerle donatılması sağlanmalıdır.
- Havameydanı içerisinde bulunan araçlar tespit ve takip edilmelidir.
- Havameydanında bulunan kamu/özel, kurum ve kuruluşların yetkisi altındaki tüm bölgelere girişi kontrol etmek için tedbirler alınmalıdır.
- Havameydanı yakın çevresinde bulunan araç park yerleri sık sık kontrol edilmelidir.
- Tüm izinler asgariye indirilmeli, ziyaretçi girişleri durdurulmalıdır. Çok ivedi durumlar için görevli personel refakatinde giriş – çıkış yapılması sağlanmalıdır.
- Diğer yerel yetkililerle koordine kurulmalıdır.
- İlgili mevzuat doğrultusunda uçuş faaliyetlerinin engellenmesini gerektirecek bir durum olmadığı takdirde yolcu olmayanlar havameydanı ana girişinden içeri alınmamalıdır. Uçuş faaliyeti iptal edildiği takdirde içeri görevi olan personel dışında hiç kimse alınmaz.
- İlave güvenlik tedbirleri için imkânların elverdiği ölçüde güvenlik personeli sayısı arttırılır.
- Havameydanına giriş yapmak isteyen araç, kişi, bagaj ve her türlü malzemenin % 100'ü detaylı olarak güvenlik kontrolüne tabi tutulur.
- Havameydanı giriş ve çıkış kapılarından uygun görülenlerin bir kısmı kapatılmak suretiyle giriş ve çıkışlar sınırlandırılır.
- Çevre güvenliğinde görevli devriye sayısı ve sıklığı arttırılmalıdır.
- Havameydanına komşu güvenlik birimleri ile koordine kurularak, yakın çevredeki güvenlik tedbirlerinin de arttırılması sağlanmalıdır.
- Kule ve/veya uygun görülen yüksek binalara güvenlik personeli konuşlandırılarak, tüm havameydanının dürbün cihazlarla izlenmesi sağlanmalıdır.
- Havameydanı Giriş Kartları üzerindeki kontroller sıklaştırılmalıdır.
- Aprona, zorunlu haller dışında geçişler yasaklanmalıdır.

GÜVENLİK PERSONELİNİN FONKSİYON VE GÖREVLERİ

Özel güvenlik personeli :

5188 sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun ve bu Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik kapsamında özel koruma ve güvenlik hizmetini yerine getirmek amacıyla istihdam edilen kişilere denir.

Özel güvenlik birimi:

Bir kurum veya kuruluşun güvenliğini sağlamak üzere, 5188 sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun ve bu Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik kapsamında kendi bünyesinde kurulan birimi ifade eder.

Özel güvenlik görevlilerinin temel görevi:

Özel güvenlik görevlilerinin sınırları, mevcut yasal düzenlemelerde açıkça belirtilmemiş olsa dahi, mevzuatın tamamı dikkate alındığında şu şekilde belirlenebilir;

ÖGG'leri, şirket yetkili temsilcileri tarafından Valiliklere yapılan resmî bildirimlere istinaden alınan Özel Güvenlik İzninde adres olarak belirtilen, görev alanı veya güzergahı dahilinde şirket varlıklarına yönelik suç işlenmesini engelleyecek tedbirleri hukuka uygun usullerle alabilirler.

Suç işlendiğinde kendisine tanınan yetkiler çerçevesinde olaya müdahale eder ve süratle genel kolluk kuvvetini suç mahalline davet eder.

Genel kolluk kuvveti olay yerine gelene kadar, soruşturmanın uygun şekilde yürütülmesini sağlayacak bilgi, belge, doküman ve tanıkları muhafaza eder, genel kolluğun olaya el koymasından itibaren genel kolluğun talebi halinde araştırma ve delil toplama faaliyetine yardımcı olur.

Özel güvenlik görevlilerinin yetki sınırları:

Özel güvenlik görevlileri, kendisine verilen yetkileri; özel güvenlik görevlisi kimlik kartını herkes tarafından görülebilecek şekilde taşımak şartıyla, üniformalı olarak, görevli oldukları süre içerisinde ve görevli oldukları alanlarda kullanabilirler.

Güvenlik görevlileri, özel güvenlik izin belgesinde belirtilen adres ve nakit taşıma güzergahı dışında yetkili değildir.

Özel güvenlik görevlileri kendilerine görev sırasında kullanılmak üzere şirket tarafından verilen ve genel kolluk tarafından ruhsat düzenlenmiş olan silahlarını, ancak görev alanı içerisinde taşırlar. Gerekli izinler alınmadan şirket envanterindeki silahın görev alanı dışına çıkarılması durumunda 6136 sayılı Kanun kapsamında kanuni takibata uğrarlar.

Güvenlik görevlilerinin hukuki statüleri:

5188 sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanununun 23 üncü maddesine göre, “Özel güvenlik görevlileri Türk Ceza Kanununun uygulanmasında memur sayılır. Bunlara karşı görevleri sebebiyle suç işleyenler Devlet Memurları aleyhine suç işlemiş gibi cezalandırılır” hükmü bulunmaktadır.

Özel güvenlik görevlileri, görevlerini yaparlarken genel kolluk kuvvetlerine tanınan bir kısım yetkileri de kullandıklarından, kendilerine karşı mukavemet, hakaret, tehdit, saldırı gibi suçlarla karşılaşmaları her zaman mümkündür. Bu nedenle özel güvenlik görevlilerinin görevli oldukları sürelerde hukuken korunmaları maksadıyla kendilerine karşı işlenen suçlar bakımından memur sayılmaları kabul edilmiştir. Bu kapsamda, görevlerini ifa ederken veya görevli olmasalar bile icra ettikleri görevden dolayı kendilerine karşı suç işlenmesi halinde, faillerin memurlara karşı işlenen suçlardan yargılanmaları gerekir.

Özel güvenlik görevlileri, güvenlik hizmetlerini yürütürken kolluk memurlarıyla ilişkilendirilen suçları (işkence, kötü muamele, vb.) işlemeleri halinde ise, memurlar gibi ceza alırlar. Ancak, memurların yargılanması için gerekli süreçler uygulanmadan (mülki amirin izninin alınması vb.) genel hükümlere göre ceza yargılaması sürecine tabi olurlar.

Güvenlik görevlilerinin yetkileri (5188/md.7'ye göre):

5188 sayılı kanunun 7'nci maddesinde güvenlik görevlilerinin yetkileri genel olarak sıralanmıştır. Güvenlik görevlileri tarafından, görev alanlarında suç işlenmesini engellemek ve görev alanlarına yönelik suç girişimlerini caydırmak maksadıyla;

A) Önleme kapsamında kullanılabilecek yetkiler:

a) Durdurma ve kimlik sorma yetkisi:

Görev yeri girişlerinde, hizmet binalarında görevli güvenlik görevlileri binaya giriş prosedürlerine uygun olarak kişileri durdurma ve kimlik sorma yetkisini kullanabilir.

Durdurma ve kimlik sorma yetkilerinin kullanılması için ayrıca bir hakim kararı veya savcılık talimatına ihtiyaç yoktur. Ancak kişilerin, görev alanı girişinde kimlik göstermeyi kabul etmemesi halinde kişinin görev alanına girmesine izin verilmeyeceği uygun bir dille izah edilir.

Ayrıca, suç teşkil etmemesine rağmen görev alanına girmesine izin verilmeyen eşyaların emanete alınması sırasında, güvenlik görevlisi tarafından eşyanın sahibinin kimlik bilgilerinin tespit edilmesi maksadıyla kimlik sorma yetkisi kullanılır.

Bir kişinin veya aracın durdurulması kontrol için ayrılan makul süreyi aşmamalıdır. Yapılan kontrolün konusu ve sebepleri talep edilmesi halinde ilgiliye uygun şekilde açıklanır. Kontrolden sonra talep edilirse derhâl bir tutanak düzenlenir ve talep edilen kişiye imza karşılığı teslim edilir.

b) Arama yetkisi:

5188 sayılı kanunun güvenlik görevlilerine arama konusunda verdiği yetki; önleme araması kapsamında kişilerin detektörle, eşyaların ise x-ray cihazları ile aranması ile sınırlıdır. Güvenlik görevlileri bu çerçevede; görev alanına girmek isteyen kişileri duyarlı kapıdan geçirebilirler ve dedektörle üst araması yapabilirler. Kişilerin eşyalarını X-ray cihazından veya benzeri güvenlik sistemlerinden geçirebilirler.

Aranan kişilerin arama yapılmasına dair hakim kararı talep etmeleri halinde kendilerine “aramanın 5188 sayılı kanunun 7. maddesine göre yapıldığı ve arama başlamadan önce aramaya rıza göstermezse binaya girmekten vazgeçmesi şartıyla arama yapılmayacağı” kendisine sözlü olarak tebliğ edilir. Aranmayı kabul etmeyen kişilerin binaya giriş yapmasına izin verilmeyebilir.

Güvenlik görevlilerinin, arama sırasında kimlik göstermeleri gerekmez. Ancak, güvenlik görevlisi, özel güvenlik görevlisi kimlik kartını görünecek şekilde taşımak zorundadır.

Önleme amaçlı aramada tutanak düzenleme zorunluluğu bulunmamaktadır. Ancak aramaya tabi tutulan şahsın talebi halinde tutanak düzenlenir ve bir sureti şahsa teslim edilir.

Güvenlik görevlisinin arama yetkisini kullanması, sınırları özel güvenlik izni ile belirlenmiş kendi görev alanında ve kanunlarla kendisine tanınan yetkiler çerçevesinde olmalıdır. TCK; hukuka aykırı olarak bir kimsenin üstünü veya eşyasını arayan kamu görevlisine üç aydan bir yıla kadar hapis cezası verilmesini ön görmektedir.

c) Emanete alma yetkisi:

Güvenlik görevlisi; suç teşkil etmemekle birlikte, koruma alanının özelliğine göre tehlike doğurabileceği değerlendirilen eşyayı emanete alma yetkisine sahiptir. Şirket güvenlik talimatlarında binalara sokulması yasak olduğu belirtilen eşya, sahibinin rızası ile emanet eşya teslim fişi ile emanete alınır. Eşyanın teslim alınması sırasında iki suret teslim fişi düzenlenir, birinci suret eşya ile birlikte bulundurulur, ikinci suret eşya sahibine verilir. Eşyanın sahibine iadesi sırasında birinci suret eşya sahibine imzalatılarak Güvenlik Görevlisi tarafından muhafaza edilir.

Bu kapsamdaki eşyasını emanete bırakmak istemeyen kişilerin korunan alana girişine müsaade edilmeyebilir.

Henüz suç işlenmeden önce arama neticesi elde edilen tehlike yaratabilecek eşya tehlikenin ortadan kaldırılması amacıyla veya önleme amaçlı olarak emanete alınabilir.

Önleme amaçlı arama sırasında bulundurulması suç olan eşyanın veya bir suç olayında kullanıldığı anlaşılan eşyalar hakkında da emanete alma yetkisi kullanılır.

Ayrıca görev alanında terk edilmiş ve bulunmuş eşya da emanete alınır.

B) Adli görevler açısından güvenlik görevlilerinin yetki ve görevleri:

Cumhuriyet Savcısı, Devlet adına hazırlık soruşturma ve kovuşturmaları yapar. İhbar veya herhangi bir şekilde suçun işlendiği yönünde bir zehap doğarsa, kamu davasının açılmasının gerekli olup olmadığı yönünde araştırmalara başlar. CMK madde 161'e göre, Cumhuriyet Savcısı araştırma yaparken bütün memurlardan her türlü bilgiyi isteyebilir, tahkikatını gerek doğrudan doğruya ve gerek zabıta makam ve memurları vasıtasıyla yapabilir. Bütün adli kolluk görevlileri el koydukları olayları, yakalanan kişiler ile uygulanan tedbirleri derhal bildirmek ve Cumhuriyet Savcılığının adliyeyle ilişkin işlerde bütün işlerde bütün emirlerini yerine getirmekle yükümlüdürler.

Özel güvenlik görevlileri de özel kolluk oldukları için, adli görev bakımından Cumhuriyet Savcılarına bağlı olup, adli olaylarla ilgili emirlerini yerine getirmek zorundadırlar. Cumhuriyet Savcılarının şifahi veya yazılı talep ve emirlerini yapmayarak adli görevi suiistimal etmeleri durumunda haklarında savcılıkça doğrudan takibatta bulunulacağı kanunda belirtilmiştir.

a) Adli yakalama yetkisi:

Yakalama: Kamu güvenliğine, kamu düzenine veya kişinin vücut veya hayatına yönelik var olan bir tehlikenin giderilmesi için denetim altına alınması gereken veya suç işlediği yönünde hakkında kuvvetli iz, eser, emare ve delil bulunan kişinin gözetimine veya muhafaza altına alma işlemlerinden önce özgürlüğünün geçici olarak ve fiilen kısıtlanarak denetim altına alınmasıdır.

Güvenlik görevlileri, görev alanı içinde kamu güvenliğine, kamu düzenine veya kişinin vücut hayatına yönelik var olan bir tehlikenin giderilmesi amacıyla suç unsurları tespit edildiğinde yakalama yetkisini kullanabilir.

Yakalanan kişilerden, herhangi bir suçtan arandığı veya başka suçlarla ilgisi olduğu tespit edilenler, genel kolluk kuvvetlerinin talimatı ile haklarında adli işlemler yapılmak üzere genel kolluk kuvvetlerine teslim edilinceye kadar yakalanabilirler. Şüphe üzerine yakalananların durumu açıklığa kavuşturulduğunda, yakalama sebeplerinin ortadan kalktığı belirlenenler kolluk kuvveti ile görüşülerek derhal serbest bırakılır.

Kişiyi suçu işlerken veya fiilin pek az önce işlendiğini gösteren eşya veya delillerle rastlanması, suçüstü bir fiilden dolayı izlenen kişinin kaçması ihtimalinin bulunması veya hemen kimliğini belirleme imkânının bulunmaması gibi hâllerde, herkes tarafından geçici olarak yakalama yapılabilir.

Küçüklere veyahut beden veya akıl hastalığı yahut maluliyeti dolayısı ile kendisini idareden aciz bulunanlara karşı işlenen suçlulara yakalama yetkisi kullanılabilir.

Yetkili merciler tarafından haklarında tutuklama veya yakalama müzekkeresi bulunan, ceza veya tutukevinden firar eden veya kolluk tarafından suç şüphelisi olarak yakalanmış iken kaçan kişiler üzerinde yakalama yetkisi kullanılabilir.

Kişinin vücudu veya sağlığı bakımından mevcut bir tehlikeden korunması amacıyla yakalama yetkisi kullanılabilir.

Görev alanı içerisinde olay yerini ve delilleri korumak maksadıyla işlemlere başlayan güvenlik personeli bu işlemlerin yapılmasını kasten ihlal eden veya yetkisi dahilinde olarak aldığı tedbirlere aykırı davranan şahısları işlemlerin sonuçlanmasına kadar yakalayabilirler.

Özel güvenlik görevlileri, yakalamanın bütün şartları olmasına rağmen yakalamayı yaparken aşağıda belirtilen hususları daima göz önünde bulundurmalıdır:

- Fiili işlediği zaman 11 yaşını bitirmemiş olanlar ile 15 yaşını bitirmemiş sağır ve dilsizler suç nedeni ile yakalanamaz. Küçüklerin kimlikleri ve eylemleri mutlaka gizli tutulur. Birden fazla kişi yakalandığında varsa, küçükler yetişkinlerden ayrı tutulur.
- Yakalanan kişinin ilk olarak kimlik tespiti ve kaba üst araması yapılır, kendisine veya başkalarına zarar verebilecek silah gibi unsurlardan arındırılması sağlanır ve bu işlemlerin yapıldığına dair tutanak düzenlenir.
- Yakalama sırasında suçun iz, emare, eser ve delillerinin yok edilmesini veya bozulmasını önleyecek tedbirler alınır.
- Yakalama işlemi bir tutanakla tespit edilir.
- Yakalanan kişiler derhal suç delilleriyle birlikte en kısa sürede genel kolluk görevlilerine tutanakla teslim edilmelidir. Olaya müdahale eden ve yakalamayı yapan özel güvenlik görevlisinin tanık sıfatıyla ifadesinin genel kollukça veya savcılıkça alınması mümkündür.
- Her türlü tutanağın bir sureti mutlaka ilgili kişiye verilir.

Kelepçe Takılması: Yakalanan kişilerin kaçması veya saldırıda bulunmasının önlenmesi bakımından kişinin sağlığına zarar vermeyecek şekilde her türlü tedbir alınabilir. Yakalanan kişinin kaçma ihtimali yoksa, direnen veya saldırgan kişiliği de yoksa kelepçe takılmamalıdır. 18 yaşından küçükler hiçbir surette kelepçe takılamaz, kendisine veya çevresine zarar verme ihtimali varsa gerekli güvenlik tedbirleri alınır.

Yakalamada zor kullanma: Bir kişinin zor kullanılarak yakalanması, davet etmenin zor şeklidir. Zorla getirme, kişi özgürlüğü ile ilgili bir işlem olup, bazı kurallara bağlanmıştır. Bu kurallar:

- Zor kullanılması kaçınılmaz olmalıdır.
- Zor kullanılırken insan onuru zedelenmemelidir.
- Orantılılık kuralı ihlal edilmemelidir.
- Toplumda gelenek ve görenekler göz ardı edilmemelidir.
- Yapılması gereken işlemler derhal yapılmalı, gereksiz gecikmelere yer verilmemelidir.

Yetkilerin kullanılması sırasında kişilere kötü muamelede bulunması kanunen yasaklanmış davranışlar arasında olup, güvenlik görevlisinin ceza davasına uğraması söz konusudur.

Güvenlik görevlilerinin yakalama yetkilerini kullanmasında görev alanı açısından esas alınacak kriter; yakalamaya konu olan olayın şirket sınırları içerisinde veya insani nedenlerle müdahil olmayı gerekli kılacak kadar yakın mesafede gerçekleşmiş olmasıdır.

b) Adli arama yetkisi:

Adli arama, bir suç işlemek veya buna iştirak veyahut yataklık etmek makul şüphesi altında bulunan kimsenin, saklananın, şüphelinin, sanığın veya hükümlünün yakalanması ve suçun iz, eser, emare veya delillerinin elde edilmesi için bir kimsenin özel hayatının ve aile hayatının gizliliğinin sınırlandırılarak konutunda, işyerinde, kendisine ait diğer yerlerde, üzerinde, özel kâğıtlarında, eşyasında, aracında yapılan araştırma işlemidir.

Adli arama için hakim kararı veya savcının talimatı olmalıdır ve arama işlemi genel kolluk kuvveti tarafından yapılır. Adli arama yapılması için kişilerin rıza göstermesi de yeterli değildir.

Adli arama sırasında tutanak tutulması zorunludur. Bu tutanakların hakim denetimi açısından mutlaka hakime gönderilmesi gerekmektedir.

c) Emanete Alma Yetkisi:

Güvenlik görevlisi; aramalar sırasında suç teşkil eden, suç aleti olduğuna dair kesin emareler bulunan veya bir suç olayında delil olabilecek eşyayı, genel kolluk kuvvetlerine derhal bildirmek şartıyla, tutanakla tespit ederek emanete alma yetkisine sahiptir.

Ayrıca görev alanında terk edilmiş eşyaların suç eşyası olması durumunda aynı tutanak düzenlenerek genel kolluk kuvvetine bildirilir.

d) El koyma yetkisi:

El koyma; bir eşya üzerinde kişinin tasarruf yetkisinin rızası dışında elinden alınmasıdır. Eğer şahıs rızası ile, kendiliğinden, zorunluluk dışında eşyayı veriyorsa, el koymadan söz edilmez. El koymaya normal olarak hakim karar verebilir. Ancak gecikmesinde sakınca görülen hallerde Cumhuriyet savcıları ve bunların yardımcısı sıfatıyla kolluk memurları el koyma işlemini yapabilirler.

Adli amaçlı el koyma; bir malın geçici olarak Devletçe muhafaza altında tutulması demektir. Özel güvenlik görevlilerinin görevleri sırasında arama ve el koyma sayılan durumlar için genel kolluk birimleri ile işbirliği içinde olmaları ve yaptıkları iş ve işlemleri derhal genel kolluk birimlerine bildirmeleri gerekmektedir. Bunun dışında, güvenlik görevlilerinin adli amaçlı el koyma yetkisi bulunmamaktadır.

e) Güvenlik görevlilerinin zor kullanma yetkisi:

Güvenlik görevlileri, görevlerini ifa ederken durum gerektirdiğinde zor kullanma yetkisine sahiptirler. Ancak, 5188 sayılı Kanun güvenlik görevlilerinin zor kullanma yetkilerini belirli şartlara bağlamış ve bu şartlar 7(k) maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddede Türk Medeni Kanunun 981.maddesine, Borçlar Kanunun 52. maddesine, Türk Ceza Kanunun 49. maddesinin birinci fıkrasının (1) ve (2) numaralı bentlerine atıf yapılarak genel kurallar çerçevesinde zor kullanma yetkisi tanınmıştır. Gönderme yapılan diğer kanunlardaki esaslara göre zor kullanma yetkileri aşağıdaki maddelerde belirtilmiştir.

Medeni Kanunun 981. maddesi;

Zilyedin sahip olduğu haklardan bahsedilmektedir. Bir şey üzerinde fiilî hâkimiyeti bulunan kimse onun zilyedir. Zilyet, bir sınırlı aynî hak veya bir kişisel hakkın kurulmasını ya da kullanılmasını sağlamak için şeyi başkasına teslim ederse, bunların ikisi de zilyet olur. 5188 sayılı kanunun Medeni kanunun bu maddesine yaptığı göndermeden hareketle, Güvenlik Görevlisi korumakla yükümlü olduğu mekânın ve içindeki malzemenin kurum adına zilyedi durumundadır.

Güvenlik personeli, görevli olduğu alanlar üzerinde zilyet olarak her türlü gasp veya saldırıyı kuvvet kullanarak defedebilir. Zilyet, rızası dışında kendisinden alınan şeyi; taşınmazlarda el koyanı kovarak, taşınırlarda ise eylem sırasında veya kaçarken yakalananın elinden alarak zilyetliğini koruyabilir. Ancak zilyet, durumun haklı göstermediği derecede kuvvet kullanmaktan kaçınmak zorundadır.

Borçlar Kanunun 52. maddesi;

Genel kolluk birimlerinin zamanında müdahale edemeyeceği olaylarda, kendisini veya başkalarını zarardan veya yakın bir tehlikeden korumak için başka bir çare bulunmadığı durumlarda meşru müdafaa kapsamında zor kullanılabilir.

Bu madde, medeni kanundaki zilyetlik kavramı ile beraber değerlendirildiğinde özel güvenlik görevlisi, meşru müdafaa, ıztırar ve kendi hakkını koruma durumunun söz konusu olduğu hallerde meşru müdafaa yetkilerini kullanabilir.

Meşru müdafaa, sadece kendi bedenine veya malına gelebilecek saldırılara karşı yapılacak mukavemeti değil, özel güvenlik personelinin korumak ve kollamak yükümlülüğünde olduğu görev alanı içerisindeki mallara ve canlara yönelebilecek tehlikelere karşı mukavemeti de kapsamaktadır.

Yeni Türk Ceza Kanunun 24 ve 25. maddeleri; meşru müdafaa kavramına “Gerek kendisine ve gerek başkasına ait bir hakka yönelmiş, gerçekleşen, gerçekleşmesi veya tekrarı muhakkak olan haksız bir saldırıyı o andaki hâl ve koşullara göre saldırı ile orantılı biçimde defetmek zorunluluğu ile işlenen fiillerden dolayı faile ceza verilmez” şeklinde yaptığı tanımla açıklık getirmiştir.

Bu maddelerin incelenmesinden güvenlik görevlisinin meşru müdafaa kapsamında zor kullanması için bazı şartların mevcut olması gerektiği görülmektedir.

Zor kullanma, direnme ve saldırının mahiyetine ve derecesine göre etkisiz hale getirilecek şekilde kademeli olarak artan nispette bedeni kuvvet, maddi güç ve kanuni şartları gerçekleştiğinde her çeşit silah kullanma yetkilerini ifade eder. Zor kullanmanın maksadı; suçlunun cezalandırılması değil, masum kişilerin suçtan zarar görmesinin engellenmesidir.

f) Meşru Müdafaa (Nefs-i Müdafaa, Yasal Savunma):

Meşru müdafaa; öncelikle güvenlik görevlisinin kendisinin veya korumakla yükümlü olduğu kişilerin mevcut haklarını hedef alması halinde başvurulacak bir haktır.

Bu hakkın kullanılması için, güvenlik görevlisinin kendisine veya korumakla yükümlü olduğu özel ve tüzel kişiliklerin herhangi bir hakkına yönelik bir saldırının;

- Başlamış olması,
- Müdahale edilmezse veya erken davranılmazsa kişilerin hayatlarını tehlikeye atacak kadar kısa süre sonra başlayacak olması,
- Kısa bir süre önce bitmiş olmasına rağmen tekrar başlamasının muhakkak olması gerekmektedir

Ancak, malvarlığı haklarına yönelen bir saldırıdan kurtulmak için yapılan savunmanın, saldırganın ihlal edilen hakkından ağır olmaması zorunludur. Prensip olarak, şirketin mal varlıklarına yönelik yapılan saldırıların savuşturulmasında, güvenlik görevlilerince saldırganın canına kastedecek bir savunma biçiminin tercih edilmemesi gerekir.

Savunma eyleminin meşru müdafaa sayılabilmesi için saldırıdan başka suretle kurtulma imkânı bulunmaması gerekmektedir. Güvenlik görevlisi, korumakla yükümlü olduğu kişilerin canına kasteden bir saldırıyı savuşturmak için, öncelikle saldırganı eyleminden vazgeçirmeye yardımcı olacak diğer tedbirleri kullanmayı denemelidir. Buna imkân yoksa veya saldırganın niyetinin kesin olarak cana kastetmek olduğu anlaşılırsa, artan derecelerde zor kullanma gereğinden bahsedilebilir. Suç işleme eylemini terk etmiş olan ve/veya suç mahallinden kaçmakta olan suçluların yakalanması için hiçbir şekilde zor kullanılmaması uygundur.

Saldırının ve savunmanın sonuçları arasında makul bir oran bulunmasına dikkat edilmelidir. Bu kapsamda, saldırının uygun şekilde savuşturulamaması halinde korunması gereken kişilerin can kaybı, ağır yaralanma, kalıcı olarak sakat kalma gibi vahim sonuçlara maruz kalması kaçınılmaz ise uygun ve yeterli derecede zor kullanma yoluna gidilmelidir.

Saldırının ve savunmanın araçları arasında da makul bir denge olmasına dikkat edilmelidir. Ancak bu husus, saldırganın silahının aynısı ile karşılık vermek olarak yorumlanmayacak, güvenlik görevlisinin sahip olduğu silah ve teçhizatın saldırganın niyeti ile orantılı şekilde kullanılması esas alınacaktır.

Savunma araçlarının uygun hedefe yöneltilmesi esastır. Bu kapsamda, zor kullanılan hedef, sadece savuşturulması gereken tehdit ile sınırlı tutulmalı, “hedef gözetmeksizin ateş etmek”, “yayılım ateşi açmak”, vb. tekniklere kesinlikle başvurulmamalıdır.

Meşru müdafaa hakkının kullanılmasına karar verme yetkisi ve bu kararın sonuçlarının hukuki sorumluluğu kişilerin kendilerine aittir. Meşru müdafaa hakkının kullanılmasını gerektirecek bir durumun var olduğuna dair çok güçlü şüphelerin bulunması halinde dahi, elde mevcut zaman çerçevesinde çok dikkatli bir muhakeme yapılması, yanlış kararlar sonucunda kanuni sorumluluk altına girilmemesine dikkat edilmelidir.

Meşru müdafaa hakkının kullanılmasında kanunlarda da belirtilen bu sınırların kasıtlı olarak aşılması cezai sorumluluk getirmektedir. TCK; zor kullanma yetkisine sahip kamu görevlisinin, görevini yaptığı sırada, kişilere karşı görevinin gerektirdiği ölçünün dışında kuvvet kullanması halinde, kasten yaralama suçuna ilişkin hükümlerin uygulanmasını ön görmektedir.

C) Güvenlik görevlilerinin kanuni yükümlülükleri:

5188 sayılı kanunun özel güvenlik görevlilerine yasakladığı ve görevli kıldığı hususlar:

- Özel güvenlik personeli, Kanunda belirtilen koruma ve güvenlik hizmetleri dışında başka bir işte çalıştırılmaz.
- Özel güvenlik personeli greve katılamaz.
- Özel güvenlik personeli, özel güvenlik kimlik kartını başkasına kullandıramaz.
- Silahını görev alanı dışında taşıyamaz.
- Özel güvenlik görevlileri, görev alanı içerisinde meydana gelebilecek yangın, deprem ve sel gibi tabii afetlerde arama ve kurtarma görevlilerine yardımcı olmakla yükümlüdür.
- Genel kolluğun olaya el koymasından itibaren araştırma ve delil toplama faaliyetine genel kolluğun talebi halinde yardımcı olur.

5442 sayılı İl İdaresi Kanununun özel güvenlik görevlilerine yüklediği görevler:

İl İdaresi Kanununa göre özel güvenlik personeli, mülki idare amirinin ve genel kolluk amirinin emirlerini de yerine getirmek zorundadır. Olay yerine gelerek olaya el koyan genel kolluk amiri, özel güvenlik görevlilerine emir verebilir.

Özel güvenlik görevlileri de, kolluk amirleri tarafından verilen bu emirlerin anayasa, kanun, tüzük ve yönetmeliklere uygun olup olmadığına bakar. Özel güvenlik görevlisi, emrinde bulunduğu Mülki Amirin veya Kolluk Amirinin ya da kendi amirinin emrinin, kanun, tüzük ve yönetmelik hükümlerine aykırı olduğunu görürse, emri yerine getirmez ve bu aykırılığı emri verene bildirir. Ancak, bu amirler emirlerinde ısrar eder ve bu emirlerini yazılı olarak yenilerse, emir yerine getirilir. Bu durumda emri yerine getiren sorumlu olmaz.

Konusu suç teşkil eden emir hiçbir suretle yerine getirilmez. Yerine getirenler sorumluluktan kurtulamaz.

a) İhbar yükümlülüğü:

Özel Güvenlik görevlisi, 5188 sayılı kanunun 23'üncü maddesi gereği Türk Ceza Kanununun uygulanmasında memur sayılmaktadır. TCK'na göre kamu adına soruşturma ve kovuşturmayı gerektiren bir suçun işlendiğini göreviyle bağlantılı olarak öğrenip de yetkili makamlara bildirimde bulunmayı ihmal eden veya bu hususta gecikme gösteren kamu görevlisi, altı aydan iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır. Bu nedenle, Güvenlik görevlileri ihbar yükümlülüklerini ihmal etmemelidir.

Türk Ceza Kanunu, işlenmekte olan bir suçu veya işlenmiş olmakla birlikte, sebebiyet verdiği neticelerin sınırlandırılması halen mümkün bulunan bir suçu yetkili makamlara bildirmeyen kişi hakkında bir yıla kadar hapis cezası öngörmektedir.

TCK'na göre; hakkında tutuklama kararı verilmiş olan veya hükümlü bir kişinin bulunduğu yeri bildiği halde yetkili makamlara bildirmeyen kimse, bir yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır. İşlenmiş olan bir suça ilişkin delil ve eserlerin başkaları tarafından saklandığı yeri bildiği halde yetkili makamlara bildirmeyen kimse, yukarıdaki fıkra hükmüne göre cezalandırılır. Bu suçların kamu görevlisi tarafından göreviyle bağlantılı olarak işlenmesi halinde, verilecek ceza yarı oranında artırılır.

Güvenlik görevlisi, konusu açıkça suç teşkil ettiği bilinen suçlarla karşılaşması halinde ihbar yükümlülüklerini yerine getirecektir. Bunun dışında görev şartları ile bağlantılı olan ve ihbar yükümlülüğü olan suçlardan bazıları aşağıdadır:

- Başkasına ait bir banka veya kredi kartını, her ne suretle olursa olsun ele geçiren veya elinde bulunduran bir kişinin kart sahibinin veya kartın kendisine verilmesi gereken kişinin rızası olmaksızın bunu kullanarak veya kullandırarak kendisine veya başkasına yarar sağlaması,
- Bir kamu görevlisinin görevi nedeniyle zilyetliği kendisine devredilmiş olan veya koruma ve gözetimiyle yükümlü olduğu malı kendisinin veya başkasının zimmetine geçirmesi,
- Kamu görevlisine karşı görevini yapmasını engellemek amacıyla, cebir veya tehdit kullanılması,
- Bir kimsenin, işlediği suç nedeniyle kendisi hakkında soruşturma ve kovuşturma yapılmasını engellemek amacıyla, başkasına ait kimliği veya kimlik bilgilerini kullanması,
- Bir kişinin, gerçeğin meydana çıkmasını engellemek amacıyla, bir suçun delillerini yok etmesi, silmesi, gizlemesi, değiştirmesi veya bozması,
- Bir kişinin muhafaza edilmek üzere kendisine resmen teslim olunan rehinli veya hacizli veya herhangi bir nedenle el konulmuş olan mal üzerinde teslim amacı dışında tasarrufta bulunması,
- Kanun veya yetkili makamların emri uyarınca bir şeyin saklanması veya varlığının aynen korunmasını sağlamak için konulan mührün kaldırılması veya konuluş amacına aykırı hareket edilmesi,
- Resmi ve özel bir belgenin sahte olarak düzenlenmesi, gerçek bir resmi belgenin başkalarını aldatacak şekilde değiştirilmesi veya sahte resmi belgenin kullanılması,
- Kama, hançer, saldırma, şişli baston, sustalı çakı, pala, kılıç, kasatura, süngü, sivri uçlu ve oluklu bıçaklar, topuz, topuzlu kamçı, boğma teli veya zinciri, muşta ile salt saldırı ve savunmada kullanılmak üzere özel nitelikteki benzeri aletlerin yapımı, satılması, satın alınması, taşınması ve bulundurulmasıdır (6136 sayılı kanun).

b) Olay yerinin korunması yükümlülüğü:

- Ceza Muhakemeleri Kanununa göre; suçun işlenmesinden sonra suçluyu kayırma, suç delillerini yok etme, gizleme veya değiştirme fiilleri de bağlantılı suç sayılır ve bu eylemleri işleyen kişiler suçun bir parçası olarak davaya dahil edilir.
- TCK Madde 28; gerçeğin meydana çıkmasını engellemek amacıyla, bir suçun delillerini yok eden, silen, gizleyen, değiştiren ve bozan kişinin, 6 aydan 5 yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılmasını ön görmektedir. Bu suçun kamu görevlisi tarafından göreviyle bağlantılı olarak işlenmesi halinde verilecek ceza yarı oranında arttırılmaktadır.
- Bu nedenle; güvenlik görevlisinin görev alanında bir olayın meydana gelmesi halinde genel kolluk kuvvetleri müdahale edene kadar olay yerinin korunması esastır.
- Olayın işleniş tarzının, mağdur ve suç sanıklarının ilişkisinin saptanabildiği dinamik bölgeye olay yeri denir. Olay yeri, olayın başlangıcı, takibi ve sonucunda geçtiği mekanları kapsar. Olayın işleniş tarzını, yöntemini, olayı işleyenlerin hareket tarzını, olaya ait iz ve bulguları içerir. Ayrıca, olay yeri suçun işleniş şeklini, suçtan zarar göreni suç sanıklarının olay karşısındaki sorumluluk derecelerini net olarak belirler.
- Bir olayın meydana gelmesi halinde güvenlik görevlisi, olayın seyri ve konumu ile olayla ilgili tüm nesne ve ipuçlarını, tanık veya sanık durumundaki kişilerin kimlik ve eşkal bilgilerini olay yerine gelecek genel kolluk soruşturma ve uzman birimlerine hakkındaki ilk bilgilerin vermesi gerekmektedir.
- Olay yerindeki her şey delil olabilir. Delil; suç, fail ve olay yeri arasında doğru bağlantının kurulmasını sağlayan bütün maddi bulgulardır. Bu nedenle, her hangi bir olayın hemen sonrasında dahi, yaralıların tahliyesi hariç, olay yerinin bozulmadan muhafaza edilmesi için her türlü tedbir alınır.
- Yaralıların tahliyesi sırasında olay yerinin bozulmaması için olayın meydana geldiği noktaların dışında bir tahliye istikameti belirlenir ve sağlık ekiplerinin bu istikametlerden tahliye yapması sağlanır.
- Görev yerindeki kamera kayıtlarının korunması için Güvenlik Müdürlüğüne bilgi verilir ve kamera görüntüleri mümkünse yerinde, değilse uzaktan erişim yöntemiyle emniyete alınır.
- Olay yeri koruma alanı belirlenirken amaç sadece delillerin korunması değil ayrıca olay yerinden kaynaklanabilecek tehlikelerinde (patlayıcı maddeler, zehirli veya patlayıcı gazlar, tehlikeli kimyasallar, biyolojik veya radyoaktif maddeler) çevreye verebilecekleri zarar göz önünde bulundurularak koruma altına alınmalıdır. Bu gibi durumlar hakkında olay yerine ilk müdahaleyi yapan kolluk kuvvetine bilgi verilir.

HAVAALANI YERLEŞKESİ

Hava alanı yerleşkesini 2 bölümde inceleyebiliriz:

a) Hava meydanlarının havaya dönük bölümü:

Hava alanlarının terminal arındırılmış salondan itibaren apron, pist vb. yerlerdir (Dışarıya doğru, hava ulaşımı ve seyrüsefer yardımcı cihazları dahil).

b) Hava meydanlarının karaya dönük bölümü:

Terminal ana giriş kontrol noktasından itibaren başlayarak havaya dönük olmayan bölgeye kadar olan yerlerdir. Güvenlik program ve planlarında hava/kara tarafı ayrımı yapılarak tahditli, steril alanlar açık bir şekilde gösterilir.



Hava meydanının havaya dönük olan bölümünün güvenliği için alınacak tedbirler

- Hava meydanında en etkili güvenlik önlemleri, hava meydanının havaya dönük olan bölümü ile karaya dönük bölümünü ayıran çizgi üzerinde gerçekleştirilir. Aprona ve hava meydanının havaya dönük olan bölümüne, yetkisiz kişilerin girişini engellemek için fiziki engeller tesis edilir.
- Hava meydanında uçakların bulunduğu bölgelerin güvenliği, uçuş pistleri, uçak taksi yolları ve apronların umuma açık olan sahalardan, fiziki engellerle ayrılması suretiyle sağlanır.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

- Hava meydanına giren yolların sayısı, kontrol ve engellemeyi sağlayabilmek için asgari ölçüde tutulur. Her hava meydanında, karaya dönük olan bölümden geçen yol ve girişler sınırlandırılarak, buralardan görevsiz ve yetkisiz kişilerin geçişlerine mani olmak maksadıyla, güvenlik ve kontrol tedbirleri alınır.
- Hava meydanının hava aracı manevra sahasına, yalnız yetkili hava meydanı görevlilerinin girmesine izin verilir. Bakım personeli, güvenlik devriyeleri ve kurtarma araçlarının yararlanabilmesini temin etmek üzere, hava meydanının havaya dönük bölümü çevresinde, çevre tel örgü engelinin içinde devriye yolları tesis olunur.
- Hava meydanının havaya dönük bölümüne, terminal binası dışından girişleri önlemek maksadıyla, alan çevresine uçuş faaliyetleri ile çatışmayacak şekilde, tel örgü engeli tesis edilir. Uygun olan ve gereken yerlerde mevcut binalar ve engeller bu tel örgü engelinin bir parçası olarak kullanılabilir. Bu binalarda girişler kontrol altına alınır, çatı, pencere, bodrum gibi yerlerden her türlü geçiş engellenir.
- Hava meydanında, araçların ve yayaların karaya dönük bölümünden havaya dönük bölümüne giriş-çıkışı sağlamak için hava meydanının etkinliği ile uygun olacak şekilde asgari sayıda geçiş yerleri tesis edilir. Bu geçiş yerleri, yetkisiz girişleri önleyecek şekilde kontrollü olur veya kapatılır, gece kullanılacak olanların çevresi aydınlatılır.
- Park halindeki uçağın güvenliğinde temel sorumluluk, bu uçağın personel ve işleticilerine aittir. Bunların tertip ve tedbirlerinin, hava meydanının güvenlik düzenine uygun olması zorunludur.
- Bölge ve kritik yerler, gayri muayyen zamanlarda devriyelerle taranır, kapalı devre televizyon ile gözetlenerek güvenliği sağlanır.
- Uçaklar, patlayıcı madde yerleştirilme ihtimaline karşı, hava yolu personeli tarafından gerekli ve uygun zamanlarda, kontrol listesine göre gözden geçirilir ve gerektiğinde uzman personel çağrılır.
- Terminal ile uçak arasında yolcu bagajlarının, kargo, posta paketlerinin ve ister yürüyerek, ister araçla nakil suretiyle olsun, terminalden uçağa binmekte olan yolcu ve mürettebatın güvenliği bakımından, yasadışı eylemde bulunabilecek kişilerin sızmasına engel olmak amacıyla gerekli tedbirler alınır.
- Hassas noktalar olan kontrol kulesi, teknik blok, haberleşme ve seyrüsefer yardımcı cihazları, yakıt tesisleri, elektrik enerji kaynağı ve nakil tesisleri, gerektiği şekilde korunur ve buralara giriş-çıkış kontrol altında bulundurulur.
- Gelen ve giden yolcuların son kontrol noktasından sonra karışmasını önleyici düzenlemeler yapılır. Ancak, uçak altına gidecek bagajların taranması check-in işleminden sonra yapılmıyor ise hava meydanında gelen ve giden yolcuların karışmasını önleyici önlemler alınır.
- Belirli periyotlar dâhilinde arınmış salonlar, terminal binaları, hassas noktalar, patlayıcı madde ve bomba yerleştirilmesi ihtimaline karşı devriyelerle kontrol ettirilir.
- Terminal binalarından hava tarafına geçişlerin yapıldığı yerler en aza indirilir.
- Acil çıkış kapısı olarak kullanılan ve denetim altında bulunmayan kapılarda, güvenlik personeline izlenebilecek ve burada bulunan kişileri ikaz edebilecek ses ve alarm cihazları bulunmalıdır.
- Yolcuların uçağa binmeleri amacıyla kullanılan kapılar, yolcu bulunmadığı zamanlarda devamlı kilitli tutulabilecek yapıda olmalı, yetkililerce sürekli olarak kontrol edilmelidir.

- Kontrol noktalarının bulunduğu terminal binalarında kapı girişleri, geçiş genişliği, güvenlik işlemlerini tamamlamış bir şahsın geçişini sağlayacak ve kontrolsüz geçişi engel olacak şekilde dizayn edilmelidir.
- İç hatlar yolcu terminali olarak kullanılan terminal binalarında, kontrol noktasından önce, yolcuların üzerinde uçuş güvenliğini tehlikeye düşürecek silah vb. maddelerin alındığı, silah teslim ve kontrol odası bulunmalıdır.
- Gelen yolcuları karşılamak için gelen karşılayıcılar tarafından kullanılan salonlarda, uçağa yaklaşmayı zorlaştıran tedbirler alınmalı, salon girişinde güvenlik kontrolü yapılmalıdır.
- Sahipsiz bagajların depolandığı ve şüpheli bagajlara acil müdahale edileceği odalar yapılmalıdır.
- Kontrol noktasında üst arama ve bagaj arama kabini bulunmalıdır.

Hava meydanının karaya dönük bölümünün güvenliği için alınacak tedbirler

- Hava meydanının karaya dönük olan bölümünde alınacak güvenlik tertip ve tedbirlerinde, muhtemel tehdidin mahiyeti önemli rol oynadığından, alınacak tertip ve tedbirler esnek ve muhtemel tehdit ile orantılı olmalıdır.
- Hava meydanının karaya dönük bölümüne dışarıdan girişler sınırlanır ve belirli yollardan ve geçiş noktalarından sağlanır. Buradan yolcu terminaline ve hava meydanının diğer bölümlerine girişlerde güvenlik açısından kontrol, muayene ve sınırlamalara tabi tutulur. Yolcu ve görevliler dışındaki kişilerin girişlerine sınırlama, kısıtlama ve kontroller konur.
- Bu bölümde, özellikle yolcu terminalinde güvenlik ile sürat ve kolaylık arasında makul bir denge kurulur.

GİRİŞ KONTROLÜ

Havaalanlarında uçak ve yolcu için tehdit oluşturabilecek materyalin ileri teknoloji ürünü cihazlarla tanımlanarak geçişin önlenmesinin yanında, kötü niyetli kişilerin ya da bu kişilerce kullanılan şahısların da belirlenerek uçağa binmesinin engellenmesi prensibine dayanan **uluslararası standartlarda** bir güvenlik doktrini benimsenmiştir.

Bu doktrin çerçevesinde geliştirilen program ile konjonktür, sefer, şahıs ve beraberindeki eşyası bir bütün olarak değerlendirilerek kötü niyet veya müsebbip halinde önceden tespit edilerek etkisiz kılınması amaçlanmaktadır.

Güvenlik tahditli alanlar:

Tahditli Alan: Sadece geçerli bir giriş belgesiyle giriş yapılabilen alanlardır.

Güvenlik Tahditli Alan: Girişinde geçerli bir giriş belgesi ve güvenlik kontrolü yapılarak giriş sağlanan alanları, (bu alanlar normal olarak, son güvenlik kontrol noktası ile uçak arasındaki tüm giden yolcu alanları, ramp, bagaj ayırma alanları, kargo depoları, posta merkezleri, hava tarafında bulunan ikram ve uçak temizlik tesislerini kapsar.) ifade eder.

Tahditli Alanların Tespiti: Havalimanı içerisinde girişleri tahdit edilen yerler havalimanının fiziki yapısına göre Güvenlik Komisyonunun kararı ile tespit ve ilan edilir.

Güvenlik tahditli alanların kritik bölümleri:

Giriş Kartlarındaki Tahdit ve Yerlerin Belirlenmesi:

- a) Havalimanındaki tüm kamu kurum ve kuruluşların personellerinin görevleri gereği girmesi gereken yerler söz konusu kurum yada kuruluşlarının en üst düzey yetkilisi nezdinde belirlenir.
- b) Havalimanındaki özel tüm kurum ve kuruluşların personelleri için yapacakları giriş kart talepleri ve bu personellerin görevleri gereği girmesi gereken yerler şirketlerin Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı nezdinde kendilerine verilen ruhsatları, çalışma faaliyet alanları, iş hacimleri ve yapılan ticari anlaşmalar doğrultusunda görev unvanı bazında havalimanı işletmecileri tarafından incelenerek belirlenir.
- c) Güvenlik Komisyonu, gerek gördüğü hallerde kurum ve kuruluşlardaki personelin görevi gereği girebileceği tahditli alanlar ile gerektiğinde talepte bulunan kurum/kuruluşların havalimanındaki görevi ve havalimanının potansiyeli ile orantılı olarak miktara ilişkin genel prensipleri belirler veya karara bağlar.

Hava meydanı içerisinde genel olarak girişleri tahdit edilen yerlerle ilgili bölümler şunlardır;

- İçhatlar Terminali Check-in Salonu.
- İçhatlar Terminali Varış Salonu.
- İçhatlar Terminali Arındırılmış Salon.
- Dışhatlar Terminali Check-in Salonu.
- Dışhatlar Terminali Transit ve Varış Gümrüklü Salon.
- Dışhatlar Terminali Arındırılmış Salon.
- Charter Terminali Check-in Salonu.
- Charter Terminali Transit ve Varış Gümrüklü Salon.
- Charter Terminali Arındırılmış Salon.
- Kargo Terminali.
- Şut Altı.
- Apron.

Girişleri tahdit edilen yerler, hava meydanının fiziki yapısına göre Güvenlik Komisyonu'nun kararı ile artırılır veya azaltılır. (Giriş Kartları Yönergesi Mad.5)

MSHGP - MADDE 32-

(1)Yeni havalimanı tesisleri tasarlanırken veya inşa edilirken veya mevcut havalimanı tesislerinde değişiklik yapılırken, MSHGP'nda belirtilen temel sivil havacılık güvenliği standartların uygulanması için kriterler ve şartlar dikkate alınmalıdır. Bu konuda programın Ek-14'de yer alan yapısal unsurlar baz alınmalıdır. Ulusal düzeyde, yetkili otorite, yerel düzeyde havalimanı MİA bu konuda danışmanlık ve koordinasyon için yetkilidir.

(2)Havalimanlarında aşağıdaki alanlar oluşturulmalı ve güvenlik programında krokilerle gösterilmelidir:

- Kara tarafı;
- Hava tarafı;
- Güvenlik tahditli alanlar (GTA) ve
- Güvenlik tahditli alanların kritik bölümleri.

(3)Havalimanında, kara tarafı, hava tarafı, güvenlik tahditli alanlar, kritik bölümler ve uygulanabildiği yerlerde demarke alanlar arasındaki sınırlarda ve bu alanların her birinde uygun güvenlik önlemlerinin alınmasını sağlamak amacıyla bu alanlar açık ve kesin olarak tanımlanmalıdır.

(4)Güvenlik tahditli alanlar en az aşağıdakileri içermelidir:

- Bir havalimanının taranmış giden yolcuların eriştiği bölümü ve
- Havalimanının -güvenli bagaj bahse konu olmadıkça- taranmış giden uçakaltı bagajın geçebileceği veya tutulabileceği bir bölümü ve
- Havalimanının yolcu alacak veya yüklenecek bir hava aracının park etmesi için belirlenmiş bölümü.

(5)Havalimanının bir bölümü en azından 4 üncü fıkrada değinilen faaliyetler yürütüldüğü sürece geçici güvenlik tahditli alan olarak değerlendirilmelidir.

(6)Bir güvenlik tahditli alan oluşturulmadan önce, kirlenmiş olabilecek bölümlerinin güvenlik araması, bölümün ya da bölümlerin yasaklı nesneler içermemesini sağlamak amacıyla gerçekleştirilmelidir. Güvenlik aramasına tabi tutulmuş bir hava aracı söz konusu olduğunda Bu standart karşılanmış olarak kabul edilir.

(7)Yetkisiz kişilerin güvenlik tahditli alanlara girmiş olması veya şüphe durumunda, kirlenmiş olabilecek bölümlerin güvenlik araması, yasaklı nesne içermemesini sağlamak amacıyla en kısa sürede gerçekleştirilir. Bu kural, güvenlik aramasına tabi tutulmuş bir hava aracı söz konusu olduğunda karşılanmış olarak kabul edilir.

(8) Güvenlik tahditli alanların kritik bölümlerinin belirlenmesinin amacı; taranmış giden yolcuların, (giden ve transfer) taranmış giden uçakaltı bagajlarının (giden ve transfer) ve taranmış kabin bagajlarının kirlenmemesini sağlamaktır.

(9) Kritik bölümler, 40'tan fazla havalimanı giriş kartına sahip olan kişilerin güvenlik tahditli alanlara giriş yapması söz konusu olduğunda oluşturulur. Kritik bölümler en az aşağıdakileri alanları içerir:

- a) Havalimanının taranmış giden yolcuların eriştiği tüm bölümleri ve
- b) Havalimanının, güvenli bagaj söz konusu olmadıkça, taranmış giden uçakaltı bagajın geçebileceği veya tutulabileceği tüm bölümleri.

Havalimanının ilgili bölümü en azından (a) ve (b)'de değinilen faaliyetler yürütüldüğü sürece kritik bölüm olarak değerlendirilir.

(10) Bir kritik bölüm oluşturulmadan önce, kirlenmiş olabilecek bölümlerinin güvenlik araması, yasaklı nesneler içermemesini sağlamak amacıyla gerçekleştirilir. Bu kural, güvenlik aramasına tabi tutulmuş bir hava aracı söz konusu olduğunda karşılanmış olarak değerlendirilir.

(11) Taranmamış kişilerin veya MSHGP’nda detaylandırılan standartlarda uygun olarak tarama yapılmayan ülkelerden gelen yolcular ve mürettebat üyelerinin kritik bölümlere girmiş olduğu/olabileceği durumlarda, kirletilmiş olabilecek bölümlerin güvenlik araması yasaklı nesne içermemesini sağlamak amacıyla en kısa sürede gerçekleştirilir. Bu standart, güvenlik aramasına tabi tutulmuş bir hava aracı söz konusu olduğunda karşılanmış olarak kabul edilir. Bu hüküm, taramadan muaf olan ve özel tarama prosedürlerine tabii kişiler bu bölümlere girdiğinde geçerli olmayacaktır.

(12) MSHGP’nda detaylandırılan standartlara uygun olarak tarama yapılmayan ülkelerden gelen yolcular ve mürettebat üyelerinin kullandığı kritik bölümlerden sadece taranmış giden yolcuların ve taranmış giden uçakaltı bagajın geçeceği bölümler yasaklı madde içermediğinden emin olmak üzere aranır.

Araç Giriş Noktaları:

Hava alanlarında genel olarak; Ana Giriş Yolu Kontrol Noktası, Apron Giriş Kontrol Noktası, B Kapısı, C Kapısı, Genel Havacılık Giriş Kontrol Noktası vb. havameydanının büyüklüğü ve ihtiyacına göre araç giriş noktaları açılır.

- Hava alanları araç giriş ve çıkışları tehdit unsurlarına göre elektronik cihazlarla veya rastgele tespit usûlü tarama yapılarak geçişlerine müsaade edilir. Araç giriş çıkış noktaları bir birine yakın yerlerde bulunmalıdır.
- Taşıt trafiğinin yoğun olması halinde daha kolay açılıp kapanabilen bir kapı sistemi kullanılmalıdır. Bu tür durumlarda kapı girişleri elle yada mekanik olarak hareket ettirilen engellerle teçhiz olunabilir. Hareketli engellerin tesis edilmesi halinde taşıtların tetkik edildiği bir esnada kontrol noktasından izinsiz geçmek isteyen yayaların geçişlerini önlemek amacıyla düzenlemeler yapılmalıdır. Giriş noktalarının gece kullanılması halinde, kapıyı çevreleyen alan aydınlatılmalıdır. Güvenlik personeline kontrol edilen giriş noktalarında gerekli iletişim araçları bulundurulmalıdır. Acil bir durum karşısında yardım talep etmek için gerekli sesli veya görsel alarmlar kullanılması daha faydalı olabilir.
- Faaliyetlerin sadeliği ve güvenliği açısından her yönde trafik akışını kontrol eden bir kapı konulması tercih sebebidir. İki yönde personel istihdamı ile ikiz kapı yada kaldırıp indirmek suretiyle engeller konulmasını gerektirebilir. Bu tür giriş düzenlemeleri, muhtemel tıkanıkları giderecektir.
- Kara tarafının kamuya açık alanları ve yollarından hava tarafının servis yollarına geçişini sağlayan giriş noktalarının adedi asgaride tutulmalı bunlar kullanılmadıkları veya yüksek tehdit durumlarında kilitli muhafaza edilmeli ve güvenlik personeli tarafından düzenli aralıklarla denetlenmelidir.

Giriş Kontrol Sistemleri:

İkinci Dünya Savaşından sonra ve özellikle son yıllarda kontrol sistemleri, insanlığın ve uygarlığın gelişme ve ilerlemesinde çok önemli rol oynayan bir bilim dalı haline gelmiştir. Bugün, modern ev ve bürolardaki ısıtma ve havalandırma sistem ya da düzenleri, otomatik kontrol yöntemleri yardımı ile ısıyı ya da ortamın nemini ayarlar. Endüstride, modern araç ve gereçlerde, otomatik kontrol sistemlerinin sayısız uygulamaları vardır. Örneğin, üretilen ürünlerin niteliklerinin kontrolü, ilaç endüstrisinde ilaçların kontrolü, takım üreten makinelerin kontrolü, uçakların oto-pilot ile kontrolü, gemilerin kontrolü, modern gerilim düzenleyici, güdümlü araçların kontrolü, bilgisayarla kontrol, trafik

kontrolü, robotlar ve kontrolleri, kimya endüstrisinde üretilen ürünlerin kontrolü... vb. Geniş bir görüş açısından bakıldığında, kontrol sistemleri teorisi, elektrik, makine, inşaat v.b. mühendisliklerin kapsamına giren sistemlerin kontrolüne uygulanabildiği gibi, değişik bilim dallarını ilgilendiren çevre sağlığı kontrolünde, canlıların davranışının incelenmesinde de kullanılabilir. İşte bu nedenle kontrol teorisi, sadece bir mühendislik dalı ile sınırlı kalmaz. Örneğin, elektrik mühendisliğinde otomatik kontrol olduğu gibi, makine, inşaat ve çevre sağlığı mühendisliğinde, biyo-mühendislikte, tıpta, toplum ve ekonomi bilim dallarında da otomatik kontrol vardır.

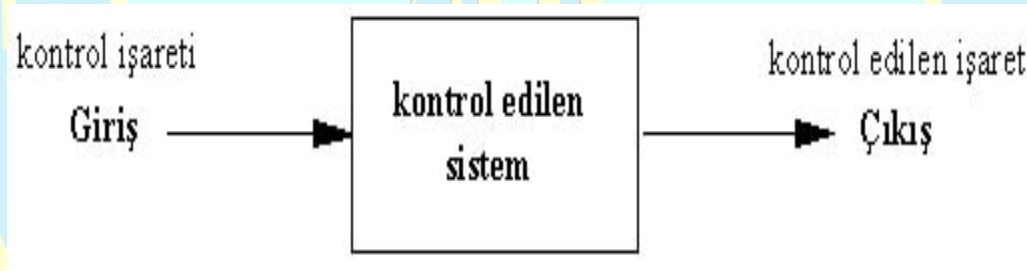
Kontrol Sistemlerinin Tanımları:

Yukarıda verilen açıklamalar dikkatle izlenirse, sistem sözcüğünün çok kullanılmış olduğu görülür. O halde, sistem nedir? Sistemin tanımını şu şekilde verebiliriz:

Sistem: Bir bütünü oluşturan, birbiri ile bağlı olan ya da belli bir işlev için bir araya getirilmiş olan elemanların düzenine (topluluğuna) ya da kümesine denir. “Kontrol ” sözcüğü genellikle ayar eden, düzenleyen, yöneten ya da kumanda eden anlamına gelir. O halde, “kontrol sisteminin” tanımını da verebiliriz:

Kontrol Sistemi: Kendisini ya da başka bir sistemi, düzenlemek, kumanda etmek ya da yönetmek üzere uygun bir biçimde bağlanmış fiziksel elemanlar kümesidir.

Kontrol sistemlerinde, bir organın ya da kontrol edilen sistemin bazen bir bazen çok sayıda girişi ve bu girişle ilgili olan bir ya da çok sayıda çıkışı vardır. Tanım olarak Giriş: Sistemi, organı ya da kontrol edilecek düzeni kontrol etme amacı ile uygulanan işarettir. Çıkış: Belli girişe ya da girişlere ilişkin olan sistemin çıkış işareti ya da çıkış işaretleridir. Bu tanımlardan sonra en basit kontrol sistemi, blok biçiminde şekil 1 ile gösterilebilir.



Şekil 1: Basit bir kontrol sistemi

Eğer sistemin bir girişi ve bir çıkışı varsa, kontrol sistemine bir girişli ve bir çıkışlı sistem, eğer bu işaretler çok sayıda ise çok giriş ve çok çıkışlı sistem denir.

Aşağıda havameydanlarında kullanılan güvenlik cihazları ve sistemlerine yer verilmiştir. Söz konusu cihazlar hakkında ayrıntılı bilgi Modül 3’te yer almaktadır.

1- Kartlı Geçiş Kontrol Sistemleri (CACS):

Bu sistem endüstriyel uygulamada “Personel Devam Kontrol” Sistemi olarak bilinmektedir. Bu sistemin aslında eskiden beri farklı olmayan şekilde o zamanın teknolojisine uygun olarak kullanıldığına ve hâlâ da kullanılmakta olduğunu görürüz. Eskiden fabrika veya büyük işletmelerde her çalışan için çıkartılan bir kart olur ve bu kart işletme girişinde bulunan bir saate basılarak onaylanırdı. Her kart üzerinde giriş yapılan saatin karşılığına gelen hane delinirdi. Mesai bitiminde karşılık gelen saat kısmına delik getirilerek o günkü mesai saati ve kayıtları tutulmuş olurdu.

Günümüzde havameydanlarında ve hemen hemen tüm kurum/kuruluş ile işletmelerde Kartlı Geçiş Kontrol Sistemleri kullanılmaktadır.

2- X-Ray Cihazı:

X ışını 1895 yılında Alman fizikçi Wilhelm Röntgen tarafından bulunmuştur. En büyük özellikleri radyasyon yaratırlar, cisimlerden geçme özelliği ve fotoğraf filmleri üzerinde etkileri vardır. Röntgenlerde hedef resim X ışını kaynağı ile fotoğraf filmi arasına konularak nesnenin röntgeninin film üzerine düşmesi sağlanır. X-ray cihazlarında X-ray ışınları üreten bir ışık kaynağı ve bu kaynağın karşısında ışınları algılayan detektörler mevcuttur. Işık kaynağı ve detektörler arasında konvektör üzerinden geçen nesneler yoğunluklarına göre X ışınlarını değişime uğratar ve bu değişimler detektörler tarafından algılanarak cisimlerin silüetleri monitöre yansıtılır. Bu silüetler, renkli monitörlerde cisimlerin organik, inorganik durumlarına göre turuncu, mavi, yeşil renklerde, siyah-beyaz monitörlerde ise grinin farklı tonlarında ekrana yansıtılır. Günümüzde havalimanlarında, alışveriş merkezlerinde, kurum/kuruluşların girişlerinde kısaca güvenlik sektöründe kullanılan en önemli cihazlardan biridir. Hava meydanlarında ayrıca Mobil X-ray cihazları da kullanılmaktadır.

3- EDS (%100 Explosive Detection System) Patlayıcı Madde Tespit Sistemi:

Bagajın yapıldığı malzeme ne olursa olsun, bir bagaj içinde bulunan patlayıcı maddeleri tespit etme ve bunu alarm ile bildirme yeteneğine sahip bir sistem içerisinde konuşlandırılan cihazlar olup, aynı zamanda farklı teknolojilerin birlikte kullanıldığı bir kombinasyondur.

Check-in bankalarında teslim alınan bagajların, uçağa yüklenmeden önce bir yazılım ile farklı teknolojilerle (farklı seviyeler) taranmasını sağlamak amacıyla, bagaj konveyörlerinin üzerine monte edilen x-ray bagaj arama cihazları ve/veya tomografi cihazları, iz dedektörleri ve güvenlik personeli kombinasyonundan ve bu sistemin idare edilmesi için hazırlanmış olan bir kontrol merkezinden oluşan sistemdir.

4- Turnikeler:

Güvenli geçişin kontrol altında tutulması istenen giriş çıkışın çok yoğun olduğu yerlerde kullanılan ana temel yapılardan biridir. Halka açık alanlarda metro, tramvay, havaalanları ve kurum veya işletmeye giriş ve çıkışların bir düzen dâhilinde kontrollü bir şekilde yapılması için kullanılır. Ücretli geçiş sistemi olan kurumlar veya toplu taşıma araçlarının ihtiyacına tam olarak cevap verebilen ideal bir geçiş kontrol sistemidir. Ayrıca geçiş esnasında doğabilecek tüm sorunları ortadan kaldıracığından uygulama alanı gittikçe genişlemektedir. Turnikeler ihtiyaç doğrultusunda kullanılır. En çok halka açık ve toplu ulaşımın denetleneceği birimler ile stadyum ve özel birimlere giriş çıkışlarda tercih edilirler. Yapı olarak yarım boy ve tam boy turnikeler olmak üzere ikiye ayrılırlar. Havameydanlarında da personel giriş kapıları, apron giriş kontrol noktaları vb. girişlerin tahditli olduğu hemen hemen tüm alanlarda Kartlı Geçiş Kontrol Sistemleri (CACS)'a entegre edilen turnikeler kullanılmaktadır.

5- Otomatik Kapılar:

Güvenli geçiş kontrol sistemlerinin ana temel yapılarından biridir. Kurum veya işletmeye giriş ve çıkışların bir düzen dâhilinde, kontrollü bir şekilde yapılması için kullanılır. Otomatik kapılar genellikle alışveriş merkezleri, eğlence mekânları gibi halka açık yerlerde giriş çıkışın yoğun olduğu noktalarda tercih edilir. Estetik olarak göze de hitap edildiğinden en çok kullanılan geçiş kontrol sistemlerindendir. Ayrıca bina otomasyonunda sistemin denetimine yardımcı olur. Kullanımı genellikle kontrol yapısına göre; sensör, kontak anahtar, kontak paspaslı, kartla, fotoselle ve biyometrik kontrollü olarak yapılırlar. Çalışma şekline göre binanın mimari yapısıyla çeşitlilik gösterir. Bu sistem de kapının yanına konulan bir okuyucu (reader) vasıtasıyla Kartlı Geçiş Kontrol Sistemleri (CACS) ile entegre kullanılabilir. Kartlı Geçiş Kontrol Sistemi Başlıca çeşitleri şunlardır:

- Otomatik Dairesel Kayar Kapılar

- Otomatik Yana Kayar Kapılar
- Teleskopik Yana Kayar Kapılar

6- Bariyerler:

Güvenli geçiş kontrol sistemlerinin ana temel yapılarından biride bariyerlerdir. Bariyerler kullanım alanı olarak daha çok açık alanlarda veya kapalı otoparklarda kullanılır. Giriş ve çıkışlarda kontrol ve diğer güvenlikle uyum içinde çalışabilen bir yapıdır. Bina otomasyonunda yetkisiz giriş çıkışların engellenmesi yanında denetime yardımcı olur. Çalışma sistemleri kontrol yapısına göre şekillenir. Kontrol yapıları, genellikle kart okuma ve uzaktan kumandalı olarak yapılırlar. Açık ve kapalı otoparklarda, otoyolların giriş ve çıkışları ile özel mülklerin giriş çıkışlarında tercih edilirler. Yapıları manyetik kart okumalı ve/veya uzaktan kumandalı olabilir. Havameydanlarında da Ana Giriş Kontrol Noktası, Apron Giriş Kontrol Noktası vb. alanlarda kullanılmaktadır.

7- Dedektörler:

Geçiş kontrol sistemlerinde güvenliğin dışında laboratuvar gibi deneylerin yapılabileceği yerler ile yüksek performansı sayesinde havameydanları, limanlar, hapishaneler, adliye sarayları, konsolosluklar, resmi dairelerde, kapalı spor salonlarında, hastanelerin M.R. servislerinde, güvenlik amaçlı döner kapılarda veya insan geçişi esnasında metal nesnelerin doğru ve etkin olarak algılanmasının istenildiği yerlerde kullanılır. Havameydanlarında Kapı Tipi Metal Arama Dedektörü, El Tipi Metal Arama Dedektörü, İz Dedektörü (Patlayıcı-Narkotik) vb. dedektörler kullanılmaktadır.

8- Biyometrik Sistemler:

Günümüzde güvenliğin her geçen gün daha ön plan çıkması, kişinin çok daha fazla şifreyi aklında tutmak zorunda kalması ve daha fazla kartın yanında bulundurulması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Bu yaklaşımların giderek pratiklikten ve güvenilirlikten uzaklaşması biyometrik tekniklere olan ilgiyi artırmıştır. Biyometrik insan tanımlamadır. Kişinin sadece kendisinin sahip olduğu, kendisi olduğunu kanıtlamaya yarayan, değiştiremediği ve diğerlerinden ayırt edici olan fizyolojik özelliklerin tanınması prensipleri ile çalışır. Parmak izi, el, yüz, iris, retina, ses tanıma gibi biyometrik teknikler üzerine çok kapsamlı çalışmalar yapılmış, çeşitli sistemler geliştirilmiş ve bu sistemler denenerek bazı sonuçlar elde edilmiştir. Bu uygulamalarda alınan sonuçlar güvenilirliğin %100'e yakın olduğunu göstermektedir. Şirketlerin kaynaklarını ve değerli bilgilerini tehdit eden güvenlik açıkları ulusal güvenliği tehdit eden terörist saldırıları, giriş için kullanılan şifre ve kart gibi tanıtıcıların unutulması, kaybolması ve çalınması risklerinin olması özellikle havameydanları ve şirket binalarının girişlerinde biyometrik sistemlerin kullanımına olan talebi artırmıştır. Kullanıcının fizik ve davranış özelliklerini tanıyarak bilgisayar kontrollü kimlik saptamak üzere geliştirilmiş otomatik sistemler için kullanılan genel bir terimdir. Şifreler veya pin numaraları ağ korsanları tarafından yardımcı programlar kullanılarak birçok kez kırılabilmesi için ya da kullanıcılar tarafından sık sık unutulabildiklerinden dolayı yerlerini akıllı kartlar ve biyometrik cihazlar gibi yeni teknolojilere bırakılmaktadırlar. Mesela, ses, parmak izi, yüz, iris, kızıl ötesi yüz ve el damar termogramı, retinal tarama, el ve parmak geometrisi fiziksel karakteristikler çok çeşitli sistemlerin bazılarıdır. Bu sistemde en çok kullanılan giriş sistemlerini 2 madde halinde inceleyebiliriz.

a) Parmak İzi ile Kimlik Tespit Sistemleri

Parmak izi tanıma sistemleri günümüzde en yaygın kullanılan biyometrik tanıma sistemidir. Parmak izi taranırken iki tipte tarayıcı kullanılır. İlki normal optik tarayıcılardır. Bu tarayıcılar parmakta bulunan çukurlar ve çıkıntıları görüntüler. Diğer tip tarayıcılar ise yalnızca parmaktaki izleri taramakla kalmaz aynı zamanda parmaktaki statik etkileri ölçerek taranan parmağın canlı bir parmak olup olmadığını tarar. Tarama işleminde kişi parmağını plastik yüzeye koyduğunda, ışık duyarlı CCD (charged-coupled device) çip parmak üzerindeki girinti ve çıkıntıları kaydeder.

b) Göz Retinası ile Kimlik Tespit Sistemleri:

Retina göz yuvarlağının iç kısmında arka tarafta yer alan ince sinirlerin ve damarların bulunduğu ağ tabakadır. Bu tabakada yer alan ışığa duyarlı sinirler ışığı optik sinirler vasıtasıyla beyne iletir. Retina tarayıcı cihazlar gözbebeği içerisinde tarama yaparlar.

Havaalanı Giriş Kartları

- Havameydanı dâhilinde çalışan tüm personele havameydanı sınırları dahilinde bulundukları süre zarfında taşımaları ve gerektiğinde yada yasa ve mevzuat çerçevesinde istenildiğinde gereken kişilere göstermek üzere bir giriş kartı verilmelidir. Bu kartlar tek bir makam tarafından düzenlenerek verilmelidir.
- Havameydanında güvenlik açısından girişi yasaklanmış bölgelerine, belli zamanlarda girmesi gereken şahıslara özel izin belgeleri verilebilir.
- Giriş kartlarında, personelin geçiş yetkili kılındığı alan sayısal, alfabetik yada renk kodlaması sistemiyle belirtilmelidir. Örneğin, bakım hangarlarına girmesi gereken personelin aprona girmesi gerekmemelidir. Bu durumda bu kişilere verilecek geçiş izin ve belgelerinde yalnız bakım bölgesine giriş izni belirtilir.
- Bir havameydanında bulunan tüm şirket ve birimlerin personeline giriş kartı vermeden önce, ihtiyacın iyice belirlenmesi gerekir.
- Güvenlik açısından girişi yasaklanmış alanlara girme ihtiyacı olmayan veya bu ihtiyacı ender hisseden personele, giriş kartı verilmemesi gerekir.
- Verilen tüm giriş kartları üzerinde kati kontroller yapılmalı ve bunlar gerektiği şekilde değiştirilmelidir.
- Tahditli alanlarda faaliyet gösteren tüm personelden giriş kartlarını yakalarına görünür vaziyette takmaları sağlanmalıdır.
- Zaman içerisinde giriş kartları kaybedilebilir. Bir havameydanlarında işi geçici süreyle bırakan bazı şahıslar giriş kartlarını beraberinde götürebilir. Bu mümkün olduğunca önlenmelidir. Bu kartların kötüye kullanılması ihtimalini azaltmak maksadıyla giriş kartları üzerine 1 yılı geçmemek üzere geçerlilik süresi konmalıdır. Bu hüküm, çok sayıda personel çalıştıran büyük havameydanlarında idari zorluklara yol açacaktır. Geçerlilik süresi dolan kartların yenilenmesi işlemleri ve ilgili personele ulaştırılması oldukça zordur.
- En az yılda bir defa tüm kartlar denetimden geçirilerek, üzerlerinde tahkikat yapılması gerekir. Bu amaçla giriş kartları, yalnızca verildikleri şahsın kişisel bilgileri ve şahsi özellikleriyle karşılaştırılmak üzere değil, aynı zamanda üzerlerinde herhangi bir değişiklik olup olmadığını denetlemek ve idarenin kayıtlarıyla tahkikatın yapılması suretiyle de denetlenmelidir.
- Emniyet teşkilatı görevlileri ve güvenlik personeli dahil tüm yetkililer, havameydanı üzerinde veya havameydanı faaliyetlerinin ilgili olduğu bir tesis içerisinde giriş yetkisi olmayan bir şahsı sorgulamalı veya aramalıdır. Bu tür olaylara ilişkin raporlar dosyalanmalıdır.
- Havameydanında idaresi kısa süreli yada geçici giriş kartı (giriş belgesi) tanzim etmelidir. Bu kart üzerinde geçerlilik süresi açıkça belirtilmelidir. Bu kart hava tarafı alanlarına girmesi gereken, havameydanı dışında çalışan, tüm mesleki ve teknik şahıslar ile her resmi görevli ve ziyaretçiye verilmelidir.
- Geçici giriş kartının üzerinde fotoğraf bulunması gerekmez, kart sahibinin hava tarafı alanları dahilinde ne tür özellikli bir iş yapacağı belirtilecek şekilde tasarlanmalıdır.
- Giriş kartları, yüksek riskli durumlarında personele havameydanına girişi sırasında verilir, görevleri sonunda terk ettikleri sırada geri alınmak üzere, geçici kimlik kartı ile değiştirilmelidir.
- Hava tarafını ve tahditli alanları ziyaret eden tüm kişilere, refakat edilmelidir. Tahditli bölgelere girmede kullanılan personel giriş kartları üzerinde hamillerinin fotoğrafı bulunmalıdır. Kartlar

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

her bir hava meydanı için standart olmalı ve girişine izin verilen alanlar, çalışanın adı, işvereni ve diğer ilgili bilgiler gibi, hamillerine ait ayrıntılı bilgiyi göstermelidir.

- Bir hava meydanında çeşitli türlerde giriş kartının kullanımından kaçınılmalıdır. Bu durum güvenlik personeli açısından ciddi sorunlar yaratacak, kimlik sistemi programının idaresini zora sokacaktır.
- Bir elektronik kontrol sistemiyle bağlantılı kullanıldığında giriş kartı bir elektronik şifre ile teşhiz olunabilir.
- Tek başına üniforma gerekli ve yeterli tanınma aracı olarak kabul edilmemelidir.
- Hava meydanını kullanan yabancı havayolu şirketinin mürettebatına giriş kartı verilmesi uygun olmayacağından, bu tür kuruluş personelinin kimlik tespitine ilişkin hükümler oluşturulmalıdır. Giriş kartlarının geçerli olduğu tahditli alanlarda, uçaktan inen yada uçağa binen havayolu şirketi personelinin kartlarının tanınması için prosedürler geliştirilmelidir. Kabul etmek ve gerektiğinde bu amaç için yeterli bilet ve ilgili belgeleri onaylamak yeterlidir.
- Hava tarafına giriş ihtiyacı olan taşıtlardan uçak faaliyetleriyle doğrudan ilgili bölgelere girme ihtiyacı duyan taşıtlara giriş kartı verilmelidir.
- Araç giriş kartları yalnız hava meydanı güvenlik idaresi tarafından verilmelidir. Daha büyük hava meydanlarında taşıt giriş kartları personel giriş kartlarında önerildiği şekilde, bölgelere ayrılmalıdır.
- Taşıt giriş kartları, adlarına verilmiş oldukları taşıtın ön camında rahatça görünür bir yere yapıştırılmalıdır. Bunlar taşıtın güvenlik açısından yasaklı alana girdiği esnada kolaylıkla ve açıkça görünebilir olmalıdır. Değiştirilebilir yada sahtesi düzenlenebilir bir şekilde olmamalıdır. Bu kartlar, adlarına düzenlendikleri taşıtın trafik plaka numarası yada seri numarası ile birlikte taşıtı işleten şirket yada taşıtın sahibine ilişkin ibare bulundurulmalıdır.
- Taşıt geçiş izinleri yalnız belirli bir süre için verilmelidir. Geçerlilik süresi hiç bir şart veya kayıt altında bir yılı geçmemelidir.
- Taşıt geçiş izinleri hiç bir şekilde bir araçtan diğerine devredilmemeli ve taşıtın güvenlik açısından tahditli alana her giriş çıkışında denetlenmelidir.
- Taşıt geçiş izinleri, en az yılda bir defa tam bir denetime tabi tutulmalıdır. Bir taşıtın giriş izni göstermesi, o taşıtın içerisinde bulunan şahısların kimlik denetiminden geçmeksizin giriş hakkı bulunduğu anlamına gelmez. Araç içerisindeki yolcular ile sürücünün kimliği normal şartlar altında belirli aralıklarla denetlenmeli ve yüksek güvenlik gereken durumlarda rutin olarak kontrol edilmelidir.
- Daha yüksek düzeyde güvenliğe ihtiyaç duyulduğu zamanlarda taşıt giriş kartları yalnız taşıtın hava meydanına girdiği zaman verilmeli ve taşıtın hava meydanını terk ettiği anda geri alınmalıdır.

Giriş kartlarının dayanağı:

Hava meydanlarımızda görevli personele verilen giriş kartları ile ilgili esaslar 97/9707 Sayılı Yönetmeliğe göre valilikler tarafından çıkarılan Hava meydanı Giriş Kartları Yönergesinde belirlenmiştir.

Bu yönergenin örneği EADUK tarafından hazırlanmış, hava meydanı mülki idare amirliği tarafından hava meydanının özelliğine göre gerekli ilaveler yapıldıktan sonra İl valilerince onaylanarak yürürlüğe konulmuştur.

Yönergenin amacı, hava meydanında, yolcuların, mürettebatın, yer personeli ve halkın güvenliğinin sağlanması, sivil havacılık hizmetlerinin muhtemel kanun dışı eylemlere karşı korunması için alınacak güvenlik tertip ve tedbirlerinin bir parçası olarak “Giriş Kartları” sistemini ihdas ederek, yetkisiz personel ve araçların, sivil havacılığa hizmet eden hava meydanının hava tarafına ve güvenliği açısından önemli olan diğer bölümlerine girişlerinin önlenmesi ile uçağa gidip gelen kişilerin kontrolü için kimlik belirleme sistemi oluşturmak ve bununla ilgili esas ve usulleri belirlemektir.

Giriş Kartlarıyla İlgili Genel Hükümler

Hava meydanı giriş kartları aşağıdaki esaslara göre verilir:

- Kurum/kuruluşlar hava meydanlarında çalışan personeli için “Hava Meydanı Giriş Kartı” almak zorundadır.
- Giriş kartları DHMİ Başmüdürlüğü/Havalimanı Müdürlüğünce tanzim edilir. Mülki idare Amirine onaylatıldıktan sonra ilgili kurum/kuruluş ve şahıslara teslim edilir.
- Giriş kartlarının geçerlilik süresi verildiği yılın 31 Aralık günü sona erer. Kartların kullanım süreleri olağanüstü durum ve güvenlikte zafiyet olmadığı sürece güvenlik komisyonu kararı ile uzatılır.
- Şahıslar kurumları haricinde (bireysel olarak) kart talebinde bulunamaz. Giriş kartları ilgili kurum/kuruluşlarca alınır.
- Kurum/kuruluşların kendi personeline verdiği personel tanıtma kartı, kimlik kartı veya resmi üniforma şahıslara hava meydanı sahalarına giriş ve çıkış müsaadesi vermez. Yabancı havayolu uçak mürettebatına verilen landing kartları karşılıklılık esasına göre bu uygulama dışında tutulur.
- Kontrol noktalarında, hava meydanında geçerli olan kartların birer örneği pano halinde bulundurulur.
- Mülki idare amirliğince kart kullanıcılarına kullanımla ilgili eğitim verilir. Eğitim verilmesinin güç olduğu durumlarda uyulması gereken kurallarla ilgili Kart Kullanım/Güvenlik Talimatı (MSHGP Ek-9) okutularak imza karşılığında verilir. Tüm kart kullanıcıları SHT. 17.2. çerçevesinde Modül 1 Güvenlik Bilinci eğitimini almak zorundadır.
- Giriş kartları sadece tanzim edildiği hava meydanında kullanılır. Başka meydanlarda kullanılmaz.

Havaalanı kimlik kartları ve kartların görünecek şekilde takılma zorunluluğu:

Giriş Kartlarını Kullanacakların Dikkat Edeceği Hususlar

Adına giriş kartı tanzim edilen personel;

- a. Hava meydanında bulunduğu süre içinde kartları fotoğrafı görülecek şekilde yakalarına takmak veya asmak zorundadır.
- b. Görevli bulunduğu sürece, kartların arka yüzünde bulunan talimata uygun hareket etmek zorundadır.
- c. Güvenlik görevlilerinin kartları tetkik etmesine, fotoğrafları ile karşılaştırmasına ve bölümlerini incelemesine izin vermek zorundadır. Güvenlik görevlilerinin talebi halinde giriş kartlarının tetkiki esnasında kimlik bilgileri bakımından karşılaştırma yapılmak üzere geçerli bir kimlik kartı ibraz etmek zorundadır.
- ç. Görevli bulunmadığı zamanlarda giriş kartlarındaki müsaade edilen bölgeler içinde dolaşamaz.
- d. Giriş kartı, müsaade edilen bölgelere geçiş yetkisi verir. Yetkililerce bu bölgelerde yapılan aramalardan muafiyet sağlamaz. Yüksek risk ve tehdit durumlarında mülki idare amirince geçiş yetkisi süreli olarak kaldırılabilir veya sınırlandırılabilir.
- e. Giriş kartını sahibinden başkası kullanamaz. Bunun aksine bir davranış belirlendiğinde kart geri alınır ve adli mercilerce kovuşturma yapılır. Kovuşturma sonuçlanıncaya kadar kart iade edilmez, tekrar kart tanzimi de yapılmaz.

- f. Kart sahibi, hava meydanındaki görevinin sona ermesi halinde kartını kurum ve kuruluşuna teslim eder.
- g. Teslim alınan kartın Baş Müdürlüğe/Havalimanı Müdürlüğüne tesliminden ilgili kurum/kuruluş sorumludur. Kurum/kuruluş teslim aldığı kart için tutanak tanzim ederek ilgili personele verir.
- ğ. Her kart sahibi kartsız personeli ihbar etmek zorundadır.

h. Kart alan her şahıs, bu yönergenin ve kendisine verilen eğitimin veya Kart Kullanım/ Güvenlik Talimatının gereklerini yapmak zorundadır. (Yönerge Mad.8)

Hava Taşıyıcıları, Yer Hizmet Kuruluşları ve Yabancı Uyruklu Personele Kart Verme Esasları

Hava taşıyıcıları personeline giriş kartı verilebilmesi için Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının ön izni veya ruhsatı bulunması gerekir.

Yer hizmet kuruluşları ve kendi yer hizmetini yapan hava taşıyıcıları personeline giriş kartı verilebilmesi için Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) gereğince ön iznin veya ruhsatın bulunması gerekir.

Resmi ve özel kurum ve kuruluşların kadrolarındaki yabancı uyruklu personel için çalışma izni alınmasından sonra “ Hava Meydanı Geçici Giriş Kartı”, ikamet izni almasını müteakip de “Hava meydanı Daimi Giriş Kartı” düzenlenir. İkamet izni bitiş tarihi kartın geçerlilik süresidir. Bu süre kartın tanzim edildiği yılın 31 Aralık tarihini geçemez. (Yönerge Mad.9)

Giriş Kartlarında Tahditli Alanların Tespiti

Her yıl yeni kart tanzim işlemine başlanırken, güvenlik komisyonu, resmi ve özel kurum/kuruluşlarda görevli personelin görevi gereği girebileceği kısımları tespit ederek karara bağlar. (Yönerge Mad.10)

Kuruluşların Kart Miktarının Belirlenmesi

Giriş kartı miktarı, talepte bulunan kurum/kuruluşların hava meydanındaki görevi ve hava meydanının potansiyeli ile orantılı olarak, güvenlik komisyonunca değerlendirilir. Kart talepleri bu değerlendirme sonucu alınacak karara göre verilir.

Değerlendirmede güvenlikte zafiyet yaratmayacak ve hizmeti aksatmayacak şekilde en az sayı tespit edilir. (Yönerge madde 11)

Olağanüstü Hallerde Giriş-Çıkış

Acil müdahale gerektirecek olağanüstü durumlarda, müdahaleye gelen personel için Acil Durum Plânı uygulanır. Bu personelin girişi için bağlı olduğu kurumun verdiği kimlik kartları yeterli ve geçerlidir. (Yönerge Mad.12)

Kart Kullanım/Güvenlik Talimatı

Hava meydanı giriş kartı taşıyan personelin uyacağı kurallar Kart Kullanım/Güvenlik Talimatında belirlenmiş ve bu talimat MSHGP'nin 9. eki olarak yayımlanmıştır.

Bu talimatın bir sureti ilgiliye giriş kartının teslimi esnasında okutularak içeriği anlaşıldıktan sonra imza karşılığı verilir.

Hava meydanı Çalışanları İçin Kart kullanım/Güvenlik Talimatı

Hava Meydanı Giriş Kartı

- 1- Hava meydanında çalışan herkes, mesaiye bulundukları süre içinde hava meydanı giriş kartını görünür şekilde yakasına asmak zorundadır.
- 2- Giriş kartı sadece izin verilen bölümler için geçerlidir.
- 3- Giriş kartının izin verilen şekilde kullanımından kart kullanıcıları ile birlikte, personelin bağlı olduğu kuruluşlar da sorumludur,
- 4- Giriş kartları sadece kart sahibi tarafından kullanılabilir. Hiçbir şekilde ikinci şahıslara verilmez.
- 5- Yüksek risk veya özel bir tehdit durumunda giriş kartlarının yerine günlük olarak kullanılacak bröve veya kartlar güvenlik makamlarınca verilebilir.
- 6- Kart taşıyıcıları çalıştıkları bölümlere özel olarak izin almadan misafir veya ziyaretçi kabul edemezler,
- 7- Hava meydanında çalışanlar için Mülki idare Amirliğince verilen kartların haricinde hiçbir üniforma veya tanıtma kartı hava meydanına giriş yetkisi vermez.
- 8- Hava meydanını kullanan yabancı havayolu şirketlerinin mürettebatı kendi havayolu tanıtım kartını kullanabilirler. Ancak her yıl geçerli olan örnek tanıtım kartlarını hava meydanı güvenlik makamlarına vermek zorundadırlar.
- 9- Kart sahipleri hava meydanının değişik bölümlerine ancak geçiş için oluşturulmuş kontrol noktalarından geçebilirler. Taşıdıkları kart kontrolsüz geçme imkanı vermez. Kontrol noktalarında istinasız herkes güvenlik taramasına tabi tutulur.
- 10- Giriş kartının kaybolması halinde, anında hava meydanı güvenlik makamlarına müracaatla durumu bildirilir.

Araç Tanıtım Kartı

Aprona giriş için apron plakası verilen araçlara ayrıca apron tanıtım kartı tanzim edilir. Kart aracın ön camında; dışardan sürekli görülebilecek şekilde taşınır. Bu tanıtım kartının üzerinde aracın plaka numarası, apron plaka numarası, araç sahibi kişi veya kuruluşun adı bulunur.

Araç tanıtım kartının olması araç içindeki kişilerin hava meydanı tanıtım kartı olmadan hava meydanı içerisine girebileceği anlamı vermez.

Yüksek risk veya özel tehdit durumunda güvenlik makamları apron plakası ve araç tanıtım kartı yanında, bunların yerine geçebilecek özel kart uygulamasını tehdit süresince uygulayabilir.

Genel Hükümler

Giriş Kartı alan herkes Hava Meydanı Giriş Kartları Yönergesini öğrenmek ve hükümlerine uygun hareket etmekle yükümlüdür.

Hava meydanında çalışan herkes, şüpheli şahıs, paket, bagaj ve kolileri, kart kullanımına aykırı hareket edenleri, güvenliği bozucu tutum ve davranışlarda bulunanları, güvenlik makamlarına bildirmek zorundadır.

Cezai Hükümler

Yukarıdaki hükümlere aykırı hareket edilmesi durumunda;

- a- Hava meydanı giriş kartı iptal edilir,
- b- Araç tanıtım kartı iptal edilir.
- c- Kişi veya kuruluşlara SHY-22 Yönetmeliği gereğince DHMİ tarafından parasal müeyyide uygulanır,
- d- Güvenlik makamlarınca TCK'nun 526. Maddesi gereğince adli takibat yapılır.

Yetkisiz kişilerin sorgulanması / Giriş Kartlarının görünür şekilde takılması:

Girişten itibaren hava tarafına kadar, uçaklar ve hassas tesisler için artan oranda kademeli bir güvenlik sağlamak, kart sahiplerinin sadece yetkili olduğu yerlere girmesini temin etmek ve yetkisiz olduğu yerlere girmesini engellemek amacıyla, giriş kartları üzerinde girişleri tahdit edilen yerlerle ilgili bölümler bulunur. Giriş için yetki verilen yerlerle ilgili bölümler açık bırakılarak, giriş müsaadesi verilmeyen yerlerle ilgili bölümlerin her biri kart basım teknikleriyle veya özel kalemler ile değişik renklerle kapatılır.

Yukarıda belirtildiği gibi, resmi ve özel kuruluşlara bağlı tüm personel ile araçlar için verilecek giriş kartları emniyet birimlerince gerekli güvenlik tahkikatı yapıldıktan ve Gümrükler Muhafaza Genel Müdürlüğü, Kaçakçılık, İstihbarat ve Narkotik Daire Başkanlığındaki Kaçakçılık Bilgi Bankasından sorulduktan ve ilgili birimce tanzim edildikten sonra Mülki İdare Amirliklerince onaylanarak verilir.

Yetkisiz araçların tespit edilmesi halinde uygulanacak prosedürler:

Giriş kartı araç tanıtım kartı ve apron plakası ile ilgili yükümlülüklerini yerine getirmeyen kurum/kuruluş ve kişilere; havaalanı giriş kartları yönergesinde belirlenen hükümlere aykırı davranışlarda bulunulması durumunda, yürürlükteki mevzuat hükümleri ile işletmecisi kuruluşla yapılan sözleşmedeki hükümler gereğince, cezai müeyyideler uygulanır. Ayrıca yapılan ihlalin mahiyetine göre Havalimanı Emniyet Şube Müdürlüğüne Türk Ceza Kanunu'nun ilgili maddeleri uyarınca adli takibat yapılır. Havalimanı Güvenlik Komisyonunca da Giriş Kartı ve Araç Tanıtım Kartı iptal edilir.

KÜLTÜREL FARKLILIKLAR VE POTANSİYEL TEHLİKE ARZ EDEN KİŞİLER İLE İLGİLENME

Aşağıda sayılı potansiyel tehlike arz eden yolcular uçuştan önce uygun güvenlik önlemlerine tabi tutulurlar:

Deporteler (refakatli veya refakatsiz sınır dışı edilen kişiler),

- a) Kabul edilmeyen yolcular (INAD),
- b) Hukuki işlemlere maruz kişiler (şüpheli, sanık, tutuklu, hükümlü gibi).

Hava yolu firmasının ilgili otorite tarafından bilgilendirilmesi; Bir hava yolu firması hava aracına potansiyel tehlike arz eden bir yolcunun bindirilmesinin planlandığına dair makul zaman öncesinden koordine kurulması halinde havalimanı Emniyet Şube Müdürlüğü'nce veya bahse konu sevk işlemlerini sağlayan kurumlar tarafından yazılı olarak bilgilendirilir. Ancak ön bildirim sözlü olarak yapılabilir. Bu yolcunun statüsü hakkında bilgilendirme rezervasyon ve/veya biletleme aşamasında yapılır.

Yazılı bildirimin içeriği; Hava yolu şirketine yapılacak yazılı bildirim aşağıdaki bilgileri içerir:

- Kişinin kimliği ve cinsiyeti
- Taşıma nedeni
- Eğer varsa refakat edecek kolluk güçlerinin isimleri ve unvanları
- Sevki gerçekleştirecek olan kurumlarca yapılan risk değerlendirmesi (refakatçi verme veya vermeme sebebi)
- Eğer gerekli ise önceden yapılmış koltuk ayarlaması
- Kişinin beraberindeki seyahat belgeleri ve türü (pasaport, kimlik, sınır dışı belgesi vb.)

Sorumlu kaptan pilota bilgi verilmesi; Hava yolu firması veya temsilcisi bu bilgiyi yolcuların hava aracına binmesinden önce kaptan pilota verir.

Potansiyel tehlike arz eden yolcular için ilave güvenlik önlemleri; Potansiyel tehlike arz eden yolcular için aşağıdaki ilave güvenlik tedbirleri uygulanır:

- Kendileri, kabin bagajları ve uçakaltı bagajları daha ayrıntılı taranır.
- Kaptan pilot veya hava yolu şirketi ile koordineli olarak tüm yolculardan önce uçağa alınırlar.
- Koridor veya acil çıkış koltuklarına oturtulmazlar.
- Alkol servisi yapılmaz.
- Eğer risk değerlendirmesinde öngörülmüş ise yeterli sayıda refakatçi verilir.
- Refakatçi mürettebat ile irtibat halinde olmalıdır.
- Potansiyel tehlike arz eden yolcunun nakledileceği diğer yolculara ve kamuya duyurulmaz.
- Gerekmesi halinde uçakta bulunan bağlama ekipmanları da kullanılır.

Havayolu işleticisi ve/veya sorumlu kaptan, uçuş emniyetini ve güvenliğini tehlikeye düşürebilecek geçerli nedenlere dayanan bir analiz sonucu, bu tür yolcuları taşımayı reddedebilir.

ARAÇLARIN KONTROLÜ/ARANMASI

Hava meydanında, araçların ve yayaların karaya dönük bölümünden havaya dönük bölümüne giriş-çıkışı sağlamak için hava meydanının etkinliği ile uygun olacak şekilde asgari sayıda geçiş yerleri tesis edilir. Bu geçiş yerleri, yetkisiz girişleri önleyecek şekilde kontrollü olur veya kapatılır, gece kullanılacak olanların çevresi aydınlatılır.

Hava meydanlarının hemen girişinde yani “Ana Giriş Kontrol Noktasında araçların kontrolü/aranması başlar. Apron Giriş Kontrol Noktalarında ve/veya gerekli duyulan hava meydanlarının tüm bölgelerinde Araç kontrolü/aranması yapılabilir. Aramanın nasıl yapılacağı aşağıda belirtilmiştir.

Tahditli/Güvenlik tahditli alan girişinde taşıtların kontrolü;

- Hava meydanlarına girişlerdeki araçların hareketleri, tam anlamıyla kontrol altına alınmalıdır. Bu maksatla;
- Hava meydanı sahasına giriş yapacak araçlar, minimum düzeyde tutularak sınırlandırılır, silah veya patlayıcı maddelerin girişine karşı özel aramadan geçirilir.
- Hava meydanında bulunan firmalara ait araçlar mümkün olduğunca en az düzeyde tutulur ve özel araç girişleri kısıtlanır.
- Güvenlik bakımından tehlike oluşturan araçların hava meydanına girişleri, merkezi konumda olan bir yerde kontrol edildikten sonra, ayrı bir şekilde sağlanır.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

- Hava meydanlarında işi olan araçlara, müracaatları üzerine işlerinin süresini ve işleri icabı girebilecekleri yerleri belirten kartlar veya toplu giriş-çıkış belgesi verilir. Belge veya kartlarda aracın tipi, plaka numarası bulunur ve bunlar araca görünür bir şekilde takılır. Araç giriş kartı veya belgesi bulunsa dahi, şoför dâhil araçta bulunan herkesin giriş kartı ve içeri sokulacak eşya ve malzeme ayrıca kontrol edilir.
- Aprona giriş, apronda araç kullanma ve apron plakası gibi hususlar hava meydanı otoritesi ve Hava Meydanı İşletmecisi Kuruluş talimatlarına göre yapılır.
- Araç park yerleri, yeni yapılacak terminal binalarından uluslararası standartlardaki uzaklıkta bulunmalıdır. Terminal binaları yolcu giriş kapılarında kesinlikle araç park ettirilmemelidir.
- Hava meydanına araç girişlerinin yapıldığı ana kapı ve kontrol noktalarında, görevli güvenlik personelinin zaruri ihtiyaçlarını giderebileceği binalar olmalıdır.
- Araçların rahatlıkla kontrol edilebilmesi, trafiğin aksamaması için gerekli fiziki şartlar sağlanmalıdır.

Araç Plakaları:

Aprona giren araçlara apron plakası ve apron tanıtım kartı tanzim edilir. Apron plakası ve tanıtım kartı gözle görülebilecek yerde olmalıdır. Tanıtım kartının üzerinde aracın plaka numarası, apron plaka numarası, araç sahibi kişi veya kuruluşun adı bulunur. Araç tanıtım kartının olması araç içindeki kişilerin hava meydanı tanıtım kartı olmadan hava meydanı içerisine girebileceği anlamını vermez.

Yüksek risk veya özel tehdit durumunda güvenlik makamları apron plakası ve araç tanıtım kartı yanında, bunların yerine geçebilecek özel kart uygulaması yapabilirler.

Rastgele Arama:

Hava meydanlarımızda mülki idare amiri, genel güvenlik ve kamu düzeni bakımından gerekli gördüğü hallerde binaları, uçakları, helikopterleri, vasıtaları, giren çıkan yolcular ile buralarda Görevli kamu ve özel kuruluşların tüm personelinin üstlerini, araçlarını ve eşyalarını aramaya yetkilidir.

Aramanın amacı, hava meydanının gerek karaya dönük gerekse havaya dönük bölümünde yapılabilecek herhangi bir yasa dışı eylemi önlemek, sivil havacılık güvenliğine zarar verecek maddelerin uçaklara ulaştırılmasına mani olmak, tehlikeli maddeleri tespit etmektir.

Arama yapılacak araçlar örnekleme yöntemiyle seçilebileceği gibi bir takım kıstaslar göz önüne alınarak ta arama yapılabilir. Araç aramadan kasıt bir aracın ve içindeki insanların kontrol edilmesidir.

Normal şartlarda Ana Giriş Kontrol Noktalarında, geçiş yapan araçların %10'u rasgele usulde aramaya tabi tutulur. Olağanüstü durumlarda her araç ayrıntılı aramaya tabi tutulabilir.

Aranacak Bölgeler:

Hava alanlarının hava tarafına veya diğer güvenlik açısından sınırlı alanlara alınan araçlar ve ikmal malzemeleri planlı/plansız rastgele biçimde incelenmelidir.

İnceleme için seçilecek araçlarda, rastgele olarak aracın aşağıdaki bölümlerinden en az üç tanesi incelenmelidir.

1. Kapı cepleri, güneşlikler ve torpido gözü,
2. Ön koltukların arkası, koltuk altları, koltuk altı cepleri,
3. Bagaj ve yük alanı,
4. Tekerlek boşlukları,
5. Motor bölümü,
6. Aracın diğer herhangi bir noktası.

Araç Aramanın Nasıl Yapılacağı:

Arama yapılırken;

- a) Görevliler araçları çok iyi görebilecek bir yer seçmelidir.
- b) Sürücü ve araçta bulunan diğer şahısların hareketlerini iyi görebilecek şekilde pozisyon alınmalıdır.
- c) Yapılabilecek saldırılara karşı önceden tedbir alınmalıdır. Bir güvenlik personeli aracı ararken, diğer silahlı başka en az bir güvenlik personeli araca çapraz durumda aramayı gözlemelidir.
- ç) Hangi durumda olursa olsun şüpheli iki taşıtın arasından geçilmemelidir.
- d) Araçlar halkın yoğun olduğu yerle, yolcu terminallerine bitişik alanlara park ettirilemez, parklar bu yerlerden en az 50 metre uzakta konuşlandırılır.
- e) Araçların alt bölümü ayna veya kameralı kontrol sistemleri ile kontrol edilir.

Kayıtlar-yapılan aramanın kaydının tutulması:

Araçların araması yapıldıktan sonra aranan her araç için ilgili kayıtlar tutularak mülki idare amirliğine gönderilir. Bu kayıtlarda; aracın plakası, sahibinin adı soyadı, arama saati ve/veya giriş-çıkış saati, bulunan herhangi bir bulgu vb. bilgiler yer alır.

Ayrıca ilgili kontrol noktasında araç arama alanını gören CCTV sistemine bağlı kamera kayıtları saklanır. Herhangi bir olumsuz durumda bu kayıtlardan da yararlanılır.

YASAKLI MADDELERİ TANIMA (SİLAH, PATLAYICI VB.)

Farklı türdeki yasaklı maddeleri tanıma ve teşhis etme – gizleme/saklama metodları:

Sabotajcıların ve teröristlerin silah, patlayıcı madde ve tehlikeli maddeleri gizlemek için kullandıkları yöntemlerden başlıcaları şunlardır:

1-Plastik Patlayıcılar:

Cam macunu veya oyun hamuru yumuşaklığında olduğundan her türlü eşya ve oyuncak haline getirilebilir.

Plastik patlayıcıların gizlenmesinde kullanılan yöntemlerden bazıları şunlardır:

- -Resim çerçevelerinin içinde.
- -Paskalya yumurtası şeklinde.
- -Meyve veya değişik cisim halinde.
- -Büyük bir cüzdan içinde kalıplar şeklinde.
- -Evrak çantası, el çantası veya yolcu valizlerinin iç kısımlarında plaka şeklinde. -Elektronik gereçler içinde.
- -Yağ, reçel, şekerleme, lokum, salça gibi gıda maddeleri içinde.
- -Sabun, mum ve dekoratif eşya şeklinde.
- -Portatif kasetçalarlar içinde.
- -Kasetler, video ve normal teyp kasetleri ve benzeri elektronik eşya içinde. -Bayanların mahrem yerlerinde.
- -Spor şapkalar içinde.
- -Tıraş köpüğü, diş macunu, parfüm ambalajlarında, diğer her türlü malzeme içinde.

Plastik patlayıcılar kapı detektörlerinden geçiş esnasında tespit edilememektedir. Bomba düzeneği haline getirilmemiş ve metal elemanı olmayan patlayıcılar kapı dedektörlerinde sinyal vermezler. İnsanların üzerindeki patlayıcılar, elle kontrol yapılmadığı müddetçe uçağa ulaştırılabilir.

2-Sıvı Patlayıcılar:

Şarap, likör parfüm ve göz temizleyicisi şişesi, ilaç şişeleri, kolonya şişeleri içinde yolcuların bagajlarına yerleştirilebilir. Ayrıca toz şekere benzeyen TATP patlayıcısı, toz şeker gibi gösterilebilir.

3-Bomba Parçaları:

Dolmakalem, tükenmezkalem herhangi bir çisim içine yerleştirilebilir. Bu tür küçük parçalar hassas ayar yapılmadan kapı detektörlerinde sinyal vermemektedir.

Bombaların kabloların vb. parçaların elektrikli ev aletleri içinde, cep telefonları, saç fırçası boşluğu, ayakkabı ökçeleri içi vb. eşyalar içine saklanabilir.

4-Ateşli Silahlar:

Özellikli yolcuların üzerlerinde geçtiği tespit edilmiştir. Hasta olarak gelen ve protez kullandığını söyleyen şahısların özellikle incelenmesi gerekir

Silahlar küçük parçalara bölünerek kişilerin üzerlerinde veya eşyalarında geçirilebilir.

İlaç kutuları, küçük çantalar, müzik aletleri içinde, portatif bilgisayarlar, radyo, kasetçalar, çocukların ellerindeki oyuncaklarda, bebek arabalarında, bebek kundaklarında, tekerlekli sandalyeler ve sedyelerde geçirilebilir.

Ev/El yapımı patlayıcı düzeneklerin (IED) bileşenlerini tanıma:

Ev/el yapımı patlayıcılar:

- Gübreler (amonyum nitrat)
- Nitrobenzen
- Balmumu
- Şeker
- Fuel Oil
- Alüminyum Tozu

Yukardaki maddeler ve/veya türevleriyle ev/el yapımı patlayıcı yapılabilir.

Yaygın ev/el yapımı patlayıcılar:

- Amonyum Nitrat / Fuel Oil
- Amonyum Nitrat / Alüminyum
- Amonyum Nitrat / Nitrobenzen
- Amonyum Nitrat / Şeker

Yasaklı maddeler/tehdidin tespiti halinde izlenecek prosedürler:

Aşağıda sunulan MSHGP'nın Ek-17'si olan "Kabinde Ve Steril Alanlarda Bulundurulması Yasaklı Maddeler İle Yolcu/Kabin Ekibi Tarafından Taşınmasına İzin Verilen Tehlikeli Maddeler"de belirtilen Talimatlar doğrultusunda işlem yapılır.

Yasaklı madde tespitinde, konusu suç teşkil edebilecek maddeler, el bombası, ruhsatsız silah vb. tespiti durumunda bu maddelerin kontrol noktasından geçişine kesinlikle izin verilmez. Ruhsatlı silahlar, yalnızca iç hat uçuşlarında Terminal Girişlerinde Kontrol Noktalarından önce Silah Teslim Noktasında görevli Polis tarafından teslim alınarak, ilgili personel tarafından özel paketlerde uçağa nakledilir ve varış noktasında yolcuya teslim edilir. Dış hat uçuşlarında silah taşınmaz.

X-ray cihazında bomba tespitinde, oluşabilecek patlamanın zararlarını en aza indirmek amacıyla bagajın x-ray cihazından çıkmasına izin verilmez. Bant durdurulur ve Kontrol Noktası Amiri, Genel Kolluk ve üst yetkili amirlere haber verilerek içerisinde bomba olan bagajın muhtemel sahibi etkisiz hale getirilir. Güvenlik personelinin ilgili üst makamlara haber vermesinde, gecikme durumu, bombacının fark edildiğini anlaması gibi güvenlik açısından bir risk oluşturabilecek bir vaziyet durumunda, güvenlik personeline bombalı çantanın muhtemel sahibine direk müdahale edilerek bombacı etkisiz hale getirilir. Konusu suç teşkil etmeyecek havai fişek vb. maddelerin tespitinde ise üst yetkili amirlere haber verilir ve geçişine izin verilmez.

Kabinde Ve Steril Alanlarda Bulundurulması Yasaklı Maddeler İle Yolcu/Kabin Ekibi Tarafından Taşınmasına İzin Verilen Tehlikeli Maddeler:

(1) Yolcu tarafından hava aracı kabinine alınmasına (kişi üzerinde ve kabin bagajında bazı maddeler için uçak altı bagajında) ve steril alanda bulundurulmasına izin verilmemesi gereken maddeler ile taşınmasına izin verilen tehlikeli maddeler listesi hazırlanmıştır. Bu düzenlemenin amacı; hava meydanlarındaki güvenlik kontrol noktalarında, gerek ilgili güvenlik personelinin, gerekse yolcuların, uçuş emniyeti ve yer güvenliği açısından, hangi nesnelere dikkat etmeleri gerektiği konusunda bilgilendirilmeleridir.

(2) Yasaklı maddeler; bir hava aracının kabininde, bazı maddeler için uçak altında veya Havalimanlarının güvenlik tahditli bölümlerinde bulundurulması yasak olan nesneler olarak tanımlanır. (Yetkili personelin görevli olduğu durumlar ve uçak altı bagajında ayrıca MSHGP’ında bir madde ile hüküm altına alınmayan taşınabilecek malzemeler hariç). Bazı yasaklı maddeler, kabinde bulundurulamaz. Dolayısıyla, kabin bagajında taşınamaz ancak uçak altı (Hold) bagajında taşınabilirler ve hava aracı için tehlike yaratmazlar. Yine bazı durumlarda uygun şekilde paketlenen bu maddelerin taşınması havayolu işleticisinin iznine tabi olabilir.

(3) Bu Ek’te yer alan “Yasaklı Maddeler” listesi Mülki İdare Amirliklerine, Havalimanı İşleticilerine, Havayolu İşletmelerine, Yer Hizmeti Kuruluşlarına vb. ilgili kurum ve kuruluşlara dağıtılır.

(4) Bu liste özellikle kontrol noktalarında, check-in bankolarında, yolcuların bilgilendirilebileceği yerlerde bulundurulmalı ve ilgili personelin bu liste ve içeriği hakkında bilgi sahibi olmaları sağlanmalıdır.

(5) Yasaklı maddeler listesi en çok karşılaşılabilecek maddeleri içermekte olup, genel bir fikir verir. Bu listede olmayan, ancak silah olarak kullanılabilecek potansiyel maddelere de izin verilmemeli ve bu tür maddeler ile karşılaşıldığında en yakın güvenlik birimine bilgi verilmelidir. Ayrıca söz konusu nesne Mülki İdare Amirliği’ne raporlanmalıdır.

(6) Hava meydanlarında yerel özelliklere bağlı olarak, bu listede yer almayan bazı maddeler Havalimanı güvenlik komisyonlarının kararıyla “yasaklı madde” olarak nitelendirilebilir. Bu kararlar Havalimanında görevli ilgili kurumlara (Emniyet Şube Müdürlüğüne, Havalimanı İşleticisine, Hava Yolu Şirketlerine, Yer Hizmeti Kuruluşlarına, Özel Güvenlik Birimlerine vb. güvenlik paydaşlarına) ve EADUK’e bildirilir.

(7) Havayolu işleticileri, Havalimanı işleticileri ve terminal işleticileri; yolcuların/kabin ekibinin karşılaşılabilecekleri güvenlik uygulamaları ve yasaklı maddeler konusunda bilgilendirilmeleri için gerekli tedbirleri alırlar. (Eğitim, Afiş, Broşür, Görsel ve İştisel Yayınlar vs.)

(8) Havayolu işleticileri bu ek’te yer alan ve “Yasaklı Maddeler” olarak listelenmiş maddeleri veya bu listede yer almayan başka maddeleri, uçaklarında taşımayı reddedebilir.

(9) Yolcu veya kabin ekibi tarafından getirilen yasaklı maddeler, güvenlik kontrol noktalarında incelemeye tabi tutulabilir veya güvenlik gerekçesi ile alıkonulabilir.

(10) Bu Ek'te yer alan kabin bagajında veya kişi üzerinde bulunması yasaklı maddeler, uçak altı bagajında taşınabilir, ancak yolcu veya kabin ekibinin uçak altı bagajı yoksa havayolu şirketine hizmet veren yer hizmeti kuruluşu bu maddeleri uçak altında taşımak için gerekli prosedürleri yerine getirir.

(11) Kimyasal/Biyolojik/Nükleer maddeler ile ilgili olarak herhangi bir şüpheli durum da acilen ulusal otoriteye, Havalimanı otoritesine, polise, askeri yetkilileri ve ilgili kuruluşlara (sivil savunma, TAEK, vb.) bildirilmesi gerekmektedir.

(12) Yasaklı maddeler listesinde yer alan bazı maddeler “Tehlikeli Madde” olarak da tanımlanabilmektedir. Bazı şartlarla yolcu ve kabin ekibi tarafından taşınabilecek olan (kişi üzerinde, kabin veya uçak altı bagajında) “Tehlikeli Maddeler” listesi bu ek'te yer almaktadır. Bu liste yolcu veya kabin ekibinin bagajlarında/kişi üzerinde taşınmak üzere nelere hangi şartlarda izin verildiği veya yasaklandığı konusunda bir rehber olarak kullanılmalıdır. Ayrıca, havayolu işleticisi sorumluluğunda, tehlikeli maddelerin taşınması ile ilgili genel kurallar için aşağıdaki dokümanlar referans olarak kullanılabilir;

- a) Güncel IATA Tehlikeli Maddeler El Kitabı,
- b) ICAO Doc 9284 (Tehlikeli Maddelerin Hava Yolu ile Emniyetli bir Şekilde Taşınması için Teknik Talimatlar),
- c) ICAO EK-18,
- ç) ICAO 8973 (Ek-24),
- d) MSHGP nin 17. Eki

(13) Kabinde ve güvenlik tehditli alanda tehdit oluşturabileceğine kanaat getirilen nesneler yasaklı madde olarak anlaşılmalı ve kabin bagajında veya güvenlik tehditli alanlarda bulundurulmamalıdır ve duruma göre aşağıdaki işlemlerden biri uygulanmalıdır:

- a) Eğer hava aracı emniyeti için bir tehlike oluşturmuyorsa, yolcunun nesneyi uçak altı (hold) bagajına koyması sağlanır.
- b) Taşınmaları veya saklanmaları riskli olan maddeler, el koyulduktan sonra uygun bir şekilde atılmalı veya imha edilmelidir.
- c) Saklanmalarında risk görülmeyen maddeler, el koyulduktan sonra Havalimanı otoritesi veya ilgili hava aracı işleticisi tarafından yolcuya geri döndüğünde teslim edilmek üzere saklanmalıdır.
- ç) Yolcunun check-in bagajının olmaması veya check-in bagajına herhangi bir nedenle koyulamaması durumunda; yolcudan/kabin ekibinden alındıktan sonra uygun bir şekilde paketlenerek uçak altında (kargo bölümü) taşınması sağlanır ve kişiye son varış noktasında teslim edilir.

Yasaklı Maddeler Listesi

(1) Silahlar ve Ateşli Silahlar

- a) Her türlü çaptaki ateşli yivli silahlar
- b) Her türlü yivsiz av tüfekleri ve pompalı tüfekler
- c) Ateşli Silahların Taklit ve Benzerleri ile İmitasyonları
- ç) Hava Silahları
- d) Her türlü oyuncak silahlar
- e) Gizli ve Kamufle Edilmiş Silahlar (Çakmak ve Kalem Silahlar vb.)
- f) Başlatma Silahları
- g) Silah parçaları (Teleskopik nişangahlar ve nişangahlar hariç)
- ğ) Bilye Atan Silahlar (Plastik ve metal)
- h) İşaret Tabancaları
- i) Mancınık ve sapanlar
- j) Elektrikli Şok Aletleri
- k) Silah şeklindeki çakmaklar
- l) Endüstriyel cıvata, çivi ve zıpkın tabancaları

- l) Yay ve Oklar
- m) Hayvan Bayılma Araçları
- n) Boya Atan Silahlar
- o) Mantar Tabancası ve Kapsülleri
- (2) Sivri /Keskin Uçlu Silah ve Eşyalar**

- a) Balta ve çeşitleri
- b) Ok ve Dartlar
- c) Mızrak, kargın, zıpkın
- ç) Kanca
- d) Buz Baltası
- e) Satır
- f) Fırlatılan yıldızlar
- g) Kama
- ğ) Hançer
- h) Saldırma
- ı) Sustalı ve Kelebek bıçakları
- i) Pala, Kılıç, Kasatura
- j) Sivri Uçlu ve oklu bıçaklar
- k) Dalgıç Malzemeleri (Dalgıç Bıçağı vb.)
- l) Makaslar (Ağzı sivri 6 cm'den büyük)
- m) Buz Kıracakları
- n) Tıraş Jileti, bıçak ve usturalar
- o) Metal Kesici
- ö) Dikiş İğnesi
- p) Çakı, çok amaçlı çakı
- r) Tırnak makası (6 Cm'den büyük)
- s) Tirbuşon
- ş) Dağcılık ile ilgili olan malzemeler (krampon, keser, çekiç, buz baltası vs.)
- t) Kayak Yürüme ve Tırmanma Bastonları
- u) Törpü (6 Cm'den büyük)
- ü) Şiş
- v) Ucu sivri şemsiye
- y) Maket Bıçağı
- z) Dövüş Sanatında ve Salt Saldırı ve Savunmada kullanılan her türlü malzeme (Uzun Sopalar, Kılıçlar, teleskopik coplar, muşta, süngü, topuz, topuzlu kamçı, boğma teli veya zincir, şişli baston vs.)
- aa) Buz patenleri
- bb) Kalem Bıçaklar
- cc) Av Amaçlı Bıçaklar
- çç) Her türlü marangozluk aletleri (çekiç, tornavida, matkap, testere, şerit metre vb.)
- dd) Medikal kesici aletler (neşter, bisturi vb.)
- ee) Kaşık, bıçak ve çatal takımları
- ff) Hipodermik iğneler (Tıbbi amaçlı olduğuna dair kanıt gösterildiğinde taşınabilir)
- gg) Akülü vidalama ve matkaplar ile uçları
- ğğ) Elektrikli Testere
- hh) Ucu 6 cm'den büyük her türlü bıçak (Döner bıçakları ve seramik bıçaklar dâhil)

(3) Patlayıcılar ve Parlayıcı Maddeler

- a) Patlayıcı ve patlayıcı sistemleri (bunların taklitleri dâhil)
- b) Fünne ve Fitiller
- c) Dinamit ve gerçeğe uygun taklitler
- ç) Havai Fişekler, Maytaplar
- d) El Bombası ve gerçeğe uygun taklitleri
- e) Plastik Patlayıcılar
- f) Mayın Barut ve diğer askeri patlayıcılar
- g) Cephane ve Mühimmat
- ğ) Parlayıcı sıvılar (petrol, benzin, mazot, alkol, etanol, gaz yağı vb.)
- h) Sprey boyalar
- ı) Tiner ve terebentin
- i) Gazlar ve Gaz Tüpleri (fazla oksijen, propan gazı, bütan gazı, asetolon)
- j) Çakmak Sıvıları ve Gazları
- k) Meşale alevli çakmaklar (Sadece ABD uçuşları için)
- l) Taklit Yanıcı Maddeleri
- m) Güvenli olmayan her türlü kibrit (Her yüzeyde yanabilen kibrit)
- n) Alkol Oranı %70'i geçen içecekler ve sıvılar (kolonya vb.)
- o) Duman çıkartan ürünler (sis bombası vb.)

(4) Keskin ve Sivri Uçlu Olmayan Maddeler

- a) Kalın sopalar (Golf, Kriket, Beyzbol, Hokey, Lakros Sopaları)
- b) Kürekler (Kano vb.)
- c) Kelepçeler
- ç) Her türlü istakalar (bیلardo)
- d) Kaykay
- e) Balıkçılık Malzemeleri ve Olta Takımları
- f) Her Türden cop, sopa (yolcu profiline göre bu malzemelerin tarandıktan sonra geçişine izin verilir.)
- g) Kayaklar
- ğ) Urgan, halat, çelik halat
- h) Her türlü sörf tahtaları

(5) Kimyasal Biyolojik Nükleer (NBC) ve Zehirli Maddeler

- a) Asitler ve Sıvı Bataryalar
- b) Radyoaktif maddeler (sağlık hizmetlerinde kullanılanlar hariç)
- c) Kuru Buz (2 kg'dan fazla)
- ç) Kendinden parlayan maddeler
- d) Yangın Söndürücüler
- e) Köpek kovucu spreylar
- f) Zehirler ve Zirai mücadele ilaçları (Haşere ilaçları, fare zehirleri vb.)
- g) Bulaşıcı ve biyolojik tehlike içeren maddeler (mikroplu kan, bakteri ve virüsler)
- ğ) Kimyasal/biyolojik ajanlar. (hardal gazı, sarin, şarbon, çiçek, siyanür, tularemi, botulizm, ebola, marburg gibi yüksek ateşe neden olan V.H.F'lar
- h) Sakat bırakan ve hareket kısıtlayan spreylar (biber gazı, göz yaşartıcı gazlar, anahtarlık şeklinde olan CN ve CS gazları.
- ı) Çözücü, aşındırıcı ve söküçüler (Klor, Çamaşır Suyu, Tuzruhu vb. tahriş ediciler)
- i) Basınçlı Gaz Tüpü

j) Oksijen tüpleri(Kimyasal oksijen üreticiler, dalgıç tüpleri, sıvı oksijen tüpleri)

k) Isı üreten araçlar

l) Her biri, 100 ml veya eşdeğer kapasiteden daha fazla olmayan kaplarda ve bir litrelik şeffaf, açılıp kapanabilen plastik torbaya konulmamış her türlü sıvılar. (jel, dişmacunu, losyon, katı/sıvı karışımları, parfüm, tıraş köpüğü, aerosol, saç jölesi, içecekler, çorbalar, şuruplar vb.) Bu konudaki uygulama sıvılar ile ilgili düzenlemede belirtilmiştir.

(6) Uçak Altı Bagajlarda Taşınması Yasak Olan Maddeler

a) Fünne ve Fitiller

b) Her türlü patlayıcı ve patlayıcı sistemleri

c) Havai fişekler

ç) İşaretleme fişekleri

d) Mayın ve Askeri patlayıcılar

e) El bombaları

f) Maytaplar

g) Yüksek riskli yanıcı ve parlayıcılar

ğ) Duman çıkartanlar

h) NBC'ler (tıbbi amaçlı olanlar hariç)

(7) Sıvı Madde Yasakları

a) Yolcu beraberindeki her türlü sıvı maddeler, jöleler ve spreylar (bir püskürtücü yardımıyla çok ince damlacıklar halinde püskürtülen sıvılar) aşağıda belirtilen önlemler alınmadan kabinde taşınmazlar. O Uçuşlarda görevli ve üniformalı olan uçak mürettebatının beraberindeki sıvı maddeler bu ek'teki düzenlemelerden muaftır.

- 1) Taşınacak sıvılar, jöleler ve spreylar en fazla 100 ml. hacimli kutu, şişe veya benzeri bir kap içinde olmalıdır.
- 2) Sıvı, jöle ve spreylar ihtiva eden kaplar 1 litre hacimli şeffaf ve ağzı kolayca kapanabilir bir plastik torbanın içine konmalıdır.
- 3) Bu şekilde taşınacak sıvı, jöle ve spreyların miktarı, içine konan 1 litrelik şeffaf ve plastik torbanın alacağı kadar olmalıdır.
- 4) Her yolcu ancak bir adet bu şekilde hazırlanmış plastik torba taşımaktadır.

b) Aşağıda belirlenen maddeler bu ek'te yer alan sıvı madde, jöle veya spreylar kapsamında yer alır:

- 1) Su, şurup, içki dahil her türlü sıvı
- 2) Kremler, losyonlar, yağlar (Kozmetik yağlar dahil), parfümler, maskara dahil her türlü makyaj malzemesi (katı halde olan rujlar hariç)
- 3) Traş köpükleri, deodorantlar
- 4) Diş macunu dahil her türlü macun kıvamındaki maddeler
- 5) Reçel, bal, yoğurt, pekmez ve salça gibi tam katı halinde olmayan yiyecekler
- 6) Kontak lens sıvıları
- 7) Şampuanlar
- 8) Yukarıda sayılan maddelere benzeyen diğer maddeler.

- c) İstisnalar: Aşağıda belirtilen durumlarda sıvı maddeler, jöleler ve spreylar bu ek'te yer alan kurallara tabi olmadan yolcu beraberinde kabinde taşınabilir.
- 1) İlaçlar (Yolcunun kimliğini belirten bir reçeteye yazılı olmak veya yolcunun bu ilaçları kullanması gerektiğini belirten bir sağlık raporunun ibrazı ile ve orijinal ambalajında olmak koşuluyla)
 - 2) Bebek mamaları (Bebegin de uçakta seyahat ediyor olması koşuluyla ve yolculuk süresince yeterli olabilecek miktar kadar.)
 - 3) Şüphede durumunda yolcunun bu ilacı/mamayı tatması talep edilebilir.
- ç) Gümrüksüz (Duty Free) mağazalardan satın alınan sıvı ürünler: Gümrüksüz satış mağazalarından (Duty Free) satın alınan ve yukarıda belirtilen sıvı, jöle ve sprey tanımlanmasına giren malların yolcu beraberinde kabinde taşınması aşağıda belirlenen şartlarla mümkündür.
- 1) Satış yapacak gümrüksüz satış mağazasının MSHGP'na uygun ve bulunulan Havalimanı Güvenlik Komisyonu tarafından onaylanmış güvenlik planının olması gerekir. Bu planlarda bu ek kapsamına giren malların orijinal ambalajlarında, doğrudan üretici veya ithalatçı firmadan getirileceği ve bu şekilde satılacağı açıkça taahhüt edilmelidir.
 - 2) Gümrüksüz satış mağazalarının depo bölümüne giriş çıkışlar kontrollü olmalı, yetkisiz kişilerin girişine izin verilmemelidir. Ayrıca hem depo bölümü hem de mağazanın içi ve poşetlerin kullanıldığı bölümler kapalı devre televizyon alıcıları ile kontrol altında tutulmalıdır.
 - 3) Yolcunun satın aldığı mallar şeffaf bir poşete konmalıdır. Poşet açılması halinde tekrar kapanamayan ve tahrip gören bir yapıda olmalıdır.(Poşet Teknik özellikleri Lahika-A'da, Poşet Örneği Lahika_B'dedir.)
 - 4) Ürünler poşete yerleştirildikten sonra, alışveriş fişinin veya faturanın bir nüshası dıştan okunacak şekilde poşetin içine konmalıdır. Alışveriş fişi veya fatura uçuşun yapılacağı günün tarihini taşınmalıdır. (Bu uygulamada saat 02.00'a kadar kalkış yapması planlanmış uçuşlarda bir gün önceki tarih kabul edilebilir. Ayrıca tehirler(gecikme) nedeni ile fiili kalkışları ertesi güne sarkan uçuşlarda da bir gün önceki tarih kabul edilecektir.) Fiş veya faturada ayrıca uluslararası kodlar kullanılarak mağazanın bulunduğu ülke (TUR), Havalimanı, Havayolu Şirketi (Uçakta yapılan satışlar için),poşetteki malzemelerin cins ve miktarlarını gösteren liste ile mümkün olduğu takdirde yolcunun adı-soyadı ve uçuş numarası da yer almalıdır.
 - 5) Uçakta satılan gümrüksüz mallarda, yolcunun seyahatine başka bir seferle devam edecek olması durumunda, bu usul ve esaslara tabi olacaktır.
 - 6) Güvenlik Kontrol noktalarında belirtilen kurallara uygun olarak hazırlanmış poşetler, açılmadığı ve alışveriş fişi veya faturanın o meydana Mülki İdare Amirince yetki verilen gümrüksüz satış mağazasına ait olduğu kontrol edildikten sonra uçağa alınmasına izin verilir.

d) 1 Litrelik Poşetin Teknik Özellikleri:

- 1) Şeffaf olmalıdır. (Darbelere dayanıklı düşük yoğunluklu polietilen-LDPE- veya benzer bir maddeden yapılmalıdır.
- 2) Yapıldığı materyel minimum 50 mikron kalınlığında olmalıdır.
- 3) Minimum 30 mm. genişliğinde, (minimum 40 mm. genişliğinde astarla korunan), kendi kendine yapışabilen kırmızı bir bant ile kapatılan ve açıldığında tahrip olan bir yapıda olmalıdır.
- 4) Yan ve alt ek yerleri 15 mm'den fazla ve kırmızı renkte olmalıdır.
- 5) Poşetin kenarlarında 5 mm'den az olmayan bir kuşak çerçeve içinde sürekli tekrarlanacak şekilde "DO NOT OPEN – AÇMAYINIZ - Havalimanı ismi" yazısı bulunmalıdır. (Kırmızı zemin üzerine beyaz yazı)
- 6) Poşetin ortasında ICAO tarafından kabul edilen yeşil renkli güvenlik işareti bulunmalıdır.
- 7) Poşetin alt tarafında kırmızı bir yazı kutusu içinde "Do not open until final destination – Contents may be confiscated if bag is tampered with – Son Varış Noktasına Kadar Açmayınız – Eğer Torba Açılırsa İçindekilere El Konulabilir" yazısı bulunacaktır.
- 8) Bu yazı kutusunun üzerine "THIS BAG HAS BEEN SEALED ACCORDING TO SECURITY PROCEDURES OF TURKISH NATIONAL CIVIL AVIATION SECURITY PROGRAMME - BU TORBA MİLLİ SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK PROGRAMINDAKİ PROSEDÜRLERE GÖRE MÜHÜRLENMİŞTİR" ifadesi yazılacaktır.
- 9) Poşetin sol üst iç kısmında alışveriş fişinin veya faturanın konacağı şeffaf bir cep bulunacaktır.
- 10) Poşetlerin üzerinde ayrıca poşeti üreten firmanın ICAO tarafından verilmiş kayıt numarası bulunacaktır.
- 11) Her poşetin üzerinde gümrüksüz satış mağazasının logosu ile bulunduğu meydanın ismi (İngilizce) yer alacaktır.
- 12) Her poşet, hem barkod hem de rakamlarla ifade edilen bir üretim numarası taşıyacaktır. Bu numara güvenlik numarası olarak kabul edilerek kullanımı kayıt altına alınacaktır.
- 13) Poşetler daima kontrol altında bulundurulacak ve yetki verilmiş kişiler dışında kullanımına müsaade edilmeyecektir.

Patlayıcılar, füyeler vb. – Tehlikeli maddeler:

Daha doğru ve hızlı yorumlama yapabilmek için operatörün iyi istirahat etmiş olarak işe gelmesi, kişisel sorunlarını bir tarafa bırakarak rahat olması gerekmektedir. Görüntü yorumlarken başka işlerle uğraşmamalı, sohbet etmemelidir. Tüm konsantrasyonu ekranda olmalıdır. Tecrübe önemli bir husustur, cihaz başında geçirilen her dakika, operatörün gün geçtikçe görüntüleri daha sağlıklı yorumlaması sonucunu doğrucaktır. Ancak Operatör sürekli 20 dakika'dan fazla cihaz başında çalışmamalıdır. 20 dakika cihaz başında 40 dakika, bagaj arama, yönlendirme, el dedektörü vb. diğer unsurlarda çalışmalıdır. Daha sonra yine benzer sıralamayla çalışmasına devam etmelidir.

Muafiyetler Ve Özel Güvenlik Prosedürleri

Diplomatik İlişkiler Hakkında Viyana Sözleşmesinde:

Madde 27 –

1. Kabul eden Devlet, misyonun her türlü resmi amaç için serbestçe haberlesmesine izin verecek ve bunu koruyacaktır. Gönderen Devletin hükümeti ve nerede bulunursa bulunsun, diğer misyonları ve konsoloslukları ile haberleşme esnasında misyon, diplomatik kuryeler ve kodlu veya şifreli mesajlar dahil olmak üzere, uygun bütün haberleşme vasıtalarını kullanabilir. Bununla beraber, misyon, telsiz vericisini ancak kabul eden Devletin rızası ile kurabilir ve kullanabilir.
2. Misyonun resmi yazışması ihlal edilemez. Resmi yazışma, misyona ve görevlerine ait her türlü yazışma demektir.
3. Diplomatik çanta açılmaz veya alıkonulamaz.
4. Diplomatik çantayı teskil eden paketlerin bu niteliğini gösterir harici işaretler tasıması gerekir ve bunlar ancak diplomatik evraki veya resmi maksatlar için kullanılan maddeleri ihtiva edebilirler.
5. Statüsünü ve diplomatik çantayı teskil eden paketlerin sayısını belirten bir resmi belge taşıyacak olan diplomatik kurye, görevlerinin ifasında kabul eden Devlet tarafından korunacaktır. Diplomatik kurye şahsi dokunulmazlıktan yararlanır ve hiçbir şekilde tutuklanamaz veya gözaltına alınamaz.
6. Gönderen Devlet veya misyon "ad Hoc" (özel) diplomatik kuryeler tayin edebilir. Bu maddenin 5. fıkrasının hükümleri, kuryenin uhdesindeki diplomatik çantayı alicisine teslim etmesi üzerine aynı fıkra da öngörülen bagisiklikların sona ermesi kaydıyla bu durumlarda da uygulanacaktır.
7. Diplomatik çanta, müsaade olunan bir giriş limanına inecek bir ticari uçağın kaptanına emanet edilebilir. Kaptana çantayı teskil eden paketlerin sayısını belirten resmi bir belge verilmekle beraber kendisi diplomatik kurye sayılmaz. Misyon, üyelerinden birini uçağın kaptanından diplomatik çantayı doğrudan doğruya ve serbestçe almak için gönderilebilir.

Madde ve şıkları haiz olduğu üzere diplomatik şahıslar ve diplomatik kuryelerin muafiyetleri mevcuttur.

Diplomatik kuryeler taşıdıkları diplomatik kargoların Statüsünü ve diplomatik çantayı teskil eden paketlerin sayısını belirten bir resmi belge ve dokunulmazlık belgelerini ibraz etmelidirler.

DEVRIYE / NÖBET KAYIT TUTMA PROSEDÜRLERİ

Devriye: Sınırları önceden belirlenmiş bir bölgede hareketli olarak fizikî varlık göstermek ve sürekli gözlem yapmak suretiyle koruma ve caydırıcılık sağlama görevidir.

Resmî ve özel her kurumun, çalışanlarını, ziyaretçilerini ve müşterilerini korumak için gerekli güvenlik tedbirlerini almaları en temel yasal ve etik sorumlulukları arasındadır. Kurumların sınırları içerisinde meydana gelen olaylardan kurumların sorumlu tutulması ve her geçen gün artan suç olayları nedeniyle, şirketlerin personelini, müşterilerini ve varlıklarını korumak için güvenlik birimlerinden beklentileri de artmaktadır. Bu beklentilerle birlikte, artan maliyet baskıları güvenlik görevlilerinin daha verimli çalıştırılması ihtiyacını da beraberinde getirmektedir.

Diğer yandan, suç olaylarının gerçekleşmesi için suçluların ihtiyaç duydukları faktörler; fırsat, istek ve suç aletleridir. Bu faktörlerden istek ve suç aletleri, güvenlik sisteminin tam kontrolünde

olmamakla birlikte alınan etkin güvenlik tedbirleri, suç girişimlerinde bulunacak kişilerin suç işleme isteğini kırabilir ve kontrol altında bulundurulmuş binada/bölgede suç aletlerinin bulunmasını imkansız hale getirebilir. Ayrıca, suç planlaması yapan kişilerin korunan bina/tesis her yerinde, her an bir güvenlik görevlisinin ortaya çıkabileceğine dair bir izlenim edinmeleri, fırsat faktörünün ortadan kalkmasını sağlar.

Dolayısıyla, güvenlik görevlilerinin sabit noktalarda uzun süreler boyunca bekledikleri, çoğu zaman iş tanımı dar ve belirsiz nokta görevlerinden, caydırıcılık sağlamak ve sorunları erkenden belirleyerek, kriz haline gelmeden erkenden tedbir alınmasını amaçlayan devriye görevlerine ağırlık verilmesi aynı kaynaklarla daha yüksek bir güvenlik seviyesinin sağlanmasını mümkün kılmaktadır.

Devriyeler hangi görevleri icra edebilirler?

Yürürlükteki özel hukuk kurallarının (sözleşme, protokol, vb.) ve işletme prosedürlerinin uygulanmasındaki ihlalleri tespit etmek. Koruma sağlanan bina ve tesisin özelliğine göre değişmekle birlikte, bu konuda icra edilebilecek görevler örnek olarak aşağıdadır. Güvenlik görevlileri, bu görevi yerine getirebilmek için yürürlükteki kuralları ve prosedürleri çok iyi derecede bilmek zorundadır.

- Özel mülk sınırlarına yetkisiz girişlerin önlenmesi ve tespit edilmesi,
- Kiracıların, kira sözleşmelerine uygun davranıp davranmadıklarının kontrol edilmesi,
- Gürültü kirliliğinin önlenmesi,
- İş sağlığı ve güvenliği uygulamalarının denetlenmesi,

Suç girişimlerine ve prosedür ihlallerine karşı caydırıcılık sağlamak. Güvenlik görevlilerine devriye güzergahları ve kontrol noktaları tahsis etmek suretiyle görev alanında varlık göstermeleri ve caydırıcılık sağlamaları temin edilir. Bu uygulama, yukarıda bahsedilen fırsat faktörünü ortadan kaldırmayı sağlar.

Kayıplara neden olabilecek olayları ve durumları tespit etmek, değerlendirmek ve raporlamak. Güvenlik görevlileri, yangına, kazaya, sağlık sorunlarına neden olabilecek yanıcı ve yakıcı madde sızıntıları, kimyasal madde kirlenmeleri, elektrik kaçakları, su ve gaz sızıntıları, hijyen sorunları, mekanik aksam arızaları, soğuk hava dolabı, havalandırma sistem, su taşkını gibi sorunları devriye görevleri sırasında tespit ederler ve ilgili makamlara rapor ederler. Bu husus, küçük sorunlara erkenden müdahale edilerek, daha vahim sonuçlara katlanmak zorunda kalmadan çözülmesini sağlar.

Alarm Haberalma Merkezleri (AHM) tarafından yapılan yönlendirmelere göre güvenlik olaylarına müdahale etmek. AHM'leri alarm sistemleri ile korunan bir bölgede güvenlik ihlali tespit ettiklerinde bu duruma müdahale etmek üzere güvenlik devriyelerini yönlendirirler. Güvenlik devriyeleri, muhtemel olaylara karşı gerekli tedbirleri alarak, kontroller yaparak veya olaylara müdahale ederek mevcut güvenlik tedbirlerinin devamlılığını sağlarlar.

Fizikî güvenlik sistemlerini kontrol etmek ve aksaklıkları belirlemek. Güvenlik devriyeleri, alarm sistemlerini, aydınlatma sistemlerini, kapı ve pencere kilitlerini, CCTV sistemlerini, tel örgüleri kontrol ederek güvenlik sorunu yaratabilecek aksaklıkları erkenden belirlerler.

Güvenlik sistemleri çıktığında ortaya çıkan güvenlik açıklarını telafi ve/veya takviye edecek şekilde görev yapmak. Güvenlik devriyeleri bu tür durumlarda güvenlik açıklarını kapatacak şekilde nokta görevlerine atanırlar.

Acil durumlara zamanında müdahale etmek. Güvenlik devriyeleri, koruma sağlanan bölgede meydana gelen her türlü acil duruma anında müdahale ederler ve durumun daha da vahimleşmesine fırsat vermeden normale dönülmesini sağlarlar. Devriyeler, yangına ilk müdahale, ilk yardım ve diğer benzeri görevleri derhal ifa edebilecek yeteneklere sahiptirler.

Yönetim taleplerine göre diğer görevleri icra etmek. Güvenlik devriyeleri, kayıp çocuklarla ilgilenmek, mal kabul işlemlerine nezaret etmek, üst düzey yöneticilere kurum içinde koruma sağlamak, unutulmuş eşyaları muhafaza etmek, temizlik görevlilerine refakat etmek gibi diğer bir çok görevleri ifa ederler.

Devriye görevlerinin, koruma sağlanan bina ve tesisin özelliklerine göre farklılık göstermesi kaçınılmazdır. AVM’lerde, depolarda, hastanelerde, otellerde, fabrikalarda, okullar gibi her biri değişik iş yapış şekilleri uygulanan tesislerde ifa edilecek devriye görevlerinin farklı tekniklere ve görev kapsamlarına sahip olması kaçınılmazdır.

Güvenlik devriyelerinin çeşitleri:

Genel olarak yaya ve mobil olmak üzere iki çeşit devriye bulunmaktadır.

Yaya devriye, normal olarak bir güvenlik görevlisinden oluşur. Yaya güvenlik devriyeleri iç ve dış mekanlarda belirlenecek güzergahlar dahilinde kontroller yaparlar. Yaya devriyelerin sorumluluk alanlarıyla ilgili yakın ve detaylı bilgilere sahip olmaları, devriyelerin görev etkinliğini en üst düzeyde yapmalarını sağlar. Yaya devriyeler, bina ve tesis içindeki tehlikelere ve risklere en seri şekilde müdahale edebilirler.

Mobil güvenlik devriyeleri, otomobil, motosiklet, bisiklet, moped, mobilet, golf arabası, jip gibi hareket kabiliyeti yüksek vasıtalarla görev yapan güvenlik görevlileridir. Mobil devriyeler, daha kısa sürede, çok daha geniş bölgelerin kontrol edilmesini sağlarlar. Kullanılan aracın kapasitesine göre, mobil devriyeler bazı acil durum ekipmanlarını, değişik hava koşullarına uygun teçhizatı beraberlerinde taşıyabilirler.

Hareket kabiliyetine göre yapılan bu sınıflandırmanın yanı sıra devriyeler, ifa ettikleri görevlere göre de sınıflandırılabilirler.

Devriye görevlerine hazırlık

Güvenlik devriyelerinin, kendilerine verilen görevleri başarmak için görev öncesinde bazı hazırlıkları yaptıklarından emin olunmalıdır. Bu hazırlıkların başında, güvenlik görevlisinin görev öncesinde yeteri kadar dinlenmiş olması, alkol veya uyuşukluk yaratacak herhangi bir ilaç kullanmamış olması gelmektedir.

Güvenlik görevlisi, devriye ekipmanlarını tam olarak yanına almış olmalıdır. Bu ekipmanlar, kalem-kağıt, telsiz ve bataryası, job, kelepçe, özel güvenlik görevlisi kimlik kartı, gece görevleri için el feneri, varsa devriye tur takip cihazı, düdük ve yağmurluk gibi hava şartlarına uygun ilave kıyafet, fotoğraf makinası, el terminali gibi görevin başarıyla ve kolaylıkla yapılmasını sağlayacak ekipmanlardır.

Ayrıca, devriye görevi sırasında kontrol edilecek hususların listesi, kontrol formları, acil durumda kullanılacak ekipmanların yerleri, kontrol edilecek odaların anahtarları, giriş kartı, şifre bilgileri, acil durumda haber verilecek yerlerin telefon numaraları gibi görevle ilgili diğer bilgiler de devriyelerin yanında olmalıdır.

Güvenlik devriyesine, kısa bir süre dahi olsa, vardiya amiri veya bir önceki devriye tarafından görev öncesi bilgilendirme brifingi verilmelidir. Bu brifingin amacı, yeni devriyeleri bir önceki vardiyada ne olduğu, yeni vardiyada ne olacağı ve ne olabileceği konularında bilgi sahibi kılmaktır. Ayrıca; yeni devriyelere, devriye güzergahında bulunan diğer görevliler, arızalı malzeme ve ekipman, yeni vardiyada binaya gelmesi beklenen/planlanan kişiler, görevliler, yöneticiler gibi görevi etkileyecek hususlar hakkında bilgi verilmelidir.

Güvenlik devriyesinin görev planlamasında dikkat edilecek hususlar

- **Devriye güzergahlarında rutin oluşturulmamalıdır.** Devriye güzergahları önceden tahmin edilebilir olmamalı, sürekli aynı noktalardan geçen patenler oluşturulmamalıdır.

- **Devriye zamanlamasında rutin oluşturulmamalıdır.** Bir önceki prensipte olduğu gibi, devriye zamanları da rutin oluşturulmamalı, önceden tahmin edilemeyecek şekilde değişken olmalıdır.
- **Devriye ile sürekli iletişim devam ettirilmelidir.**
- **Devriyeye verilen görev alanı,** zaman ve mekanın boyutları dikkate alındığında devriyeler tarafından etkin bir şekilde **kontrol edilebilecek büyüklükte olmalıdır.**

Devriye görevlerinin başarısı, güvenlik görevlilerinin dikkatine, devriye güzergahında dinleme, gözleme ve koku algılama gibi duyularını kullanma becerilerine bağlıdır. Ayrıca, güvenlik görevlilerinin sezgilerini kullanması, bölgelerini çok iyi tanımaları ve muhtemel sorunlara karşı duyarlı olmaları görevin etkinliğini artıracak hususlardır. Bunun yanında, görev sırasında ortaya çıkacak yorgunluk, monotonluk ve güvenlik görevlisinin kişisel sorunları nedeniyle dikkatinin dağınık olması, devriye görevinin başarısını olumsuz etkileyecek hususlardır.

HAVA ALANI ÇEVRESİNİN KORUNMASI:

Çevre Güvenliği:

a) Tel Örgü: Havameydanları tel örgüleri MSHGP'nin Ek-14 Yapısal Güvenlik Unsurları çerçevesinde tesis ettirilir. Hava meydanı sahası normal kabiliyetteki insanların geçişine mani olacak şekilde ve yükseklikte tel örgü ile çevrilir. Alt kısmı zemine sabitlenmelidir.

- Apron bölgesindeki tel örgüler aprondaki şahıslarla dışarıdaki şahısların tehlikeli maddeleri alıp vermesine mani olmak amacıyla çift sıra olmalıdır.
- Tehdit durumuna göre tel örgüler, arasında boşluk bırakılarak iki sıra halinde yapılmalıdır.
- Tel örgüler korunan yere ve yakınına sabotaj aleti fırlatmayı engelleyecek yükseklikte olmalıdır. Tel örgüler, normal şartlarda düz arazide en az (ayak basımı taban ölçü alınarak) 2.44 m yükseklikte ve üstten dikenli tellerle desteklenmelidir.. Bu teller beton veya demir kazıklara monte edilmelidir.
- Tel, galvaniz çelikten en az 3.5 mm kalınlığında, plastik kaplı ise en az 4.75 mm kalınlığında olmalıdır. Tellerin örgüsü baklava şeklinde olmalı ve genişliği 5 cm'yi geçmemelidir.
- Beyaza boyanması halinde, karanlıkta arkasındaki kişi rahatlıkla görülebilir. Kesildiğinde ise kişi karanlıkta dahi belli olur. Ayrıca gece görüş dürbünleri ile bakıldığında insanlar daha net görülebilir.
- Tel örgülerin alt kısımlarının toprak içine gömülmesi veya beton takviyesi yapılması tavsiye edilmektedir. Altından kanalizasyon veya kanal geçmemeli, geçiyorsa da üstü demir parmaklıklarla kapatılmalıdır. Bu demir parmaklıkların kalınlığı geçişleri engelleyecek şekilde olmalıdır. Telin en alt sırası toprağa belli aralıklarla yerleştirilmiş takozlarla sabitlenmelidir. Yere 130 dereceden fazla eğimle döşenmemelidir. Telin her iki tarafında, insanların geçişine yardımcı olacak ağaç, vb. yükselti olmamalıdır.
- Tel örgülerin yere gömülü kısmı beton tabak üzerinde olacağı için bu beton tabakanın yere gömülü olması gerekir. Standartlar ekte yer alan krokide verilmiştir. Ayrıca bomba yüklü araç ve diğer risk içeren araçları geçişlerin önüne geçmek için 2.44 olan tel yüksekliğinin en az 40 cm si ise beton duvar olmalıdır. Bu husus arazi durumuna göre tespit edilir. Bu beton duvar dışarıdan basarak tel örgüyü aşmaya yardımcı olacak şekilde olmamalıdır.

Mevcut olan tel örgüler, bu standarda uymuyor ve zafiyet teşkil ediyor ise;

1. Yüksekliği az olan kısımlarda, tel üstüvane veya farklı bir eklenti ile takviye yapılarak standart yüksekliğe getirilmelidir.
2. Hava meydanının risk ve tehdit durumları dikkate alınarak araç ile yapılacak eylemleri engellemek için geçiş yapılabilecek bu tarz yerlerde, tel örgü yüksekliğinin yerden en az 40 cm'sinin beton olacak şekilde düzenlenmesi gerekir. Ancak mevcut tel örgü standardı

karşılıyor ise yeniden yapılması gerekmez, tel örgünün iç taraflarına taşınabilir beton blok konularak da bu standartlar sağlanabilir. Beton bloklar, özel güvenlik bölgesi ve arazi durumunda uygun yer olmasına bakılarak belirlenir. Araç geçişinin zaten coğrafik şartlar nedeni ile müsait olmadığı yerlerde beton blok konulmasına gerek yoktur. Tel örgü her yerde muhakkak beton zemine monte edilmelidir.

3. Araç geçişine müsait olmayan yerlerde, mevcut tel örgü yüksekliğinin standart hale getirilmelidir.
4. Cihaz etkileşimi olan yerlerde, plastik kaplama tel örgülerinin alternatifli olarak kullanılması vb. önlemler alınmalıdır.
5. Mevcut olan tel örgüler, standartlara uymuyor ve zafiyet teşkil ediyor ise, bu kısımların standarda uygun olarak yapılmalıdır.

b) Nöbetçi Kulübeleri: Tüm meydan çevresinde birbirlerini görecektir mesafede (nöbetçilerin silah menzili içinde arazi koşulları göz önüne alınarak) nöbetçi kulübeleri yapılmalıdır. Kulübeler uygun haberleşme cihazları, aydınlatma, ısıtma, imkânına sahip olmalıdır. Kule sayıları gerektiğinde Eğitim, Araştırma ve Denetleme Uzmanları Kurulu (EADUK) ve Teknik Komisyon tarafından görüşülerek, arazi durumuna göre, yeterli sayıda belirlenir.

Personel yetersizliği dikkate alınarak önemli noktalarda nöbetçi bulunmasının sağlanması, nöbet kulübelerinin hepsi doldurulamadığı takdirde her nöbet değişiminde değişik nöbet kulübelerinde nöbet tutulmasının sağlanması, çevre güvenliği için Kapalı Devre TV Sistemi (CCTV) kurulduğunda araçlı ve teçhizatlı hazır kıta ile alınan alarmlara acil müdahale edebilecek sistemlerin geliştirilmesi, ayrıca yaya veya motorize devriye hizmetlerinin ilave olarak planlanması ile bu zafiyet giderilebilir. Nöbetçi kulelerin çıkış istikameti tehdidin geldiği tarafta olmamalıdır.

c) Yaya ve Motorize Devriye Yolu: Tel örgü içinden tüm meydanın çevresini kesintisiz şekilde dolaşan motorize/yaya devriye yolu bulunmalıdır. Bu yollar, hava şartları göz önüne alınarak asfalt kaplama olabileceği gibi fiziki etkenler elverdiği ölçüde ulaşımı mümkün kılınacak stabilize yollar da olabilir. Bu yol bir araç genişliği göz önüne alınarak 1,5 araç boyu olarak belirlenir. Bu kıstasların dışına çıkılmaması amacıyla EADUK ve Teknik Komisyon'dan görüş alınabilir.

ç) Aydınlatma: Çevre nöbetçileri birbirini görecektir ve uçuş güvenliğini etkilemeyecek şekilde içten dışa (yer yüzeyine yönelik) doğru aydınlatılmalıdır. Aydınlatma sistemleri yerleştirilirken nöbetçi kuleleri, kameraların durumu ve arazideki ölü noktalar göz önüne alınarak değerlendirilmeli ayrıca yeni teknolojik gelişmelerin mevcut sistemlere adaptasyonu düşünülmelidir.

Aydınlatmalar ilave edilirken uçuş güvenliğinin etkilenmemesi temel amaçtır bu nedenle aydınlatmaların lamba açısının tehlikenin geleceği tarafa yönelik yere doğru bükülü bir açı ile ayarlanması gerekir. Aydınlatmalar, amaca uygun olarak kullanılması için, gece faaliyet olsun veya olmasın, prensip olarak sürekli faal halde bulundurulmalıdır.

d) Görüşü Engelleyen Nesneler: Kulübeler arasında ve devriye yolunda görüşü engelleyen arazi şekilleri ve bitkiler bulundurulmamalıdır.

e) Özel Güvenlik Bölgesi: Hava meydanı ve çevresi 2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu'na göre özel güvenlik bölgesi ilan edilerek, çevreye uyarıcı levhalar konulmalıdır.

f) Kapılar: Havameydanlarının yapılarına göre döner veya kayar kapı şeklinde yapılmalıdır. Kapıların kötü amaçlı kullanılabilecek zafiyeti olmamalıdır.

g) İlave Güvenlik Sistemleri: Güncel Elektronik Çevre Güvenlik Sistemlerinden yararlanılarak mevcut yapıda tasarrufa gidilebilir. EADUK Teknik Komisyonunca da bir çalışma yapılarak ihtiyacı tam karşılayacak sağlıklı bir yatırım planlamasının yapılması sağlanmalıdır.

ğ) CCTV: Her hava meydanının çevre tel örgü boyunca, her tür geçişleri görüntüleyebilen ve kayıt altına alan bir CCTV sistemi kurulmalıdır. Bu yapılırken havalimanı statüsündeki yerler ile riski fazla

olan yerler öncelikle planlamaya alınmalı diğer havameydanları ise kademeli olarak tamamlanmalıdır. Kameraların yerleşimi ve teknik açıdan belirlenecek kıstaslar için güvenlik birimlerinin öncülüğünde EADB tarafından muhakkak bir ön çalışma yapılmalıdır;

Standart olarak (Birinci Aşama); Tel örgü, nöbetçi kulübeleri, aydınlatma, yaya ve motorize devriye yolu, Kapalı Devre TV Sistemi (CCTV) ile çözüm sağlanması,

İlave olarak (İkinci Aşama); Güncel Elektronik Çevre Güvenlik Sistemlerinden yararlanılarak mevcut insan gücü kullanımında tasarrufa gidilebilir. EADUK Teknik Komisyonunca da bir çalışma yapılarak ihtiyacı tam karşılayacak sağlıklı bir yatırım planlamasının yapılması sağlanmalıdır. Bu çalışmaların değerlendirilmesinin ise bütçe imkânları ile havameydanının taşıdığı risk, tehdit, bölgenin özelliği ve teknik yönden uygulanabilirliği göz önünde bulundurulması uygun ve gerekli görülmektedir.

HAVA ARAÇLARININ KORUNMASI:

Park halindeki hava aracı: Girişin kontrollü olması için sorumluluklar belirlenmelidir. Kabin kapıları kapatılmalı, köprüler ve / veya yan kapılar sabitlenmeli, çekilmeli, kapılara zorlama olup olmadığı kontrol edilmelidir hava aracının görülebilecek seviyede aydınlatması yapılmalı, çevre tel örgülerden belirli mesafede uzakta olması, belirli aralıklarla devriye atılarak ve CCTV kamera odasından gözlemlenerek park halindeki hava araçlarının korunması sağlanır.

Görevdeki her hava aracı: Yetkisiz girişi tespit etmek için gözetim altında bulundurulmalıdır.

OLAYLARIN YÖNETİMİ / YASAKLI MADDE PROSEDÜRLERİ

Havaalanı sınırları içerisinde ve yakın çevresinde meydana gelebilecek her türlü olayların (Yangın, Deprem, Sabotaj, Saldırı v.b.) etkilerini en aza indirmek ve olaylardan etkilenen insanların hayatlarını kurtarmak amacıyla personel araç/gereç ve teçhizatın kullanılması ve takviyesi ile Hava Alanı kurum ve kuruluşlarla irtibat ve işbirliğinin koordinesini sağlamak için olayların yönetimi büyük önem arz eder.

Bu nedenle bu tür olayların meydana gelmesi durumunda izlenecek yol, her şirket tarafından oluşturulan “Emniyet Yönetim Sistemi” ile belirlenmiş olup “Acil Durum Planı”nda belirlenmiştir.

Buna göre; tüm personeller her türlü olayı ve gelen herhangi bir ihbarı en seri bir biçimde kriz merkezi ve ilgili departman yöneticisine bildirmekle yükümlüdür.

Kriz merkezi bu bilgileri başta Mülki İdare Amirliği, Emniyet Şb.Md.lüğü ve DHMİ Başmüdürlüğü ilgililerine anında iletir ve bilgilerin geliş ve ilgililere bildiriliş saatini kaydeder.

Önemli olayların meydana gelmesinde olayların sevk ve idaresi kriz merkezi tarafından yürütülür.

RAPORLAMA PROSEDÜRLERİ:

Olay Raporlaması:

- Herhangi bir olay sonrasında veya günlük görevlerle ilgili olarak değerlendirme yapmak veya üst makamlara bilgi vermek amacıyla rapor yazılması gereklidir.
- Raporlar yazılırken, personel tarafından o anda alınmış notlar çok önemlidir.
- Görme, koklama, dokunma, duyma ve tatma duyularından hafızamızda oluşan bilgilerin yazılı olarak kayıtlara geçirilmesine not alma denir.

- Psikolojik çalışmalar, elde edilen bilgilerin hemen hemen tamamının bilinçaltına yerleştiğini göstermiştir. Bir olaydan hemen sonra bilinçaltına alınan bilgilerin % 10'u ila 30'u ancak hatırlanabilmektedir.
- Eğer insan hafızası bir not ve ipucu verilirse, bilinçaltındaki bilgilerin % 75'ini hatırlayabilmektedir.
- Bu nedenle görev esnasında karşılaşılan olayların dikkatli bir şekilde not edilmesi, olayın detaylarının hatırlanması bakımından önemlidir.

Not Almada Dikkat Edilecek Hususlar

Bütün notlar el yazısıyla alınmalıdır.

Notlar tam inceleme yapılan anda alınmalıdır veya incelemeden sonraki en kısa zamanda yazılı hale getirilmelidir.

Notlar her ayrı görev ve incelemeniz için aşağıdaki özellikler içermelidir;

1. Tarih,
2. Göreve başladığınız zaman,
3. Görevinizin türü (rutin devriye, kontrol noktası vb.),
4. Araç numarası veya devriye mıntıkası,
5. Önemli telsiz mesajları veya tebliğler,
6. Görev sırasında bağlantı kurduğunuz tüm şahısların isimleri,
7. Baktığınız tüm olaylarla ilgili detaylı notlar, yerlerin krokileri,
8. Hava durumu,
9. Aydınlik ve ışılandırma durumu,
10. Görevin bitirildiği saat.

Sadece, size bilgi vermeyi kabul eden tanığın değil, konuştuğunuz herkesin ismini kaydedin. Bazı kişiler görevliyle yüz yüze gelmemek için görevliye hiçbir şey görmediğini söyler, ama sonradan mahkeme salonunda olayla ilgili detaylı bilgilerle ortaya çıkarak zanlının suçsuzluğunu ispatlayacak ifade verirler. Hiçbir şey görmediğini söyleyen kişilerin isimlerinin not alınması sayesinde bu kişilerin ileride verecekleri herhangi bir ifadenin güvenilirliği ortadan kalkmış olacaktır.

Eğer görgü tanığının durumu şüpheli veya kişi kararsız ise, bu durumu not defterinize kaydedin. Bu sayede araştırmacıların zaman kaybına uğramaları önlenmiş olacaktır.

Genel bir kural olarak, not almak için sadece bir tür kalem kullanın. Eğer not alırken kalemin mürekkebi bittiyse ve kalem değiştirmek zorunda kalırsanız, bu durum, savcının suç ithamını destekleyen ipuçlarını kanıtlamada zorluğa sebep olabilir. Çünkü mürekkep veya kalem değişikliği bu olayla ilgili bilgilerin sonradan doldurulduğu şüphesini ortaya çıkarır.

Bu tür değişiklikleri not alarak belirtin. Not defterinde hiçbir silinti ve kazıntı olmamasına dikkat edin. Düzeltmesi gereken yerin üstüne bir çizgi çizin ve doğrusunu yazın, fakat çizilen kelimeler okunabilir olmalıdır. Düzeltmeyi yapacağınız yerin başlangıç ve sonuç kısımlarını işaretle belirtin. Görevlerinizi yazdığınız not defterine konuyla ilgili olmayan yazılar veya şahsi notlar yazıp şekiller çizmeyin. Sorgulama esnasında ortaya çıkabilecek problemlerden uzak durmak için fikirlerinizi açık ve net olarak belirtin.

Örneğin bir cinayet olayına çağrıldıysanız, mağdurun ölümü, başı kesilmiş veya kokuşmaya başlamış olması gibi durumlardan apaçık belli olmasına rağmen, “ölmüş görünüyor” şeklinde bir not almamalısınız. Aynı şekilde eğer şüphelinin yakalanması anında sarhoş olduğuna inanmışsanız not defterinize sarhoşluk belirtileri olan birçok görüntüyü yazmanız gerekmektedir. Sarhoş olduğu yer vb. diğer ilgisiz ayrıntılar burada ikinci planda yazılması gerekir.

Notların çok uzun olmasını önlemek için bazı genel kısaltmalar yapabilirsiniz. Fakat herhangi bir karışıklıktan uzak olmalı ve gerektiğinde mahkeme karşısında doğruluğunu ayrıca ispatlamaya gerek bırakmamalıdır. Eğer şüpheliyi belirtmek için (Ş) gibi harf ve işaretler kullanıyorsanız, not defterinizin önünde bu kısaltmaları belirtmiş olmalısınız. Birden fazla şüpheliyi belirtmek için (Ş1), (Ş2) gibi kısaltmalar kullanabilirsiniz.

Notlarınızı hazırlarken gerek tanık vasıtasıyla gerekse diğer yollarla aldığınız bilgileri açık ve tarafsız olarak kaydedin. Alınan bilgileri her zaman kaynaklarına göre tasnif edin. Örneğin tanığın ismi teşkilat kayıtları ve hava tahmin bürosu gibi.

Örneğin, bir ani ölüm olayı incelemesi için görevlendirildiniz. Olay yerine ulaşmanızla birlikte, 21.30 olan saati not ediniz ve olaya tanık olan biri sayesinde mağdurun on dakika önce öldüğünü öğreniyorsunuz. Eğer ölüm zamanını, hiçbir açıklama yapmadan 21.20 olarak not defterine kaydederseniz 6 ay veya bir yıl sonra yapılan bir duruşma veya otopsi sonrası karşınıza yanlış bilgiler çıkarsa siz zor durumda kalabilirsiniz. Tanığın bizzat gördüğü durumları ve ayrıca başkaları tarafından aktarılan ifadeleri de belirterek kaydedin.

Her zaman aldığınız bilgilerin zamanı, saati, şahısların güvenilir veya şaibeli olup olmadığını notlarınıza kaydedin. Aldığınız notlar mümkün olduğu kadar detaylı olsun. Her şey sizin tasarrufunuz altında olduğu zaman, en detaylı bilgileri dahi kaydetmeniz gerekir, çünkü hiçbir zaman geçen kritik anları tekrar elde edemezsiniz. Bazı ekstra detaylar kimi zaman soruşturmanızın sonuçlanmasında ve notlarınızın güvenilirliğini artırmaya yardımcı olabilir.

Not almak için kayıt cihazı kullanmadan önce bazı faktörleri göz önünde bulundurunuz. Neler kayıt yaptığınızı görmediğiniz için kayıtların kayıp olma ihtimalini göz önünde bulundurarak kopyalamak gerekmektedir. Kopyalamayı ikinci bir iş olarak veya zaman kaybı olarak düşünmeyiniz.

Şüpheli Eşkâl Tarifi

Şüphelinin tüm vücudunun profilini, hayal gücünüzü zorlayarak çizme kabiliyetine sahip olmalısınız. Ayrıca şüphelinin fiziki özelliklerini, hareketlerini ve eşkâlinin tarifi konularını tanığa anlatarak, kişiyi hayalinde canlandırmasına, somut özellikleri çıkarmasına yardımcı olunuz. Şüphelinin, suç işledikten sonra görevliler tarafından olay yeri etrafında teşhis edilerek yakalanması haricinde, cinsiyet, ırk, yaş, saç, giyim gibi alışılmış özellikler yararsızdır. Eşkâlin tarifi özel bir kişinin teşhisinde yararlı olabilmesine rağmen normalde çok az değer taşımaktadır.

Eşkâl tarifinde temel unsurlar şunlardır;

- -İsim,
- -Takma isim (lakap),
- -Cinsiyet,
- -Meslek,
- -Biliniyorsa milliyeti,
- -Boy,
- -Kilo,
- -Göz rengi,
- -Saç rengi,
- -Ten rengi

Kişiyi has ayırt edici özellikler: Kekeme, zayıf iradeli, vücutta yara izi, alışılmışın dışında saç kesimi, leke, ben, çil gibi izler, alışılmışın dışında giyim tarzı vb. özellikler, unsurlar belirtilmelidir. Eşkal tarifi alırken orta kilo, orta yapılı, beyaz tenli gibi genellikle çoğu insanlarda bulunan özellikler veya görünümüler arasında fazla ayırt edici bir nokta yoktur.

Kalabalık içinde aradığınız şahsı bulabilmek veya yerini kestirebilmek için şahsa has ve onu diğerlerinden ayıracı olacak kolay görülebilir bazı özellikleri bilmelisiniz. Şüpheliyi size teşhis ettirecek özellik, örneğin onun kekeme oluşudur, kekeme olmayışı değildir.

Eşya Tarifi

Eşya tarifi, bir kişinin kaybettiği yada çaldığı eşyasının bulunmasından sonra eşyasını diğerlerinden ayırmasına ve bulmasına yararı olmaktadır.

Örnek vermek gerekirse; erkek kol saati, roleks, altın kaplama şeklinde bir tarif genellikle eşyanın bulunmasında faydalı olmaz. Ama tarif; çeşidi, markayı, modeli, ağırlığı, metal şekli, kaplamasını ayrıca çizik, kırık, isim yazılı olma gibi diğerlerinden ayıran özellikleri de ihtiva etmelidir.

Eşya tarifinde, her türlü eşya için geçerli olmamasına rağmen genelde aşağıdakiler belirtilmelidir:

- -Nesnenin cinsi,
- -Nesnenin şekli,
- -Markası,
- -Seri numarası,
- -Herhangi bir işaret,
- -iz,
- -Rengi,
- -Ebatları,
- -Tahmini ağırlık,
- -Yapım yeri ve yılı,
- -Yapımında kullanılan maddeler,
- -Diğer özel unsurlar.

Rapor Yazarken Dikkat Edilmesi Gerekenler

- Bir görevli memur olarak, raporların hazırlanmasında sizin sorumluluğunuz, üstlerinizi bilgilendirmek olayı ve ne yaptığınızı açık ve doğru olarak bildirmektir.
- Raporlarınızda bir yazar olmanız beklenemez. Kolayca okunabilen ve anlaşılabilen kısa ve basit kelimeler ve kavramlar kullanın.
- Gerekli olduğu yerlerde bağlı cümleler kullanın, fakat karışık ve anlaşılması zor olmamasına dikkat edin. Cümleyi yaparken açık ve basit kelimeler seçin. Geniş bir açıklama için bir uzun cümle yerine, iki veya daha fazla basit cümleler kullanın. Yorumları kendinize göre yazın.
- Konuşma dilinde yazın. Genellikle edilgen pasif cümleler yerine etken aktif cümleler kullanın. Örneğin; Sorgulamalar bizim teşkilat tarafından yapıldı yerine, bizim memurlar sorguyu yaptı.
- Birden çok olayda, rapor kronolojik sıraya göre olayları sıralamalıdır.
- Rapor, aşağıda belirtilen tüm bilgileri ihtiva etmelidir:

Kim; Mağdur, şüpheli (tanıyorsa), tanıklar.

Ne; Suçun türü veya hareketin durumu.

Ne zaman; Suç işlendiği gün, saat, olay yerine varış saati.

Nerede; Sokak adresi veya yerin özel tarifi.

Neden; Suçun motifi (işleniş şekli).

Nasıl; Suçun işlenmesinde kullanılan metotlar.

Sonra ne oldu; Devam eden soruşturma veya devam eden bir durum var.

Kriz anında raporlama prosedürü:

- Olayın duyulması,
- Komite başkanına bildirilmesi,
- Komite üyelerinin(Kriz Merkezi) analizleri ile birlikte toplanması,
- HASAR/DURUM tespiti,
- Müşteri servisine olan etkinin değerlendirilmesi,
- Alınacak önlemlerin belirlenmesi,
- Önlemlerin alınması,
- İlgililere bilgi verilmesi,
- Komitenin alınan önlemlerin takibi için tekrar toplanması.

MUHEMEL HAREKET TARZI PLANLARI VE ÖNLEMLER:

Bu planın amacı, havameydanlarının içinde ve yakın çevresinde yolculara, personele, uçaklara, tesislere ve ekipmanlara yapılabilecek her türlü saldırı ve sabotajları önlemek, bunların sonuçlarını ve etkilerini en aza indirmektir. Bu planda tüm kamu ve özel kuruluşların yetki ve sorumlulukları ayrıca belirtilmiştir.

1- Bu plan dâhilinde görev verilen birimler muhtemel tehditlerin etkilerinin asgariye indirilmesini temin için hazırlıklı olacaklardır.

2- Plan gereği yapılacak uygulamalarla ilgili esaslar personele öğretilecek tatbikatları yaptırılarak vukuu muhtemel olaylarda olaya en seri ve isabetli şekilde müdahalenin yapılması sağlanacaktır.

3- Plan, aksaklıkların giderilmesi ve ilgili kuruluşların plan içindeki sorumluluklarını tam olarak kavramaları için belli aralıklarla denenecektir.

4- Normal durumdan acil duruma geçiş düzenli ve etkili bir şekilde gerçekleştirilecek ve mümkün olan en kısa zamanda normal duruma dönelecektir.

Havalimanında bu plan kapsamına giren olaylar vuku bulduğunda, müdahale esnasında:

- Havalimanı içindeki ve dışındaki yararlanılabilecek tüm mekânlar,
- Personelin ve yolcuların boşaltılabileceği normal terminal dışındaki tüm üniteler,
- Güvenlik kuvvetlerinin gizlenmiş olabileceği tüm mekânlar,
- Haberleşmede kullanılabilecek yerler ve cihazlar,

5- Kriz Merkezinin emrinde kullanılır. Ayrıca, hassas noktaların yerleri ve aydınlatma için kullanılabilecek projektör vs. türünden cihazlar yetkililerin talebi halinde ilgili birim tarafından ivedilikle tesis edilecek ve kullanıcılarıyla birlikte Kriz Merkezinin emrine verilir.

6- Muhtemel olayların vukuunda kişi ve kuruluşların bu planda belirlenen görevleri, rolleri ve sorumlulukları eksiksiz olarak yerine getirilecektir. Görevlilerin belirtilen yer ve zamanlarda görev almaları ve programda emredilen görevlerin ifasından ilgili birimlerin sıralı amirleri yetkili ve sorumludurlar.

7- Takviye personele ihtiyaç duyulduğunda: Havalimanında hizmet veren ilgili birim, ihtiyaç duyulan personel, araç-gereç, malzeme, ekipman vs. ihtiyaçları eksiksiz olarak tespit ederek, ilgili kurumlarla imzalanmış protokol çerçevesinde irtibat kurularak ihtiyaçların ivedilikle giderilmesi sağlanacaktır. Bu ihtiyaç ve gelişmelerden Kriz Merkezine bilgi verilecek ve Kriz Merkezinin talimatları eksiksiz uygulanır.

Muhtemel Tehditler;

- 1- Uçaklara ve tesislere yapılacak bomba ihbarları,
- 2- Uçak kaçırma ve rehin alma eylemleri,
- 3- Yolcu, bagaj ve kargoların kontrolü esnasında karşılaşılabilecek tehditler,
- 4- Uçaklara ve tesislere havalimanı dışından (yakın çevresinden) yapılabilecek eylemler,
- 5- Uçaklara ve tesislere havalimanı içinden yapılabilecek eylemler,
- 6- Hassas Bir Bölgeye Yapılan Silahlı Saldırı,
- 7- Terminallere Yapılan Bombalı veya Silahlı Saldırı.

DAVRANIŞ TESPİTİ ve YOLCU MÜLAKATI

Davranış İlkeleri:

Tüm hava meydanlarında görev yapan kurum/kuruluş personelinin yolcuların bilet alış noktalarından uçağa biniş anına kadar geçen sürede, hava meydanında çalışan her birimin güvenlik ile ilgili sorumlulukları olduğu için, bir yolcunun bilet alış anından itibaren başlayan yolculuk serüveni esnasında şüpheli gözükümlerin tespit edilerek güvenlik birimlerine bildirilmesi ve bu tür yolcuların tespiti ve takibinin sağlanması gerekmektedir.

Bu doğrultuda, hava meydanlarında görev yapan tüm personelin, yolcunun bilet alış anından uçağa biniş anına kadar geçen tüm aşamalarda şüpheli yolcular ile ilgili dikkat etmesi gereken hususlar aşağıya çıkarılmıştır.

Risk ve Tehdit Değerlendirme:

Genel olarak şüpheli yolcular;

- 1.Sıradaki belirli bir grubun arasına karışmaya çalışır.
- 2.Sırada iken tarama görevlilerini izlemeye çalışır.
- 3.Yürüyüşünde topallama, hızlı yürüme gibi açık anormallikler görünür.
- 4.Eli ile dışarıdan ceplerini yoklar, kontrol eder.
- 5.Ellerini koltuğunun altına veya ön koltuğun arkasına uzatır.
- 6.Kadın ise çantasını, mantosunu, vs. elinde sıkı tutar.

- 7.Elbisesini, ss takılarını, vs. düzeltir veya onlarla oynar.
- 8.Sürekli sigara içer.
- 9.Huzursuzdur ve yerinde duramaz.
- 10.Tarama görevlisinden bakışlarını kaçırarak diğەر yolcularla konuşmaya devam eder.
- 11.Çok konuşur ve samimi davranmaya çalışır.
- 12.Tarama görevlisine istekle sorular sorar ve aramadan çabuk çıkması gerektiği yolunda mazeretler sıralar.
- 13.Hiç konuşmaz, duygularını belli etmez.
- 14.Kaçamak cevaplar verir ve yalanlar söyler.
- 15.Gereği yokken meşhur kişilerin adını verir.
- 16.Cezalarla ilgili sorular sorar.
- 17.Aşırı soğukkanlı, kibar ve yardımcı olmaya çalışır.
- 18.Giysileri alışık olmayan tipte veya dekoltedir.
- 19.Güneş gzlgğ takar.
- 20.Özellikle sıcak bir günde uzun kollu elbise giymiştir.
- 21.Elleri ve kolları gergin bir haldedir.
- 22.Elleri titrer, ellerini ovuşturur, terler.
- 23.Boyun damarları belirgin şekilde atar, kalbi hızlı çarpar.
- 24.Sürekli olarak dudaklarını yalar.
- 25.Gözlerini bir noktaya dikmiştir veya snk ifadelidir, göz bebeğ ufalmıştır.
- 26.Gz seğirir veya tikleri çıkar. göz göze gelmekten kaçınır.
- 27.Gözleri büyür, kanlanır, donuklaşır, göz kenarları kanlıdır.
- 28.Sesi yüksek ve sinirlidir, boğazı kurur, sürekli olarak zor yutkunur.
- 29.Nefesi kesilir, benzi sararır ve kızarır.
- 30.Elleri yağlı veya çok kirlidir.
- 31.Hasta numarası yaparak yüksek sesle şikâyetlerde bulunur, kravatlı ve temiz giyimli olabilir.
- 32.Oyalama taktikleri kullanır. Örneğın;
 - a.Tarama görevlileri veya yolcularla tartışır.
 - b.Yanıındaki ocuklar çığlık atar veya aşırı derecede terbiyeli davranırlar.
 - c.Gözlerini yummuş uyur görünürler.
 - d.Yolcu yalandan hastalanır.
- 33.İkinci taramaya geçmesi söylendiğinde, tavrında değışmeler meydana gelir.
- 34.Taramalarda çok zaman kaybettikleri ve mağdur ettikleri konularda sürekli şikâyetle bulunurlar.
- 35.Tarama görevlilerine sigara ve yiyecek teklifi yaparlar.

Yukarıda belirtilen hususlar kati değildir. Buradaki amaç, belirtilen özelliklerden birden fazlasına sahip olan bir yolcunun diğer yolculara oranla daha titiz bir şekilde güvenlik taramasına tabi tutulması gerektirir.

Şüphelerin varlığı ve yoğunluğu ile doğru orantılı olarak gerekirse yolcu sorgulaması yapılabilir.

Bu doğrultuda, yukarıda belirtilen hususlardan bir veya bir kaçının bulunduğu yolcuların takibinin yapılabilmesi için uçuş faaliyetleri ile ilgili görev yapan tüm personel, şüpheli yolcuları güvenlik birimlerine bildirmekle yükümlüdür.

Bir kontrol noktası memurunun sağduyusu ve doğru işlem bilgisi hava güvenlik sisteminin en büyük güçlerinden biridir.

Yolcu kontrolünde kullanılan iki temel alet; içinden geçilen metal dedektörü ve elle tutulan metal dedektörüdür. Her ikisi de görülemeyen bir manyetik alan oluşturur ve metal varlığında alarma geçerler.

Kontrol noktası memurları, kalp pili olan ve metal dedektörünün kalp pillerini nasıl etkileyeceğiyle ilgilenen yolcularla karşılaşabilirler. Yolcuların rıza ile arama isteminde bulunma hakları olduğu halde kontrol noktası memurları yolculara bütün metal dedektörlerinin emniyeti konusunda garanti verebilir.

Kapı Dedektörü

Buradaki yolcu kontrol işlemlerinin etkinliği kanıtlanmıştır. Kontrol edilecek kişi kapı dedektörüne doğru yönlendirilmelidir. İçinden geçilen birim içinden geçen metale olduğu kadar yanında duran metale karşı da duyarlıdır. Eğer bir alarm yoksa kişi “temiz” olarak kabul edilir.

Kontrol noktası memurları, yolcunun içinde patlayıcı bir madde veya silah olarak, kullanabileceği bir madde içerebilecek büyüklükte bir şey taşıyıp taşımadığı konusunda dikkatli olmalıdır.

Alarm çaldığı takdirde, kontrol noktası memuru yolcudan alarmin kaynağı olabilecek metal nesneleri bir zapdedici konteynere koymalarını rica ediniz. Bu konteynerler bütün güvenlik kontrol noktalarında bulundurulmalıdır.

Zapdedici konteynere konulan eşyaların tehdit unsuru olup olmadığı kontrol noktası memuru tarafından kontrol edilmelidir.

Zapdedici konteyner yolcu ve kontrol noktası memurunun görebileceği güvenli bir yere konulmalıdır.

Yolcudan daha sonra ikinci bir defa daha kapı dedektöründen geçmesi istenmelidir. Birim yeniden alarm verdiği takdirde yolcudan el dedektörüyle tetkik izni alınmalıdır. Bu birimler “el-çubuğu” olarak da bilinir. Bu uçağa yetişmek için acele eden bir yolcu için uygun almayabilir, fakat alarm çaldığında kaynak tespit edilmelidir.

Yolcu temiz çıkana kadar elinde taşıdığı hiçbir eşyanın steril bölgeye girişine izin verilmemelidir. Buna rağmen, kontrol noktası memurları, yolcu temiz çıkana kadar veya amire başvurana kadar, bu eşyaların kontrolünden sorumludur.

Yerel ve/veya şirket usüllerine göre, el dedektörüyle tetkik ya bir kontrol noktası memuru ya da bir amir tarafından yapılmalıdır.

El Dedektörü

El dedektöründe metale karşı duyarlıdır, fakat yalnızca metal nesneye yakın tutulduğunda alarm çalışır. Bu kontrol noktası memuru her görev başına geçtiğinde veya her kullanımdan önce metal bir nesnenin yakınına koyularak test edilmelidir. Birim alarm vermediği takdirde, aletin açık olup olmadığı ve aküsünün şarj edilip edilmediği kontrol noktası memuru tarafından kontrol edilmelidir.

En sık karşılaşılan problem bitmiş aküdür. Birim hala doğru çalışmıyorsa problem memurun amirine iletilmelidir.

Elle tutulan metal dedektörü üreticinin tavsiye ettiği usülce kullanılmalıdır. Çoğunluğu, duyarlı aletin geniş yüzeyinin tetkik edilen alana paralel tutulmalıdır.

Tercih edilen el dedektörü tekniği her zaman yolcunun aynı yerinden tetkike başlamaktır.

Tetkik sistematik bir şekilde, yolcunun başından yere kadar ön ve arka tarafı tamamlayıncaya kadar sürdürülmelidir.

Kontrol noktası memurunu dikkatini başka bir yöne çevirmek için özellikle metal bir nesne taşıyarak diğer bir eşyayı kontrol noktasından geçirmeye çalışıldığı durumlarla karşılaşmıştır.

Bunun için kontrol noktası memuru metal bir obje bulduğu halde yine de yolcunun aynı yerinde tetkikte bulunmalı ve tetkike diğer yerlerde saklanmış herhangi bir tehdit unsurunun olmadığından emin oluncaya kadar devam edilmelidir.

Rıza ile Arama

El dedektörü ile arama alarmı çalıştıran kaynağın bulunmasına yardımcı olmuyorsa, bir sonraki yapılacak işlem rıza ile aramadır. Bu işlem, kontrol noktası memurunun yolcunun şüpheli bölgesine fiziksel olarak hafifçe vurmasını içerir.

Rıza kelimesi yolcunun aranmaya izin vermesi demektir. Yolcudan izin sağlanmadan steril bölgeye girişine izin verilmez.

Rıza ile aramayı yapacak kişi yolcuyla aynı cinsiyetten olmalıdır. Fakat, bazı durumlarda yolcu bu hakından vazgeçebilir. Bu yolcunun aranması gereken bölgesi ile saptanır. Örneğin, eğer bütün görevde olan kontrol noktası memurları bayan ise, erkek bir yolcu bayan kontrol noktası memuruna alarmın kaynağı olan metali bulmak için bacağına alt kısmının aranmasına izin verebilir.

Arama, hiçbir silahın olmadığı garanti edilene kadar, sadece alarmın kaynağı olan bölgeyle sınırlı olmalıdır. Kontrol noktası memuru silah olmadığına karar verdiği takdirde, yolcu steril bölgeye girebilir. Yolcu temiz çıkmazsa, kontrol noktası memuru veya amiri tarafından hava nakliye firmasının temsilcisine teslim edilmelidir.

YOLCULAR BAGAJLARI ve PROFİLLERİ

Riskli ve Şüpheli Yolcular

Tüm yolcular ile bu yolcuların kabinde bulunduracağı bagajların kontrol işlemleri ICAO tarafından desteklenen koruyucu önlemler zincirinin en önemli unsuru olarak bilinmektedir. Bu önlem sayısız meclis kararında, zirve kararlarında ve kararnamelerinde teknik belgelerde toplantı ve seminerlerde müteaddit defalarla dikkat çekilmiş olan bir husustur.

Yolcu ve kabin bagajlarının kontrol işlemi metal detektörleri, X ışını aygıtları ve diğer cihazların kullanımı, elle arama ya da bu ikisinin herhangi bir şekilde birlikte kullanılması suretiyle gerçekleştirilebilir. Yararlanma açısından ve yolcuların sayısı ile elle aramaya tabi tutulacak yolcuların sayısı ve kabin bagajı miktarını azaltmak amacıyla, kontrol aletlerinin kullanılması gerektiği tecrübelerle sabittir. Gerektiği takdirde tetkik ve muayene istasyonlarının sayısı artırılmalıdır.

Bu prosedürlerin dış hat seferleri ile bunlara bağlı olarak gelişen iç hat seferlerine tatbik edilmesi lazım gelecektir. Bazı devletlerin edindiği deneyim bazı prosedürlerin tüm iç hat seferlerinde uygulanması gerektiği yönündedir. Bu işlemin amacı ortama hakim tehdidin tayinine dayalı olarak güvenlikten sorumlu yetkili idare tarafından tespit edilir.

Yolcu ve bagajların kontrol işlemine ilişkin ilk olarak, işletmecinin bilet satış tezgahında yolcuya biletin verilmesiyle ortaya çıkar. İşte bu noktada öncelikle özel irdeleme amaçlarıyla kişi veya bagajların kimlik tespiti için tasarlanmış yöntemlerin uygulanması gibi prosedürlerden yararlanılmak suretiyle ilk kontrol ya da gözleme işlemi yer alabilir. Bu işlem ayrıca belirli yolculara, nakledilen ambar bagajı veya denetimden geçmiş bagajların kendileri tarafından şahsen toplandığı hususunu temin etmek amacıyla sorgulanmasını içermelidir. Yolcu kontrol noktasında bulunan personel bu nedenle özel irdeleme gereken kişilerle ilgili olarak uyarılmalı ya da ön ikazla bilgilendirilmelidir. Bu işlem bireyin refakatçisi tarafından, önceden ayarlanmış bir şifreyle uçağa giden geçiş yolu ya da biletin işaretlenmesi veya önden ihbar yöntemleriyle yapılabilir.

Temel kaide tüm yolcu ve yolcu beraberindeki bagajların herhangi bir uçağa ya da steril alana giriş hakkı almaya yeterli görülmelerinden önce kontrol işleminden geçmesi gereğidir.

Bir çok devlet, güvenlik kontrollerini mürettebat ve bir uçağa girmek isteyen herhangi bir kişiyi de içerecek şekilde genişletme kararı alabilir.

Bir uçağa binmeden ya da giriş yapmadan önce kontrol işleminden geçmeyi reddeden herhangi bir şahsın geçişine izin verilmemelidir.

İşlemden geçmeyi reddetmesi nedeniyle geçişine müsaade edilmemiş veya diğer bazı güvenlik sebebiyle geçişi yasaklanmış şahıslar, emniyet teşkilatı mensuplarına sevk edilmelidir.

İşletmeciler, uçak güvenliğine muhtemel bir tehdit arz ettiği düşünülen herhangi bir yolcunun ulaşım talebini reddetme yetkisine haiz olmalıdır.

Bireyler şahsen kontrol ve muayene işlemlerinden geçmeden önce üzerlerinde bulunan konu dışı her türlü metal eşyayı kontrolden geçmeden önce vermeleri istenmelidir. (Örneğin anahtarlık, çakmak, tırnak makası, metal kaplı veya metale sarılı sigara gibi cisimler vs. gibi)

Önceden tespit edilen düzeyin üzerinde bir bireyin şahsı üzerinde metal tespit edilmesi halinde durum çözüme kavuşturulmalıdır. Yalnız ilave prosedürlerin tatmin edici bir şekilde tamamlanması ve elde taşınan tüm maddelerin kontrol işleminden benzer şekilde geçirilmesinden sonra bu nevi şahsın kontrol noktasının ötesine geçişine izin verilmelidir.

Normal kontrol işlemlerinden geçtiğinde üzerinde tam tespit yapılamayan kişiler elle aramaya tabi tutulmalıdır.

Kontrol işleminden başarıyla geçememiş herhangi bir bireyin uçağa binmesine müsaade edilmemelidir.

Kişinin elle aranması söz konusu olduğunda mahremiyet sağlanmalıdır. Bu amaçla kullanılacak özel odalar bulunmaması halinde hareket ettirilir perdeler kullanılmalıdır. Her türlü durumda bireylerin elle aranması normal olarak aranan bireylerle aynı cinsiyetten bir görevli tarafından yürütülmeli ve tercihen üçüncü şahıs huzurunda gerçekleştirilmelidir.

Kontrol personeli aşağıdakilere karşı her zaman dikkatli olmalıdır:

a) Normalin üstünde ağır görünen el çantaları ve diğer malzemeler bu tür çanta ve malzemeler içerisinde silah ya da tehlikeli başka bir maddenin bulunmadığından emin olmak amacıyla detaylı fiziksel muayene ve gerekli olduğu takdirde, X ışını muayenesi yöntemleri kullanılmalıdır.

b) Elde taşınır çanta ve kutularda takma altlıklar bu tür tüm malzemeler rutin olarak fiziksel muayene ve/veya X ışını muayenesinden geçmek suretiyle olası bir tehlikeye karşı güvenlik personeli tarafından tetkik edilmelidir.

c) Silah ve/ veya patlayıcı madde gizlemekte kullanılabilecek hesap makineleri, kameralar ve benzeri aletler, bu tür aletler çalışıp çalışmadıkları açısından kontrol edilmelidir. Görüldüğünden daha hafif ya da daha ağır gelen malzemeler gizlenmiş herhangi bir silah ya da patlayıcıya karşı korunma amaçlarıyla fiziksel muayeneden ve X ışını muayenesinden geçirilmelidir. Kılıf değişikliği harici anahtar, batarya ya da kablo takıldığına dair emare ve iz taşıyan herhangi malzemeler son derece dikkatli bir şekilde muamele edilmelidir.

d) Bir şahıs ya da elde veya üstte taşınan malzemeler içerisinde birden fazla silah ya da alet bulunabilir. Bu nedenle şahısların ve bunlara ait olup ellerinde taşıdıkları veya üstlerinde bulundurdıkları malzemelerin kontrol işlemlerinin yekpare bir silahın tespiti halinde durdurulmaması lazımdır. Bir silahın keşfedilmesi ilave bir takım silah ya da araçlara ilişkin ayrıntılı araştırma gerektirecektir. Emniyet teşkilatı personeli ikinci bir aletten şüphelenilmesi halinde bölgeyi boşaltabilir.

Devletlerin yolcu ve elde taşınan bagajın kontrol edilmesi konusundaki deneyimi sonucunda genelde yolcu bindirme kapısı, toplanma alanı ve meydan olarak tanımlanan üç temel güvenlik sistemi geliştirilmiştir.

Hangi sistemin kullanıldığına bakılmaksızın bu sistemlerden her biri uçağa ateşli silah, ağır silah ve diğer tehlikeli madde ve aletlerin sokulmasının önlenmesi ya da caydırılması ve muhtemel saldırganın uçağa binmeden önce teşhis ve tespitini temin etme hedefini gerçekleştirmek amacıyla temel unsurları gidermelidir. Bir temel unsur ya da destek faktörü her kontrol noktasında emniyet teşkilatı desteğinin bulunmasıdır. Kontrol işlemine destek veren emniyet teşkilatı personeli silahlı saldırıya karşı acil ve etkili karşılık verecek şekilde gerekli silahlarla teçhiz olunmalıdır. Bu personelin her bir kontrol noktasının gözetimleri altında olacağı şekilde uygun bir yerde görevlendirilmesi gerekecektir. Bunun mümkün olmadığı yerde yardımına ihtiyaç duyulduğu anda emniyet teşkilatı memuru için her bir kontrol noktasına hızla müdahale etme imkanı bulunmalıdır. Bazı devletler kontrol işlemlerinin yoğunluğu, tehdit düzeyi ve havalimanı ve yolcu terminali yapılarını göz önüne almak suretiyle her türlü şarta ilişkin uygun karşılık sürelerinin ne kadar olması gerektiğini tespit etmiş bulunmaktadır.

Güvenlik kontrolüne tabi yolcular ile bu tür kontrole tabi bulunmayan diğer kişileri birbirleriyle karıştırma ya da gelişi ya da gidiş katlarında karışma ihtimalinin havalimanlarındaki güvenlik kontrol noktalarından geçildikten sonra söz konusu olmamasını temin etmek gerekir. Bu tür bir karıştırma söz konusu olduğunda yolcular ve taşıdıkları kabin bagajları uçağa binmeden önce yeniden kontrolden geçirilecektir.

Standart bir tamamlayıcı personele ek olarak herhangi bir kontrol sistemi ayrıca teknik ekipmandan da yararlanmalıdır. Yolcu ve kabin bagajlarının elle aranmasının etkili olabilmesi için iyi eğitilmiş ve yetişmiş personelce prosedürlerin yürütülmesi ve prosedürler için gerekli zamanın bulunması şarttır. Metal detektörleri ile X ışını cihazlarının kullanımı işlemin etkinliğini belirgin biçimde artıracak, yolcu trafiğini hızlandıracaktır. Elektronik muayeneden başarıyla geçirilerek tetkiki tam olarak yapılamamış malzemelerin fiziksel olarak elle aranması önem arz etmektedir.

Müteakip paragraflarda sözü edilen üç temel kontrol sistemi açıklanmış, karşılaştırmalı olarak avantaj ve dezavantajları konu alınmıştır. Her bir durumda sabit bir noktaya yerleştirilmiş bulunan güvenlik cihaz ve sistemlerinin kullanılmadıkları zaman zarfı içerisinde darbe ve zorlamalara karşı korunmaları gerekir.

Uçağa biniş kapısı planı: Havalimanı yolcu terminalinin uçağın bulunduğu yöne açılan kapı ya da kapılarında tesis edilmiş bir kontrol noktasında uçağa binmeden hemen önce kontrol işlemleri gerçekleştirilmelidir. Her bir kapı doğrudan uçağın bulunduğu mahalle açılan bir araç yoluna giden kapı olabileceği gibi uçağa dolaylı yoldan erişimin sağlandığı bir rampaya açılan kapı da olabilir. Yolcu bindirme işlemi başladığında ve uçağın bulunduğu konuma açılan kapı açık olduğunda kontrol işlemi başlar. Optimum bir zaman zarfı içerisinde beklenen yolcu hacmini işleme tabi tutmak için gerekli personel ve ekipman hazır bulundurulmalıdır; yani, işlem tabiatı gereği önemli uçuş gecikmelerini engelleyecek yeterlilikte personel ve ekipmana ihtiyaç gösterir. Kontrol noktasında yalnız kontrol

işlemleri sürdürüldüğü zaman personel görevlendirilmesine gerek vardır. Bununla beraber kontrol istasyonu ile kontrol noktasından geçiş kullanım dışı kaldığı sürece güvenlik altında tutulmalıdır.

Toplanma alanı planı: Özellikle belirli bir seferi bekleyen tüm yolcuları içine alacak şekilde tasarlanmış bir Toplanma alanının girişinde kontrol işlemleri gerçekleştirilir. Bu alan kendisini çevreleyen duvar ya da uygun bariyerler ve bunlar beraberinde temin edilmiş bulunan kontrollü geçiş noktaları vasıtasıyla güvenlik altına alınır, diğer bir deyişle steril hale getirilir. Toplanma alanı ayrıca uzak mesafede park etmiş bulunan bir uçağı yolcuların taşınması için tasarlanmış bir araç da olabilir. Her bir araç yoluna ya da rampaya açılan kapı uçağa yükleme işlemi fiilen başladığı ana değin kilitli tutulur ve bu andan sonra uçağa giriş yapacak yolcular ile bunlar beraberindeki kabin bagajlarının tamamı ya da büyük kısmı denetimden ya da kontrolden geçmiş olmalıdır. Sterilliliğin korunması için alanın kullanım dışı olduğu zamanlarda kapalı olması gerekir. Alan trafiğe kapatılmamışsa kullanımı öncesinde herhangi bir muhtemel saldırgan tarafından silah ya da tehlikeli araç ya da gereç gizlenmiş olması veya saldırganın kaçışı için bir takım düzenler kurup kurmadığı konularından emin olmak amacıyla araştırılmalıdır. Kontrol işlemi için daha az sayıda personel ve ekipman gerekebilir zira genellikle bu işlem için daha çok zaman mevcuttur. Kontrol noktası yalnız kontrol işleminin yapıldığı sırada personele ihtiyaç gösterir.

Meydan Planı: Bir meydana, parmaklığa ya da bağlantı noktasına açılan antrede kontrol işlemleri yürütülür. Sterilliliğin korunması açısından tüm geçiş noktaları kontrol edilmelidir. Her bir günlük işleminin başlatılması esnasında yapılacak detaylı bir muayene vasıtasıyla sterillik sağlandıktan sonra alan kullanım dışı olduğunda kilitlenmek ya da güvenlik personeli tarafından korunmak suretiyle sterillik muhafaza edilmelidir. Steril meydanlar genellikle sürekli olarak faaliyette bulunduğundan ya da en azından terminalin açık olduğu süre zarfında işletmeye açık olduğundan ve halkın girişi konusunda hiç bir kayıt ya da şart bulunmadığından dolayı sık tetkiklere gerek yoktur. Kontrol işlemi özel bir uçuşla ilgili hiç bir münasebet aranmaksızın gerçekleştirilir. Daha büyük miktarda yolcu trafiğini işlemekten geçirmek amacıyla münferit kapı ya da Toplanma alanı kontrol noktalarına nazaran bir meydanın girişinde daha çok personel ve teçhizat kullanımı gerekebilir. Bununla beraber bir tek kontrol noktasının çok sayıda kapıya hizmet vereceği bir durumda personel ve ekipman açısından büyük tasarruf sağlanmak suretiyle daha iyi bir kullanım gerçekleştirilebilir.

KONTROLDEN GEÇMİŞ YOLCU DENETİMLERİ

Transit ve Nakil Yolcuları

Güvenlikten sorumlu yetkili idarenin kanaatinca güzergah içi ve nihai karaya çıkış noktasının bulunduğu havalimanındaki kontrol işlemlerinin standardının, yolcuyu kabul eden devletinkilere eşit veya benzer olduğu durumlarda steril alana kabulden evvel transit ve nakil yolcuları ile bunların beraberindeki kabin bagajlarının kontrol işleminden geçirilmesine gerek duyulmayabilir. Ancak, uçağın içerisinden yetkisiz madde ve eşyaların alınmasını önlemek amacıyla bu yolcular ile beraberlerindeki kabin bagajlarını kontrol etmek amacıyla ilave önlemler getirilmelidir.

Nakil transit yolcuları ile bunların bagajlarını kontrol etmek üzere alınan özel önlemler, transit alanlarının (gelişler/gidişler salonları) gözlenmesini, bagaj depolama ve sıralama alanlarının gözetim altında tutulmasını içermelidir. Bir transit ya da nakil yolcusunun denetlenmiş bagaj ya da bagaj toplama alanlarına geçiş sağladığı yerlerde yolcunun yeniden uçağa binmesinden ya da kontrolden geçirilmiş diğer yolcularla temas kurmasından önce yeniden kontrolden geçirilmesi gereklidir.

Teknik bir sebeple karaya çıkmaları gerekmedikçe ya da güvenlik nedenleriyle aranmak üzere uçak tarafından talimatta bulunulmadıkça gelen transit yolcuların uçak içerisinde kalmasına müsaade olunmalıdır.

Özel bir uçuşun artan tehdit durumu altında gerçekleştirildiğine ait bilgi edinildiği takdirde, uçağın transit yolcu indirme/ bindirme amaçlarıyla durduğu bir esnada, tüm yolcular ile bunlara ait kabin

bagajlarının boşaltılması ve yolcuların uçuş sırasında erişim sağladığı tüm uçak içi bölgelerin tetkik edilmesi, uçak içerisinde yolcunun karaya çıkmaya teşebbüs etmesi halinde bıraktığı hiç bir eşya olmamasını temin etmek açısından uygun olacaktır.

Bazı yolcuların nihai varış noktalarından evvel herhangi bir istasyonda uçağı terk etmesi ve bagajlarının uçakla beraber gitmesi mümkündür. Bu nedenle bu tür bir iniş olayında yolcuların bir kaydının tutulması ve denetlenmiş olup kabinde unutilan eşyaların kendilerine verilmek üzere saklanması son derece büyük önem arz eder. Bunu temin edecek ve uçağı bindirme ya da giriş geçişinde bir sayım sistemi vasıtasıyla ya da bir giriş- çıkış koçan sistemiyle ya da uygun kontrolü sağlamakta kabul edilebilir diğer bazı yöntemlerle temin etmek üzere geliştirilmelidir. Ayrıca, varış noktalarında uçaktan inen yolcuların uçak içerisinde herhangi bir eşyayı unutmamalarını temin etmek amacıyla denetim prosedürleri oluşturmak akılcı olabilir.

Yolcuların Karışması

Denetimden ve kontrolden geçmiş bir yolcunun bu şekilde işleme tabi tutulmamış bir başka yolcuyla görüşmesi ya da temas kurmasının mümkün olduğu hallerde yolcular ile bunların kabin ya da ambar bagajlarının muayene ve kontrol edilmesine ilişkin tüm önlemler faydasız olabilir.

Tesislerin projelendirilmesi ya da tadilatı esnasında havalimanı müdürleri ile işletmecilerin denetim ve kontrolden geçmiş bir yolcunun söz konusu işlemde geçmemiş bir başka yolcuyla tanışıp görüşmesi ya da güvenlik kontrol noktasından geçtikten sonra ya da uçağı binmeden önce bu tür bir yolcuyla temas kurması ihtimalinin bulunmadığından emin olması gerekir.

Bu önlem, iç hat ve dış hat seferi yolcu trafiğinin akışı ile gelişler ve gidişler yönünde hareket eden yolcu trafiği akışının zaman ve/ veya mekan açısından birbirlerinden ayrılması suretiyle yürütülebilir.

Muayene ve kontrol istasyonları ile uçağı biniş noktası arasında kalan, kısımlarının, kontrol ve denetimden geçmemiş gelen yolcular tarafından kullanılması halinde bu alan steril hale getirilmeli ve herhangi bir yolcu bindirme işlemi yapılmadan önce iyice tetkik edilmelidir.

Kontrol ve denetimden geçmemiş ya da bu işi eksik gerçekleştirmiş yolcuların birbirine karışması ya da birbiriyle birleşmesi önlenemediği durumlarda giden yolcuların uçağı binişlerinden önce ikinci kez kontrol işlemine tabi tutulmaları gerekir.

ÖZEL YASAL STATÜYLE SEYAHAT EDEN ŞAHISLAR

Gözetiminde bulunan şahıslara ilişkin genel yardımcı bilgiler şunlardır:

- a) Bir tutuklu, bir ya da birden fazla emniyet teşkilatı görevlisi tarafından refakat edilmediği takdirde uçakla taşınmamalıdır,
- b) Emniyet teşkilatı görevlileri ya da diğer yetkili kişiler, bir tutukluyu havayolu ile belirli bir noktadan başka bir noktaya ulaştırma için öngördükleri tarihten çok önce refakat ettikleri şahsın kimliği, rezervasyonun yapıldığı uçak ve sefer sayısı ile refakat edilen şahsın tehlikeli olup olmadığı yolundaki bilgileri işletmecinin ilgili temsilcilerine uygun bir tarihte bildirmelidir.
- c) Bir işletmeci, devletler ile gerek yolda ve gerekse nihai varış noktasında olaya dahil olunan devletler ile diğer uçak şirketi işletmecilerinden peşinen konuya ilişkin muvafakat almaksızın herhangi bir tutukluyu, tutukluya refakat eden koruma görevlileriyle birlikte yolcu olarak kabul etmemelidir. Bu tür durumlarda önceden yeterli bilgi işletmeciye sağlanmalı ve böylece ön mutabakat temin edilmelidir.
- d) Koruma görevlileri, uçuş sırasında uçağın güvenli bir şekilde işletmesine gelebilecek olası bir tehdit ya da tehlike durumunda kaptan pilotun ilgili talimatı alınmaksızın yasadışı müdahale amaçlı bir eylem ya da fiile karşı önlem almamaları, herhangi bir tutum ya da davranışta bulunmamaları hususunda işletmecinin bu işle sorumlu temsilcisi tarafından uyarılmalıdır.

- e) Koruma görevlileri, bir tutuklunun herhangi bir kaçak eşya, silah veya kibrit ya da bu gibi diğer muhtemelen tehlikeli malzeme taşımadığından emin olmalıdır.
- f) Korumalar, baskı şiddet gerektiği yolunda karar almaları durumunda kullanılmak üzere uygun zor ve baskı vasıtasıyla teçhiz edilmelidir. Normal şartlar altında bir tutuklu, koltuklar, masalar dahil uçağın herhangi bir kısmında zincir veya kelepçe vurulmamalıdır.
- g) Korumalar uçak içerisinde pranga, göz yaşartıcı gaz ya da etkisiz hale getirici benzer gazları üreten cihaz taşımamalıdır.
- h) Korumalar, güvenlik personeline ve görevde olan emniyet mensuplarına ve diğer uçuş görevlilerine kimliklerini açıkça bildirmeli, bunlardan uçağa alınmalarını talep etmeli ve kaptan pilotun kendilerine uygun bir yer ayarlamasını rica etmelidir.
- i) Uçak içerisinde ateşli silah taşıma ruhsatını haiz diğer güvenlik personeli ve yolcular uçakta bulundukları konum yakınında tutukluların, bunlara refakat eden koruma görevlilerinin varlığı konusunda bilgilendirilmeli, bu şahısların uçak içerisindeki yerlerinden haberdar edilmelidir.
- j) Koruma altında ulaşımı sağlanan şahıslar, uçağa binişleri esnasında diğer tüm yolculardan önce bindirilecek ve inişlerde uçağı en son terk edecektir.
- k) Bu kişiler mümkün olduğu kadar yolcuların bulunduğu kabinin en uzak ucuna yerleştirilmeli ancak salon alanına ya da bir çıkış noktasına yakın bir yere yerleştirilmemelidir.
- l) Bu kişiler uçak içerisinde iki ya da daha çok koltuk sırasına oturtulmalı en az iki ya da daha fazla koltuk sırası kalacak şekilde oturtulmalı ve korunan kişiyle pencere arasına bir, koridor tarafına da bir adet olmak üzere iki koruma görevlisi oturtulmalıdır.
- m) Bu kişilere her zaman refakat edilmeli ve her zaman tuvaletleri ziyaretleri dahil nezaret altında tutulmalıdır.
- n) Uçak içerisinde bulundukları sırada korumalara ya da tutuklulara sarhoş edici içecek servisi yapılmamalıdır.
- o) Tutuklulara korumaların muvafakatı üzerine yiyecek servisi yapılabilir ancak metalden mamul olup sivri uçlu çatal, bıçak ve kaşık gibi maddelerin tutuklulara verilmemesi gerekir.
- p) Bir işletmeci, kendisinin yetkili ve sorumlu bir temsilcisinin kanaatinca diğer yolcuların güvenliğini tehlikeye atacak bir hareket olarak görülmesi halinde bir tutukluyu kabul etmeyi reddetmelidir.

Tehlikeli Tutuklular, Koruma gönderen kurum tarafından veya işletmecinin yetkili temsilcisi tarafından tehlikeli olduğu düşünülen her tutuklu için asgari ikişer adet koruma tedarik olunmalıdır. Herhangi bir uçuşta birden fazla tutuklu ve buna refakat etmek üzere gereken sayıda koruma görevlisi dışında ikinci bir olayla ilgili tutuklu ya da koruma görevlisi taşınmamalıdır.

Akli Dengesiz Şahıslar

- a) Bir uçağın veya seferin genel güvenliğine tehdit arz ettiği düşünülen şahıs, uçuş sırasında gerçekleştirebileceği eylemleri fiziksel olarak durdurma kabiliyetine sahip, gerektiği takdirde uyuşturucu ve rahatlatıcı madde uygulaması konusunda yeterli bilgiye sahip güvenlikten sorumlu yetkili idare tarafından yetkili ve mezun kılınmış bir görevli tarafından refakat edilmesi halinde uçak içerisine kabul edilebilir.
- b) Akli dengesiz bir şahsa uçağın kalkışından önce yatıştırıcı verilmesi gerektiği takdirde ilgili yatıştırıcı maddenin uygulanmasını müteakip kana nüfuz etmesi için gereken müddet kadar sefere ara verilecektir. İşletmeci kendisine bağlı sıhhiye ve güvenlik personelinin temsilcilerinin kendisine vereceği malumat doğrultusunda ve uygun gördüğü şekilde bu tür bir kişinin uçak içerisine alınmasını reddetme hakkına sahip olmalıdır.

Sınır dışı ya da sürgün edilmiş kişiler. Bu konuda söz konusu şahsın gerek seferin ve gerekse uçağın genel güvenliğine bir tehdit teşkil edip etmediği veya yukarıda belirtilen türden ilave önlemlerin alınmasına gerek olup olmadığı hususlarını tespit etmek üzere yapılacak her bir yolculuk talebi işletmecilerle istişare halinde değerlendirilip karara bağlanılmalıdır.

İletişim ve Mülakat Teknikleri

Teröristi men etmede, seçimlilik kavramının daha iyi anlaşılması bakımından bagajı değil, yolcuyu denetle kavramı arkasındaki felsefeyi anlamak gerekir. Yolcuyu sorgularken onun reaksiyonları gözlenmesi ve şüpheli emareler olduğu zaman çantaları kontrol edilmesi, daha iyi ve daha çabuk sonuç elde edilmesini sağlar.

A. Geliştirme

1. Soru sorma maksadı;

- Elverişli bir usul için gerekli olayları tespit etmek üzere,
- Yolcunun doğru söyleyip söylemediği hakkında bir karara varması için, denetleyiciye bilgisini genişletme imkanı verir.

- Dayanakları şunlardır:

- Yolcunun yerel profile uyup uymadığı,
- Cevaplarla, normal veya bazı çeşitli yolcuların verdikleri mutad cevaplar arasındaki aykırılıkları, yani aşağıdaki hususları dikkate alarak tipik olarak verilen cevapları karşılaştırın.
 - İş adamları, tatil yapanlardan farklı olurlar.
 - Zengin, zengin olmayandan farklı olur.
 - Genç, yaşlıdan farklı olur.
- Cevaplarla, seyahat belgelerindeki (pasaport, bilet, vs.) bilgi arasındaki çelişkiler.
- Sorulara karşı gözlenen davranış ve reaksiyonlar, özellikle yolcunun gayri ihtiyari, sözlü olmayan cevapları.

2. 5 N (Kim, Ne, Niçin, Nerede, Ne zaman) soru tekniğinin kullanımı

a) Tarifi

- Bilgiyi geliştirmek için gazeteciler tarafından uzun zamandan beri kullanılan tekniktir.
- Sorular o şekilde sorulur ki, onlara verilen cevaplar birbiri üstüne bina edilir.
- Sorulara verilen karşılıklar, daha fazla soru sorularak doğrulanır.

b) Unsurları

1-"Kim" sorusu

a-Sorular

- İsim
- Meslek
- Uyrukluk
- İkametgâh

b- Elde edilen bilgiler

- Sosyo-Ekonomik durumu
- Yaklaşık gelir durumu
- Eğitim
- Dünya işlerindeki düzeyi (kültürü)

2- "Nerede" sorusu

a- Sorular

- İtinerer (Güzergâhı)
- Varış yeri

b- Elde edilen bilgiler

- Terörist kaynaklı, transit veya faaliyet ülkeleri dâhil olarak seyahat edip etmediği
- Ziyaret ettiği şehirlerin önemli terörist faaliyetlerine girip girmediği
- Güzergâhın, yolcunun sosyal ekonomik statüsüne uyup uymadığı

3- "Ne zaman" sorusu

a- Sorular:

- Seyahatin süresi
- Seyahatin sıklığı

b- Elde edilen bilgiler

- Seyahatin bildirilen terörist faaliyeti ile aynı zamana rastlayıp rastlamadığı

4- "Niçin" sorusu

a- Sorular

- Seyahatin maksadı
- Yalnız mı, başkalarıyla birlikte mi seyahat ettiği
- Organize bir grubun üyesi mi?

b- Elde edilen bilgiler

- Daha önce "Kim" sorusuna verilen cevapları sıkı sıkıya karşılamalı ve o cevapları doğrulamalıdır.
- Cevaplar, daha fazla bir bagaj kontrolü yapmadan, genellikle doğrulanabilir. Yolcunun sahip olduğu maddelere tekabül etmelidir.

a)Turistlerin el haritaları, rehber kitapları ve diğer edebi eserleri ve hatıra eşyaları olmalıdır.

b)İş adamlarının iş kartları, sipariş kitapları, numuneleri, faturaları, vs. olmalıdır.

c)Aile (akraba) ziyareti yapan bir kimse, ziyaret ettiği kimse ve yer hakkında ayrıntıları verebilmelidir ve muhtemelen hediyelik eşya götürmelidir.

5- "Ne" Sorusu

a- Sorular

- Kazanılmış (Yanında bulunan) eşyanın statüsü

- a)Satın mı alınmış
- b)Hediye mi verilmiş
- c)Başkaları için mi onları taşıyor

- Kazanılmış eşyanın özellikleri

- a)Kalite bakımından
- b)Miktar bakımından
- c)Fiyat ve değerleri bakımından
- d)O Yerin Tipik özelliğini taşıması bakımından

b- Elde edilen bilgiler

- Sahip olunan eşyanın statüsü. Yolcudan daha önce alınan bilgiye uygun düşüp düşmediği
- Sahip olunan eşyanın değeri yolcunun sosyoekonomik durumuna uyup uymadığı.
- Kazanılmış olan eşyanın, ziyaret edildiği iddia edilen ülkelerin tipik özelliklerini taşıyıp taşımadığı.
- Eşyayı taşıma bagaj ücreti vs. Sahip olunan eşyanın değerleri ile orantılı olup olmadığı

3. Yolcunun sorulara verdiği cevaplar

- a- Soru sorma aşamalı bir ilerleme modeli izlemelidir.
- b- Her soru bir öncekiyle birleştirilmeli ve karar son soruya verilen cevap üzerine bina edilmelidir.
- c- Her soruya verilen cevap herhangi bir noktada ya bir sonraki soru ile ya da dokümanların tekrar gözden geçirilmesi ile doğrulanmalıdır.
- d- Bütün cevapların toplamı bir mana ifade etmelidir.
- e- Dikkat yolcunun üzeri ne odaklanmalıdır.
 - 1- NE söylediği dinlenmelidir.
 - 2- NASIL söylediği dinlenmelidir. Yani sesinin tonu, vurguları, kelimeleri yutarak konuşması vs.
 - 3- NE BİÇİMDE sorulara cevap verdiği gözlenmelidir. Yani sinirli olarak mı, kaçamaklı mı, vs. . .
 - a- Sakinleştirici kullanımı veya çok yapılan yolculuk deneyi sinirliliği maskeleyebilir. Bu gibi hallerde, doğru soruların seçimi hayati önem haiz olabilir.
 - b- Herhangi bir sorgulama sırası takibi onlara verilen cevapları mutad dışı, tipik olmayan (atypical), kaçamaklı veya hasmani gösterilebilir.

Özetleme ve tekrar gözden geçirme

- 1) Seçimlilik sürecinde diğer bir aşama olarak, etkili soru sorulması yolu ile terörist faaliyet bakımından yüksek riskli olan yolcular, diğer yolcular grubundan ayrılabilir.
- 2) Gayretler, bagaj üzerine değil yolcunun kendisi üzerine toplanmalıdır.
- 3) Sorular 5 "W" tekniği ile sorulmalıdır.
 - a. Who= Kim?
 - b. Where= Nerede?
 - c. When=Ne Zaman?
 - d. Why= Niçin?
 - e. What= Ne? ve (How? = Nasıl?) (daha iyi bir önlem olarak) w+w+w+w+w=5w
4. Yolcu yakından (sıkı sıkıya) izlenmelidir.
 - a. Ne söylediği dinlenmelidir.
 - b. Nasıl söylediği dinlenmelidir.
 - c. Ne tarzda söylediği dinlenmelidir.
5. Etkili sorgulama görevli memura
 - a. Elverişli gümrük uygulamasını tespit imkanı verir.
 - b. Yolcunun dürüstlüğü tespit olur.

Müdahale ve Raporlama – Uygulama yöntemleri

Müdahale, Raporlama ve Uygulama prosedürü:

- Olayın duyulması,
- Komite başkanına bildirilmesi,
- Komite üyelerinin(Kriz Merkezi) analizleri ile birlikte toplanması,
- HASAR/DURUM tespiti,
- Müşteri servisine olan etkinin değerlendirilmesi,
- Alınacak önlemlerin belirlenmesi,
- Önlemlerin alınması,
- İlgililere bilgi verilmesi,
- Komitenin alınan önlemlerin takibi için tekrar toplanması.



MODÜL 3

PERSONEL KABİN VE UÇAKALTI BAGAJI İLE EŞYALARIN TARANMASI

TEHDİT VE HEDEFLER

Tehdit değerlendirilmesi:

Yapılan sabotaj ve bomba tehditleri (ihbarlar), korunan yerin özelliğine göre çalışanlarda, buralardan faydalananlarda panik, güvensizlik, bıkkınlık ve duyarsızlık oluşturduğundan güvenlik açısından ciddi tehlikeler oluşturmaktadır.

A-Tehdit türleri:

Tehditleri özel ve genel olarak sınıflandırmak mümkündür.

Tehdidin kategorisinin belirlenmesi, bu değerlendirmeyi yapan yöneticilerin kabiliyet ve birikimine bağlıdır.

Özel Tehditler: Belirli bir bölge veya zamanı içerir.

Bu tür tehditlerin araştırılması ve netice alınması kolaydır.

Genel Tehditler: Genel bir bölgeyi veya bilinmeyen zaman dilimini içerir.

Tüm bölgeyi ilgilendirdiği için zaman ve personel açısından araştırılması zordur.

Özel ve genel tehdide yönelik alınacak önlemler büyük ölçüde, değerlendirmeyi yapmakla görevlendirilmiş kişinin bilgi ve deneyimine bağlı olacaktır.

Herhangi bir tehdidin genel yada özel olduğunun değerlendirilmesi ve tespiti ile, buna göre alınacak uygun önlemin belirlenmesi için, bu husustan sorumlu kişinin (yada grubun) mümkün olduğu kadar olayla ilgili açık ve anlaşılır bilgi edinmiş olması, özellikle yerel gerilim ve tehdit unsurları konusunda bilgilendirilmesi lazımdır.

Bazı yörelerde durum, daha ciddi değerlendirmelere ihtiyaç gösterebilmektedir.

Edinilen deneyimler, tehdidin özel veya genel mi olduğu, tabiat ve mahiyetini tespitte aşağıdaki yöntemin güvenilir ve doğru olduğunu göstermektedir;

-Uçuşun yada binanın açıkça tespit edilmesi, sefer sayısı ile belirlenen uçuş hakkında tam bilgi, uçağın durumunu, binanın adı yada konumu.

-Bahse konu tesisin yapısına ilişkin özel detaylar, tehditle hedeflenen özel bir şahıs, grup yada cismi tanımlayan özel bilgi.

-Tehdit kullanmak suretiyle talepte bulunma ihtimali.

-Kamuoyuna halihazırda ilan edilmeyen, normal şartlarda verilmeyen, havayolu şirketi yada havameydanı bilgileri, bagaj fişi ve yolcu koltuk numarası ve yeri gibi bilgiler.

Bu bilgileri içeren tehditleri özel tehdit olarak gruplandırmak mümkündür.

B-Tehdide karşı alınacak önlemler:

Yukarıdaki kılavuz hükümler çerçevesinde özel olarak adlandırılan tehditler göz ardı edilmemeli ve şartlara bağlı olarak tehdide karşılık vermek üzere gerekli önlemler alınmalıdır.

Tecrübeli olunması halinde, genel bir tehdidin akabinde alınacak önlemler doğru olarak tespit edilebilir.

Tehditle ilgili özel bilgiler, bir sonraki eylem üzerinde karar vermede yardımcı olabilir.

Tehdit değerlendirilmesinde şu hususlara dikkat edilmelidir;

-Her tehdidin değerlendirilmesi gerektiği unutulmamalıdır. Her bir tehdit genel kamuyu güvenlik altına almak amacıyla iyiden iyiye incelenmelidir.

-Korunan yerin hassasiyeti, özellikleri, çalışanlar, ekonomiye katkısı değerlendirilerek hedef olma durumu incelenir.

-Daha önceden bomba, sabotaj veya herhangi bir tehdit olayı meydana gelmiş midir? Geldiyse neticesi nedir?

-Tehditler yerel gruplardan mı gelmektedir?

-Korunan yer risk faktörü olan hassas bir yer midir?

-Tehdit amacı nedir?

-Yönetimde bulunanlar, politik, çevresel ve iş yönünden herhangi bir çekişme içerisinde midir?

-Tehdit neyi, kimi, niçin hedef almaktadır?

-Polise de böyle bir tehdit bildirilmiş midir?

-Tehdidin yapıldığı gün hassasiyeti olan bir gün müdür?

-Tehdit geneli mi, özel mi kapsayan bir tehdittir?

-O anda tehdide maruz kalacak kişi veya nesne var mıdır?

-Tehdidi yapan kişi bölgenin özelliğini belirten bir aksan kullanıyor mu? -Tehdidi yapan kişi yer ve zaman tarif ediyor mu?

-Tesislere patlayıcı madde koyma ihtimali nedir?

“Binada bomba var! İnsanları çıkarmanız için 10 dakikanız var...”

“Binada bomba var! İnsanları çıkarırsanız iyi olur...”

Yukarıdaki iki tehdit şekli güvenlik personeli tarafından değerlendirilmesi gereken tehdittir.

Dikkatle incelendiğinde ilk tehdidin daha kesin, ikinci tehdidin ise yaptırım gücü daha az olan bir tehdit olduğu anlaşılabilir. Güvenlik personeli bu iki durumu ve yukarıdaki maddeleri de değerlendirerek karar vermelidir.

Doğrudan Yapılan Tehdit: Doğrudan şifahi bir tehdit alınması durumunda, söz konusu tehdidin muhatabı durumunda bulunan kişi, tehdidi kendisine bildirilen şahsı, tehdidin geçerlilik ve ciddiyet derecesini tespit maksadıyla tartmalıdır. Bu tür bir değerlendirmede göz önüne alınması gereken durumlar şunları içerir;

-Bireyin hoşnutsuz bir yolcu olup olmadığı.

-Alkol veya uyuşturucu maddelerin tesiri altında bulunup bulunmadığı.

-Tehdidi şaka olsun diye yapıp yapmadığı.

Dolaylı Olarak Alınan Tehdit: Tehdidi yönelten asıl kişi haricinde diğer bir kişiden edinilen bilgi, telefonla yapılan tehdit gibi, ya da doğrudan alınan tehdit gibi ele alınmalıdır. Bu nevi bilgiyi veren kişinin kimliği belirlenmeli ve güvenilirliği teyit edilmelidir.

Yazılı Tehdit: Yazılı bir tehdit, başlangıç bilgisi olarak telakki olunmalı ve telefonla yapılan tehditte olduğu gibi değerlendirilmelidir.

Telefonla Yapılan Tehditler (İhbarlar):Sıkça karşılaşılan bir hususta telefonla yapılan tehditlerdir.

Telefonla yapılan her bir bomba ihbarı, yazılı mesaj ya da diğer iletişim yollarıyla yapılan ve havameydanında ya da havada yasadışı bir müdahale gerçekleşeceğini iddia eden her bir ihbar ciddiye alınmalıdır.

Telefonla verilmek istenen tam mesaj (herhangi bir tartışma ya da kesilme öncesinde) başlangıç bilgisi olarak açıklanır ve bu şekilde alınan tehdidin ciddiyet derecesinin tayini genel olarak yalnızca bu başlangıç bilgilerine dayanarak tespit edilir

Telefonla tehdit alan bir kişi veya santral operatörü kendisine yöneltilen tehditte kullanılan sözcük ve cümleleri olabildiğince aslına uygun olarak kâğıda yazmalı ve bunu aynen teyit için telefonun diğer tarafındaki kişiye okumalıdır.

Telefonla ihbarda bulunan kişiyle samimi konuşma ortamı yaratılarak, konuşma süresi mümkün olduğunca uzatılır.

Sorgulayıcı sualler gibi bir takım başka yöntemler kullanılarak elde edilmiş ilave bilginin kullanımına özellikle dikkat edilmelidir.

-Bomba ihbarının yapıldığı yer, zaman, telefon, bombanın nereye konduğu, cinsi, İhbar sesinin erkek veya kadın olduğu,

-Ses tonunun kalın, titrek, tiz, aceleci, heyecanlı, hastalık belirtili, kekeme, kaba, argo, küfürlü, nazik v.b. gibi özellikleri, şivesi, yabancı gibi özellikleri,

-Geri plandaki sesler (araç gürültüsü, insan sesleri, müzik sesleri, alet sesleri) ve benzeri hususlarda bilgi edinilmeye çalışılır.

Bir havameydanında telefonla tehdit alan herhangi birisi, telefonun diğer ucundaki şahsı, ne kadar uzakta olduğunun ve telefon sinyallerinin izlenebilmesi amacıyla konuşmaya tutmalı, kişinin kimliğini ortaya çıkarıcı müteakip sorular yöneltmek suretiyle vakit kazanmalıdır.

Telefonla tehdit alan bir kişi, karşı tarafın sinyallerini izlemeyi mümkün kılmak amacıyla, halihazırda el altında mevcutsa hat yakalama tekniklerini devreye almalıdır.

Bir havameydanında bulunan ve telefonla tehdit alan personel, arayanı konuşmaya tutmaya çalışırken, yardım alabilecekleri yardımcıları temas kurmalarını sağlayacak bir ters yönde sinyal sistemine sahip olmalıdır. Bu tür aramaların mümkünse üçüncü bir tarafça izlenmesi önerilir.

Mümkün olduğu ve müsaade olunduğu taktirde, tehdit amaçlı tüm telefonları almada bir kayıt cihazı bulundurulmalıdır. Zira kayıtlar tehdidi yöneltmek üzere telefon görüşmesini yapan asıl tarafın kimliğinin saptanmasına ve tehdidin değerlendirilmesine yardımcı olabilir.

ihbar ciddiye alınarak, öncelikle yapılması gerekenler yapılır, durum derhal yetkili amire ve bomba uzmanına bildirilir. Her tehdit mutlaka değerlendirilir.

Değerlendirmenin Sonucunda Nihai Kararın Verilmesi

Tüm tehditlerin alınmasına müteakip vakit kaybedilmeksizin bir sistem dahilinde yetkililere bildirilmesi gerekir. Bu konuyla ilgili görevliler yapılacak işlemleri iyi bilmelidir. Yapılan tehditler asılsız olabileceği gibi, ciddi bulguların ortaya çıkması üzerine "bomba ihbarı" veya "bomba ikazı" olarak değerlendirilerek, gerekli tedbirlerin alınması sonucunu doğuracaktır.

Bununla beraber, bir "bomba ihbarı" ile "bomba ikazı" arasında kavram kargaşası olmamasına özen gösterilmelidir.

Her bomba ihbarını, bir takım önlemlerin alınmasını gerektirecek olan bomba ikaz alarmı izlemez. Bomba ikaz alarmı, yalnızca ilgili ikazın ciddiye alınıp alınmamasına ilişkin tespitlerin yapılmasından sonra, müspet yönde karar verilmesi halinde devreye sokulur.

1. Tehdit unsuru olmayan

“TEHDİT UNSURU OLMAYAN” kategorisine giren eşyaların silah veya silahı saklayacak, Düzeneği oluşturan parçaların bütününe olduğu veya herhangi bir tehlikeli maddenin olduğu bile varsayılmasına sebep olan hiçbir gölgeli alanın olmaması gerekir. Bu eşyalar geçiş yapabilir.

2. Tehdit unsuru olması mümkün

Şüpheli bir gölgeli alan veya tanımlanamayan bir taslak durumunda, eşya “TEHDİT UNSURU OLMASI MÜMKÜN” kategorisine konulmalıdır.

Bu kategorideki bütün eşyalar Bagaj Arama Görevlisi tarafından fiziksel olarak tetkik edilmelidir. Bu yolcunun taşıdığı eşyanın tehdit içerip içermediğini anlamak için tek yoldur.

3. Tehdit unsuru olan

Bu kategorideki eşyalar için eşyanın içeriği önemlidir.

- Bıçak ise; durum sahibine sorularak teyit edilir. Yolcu olsun Karşılayıcı, Uğurlayıcı olsun bu nesneler Terminalden içeriye alınmaz. Karşılayıcı Uğurlayıcı, Kesici Delici nesneyi Kontrol Noktası Amiri gözetiminde teslim eder. Bu durum Kontrol Noktası Tehlikeli Maddeler tespit formuna işlenir. Çıkışta sahibine imza karşılığı teslim edilir.

Yolcu ise, Uçak Altına vereceği Bagajı varsa içine koydurularak Check- ine kadar refakat edilerek bagajın uçak altına gittiğinden emin olunur. Yoğunluk var ise durum Birim Şefine bilgi verilir. Havayolu Şirketi çalışanı aracılığıyla da bu işlem gerçekleştirilebilir. Durum yine, Kontrol Noktası Tehlikeli Maddeler Tespit Formuna işlenir. Yolcunun yanında büyük bagajı yok ise yanında refakatçisi var ise ona teslim edilir, Yok ise el koyulur.

- Silah ise; durum sahibine sorularak teyit edilir. Kontrol Noktası Amirine haber verilir. Silah ruhsatlı ise Silah masasına yönlendirilerek gerekli işlemlerin yapılması sağlanır. Ruhsatlı değil ise durum El Koyma ve Adli aramaya girdiğinden Kontrol Noktası Amirine bırakılır.

X-RAY CİHAZLARINA GİRİŞ

X-RAY İŞİNİ, X-Ray Radyasyonu;

Alman fizikçi Wilhelm Röntgen tarafından bulunmuştur. X-Ray 10 üzeri -8 ile 10 üzeri -12 cm'lik kısa dalga boylu keskin ve gözle görülmeyen elektromanyetik radyasyondan oluşmaktadır.

1890'lı yılların ortalarında çoğu araştırmacı gibi o da katot ışın tüplerinde oluşan lüminesans olayını incelemekteydi. "Crookes tüpü" adı verilen içi boş bir cam tüpün içine yerleştirilen iki elektrot dan (anot ve katot) oluşan bir deney düzeneği ile çalışıyordu. Katottan kopan elektronlar anoda ulaşmadan cama çarparak floresan adı verilen ışık parlamaları meydana getirmekteydi. 8 Kasım 1895 günü deneyi biraz değiştirip tüpü siyah bir karton ile kapladı ve ışık geçirgenliğini anlayabilmek için odayı karartıp deneyi tekrarladı. Deney tüpünden 2 metre uzaklıkta baryum platinocyanite sarılı olan kâğıtta bir parlama fark etti. Deneyi tekrarladı ve her defasında aynı olayı gözlemledi. Bunu mat yüzeyden geçebilen yeni bir ışın olarak tanımladı ve cebirde bilinmeyen simgeleyen X harfini kullanarak "X ışını" ismini verdi.

Bu ışık daha sonra geliştirilmiş; öncelikle Sağlık Hizmetlerinde Röntgen Cihazı olarak kullanılmış daha sonrasında da kullandığımız Cihazlar üretilmiştir. Daha sonraları bu ışınlar, "Röntgen ışınları" olarak ta anılmaya başlanmıştır.

X-Ray' de nesneleri taramanın amacı:

- Yasadışı cisimlerin içeri sokulma girişimlerine karşı caydırıcılık sağlamak.
- Bagajlardaki gizlenmiş tehlikeli ve patlayıcı cisimleri bulmak.
- Bagajların hızlı bir şekilde kontrolünü sağlamak.
- Girişlerde kontrol nedeniyle olabilecek yığılma ve gecikmeleri önlemek.

X-Ray bagaj arama cihazı;

X-Ray jeneratörü ile elde edilen X ışınının, konveyör vasıtasıyla bagajların, cihazın içinden geçirilmesi esnasında bagaj içeriğinin yoğunluk esasına göre operatörlerce yorumlanabilecek görüntüler halinde monitörlerde gösterilmesini sağlayan cihazlardır.

Kullanışlı bir cihazın seçiminde en önemli etken ulusal yasal düzenlemelerdir. Görüntü paneline verilen ve sistem tarafından üretilen gölge grafikleri gerçek anı yansıtmamaktadırlar. Bu görüntüler elektronik olarak depolanmış ölü görüntülerdir. Görüntünün mükemmelleştirilmesi için uzmanlaşma ve ek aksesuarlar görüntünün etkisini artırmayacak fakat görüntünün elektronik sesli olarak kaydedilmesine imkân sağlayacaktır.

Ne kadar mükemmel olduğu önemli olmamakla birlikte, bu makineler sadece ağır ve sıkıcı bir görevi hızlandırmaya yardımcı olmakta ve fiziksel aramaya alternatif ve daha etkili bir yöntemdir. Saatte geçen bagaj sayısı veya dakikada feet olarak bandın hızı cinsinden çok çeşitli versiyonları vardır. Daha limitli bir faktör ise eğitimli bir personelin 20 dakikada etkili bir şekilde gözlemleyebileceği bagaj sayısıdır. Bu zaman personelin ekrana dikkatli bir şekilde bakabileceği en uzun süredir. Konvansiyonel bir güvenlik sisteminde, saatte 1000-1400 bagajın geçmesi imkan dahilindedir. (her biri için 2.5 sn - 3.6 sn). Bu durum personelin bagajı görmesi ve içeriğini anlaması 5 sn alır ve bu da saatte 720 bagaj yapar. Bu durum hatalara neden olmaktadır. Bandın daha hızlı olması ağır çalışan personelin bandı durdurarak opak renkteki malzemeleri incelemek için bagajı açma oranını artıracaktır. Bu oran %30 dur. Bu da yaklaşık saatte 1000 bagaj sayısını 700'e düşürür.

Alınacak bir eğitimle, bir silah ilk bakışta tanımlanabilir. Eğitimli bir personel için bazen silahların tanımlanması zor olabilir. Sürekli eğitim ile bu durumda aşılmaktadır. Zaman içerisinde operatör nesneleri bir bakışta tanıyabilme özelliğine sahip olacaktır.

Buradaki en önemli durum Operatörler Teknolojik gelişmelerden haberdar edilmeli Ulusal ve Uluslararası Havalimanlarında karşılaşılan olaylar detaylarıyla paylaşılmalıdır. Birçok modern, X-Ray cihazı insan saçından daha ince kabloları rahatça tespit edebilirler. Ancak bir düzeneği harekete geçirebilecek kablo kalınlığı 5 mm den az olmamalıdır.

Kişilerin bagajlarının içerisinde tehlikeli madde ve yasadışı maddelerin olup olmadığını tespit etmek onları ayırtırmak. Tarifeli seferlerde, charter seferlerinde ve turlarda taşınan kabin bagajlarının fiziki olarak yapılan güvenlik kontrollerinden kaynaklanan gecikmeler, havayolu işletmecileri tarafından kabul edilemez hale gelmiştir. Bu durum havayolu işletmecilerini, ya yolcu trafiğini diğer kara taşıma sistemlerine kaydırarak gecikmeyi kabullenmek veya güvenlik kontrollerini atlatabilecek yollara başvurmak gibi iki seçenekle yüz yüze getirmiştir.

Not; (Bir insandan görevini yerine getirirken %100 dikkat ve enerji beklemek imkânsızdır. Ayrıca cihazlar da %100 güvenilir değildirler. Fakat dikkatli bir seçim personelin eğitimi ve motive edilmesi, daha objektif çalışmasıyla etkin bir çalışma sağlanabilir. Ayrıca Modul 1 de de anlattığımız gibi Halka şeklinde yapılan güvenlik, en son nokta olan uçağa tehlikeli maddelerin minimum seviyede gitmesini sağlayacağından alınan önlemlerin ve seçilen yöntemlerinde çok önemli olduğu bilinen bir gerçektir.)

X-RAY PRENSİPLERİ VE X-RAY EKİPMANLARININ NASIL ÇALIŞTIĞI,

ÇALIŞMASI

CAM TÜP: 20-25cm uzunlukta 15cm² çapında vakumlanmış ve ısıya dayanıklı Pyrex camından yapılmıştır.

Cam tüpün her iki yanına karşılıklı olarak katot ve anot yerleştirilmiştir.

Anotta oluşan x-ışınları izotopik olarak yani her yöne dağılırlar. Kullanılmak istenen ışın cam tüp ve metalik muhafazanın penceresinden geçen ışın demetidir. Diğer yönlerde dağılan primer ve sekonder radyasyon metalik muhafaza tarafından absorbe edilerek koruma yayılır. Metalik muhafaza ve cam tüp arasında elektrik yalıtıcı ve termal yastık olarak ince yağ tabakası bulunur.

Anotta oluşarak cam tüpe iletilen ısı, yağ aracılığı ile metalik muhafazaya oradan da dış ortama yayılır. Bazı tüplerde metalik muhafazaya fan yerleştirilerek soğuma hızlandırılmıştır.

Katottan, Anoda hızlandırılan elektronlar negatif yükleri nedeni ile birbirlerini iterek saçılırlar. Bu saçılmayı engellemek ve elektronları anotta belirli bir alana yöneltmek için flaman odaklama fincanı denilen metalik bir yuvaya yerleştirilmiştir.

KATOD; X-İŞİNİ tüpünün negatif terminalidir. Katoda flaman adı da verilir. Flaman 2 mm çapta 1-2cm uzunluğunda tungsten bileşiminden yapılan tel bir sargıdır.

X-İŞİNİ cihazı açıldığı zaman flamandan düşük bir akım geçirilerek flaman ısıtılır ve yüksek ısı şokuna hazırlanır.

Flamandan yeterli miktarda akım geçirilirse tungsten atomlarının dış yörünge elektronları ısıyı absorbe ederek metal yüzeyinden adeta kaynayarak hafifçe ayrılır.

Bu olaya termioyonik emisyon adı verilir. Emisyon için flamanın en az 2200 C°'a ısıtılması gerekir.

Cihaz fiziki olarak 4 temel üniteye sahiptir.

1. Cam Tüp ve Muhafazası / X ışını üretici

Üzerindeki Muhafaza ile de

- Fazla radyasyonu absorbe etmek
- Elektrik şokunu engellemek
- Yüksek ısıyı absorbe ederek çevre ortama yaymak
- Cam tüpe mekanik koruma sağlamak görevleridir

2. Ekran

- Üretilen bu ışınlar yoğunluk durumuna göre tünel içindeki bagajda mevcut maddeler tarafından absorbe edilerek görüntü olarak ekrana yansımaktadırlar. Düşük atom yoğunluğuna sahip maddeler ise ışınlarını yansıtırlar.

3. Konveyör

- Üzerine konulan eşyanın hareket ederek tünel içinden geçmesini sağlayan yürüyen bant sistemidir.

4. Kontrol Paneli

- Yön seçme, ışın tarayıcı, Görüntü büyütme tuşları,

X-ray Cihazları

Tünel ölçülerine ve monitör özelliklerine göre çeşitlilik gösterirler.

TÜNEL VE TEKNİK ÖZELLİKLERİNE GÖRE

- X-Ray eğer Küçük Tünel açıklığına sahipse; paket, mektup ve çanta içerisindeki cisimlerin denetlenmesi için idealdir.
- Az yer tutmasından ve çok kolay kullanılmasından dolayı postane, endüstriyel yapı, mahkeme, hapishane, okul, elçilik, hükümet binaları ve daha birçok yerde kullanılması mümkündür.
- Otomatik olarak uyuşturucu ve/veya patlayıcı olması muhtemel görüntüler çerçeveleyerek operatöre görüntü yorumlamasında kolaylık sağlayan bu sistem ayrıca görüntü kaydedip daha sonra bu görüntüleri aynı monitör üzerinden izleme şansını da vermektedir.

X-Ray bagaj taraması

- Gelişmiş X-Ray cihazları ile çift ya da üç boyutlu tarama yapılarak en zor tespit edilen patlayıcılar dahi görüntülenebilmekte, riskli organik maddeler cihazların geniş arşiv kapasiteleri sayesinde otomatik olarak ayrıştırılabilmektedir.

Kargo Tarama Sistemleri:

Gelişmiş X-Ray kargo tarama sistemleri ile, karayolu sınır girişleri, limanlar ve havalimanlarında konteynerlerden TIR lara kadar her tür kargo taşıma araçları 3 dakikanın altında görüntülenerek, silah, patlayıcı, uyuşturucu ve kaçak maddelerin kontrolü sağlanabilmektedir.

X-RAY CİHAZI - FARKLI TİPLERİ, TEMEL KULLANIM VE ÖZEL FONKSİYONLAR

X - Ray Sistemleri

Fiziksel görünüşlerine göre çok çeşitlilik gösteren X-Ray cihazının havacılık güvenliğinde kullanılan başlıca üç tipi vardır.

a) Çarpmalı X-Ray (Pulse X-Ray)

Işının yoluna yerleştirilmiş malzemeye düşük dozda X-Ray çarptırılır, bu vuruş bir görüntü paneline yansıtılır. Ve bu panelden elektronik olarak televizyon monitörüne aktarılır.

b) Uçuşan Noktalı X-Ray (Flying Spot X-Ray)

Belirli bir noktadan konveyör veya hareketli bantla geçen bagaj 3mm genişlikteki düşük dozlu ve dikey hareket eden uçan noktalar şeklindeki X-Ray radyasyonu ile taranır. Bu esnada görüntü panelinde bir görüntü oluşur. Ve nesne tam olarak bu noktadan geçtiğinde televizyon monitöründe tam bir görüntü elde edilir.

c) Sabit Potansiyelli X-Ray (Constant Potential X-Ray)

Bu makine yüksek dozlidir. 5mA lık bir tüp akımında 50Kv ve 200Kv arasında ek bir menzile sahiptir. Malzeme kabine yerleştirilir. Kapının kapatılmasıyla jeneratör faaliyete geçer ve belirli bir süre malzeme radyasyona tabi tutulur. Diğer yönde elektrikli foto dedektörü hareketli konveyörde bir nesne hissettiğinde sürekli X-Ray ışını çalışmaya başlar. X-Ray görüntüsü direk olarak floresanlı bir ekran veya televizyon monitöründe görülebilir.

X-Ray: Kişilerin el çantalarının ve bagajlarının içinde tehlikeli madde olup olmadığını tespit etmek amacıyla kullanılan ve düşük radyasyon ile çalışan cihazlardır.

Cihazın kullanıcı tarafından kullanılan başlıca bölümleri:

- Konveyör:** Cihaza konulan bagajları cihazın içinden geçmesini sağlayan bant sistemi.
- Ekran:** Görüntünün alındığı monitör.
- Kontrol Paneli:** Cihazı kumanda etmek için gereken tuşların bulunduğu panel.

Günümüzde havalimanlarında, çalışma prensibi aynı olan değişik marka ve modellerde x-ray cihazları kullanılmaktadır.

En iyi x-ray sistemi,

- İyi araştırma imkanı veren,
- Düşük yanlış alarm oranı olan,
- Havalimanı operasyonlarını aksatmayacak süratte,
- Uçuş güvenliğini tehlikeye atmayacak güvenilirlikte,
- Bagajları hasara uğratmayacak bir bant taşımacılığı olan cihazlardır.

Konvansiyonel x-ray sistemlerinin,

- Çalışma prensibi transmission “aktarım” üzerinedir,
- Bu sistemde tek enerji kaynağı kullanılır,
- Cismin röntgeni çekilerek elde edilen görüntü bilgisayar yardımıyla ekrana taşınır,
- Bilgisayarda görüntü analizi yapılamaz,
- Bilgisayar yardımıyla resim parçalara ayrılarak tekrar inceleme imkanına kavuşulabilir.

Advanced (ileri) veya smart (akıllı) teknoloji,

- Çift (dual) enerji sistemiyle ve bilgisayar destekli olarak çanta içerisine yansıtılan X-ray ışınlarının emilmesi sonucunda farklı analizlerin ortaya çıkmasını sağlar.
- Bu sistem şüphe edilen bölümlerin ne olduğunu gösterir. Bu arada atom numaraları aynı veya birbirine çok yakın olanları da farklı patlayıcı olarak gösterebilir.
- Bilgisayara bütün patlayıcı çeşitlerinin tanımlanması gerekmektedir. Bu da yanlış yapma oranını yükseltir.(Patlayıcılar normalde yüksek oranda nitrojen içerirler. Fakat salam ve peynir veya deri ceket gibi birçok materyal aynı şüpheyi doğurur.)
- Bu sistem konvansiyonel sistemlerle birlikte kullanıldığında yüksek oranda başarıya ulaşılabilecektir. Çünkü şüphe duyulan çantaların “smart ve advanced sistemi”nde değerlendirilmesi riski sıfırlayacaktır. Bu analizde bir görüntünün birden çok ayrıntılı bölümlere ayrılması imkanı bulunmaktadır.

X-RAY BAGAJ ARAMA CİHAZLARINA İLİŞKİN STANDARTLAR VE TEST USULLERİ

UYGULAMA ŞEKLİ

Cihazlar

X-ray bagaj arama cihazlarına ilişkin olarak burada yer alan şartlar ile temel prensipler, bir operatörün yorumlaması için görüntü sağlayan her türlü x-ray tabanlı arama ekipmanı için geçerlidir. Buna, konvansiyonel x-ray bagaj arama cihazlarının yanı sıra belirleyici özelliğe sahip % 100 bagaj tarama cihazları (EDS/EDDS) da dahildir.

Nesneler

Aynı şekilde, türü veya boyutu ne olursa olsun, x-ray bagaj arama cihazları güvenlik ekipmanına ilişkin yer alan şartlar ile temel prensipler çerçevesinde taramadan geçirilen her bir objedir.

CİHAZ TESTLERİ

ECAC DOC 30'un güncel baskısında yer alan uygulamalara göre Standart Test Kiti kullanılarak yapılır.

TEST TÜRLERİ

STP, üç farklı test türünde uygulanabilir:

Birinci test

Bu testin amacı, Cihazların gelişme aşamasında araştırmaya odaklanmak satın alma sırasında cihazlar arasında kıyaslama yapılabilmesini teminen derecelendirmek kabul ediliş sırasında şartnamelere yönelik olarak performansa ilişkin kontrolü yapmaktır.

İlk çalıştırma testi

Bu testin amacı, ekipmanın fonksiyonlarını tamamen yerine getirip getirmediğini çabuk ve basit bir şekilde kontrol etmektir.

Performans izleme testi

Bu testin amacı, cihazların kullanım ömrüne yönelik performans değişikliklerini ölçmektir.

Uçağa alınacak ve güvenlik taramasından geçmesi gereken her nesne, aynı standartlara göre güvenlik taramasına tâbi olmalıdır.

TEST YÖNTEMİ

Aşağıda yer alan kritere ilişkin performans Standart Test (STP) kullanılarak değerlendirilmelidir.

Standart Test Parçasının (STP) Tanımlanması

Standart test parçasının, materyal özelliklerini ve boyutlarını içeren teknik çizimler yapılabilir.

Tek tel çözünürlüğü (SWR) TEST 1

30 AWG bakır tele ek olarak, STP 24 AWG'den (0.5105 mm) 36 AWG'ye (0.1270 mm) kadar bir seri halinde dizilebilir: 24, 30, 32 ve 36. Teller karışık düzende dizilebilir.

Yararlı penetrasyon (UP) TEST 2

STP, çeşitli kalınlıklardaki alüminyum (5/16, 7/16 ve 9/16 inç) plakalar arkasındaki farklı çaplardaki (24 AWG ile 36 AWG arası) karışık olarak dizilen izole edilmemiş kalaylı bakır teli içerecektir.

Uzaysal (derinlik) çözünürlük (SR) TEST 3

2.0 mm ızgaralara ek olarak, STP, ızgara (1.0 mm ve 1.5 mm) serisi olarak dizilebilir. Birbiri üzerine dik açıyla yerleştirilmiş bakır tabaka ızgaralar kullanılmalıdır (yatay ve dikey çözünürlüğü kontrol etmek amacıyla).

Basit penetrasyon (SP) TEST 4 a ve 4 b

İnce materyal görüntülenmesi için, çelik folyo kullanılabilir. 0.10 mm parçaya ek olarak, STP iki folyo daha içerecektir: 0.05 mm ile 0.15 mm.

Kalın materyallerin ayrımının yapılabilmesi için çelik dişli kama kullanılacaktır. Kalınlıkları 14 mm ile 30 mm arasında olacak değişik diziler halinde düzenlenebilir ve dişleri 2 mm olabilir.

Materyal ayırabilme (MD) TEST 5

STP, kapsül içine konmuş tuz ve şeker örneklerini içerecektir.

X-Ray Cihazlarının Kullanım Amaçları;

- Yasadışı cisimlerin içeri sokulma girişimlerine karşı caydırıcılık sağlamak.
- Bagajlardaki gizlenmiş tehlikeli ve patlayıcı cisimleri bulmak.
- Bagajların hızlı bir şekilde kontrolünü sağlamak.
- Girişlerde kontrol nedeniyle olabilecek yığılma ve gecikmeleri önlemek.

X-İŞİNİ TÜPÜ

X-İŞİNİ TÜPÜ ÖZELLİKLERİ:

- Tüpün camı yüksek ısıya dayanıklıdır.
- 2 –3,5cm uzunlukta ve 15 cm çapındadır.
- Vakumlu olması uzun ömür ve etkili x-ışını üretilebilmesi için gereklidir.
- Tüpün negatif tarafını katot , pozitif tarafını anot oluşturur.
- Yaklaşık 5 cm² 'lik bir tüp penceresi vardır.
- Çevreye gereksiz x-ışını yayılımını önlemek için tüp kurşun koruyucu içine yerleştirilmiştir.

MEKANİK VE ELEKTRİK TEHLİKELERİ

Havalimanlarında bulunan tüm elektrikli aletler (X-Ray, Kapı Tipi Metal Arama Detektörü v.b.) tehlike oluştururlar. Alınan önlemler ve ekipmanların fiziksel durumlarına göre tehlike boyutu değişecek olup bu tehlikeleri iyi analiz etmek gereklidir.

Başlıca tehlike kaynağı olan makineleri şu şekilde örnekleyebiliriz;

- Elektrikle çalışan her türlü makine
- Dönen kayış, kasnak, dişli gibi parçaları olan makineler

SAĞLIK VE EMNİYET;

DOZİMETRE

Bagaj X-Ray sisteminin kullanımında, altı çizilecek en önemli husus kullanıcı personelin ve yolcuların güvenliğidir. Bazı ülkeler, cihazın etrafında görev yapan personelin, dozaj gösterge şeridini giymesini istemektedir. X-Ray açısından bir doz, X-Ray ışınının yoğunluğu ve maruz kalma süresidir.

Bu küçük şerit, küçük bir fotoğraf filmi parçasıdır. Bütün işlenmemiş fotoğraf filmleri X-Ray a hassastırlar. X-Ray radyasyonuna maruz kalma bir kamerada görünen bir ışık gibi kaydedilebilir. Eğer şerit X-Ray radyasyonuna maruz kalırsa, belirli bir çalışma periyodunda film üzerinde radyasyon emiş seviyesi düzenli şekilde artacaktır. Bu Filmler düzenli aralıklarla Atom Enerji Kurumuna gönderilerek veriler alınmakta personelin sağlığı açısından bütün kontroller bu şekilde yapılmaktadır.

a) Radyasyon Güvenliği, 2690 sayılı Yasaya göre hazırlanan Radyasyon Güvenliği Tüzüğü ve bağlı Yönetmelik hükümleri çerçevesinde Havalimanı işletmecisi kurum/kuruluş tarafından sağlanır.

b) Kontrol noktalarındaki x-ray bagaj arama cihazını kullanan personele işletmecisi kuruluş tarafından kullanıcı adına göre film dozimetre temin edilir.

c) Türkiye Atom Enerjisi Kurumu (TAEK)'na yürürlükteki Tüzük ve Yönetmelik hükümleri gereğince kontrol için işletmeci kuruluş tarafından film dozimetreler, gönderilir. Gelen sonuca göre işlem yapılır.

DOZİMETRE NASIL KULLANILMALIDIR;

- Şeritin; Cihaz çalışırken, X-Ray jeneratörü ile aynı yükseklikte olması gerekmektedir. Bu nedenle bel hizasından yukarıda giyilmelidir.
- Film şeridi, yerel uygulama veya çalışma saatine uygun olarak hassas bir şekilde kullanılmalıdır. İzinsiz daha uzun süre kullanılması, oranların yanlış okunmasına sebep olabilir.
- Şeridin kaybolması, hatalı olduğunun farkına varılması gibi durumlarda hemen rapor edilmesi gereklidir.
- Personel/yolcu X-ray bagaj arama cihazı çalışır durumda iken vücutlarının bir bölümünü cihaz tüneline koymamalı, cihaz bandına oturmamalı, konveyör uzatma aparatlarına (merdanelere) sürünmemelidir.
- Cihaz tünelinin giriş ve çıkışında bulunan kurşun perdelerin durumu sürekli kontrol edilmeli, bu perdeler sürekli sağlam, arasında boşluk olmayacak şekilde, normal konumunda bulundurulmalı, eskiyen perdelerin zaman geçirmeden değiştirilmesi için ilgili birime bilgi vermelidir.
- Kontrol Noktasında çalışan personelin dışında kalan tüm şahısların da x-ray bagaj arama cihazının normal çalışmasını engelleyici hareketlerde bulunmaları engellenmelidir.

Yapılmaması Gerekenler

- Herhangi bir sebeple, şeridin X-Ray cihazının bir bölümüne konulması,
- Herhangi birine şeridin ödünç verilmesi,
- Başka bir personelin şeridini ödünç almak veya giymek,
- Şeridi takmadan makineyi kullanmak,
- Şeridi, toka, fermuar kapatıcısı veya giyeceklerin metal parçaları gibi malzemelerin arkasına koymak,
- Kendi veya bir başkasının şeridini, kabinin içine ya da X-Ray ışınlarının içine koymak,
- Görevli teknik personel tarafından yapılacak testler Ek-10- 12 de belirtilen standartlar çerçevesinde yapılır. Operatör ve Teknik Personel Test Formu için bakınız (Ek-3 a ve b)

X-ray Bagaj Arama Cihazı İle İlgili Radyasyon Güvenliği

- a) Havalimanında X-ray bagaj arama cihazının kullanımında en önemli hususlardan birisi, kullanıcı personelin ve yolcuların radyasyona karşı güvenliğin sağlanmasıdır.
- b) Personel/yolcu X-ray bagaj arama cihazı çalışır durumda iken vücutlarının bir bölümünü cihaz tüneline koymamalı, cihaz bandına oturmamalı, konveyör uzatma aparatlarına (merdanelere) sürünmemelidir.
- c) Cihaz tünelinin giriş ve çıkışında bulunan kurşun perdelerin durumu sürekli kontrol edilmeli, bu perdeler sürekli sağlam, arasında boşluk olmayacak şekilde, normal konumunda bulundurulmalı, eskiyen perdelerin zaman geçirmeden değiştirilmesi için ilgili birime bilgi vermelidir.

- d) Kontrol Noktasında çalışan personelin dışında kalan tüm şahısların da x-ray bagaj arama cihazının normal çalışmasını engelleyici hareketlerde bulunmaları engellenmelidir.
- e) Görevli teknik personel tarafından yapılacak testler Ek-12'de belirtilen standartlar çerçevesinde yapılır. Operatör ve Teknik Personel Test Formu için bakınız (Ek-3 a ve b)
- f) X-ray bagaj arama cihazından yayılabilecek radyasyonun önlenmesi için kurşun levha veya panellerle kaplanmış olması, tünel giriş/çıkışlarında kurşun vinil perdeler bulunması, eskiyen vinil perdelerin değiştirilmesi,
- g) Cihaz içinde bulunan Jeneratör ünitesinin çevresi kurşun levha ve plakalarla muhafaza altına alınmış olması,
- h) Ayrıca, X-ray bagaj arama cihazlarının Türkiye Atom Enerjisi Kurumu (TAEK) tarafından sertifikasının bulunması gerekmektedir.

Tehdit Resimlerinin Görüntülenmesi(TIP)

Tehdit Unsurlarının Görüntülenmesi (TIP - Threat Image Projection): Belirli X-ray cihazlarına yüklenebilecek, yetkili otorite tarafından onaylanan yazılım programı (Bu program, incelenen gerçek bir çantanın X-ray görüntüsü üstüne, yazılımda yer alan tehdit maddelerinin örneğin silah, bıçak, imal edilmiş patlayıcı düzenekler gibi sanal görüntülerini veya tehdit maddelerini içeren çantaların tam sanal görüntülerini ekrana yansıtır ve X-ray cihaz operatörlerine söz konusu maddeleri algılayabilme, ayırt edebilme yetenekleri konusunda anında bilgi sağlar)

TIP amacı; Tarayıcının tespit yeteneğini izleme, verimliliğini ve doğruluğunu artırma ile uyanık tutmaktır.

TIP Aşağıdaki özelliklere sahip olmalıdır;

- a) Tehdit Unsurlarının Görüntülenmesi (TIP), taranan bagaj veya diğer gönderilerin x-ray görüntüsünü ile tehdit unsurlarının sanal görüntülerini birlikte gösterebilmelidir.
- b) Sanal görüntüler, taranan bagaj ve gönderilerin x-ray görüntüleri içine sabit pozisyonda olmadan, dağıtılmış farklı pozisyonlarda yerleştirilmelidir.
- c) Yansıtılacak sanal görüntülerin oranı ayarlanabilir olmalıdır.
- ç) TIP, X-Ray cihazının performansını ve normal işleyişini etkilememelidir.
- d) Tarayıcıya bir mesaj gösterilene kadar kendisine bir tehdit ögesinin sanal görüntüsünün yansıtılmak üzere olduğuna veya yansıtıldığına dair hiçbir işaret/gösterge sağlanmamalıdır.
- e) TIP'in yönetilmesi sağlanmalıdır ve sadece yetkili kişiler tarafından erişilebilir olmalıdır.
- f) TIP sisteminin konfigürasyon yönetiminden sorumlu bir TIP yöneticisi olmalıdır.
- g) TIP sistemi, doğru uygulandığından ve konfigüre edildiğinden gerçekçi ve ilgili tehdit unsurlarının yansımalarının uygunluğundan ve görüntü kütüphanesinin güvenliğinden emin olmak için yerel ve yetkili otorite tarafından düzenli olarak denetlenir.

TIP Bileşenleri

(1)TIP en az aşağıdakileri içerir:

- a) Tehdit unsurlarının sanal resimlerinin bir kütüphanesini/veri tabanını/belgelikliğini;
- b) Mesajı göstermek ve mesajların silinmesi için bir araç/yol/yöntem; ve
- c) Her bir tarayıcının cevapları ile sonuçlarını kaydetmek ve göstermek için bir araç/yol/yöntem.

(2)Kullanıcı ara yüzü ve TIP tarayıcıya aşağıdaki durumlarda mesaj gösterebilmelidir:

- a) Bir tehdit unsurunun(ögesinin) sanal resmi (görüntüsü) gösterildiğinde ve tarayıcı cevap/karşılık verdiğinde;
- b) Bir tehdit unsurunun sanal resmi gösterildiğinde ve tarayıcı cevap vermediğinde;
- c) Bir tehdit unsurunun sanal resmi gösterilmediğinde ve tarayıcı cevap verdiğinde;
- ç) Bir tehdit ögesinin sanal resmini gösterme teşebbüsü başarısız olduğunda ve tarayıcı tarafından görünür hale geldiğinde,
- d) Mesaj, ilgili bagaj veya gönderi görüntüsünü bozmayacak/belirsizleştirmeyecek/ yorumlamayı zorlaştırmayacak şekilde gösterilmelidir.
- e) Mesaj, tarayıcı tarafından silinene/iptal edilene kadar kalmalıdır. Madde (a) ve (b) durumlarında ise mesaj, tehdit unsurunun sanal resmi ile birlikte gösterilmelidir/ekranda görülmelidir.

(3) TIP'nin Kurulu ve yerleştirilmiş olduğu ekipmana erişim tarayıcının ayrı bir kullanıcı adı/şife ile giriş yapmasını gerektirmelidir.

(4) TIP asgari 12 ay her bir tarayıcıların cevap/sonuç raporları görülebilir şekilde/formatta saklayabilmelidir.

(5) TIP Belgeliği-Kütüphanesi aşağıdaki unsurları içermelidir;

- a) Belgelik en az 250 farklı tehdit ögesinin farklı yönlerde/oryantasyonlarda alınmış resimlerini içerecek şekilde en az 1000 sanal görüntüden oluşur.
- b) TIP Kütüphanesi gerçekçi nesnelerden oluşacak ve hem farklı tehdit unsurlarının oranları hem de bu tehditleri temsil eden görüntülerin yapısı bakımından gerçekleştirilen güncel risk değerlendirmesiyle uyumlu olarak düzenli olarak gözden geçirilmelidir.
- c) Tehdit ögesinin sanal resmi yeterli kalitede olmalıdır. Böylece bir bagaj veya gönderi resmi üzerine yansıtıldığında gerçeğinden ayırt edilemez olmalıdır.

(6) Kabin bagajı görüntülemeye kullanılan kütüphane arşivin içeriği ve bileşimi şu şekilde olur;

- a) IED (el yapımı patlayıcı) : %60 - %75
- b) Silahlar/ateşli silahlar : % 10 – 25
- c) Bıçaklar/keskin maddeler : % 10 – 25
- ç) Diğerleri : % 5 – 20
- d) (IED) El yapımı patlayıcıların bileşenleri hem IED hem de diğerleri kısmına dahil edilebilir.
- e) Uçakaltı bagajı görüntülemeye kullanılan arşivin içeriği şu şekilde olur;
 - 1. (IED) El yapımı patlayıcılar : % 80 – 100
 - 2. Diğerleri : % 0 – 20
- f) Arşivin içeriğinin dağılım oranı TIP yansıtma oranıyla uyumlu olmalıdır.

TIP kütüphanesinin güncellenmesi ve görüntülerin değiştirilmesi

TIP belgeliğinin yapılandırılması, güncellenmesi ve değişikliklerin yapılmasında aşağıdaki hususlara dikkat edilir;

- TIP performans değerlendirmesinde ortalama %95 veya üzerinde başarı varsa tarayıcıların kullandığı kütüphane güncellenmeli veya değiştirilmelidir.
- Bununla beraber, yine her yıl, kütüphanedeki sanal resimlerin en az 100 tanesi, kütüphanedeki en eski resimlerden başlanarak yeni tehdit unsuru görüntüleri ile değiştirilmelidir.

TIP performans Değerlendirmesi

- Her bir tarayıcı 4 ayda bir TIP performans değerlendirmesine tabi tutulmalıdır. Eğer tarayıcı bu zaman içerisinde 80 TIP görüntüsüne tabi tutulmamışsa değerlendirme süresi kendisine 80 görüntü yansıtılana kadar uzatılabilir. Tarayıcının, 25% 'ten daha az yanlış alarm üretmek kaydıyla sanal görüntülerin 75%'ni tanımlaması gerekir.
- Tarayıcı 4 aylık TIP değerlendirmesinde başarısız olursa, değerlendirmede başarısız/zayıf olduğu alanlarda eğitime gitmelidir, bunu standart görüntü yorumlama testi izlemelidir. Tazeleme eğitimi, bir sonraki değerlendirme periyodu gelmeden önce tamamlanmalıdır.

Simülatör Programı ve elimizde bulunan 500 ün üzerindeki X-Ray Resimleri ve 1 günlük uygulama derslerimizde detaylı olarak anlatılacaktır.

Kısaca;

Sıvı Patlayıcılar: Şarap, likör parfüm ve göz temizleyicisi şişesi, ilaç şişeleri, kolonya şişeleri içinde yolcuların bagajlarına yerleştirilebilir.



TATP: Tri Aceton Tri Proxide

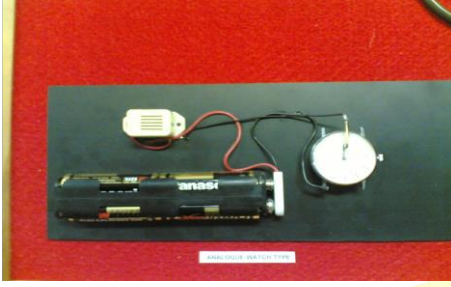
Özellikle havaalanları için son yılların en tehlikeli patlayıcısıdır !

Aseton + Peroxide + Sülfirik Asit 'ten oluşur.

Toz şekere benzer.

Bombacı çok az TATP'ye asit gönderiyor, ikisi temas edince patlıyor.

Bomba Parçaları:



X-RAY OPERATÖRLERİNİN GÖREV VE SORUMLULUKLARI

Sorumlulukları;

- Operatör kendiyle alakalı bilmesi gereken tüm eğitimlerden geçirilmiş, cihazla alakalı operatör sertifikasına sahip olmalıdır. Görevli, kullanacağı X-ray cihazının teknik bilgisine de az da sahip olmalıdır.
- Operatör SHT 17.2 Revize 1’de belirtilen eğitimleri almalı ve gerekli olan sertifikaya sahip olmalıdır.
- X-ray cihazının giriş ve çıkışındaki kurşun levhalar kontrol edilmeli, deforme olanlar hemen değiştirilmelidir.
- Hiçbir zaman canlılar X-ray cihazı ile kontrol edilmemelidir.
- Kontrol edilecek eşyaların geniş yüzeyleri taşıma bandına paralel olacak şekilde koyulmalıdır.
- Kontrol edilecek eşyalar arasındaki mesafe en az 50 cm. olmalıdır.
- Görüntüyü net olarak görülmez, yorumlamada zorluk çekilir ise bagajın pozisyonunu değiştirilmelidir.
- Maddelerin renkli monitörlerde görünümü; Metal maddeler mavi, Organik ile inorganik karıştırılarak üretilmiş maddeler yeşil, Organik maddeler sütlü kahve, portakal renginde, görüntü verirler.
- Tarayıcılar, hangi maddelerin yasaklı olduğunu ve bunların yolcu/personel bagajlarının x-ray görüntülerinde nasıl görüldüğünü bilmek zorundadır. Bu durum, yasaklı maddeler testi kullanılarak değerlendirilir. Bu testte, uluslararası yasaklı maddeler listelerine uymak için birçok farklı gizlenmiş nesne kullanılır. Bu test birden fazla yasaklı madde içeren x-ray görüntülerinin yanı sıra, bir miktar da temiz bagaj görüntüsü içerir.
- Görüntülerin yorumlanması en kısa sürede yapılarak işleyişle alakalı sorunlara sebep olunmamalıdır.
- X-Ray görüntüsünün temiz mi yoksa şüpheli mi (bagajın açılıp elle aranması gerektiği durum) olduğunu belirtmelidir. İlave olarak yasaklı maddeleri tanımlamaları bu duruma kısa sürede karar verebilecek düzeyde olmalıdır.
- Sahada kullanılan güvenlik cihazını kullanabilmeli ve cihazlarla ilgili emniyet/sağlık konularını anlayabilmelidir.
- Kullanılan x-ray sistemlerindeki farklı fonksiyonların kullanımı ve uygulanabilir ise renklerin anlamını ifade edebilmelidir.
- Yolcu ve bagajların doğru yöntemleri kullanarak elle aranması ve taranması, yeteneği,
- Yolculara yaklaşım ve kritik durumlarda uyulması gereken davranış kurallarını bilmelidir.

YASAL DAYANAKLAR

Uluslararası mevzuat:

- d) 7.12.1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi (ŞİKAGO SÖZLEŞMESİ ICAO Ek-17),
- e) Güvenlik El Kitabı (ICAO Dokümanı 8973),
- f) Avrupa Sivil Havacılık Konferansı ECAC (Doc.30 Bölüm2 Güvenlik),
- g) İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları.

Ulusal mevzuat:

- ğ) 19/10/1983 tarih ve 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu,
- h) 18/11/2005 tarih ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun,
- ı) 5442 Sayılı İl İdaresi Kanunu ve bu kanunda değişiklik yapan 4178 Sayılı Kanun,
- i) 6/10/2004 tarih 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun ve uygulamasına İlişkin Yönetmelik,
- j) 4749 Sayılı Kanun Şikago' da 7 Aralık 1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan, 5/6/1945 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması ve Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması,
- k) 04/07/1934 tarihli ve 2559 Sayılı Polis Vazife ve Salahiyetleri Kanunu
- l) Sivil Havalimanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik (97/9707),
- m) Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM)'nin kanunlarla uygun bulduğu sivil havacılıkla ilgili uluslararası antlaşmalar ve sözleşmeler,

TOPLUMSAL BECERİLER-YOLCULARLA MÜNASEBET

Kontrol noktası görevlisi, sisteminin halkla irtibat noktasıdır. Halk, ilk defa bu görevliyle muhatap olur. Güvenlik görevlisinin davranışları, bakışları, konuşmaları, fiziki görünüşleri, iyi iletişim kurmaları güvenlik sisteminin etkinliği için önemlidir.

Araştırmalar kontrol noktası görevlisinin görüntüsü ile görev etkinliği arasında doğru orantı olduğunu göstermiştir.

Görevliler hiç bir zaman aşırı isteksiz, rahat görüntü vermemelidir. Görevlinin hareketleri, görünüşü, konuşmaları, görevindeki ciddiyeti güvenliğin göstergesi olmalıdır.

Kontrol noktası görevlileri halkın gözündeki ciddi görevli imajını sarsacak hareketler ile görev esnasında dikkatsiz ve ihmalcı davranışlarda bulunmamalıdır.

Kontrol noktasında tehlikeli maddelerin tespit edilmesi oldukça güçtür. Çünkü çoğu zaman kişiler üzerinde normal şartlarda taşındığında tehlikeli olmayan maddeler veya suç teşkil etmeyen maddeler, uçaklar için tehlike oluşturabilirler.

Tarayıcı Ekîp İçerisinde Haberleşme:

Kontrol noktası içerisinde iletişim ve acil haberleşme sistemleri bulunmalı, görevin yoğun olduğu yerlerde yardımcı iletişim cihazlarından faydalanılmalıdır. Personel sayısı kontrol noktasının yoğunluğuna göre değiştirilmeli. Acil durum esnasında ekstra personel çağırılmak üzere hazır bulundurulmalıdır. Tarama noktasında personel kendi içerisinde iletişimi rahat kurabilmeli şüpheli bagaj ve kişilerin aranması esnasında iletişim halinde ve ekip üyeleri ile göz temasında olmalıdır.

Sinirli Kişilerle İlgilenme:

Sinirli yolcular ile iletişim esnasında empati kurulmalıdır. Yolcunun sinirli olmasının sebebi anlaşılmalı ve doğruluğuna kanaat getirilmesi önemlidir. Sinirli görünen bir yolcu aynı zaman da şüpheli yolcu sınıfına sokulmalıdır. Güvenlik zafiyetine sebep olmadan gerekli ilgi ve kolaylık sağlanılarak ilgi belirtilmeli ve sakinleşmesi sağlanmalıdır.

TARAMA NOKTASINDAKİ ORGANİZASYON

FİZİKSEL YERLEŞİM,

- Giriş Kontrol Noktaları
(MSHGP EK-14 Havalimanı Yapısal Güvenlik Unsurları – EK-8 Giriş Kontrol Noktası talimatı ICAO-Doc.8973 – 9184)
- X – ray cihazı
- X-ray operatörü
- Kapı Dedektörü
- Üst arama görevlisi
- El dedektörü
- Bagaj arama görevlisi
- Arama kabini
- Yönlendirme görevlisi

PERSONEL SEVİYELERİ

- Yönlendirme görevlisi
- Monitör görevlisi (x-ray operatörü)
- Üst tarama görevlisi
- Bagaj arama görevlisi
- Kontrol noktası amiri

Kontrol noktalarında görev yapan güvenlik personelinin temel işlevi, koruma ve güvenliğini sağladıkları alanlara girmek isteyenleri duyarlı kapıdan geçirme, bu kişilerin üstlerini detektörle arama, eşyaları X-ray cihazından veya benzeri güvenlik sistemlerinden geçirmektir.

PERSONELİN İŞLEVLERİ,

Kontrol noktalarında görev yapan güvenlik personelinin temel işlevi, koruma ve güvenliğini sağladıkları alanlara girmek isteyenleri duyarlı kapıdan geçirme, bu kişilerin üstlerini detektörle arama, eşyaları X-ray cihazından veya benzeri güvenlik sistemlerinden geçirmektir.

Personelin görevleri:

1. Yolcuları kapı dedektörlerinin içinden geçmeye yöneltmek, yolculardan bagajlarını x-ray cihazına usulüne uygun koymalarını temin etmek, (yönlendirme görevi)
2. Kapı dedektörü sinyallerini izlemek, gerektiği takdirde el dedektörü ile, yada elle arama veya her iki yöntemle kontrollerde bulunmak, (yolcu tarama görevi)
3. X-ray monitöründeki görüntüleri yorumlamak, tehlikeyi tespit etmek, (bagaj tarama görevi)
4. Şüpheli veya tehlikeli görüntü veren eşyaları elle muayene etmek, (bagaj arama görevi)
5. Kontrol noktasını yönetmek, denetlemek.(kontrol noktası amiri)

En az biri bayan olan dört kontrol görevlisi aşağıdaki şekilde iş bölümü yaparak çalışmalıdır:

Her açık kontrol noktasında sürekli dört görevli bulunmalıdır. Bu dört kişilik grupta en az bir bayan kontrol görevlisi olarak çalışmalıdır. Kontrol Noktası Amiri de Sürekli kontrol noktasında bulunmalıdır. Eğer noktada dört kişi bulunmuyorsa derhal amire bilgi verilmelidir.

Dört kontrol görevlisi aşağıdaki şekilde iş bölümü yapmalıdırlar.

1) Yönlendirme görevlisi:

- Kontrol noktasının ön tarafında, kırmızı çizginin önünde durarak aşağıdaki işlemlerin gerçekleşmesini sağlar.
- Profil çalışması yapar.
- Personellerle ilgili Tüm giriş kartlarını kontrol eder.
- Profil değerlendirmesinde, şahsın şüpheli görülmesi durumunda, şahsın kendisinin ve bagaj aramasının yapılmasını sağlar.
- Tüm yolcuların kırmızıçizginin ardında beklemelerini ve yolcu giriş düzenini ve yolcuların tek tek kapı dedektöründen geçişini sağlar.
- Yolcuların üzerlerindeki metal eşyalardan arınması için uyarılarda bulunur. Tüm bagajlarını x-ray cihazlarına usulüne uygun olarak koymaları için yönlendirir.

Cihazdan geçirilecek bagajları üst üste koydurmaz yatay ve iki bagaj arasında en az 50 cm mesafe bırakır. X-ray operatörü ile irtibatlı olur ve inceleme bittikçe yeni bagajların cihaza konulmasını sağlar.

- Bilgisayarların çantasında çıkartılıp cihazdan geçirilmesini sağlar.
- Yolcu tarama görevlisi ile irtibatlı olarak, yolcu akışını kontrol altında tutarak, bir yolcu tarama alanını boşaltmadan diğer yolcunun girmesini engeller.
- Kontrol noktasında aynı anda asla iki yolcu bulunmamalıdır. Yönlendirme görevlisi, yolcu giriş sayısını ve akışını kontrol etmeli, diğer elemanlar ise tarama bölgesi boşaldıkça girişteki elemana bilgi vermelidir.
- Yönlendirme görevlisi, kontrol mahallinde aynı anda asla iki yolcu bulundurmaz. Bu işlemler bir takım halinde tam bir uyum içinde yapılır.
- Cep telefonu taşıyan yolcular, telefonlarıyla metal dedektöründen geçemezler. Bu gibi durumlarda telefon ya röntgen cihazına konur veya görevli polise kontrol için teslim edilir.
- Bebekler kapı dedektöründen kucakta geçebilirler, ancak makine alarm verdiği takdirde standart arama işlemine tabi tutulmalıdır.
- Acele eden, geçişi zorlayarak geçmeye çalışan yolcular olduğu takdirde amire haber verilerek özel tetkik yapılır.
- X-Ray cihazından geçemeyecek kadar büyük olan eşyalar (bebek arabası vb.) fiziki aramaya tabi tutulurlar.

2) Üst arama görevlisi;

- Kapı dedektöründen geçen kişilerin çok yavaş veya çok hızlı geçtikleri durumlarda kapıdan tekrar geçmesini sağlar.
- Tarama işlemi yapan personelin güvenliği sağlanmalıdır.
- Kapı dedektöründen geçen kişilerin detektöre çarpması durumunda tekrar geçmesini sağlar.
- Kapı dedektörünün sinyal verdiği her yolcuyla metalden arındırarak tekrar geçmesini sağlar.
- Kapı dedektöründen geçen kişileri dedektörün sinyal verdiği durumda kontrol eder.
- Tarama esnasında yolcularla arasında en az kendi emniyetini sağlayacak şekilde mesafe bırakılmalıdır.
- Tarama işlemine şahsın boyun hizasından (gözle delici ve kesici veya metallerin görülmeyecek bölümden) başlayarak kollar, koltuk altları ve bacak arasından topuklarına kadar tarama işlemine devam edilmelidir.
- Tarama işlemi esnasında cihaz şahsın vücuduna (5) cm mesafede paralel olarak ağır ağır aşağıya veya yukarıya gezdirilmelidir.
- Taramaya şahsın ilk önce ön tarafından başlanmalı, özellikle şahsın koltuk altları, el ve ayak bilekleri, bel kısmı ve basen bölümünün ön ve arka tarafları ile uzun saçlı şahısların ense kısımları taraması mutlaka yapılmalıdır.
- Taranacak şahsın ön cephesinin tarama işlemi sona erdiğinde şahsın geriye dönmesini istemeli veya kendisinin şahsın arka cephesine (tarama yapılacak şahıs yaşlı, özellikli yolcu v.s. gibi hareket yeteneği kısıtlı olabilir) tarafına geçerek aynı işlemler sırasıyla burada da uygulanmalıdır.
- El dedektörü her sinyal verdiğinde, yolcu, sinyalin alındığı bölgedeki metal parçaları göstermeli, bu tespit bittikten sonra memur kaldığı yerden aramaya devam etmelidir.
- Gerekliğinde Kontrol Noktası Amiri elle aramaya tabi tutar. Bu durum kişilerin mahremiyeti hususuna girdiğinden arama ince arama kabininde yapılmalıdır.
- Her yolcu hem cinsi tarafından taranmalıdır.

3) X-Ray cihazı operatörü,

Bagaj tarama görevlisi olarak da ifade edilen x-ray operatörü, x-ray cihazını kullanarak, cihazdan geçen eşyaların görüntülerini yorumlar. Tehlikeli veya şüpheli olarak tespit edilen bagajın aranmasını ve görüntüyü veren cismin tetkikini sağlar.

Bagaj araması yapan memuru sürekli çalıştıracak şekilde yönlendirerek, aranacak bagajları gösterir. Bu ise geçen bagaj adedinin yaklaşık % 10'unun elle aranması için seçilmesiyle mümkün olur.

Tüm büyük elektronik cihazlar(notebook bilgisayar, video kamera, ev gereçleri vs.) fiziki aramaya tabi tutulur.

- Notebook bilgisayarlar çalıştırılmalı ve ekrandaki görüntüsü beklenmelidir.
- Video kameralar çalıştırılmalı ve kontrol edilmelidir.
- Diğer gereçler fiziki aramaya tabi tutularak normalde olmaması gereken bir değişiklik var mı veya yok mu diye kontrol edilmelidir.

Geçiş kartı taşıyan alan görevlilerinin kartları kontrol edilmeli ve yolcu gibi aramaya tabi tutulmalıdır.

Yolcuların güvenliğinin bu kurallara uyulması sayesinde sağlanabileceği unutmamalıdır.

4) Bagaj arama görevlisi;

Operatörün görüntülerde yorum yapamadığı kısımların ne olduğunu tespit etmek amacıyla bagajı yolcuyla yönlendirerek açtırır.

Bölüm 1 de açıklanan durumlarda ki arama işlemini Kontrol Noktası Amirinin bilgisi dahilinde fiziki arama yapabilir veya Kontrol Noktası Amirine aratır.

Bölgenin düzeninden Bagaj Arama görevlisi sorumludur. Yolcuların kontrol işlemlerindeki kutuların işleyişin düzeni açısından toplanmasından sorumludur.

Eşyanın dış yüzeyinde değişiklik yapılmış olduğu gösteren işaretlerinin olup olmadığını kontrol ediniz, örneğin; yanlış denkleştirilmiş mandallar, yeniden konulmuş gibi görünen vidalar ve yeniden yapıştırılmış ya da dikilmiş gibi görünen şeyler. Kontrol noktası memurları bu belirtilerden herhangi birini gösteren eşyalara karşı daha dikkatli olmalıdırlar.

Silah olabilecek herhangi bir çıkıntı ya da kalınlık için çantanın üstünü kenarlarını ve alt kısmını yoklayınız.

El bagajı tetkik edilirken, kontrol noktası memuru, bagajı diğer yolcuların içeriğini göremeyeceği bir şekilde açmalıdır. Bu aynı zamanda, içinde bulunan potansiyel silahlara yolcuların ulaşmasını engeller.

(Yeniden dikilmiş ya da yapıştırılmış yerlerin içeriğini tetkik ediniz.)

Açıklanamayan bir boşluğu olan bagajlara dikkat edilmelidir. Bu bir saklanmış bölge olabilir.

Bütün giysileri kontrol ediniz. Eğer katmanlar halinde ise, katmanları silah veya patlayıcı madde için tetkik ediniz. Eğer giysi bükülmüşse açılmalı ve tetkik edilmelidir.

Silah olarak kullanılabilecek ateşleyici sıvı içerebilecek şişe veya konteynırlara karşı dikkatli olunuz.

Çok ağır görünen aerosol kutuları delinmişse, eşya ve yolcu amire gönderilmelidir. Fotoğraf makinesi çantaları, ve elbise çantaları da silah saklamak için kullanılabilir. Hem dış hem de iç cepheleri ve bölümlerini mantıklı bir sıra ile arayınız. Kontrol noktası memuru bu çantalarında içeriğini diğer bagajlar gibi tetkik etmelidirler. Fotoğraf makinesinin tetkiki için memur yolcudan lens başlığını bütün çıkarmasını isteyiniz. Kontrol noktası memuru, lensin içine bütün yansımaları fotoğraf makinelerinin üzerindeki görüntü bulucunun arasından bakmalıdır. Eğer fotoğraf makinesinin içine bir şey saklanmamışsa optik yörünge muhtemelen berrak görünmeyecektir.

Ağırlık da bir eşyanın görüldüğü gibi olmamasını belirleyecek faktörlerden biridir. Eğer bir eşya olması gerekenden daha ağırsa Fiziki Kontrol Buna Göre yapılmalıdır.

Bazı eşyaların otomatik olarak fiziksel tetkiki yapılmalıdır. X-ışınından geçirildiği halde büyüklük ve yoğunlukları potansiyel bir silahın saklanması yardımcı olabilir. Bu kategorideki eşyalar şunlardır:

- Alet veya ekipmanın takımı
- Şemsiyeler
- Flaş ışıkları
- Portatif radyo, kaset veya CD çalarlar
- Laptop bilgisayarlar
- Potansiyel hareketli resim ve televizyon aletleri
- Bütün sarılmış paketler,

5) Kontrol Noktası Amiri:

- Her kontrol noktasında bir amir görevlendirilir. Bu amirin görevi kontrol noktasının faaliyetlerini izlemek ve memurları yönetmektir.
- Kontrol noktası amiri, sürekli olarak arama bölgesinde bulunmalıdır.
- Kontrol noktası memurları anormal bir davranış veya sıra dışı bir durumla karşılaştıkları zaman, yardım için amirlerine başvurmalıdırlar. Kontrol noktası amirleri aktif olarak tarama görevine katılmazlar, ancak kontrollerde görülen eksiklere müdahale ederler, yapılan tarama görevini sürekli denetlerler.

PERSONEL GÖREVLERİ

(ÖRNEĞİN MONİTÖR ALARMI, X-RAY TARAMASI, ELLE ARAMA VB.)

Kontrol Noktası Görevlisinin Önemi- Özellikleri:

- Kontrol noktası görevlisi, sisteminin halkla irtibat noktasıdır. Halk, ilk defa bu görevliyle muhatap olur. Güvenlik görevlisinin davranışları, bakışları, konuşmaları, fiziki görünüşleri, iyi iletişim kurmaları güvenlik sisteminin etkinliği için önemlidir.
- Araştırmalar kontrol noktası görevlisinin görüntüsü ile görev etkinliği arasında doğru orantı olduğunu göstermiştir.
- Görevliler hiç bir zaman aşırı isteksiz, rahat görüntü vermemelidir. Görevlinin hareketleri, görünüşü, konuşmaları, görevindeki ciddiyeti güvenliğin göstergesi olmalıdır.
- Kontrol noktası görevlileri halkın gözündeki ciddi görevli imajını sarsacak hareketler ile görev esnasında dikkatsiz ve ihmalci davranışlarda bulunmamalıdır.
- Kontrol noktasında tehlikeli maddelerin tespit edilmesi oldukça güçtür. Çünkü çoğu zaman kişiler üzerinde normal şartlarda taşındığında tehlikeli olmayan maddeler veya suç teşkil etmeyen maddeler, uçaklar için tehlike oluşturabilirler.

X-RAY GÖRÜNTÜLERİNİ YORUMLAMA PRENSİPLERİ

SİSTEM KISITLAMALARI - BAGAJLARIN POZİYONU, IŞINLARIN KIRILMASI VB.:

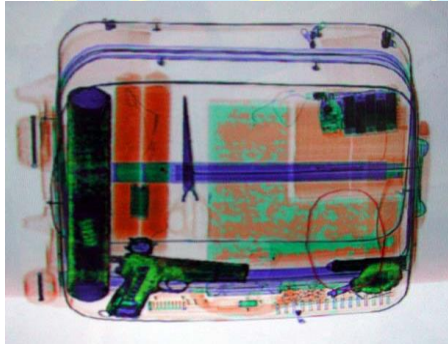
- Cihazın sağlıklı kalmasını sağlamak için kontrol için cihaza verilecek bagajların, öncelikle, cihaza konulmadan önce cihaz giriş konveyörü önünde bulunan platform üzerine bırakılması sağlanmalıdır.
- Cihazda kontrol edilen bagajlardan konveyör üzerinde bulunanların toplam ağırlıkları, konveyör taşıma kapasitesi üzerinde olmamasına dikkat edilmelidir. X-ray bandına toplam maksimum 160 kg ağırlığında paketler veya bagajlar konur. Bu sınırlamadan daha fazla ağırlık konması durumunda, konveyör bandının yırtılması gibi mekanik veya elektronik birçok arızalara neden olabilir. Arıza giderilene kadar kimi zaman parça beklenmesi vb. nedenlerle cihaz günlerce kullanım dışı olabilir. Bu durum hizmet kalitesini olumsuz yönde etkileyecek, gecikmelere neden olabilecektir.
- Görüntünün sağlıklı alınabilmesi için; kontrol edilecek paketler veya bagajlar cihaza yatay ve uzunlamasına konulmalıdır. Bagajlar üst üste konmamalı ve her bir bagajın arasında en az 50 cm mesafe olmalıdır.
- Kontrol edilecek bagajlar veya tüm nesneler konveyörün ortasına gelecek şekilde konulmalıdır.
- Aranması gerekli bagajların, bagaj arama görevlisine monitör üzerinden işaret edilmeden tüneli terk etmesine izin verilmemelidir. Konveyör çıkışında paket veya bagaj birikmesine izin verilmemelidir.
- Aranması gerekli bagajların mutlak surette bagaj sahibi tarafından açılması sağlanmalıdır.
- Bagaj içerisinde bakılacak nokta monitör görüntüsünden tespit edilerek, bakılmalıdır. Arama görevlisinin özellikle odaklanacağı nokta, görüntüde tespit edilen nokta olmalıdır.
- Normal şartlarda operatörün, cihaz klavyesinden bulunan menü tuşuna basarak menü içinde gezinme, ayarlarda değişiklik yapma gibi yetkileri yoktur. Cihaz ayarlarının yetkisiz kişilerce kurgulanması olumsuz durumlara neden olabilir.

- Konvansiyonel x-ray cihazlarının, x ışını veren x-ray jeneratörü cihazın üst veya yan orta bölümünde yer alır. Cihaz tünelinin içinde yürüyen bandın hemen bir kaç cm üstünde, hem giriş hem de çıkış tarafına yakın bölümlerde sensörler bulunur. Paket veya bagaj banda konulup tünele girdiğinde sensörler paketi görür görmez x-ray jeneratörüne sinyal göndererek jeneratörün x ışını üretmesini sağlar ve paketin görüntüsünü operator ekranına yansıtır. Cihaz x-ışını üretirken cihaz üzerinde bulunan kırmızı lamba yanar. Tünel çıkışına yakın olan sensörlerde paketin çıkacağı sinyalini jeneratöre göndererek x ışını üretmesini durdurur.
- Kurşun madeninden yapılmış maddeler, x-ışını kırar ve paket içerisine sağlıklı nüfuz etmesini engeller. İçerisinde kurşun bulunan maddeler genellikle açık parlak yeşil renge boyanmıştır. Bu nedenle böyle bir bagaj görüntüsü olduğunda, bagaj mutlaka açılarak kontrol edilmelidir.

TEKNİKLER – 3 BOYUT, DIŞATLAR, BAGAJLARIN KARMAŞIKLIĞI, NESNELERİN TANIMLANMASI VB.

- Görüntü yorumlama fonksiyonlarını kullanmadan önce konveyörü durdurunuz. Görüntü yorumlaması bittikten sonra tekrar hareket ettiriniz.
- Görüntü yorumlama fonksiyonlarının kullanılmasına rağmen, neticeye ulaşılamamışsa mutlaka o bagajın manuel olarak aranması sağlanmalıdır.
- Görüntü yorumlaması yaparken asla zamana karşı yarışılmamalıdır. Elde edilecek güvenlik standardı tamamen operatörün çalışmasına bağlıdır.
- Çok karmaşık, içinde birçok çeşit madde bulunan veya çok yoğun metallerin bulunduğu paketlerin veya bagajların açtırılarak manuel kontrol edilmesi tavsiye edilir. Zaten ulusal ve uluslararası kurallar çerçevesinde her 10 bagajdan birinin yani kontroldeki bagajların %10'nun açılması gerekmektedir.

RENK ANALİZİ - ORGANİK/İNORGANİK AYIRIMI - VE AMACI:



RENKLİ EKRAN

Görüntüye dikkat edildiğinde, ekrandaki görüntüde var olan renkler 3 ana renkten oluşmaktadır.

TURUNCU VE TONLARI: Atom ağırlığı 0-10 arasındadır. Organik maddelerdir. Tahta, Plastik, Şeker, C4 vb.

Bu maddelerin renk tonları:



MAVİ VE TONLARI: Atom ağırlığı 10-18 arasındadır. Hafif metaller, inorganik maddelerdir. Çelik, Demir, Alüminyum vb.

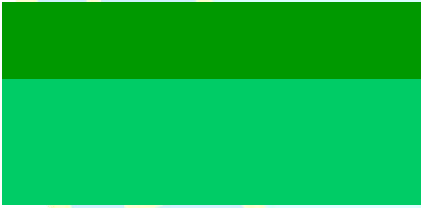
Bu maddelerin renk tonları:



YEŞİL VE TONLARI: Atom ağırlığı 18-sonsuz kadardır. Ağır metaller veya Geçilemeyenlerdir.

Karışık (Mix) Maddeler: Metal ve metal olmayan maddelerin karışımından yapılan malzemelerdir.

Bu maddelerin renk tonları:



X-ray cihazının görüntüleyemediği maddeler: Kurşun ve kristal içerisindeki maddelerdir.

Bu maddelerin renk tonu:





SİYAH BEYAZ EKRAN

- Bagaj kontrolü ile elde edilen siyah beyaz görüntü, bagajdaki değişik cisimlerin, beyazdan siyaha kadar 22 adet ayırt edilebilir parlaklık seviyesi ile (Gri tonları) gösterimini temsil eder. Parlaklık seviyeleri taranan cisimlerin gerçek absorpsiyon faktörlerine karşılık gelir.
- X-ray cihazlarının kontrol panelleri cihazın cinsine ve modeline göre farklılık gösterir. Genel olarak Tuşların isimleri değişse de, görüntü incelemede kullanılan fonksiyonlar hemen hemen aynıdır.
- Daha önce de belirtildiği gibi, kurşun madeninden yapılmış maddeler, x-ışınını kırar ve paket içerisine sağlıklı nüfuz etmesini engeller. İçerisinde kurşun bulunan maddeler genellikle açık parlak yeşil renğinde görülmektedir. Bu nedenle böyle bir bagaj görüntüsü olduğunda, bagaj mutlaka açılarak kontrol edilmelidir.



GÖRÜNTÜ GELİŞTİRME FONKSİYONLARININ KULLANIMI VE AMACI

Konveyör Çalıştırma” Düğmeleri

FWD Düğmesi: Eşyaları kontrol tüneline doğru hareket ettirir.

STOP Düğmesi: Bandı durdurmak için kullanılır.

REV Düğmesi: Bandı ters yönde çalıştırmak için kullanılır.

“Zoom” (Büyütme) Tuşları: Ekranda alınan görüntü içinde şüpheli görülen bir kısım varsa büyütme tuşları ile görüntünün daha yakından incelenmek istenilen yerler 2 veya 4 kat büyütülebilir. Ekranı dokuz eşit parçaya bölündüğü düşünülerek, 1 sol üst köşe, 2 üst orta, 3 sağ üst köşe, 4 sol orta köşe, 5 ekranın ortası, 6 orta sağ köşe, 7 sol alt köşe, 8 alt orta, 9 alt sağ köşe direk tuşlara basılarak 2 kat büyütülür. 0 tuşuna basılı tutularak aynı işlemler yapılırsa 4 kat büyütme yapılır.

“Görüntü İnceleme” Tuşları;

B/W REV Düğmesi:

Sadece siyah beyaz ekranda etkilidir. Siyahı beyaz, beyazı siyah yapar. Yani; yoğunluğu yüksek olan maddeler beyaz olur yok olur, düşük olan maddeler ön plana çıkar. Burada amaç yoğunluğu düşük olan maddelerin ön plana çıkması ve yoğunluğu yüksek olan maddelerle ilişkilerinin olup olmadığını görmektir. Operatör bu tuş sayesinde birçok birleşim yaparak örneğin kablolar ile ilgili yorumu doğru şekilde yapabilmektedir.

EDGE TRACE Düğmesi:

Sadece siyah beyaz ekranda etkilidir. Bagajın içindeki tüm cisimlerin kenar çizgilerini çizer. Bu tuşla, örneğin Plastik bir bıçağın normalde operatör tarafından görülmesi çok zordur. Cisimlerin kenar çizgileri çizildiğinden dolayı yoğunluğu az olan maddeler daha net görüleceğinden Operatör diğer tuşlarında yardımıyla şüphelendiği cisim ile ilgili kararını verecektir.

HI-PEN Düğmesi:

Sadece siyah beyaz ekranda etkilidir. B/W REV’in tam terside diyebiliriz. Bu tuş kullanıldığında yoğunluğu fazla olan cisimler ön plana çıkar az olan cisimler nerdeyse görünmez. Operatöre diğer tuşların kombinasyonu ile beraber çok şey verebilen bir özellik olup uygulama ve simülasyon eğitimlerinde konu daha detaylı anlatılacaktır.

MENÜ Düğmesi:

Teknik işlemler için ve cihazın ayarlarının yapılması için kullanılan bu tuş Operatör tarafından kullanılmaz.

LİGHTER Düğmesi:

Her iki ekranda da etkili olan bu tuş; Kademe kademe kontrast görevini yapar son aşaması siyah beyaz ekranda Hi-Pen ile aynıdır. Avantajı Renkli ekranda da yoğunluğu fazla olan cisimlerin ön plana çıktığını göstermesidir.

DARKER Düğmesi:

Her iki ekranda da etkili olan bu tuş; Kademe kademe koyulaştırma görevini yapmaktadır. Örneğin; yoğunluğu az olan cisimlerin koyulaşması ön plana çıkması Operatörün şüphelendiği kısımları daha kolay incelemesine yardımcı olacaktır. Uygulama yönüyle anlatırsak; plastik bıçak veya silahtan şüphelendik ve Edge Trace ile kenar çizgilerini çizdik odaklandığımız noktayı tam olarak belirledikten sonra yoğunluğu az olan bu cisimleri daha iyi ayırt edebilmek için Darker tuşuyla koyulaştırma işlemini yaptıktan sonra Operatör nihai kararını verebilecektir.

NORMAL Düğmesi:

Her iki ekranda da etkili olan bu tuş ise; Lighter ve Darker' da hangi kademede olursa olsun görüntüyü orijinaline çevirmektedir.

PSEUDO Düğmesi:

Sadece siyah beyaz ekranda etkilidir. Bu tuş 3 kademedir.

1. Kademe metalik yoğunlukları atomik ağırlıklarına göre gösterir. Operatörün Kabloları ve yoğunluğu fazla olan metalleri ayırt etmesini bu sayede yoğunluğu fazla olan metallerin altında herhangi bir obje varmı? onu ayırt etmesini sağlar.
2. Kademe Organik yoğunlukları atomik ağırlıklarına göre gösterir. Operatöre Patlayıcılarla ilgili çok yardımcı olur. 1.kademede metalleri net olarak inceleyen Operatör 2. Kademede Ametalleri incelediği için düzeneği tespit etme oranı çok yükseleceğinden bana göre X-Ray cihazının önemli tuşları arasında olan bu tuş çok kullanılmaktadır.
3. Kademede yoğunluğu fazla olan diğer bir deyişle 21 atomdan fazla olan cisimleri kırmızı renge çevirir. Buradaki amaçta yoğunluk altında ki normal şartlarda göremediğimiz maddeleri az da olsa görmemize olanak sağlar.

İNORG STRİP Düğmesi:

Sadece renkli ekranda etkili olan bu tuş; Bütün metallerin gitmesini sağlar Operatör Ametal olan tüm cisimleri rahatlıkla bu tuş ile ayırt edip yorumlayabilir.

ORG STRİP düğmesi:

Sadece renkli ekranda etkili olan bu tuş; Bütün Ametallerin gitmesini sağlar Operatör metal olan tüm cisimleri rahatlıkla bu tuş ile ayırt edip yorumlayabilir.

THREAT Düğmesi:

Herhangi bir tehlike sezildiğinde basılan bu tuş yardımıyla cihazın iki tarafında olan kırmızı lambalar yanıp sönmeye başlar ve cihaz alarm sesi verir. Kontrol noktasında görev yapan diğer Güvenlik Memurlarını haberdar etmek için kullanılır. Ancak Ülkemizde bu tuş Yolcuların panik olmaması için kullanılmamaktadır.

VİEV Düğmesi:

0 ve daha sonra Viev tuşuna aynı anda basıldığında daha önce geçmiş olan bagajlar cihazın özelliğine göre 20 adete kadar görülebilmektedir.

YASAKLI MADDELERİ TANIMA (SİLAH, PATLAYICI VB.)

Farklı türdeki yasaklı maddeleri tanıma ve teşhis etme – gizleme/saklama metodları:

Sabotajcıların ve teröristlerin silah, patlayıcı madde ve tehlikeli maddeleri gizlemek için kullandıkları yöntemlerden başlıcaları şunlardır:

1-Plastik Patlayıcılar:

Cam macunu veya oyun hamuru yumuşaklığında olduğundan her türlü eşya ve oyuncak haline getirilebilir.



Plastik patlayıcıların gizlenmesinde kullanılan yöntemlerden bazıları şunlardır:

- -Resim çerçevelerinin içinde.
- -Paskalya yumurtası şeklinde.
- -Meyve veya değişik cisim halinde.
- -Büyük bir cüzdan içinde kalıplar şeklinde.
- -Evrak çantası, el çantası veya yolcu valizlerinin iç kısımlarında plaka şeklinde. -Elektronik gereçler içinde.
- -Yağ, reçel, şekerleme, lokum, salça gibi gıda maddeleri içinde.
- -Sabun, mum ve dekoratif eşya şeklinde.
- -Portatif kasetçalarlar içinde.
- -Kasetler, video ve normal teyp kasetleri ve benzeri elektronik eşya içinde. –
- Bayanların mahrem yerlerinde.
- -Spor şapkalar içinde.
- -Tıraş köpüğü, diş macunu, parfüm ambalajlarında, diğer her türlü malzeme içinde.

Plastik patlayıcılar kapı detektörlerinden geçiş esnasında tespit edilememektedir. Bomba düzeneği haline getirilmemiş ve metal elemanı olmayan patlayıcılar kapı detektörlerinde sinyal vermezler. İnsanların üzerindeki patlayıcılar, elle kontrol yapılmadığı müddetçe uçağa ulaştırılabilir.

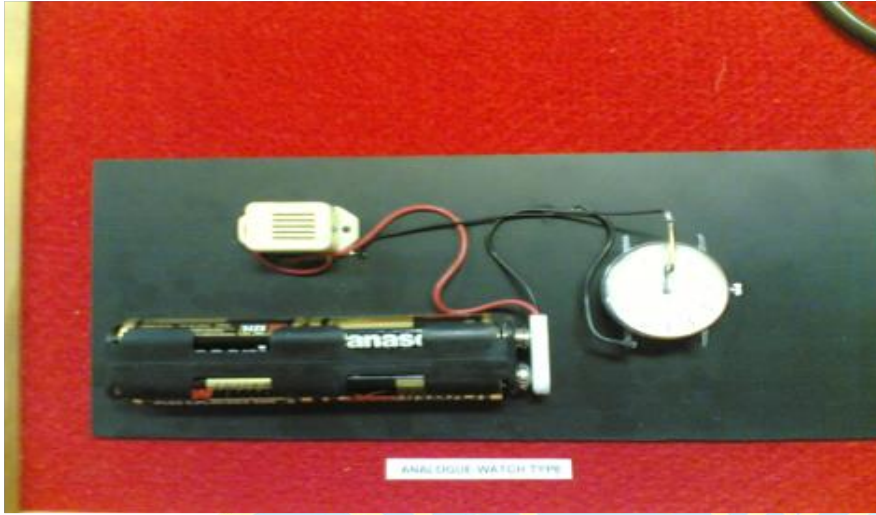
2-Sıvı Patlayıcılar:

Şarap, likör parfüm ve göz temizleyicisi şişesi, ilaç şişeleri, kolonya şişeleri içinde yolcuların bagajlarına yerleştirilebilir. Ayrıca toz şekere benzeyen TATP patlayıcısı, toz şeker gibi gösterilebilir.

3-Bomba Parçaları:

Dolmakalem, tükenmezkalem herhangi bir çisim içine yerleştirilebilir. Bu tür küçük parçalar hassas ayar yapılmadan kapı detektörlerinde sinyal vermemektedir.

Bombaların kabloların vb. parçaların elektrikli ev aletleri içinde, cep telefonları, saç fırçası boşluğu, ayakkabı ökçeleri içi vb. eşyalar içine saklanabilir.

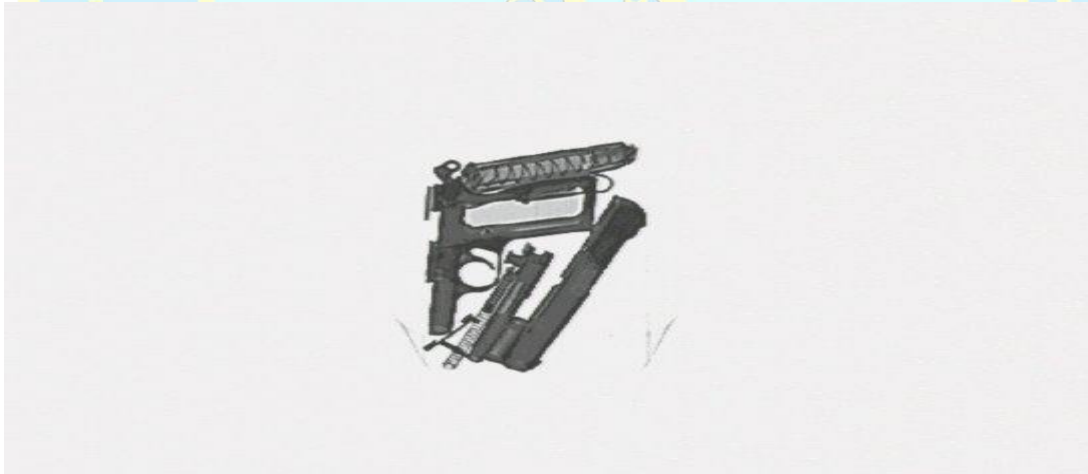


4-Ateşli Silahlar:

Özellikli yolcuların üzerlerinde geçtiği tespit edilmiştir. Hasta olarak gelen ve protez kullandığını söyleyen şahısların özellikle incelenmesi gerekir

Silahlar küçük parçalara bölünerek kişilerin üzerlerinde veya eşyalarında geçirilebilir.

İlaç kutuları, küçük çantalar, müzik aletleri içinde, portatif bilgisayarlar, radyo, kasetçalar, çocukların ellerindeki oyuncaklarda, bebek arabalarında, bebek kundaklarında, tekerlekli sandalyeler ve sedyelerde geçirilebilir.



Ev/El yapımı patlayıcı düzeneklerin (IED) bileşenlerini tanıma:

Ev/el yapımı patlayıcılar:

- Gübreler (amonyum nitrat)
- Nitrobenzen
- Balmumu
- Şeker
- Fuel Oil
- Alüminyum Tozu

Yukardaki maddeler ve/veya türevleriyle ev/el yapımı patlayıcı yapılabilir.

Yaygın ev/el yapımı patlayıcılar:

- Amonyum Nitrat / Fuel Oil
- Amonyum Nitrat / Alüminyum
- Amonyum Nitrat / Nitrobenzen
- Amonyum Nitrat / Şeker

Yasaklı maddeler/tehdidin tespiti halinde izlenecek prosedürler:

Aşağıda sunulan MSHGP' nin Ek-17'si olan "Kabinde Ve Steril Alanlarda Bulundurulması Yasaklı Maddeler İle Yolcu/Kabin Ekibi Tarafından Taşınmasına İzin Verilen Tehlikeli Maddeler" de belirtilen Talimatlar doğrultusunda işlem yapılır.

Yasaklı madde tespitinde, konusu suç teşkil edebilecek maddeler, el bombası, ruhsatsız silah vb. tespiti durumunda bu maddelerin kontrol noktasından geçişine kesinlikle izin verilmez. Ruhsatlı silahlar, yalnızca iç hat uçuşlarında Terminal Girişlerinde Kontrol Noktalarından önce Silah Teslim Noktasında görevli Polis tarafından teslim alınarak, ilgili personel tarafından özel paketlerde uçağa nakledilir ve varış noktasında yolcuya teslim edilir. Dış hat uçuşlarında silah taşınmaz.

X-ray cihazında bomba tespitinde, oluşabilecek patlamanın zararlarını en aza indirmek amacıyla bagajın x-ray cihazından çıkmasına izin verilmez. Bant durdurulur ve Kontrol Noktası Amiri, Genel Kolluk ve üst yetkili amirlere haber verilerek içerisinde bomba olan bagajın muhtemel sahibi etkisiz hale getirilir. Güvenlik personelinin ilgili üst makamlara haber vermesinde, gecikme durumu, bombacının fark edildiğini anlaması gibi güvenlik açısından bir risk oluşturabilecek bir vaziyet durumunda, güvenlik personeline bombalı çantanın muhtemel sahibine direk müdahale edilerek bombacı etkisiz hale getirilir. Konusu suç teşkil etmeyecek havai fişek vb. maddelerin tespitinde ise üst yetkili amirlere haber verilir ve geçişine izin verilmez.

Kabinde ve Steril Alanlarda Bulundurulması Yasaklı Maddeler İle Yolcu/Kabin Ekibi Tarafından Taşınmasına İzin Verilen Tehlikeli Maddeler:

(1) Yolcu tarafından hava aracı kabinine alınmasına (kişi üzerinde ve kabin bagajında bazı maddeler için uçak altı bagajında) ve steril alanda bulundurulmasına izin verilmemesi gereken maddeler ile taşınmasına izin verilen tehlikeli maddeler listesi hazırlanmıştır. Bu düzenlemenin amacı; hava meydanlarındaki güvenlik kontrol noktalarında, gerek ilgili güvenlik personelinin, gerekse yolcuların, uçuş emniyeti ve yer güvenliği açısından, hangi nesnelere dikkat etmeleri gerektiği konusunda bilgilendirilmeleridir.

(2) Yasaklı maddeler; bir hava aracının kabininde, bazı maddeler için uçak altında veya Havalimanlarının güvenlik tahditli bölümlerinde bulundurulması yasak olan nesneler olarak tanımlanır. (Yetkili personelin görevli olduğu durumlar ve uçak altı bagajında ayrıca MSHGP' nda bir madde ile hüküm altına alınmayan taşınabilecek malzemeler hariç). Bazı yasaklı maddeler, kabinde bulundurulamaz. Dolayısıyla, kabin bagajında taşınamaz ancak uçak altı (Hold) bagajında taşınabilirler ve hava aracı için tehlike yaratmazlar. Yine bazı durumlarda uygun şekilde paketlenen bu maddelerin taşınması havayolu işleticisinin iznine tabi olabilir.

(3) Bu Ek'te yer alan "Yasaklı Maddeler" listesi Mülki İdare Amirliklerine, Havalimanı İşleticilerine, Havayolu İşletmelerine, Yer Hizmeti Kuruluşlarına vb. ilgili kurum ve kuruluşlara dağıtılır.

(4) Bu liste özellikle kontrol noktalarında, check-in bankalarında, yolcuların bilgilendirilebileceği yerlerde bulundurulmalı ve ilgili personelin bu liste ve içeriği hakkında bilgi sahibi olmaları sağlanmalıdır.

(5) Yasaklı maddeler listesi en çok karşılaşılabilecek maddeleri içermekte olup, genel bir fikir verir. Bu listede olmayan, ancak silah olarak kullanılabilecek potansiyel maddelere de izin verilmemeli ve bu tür maddeler ile karşılaşıldığında en yakın güvenlik birimine bilgi verilmelidir. Ayrıca söz konusu nesne Mülki İdare Amirliği'ne raporlanmalıdır.

(6) Hava meydanlarında yerel özelliklere bağlı olarak, bu listede yer almayan bazı maddeler Havalimanı güvenlik komisyonlarının kararıyla "yasaklı madde" olarak nitelendirilebilir. Bu kararlar Havalimanında görevli ilgili kurumlara (Emniyet Şube Müdürlüğüne, Havalimanı İşleticisine, Hava Yolu Şirketlerine, Yer Hizmeti Kuruluşlarına, Özel Güvenlik Birimlerine vb. güvenlik paydaşlarına) ve EADUK'e bildirilir.

(7) Havayolu işleticileri, Havalimanı işleticileri ve terminal işleticileri; yolcuların/kabin ekibinin karşılaşılabilecekleri güvenlik uygulamaları ve yasaklı maddeler konusunda bilgilendirilmeleri için gerekli tedbirleri alırlar. (Eğitim, Afiş, Broşür, Görsel ve İşitsel Yayınlar vs.)

(8) Havayolu işleticileri bu ek'te yer alan ve "Yasaklı Maddeler" olarak listelenmiş maddeleri veya bu listede yer almayan başka maddeleri, uçaklarında taşımayı reddedebilir.

(9) Yolcu veya kabin ekibi tarafından getirilen yasaklı maddeler, güvenlik kontrol noktalarında incelemeye tabi tutulabilir veya güvenlik gerekçesi ile alıkonulabilir.

(10) Bu Ek'te yer alan kabin bagajında veya kişi üzerinde bulunması yasaklı maddeler, uçak altı bagajında taşınabilir, ancak yolcu veya kabin ekibinin uçak altı bagajı yoksa havayolu şirketine hizmet veren yer hizmeti kuruluşu bu maddeleri uçak altında taşımak için gerekli prosedürleri yerine getirir.

(11) Kimyasal/Biyolojik/Nükleer maddeler ile ilgili olarak herhangi bir şüpheli durum da acilen ulusal otoriteye, Havalimanı otoritesine, polise, askeri yetkilileri ve ilgili kuruluşlara (sivil savunma, TAEK, vb.) bildirilmesi gerekmektedir.

(12) Yasaklı maddeler listesinde yer alan bazı maddeler "Tehlikeli Madde" olarak da tanımlanabilmektedir. Bazı şartlarla yolcu ve kabin ekibi tarafından taşınabilecek olan (kişi üzerinde, kabin veya uçak altı bagajında) "Tehlikeli Maddeler" listesi bu ek'te yer almaktadır. Bu liste yolcu veya kabin ekibinin bagajlarında/kişi üzerinde taşınmak üzere nelere hangi şartlarda izin verildiği veya yasaklandığı konusunda bir rehber olarak kullanılmalıdır. Ayrıca, havayolu işleticisi sorumluluğunda, tehlikeli maddelerin taşınması ile ilgili genel kurallar için aşağıdaki dokümanlar referans olarak kullanılabilir;

a) Güncel IATA Tehlikeli Maddeler El Kitabı,

b) ICAO Doc 9284 (Tehlikeli Maddelerin Hava Yolu ile Emniyetli bir Şekilde Taşınması için Teknik Talimatlar),

c) ICAO EK-18,

ç) ICAO 8973 (Ek-24),

d) MSHGP nin 17. Eki

(13) Kabinde ve güvenlik tahditli alanda tehdit oluşturabileceğine kanaat getirilen nesneler yasaklı madde olarak anlaşılmalı ve kabin bagajında veya güvenlik tahditli alanlarda bulundurulmamalıdır ve duruma göre aşağıdaki işlemlerden biri uygulanmalıdır:

a) Eğer hava aracı emniyeti için bir tehlike oluşturmuyorsa, yolcunun nesneyi uçak altı (hold) bagajına koyması sağlanır.

b) Taşınmaları veya saklanmaları riskli olan maddeler, el koyulduktan sonra uygun bir şekilde atılmalı veya imha edilmelidir.

c) Saklanmalarında risk görülmeleyen maddeler, el koyulduktan sonra Havalimanı otoritesi veya ilgili hava aracı işleticisi tarafından yolcuya geri döndüğünde teslim edilmek üzere saklanmalıdır.

ç) Yolcunun check-in bagajının olmaması veya check-in bagajına herhangi bir nedenle koyulamaması durumunda; yolcudan/kabin ekibinden alındıktan sonra uygun bir şekilde paketlenerek uçak altında (kargo bölümü) taşınması sağlanır ve kişiye son varış noktasında teslim edilir.

Yasaklı Maddeler Listesi

(1) Silahlar ve Ateşli Silahlar

- a) Her türlü çaptaki ateşli yivli silahlar
- b) Her türlü yivsiz av tüfekleri ve pompalı tüfekler
- c) Ateşli Silahların Taklit ve Benzerleri ile İmitasyonları
- ç) Havalı Silahlar
- d) Her türlü oyuncak silahlar
- e) Gizli ve Kamufle Edilmiş Silahlar (Çakmak ve Kalem Silahlar vb.)
- f) Başlatma Silahları
- g) Silah parçaları (Teleskopik nişangahlar ve nişangahlar hariç)
- ğ) Bilye Atan Silahlar (Plastik ve metal)
- h) İşaret Tabancaları
- i) Mancınık ve sapanlar
- j) Elektrikli Şok Aletleri
- k) Silah şeklindeki çakmaklar
- l) Endüstriyel cıvata, çivi ve zıpkın tabancaları
- m) Yay ve Oklar
- n) Hayvan Bayıltma Araçları
- o) Boya Atan Silahlar
- p) Mantar Tabancası ve Kapsülleri

(2) Sivri /Keskin Uçlu Silah ve Eşyalar

- a) Balta ve çeşitleri
- b) Ok ve Dartlar
- c) Mızrak, kargın, zıpkın
- ç) Kanca
- d) Buz Baltası
- e) Satır
- f) Fırlatılan yıldızlar
- g) Kama
- ğ) Hançer

- h) Saldırma
- i) Sustalı ve Kelebek bıçakları
- j) Pala, Kılıç, Kasatura
- k) Sivri Uçlu ve oklu bıçaklar
- l) Dalgıç Malzemeleri (Dalgıç Bıçağı vb.)
- m) Makaslar (Ağzı sivri 6 cm'den büyük)
- n) Buz Kıracakları
- o) Tıraş Jileti, bıçak ve usturalar
- p) Metal Kesici
- ö) Dikiş İğnesi
- ç) Çakı, çok amaçlı çakı
- r) Tırnak makası (6 Cm'den büyük)
- s) Tirbuşon
- ş) Dağcılık ile ilgili olan malzemeler (krampon, keser, çekiç, buz baltası vs.)
- t) Kayak Yürüme ve Tırmanma Bastonları
- u) Törpü (6 Cm'den büyük)
- ü) Şiş
- v) Ucu sivri şemsiye
- y) Maket Bıçağı
- z) Dövüş Sanatında ve Salt Saldırı ve Savunmada kullanılan her türlü malzeme (Uzun Sopalar, Kılıçlar, teleskopik coplar, muşta, süngü, topuz, topuzlu kamçı, boğma teli veya zincir, şişli baston vs.)
- aa) Buz patenleri
- bb) Kalem Bıçaklar
- cc) Av Amaçlı Bıçaklar
- çç) Her türlü marangozluk aletleri (çekiç, tornavida, matkap, testere, şerit metre vb.)
- dd) Medikal kesici aletler (neşter, bisturi vb.)
- ee) Kaşık, bıçak ve çatal takımları
- ff) Hipodermik iğneler (Tıbbi amaçlı olduğuna dair kanıt gösterildiğinde taşınabilir)
- gg) Akülü vidalama ve matkaplar ile uçları
- ğğ) Elektrikli Testere
- hh) Ucu 6 cm'den büyük her türlü bıçak (Döner bıçakları ve seramik bıçaklar dâhil)

(3) Patlayıcılar ve Parlayıcı Maddeler

- a) Patlayıcı ve patlayıcı sistemleri (bunların taklitleri dâhil)
- b) Fünne ve Fitiller

- c) Dinamit ve gerçeğe uygun taklitler
 - ç) Havai Fişekler, Maytaplar
 - d) El Bombası ve gerçeğe uygun taklitleri
 - e) Plastik Patlayıcılar
 - f) Mayın Barut ve diğer askeri patlayıcılar
 - g) Cephane ve Mühimmat
 - ğ) Parlayıcı sıvılar (petrol, benzin, mazot, alkol, etanol, gaz yağı vb.)
 - h) Sprey boyalar
 - ı) Tiner ve terebentin
 - i) Gazlar ve Gaz Tüpleri (fazla oksijen, propan gazı, bütan gazı , asetolon)
 - j) Çakmak Sıvıları ve Gazları
 - k) Meşale alevli çakmaklar (Sadece ABD uçuşları için)
 - l) Taklit Yanıcı Maddeleri
 - m) Güvenli olmayan her türlü kibrit (Her yüzeyde yanabilen kibrit)
 - n) Alkol Oranı %70'i geçen içecekler ve sıvılar (kolonya vb.)
 - o) Duman çıkartan ürünler (sis bombası vb.)
- (4) Keskin ve Sivri Uçlu Olmayan Maddeler**
- a) Kalın sopalar (Golf, Kriket, Beyzbol, Hokey, Lakros Sopaları)
 - b) Kürekler (Kano vb.)
 - c) Kelepçeler
 - ç) Her türlü ıstakalar (bilardo)
 - d) Kaykay
 - e) Balıkçılık Malzemeleri ve Olta Takımları
 - f) Her Türden cop, sopa (yolcu profiline göre bu malzemelerin tarandıktan sonra geçişine izin verilir.)
 - g) Kayaklar
 - ğ) Urgan, halat, çelik halat
 - h) Her türlü sörf tahtaları

(5) Kimyasal Biyolojik Nükleer (NBC) ve Zehirli Maddeler

- a) Asitler ve Sıvı Bataryalar
- b) Radyoaktif maddeler (sağlık hizmetlerinde kullanılanlar hariç)
- c) Kuru Buz (2 kg'dan fazla)
- ç) Kendinden parlayan maddeler
- d) Yangın Söndürücüler

- e) Köpek kovucu spreylar
- f) Zehirler ve Zirai mücadele ilaçları (Haşere ilaçları, fare zehirleri vb.)
- g) Bulaşıcı ve biyolojik tehlike içeren maddeler (mikroplu kan, bakteri ve virüsler)
- ğ) Kimyasal/biyolojik ajanlar. (hardal gazı, sarin, şarbon, çiçek, siyanür, tularemi, botulizm, ebola, marburg gibi yüksek ateşe neden olan V.H.F'lar
- h) Sakat bırakan ve hareket kısıtlayan spreylar (biber gazı, göz yaşırtıcı gazlar, anahtarlık şeklinde olan CN ve CS gazları.
- ı) Çözücü, aşındırıcı ve söküçüler (Klor, Çamaşır Suyu, Tuzruhu vb. tahriş ediciler)
- i) Basınçlı Gaz Tüpü
- j) Oksijen tüpleri(Kimyasal oksijen üreticiler, dalgıç tüpleri, sıvı oksijen tüpleri)
- k) Isı üreten araçlar
- l) Her biri, 100 ml veya eşdeğer kapasiteden daha fazla olmayan kaplarda ve bir litrelik şeffaf, açılıp kapanabilen plastik torbaya konulmamış her türlü sıvılar. (jel, dişmacunu, losyon, katı/sıvı karışımları, parfüm, tıraş köpüğü, aerosol, saç jölesi, içecekler, çorbalar, şuruplar vb.) Bu konudaki uygulama sıvılar ile ilgili düzenlemelerde belirtilmiştir.

(6) Uçak Altı Bagajlarda Taşınması Yasak Olan Maddeler

- a) Fünne ve Fitiller
- b) Her türlü patlayıcı ve patlayıcı sistemleri
- c) Havai fişekler
- ç) İşaretleme fişekleri
- d) Mayın ve Askeri patlayıcılar
- e) El bombaları
- f) Maytaplar
- g) Yüksek riskli yanıcı ve parlayıcılar
- ğ) Duman çıkartanlar
- h) NBC'ler (tıbbi amaçlı olanlar hariç)

(7) Sıvı Madde Yasakları

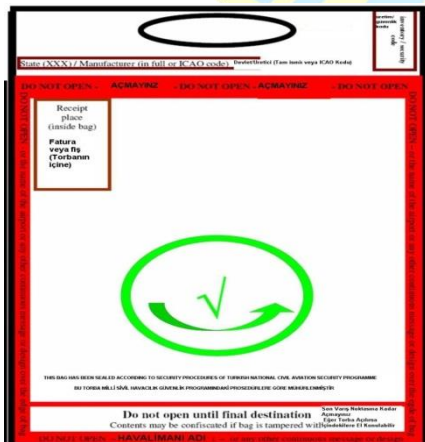
- d) Yolcu beraberindeki her türlü sıvı maddeler, jöleler ve spreylar (bir püskürtücü yardımıyla çok ince damlacıklar halinde püskürtülen sıvılar) aşağıda belirtilen önlemler alınmadan kabinde taşınmazlar. O Uçuşlarda görevli ve üniformalı olan uçak mürettebatının beraberindeki sıvı maddeler bu ek'teki düzenlemelerden muaftır.
 - 1) Taşınacak sıvılar, jöleler ve spreylar en fazla 100 ml. hacimli kutu, şişe veya benzeri bir kap içinde olmalıdır.
 - 2) Sıvı, jöle ve spreylar ihtiva eden kaplar 1 litre hacimli şeffaf ve ağzı kolayca kapanabilir bir plastik torbanın içine konmalıdır.
 - 3) Bu şekilde taşınacak sıvı, jöle ve spreyların miktarı, içine konan 1 litrelik şeffaf ve plastik torbanın alacağı kadar olmalıdır.
 - 4) Her yolcu ancak bir adet bu şekilde hazırlanmış plastik torba taşınmalıdır.
- e) Aşağıda belirlenen maddeler bu ek'te yer alan sıvı madde, jöle veya spreylar kapsamında yer alır:
 - 1) Su, şurup, içki dahil her türlü sıvı

- 2) Kremler, losyonlar, yağlar (Kozmetik yağlar dahil), parfümler, maskara dahil her türlü makyaj malzemesi (katı halde olan rujlar hariç)
 - 3) Traş köpükleri, deodorantlar
 - 4) Diş macunu dahil her türlü macun kıvamındaki maddeler
 - 5) Reçel, bal, yoğurt, pekmez ve salça gibi tam katı halinde olmayan yiyecekler
 - 6) Kontak lens sıvıları
 - 7) Şampuanlar
 - 8) Yukarıda sayılan maddelere benzeyen diğer maddeler.
- f) İstisnalar: Aşağıda belirtilen durumlarda sıvı maddeler, jöleler ve spreyle bu ek'te yer alan kurallara tabi olmadan yolcu beraberinde kabinde taşınabilir.
- 1) İlaçlar (Yolcunun kimliğini belirten bir reçeteye yazılı olmak veya yolcunun bu ilaçları kullanması gerektiğini belirten bir sağlık raporunun ibrazı ile ve orijinal ambalajında olmak koşuluyla)
 - 2) Bebek mamaları (Bebek'in de uçakta seyahat ediyor olması koşuluyla ve yolculuk süresince yeterli olabilecek miktar kadar.)
 - 3) Şüphe durumunda yolcunun bu ilacı/mamayı tatması talep edilebilir.
- ç) Gümrüksüz (Duty Free) mağazalardan satın alınan sıvı ürünler: Gümrüksüz satış mağazalarından (Duty Free) satın alınan ve yukarıda belirtilen sıvı, jöle ve spreyle tanımlanmasına giren malların yolcu beraberinde kabinde taşınması aşağıda belirlenen şartlarla mümkündür.
- 7) Satış yapacak gümrüksüz satış mağazasının MSHGP'na uygun ve bulunan Havalimanı Güvenlik Komisyonu tarafından onaylanmış güvenlik planının olması gerekir. Bu planlarda bu ek kapsamına giren malların orijinal ambalajlarında, doğrudan üretici veya ithalatçı firmadan getirileceği ve bu şekilde satılacağı açıkça taahhüt edilmelidir.
 - 8) Gümrüksüz satış mağazalarının depo bölümüne giriş çıkışlar kontrollü olmalı, yetkisiz kişilerin girişine izin verilmemelidir. Ayrıca hem depo bölümü hem de mağazanın içi ve poşetlerin kullanıldığı bölümler kapalı devre televizyon alıcıları ile kontrol altında tutulmalıdır.
 - 9) Yolcunun satın aldığı mallar şeffaf bir poşete konmalıdır. Poşet açılması halinde tekrar kapanamayan ve tahrip gören bir yapıda olmalıdır.(Poşet Teknik özellikleri Lahika-A'da, Poşet Örneği Lahika_B'dedir.)
 - 10) Ürünler poşete yerleştirildikten sonra, alışveriş fişinin veya faturanın bir nüshası dıştan okunacak şekilde poşetin içine konmalıdır. Alışveriş fişi veya fatura uçuşun yapılacağı günün tarihini taşınmalıdır. (Bu uygulamada saat 02.00'a kadar kalkış yapması planlanmış uçuşlarda bir gün önceki tarih kabul edilebilir. Ayrıca tehirler(gecikme) nedeni ile fiili kalkışları ertesi güne sarkan uçuşlarda da bir gün önceki tarih kabul edilecektir.) Fiş veya faturada ayrıca uluslararası kodlar kullanılarak mağazanın bulunduğu ülke (TUR), Havalimanı, Havayolu Şirketi (Uçakta yapılan satışlar için),poşetteki malzemelerin cins ve miktarlarını gösteren liste ile mümkün olduğu takdirde yolcunun adı-soyadı ve uçuş numarası da yer almalıdır.
 - 11) Uçakta satılan gümrüksüz mallarda, yolcunun seyahatine başka bir seferle devam edecek olması durumunda, bu usul ve esaslara tabi olacaktır.

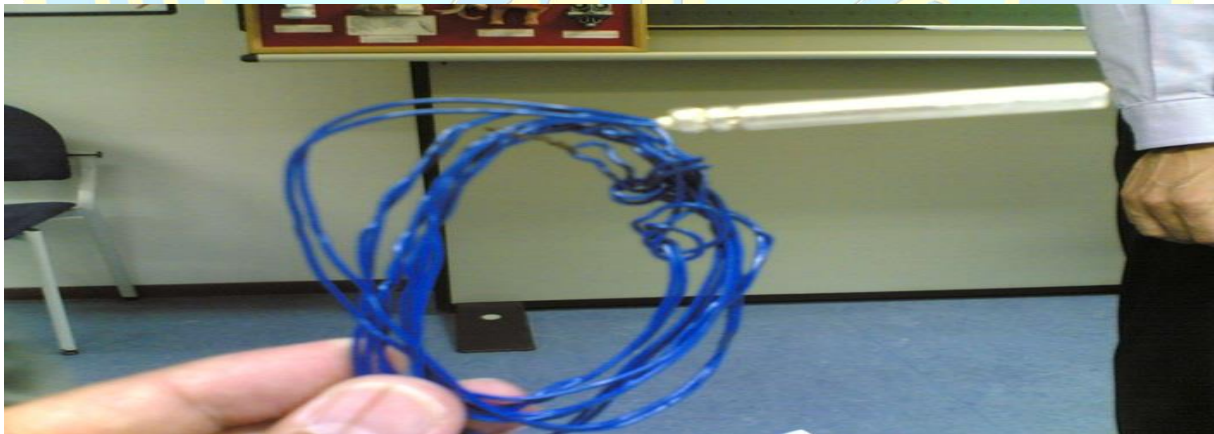
- 12) Güvenlik Kontrol noktalarında belirtilen kurallara uygun olarak hazırlanmış poşetler, açılmadığı ve alışveriş fişi veya faturanın o meydana Mülki İdare Amirince yetki verilen gümrüksüz satış mağazasına ait olduğu kontrol edildikten sonra uçağa alınmasına izin verilir.

d) 1 Litrelik Poşetin Teknik Özellikleri:

- 14) Şeffaf olmalıdır. (Darbelere dayanıklı düşük yoğunluklu polietilen-LDPE- veya benzer bir maddeden yapılmalıdır.
- 15) Yapıldığı materyal minimum 50 mikron kalınlığında olmalıdır.
- 16) Minimum 30 mm. genişliğinde, (minimum 40 mm. genişliğinde astarla korunan), kendi kendine yapışabilen kırmızı bir bant ile kapatılan ve açıldığında tahrip olan bir yapıda olmalıdır.
- 17) Yan ve alt ek yerleri 15 mm'den fazla ve kırmızı renkte olmalıdır.
- 18) Poşetin kenarlarında 5 mm'den az olmayan bir kuşak çerçeve içinde sürekli tekrarlanacak şekilde "DO NOT OPEN – AÇMAYINIZ - Havalimanı ismi" yazısı bulunmalıdır. (Kırmızı zemin üzerine beyaz yazı)
- 19) Poşetin ortasında ICAO tarafından kabul edilen yeşil renkli güvenlik işareti bulunmalıdır.
- 20) Poşetin alt tarafında kırmızı bir yazı kutusu içinde "Do not open until final destination – Contents may be confiscated if bag is tampered with – Son Varış Noktasına Kadar Açmayınız – Eğer Torba Açılırsa İçindekilere El Konulabilir" yazısı bulunacaktır.
- 21) Bu yazı kutusunun üzerine "THIS BAG HAS BEEN SEALED ACCORDING TO SECURITY PROCEDURES OF TURKISH NATIONAL CIVIL AVIATION SECURITY PROGRAMME - BU TORBA MİLLİ SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK PROGRAMINDAKİ PROSEDÜRLERE GÖRE MÜHÜRLENMİŞTİR" ifadesi yazılacaktır.
- 22) Poşetin sol üst iç kısmında alışveriş fişinin veya faturanın konacağı şeffaf bir cep bulunacaktır.
- 23) Poşetlerin üzerinde ayrıca poşeti üreten firmanın ICAO tarafından verilmiş kayıt numarası bulunacaktır.
- 24) Her poşetin üzerinde gümrüksüz satış mağazasının logosu ile bulunduğu meydanın ismi (İngilizce) yer alacaktır.
- 25) Her poşet, hem barkod hem de rakamlarla ifade edilen bir üretim numarası taşıyacaktır. Bu numara güvenlik numarası olarak kabul edilerek kullanımı kayıt altına alınacaktır.
- 26) Poşetler daima kontrol altında bulundurulacak ve yetki verilmiş kişiler dışında kullanımına müsaade edilmeyecektir.



Patlayıcılar, f nyeler vb. – Tehlikeli maddeler:



Daha doğru ve hızlı yorumlama yapabilmek için operatörün iyi istirahat etmiş olarak iř gelmesi, kişisel sorunlarını bir tarafa bırakarak rahat olması gerekmektedir. Görüntü yorumlarken başka işlerle uğraşmamalı, sohbet etmemelidir. Tüm konsantrasyonu ekranda olmalıdır. Tecrübe önemli bir husustur, cihaz başında geçirilen her dakika, operatörün gün geçtikçe görüntüleri daha sağlıklı yorumlaması sonucunu doğrucaktır. Ancak Operatör sürekli 20 dakika'dan fazla cihaz başında çalışmamalıdır. 20 dakika cihaz başında 40 dakika, bagaj arama, yönlendirme, el dedektörü vb. diğer unsurlarda çalışmalıdır. Daha sonra yine benzer sıralamayla çalışmasına devam etmelidir.

X-RAY de ışınların nüfus edemediği yoğun/koyu görünen nesneler-bu durumlar nasıl çözülür;

Yoğun nesneler; X-ray veya EDS cihazı kullanıldığında, yoğunluğu tarayıcının kabin bagajı içeriğini analiz etme kabiliyeti bozan herhangi bir nesne bagajdan çıkarılır: Bagaj ve çıkartılan nesne kabin bagajı olarak ayrı ayrı tekrar taranır.

X RAY İŞLETME PROSEDÜRLERİ:

Cihazı hazırlama prosedürü:

Cihazı çalıştırmadan önce aşağıdaki kontroller yapılır:

- 1) Cihazın elektrik fişinin takılı olduğundan emin olunur. Elektrik kesintilerinde hizmetin aksamaması için cihaza mutlaka ups vb. kesintisiz güç kaynaklarından biri bağlanmalıdır.
- 2) Vinil (kurşun) perdeler (giriş ve çıkış tünellerindekiler) kontrol edilir. Perdelerde herhangi bir tahribat olmamalıdır. Perdeler her iki taraftan açılarak tünelin içerisinde herhangi bir madde olup, olmadığı kontrol edilir.
- 3) Konveyör bandında herhangi bir yırtık veya tahribat olup olmadığı kontrol edilir.
- 4) Yukarıdaki kontrollerde herhangi bir aksaklık tespit edilirse, cihaz çalıştırılmadan yetkili teknik personele haber verilir.
- 5) Çalıştırma öncesi kontrolde her şey normal gözüküyor ise cihaz anahtarı ile çalıştırılır.
- 6) Bagaj konveyör bandı üzerine konur ve cihaz hangi yönde çalıştırılacaksa FWD / REV tuşları kullanılır.
- 7) Denetim esnasında bagajlar cihaza tek tek, arada en az 40 cm. Olacak şekilde konulur.

Bilgisayar Hazırlama Prosedürü:

Cihaza bağlı biri siyah beyaz, diğeri renkli görüntü sağlayan iki adet monitör bulunmaktadır. Cihaz çalıştırıldıktan sonra aşağıda açıklanan günlük testler yapılır. Yapılan testlerde monitörlerdeki görüntülerde herhangi bir aksaklık tespitinde Teknik personelce müdahale edilir.

Düzenli test etme:

Görevli teknik personel tarafından yapılacak testler MSHGP Ek-10'da yer alan Ek-12'de belirtilen standartlar çerçevesinde yapılır.

Teknoloji geliştikçe bu alandaki cihazların, çalışma/çalıştırma ve diğer özellikleri değerlendirilebileceğinden yeni temin edilen cihazlarda bu gelişmelere göre hareket edilir.

Teknik personel ve operatör tarafından standart test kiti ve aşağıdaki formlar kullanılarak cihazların günlük testleri yapılır. Ek 3a. ve Ek3b.

GÜVENLİK CİHAZLARI TEST TALİMATI

- 1) Havalimanında kullanılan güvenlik cihazları (X-Ray, Kapı, El dedektörü) bulundukları yere göre numaralanır ve üzerine numaraları yazılır. Her cihaz için bir dosya tutulur.
- 2) Güvenlik cihazları günlük test edilerek sonuçları GÜVENLİK CİHAZLARI TEST FORMU'na işlenir. Test formları her sayfa bitiminde Şube Müdürüne imzalatılır.
- 3) Cihazlar her gün çalıştırıldıklarında ve görev değişikliklerinde uzman teknisyenler tarafından, teknisyenlerin olmadığı yerlerde ise kullanan personel tarafından test edilir.
- 4) Test günü ve saati, test yöntemi, kullanılan araç, malzeme, test sonuçları ve cihazların ayarı, testi yapan tarafından "Test Formu'na" düzenli olarak kaydedilir ve testi yapan tarafından imzalanır.
- 5) X-Ray cihazının test edilmesinde yöntem olarak, test cihazı (varsa) test çantaları, silah, mermiler, metaller, kablolar, patlayıcı yoğunluğundaki maddeler, güç kaynakları, fünüye örnekleri ve benzeri malzemeler kamufle edilerek kullanılır. Monitörde net görüntüsü alınmıyorsa cihaz bakıma alınır.
- 6) Kapı dedektörünün test edilmesinde şahısların üzerinde silah, kesici aletler, çeşitli düzenekler, kablo ve benzeri malzemeler kullanılarak test yapılır. Cihazın ayarı alınan sinyale göre ayarlanır.
- 7) Kapı dedektörleri, ısı değişikliği göz önünde tutularak, sabah ve öğle olmak üzere günde en az iki defa sinyal ayarı yapılır. Tehlike durumunda daha duyarlı ayar yapılır.
- 8) EI dedektörleri sürekli çalışır durumda ve bataryaları şarjlı olarak hazır bulundurulur. Her görevli değişikliğinde test edilir. Tehlike boyutuna göre daha duyarlı ayar yapılır.
- 9) Test formları her cihaz için ayrı ayrı dosyalanır.

CİHAZ TESTLERİ

ECAC DOC 30'un güncel baskısında yer alan uygulamalara göre Standart Test Kiti kullanılarak yapılır.

Günlük açma ve görüntü kalitesi testi (STP):

İlk çalıştırma testi:

Bu testin amacı, ekipmanın fonksiyonlarını tamamen yerine getirip getirmediğini çabuk ve basit bir şekilde kontrol etmektir.

TEST YÖNTEMİ

Aşağıda yer alan kritere ilişkin performans Standart Test (STP) kullanılarak değerlendirilmelidir.

Standart Test Parçasının (STP) Tanımlanması

Standart test parçasının, materyal özelliklerini ve boyutlarını içeren teknik çizimler yapılabilir.

Tek tel çözünürlüğü (SWR) TEST 1

30 AWG bakır tele ek olarak, STP 24 AWG'den (0.5105 mm) 36 AWG'ye (0.1270 mm) kadar bir seri halinde dizilebilir: 24, 30, 32 ve 36. Teller karışık düzende dizilebilir.

Cihaz arızası durumunda raporlama prosedürü:

Cihaz arızası durumunda, Kontrol Noktası Amirine bildirilir. Kontrol Noktası Amiri tarafından acil durumlarda operatör tarafından ilgili teknik personele haber verilir. Arızaya müdahale yalnızca Havalimanı Güvenlik Komisyonunca yetkilendirilmiş teknik personel tarafından yapılır. Arıza kayıtları tutulur.

Günlük testler sırasında herhangi bir arıza tespit edilirse, bu durum test formuna işlenir.

Bagajların kirli veya temiz olduğuna karar verme kriterleri:

a) Manuel Yöntem

Check-in veya şut altı bölgesinde, sadece x-ray tabanlı tomografik teknoloji cihazların kullanıldığı sistemlerdir.

Bu sistemde bagajlara bir cihaz yada görevli yardımı ile o bölgede numaralandırma işlemi uygulanır ve bagaj doğrudan cihaza alınır.

Kontrolü yapılan bagaj temiz ise doğrudan check-in işlemine, bagaj şüpheli ise iz dedektörü masalarının olduğu alana (bir güvenlik görevlisinin eşliğinde) sevk edilir.

b) Yarı ve Tam Otomatik Yöntem

Bagajın check-in işlemi yapılması akabinde bantlar üzerinden uçağa gönderilmek üzere şut altına gönderilmesi işleminde bagajların taranmasına yönelik farklı teknolojilerin uygulanmasıdır.

c) Seviyelerin Tanımı

Seviye 1- BHS (Bagaj Taşıma Konveyör Sistemi) üzerinde check-in bagajlarının kontuardan kabulü ve taşıma konveyörlerine bırakılmasından sonra geçmiş olduğu ilk smart x-ray tabanlı cihazdaki otomatik taramadır.

Seviye 2- Seviye 1 de kontrol edilen bagajlardan, cihaz tarafından şüpheli bulunan bagaj görüntülerinin otomatik olarak incelenmek üzere sistem odasındaki monitöre gönderilmesi sonucunda operatör tarafından yapılan incelemedir.

Seviye 3- Seviye 2 de Şüpheli olarak görülen bagajlarla, inceleme zamanının aşılması veya operatör istemi ile yönlendirilen bagajların tomografik cihazındaki otomatik taranmasıdır.

Seviye 4- Tomografik Cihazında taraması yapılan ve cihaz tarafından şüpheli görülen bagaj görüntülerinin sistem odasındaki monitöre gönderilmesi ve operatör tarafından ayrıntılı olarak incelenmesinden sonra verilecek karardır.

Seviye 5- Tomografik cihaza ait monitörlerde, operatör tarafından şüpheli bulunan bagajların yönlendirildiği suspect noktası ve iz dedektörü ile kontrol edilen noktadır.

Seviye 6- Şüpheli bagajdaki tespitlerin doğruluğunun belirlenmesi durumunda ilgili bagaja uygulanacak prosedürleri ve gerekirse yolcu-bagaj eşleştirmesini ifade eder.

Seviye 7- Bariz risk ve tehdit içeren bagajın imhası veya başka yere nakli konusunda işlemin yapıldığı istasyondur.

d) Seviyelerin Uygulanış Şekli

Seviye 1'de yolcu, bagajını kontuarda check-in işlemi için teslim ettikten sonra, havayolu veya yer hizmeti kuruluşu görevlisi bu bagaja sistemde okunabilen bar kod numaralı bagaj etiketini yapıştırır. Sistem, bu bagajı uçağa gidene kadar bu numara ile tanır.

Seviye 1'deki smart x-ray cihazı tarafından şüpheli görülen bagajların görüntüleri Seviye 2 olarak tanımlanan operatör ekranına gönderilir. Bagaj görüntüleri üzerinde Operatör, belirlenen sürede yapmış olduğu inceleme neticesinde şüpheli olmayan temiz bagajları, doğrudan uçağa giden banta yönlendirilir.

Şüpheli olan bagajlar ile bagajın görüntüsünün incelenmesi, operatörün değerlendirme süresini aşması (time out) durumunda, bagajlar Seviye 3'e yani tomografik cihaza yönlendirilir.

Tomografik cihazın otomatik olarak yapmış olduğu değerlendirmede şüpheli olmayan temiz bagajlar doğrudan uçağa giden banta yönlendirilir.

Bagajda tehdit tespiti yapılmış ise bu bagajın görüntüsü, Seviye 4 olarak tanımlanan tomografik cihaz operatörüne yönlendirilir.

Tomografik cihaz tarafından yapılan değerlendirmeye bağlı olarak operatör ekranına gönderilen bagaj görüntülerinin incelenmesi sonucunda operatör (suspect) kirli sonucuna ulaşmışsa, ya da inceleme için ayrılan zaman dilimi içerisinde operatör tarafından, değerlendirme zamanının aşılması durumunda (time out) bu bagaj, bir diğer aşama olan Seviye 5'e yönlendirilecektir. Şüpheli olmayan temiz bagajlar doğrudan uçağa giden banta yönlendirilir.

Seviye 5'e kadar ulaşan bagajların muhtemel bir tehdit içerdiği düşünülerek, burada görevlendirilecek özel güvenlik görevlisi tarafından, yine bu noktada uygun koşullarda konuşlandırılmış bulunan İz Detektörü vasıtası ile patlayıcı taramasından geçirilir.

Eğer bagajın temiz olduğu tespit edilirse, bu bagaj uçuşa yönlendirilmek üzere, üzerine kontrol etiketi/stikiri yapıştırılmak suretiyle tarama bölgesinin yanında bulunan bant üzerinden uçuşa yönlendirilir. Buraya bırakılan bagajların uçuşa yönlendirilmesinden görevli handling/havayolu kuruluşu sorumludur.

Eğer bagajda patlayıcı tespiti yapılmış ise; Yapılan kontrolde patlayıcı yoğunluğunun az ve/veya düzenek olabileceği konusundaki bulgular net değilse ilgili bagaj, görevli Özel Güvenlik görevlisi tarafından Kontrol Merkezi Amirine bildirir.

Kontrol Merkezi Amirinin koordinesinde, ilgili havayolu kuruluşuyla temasa geçilerek bagaj sahibinin bulunması sağlanır.

Kayıt Tutma:

X-ray cihazlarının marka ve modele göre değişen, içerisinde geçen bagaj görüntülerini içeren geriye dönük kayıt tutma özellikleri vardır.

Yukarıda belirtilen MSHGP Ek-10'un Ek-12'si çerçevesinde teknik personel ve operatör tarafından günlük yapılan testlerin işlendiği test formu kayıtlarının yanında, kontrol noktalarında görev yapan personel tarafından kullanılmak üzere, nöbetli veya mesai süresince bahse konu noktada görev yapan personel bilgilerinin, imzasının, oluşabilecek vukuatların, önemli hususların yazıldığı nöbet defterleri kullanılmalıdır. Bu defterler düzenli olarak, Kontrol Noktası Amirleri ve sıralı Güvenlik Şefleri/Amirleri/Müdürlerince kontrol edilerek imzalanmalıdır.

Daha önce de belirtildiği gibi, güvenlik kontrol noktalarını çeşitli açılardan gören, her noktada kaliteli görüntü veren yüksek çözünürlüklü en az 2 kamera (CCTV) olmalıdır. Bu kameralar, kontrolü yapılan gönderileri, giriş çıkış yapan kişileri, güvenlik görevlilerini vb. görüntülemeli ve en az 30 günlük görüntü kayıtları tutulmalıdır.

PERSONEL VE YOLCULARIN ARANMASI:

Havalimanı güvenliğinin en önemli unsurlarından biri de yolcu kontrolüdür. Ülkemizde yapılan uygulamaya baktığımızda tüm personeli yolcu gibi kabul etmek gerekmektedir. Diğer bir ifade ile yolcu kontrolü ifadesi aynı zamanda personeli de kapsamaktadır.

Personel ve mürettebat yolcular gibi güvenlik kontrolüne tabi tutulurlar. Yaşanan olaylarda, teröristler, sabotaj yapmak isteyen kişiler, hırsızlar imkan buldukları takdirde, tesislerde, personel arasına karışarak faaliyetlerde bulundukları gibi, tesislere kendilerini tamirci, postacı gibi göstererek girdikleri tespit edilmiştir.

Elle Aramadaki Amaç ve Aramanın Nasıl Yapılacağı-Saklama Metodları;

Personel ve Yolcunun yasaklı madde taşımadığından emin olmak amacıyla aşağıdaki gereklilikler uyarınca elle arama uygulanır: Elle arama elleri beden ve giysi üzerinden sistematik bir şekilde ön ve arkada gezdirerek bedenin ve giysilerin incelenmesinden oluşur. Elle arama duruma göre aşağıdakilerin fiziksel incelemesini içerir:

- a) Şapka, türban, sarık vb.
- b) Üst beden ve giysi (sırt, yaka, klapalar, omuzlar, cepler, kollar, kravat veya eşarp, bluz, tişört, süveter veya hırka, cepler dahil)
- c) Alt beden ve giysi (pantolon veya etek, iç ve dış bel kısmı, kemer, cepler, kıvrık paça, etek ucu)
- ç) Uygun olduğunda aşağıdakilerin fiziksel veya görsel incelemesini içerir:
 1. Saç,
 2. Ayakkabı,
 3. İlâveten sıra dışı veya şüpheli kabarıklıklar da incelenir.
- d) Elle arama gerçekleştirirken yakalar, bel bölgesi ve kemerler arkasına, ayakkabıya gizlenmiş obje olasılığına özel olarak dikkat edilir.
 - Hasta, yaşlı, hamile, çocuklar, dağcılar ve dalgıçlar gibi kişilerin kontrolleri daha dikkatli yapılır. Hasta, yaşlı, hamile ve çocukların metal dedektörler ile kontrolleri yapılamaması durumunda veya bu kişilerin talebi halinde kontrolleri elle yapılır.
 - El dedektörü ile arama, alarmı harekete geçiren kaynağın bulunmasına yardımcı olmuyorsa, bir sonraki yapılacak işlem elle aramadır. Bu işlem, kontrol noktası memurunun, yolcunun şüpheli bölgesini fiziksel olarak elle aranması veya kontrol edilmesiyle gerçekleştirilir.
 - Arama, hiçbir tehlikeli maddenin olmadığı garanti edilene kadar sürdürülmelidir. Arama sadece alarmın kaynağı olan bölgeyle sınırlı olmamalıdır. Kontrol noktası memuru tehlikenin olmadığına karar verdiği takdirde, yolcu steril bölgeye girebilir.
 - Yolcu temiz çıkmazsa, kontrol noktası memuru veya amiri tarafından yasal mevzuata göre işlem yapılır.
 - Yolcunun aranmaya izin vermemesi durumunda kontrol noktasından geçmeye izin verilmez veya güvenlik birimleri genel yetkileri çerçevesinde hareket eder.
 - Elle arama işlemini mutlaka polis yapmalıdır. Elle fiziki aramayı yapacak kişi yolcuyla aynı cinsiyetten olmalıdır. Bazı durumlarda yolcu bu hakkından vazgeçebilir.
 - Kişinin elle aranması söz konusu olduğunda mahremiyet sağlanmalıdır. Bu amaçla kullanılacak özel odalar (arama kabini) bulunmaması halinde hareket ettirilir perdeler kullanılmalıdır.

Bagaj Tarama İle İlgili Olarak;

- Bagajı kontrol eden görevli gerekirse 3. şahıs huzurunda bunu yaparak, nazik ve yolcuya kontrol ettiği bagajla ilgili yönelteceği soruları yönelterek (Bagajın şüpheli görülen bölümlerinin izah edilmesi gibi) arama işlemini yapmalıdır. Yolcunun bagajı kaldıramayabileceğini unutmamalıdır.

- Eğer yolcu görme özürlü ise arama sırasında daima bir şahit bulundurmalıdır.
- Bagajı tekrar yerleştirirken dikkatli olmalı ve eşyaları eski düzenlerinde koymalıdır.

Kişinin aranmayı reddetmesi durumunda izlenecek prosedürler:

Eğer yolcular taranmayı veya eşyalarını kontrole vermeyi kabul etmezlerse kontrol noktasından geçemezler. Yürürlükte bulunan yasalarımızın güvenlik birimlerine verdiği arama ve diğer yetkiler doğrultusunda; işlem den geçmeyi reddeder şahıslar tetkik edilir.

Yasaklı maddeler/tehdidin tespiti halinde izlenecek prosedürler:

Aşağıda sunulan MSHGP' nin Ek-17'si olan "Kabinde Ve Steril Alanlarda Bulundurulması Yasaklı Maddeler İle Yolcu/Kabin Ekibi Tarafından Taşınmasına İzin Verilen Tehlikeli Maddeler" de belirtilen Talimatlar doğrultusunda işlem yapılır.

Yasaklı madde tespitinde, konusu suç teşkil edebilecek maddeler, el bombası, ruhsatsız silah vb. tespiti durumunda bu maddelerin kontrol noktasından geçişine kesinlikle izin verilmez. Ruhsatlı silahlar, yalnızca iç hat uçuşlarında Terminal Girişlerinde Kontrol Noktalarından önce Silah Teslim Noktasında görevli Polis tarafından teslim alınarak, ilgili personel tarafından özel paketlerde uçağa nakledilir ve varış noktasında yolcuya teslim edilir. Dış hat uçuşlarında silah taşınmaz.

X-ray cihazında bomba tespitinde, oluşabilecek patlamanın zararlarını en aza indirmek amacıyla bagajın x-ray cihazından çıkmasına izin verilmez. Bant durdurulur ve Kontrol Noktası Amiri, Genel Kolluk ve üst yetkili amirlere haber verilerek içerisinde bomba olan bagajın muhtemel sahibi etkisiz hale getirilir. Güvenlik personelinin ilgili üst makamlara haber vermesinde, gecikme durumu, bombacının fark edildiğini anlaması gibi güvenlik açısından bir risk oluşturabilecek bir vaziyet durumunda, güvenlik personeline bombalı çantanın muhtemel sahibine direk müdahale edilerek bombacı etkisiz hale getirilir. Konusu suç teşkil etmeyecek havai fişek vb. maddelerin tespitinde ise üst yetkili amirlere haber verilir ve geçişine izin verilmez.

Aramadan muaf tutulan kişiler:

Şehit cenazeleri ve Devletin ilgili kurumlarınca dokunulmazlık hakkı verilmiş kişiler aramadan muaf tutulur. (Cumhurbaşkanı, Başbakan, Bakanlar, Milletvekilleri, Yabancı Devlet Başkanları v.b.).

Özel Kategorideki Yolcular, örneğin Hareket Yeteneği Kısıtlı Yolcular;

-Hareket yeteneği kısıtlı yolcularda, diğer tüm yolcular gibi, sivil havacılık güvenliği kriterleri açısından güvenlik kontrolüne tabi tutulmalıdır.

-Her hava yolu şirketi, gerek rezervasyon aşamasında, gerekse bilet satış aşamasında, kendisine müracaatta bulunan ve durumunu beyan eden kısıtlı yolcuya, bu prensiplerde yer alan güvenlik tedbirleri hakkında gerekli bildirimde bulunarak, diğer yolcular gibi güvenlik kriterlerine tabi tutulacaklarını bildirmelidir.

-Hareket yeteneği kısıtlı yolcuların, yolculukları ile ilgili planlamayı daha önceden yapmaları ve hava meydanlarına varışta kontrol noktalarındaki güvenlik makam ve daha sonrasında havayolu taşıyıcılarına gerekli müracaatta bulunarak durumlarını bildirmeleri istenmelidir.

-Bu yolcuların, sağlık problemleri ile ilgili durumlarını yolculuk öncesi belgelenmeleri istenmeli, ancak bu hususta mecburi uygulamaya gidilmeyerek, durumlarını belgelemeyen yolcular için güvenlik güçlerince daha fazla ihtimam gösterilerek kontrol cihetine gidileceği ve bu durumda kendileri açısından zaman kaybı doğuracağı bildirilmelidir.

-Güvenlik kontrolü; şahsın sakatlık derecesinin müsaade ettiği en yüksek seviyede olmalıdır. Eğer şahıs tekerlekli sandalye, sedye veya buna benzer yardımcı ekipman kullanıyorsa, bu tür araçlar ve şahsın kendisi mümkün olan en ayrıntılı şekilde aranarak, güvenlik cihazları ve teknik donanım yardımı ile silah ya da diğer tüm tehlikeli maddelerin olup olmadığının anlaşılması sağlanmalıdır.

-Bu tür yolcuların kontrolünü yapan personel, hareket yeteneği kısıtlı yolcuların tıbbi ihtiyaçlarının neler olabileceği yönünde bilgilendirilmeli ve bu kişilerin tekerlekli sandalye ve sedyelerinin nasıl aranacağı hususunda eğitilmelidir.

-Hareketi kısıtlı ve özellikli yolculara hizmet veren havayolu şirketi ve yer hizmet kuruluşları, yolcunun biniş işlemlerine yönelik kendilerine yapılan müracaattan itibaren, (Check-in işleminden sonra olabilir) yolcunun hareketine iştirak ederek kontrollü bir şekilde uçağa binmelerini sağlamalıdır.

-Kalp pilleri ve çok değerli maddeler taşıyanlar ile özürü yolcular, özel bir işleme tabi tutularak kapı dedektörlerinden geçirilmeden arama kabininde aramaya tabi tutulur.

Güvenlik Personelinin Dikkat Edeceği Hususlar;

Genel Olarak Güvenlik Personeli;

- Sade ve açık bir dil kullanmalıdır. (Dil sorununa karşı şahsın lisanını konuşan bir personel bulundurmamalıdır.)
- Daima, izlediği prosedürleri açıklamalıdır.
- Yolcuya, yardıma ihtiyacı olup olmadığını sormalıdır. (Ne zaman ve nereye kadar yardım etmesi gerektiğini bilmelidir.)
- Talimat verme yerine soru sorarak isteklerini dile getirmelidir. (Örnek: Kollarınızı kaldırabilir misiniz? Öne eğilebilir misiniz? v.b.)
- Refakatçisi yerine, daima özürü kişinin kendisiyle diyalog kurmalıdır.

Elle aramanın rast gele usulüyle sürekli yapılması:

Yukarıda “Elle aramadaki amaç” başlığı altında elle aramanın ne şekilde ve kimler tarafından yapılması gerektiği açıklanmıştır.

Bunların haricinde yüksek riskli durumlarda rast gele usulüyle Polis tarafından elle arama yapılabilir. Ayrıca kapı dedektörü veya el dedektöründe herhangi bir arıza olması durumunda kontrol noktasından geçmek isteyen personel dahil tüm şahıslar Polis tarafından elle aranmalıdır.

EL TİPİ METAL DEDEKTÖR VE KAPI TİPİ METAL DEDEKTÖRLERİN KULLANIMI:

Metal dedektörleri kullanmanın amacı ve çalışma prensibi:

Kapı Tipi Metal Arama Dedektörleri kapı şeklinde imal edilmiştir. Cihazın hassasiyet ayarına göre içerisinden geçen şahısların üzerlerinde bulunan metal ve metal içerikli (kolonyalı mendil, sigara jelatini, v.b.) nesnenin hacmine ve ağırlığına göre sinyal verir. Cihaz, küçük nesneleri ayıklayabilme, büyük metal ve metal içerikli nesnelere sesli ve ışıklı alarm verme özelliğine sahiptir.

Kapı Tipi Metal Arama Dedektörlerinin program ve hassasiyet ayarları, Terminal Giriş Kontrol Noktaları ve Arındırılmış Salon Giriş Kontrol Noktalarında olmak üzere ayrı ayrı ya da aynı seviyede EADUK ve/veya Havalimanı Güvenlik Komisyonunca tehdit ve risk durumuna göre belirlenebilir.

Günlük rutin testler ve Arıza durumunda raporlama prosedürleri:

Havalimanında kullanılan cihazın teknik özelliklerine yönelik olarak hassasiyet ve program ayarları, standart test materyaline göre Havalimanı Güvenlik Komisyonu tarafından yetkilendirilmiş teknik personel tarafından MSHGP Güvenlik Sistem ve Cihazlarının Kullanım Esas Usullerini Gösterir Talimat Ek-10'un, 10'uncu ekine göre yapılır. Bu personel haricinde hiçbir kurum/kuruluş personeli cihaz hassasiyet ayarlarını değiştiremez.

Teknoloji geliştikçe bu alandaki cihazların, çalışma/çalıştırma ve diğer özellikleri değerlendirilebileceğinden yeni temin edilen cihazlarda bu gelişmelere göre hareket edilir.

Sinyal verme durumundaki prosedürler:

Kontrol noktasında yolcular öncelikle kapı dedektörünün içinden yürütülür ve üzerlerinde metal olup olmadığı cihazın vereceği sinyale göre takip edilir. Sinyal alındığında bu sinyalin kaynağı araştırılarak içinde patlayıcı veya silah olarak kullanabilecek bir madde içerebilecek büyüklükte bir eşya tespit edildiğinde, bu eşya x- ray kontrolüne gönderilir.

Her kapı dedektörünün yanında, alarm çaldığında, yolcuların, alarmın kaynağı olabilecek küçük metal nesneleri koymaları için bir platform ve plastik bir sepet bulundurulmalıdır. Gerekğinde eşyalar bu sepetle birlikte x-ray'dan geçirilmelidir. Metalden arındırılan yolcu tekrar metal dedektöründen geçirilir. Cihaz yeniden alarm verdiği takdirde yolcu el dedektörüyle tetkik edilir. Yolcudan alınan sinyalin kaynağı tespit edilinceye kadar taramaya devam edilmelidir.

Bu işlem tamamlanıncaya kadar yolcunun x-ray'dan geçen bagajına ve sepete konulan eşyalarına dokunmasına izin verilmemelidir. Bu sepet yolcu ve kontrol noktası memurunun görebileceği güvenli bir yere konulmalıdır. Sepete konulan eşyaların tehlikeli madde olup olmadığı kontrol noktası memuru tarafından kontrol edilmelidir.

Yolcu temiz çıkana kadar elinde taşıdığı hiçbir eşyanın steril bölgeye girişine izin verilmemelidir.

Kontrol noktası memurları, yolcu temiz çıkana kadar veya amire başvurana kadar, bu eşyaların kontrolünden sorumludur.

Havayolu taşıyıcıları yolculara verilen güvenlik taramalarının yeterliliğini takip etmelidir. Taşıyıcı kuruluşlar muhtemel tehlike arz eden yolcuyu taşımayabilirler.

Sinyal veren/vermeyenlerin rasgele usulde aranması:

Kapı tipi metal dedektör (KMTD) ekipmanının alarm çözümü; KTMD ekipmanı alarm verdiği alarmın nedeni aşağıdakiler yoluyla çözülür;

Yolcuyu elle aramaya tabi tutarak; veya

- a) Yolcuyu KTMD ekipmanı ile tekrar tarayarak; bu seçenek kullanıldığında ve alarm çözümlendiğinde, ilkinde alarma neden olan yolcuların %10-20'si yasaklı maddeleri tespit etmek amacıyla elle arama veya Patlayıcı Tespit Köpekleri veya Patlayıcı İz Tespit Cihazı veya güvenlik tarayıcısı ile taranır. Bu gibi yolcular sürekli rastgele tespit usulüne göre seçilir; veya
- b) Yolcuyu güvenlik tarayıcısı ile tarayarak.

Eğer, Kapı tipi metal dedektöründen yolcular geçerken, cihazın alarm vermesine neden olmadığı durumlarda, bu yolcuların %10 ila %20 arası aşağıda yazılı yöntemlerin biri ile taramaya tabi tutulmalıdır:

- Bir Güvenlik Tarayıcısı
- ETD
- Elle Arama
- EDD

Eğer seçenek (c) kullanılırsa, ek olarak, tüm yolcuların en az %10'u EDD ya da ETD ile taranmalıdır. Bu durumda elle arama için seçilen yolcuların yüzdesi %5'e düşürülebilir. Yolcular sürekli rastgele bir temelde seçilmelidir.

Yetkili otorite tarafından onaylanmış risk değerlendirmesi bazında, uygulama, yıllık trafik hacmi 500,000'den daha az olan havalimanları için, 1 Şubat 2017 tarihinde başlanacaktır.

Rastgele aranacak yolcular KTMD ekipmanından geçen her 100 yolcu için ölçülmelidir. Saatte 100'den az yolcu geçmesi beklendiğinde sürekli rastgele bazda %10-20'nin seçilmesini sağlayan bir diğer yol seçilir.

El tipi metal detektör (ETMD) cihazı; El tipi metal detektör (ETMD) ekipmanı sadece taramanın tamamlayıcı bir yöntemi olarak kullanılabilir. Bu elle aramanın gerekliliklerinin yerini alamaz.

Kayıt tutma:

Kapı tipi metal arama dedektörlerinin marka ve modele göre değişen, içerisinden geçen kişi sayısı vb. kayıt özellikleri vardır.

Yukarıda belirtilen MSHGP Ek-10'un, 10'uncu eki çerçevesinde teknik personel ve operatör tarafından günlük yapılan testlerin işlendiği test formu kayıtlarının yanında, kontrol noktalarında görev yapan personel tarafından kullanılmak üzere, nöbetli veya mesai süresince bahse konu noktada görev yapan personel bilgilerinin, imzasının, oluşabilecek vukuatların, önemli hususların yazıldığı defter kullanılmalıdır. Bu defterler düzenli olarak, Kontrol Noktası Amirleri ve sıralı Güvenlik Şefleri/Amirleri/Müdürlerince kontrol edilerek imzalanmalıdır.

GÜVENLİKLİ TAHDİTLİ ALANLARIN KRİTİK BÖLÜMLERİNE GİRİŞ KONTROLÜ:

Güvenlik tahditli alanlar:

Tahditli Alan: Sadece geçerli bir giriş belgesiyle giriş yapılabilen alanlardır.

Güvenlik Tahditli Alan: Girişinde geçerli bir giriş belgesi ve güvenlik kontrolü yapılarak giriş sağlanan alanları, (Bu alanlar normal olarak, son güvenlik kontrol noktası ile uçak arasındaki tüm giden yolcu alanları, ramp, bagaj ayırma alanları, kargo depoları, posta merkezleri, hava tarafında bulunan ikram ve uçak temizlik tesislerini kapsar.) ifade eder.

(1) Havalimanı, güvenlik yönünden aşağıda belirtilen bölümlere ayrılır:

- Havalimanlarının havaya dönük olan bölümü. (Havalimanından dışarıya doğru, hava ulaşımı ve seyrüsefer yardımcı cihazları dâhil.)
- Havalimanlarının karaya dönük bölümü.

(2) Havalimanı Güvenlik Programı ve Planları'nda hava/kara tarafı ayrımı yapılarak, tahditli, steril alanlar açık bir şekilde gösterilmeli, bu kroki ve metinler mevcut güvenlik tedbirleri ile paralellik arz etmelidir.

Güvenlik tahditli alanların kritik bölümleri: 40 kişiden fazla havalimanı giriş kartı sahibi personelin giriş yetkisine sahip olduğu, havalimanının taranmış giden yolcuların giriş yapabildiği ve taranmış giden uçak altı bagajların geçtiği veya bulunduğu (güvenli bagaj hariç) bölümler,

Giriş Kontrol sistemleri ve Giriş Kartları/Araç Plakaları:

- Kişilere ve araçlara sadece gerekli güvenlik koşullarını sağlamaları durumunda hava tarafı ve güvenlik tahditli alanlara giriş izni verilir.
- Yetkisiz kişilerin ve araçların GTA'lara girmesini önlemek amacıyla girişler kısıtlanır. Hava tarafında bulunmak için geçerli/meşru nedenleri olan kişi ve araçların hava tarafına erişimine izin verilir. Yetkili kişiler eşliğinde gerçekleştirilen refakatli girişler geçerli bir giriş şeklidir.

- 3) Hava tarafına giriş izni verilebilmesi için ilgili kişinin geçerli bir yetkilendirmeye sahip olması gerekir. Hava tarafındaki kişiler istenmesi halinde geçerli yetkilendirmelerini göstermek zorundadır.
- 4) Hava tarafına giriş izni verilebilmesi için araçların geçerli bir yetkilendirmeye sahip olması gerekir. Hava tarafında geçiş yapılırken araç için alınan giriş izni gösterilmelidir.
- 5) Güvenlik tahditli alanlara giriş; Güvenlik tahditli alanlara erişim; yetkisiz kişi ya da araçların, bu alanlara girmemesini sağlamak amacıyla giriş kontrollü olarak sağlanır.
- 6) Güvenlik tahditli alanlarda bulunmak için, kişi veya araçların güvenlik tahditli alanlara erişimine orada bulunmak için geçerli/meşru bir nedene sahiplerse izin verilir. Yetkili kişiler eşliğinde gerçekleştirilen refakatli girişler geçerli bir nedendir.
- 7) Güvenlik tahditli alanlara giriş izni verilmesi için bir kişi aşağıdaki yetkilendirmelerden birini gösterir:
 - a) Geçerli bir biniş kartı veya dengi ile birlikte aşağıdaki kimliklerden biri; veya
 - b) Nüfus cüzdanı, sürücü belgesi, pasaport ya da pasaport yerine geçen belgeler, evlilik cüzdanı, resmi kurum/kuruluşlar tarafından verilen fotoğraflı mühürlü/damgalı ve TC kimlik numaralı kimlikler, sağlık karnesi ve doğumdan bir ay sonrasına kadar olan (ebeveyn kimliği ile birlikte) doğum belgeleri,
 - c) Yolcunun üzerinde kimliğini ispat edecek belge bulunmaması durumunda, Havalimanı Emniyet Şube Müdürlüğü tarafından yolcunun kimliğinin tespit edilmesi halinde düzenlenecek olan tek kullanımlık, fotoğraflı, açık kimlik bilgilerini içeren tanıtım belgesi. Bu belgenin verilmesi ile ilgili şahısların kimliğini tespit etmek üzere izlenecek prosedürler Güvenlik Komisyonlarında belirlenerek Havalimanı Güvenlik Programlarına dahil edilir.
 - d) Geçerli bir mürettebat kimlik kartı veya dengi; veya
 - e) Geçerli bir havalimanı giriş kartı; veya
 - f) Yetkili/Yerel otorite tarafından düzenlenen geçerli bir giriş izin belgesi; veya
 - g) Geçerli Tüm havalimanı giriş kartı; veya
 - h) Alternatif olarak biyometrik veri kullanılarak pozitif doğrulama yapıldığında da giriş izni verilebilir.
 - i) Güvenlik tahditli alan dışındaki bölgeler için geçerli bir giriş kartı uygulamasının olup olmayacağı hususu havalimanı giriş kartları yönergesinde düzenlenir.
- (8) Fıkra 7 bent (a)'da anılan biniş kartı veya dengi belgenin geçerliliği kişinin güvenlik tahditli alana girişine izin verilmeden önce kontrol edilir. Fıkra 7 bentler (b,c,d)'de anılan kart ve belgelerin geçerliliği ve sahibi ile eşleştirmenin kontrolü kişinin güvenlik tahditli alana girişinden önce yapılır.
- (9) Biyometrik tanımlama kullanıldığında, doğrulama için güvenlik tahditli alana girmek isteyen kişinin geçerli bir biniş kartı veya dengi, geçerli bir mürettebat kimlik kartı, geçerli bir havalimanı giriş kartı, geçerli bir ulusal yetkili otorite kimlik kartı, yetkili ulusal otorite (MİA) tarafından tanınan kolluk gücü kimlik kartından birine sahip olduğundan ve yetkilendirmenin geçerli ve iptal edilmediğinden emin olunmalıdır.
- (10) Güvenlik tahditli alanlara, bir araç geçerli bir giriş izni göstererek giriş yapabilir. Araç girişine izin verilmesinden önce araç, geçiş izninin geçerliliği ve araç ile eşleşmesi kontrol edilir.

Giriş Kontrol Sistemleri;

- a) Girişi, tek seferde bir kişi ile sınırlandıran elektronik bir sistem veya
- b) Giriş kontrolü yapmakla yetkilendirilmiş kişiler (özel güvenlik, polis vb.)

UÇAK ALTI BAGAJ TARAMA (HBS) SİSTEMİ:

Uçak altı bagaj tarama sisteminin yapısı:

(1) Bütün uçak altı bagajlar, uçağa yerleştirilmeden önce mutlaka güvenlik kontrolünden geçirilecektir. Kontrol ve kabul usul ve esasları Havalimanı güvenlik programında yer alacaktır. Uçak altı bagajının kabul edilebilir şekilde kontrolden geçmesine ait usuller, Havalimanı güvenlik programında yer alacaktır. Uçak altına yüklenecek olan bagajlar aşağıdaki yöntemlerden biri ile kontrol edilir:

- Elle arama,
- Konvansiyonel x-ray ile tarama. Konvansiyonel x-ray ile tarama durumunda bagajların %10'u aşağıdaki yöntemlerden biri ile ilave taramaya tabi tutulur:
 - Elle arama,
 - EDS (Patlayıcı Tespit Sistemi),
- Aynı cihazda aynı operatör tarafından en az iki farklı açıdan konvansiyonel x-ray cihazı ile,
- TIP (Tehdit Resimlerinin Görüntülenmesi) kurulu bir konvansiyonel x-ray cihazı ile,
- EDS ile tarama,
- Açık bagajda bomba koklama dedektörü ile tarama,
- Tarama sitemleri/cihazlarının arızalanması durumundaki alternatif yöntemler Havalimanı Güvenlik Komisyonu tarafından belirlenir ve Havalimanı Güvenlik Programı'na eklenir.

(2) Uçak altına verilen bagajın standartlara uygun şekilde taranmasının amacı, silahların, patlayıcı maddelerin ve diğer tehlikeli maddelerin, uçağın bagaj bölgesine geçirilmesini önlemektir. Bu gibi usuller arasında, uçak altına verilen bagajın incelenmesi, kabul edilmesi ve korunması ile yolcu bagaj eşleştirmesi de yer almaktadır.

Kabul etme ve koruma;

- Uluslararası havacılık faaliyetinde bulunan hava yolu işleticileri, bagajın sadece biletli yolcular tarafından verilmesini ve sadece hava yolu yetkili temsilcisi tarafından kabul edilmesini sağlayacaktır. Hava yolu işleticileri, yolcuların kendilerine ait bagajlarını uçağa vermelerini, başkalarına ait bagajları taşımamaları hususunda gerekli tedbirleri alacaktır.
- Yolculardan alınan bagaj kabul edilmesinden, varış noktasında yolcuya iade edilene veya başka bir işleticiye devredilene kadar, yetkisiz kişilerin ulaşmasına karşı korunacaktır. Havalimanında kontrol noktasından geçip şirkete teslim edilen bagajların güvenliği, gideceği yerde yolcu tarafından alınıncaya kadar, şirket yetkililerince sağlanacaktır.
- Bagaj toplama alanlarına ve bagaj aktarma noktalarına giriş, sadece izin verilmiş personel ile kısıtlı olacaktır. Havalimanı personeli, yetkisiz kişileri tespit ettiklerinde derhal ilgili yerlere bildirecekler, alanları devamlı kontrol altında bulunduracaklardır.
- Paketleri ve torbaları uçaktan alıp taşıyan veya uçağa taşıyan personel, izin verilmemiş torba veya paketlerin konveyör bantları, arabalar veya araçlar üzerine yüklenmesini ve yüklenmiş bagaj arabalarının herkesin girdiği alanlar içerisinde başıboş bırakılmasını önlemek için, dikkatli ve uyanık olacaktır.
- Eşliksiz bagaj (rush bagaj), hava yolu şirketlerince veya yer hizmet kuruluşlarınca emniyet birimlerinin bilgisi dâhilinde gerekli güvenlik taramasından geçirilir, bu bagajlar önceden belirlenmiş ve korumalı bir yerde muhafaza altına alınır ve en kısa sürede alıcısına gönderilir.

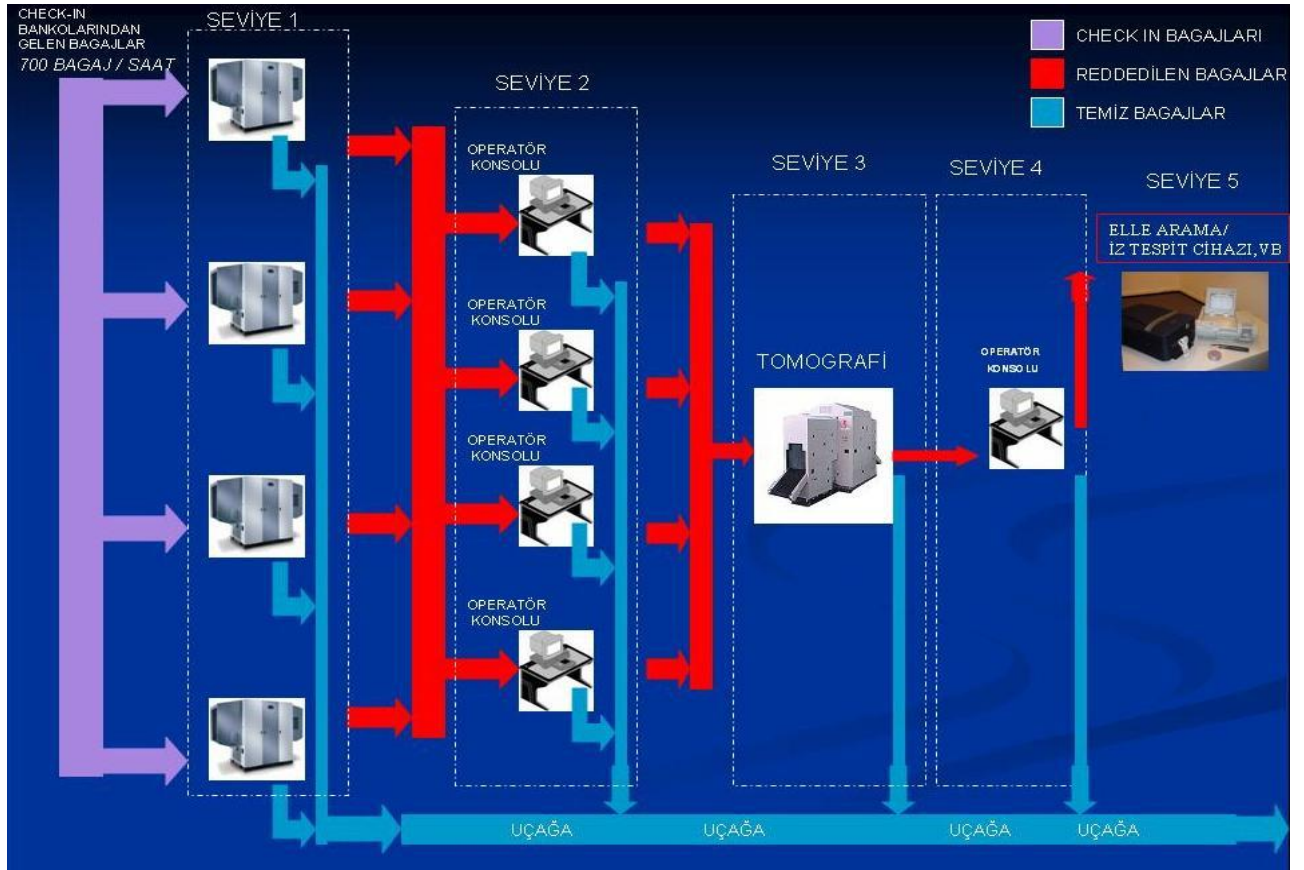
- Eşliksiz bagajların (rush bagaj) taranması EDS sistemi ile veya tüm görüntülerin operatör tarafından incelendiği seviye 1 EDS cihazı veya aynı cihazda aynı operatör tarafından iki farklı açıdan görüntülerin incelendiği klasik (konvansiyonel) x-ray'le veya açık bagajda bomba koklama dedektörü desteği ile elle yapılabilir. Eşliksiz bagajların hangi yöntemle tarandığının kanıtı olarak bir deklarasyon veya manifesto düzenlenir.
- Bir hava yolu şirketi aldığı eşliksiz bagajın uygun standartlarda tarandığına dair yazılı bir kayıt talep edecektir.
- Herhangi bir nedenle yanlışlıkla alınan/taşınan/karıştırılan (mishandled bagaj) bagajlar hava yolu şirketlerince veya yer hizmet kuruluşlarınca emniyet birimlerinin bilgisi dâhilinde gerekli güvenlik taramasından geçmesini sağlamak ve bu bagajları önceden belirlenmiş ve korumalı bir yerde muhafaza edilir ve en kısa sürede alıcısına gönderilir.
- Check-in'den sonra etiketsiz olması v.b. herhangi bir nedenle bagajın tanımlanamaması durumunda hava yolu şirketlerince veya yer hizmet kuruluşlarınca söz konusu bagaj gerekli güvenlik kontrollerinden geçirildikten sonra önceden belirlenmiş ve korumalı bir yerde muhafaza edilir.
- Sahipsiz/kayıp bagajları bulan kişi veya kurum/kuruluş tarafından güvenlik birimlerine derhal haber verilir. Söz konusu bagaj gerekli güvenlik kontrollerinden geçirildikten sonra ilgili birim tarafından önceden belirlenmiş ve korumalı bir yerde muhafaza edilir.

Ülkemizin birçok Havalimanında, uçak altı bagajlarının taranmasında EDS Sistemi kullanılmaktadır.

EDS (Explosive Detection System) Patlayıcı Madde Tespit Sistemi (%100 Bagaj Tarama Sistemi):

Bagajın yapıldığı malzeme ne olursa olsun, bir bagaj içinde bulunan patlayıcı maddeleri tespit etme ve bunu alarm ile bildirme yeteneğine sahip bir sistem içerisinde konuşlandırılan cihazlar olup, aynı zamanda farklı teknolojilerin birlikte kullanıldığı bir kombinasyondur.

Check-in bankolarında teslim alınan bagajların, uçağa yüklenmeden önce bir yazılım ile farklı teknolojilerle (farklı seviyeler) taranmasını sağlamak amacıyla, bagaj konveyörlerinin üzerine monte edilen x-ray bagaj arama cihazları ve/veya tomografi cihazları, iz dedektörleri ve güvenlik personeli kombinasyonundan ve bu sistemin idare edilmesi için hazırlanmış olan bir kontrol merkezinden oluşan sistemdir.



ECAC (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı)'nın Doküman 30'unda belirtildiği üzere tüm EDS sistemlerinin 1 Eylül 2020'e kadar Standart 3'ü karşılaması istenmektedir. Bu çerçevede EDS sistemlerinin belirtilen tarihe kadar Standart 3'ü karşılayan aşağıdaki resimde görüldüğü gibi 1. Seviyede akıllı x-ray cihazının değil Tomografi cihazının olması ve toplam 3 Seviyeli konuşlandırılması planlanmaktadır.

Bagajların kirli veya temiz olduğuna karar verme kriterleri:

a) Manuel Yöntem

Check-in veya şut altı bölgesinde, sadece x-ray tabanlı tomografik teknolojiye sahip cihazların kullanıldığı sistemlerdir.

Bu sistemde bagajlara bir cihaz yada görevli yardımı ile o bölgede numaralandırma işlemi uygulanır ve bagaj doğrudan cihaza alınır.

Kontrolü yapılan bagaj temiz ise doğrudan check-in işlemine, bagaj şüpheli ise iz detektörü masalarının olduğu alana (bir güvenlik görevlisinin eşliğinde) sevk edilir.

b) Yarı ve Tam Otomatik Yöntem

Bagajın check-in işlemi yapılması akabinde bantlar üzerinden uçağa gönderilmek üzere şut altına gönderilmesi işleminde bagajların taranmasına yönelik farklı teknolojilerin uygulanmasıdır.

c) Seviyelerin Tanımı

Seviye 1- BHS (Bagaj Taşıma Konveyör Sistemi) üzerinde check-in bagajlarının kontuardan kabulü ve taşıma konveyörlerine bırakılmasından sonra geçmiş olduğu ilk smart x-ray tabanlı cihazdaki otomatik taramadır.

Seviye 2- Seviye 1 de kontrol edilen bagajlardan, cihaz tarafından şüpheli bulunan bagaj görüntülerinin otomatik olarak incelenmek üzere sistem odasındaki monitöre gönderilmesi sonucunda operatör tarafından yapılan incelemedir.

Seviye 3- Seviye 2 de Şüpheli olarak görülen bagajlarla, inceleme zamanının aşılması veya operatör istemi ile yönlendirilen bagajların tomografik cihazındaki otomatik taramasıdır.

Seviye 4- Tomografik Cihazında taraması yapılan ve cihaz tarafından şüpheli görülen bagaj görüntülerinin sistem odasındaki monitöre gönderilmesi ve operatör tarafından ayrıntılı olarak incelenmesinden sonra verilecek karardır.

Seviye 5- Tomografik cihaza ait monitörlerde, operatör tarafından şüpheli bulunan bagajların yönlendirildiği suspect noktası ve iz dedektörü ile kontrol edilen noktadır.

Seviye 6- Şüpheli bagajdaki tespitlerin doğruluğunun belirlenmesi durumunda ilgili bagaja uygulanacak prosedürleri ve gerekirse yolcu-bagaj eşleştirmesini ifade eder.

Seviye 7- Bariz risk ve tehdit içeren bagajın imhası veya başka yere nakli konusunda işlemin yapıldığı istasyondur.

d) Seviyelerin Uygulanış Şekli

Seviye 1'de yolcu, bagajını kontuarda check-in işlemi için teslim ettikten sonra, havayolu veya yer hizmeti kuruluğu görevlisi bu bagaja sistemde okunabilen bar kod numaralı bagaj etiketini yapıştırır. Sistem, bu bagajı uçağa gidene kadar bu numara ile tanır.

Seviye 1'deki smart x-ray cihazı tarafından şüpheli görülen bagajların görüntüleri Seviye 2 olarak tanımlanan operatör ekranına gönderilir. Bagaj görüntüleri üzerinde Operatör, belirlenen sürede yapmış olduğu inceleme neticesinde şüpheli olmayan temiz bagajları, doğrudan uçağa giden banta yönlendirilir.

Şüpheli olan bagajlar ile bagajın görüntüsünün incelenmesi, operatörün değerlendirme süresini aşması (time out) durumunda, bagajlar Seviye 3'e yani tomografik cihaza yönlendirilir.

Tomografik cihazın otomatik olarak yapmış olduğu değerlendirmede şüpheli olmayan temiz bagajlar doğrudan uçağa giden banta yönlendirilir.

Bagajda tehdit tespiti yapılmış ise bu bagajın görüntüsü, Seviye 4 olarak tanımlanan tomografik cihaz operatörüne yönlendirilir.

Tomografik cihaz tarafından yapılan değerlendirmeye bağlı olarak operatör ekranına gönderilen bagaj görüntülerinin incelenmesi sonucunda operatör (suspect) kirli sonucuna ulaşmışsa, ya da inceleme için ayrılan zaman dilimi içerisinde operatör tarafından, değerlendirme zamanının aşılması durumunda (time out) bu bagaj, bir diğer aşama olan Seviye 5'e yönlendirilecektir. Şüpheli olmayan temiz bagajlar doğrudan uçağa giden banta yönlendirilir.

Seviye 5'e kadar ulaşan bagajların muhtemel bir tehdit içerdiği düşünülerek, burada görevlendirilecek özel güvenlik görevlisi tarafından, yine bu noktada uygun koşullarda konuşlandırılmış bulunan İz Detektörü vasıtası ile patlayıcı taramasından geçirilir.

Eğer bagajın temiz olduğu tespit edilirse, bu bagaj uçuşa yönlendirilmek üzere, üzerine kontrol etiketi/stikırı yapıştırılmak suretiyle tarama bölgesinin yanında bulunan bant üzerinden uçuşa yönlendirilir. Buraya bırakılan bagajların uçuşa yönlendirilmesinden görevli handling/havayolu kuruluğu sorumludur.

Eğer bagajda patlayıcı tespiti yapılmış ise; Yapılan kontrolde patlayıcı yoğunluğunun az ve/veya düzenek olabileceği konusundaki bulgular net değilse ilgili bagaj, görevli Özel Güvenlik görevlisi tarafından Kontrol Merkezi Amirine bildirir.

Kontrol Merkezi Amirinin koordinesinde, ilgili havayolu kuruluşuyla temasa geçilerek bagaj sahibinin bulunması sağlanır.

Alarm durumunda izlenecek prosedürler – Bir tehdit olduğuna kanaat getirilmesi durumunda uygulanacak prosedür:

Yapılan kontrollerde bagaj/paket içerisinde patlayıcı olduğuna dair kuvvetli şüphe var ise ve/veya düzenek unsurları net olarak tespit edilebiliyorsa, durum Seviye 5'te Görevli Özel Güvenlik görevlisi tarafından % 100 bagaj tarama sistemi merkezi amirine bildirilir.

Şüpheli bagajın ne şekilde imha edileceği Bomba İmha Uzmanı tarafından karar verilir. Bomba İmha Uzmanı koordinesinde imha edilmek üzere bomba imha çukuruna götürülmesinde kullanılacak özel araç ve çekicisi Havalimanı işleticisi tarafından sağlanır.

Bagajlarla ilgili yapılan uygulamalar sonrasında tanzim edilecek dokümantasyonların/tutanakların içeriklerinin belirlenmesi (**İhbar tutanağı, Bagaj-yolcu eşleştirme tutanağı, Bagaj açma/teslim Tutanağı, Bagaj İmha tutanağı, v.b.**) EADB tarafından yapılır.

Karar verme süresi:

İstasyonlar arasında monitör üzerinde karar verme süresi bant mesafeleri ile alakalı olacağından sistemin tesisinde bu süre en az 12 sn. ve en fazla ise 25 sn. olarak tutulur ve mesafe buna göre ayarlanır.

Yolcu bagaj eşleştirmesi:

Bagaj sahibi ile Seviye 5 mahallinde veya Seviye 6 eşleştirme alanına/odasına bagajı taşınarak Polis eşliğinde yolcu-bagaj eşleştirmesi yapılır. Bu eşleştirme ile ilgili tutanak tanzim edilir. İlgili tutanakta Bagaj sahibi yolcu, Handling kuruluşu yetkilisi, Özel Güvenlik görevlisi, Kontrol Merkezi Amiri, % 100 bagaj tarama sistemi Supervizörünün imzaları bulunur. Aynı zamanda bagaj içeriği ile ilgili tespitlerde Tutanağa aktarılır.

Yolcu-bagaj eşleştirmesinin belirli bir süre içerisinde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu süreyi Havalimanı Güvenlik Komisyonu belirleyecektir. Belirlenen zaman içerisinde eşleştirme sağlanamamışsa, bu bagaja uygulanacak işlem Havalimanı Güvenlik Komisyonunca belirlenir. Bu işlemler, bomba imha uzmanının bilgisi ve kontrolü dahilinde yerine getirilir.

Hava yolu işleticileri, yolcunun kontrolden geçen bagajını, yolcu uçağa bindiği takdirde uçağa kabul edecektir. Eğer yolcu, uçağa binmemişse bagaj, uçağa alınmayacak, alındı ise uçaktan indirilecektir. Yolcu bagaj uyumu hava yolu şirketi tarafından mutlaka sağlanacaktır.

İşletici, yolcunun elinde olmayan nedenlerden dolayı ondan ayrılan bagajlarını, yolcuya ulaştırılmasını sağlayacak tedbirleri alacaktır.

Kontrol edilmeden geçen yolcu, uçağa kesinlikle alınmaz. Kontrolsüz geçtiği tespit edilen yolcularla ilgili bilgilendirme hava yolu şirketine bildirilerek gerekli güvenlik kontrolleri koordineli olarak sağlanır.

Transfer yolcuların uçak altı bagajları;

Uluslararası transfer yolcuların uçak altı bagajları güvenlik kontrolünden geçirilir. Ancak, Dışişleri, İçişleri ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlıklarının ortaklaşa belirlediği ülkelerden gelen transfer bagajlara herhangi bir kontrol/arama işlemi yapılmaz. Hava yolu işleticileri, bu gibi bagajın sahibinin uçağa binmiş olduğunu teyit edene kadar sevk edilmemesini sağlayacaktır.

ÖZEL TARAMA

Büyük boyutlu olup, normal x-ray'lerde taranamayacak boyuttaki bagajlar:

Herhangi bir nedenle (kırılacak eşya, büyük ebatla eşya gibi) EDS sistemine verilemeyen bagajlar Havalimanı Güvenlik Komisyonunca belirlenecek bölgelerde, MSHGP dahilinde güvenlik kontrolüne tabii tutulur ve kontrol sonrası tekrar müdahale edilemeyecek şekilde önlemler alınır.

Havacılık işletmeleri, Tüm kargo ve kurye paketlerinin aprona çıkıştan önce bina girişinde X-Ray'dan geçişini sağlamak, X-Ray cihazından geçemeyecek büyüklükteki ve şüpheli madde ve malzemelerin kontrolden geçmesini sağlamak için kolluk kuvvetleriyle irtibat kurmak zorundadır.

Eşliksiz uçurulacak bagajları tarama prosedürleri:

Eşliksiz bagaj (rush bagaj), hava yolu şirketlerince veya yer hizmet kuruluşlarınca emniyet birimlerinin bilgisi dâhilinde gerekli güvenlik taramasından geçirilir, bu bagajlar önceden belirlenmiş ve korumalı bir yerde muhafaza altına alınır ve en kısa sürede alıcısına gönderilir.

Eşliksiz bagajların (rush bagaj) taranması EDS sistemi ile veya tüm görüntülerin operatör tarafından incelendiği seviye 1 EDS cihazı veya aynı cihazda aynı operatör tarafından iki farklı açıdan görüntülerin incelendiği klasik (konvansiyonel) x-ray'le veya açık bagajda bomba koklama dedektörü desteği ile elle yapılabilir. Eşliksiz bagajların hangi yöntemle tarandığının kanıtı olarak bir deklarasyon veya manifesto düzenlenir.

Bir hava yolu şirketi aldığı eşliksiz bagajın uygun standartlarda tarandığına dair yazılı bir kayıt talep edecektir.

Mürettebat bagajlarının taranması :

Mürettebat bagajları, yolcuların bagajlarına uygulanan güvenlik kontrolü gibi tarama işlemine tabi tutulur.

UÇAK ALTI BAGAHLARI ELLE ARAMA:

Uçak altı bagajları elle aramadaki amaç:

Uçak altı bagajları elle aramadaki amaç, silahların, patlayıcı maddelerin ve diğer tehlikeli maddelerin, uçağın bagaj bölgesine geçirilmesini önlemektir.

Uçak altı bagajlar hangi durumda elle aranır:

Normalden ağır el bagajları, x-ray'de seçilemeyen görüntü veren bagajlar fiziki aramaya tabi tutulacak, çanta ve bagajların altları ve yan tarafları elle kontrol edilerek gizli bölmesi bulunup bulunmadığı kontrol edilecektir.

Büyük boyutlu olup, normal x-ray'lerde taranamayacak boyuttaki bagajlar da elle aranır.

EDS sisteminde Eğer bagajda patlayıcı tespiti yapılmış ise; Yapılan kontrolde patlayıcı yoğunluğunun az ve/veya düzenek olabileceği konusundaki bulgular net değilse ilgili bagaj, görevli Özel Güvenlik görevlisi tarafından Kontrol Merkezi Amirine bildirir.

Kontrol Merkezi Amirinin koordinesinde, ilgili havayolu kuruluşuyla temasa geçilerek bagaj sahibinin bulunması sağlanır.

Yolcu-bagajı bir araya getirme prosedürleri:

Yukarıda bahsedilen bagaj sahibi ile Seviye 5 mahallinde veya Seviye 6 eşleştirme alanına/odasına bagajı taşınarak Polis eşliğinde yolcu-bagaj eşleştirmesi yapılır. Bu eşleştirme ile ilgili tutanak tanzim edilir. İlgili tutanakta Bagaj sahibi yolcu, Handling kuruluşu yetkilisi, Özel Güvenlik görevlisi, Kontrol Merkezi Amiri, % 100 bagaj tarama sistemi Supervizörünün imzaları bulunur. Aynı zamanda bagaj içeriği ile ilgili tespitlerde Tutanağa aktarılır.

Elle arama teknikleri:

Yukarıda bahsedilen bagaj sahibi ile Seviye 5 mahallinde veya Seviye 6 eşleştirme alanına/odasına bagajı taşınarak Polis eşliğinde yolcu-bagaj eşleştirmesi yapılır. Bu eşleştirme ile ilgili tutanak tanzim edilir. İlgili tutanakta Bagaj sahibi yolcu, Handling kuruluştaki yetkilisi, Özel Güvenlik görevlisi, Kontrol Merkezi Amiri, % 100 bagaj tarama sistemi Supervizörünün imzaları bulunur. Aynı zamanda bagaj içeriği ile ilgili tespitlerde Tutanağa aktarılır.

Çanta ve bagajların aranması, sahibinin huzurunda ve kendisine açtırılarak yapılmalıdır.

Çanta ve bagajların altları ve yan tarafları elle kontrol edilerek gizli bölmesi bulunup bulunmadığı kontrol edilecektir.

Tanımlanamayan, kontrol edilmeyen cisimler uçağa alınmayacaktır. Özellikle bagajın x-ray görüntüsünde şüpheli olarak belirlenen noktaya odaklanılmalıdır.

%10 elle kontrol (konvansiyonel x-ray için geçerli):

X-Ray'dan geçen şüpheli çanta ve bagajların sadece içi değil, kenarlarında, menteşelerinde tel ve fünüye gizlenmiş olabileceğinden, incelemelerde bu hususa dikkat edilecek, normal görüntü veren bagajların %10'u caydırıcı tedbir olarak aranacaktır.

Uçuş güvenliğini tehdit eden maddelere el konulur. Bu konuda “Kabinde ve Steril Alanlarda Bulundurulması Yasaklı Maddeler ile Yolcu/Kabin Ekibi Tarafından Taşınabilen Tehlikeli Maddeler” başlıklı 17. Ek’te belirtilen uygulama esaslarına göre hareket edilir.

Aramadan muaf olanlar:

Şehit cenazeleri ve Devletin ilgili kurumlarınca dokunulmazlık hakkı verilmiş kişiler aramadan muaf tutulur (Cumhurbaşkanı, Başbakan, Bakanlar, Milletvekilleri, Yabancı Devlet Başkanları v.b.).

PATLAYICI İZ DEDEKTÖRÜ(ETD) KULLANIMI:

Patlayıcı iz dedektörlerine giriş:

İz Dedektörü: Bir çanta ya da bagaj içinde yer alan çok küçük miktardaki patlayıcı maddeleri veya incelemeye tâbi narkotik maddeleri algılayabilme ve bunu alarm aracılığıyla bildirme özelliğine sahip teknoloji sistemi ya da farklı teknolojilerin bir arada kullanıldığı kombinasyonlardır.

Patlayıcı iz dedektörlerinin kullanım amacı:

Havalimanı giriş kontrol noktalarında şahıs ve bagaj üzerinde patlayıcı ve uyuşturucu maddelerin varlığının tespitinde kullanılır.

Patlayıcı iz dedektörlerinin çalışma prensibi:

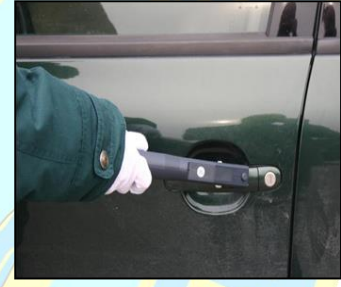
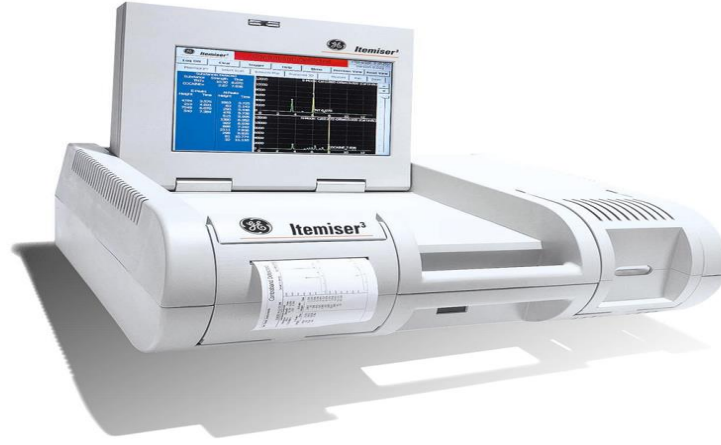
İz Dedektörü, genelde kullanılmakta olan tüm patlayıcı madde ve kontrollü uyuşturucu maddeleri tespit etmek ve programlanmış bir maddeyi tespit ettiğinde sesli alarm vermek üzere tasarlanmıştır. Konvansiyonel iz dedektörleri ortalama 4 ila 10 saniye örnekleme süresi olan son derece hızlı detektörlerdir.

Farklı tipleri, temel kullanımı ve özel fonksiyonları:

Kargo, çanta, mektup, kıyafet, otomobil iç ve dış kısımlarının kontrolleri ile tanımlanamayan maddelerin tespitinin gerektiği yerlerde kullanılırlar.

TNT (Trinitro toluen), RDX, PETN, HMX, Amonyum nitrat, nitrogliserin vb. patlayıcıları, Eroin, kokain, morfin, THC, L-Amfetamin vb. narkotikleri ve sisteme tanıtılan patlayıcı ve narkotikleri tespit edebilme kabiliyetine sahiptir.

Patlayıcı tespit sistemi, yoğunlaşan yada elle taşınmış partikülleri ve buharını kontrol eder.



Patlayıcı ve Narkotik Maddelere ait iz kalıntılarını tespit eden cihazdır. Bu maddeler havaya parçacık bırakan, havayla çabuk temasa geçen maddelerdir. Cihaz, maddelerden ortama yayılan ya da bu maddeler ile temas etmiş nesneler üzerindeki gözle görülemeyen iz kalıntılarını ya da parçacık buharlarını tespit eder.

Kullanıcının yapacağı en önemli şey, doğru şekilde numune almak ve numune trepini algılama ünitesindeki yuvaya sokarak analiz işlemini başlatmaktır.

Teknoloji geliştikçe bu alandaki cihazların, çalışma/çalıştırma ve diğer özellikleri değerlendirilebileceğinden yeni temin edilen cihazlarda bu gelişmelere göre hareket edilir.

Analiz sonuçlarını yorumlama ve raporlama:

Analiz işlemi tamamlandığında şayet bir tespit yapılmışsa (seçilen moda bağlı olarak) ekranda “Uyuşturucu Tespit Edildi”, “Patlayıcı Tespit Edildi” veya “Kaçak Madde Tespit Edildi” mesajı belirecektir. Tespit edilen madde Tarama Seç ekranının alt bölümünde kırmızı bir çubukla belirtilecek Plazmagram ekranında ise grafiğin sol tarafındaki listede belirtilecektir. Şayet Alarmı kaydet veya Alarmı Yazdır seçenekleri seçilmişse (Seçenekler Menüsünden) her alarmda Dosya Adı (Kayıt) ekranı belirecek ve/veya yazdırma işlemi yapılacaktır.

Şayet Tarama Seçme görüntüsü seçilmişse kırmızı bir çubuk maddenin ismi ile birlikte belirecektir. Hem Tarama Seç ekranında hem de Plazmagram ekranında sesli alarm sinyali duyulacaktır (şayet seçilmişse).

Bir alarm sinyali alındığında, bagajın veya alarm kaynağının sahibi gözetim altında tutularak, Kontrol Noktası Amirine haber verilir. Patlayıcı madde şüphesi var ise Bomba İmha Uzmanına haber verilir. Tehdit durumuna göre Bomba İmha Uzmanının uygun göreceği işlem yapılır.

Kayıt tutma:

Günlük Kalibrasyonu yapan operatör, MSHGP Ek-10’un “Ek-6-b İz Dedektörü Operatör Test Formu”nu doldurur ve yazıcıdan alınan çıktıları bu forma ekleyerek saklamak üzere dosyalar. Şayet Kalibrasyonu yapan veya arıza durumunda müdahale eden Teknik personel ise MSHGP Ek-10’un “Ek-6-a İz Dedektörü Teknik Personel Test Formu”nu doldurur ve yazıcıdan alınan çıktıları bu forma ekleyerek saklamak üzere dosyalar.

Alarm durumunda alınan çıktılarda dosyalanır. Dosyalanan form ve bilgiler Havalimanı EADB’ce arşivlenir.

İŞLETME PROSEDÜRLERİ

Cihazı hazırlama prosedürü ve düzenli test etme:

Yukarıda da belirtildiği gibi, cihaz; İlk açılıştaki ısınma işleminin tamamlanmasından sonra (yaklaşık 15 dakika), PIN-Personel Tanımlama Numarası girmesi için otomatik olarak uyarır. Doğru şifre girildikten sonra kullanıcı tarafından, cihaz her 24 saatte bir kalibrasyon kiti (trepî) ile test edilir.

Sistem kalibre edildikten sonra kullanıcı temizleme işlemi gerçekleştirecek ve ekranda “Alarm Yok-Hazır” mesajı belirdikten sonra, kullanıcı cihaz üzerindeki algılama ünitesindeki yuvaya bagajdan alınan numune alınan kitini (trepî) takarak görevine devam eder.

Cihazın arka tarafına yerleştirilmiş tüplerde, cihaza tanıtılan numune patlayıcı ve narkotik maddeler bulunmaktadır. Belirli sürelerde (3 ay – 6 ay gibi) bu numuneler kimyasal özelliklerini kaybettiğinden doğru analiz yapabilmek amacıyla, numunelerin Havalimanı Güvenlik Komisyonunca yetkilendirilmiş Teknik Personel tarafından söz konusu süre dönemlerinde yenileri ile değiştirilmesi gerekmektedir.

Ayrıca kullanılan güvenlik cihazlarının çeşitli dış etkenlerden etkilenmesi muhtemel olduğundan, düzenli olarak verimli çalışıp çalışmadığının kontrol edilmesi gerekmektedir. Bu sebeple cihazlar her görev değişiminde veya ihtiyaç halinde test edilmelidir.

Kapatma işlemi:

Cihazın kullanıma ihtiyaç kalmamış ise Dokunmatik ekrandaki “Oturumu Kapat” düğmesine basılır ve arka panelde bulunan güç anahtarı Kapalı konumuna getirilir. Ancak üreticiler cihazın sağlıklı çalışması açısından kapatılmayıp düzenli olarak günlük kalibrasyonunun yapılmasını tavsiye etmektedir.

Cihazın taşınması veya başka bir yere nakledilmesi gerektiğinde yukarıdaki kapatma işlemleri uygulanmalıdır. Şayet cihaz nakliye ambalajının içine konulacaksa sistemin soğuması için en az 30 dakika beklenir. Bu işlem, paket ve ambalaj malzemelerinin sıcak parçalar tarafından eritilmesini önleyecektir.

Cihaz arızası durumunda raporlama prosedürleri:

Cihazın ekranında bir arıza mesajı belirdiğinde yada çalışmasında anormallik olduğunda arıza form doldurulur ve teknik personele haber verilir Ayrıca nöbet defterine de arıza kaydı yapılarak arıza nedeni belirtilir.

Kayıt tutma:

Yukarıda kayıt tutma başlığı altında belirtilen işlemler yapılır. Ayrıca cihazların marka ve modeline göre kayıt tutma özellikleri bulunmaktadır.

Kontrol Noktası memurları, kullanacakları her model X- Ray Cihazı kullanımı hakkında bilgilendirilmelidir.

Bilgilendirme, uygun güvenlik bilgilerini de içermelidir. Çoğu modern x-ışını birimleri, genelde renkli televizyondan bile az miktarda radyasyon yayarlar.

TARANMIŞ BAGAJLARIN KORUNMASI

Uçakaltı Bagajının Korunması

1-Hava aracında taşınacak olan uçakaltı bagaj, tarandığı veya hava yolu firması tarafından kabul edildiği noktadan sonra(hangisi önce ise) taşınacağı hava aracının ayrılışına kadar olan sürede yetkisiz müdahaleye karşı korunur. Havalimanında kontrol noktasından geçip şirkete teslim edilen bagajların güvenliği, gideceği yerde yolcu tarafından alınincaya kadar, havayolu işletmesi tarafından sağlanır. Yetkisiz müdahaleye karşı korunamamış olan uçakaltı bagaj yeniden taranır.

2-Taranmış uçakaltı bagajına yolcular tarafından erişim; Aşağıdakiler sağlandığında, yolcuların kendi bagajlarına sadece gözetim altında iken erişmelerine izin verilebilir. Bunun dışında taranmış uçakaltı bagaja erişimine izin verilmez.

- a) Hiçbir yasaklı öğenin uçakaltı bagaja sokulmaması; veya
- b) Hiçbir yasaklı öğenin uçakaltı bagajdan çıkarılmaması ve güvenlik tehditli alana veya hava aracına sokulmaması sağlandığında.

3-Kritik bölümlerdeki ve diğer bölümlerdeki bagajlar; Kritik bölümde bulunan uçakaltı bagaj yetkisiz müdahaleye karşı korunmuş olarak dikkate alınır.

4-Kritik bir bölüm haricinde bir yerde bulunan bagajlar; Kritik bölüm haricinde bir yerde bulunan uçakaltı bagaj aşağıdaki durumlarda yetkisiz müdahaleye karşı korunmuş sayılır. Güvenli bagajın taranmayan kişiler tarafından kurcalanmamış olduğundan emin olmak üzere gerekli önlemler alınır.

- a) Güvenli bagaj ise; veya
- b) Alternatif standartların geçerli olduğu havalimanlarında tarandıktan sonra eşliksiz bırakılmamış ise.

Yolcu Bagaj Eşleşmesi

(1) Uçakaltı bagajlar eşlikli veya eşliksiz olarak tanımlanır. Taramadan geçmiş kabin bagajları, uçağa geçiş sırasında hava aracındaki alan yetersizliğinden dolayı, uçak altına yerleştirildiğinde, kabin bagajı olarak değerlendirilmeye devam edilir.

(2)Hava aracına binış sürecinde gösterilecek doküman; Bir hava yolu firması, uçağa binme sürecinde, bir yolcunun çekin yapılan (check-in) uçakaltı bagajına karşılık gelen geçerli bir uçuş kartı veya dengini göstermesini sağlar.

Eşliksiz (rush) bagaj (yolcusu uçakta olmayan bagaj)

(1) Yolcusu olmadan bagajlar hava aracında taşınmaz ve bu bagajların taşınmamasını sağlamak için havayolu işletmesi aşağıdaki kuralları uygular;

a) Bir hava yolu firması hava aracına binmemiş olan veya kalkış öncesi hava aracından ayrılmış olan yolcuların uçakaltı bagajını tespit etmek için bir prosedür oluşturur.

b) Yolcu hava aracında değilse, biniş kartına veya dengine karşılık gelen uçakaltı bagajı eşliksiz(rush) olarak dikkate alınır ve uçaktan indirilir.

(2) Eşliksiz (rush) bagajın güvenlik kurallarına uygun olarak taşınması gerektiğinde hava yolu şirketlerince veya yer hizmet kuruluşlarınca gerekli güvenlik taramasından geçirilir. Bu bagajlar önceden belirlenmiş ve korumalı bir yerde muhafaza altına alınır ve en kısa sürede alıcısına gönderilir. Bir hava yolu şirketi aldığı eşliksiz bagajın uygun standartlarda tarandığına dair kayıt tutulur ve bu kaydın bir örneği taşıyıcı havayolu şirketine verilir. Ayrıca havayolu işletmesi, eşliksiz uçakaltı bagajın içeriğinin hava taşımacılığına uygun olduğundan emin olur.

(3) Yolcu kontrolünün dışındaki faktörler; Bagajın eşliksiz hale gelmesinin nedeni bu maddede belirtilen güvenlik kontrolleri uygulanmadıkça, hava aracına yüklenmeden önce kaydedilir. Eşliksiz uçakaltı bagajın naklinin gerçekleşmesinde, aşağıdakiler yolcunun kontrolünün dışında faktörler olarak dikkate alınır:

- a) Yerini vermek için gönüllü olduğu haller dışında, yolcunun uçağa alınmasının reddedilmesi veya
- b) Yolcunun kendi talebi olmadan, bir diğer uçuşa yönlendirilmiş olması veya
- c) Bagajın öngörülemeyen nedenlerle iki uçuş arasında transfer edilememesi, ; veya
- ç) Bagaj sisteminde bagajın uçuşu kaçırmasına neden olan bir arıza olması; veya
- d) Bagajın çekin (check-in) yapıldığı hava aracı haricinde bir hava aracına yanlışlıkla yüklenmiş olması.
- e) Bent (c), (ç) ve (d) durumunda, hava yolu firması yolcunun çekin (check-in) yaptığı uçuşta seyahat ettiğinden emin olur.
- f) Yolcu çekin (check-in) yaptığı uçuşta seyahat etmemiş ise bagaj bu Programda uçakaltı bagajlar için belirtilen güvenlik kontrollerine tabi tutulur.

(5)Eşliksiz uçakaltı bagaj için uygun güvenlik kontrolleri; Eşliksiz uçakaltı bagaj, yolcu kontrolünün dışındaki faktörlere bağlı olarak yolcusundan ayrılmadıkça veya uygun güvenlik kontrollerine tabi tutulmadıkça hava aracına/depoya nakledilmez.

(6)Eşliksiz hale gelen uçakaltı bagaj; Fıkra (3)'de ifade edilenler haricindeki faktörlere bağlı olarak eşliksiz hale gelen uçakaltı bagaj, hava aracından indirilir ve tekrar yüklenmeden önce taranır.

(7) Muafiyet; fıkra (6)'nın istisnası olarak eşliksiz bagaj haline gelen uçakaltı bagaj aşağıdakilerin olması kaydı ile tekrar taramadan hariç tutulur:

- a) Hava yolu firmasının, bagajın en az standart 2 PTS-EDS cihazı ile taranmış olduğunu belirtmesi; ve
- b) Standart 3 EDS ekipmanının kullanıldığı durumda, taranmış bagajın görüntüleri bir tarayıcı personel, ya da standart 2 PTS-EDS ekipmanı kullanıldığı durumda birbirinden bağımsız iki farklı tarayıcı personel tarafından tekrar incelenmesi; ve
- c) Hava yolu firması tarafından kabul edilebilir uygun bir risk değerlendirmesinin yapılmış ve uygulanmış olması.

(8)Eşliksiz uçakaltı bagaj için tarama gereklilikleri; Yolcu kontrolü dışındaki faktörler kapsamına girmeyen eşliksiz uçakaltı bagaj MSHGP madde 70, fıkra (1)'de belirtilen yöntemlerden:

- a) Elle arama,
- b) Konvansiyonel x-ray cihazı ile tarama.
- c) EDS-PTS (Patlayıcı Tespit Sistemi),
- ç) Patlayıcı iz tespit (ETD) cihazı ile,
- d) Patlayıcı tespit köpekleri ile:)

birile ve gerekli olduğunda MSHGP madde 73 fıkra (9)'da:

- a) İlave tarama gereklilikleri; Eşliksiz bir uçakaltı bagajı için aşağıdaki durumlarda ilave güvenlik tedbiri uygulanmalıdır; Elle arama ile tarandığında, tarama, patlayıcı iz tespit PİT(ETD) cihazı kullanımı ile takviye edilmelidir.
- b) X-ray ekipmanı ile eşliksiz bir bagajın görüntülediği yerde, eğer çoklu(çok açılı) görüş sağlayan x-ray cihazı kullanılmıyorsa, en az 60 ve en fazla 90 derece döndürme açısı ile görüntüleme işlemi en az iki farklı açıdan aynı tarayıcı personel tarafından yapılmalıdır. 01 Ekim 2013 tarihinden önce herhangi bir zamanda kurulmuş x-ray ekipmanının tünel boyutu daha yüksek dönme aralığına imkân vermiyorsa, 31 Aralık 2015 tarihine kadar daha küçük bir dönme açısı kullanılabilir.
- c) Eşliksiz uçakaltı bagajının tarandığı PTS-EDS cihazı en az Standart 2'yi karşılamalıdır. belirtilen ilave tedbirler uygulanarak taranır.

(9)İlave tarama gereklilikleri; Eşliksiz bir uçakaltı bagajı için aşağıdaki durumlarda ilave güvenlik tedbiri uygulanmalıdır;

- a) Elle arama ile tarandığında, tarama, patlayıcı iz tespit PİT(ETD) cihazı kullanımı ile takviye edilmelidir.
- b) X-ray ekipmanı ile eşliksiz bir bagajın görüntülediği yerde, eğer çoklu(çok açılı) görüş sağlayan x-ray cihazı kullanılmıyorsa, en az 60 ve en fazla 90 derece döndürme açısı ile görüntüleme işlemi en az iki farklı açıdan aynı tarayıcı personel tarafından yapılmalıdır. 01 Ekim 2013 tarihinden önce herhangi bir zamanda kurulmuş x-ray ekipmanının tünel boyutu daha yüksek dönme aralığına imkân vermiyorsa, 31 Aralık 2015 tarihine kadar daha küçük bir dönme açısı kullanılabilir.
- c) Eşliksiz uçakaltı bagajının tarandığı PTS-EDS cihazı en az Standart 2'yi karşılamalıdır.

Yasaklı maddeler

MSHGP Ek-17'de belirtilen maddelerin uçakaltı bagajında taşınmasına müsaade edilmez. Ancak yasaklı maddenin taşınmasına yetkili otoritenin izin vermesi ve güvenlik ve emniyet kurallarına uyulmuş olması şartı ile müsaade edilir

(2)Diğer maddeler; Güvenlik personeli, uçak altında taşınması yasak olan maddeler listesinde yer almayan ancak endişe duydukları bir maddenin bulunduğu uçakaltı bagajını reddedebilir.

(3)Yolcuların bilgilendirilmesi; Yolcular çekin işlemi (check-in) tamamlanmadan önce yasaklı maddeler hakkında öncelikli olarak hava yolu şirketi ve diğer işletmeciler tarafından bilgilendirilir.

(4)Yasaklı maddeler listesi; Uçakaltı bagajlarda, MSHGP Ek-17'de listelenen uçakaltı bagaj için yasaklanmış maddelerin taşınmasına izin verilmez.

Havalimanı dışı çekin işlemi (check-in)

(1)Havalimanı dışı çekin işlemleri; PTS-EDS bulunan havalimanlarında Milli Sivil Havacılık Güvenlik Programında belirtilen güvenlik şartları sağlanarak ve yerel otoriteden usulüne uygun onay alınan yerlerde yapılabilir. İlgili şartlar MSHGP Ek-18’de belirlenmiştir.

(2)Milli Sivil Havacılık Güvenliği Kalite Kontrol Programı çerçevesinde personel ve güvenlik cihazlarının yeterlilikleri, personelin eğitim durumları, uygulamanın belirlenen esaslarda yürütülüp yürütülmediğinin denetimi yapılır. Eğitim, Araştırma ve Denetleme Birimi tarafından yapılan denetimlerde tespit edilen eksiklikler Güvenlik Komisyonuna sunulur, uyarı veya uygulamanın durdurulmasına gidilir.

Havalimanı dışındaki tesislerdeki çekin prosedürleri

(1) Personel tarafından, işlemler için kullanılmadığı zamanlarda biniş kartları, bagaj etiketleri ve diğer dokümanlar yetkisiz erişime karşı korunur. Havalimanı dışında çekin(check-in) için kullanılacak olan seyahat dokümanları ve her nevi mühür/kaşenin güvenliği ve korunması hava yolu şirketlerinin sorumluluğundadır.

(2)Havalimanı dışı tesislerde çekin işlemi (check-in) yapan yolcu ve bagajların tanımlanması işleminin hava yolu şirketleri tarafından yapılması/yaptırılması mutlaka sağlanır.

(3)Hava yolu işletmecileri, yolcunun kontrolden geçen bagajını, yolcu uçağa bindiği takdirde uçağa kabul eder. Eğer yolcu, uçağa binmemişse, bagaj uçağa alınmaz, alınmış ise uçaktan indirilir.

(4)Bagajlar güvenlik kontrolüne havalimanı dışında tabi tutulduktan sonra, bagajın içerisine kontrolsüz bir malzeme konulmasını önlemek için güvenlik etiketi yapıştırılır. Bu güvenlik etiketinde TÜRKÇE ve İNGİLİZCE olarak “HAVALİMANI DIŞINDA ÇEKİN İŞLEMİ/OFF AIRPORT CHECK-IN” ibaresi yer alır, görünür şekilde kolaylıkla çıkarılamayacak ve bagaj açıldığında belli olacak şekilde yapıştırılır.

(5)Havalimanı dışı tesislerde check-in yapılan bagajların nakli; Uçakaltı bagajın havalimanına nakli hava yolu firmasının veya yetkili acentesinin /sözleşmeli firmanın personeli tarafından gerçekleştirilir.

(6)Araç güvenliği; Taşıma, kapalı kasa kilitli araçlarla yapılır. Araçlarda araç takip sistemi donanımı bulunur, aracın bagaj bölümü ile yolcu/sürücü mahalli arasında erişim bulunmaz ve bagaj bölümü yol boyunca kilitli veya mühürlü tutulur. Araçta asgari, biri sürücü biri özel güvenlik personeli olmak üzere 2 personel bulunur. Aracın güzergâhı ve alternatif yollar önceden belirlenir ve araç yol boyunca zaruri haller dışında durmaz. Zaruri hallerde durması durumunda ilgili güvenlik sorumlusuna bilgi verilir ve güvenlik formuna işlenir. Hava yolu/hava yolu temsilci kuruluşu/anlaşmalı yer hizmet kuruluşu tarafından bagajlara yapıştırılan etiketlerin seri numaralarını da içeren bir form düzenlenir ve form/belge araç şoförü tarafından seyir esnasında gerçekleşen durumları da içeren güvenlik formu ile birlikte bu bagajlardan sorumlu ilgililere imza karşılığı teslim edilir.

Havalimanı dışında yapılan çekin için havalimanındaki prosedürler

(1) Havalimanında bagajlar, aracın mührü kontrol edildikten sonra indirilir. Uçakaltı bagajlar hava yolu firmasının veya yetkili temsilcisinin görevlisine güvenlik formu ve etiket listesi ile birlikte teslim edilir. Bu görevli araç yük bölümünün mühürlü olup olmadığını kontrol eder. Eğer bagajlar havalimanı dışında taramadan geçirilmemişse ya da herhangi bir şüphe durumu varsa uçakaltı bagaj hava aracına yüklemeden önce güvenlik taramasına veya aramaya tabi tutulur. Bagajların havalimanında taramaya tabi tutulacaksa havalimanı otoritesi tarafından gerekli düzenleme ve prosedürler oluşturulur. Bagaj tarama işlemleri yazılı ve görsel kayıt altında yapılır.

Havalimanı dışında yolcu çekin işleminde yolcu/bagaj eşleşmesi

(1)Hava aracı işleticileri, havalimanı dışındaki tesislerde çekin(check-in) yapılan yolcu ve bagajlar için Yolcu Bagaj Eşleşmesi ve Eşliksiz (rush) bagaj (yolcusu uçakta olmayan bagaj)'da açıklanan güvenlik önlemlerini uygulanmasını sağlamalıdır.

GÜVENLİK TARAYICILARINA GİRİŞ

TARAMANIN AMACI

MSHGP MADDE50

(1)Tüm giden, transfer ve transit yolcular ve bunların kabin bagajları yasaklı nesnelerin güvenlik tahditli alanlara ve hava aracına sokulmasını önlemek amacıyla taranmalıdır.

GÜVENLİK TARAYICILARIN NASIL ÇALIŞTIĞI

MSHGP MADDE 159 (1)

Güvenlik tarayıcıları, kişileri taramak için, metalik veya metalik olmayan objeleri tespit kabiliyetine sahip olan, insan teninden ayrı tehdit öğelerini vücut üzerinde veya kişinin kıyafetleri içinde de olsa da tespit eden bir sistemdir. Yeniden görüntüleme özelliğine sahip bir güvenlik tarayıcısı sistemi, taranan kişinin teninden ayrı metalik veya metalik olmayan bir objenin(nesnelerin) olup olmadığını analiz etmek için kişinin vücudunun bir görüntüsünü yeniden oluşturur. Vücut yeniden görüntüleyicisi böyle bir obje tespit ederse, ileriki arama için bu objenin yerini tarayıcıya belirtir. Bu durumda, vücut yeniden görüntüleyicisi, tespit sisteminin entegre edilmiş bir parçasıdır. Otomatik tehdit tespit sistemine sahip güvenlik tarayıcısı, taranan insan vücudu teninden ayrı metalik ve metalik olmayan objeleri(nesneleri) otomatik tanıyan tespit sistemine sahip olur. Sistem, böyle bir obje (nesne) tanımlarsa yerini çubuk şeklinde tarayıcıya belirtir.

Yolcuları taramak amacıyla kullanılan bir güvenlik tarayıcısı aşağıdaki standartları karşılar:

Güvenlik tarayıcıları, patlayıcıyı içeren metalik veya metalik olmayan öğeleri-nesneleri veya bunların kombinasyonlarını tespit eder ve bir alarm üretir. Tespit, öğenin pozisyonundan ve yönünden bağımsız olur;

- Sistem, cihazın kullanımda olduğunu gösterir bir görsel işarete sahip olur;
- Güvenlik tarayıcıları, girişim kaynaklarına karşı, performanslarını etkilenmeyecek şekilde konumlandırılır;
- Güvenlik tarayıcıları, doğru işleve sahip olduğu konusunda günlük olarak test edilir
- Güvenlik tarayıcıları üretici tarafından sağlanan işletme konseptine uygun olarak kullanılır.

MEKANİK VE ELEKTRİK TEHLİKELERİ

Havalimanlarında bulunan tüm elektrikli aletler (X-Ray, Kapı Tipi Metal Arama Detektörü v.b.) tehlike oluştururlar. Alınan önlemler ve ekipmanların fiziksel durumlarına göre tehlike boyutu değişecek olup bu tehlikeleri iyi analiz etmek gereklidir.

Başlıca tehlike kaynağı olan makineleri şu şekilde örnekleyebiliriz;

- Elektrikle çalışan her türlü makine
- Dönen kayış, kasnak, dişli gibi parçaları olan makineler

SAĞLIK VE EMNİYET

MSHGP MADDE 159

(2) Yolcu taramasında kullanılan güvenlik tarayıcıları, sağlık ve emniyet düzenlemelerine, doz limitlerine, genel halk sağlığı için belirlenen elektromanyetik gerekliliklerine, çalışanların alabilecekleri dozaja, elektromanyetik alan riskleri ve kişi mahremiyetine saygı ile ilgili minimum gereklilik ile ilgili düzenlemelere mevzuata uygun olarak konumlandırılır ve kullanılır.

X-Ray cihazı kullanım emniyeti ve dozimetre

MADDE 7-(1) Havalimanlarında X-ray bagaj tarama cihazının kullanımında en önemli hususlardan birisi, kullanıcı personelin ve yolcuların radyasyona karşı güvenliğin sağlanmasıdır. Bunun için aşağıdaki hususlara dikkat edilmelidir;

a) X-ray bagaj tarama cihazından yayılabilecek radyasyonun önlenmesi için kurşun levha veya panellerle kaplanmış olması, tünel giriş/çıkışlarında kurşun katkılı perdeler bulunması ve perdeler eskidiğinde değiştirilmesi,

b) Cihaz içinde bulunan Jeneratör ünitesinin çevresinin kurşun levha ve plakalarla muhafaza altına alınmış olması,

- Ayrıca, X-ray bagaj tarama cihazlarının Türkiye Atom Enerjisi Kurumu (TAEK) tarafından sertifikasının bulunması gerekmektedir.

GÜVENLİK TARAYICISI ALARMININ ÇÖZÜMÜ

MSHGP MADDE 54

(12) Alarmin çözümü; Güvenlik tarayıcısı alarm verdiğinde bu alarmı çözümlendirir. Bu aşağıdaki yöntemlerden biri ile yapılır:

- Yolcuyu alarmin verildiği bölgeye odaklanmış bir elle aramaya tabi tutarak
- Hedefli elle arama vücut tarayıcısında alarm verilen vücut bölgelerinin elle kontrol edilmesini içerir veya
- Üstündekileri boşaltmasını isteyerek yolcuyu güvenlik tarayıcısı ile tekrar tarayarak veya
- Yolcunun vücudunu elle aramaya tabi tutarak.

İLAVE ARAMA TARAMA PROSEDÜRLERİ

MSHGP MADDE 54

Yolcular aşağıdaki yöntemlerle taranır:

- Elle arama; veya
- Kapı tipi metal detektör (KTMD) ekipmanı; veya
- Patlayıcı tespit köpekleri(PTK) ; veya
- Patlayıcı iz tespit cihazı (EDT-PİT)
- İyonize radyasyon kullanmayan güvenlik tarayıcıları; veya
- Patlayıcı izi dedektörü (ETD) cihazın ile birlikte el tipi metal dedektörü(HHMD) cihazı.

(5)Kapı tipi metal dedektör (KMTD) ekipmanının alarm çözümü; KTMD ekipmanı alarm verdiğinde alarmin nedeni aşağıdakiler yoluyla çözülür;

- Yolcuyu elle aramaya tabi tutarak; veya
- Yolcuyu KTMD ekipmanı ile tekrar tarayarak; bu seçenek kullanıldığında ve alarm çözümlendiğinde, ilkinde alarma neden olan yolcuların %10-20'si yasaklı maddeleri tespit etmek amacıyla elle arama veya Patlayıcı Tespit Köpekleri veya Patlayıcı İz Tespit Cihazı veya güvenlik tarayıcısı ile taranır. Bu gibi yolcular sürekli rastgele tespit usulüne göre seçilir; veya

- Yolcuyu güvenlik tarayıcısı ile tarayarak.
- Havalimanlarında bulunan tüm elektrikli aletler (X-Ray, Kapı Tipi Metal Arama Dedektörü v.b.) tehlike oluştururlar. Alınan önlemler ve ekipmanların fiziksel durumlarına göre tehlike boyutu değişecek olup bu tehlikeleri iyi analiz etmek gereklidir.

Başlıca tehlike kaynağı olan makineleri şu şekilde örnekleyebiliriz;

- Elektrikle çalışan her türlü makine
- Dönen kayış, kasnak, dişli gibi parçaları olan makineler

İŞLETME PROSEDÜRLERİ

CİHAZI HAZIRLAMA PROSEDÜRÜ

MSHGP EK:10 Lahika3

MADDE 5

(1) Bir kapı tipi metal arama dedektörü hava meydanına ilk yerleştirildiği veya yeri değiştirildiği zaman, bir hazırlık çalışması ve test yapılması gereklidir. Dedektör, havalimanı/terminal işleticisi, kurum/kuruluş tarafından tedarik edilen STP'yi algılayabilecek düzeye getirilmelidir. Bu işlem, yetkili teknik personel tarafından yerine getirilmelidir. Sonuçlar kayıt edilmeli ve saklanmalıdır.

X-Ray cihazı açıldıktan sonra cihaz kendi kendine tüm fonksiyonlarının aktif olup olmadığını test etmekte ve herhangi bir olumsuz durum var ise operatörü uymaktadır.

- Servis kapaklarının kapalı ya da kilitli olduğundan emin olun
- Perdelerin eksik ya da yırtılmış olmadığından emin olun
- Acil stop butonlarının açık konumda olduğundan emin olun
- Tünel içinde unutulmuş bir eşya olmadığından emin olun
- X-Ray cihazı üzerindeki ana güç açma pako şalterin on (açık) konumda olduğundan emin olun.

DÜZENLİ TEST ETME

MSHGP MADDE 130

(11) Havalimanında kullanılan güvenlik sistem ve cihazları, kullanıcı operatör ve ilgili teknik personel tarafından test edilir. Sistem ve cihazların test/bakım/arızasına yönelik bu programın Ek-10'undaki formlar düzenli olarak doldurulur. Güvenlik cihazları ilk açılışta/kapanışta/belirli zamanlarda test, kalibrasyon, çalışma modu, vb. yazıcı çıktısı/dokümanı/belgesi verileri ilgili formlara eklenir.

El Tipi Metal Arama Dedektörü

MSHGP EK:10 MADDE 4

(a) Cihazla ilgili yapılması gereken hususlar

Göreve başlamadan önce cihazın çalışıp çalışmadığı ve metallere karşı duyarlılığı basit yöntemlerle test edilmelidir. Ayrıca cihaz ıslak zemine bırakılmamalı, cihazın şarjı sürekli kontrol edilmeli ve yedek güç kaynağı bulundurulmalıdır.

Kapı Tipi Metal Arama Dedektörü

MSHGP EK:10 MADDE 5-

(2) Kapı Tipi Metal Arama Dedektörlerinin program ve hassasiyet ayarları, Terminal Giriş Kontrol Noktaları ve GTA Giriş Kontrol Noktalarında olmak üzere ayrı ayrı da aynı seviyede yetkili otorite ve/veya MİA tarafından tehdit ve risk durumuna göre belirlenebilir.

MSHGP EK:10 LAHİKA-3 :Kapı Tipi Metal Arama Dedektörlerinin Test Prosedürleri

Standart Test Parçası

MADDE 3-(1)Hava meydanlarında kullanılan kapı tipi metal arama dedektörlerinin aynı seviyede hassasiyet ayarlarının yapılabilmesi amacıyla, giriş kontrol noktaları için belirlenen STP ile hassasiyet ayarlarının yapılması gerekmektedir.

Hassasiyet seviyesi

MADDE 4-(1)STP'nin“BEYAZ” alarm seviyesi için örnek alınması gerekmektedir. Ayrıca, hava meydanlarında MSHGP çerçevesinde yapılan Risk ve Tehdit Değerlendirme Raporu ve Hava Meydanı Alarm Durum Planı çerçevesinde, Hava Meydanı Güvenlik Komisyonu tarafından hassasiyet seviyesinin artırılmasına karar verilebilir. BEYAZ alarm seviyesi dışındaki alarm seviyelerinde (Sarı, Turuncu, Kırmızı) ise hassasiyet ayarları BEYAZ alarm seviyesindeki ayarlardan düşük olmamak üzere MİA'nın uygun göreceği değere ayarlanır.

İŞLETMEYE ALMA

MADDE 5-(1)Bir kapı tipi metal arama dedektörü hava meydanına ilk yerleştirildiği veya yeri değiştirildiği zaman, bir hazırlık çalışması ve test yapılması gereklidir. Dedektör, havalimanı/terminal işleticisi, kurum/kuruluş tarafından tedarik edilen STP'yi algılayabilecek düzeye getirilmelidir. Bu işlem, yetkili teknik personel tarafından yerine getirilmelidir. Sonuçlar kayıt edilmeli ve saklanmalıdır. Rutin test sonuçları cihaz kullanımında olduğu sürece EADB tarafından en az 1 (bir) yıl süreyle muhafaza edilir.

MSHGP EK:10 LAHİKA-3 :Kapı Tipi Metal Arama Dedektörlerinin Test Prosedürleri

TEST prosedürü

MADDE 6-(1)Kapı tipi metal arama dedektörünün testi, STP vücudun dört ayrı yerinde gizlenerek yapılmalıdır. STP'nin konumu/yerleştirilme şekli vücudun her noktası için aynı olmalı ve silahsa namlusu aşağıya doğru, kabzası sağda olmalıdır. Bıçak ise keskin ucu aşağı sap kısmı yukarıda olacak şekilde yerleştirilmelidir. Vücutta yerleştirme yerleri aşağıdaki gibidir:

- Sağ veya sol koltuk altında,
- Belin sağ veya sol tarafında,
- Sırtın orta kısmında (belde),
- Sağ veya sol ayak bileğinin iç kısmında.

(2)STP üzerinde iken, vücudun her bölümü için kapı tipi metal arama dedektöründen asgari on adet geçiş yapılmalıdır. Bu geçişlerin beş tanesi dedektörün bir yönünde, diğer beş tanesi de ters yönünde olmalıdır. Testleri gerçekleştiren kişinin üzerinde dedektörün sinyal vermesine neden olabilecek (yasal veya yasalak) başka hiçbir malzeme bulunmamalıdır. Ayarlar doğru test sayısına erişilmeden değiştirilmemelidir. Testi yapan kişinin yürüyüş hızı 05-1,3 m/s olmalıdır

(3)Algılama seviyesi yeterli bulunmazsa, yeterli seviyeye gelinceye kadar duyarlılık artırılmalıdır. Kapı tipi metal arama dedektörünün algılama seviyesi, dedektörün yeri ve ayarı her değiştirildiğinde, yeni ayar STP kullanılarak tüm açılardan yeniden kontrol edilir.

MSHGP EK:10 LAHİKA-3 :Kapı Tipi Metal Arama Dedektörlerinin Test Prosedürleri

Standart 1 ve standart 2 KTMD için test objeleri

MADDE 7-(1) Uygun test objeleri aşağıdaki gibidir;

(a)Ateşli silahlar

NortAmericanArm (NAA)- .22 kalibre uzun namlu

NorrisDerringer M7- .38 kalibre

TaurusFirearms 85U/TI - .38 kalibre

Glock 19 toplu 26-9 mm kalibre

Röhm RG3 6 mm kalibre

Davis D32 .32 kalibre

(b)Bıçaklar

Opinel no:12 çelik bıçak

Opinel no:10 çelik bıçak (sadece standart2 için)

Opinel Standart 12 paslanmaz çelik bıçak (sadece standart2 için)

Rutin Testler

Madde 8-(1)Cihazlar, metale bir cisim ile her açılıştaki ve minimum günde en az bir kez olmak üzere kez kontrol işlemine tabi tutulur. Bu işlem KTMD'ün çalışıp çalışmadığını gösterecektir. Sonuçlar mutlaka kayda geçirilir. Cihazın standartları karşılama testleri havalimanı kalite kontrol programı çerçevesinde EADB koordinesinde gerçekleştirilebilir. Yapılan test sonuçları EADB tarafından kayıt altına alınır.

MSHGP EK:10 lahika2

X-RAY TABANLI BAGAJ TARAMA CİHAZLARININ STANDARTLARIVE TEST USULLERİİLE TEST PROSEDÜRÜ

Cihaz Testleri

MADDE 3-(1)ECAC DOC 30'un güncel baskısında yer alan Standart Test Kiti(STP) özelliklerindeki tst kitleri kullanılarak yapılır.

Test Tipleri

MADDE 4(1)STP, üç farklı test türünde uygulanabilir:

(a)Birinci test; Bu testin amacı, satın alma sırasında cihazlar arasında kıyaslama yapılabilmesini teminen derecelendirmek ve kabul ediliş sırasında performansa ilişkin kontrolü yapmaktır.

(b)İlk çalıştırma testi; Bu testin amacı, ekipmanın fonksiyonlarını tamamen yerine getirip getirmediğini çabuk ve basit bir şekilde kontrol etmektir.

(c)Performans izleme testi; Bu testin amacı, cihazların kullanım ömrüne yönelik performans değişikliklerini ölçmektir.

MSHGP EK:10 lahika2

X-RAY TABANLI BAGAJ TARAMA CİHAZLARININ STANDARTLARIVE TEST USULLERİİLE TEST PROSEDÜRÜ

Test yöntemi

MADDE 5-(1)Aşağıda yer alan kriterlere göre performans, Standart Test Kiti(STP) kullanılarak değerlendirilmelidir.

Standart Test Parçasının (STP) Tanımlanması;Standart test kitinin, içeriği aşağıdaki gibi olmalıdır;

Tek tel çözünürlüğü (SWR) TEST 1

30 AWG bakır tel de dahil, STP 24 AWG'den (0.5105 mm) 36 AWG'ye (0.1270 mm) kadar bir seri halinde dizilebilir: örneğin 24, 30, 32 ve 36 teller karışık düzende dizilebilir.

faýdalý penetrasyon (nüfuz) (UP) TEST 2

STP, çeşitli kalınlıklardaki alüminyum (5/16, 7/16 ve 9/16 inç) plakalar arkasındaki farklı çaplardaki (24 AWG ile 36 AWG arası) karışık olarak dizilen izole edilmemiş kalaylı bakır teli içerecektir.

MSHGP EK:10 lahika2

X-RAY TABANLI BAGAJ TARAMA CİHAZLARININ STANDARTLARIVE TEST USULLERİİLE TEST PROSEDÜRÜ

3. Uzaysal (derinlik) çözünürlük (SR) TEST 3

2.0 mm ızgaralar da dahil, STP, 1.0 mm ve 1.5 mm ızgaralar seri olarak dizilebilir. Yatay ve dikey çözünürlüğü kontrol etmek amacıyla,birbiri üzerine dik açıyla yerleştirilmiş bakır tabaka ızgaralar kullanılmalıdır.

Basit penetrasyon(nüfuz)(SP) TEST 4 a ve 4 b

İnce materyal görüntülenmesi için, çelik folyo kullanılabilir. 0.10 mm parça da dahilSTP, 0.05 mm ve 0.15 mm'lik iki folyo daha içerecektir.

Kalın materyallerin ayrımının yapılabilmesi için çelik çubuk kullanılacaktır. Çelik çubuk 2 mm olup üzerine,kalınlıkları 14 mm ile 30 mm arasında çelik levha basamaklı olarak yerleştirilmelidir.

Materyal ayrılabilme (MD) TEST 5

STP, kapsül içine konmuş tuz ve şeker örneklerini içerecektir.

Test Kriterleri

MADDE -6(1) STP ile yapılan testte beklenen performans değerleri yukarıdaki gibidir;

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

Test 1	Tek Tel Çözünürlüğü	Alüminyum şerit altında kalmayan 0.2546 mm yalıtılmamış kalaylı bakır tel görülecek
Test 2	Faydalı Nüfuz (Penetrasyon)	11.1 mm alüminyum arkasındaki 0.5105 mm yalıtılmamış kalaylı bakır tel görülecek
Test 3	Uzaysal Çözünürlük	2.0 mm kalınlığındaki yatay ve dikey bakır şeritlerden oluşan ızgaralar paralel bir şekilde görülecek
Test 4a	Basit Nüfuz (ince malzeme görüntülemesi)	0.1 mm kalınlığındaki çelik levha görülecek
Test 4b	Basit Nüfuz (kalın malzeme farklılığı)	26 mm çelik arkasında kalan çubuk görülecek
Test 5	Materyal Ayırımı	Tuz ve şeker 2 farklı renkte (organik-inorganik) olarak görülecek

KAPATMA İŞLEMİ

X-Ray cihazı uzun süreli kullanılmayacaksa (bagaj taraması yapılmayacaksa) cihaz anahtardan kapatılarak, cihazın gereksiz yere çalışması engellenir.

X-Ray cihazı çalışırken hiçbir şekilde tünel içine elinizi sokmayınız. Eğer operatör manüel tarama için cihaz başından ayrılmak zorunda ise cihazı kapatması gerekmektedir.

CİHAZ ARIZASI DURUMUNDA RAPORLAMA PROSEDÜRLERİ

MSHGP MADDE 70

(10)Cihazların/sistemlerin hata vermesi durumunda izlenecek prosedür; Havalimanı Güvenlik Programında, tarama ekipmanı hatası olması durumunda, tarama standartlarının nasıl karşılanacağına dair detaylı prosedürler belirlenir.

KAYIT TUTMA

MSHGP MADDE130

(2)Havalimanlarında kullanılan güvenlik sistem ve cihazları ile ilgili görüntü kayıtları ve diğer kayıtlar Havalimanı Mülki İdare Amirliği ve/veya Havalimanı Emniyet Şube Müdürlüğü izni ile verilecektir. Kayıtlar için talepler, yerel bazda Havalimanı Mülki İdare Amirliği, merkezi bazda SHGM ve EGM tarafından değerlendirilecektir.

MSHGP MADDE143

(4) TIP asgari 12 ay her bir tarayıcıların cevap/sonuç raporları görülebilir şekilde/formatta saklayabilmelidir.

PERSONEL VE YOLCULARIN TARANMASI

TARAMADAKİ AMAÇ

MSHGP MADDE50

(1)Tüm giden, transfer ve transit yolcular ve bunların kabin bagajları yasaklı nesnelerin güvenlik tahditli alanlara ve hava aracına sokulmasını önlemek amacıyla taranmalıdır.

TARAMANIN NASIL YAPILACAĞI

MSHGP MADDE 54

(1)Yolcular aşağıdaki yöntemlerle taranır:

- Elle arama;
- Kapı tipi metal dedektör (KTMD) ekipmanı;
- Patlayıcı tespit köpekleri(PTK) ;
- Patlayıcı iz tespit cihazı (EDT-PİT)

İyonize radyasyon kullanmayan güvenlik tarayıcıları;

Patlayıcı izi dedektörü (ETD) cihazın ile birlikte el tipi metal dedektörü(HHMD) cihazı.

(2)Patlayıcı tespit köpekleri; Patlayıcı tespit köpekleri sadece taramanın tamamlayıcı bir yöntemi olarak kullanılabilir.

(3)Tarayıcı, yolcunun yasaklı madde taşıyıp taşımadığı tespit edemediğinde, yolcunun güvenlik tahditli alanlara girişi reddedilir veya tarayıcı, emin olacak şekilde yolcu yeniden taranır.

(4) Yolcunun yasaklı madde taşımadığından emin olmak amacıyla aşağıdaki gereklilikler uyarınca elle arama uygulanır: Elle arama elleri beden ve giysi üzerinden sistematik bir şekilde ön ve arkada gezdirerek beden ve giysilerin incelenmesinden oluşur. Elle arama duruma göre aşağıdakilerin fiziksel incelemesini içerir:

- Şapka, türban, sarık vb.
- Üst beden ve giysi (sırt, yaka, klapalar, omuzlar, cepler, kollar, kravat veya eşarp, bluz, tişört, süveter veya hırka, cepler dahil)
- Alt beden ve giysi (pantolon veya etek, iç ve dış bel kısmı, kemer, cepler, kıvrık paça, etek ucu)

Uygun olduğunda aşağıdakilerin fiziksel veya görsel incelemesini içerir:

- Saç,
- Ayakkabı,
- İlâveten sıra dışı veya şüpheli kabarıklıklar da incelenir.
- Elle arama gerçekleştirirken yakalar, bel bölgesi ve kemerler arkasına, ayakkabıya gizlenmiş obje olasılığına özel olarak dikkat edilir.,

(5)Kapı tipi metal dedektör (KMTD) ekipmanının alarm çözümü; KTMD ekipmanı alarm verdiğinde alarmın nedeni aşağıdakiler yoluyla çözülür;

Yolcuyu elle aramaya tabi tutarak; veya

- Yolcuyu KTMD ekipmanı ile tekrar tarayarak; bu seçenek kullanıldığında ve alarm çözümlendiğinde, ilkinde alarma neden olan yolcuların %10-20'si yasaklı maddeleri tespit etmek amacıyla elle arama veya Patlayıcı Tespit Köpekleri veya Patlayıcı İz Tespit Cihazı veya güvenlik tarayıcısı ile taranır. Bu gibi yolcular sürekli rastgele tespit usulüne göre seçilir; veya
- Yolcuyu güvenlik tarayıcısı ile tarayarak.

(6) Eğer, Kapı tipi metal detektöründen yolcular geçerken, cihazın alarm vermesine neden olmadığı durumlarda, bu yolcuların %10 ila %20 arası aşağıda yazılı yöntemlerin biri ile taramaya tabi tutulmalıdır:

Bir Güvenlik Tarayıcısı

- a) ETD
- b) Elle Arama
- c) EDD

Eğer seçenek (c) kullanılırsa, ek olarak, tüm yolcuların en az %10'u EDD ya da ETD ile taranmalıdır. Bu durumda elle arama için seçilen yolcuların yüzdesi %5'e düşürülebilir. Yolcular sürekli rastgele bir temelde seçilmelidir.

(7) Rastgele aranacak yolcular KTMD ekipmanından geçen her 100 yolcu için ölçülmelidir. Saatte 100'den az yolcu geçmesi beklendiğinde sürekli rastgele bazda %10-20'nin seçilmesini sağlayan bir diğer yol seçilir.

(8) El tipi metal detektör (ETMD) cihazı; El tipi metal detektör (ETMD) ekipmanı sadece taramanın tamamlayıcı bir yöntemi olarak kullanılabilir. Bu elle aramanın gerekliliklerinin yerini alamaz.

(9) Patlayıcı İz Tespit Detektörü Ekipmanı (PİT-ETD) ile yolcu taramasında aşağıda yazılı iki seçeneğin her birinde belirtilenlerden en az birinden alınan örnekler kullanılmalıdır.

Yolcuların avuç içleri ve ellerinin arka kısımları ya da kişi tarafından henüz dokunulmuş kişisel bir nesne (cüzdan, el çantası, pasaport vb.) ve

Kişinin vücudunun en az şu bölgelerinden birisi: kişinin kemerinin dış bölgesi veya ayakkabının üst kısmı.

(10) Patlayıcı İz Tespit Dedektörü (PİT-ETD) Ekipmanının El Tipi Metal Detektörü (ETMD-HHMD) Ekipmanı ile Birlikte Kullanımı;

A) El tipi metal dedektörü ile birlikte patlayıcı iz tespit cihazı sadece tarayıcı personelin, kişinin belirli bir kısmını elle araması yapmasının etkisiz kalacağı ve/veya sakıncalı(nahoş) olacağı kanaatinde olduğu durumlarda kullanılır.

B) PİT-ETD Ekipmanı, El Tipi Metal Detektörü Ekipmanı ile birlikte kullanıldığı durumda eğer uygulanabilirse şunlar olmalıdır:

Doğrudan söz konusu alana uygulanmalıdır,

Eller ve ayaklara/alçı kalıplarının açılış kısmına,

Kurcalandığı görülen ya da dikkat çeken herhangi bir alana uygulanmalıdır.

SAKLAMA METOTLARI

MSHGP MADDE 54

(4) Yolcunun yasaklı madde taşımadığından emin olmak amacıyla aşağıdaki gereklilikler uyarınca elle arama uygulanır: Elle arama elleri beden ve giysi üzerinden sistematik bir şekilde ön ve arkada gezdirerek bedenin ve giysilerin incelenmesinden oluşur. Elle arama duruma göre aşağıdakilerin fiziksel incelemesini içerir:

Şapka, türban, sarık vb.

- Üst beden ve giysi (sırt, yaka, klapalar, omuzlar, cepler, kollar, kravat veya eşarp, bluz, tişört, süveter veya hırka, cepler dahil)
- Alt beden ve giysi (pantolon veya etek, iç ve dış bel kısmı, kemer, cepler, kıvrık paça, etek ucu)

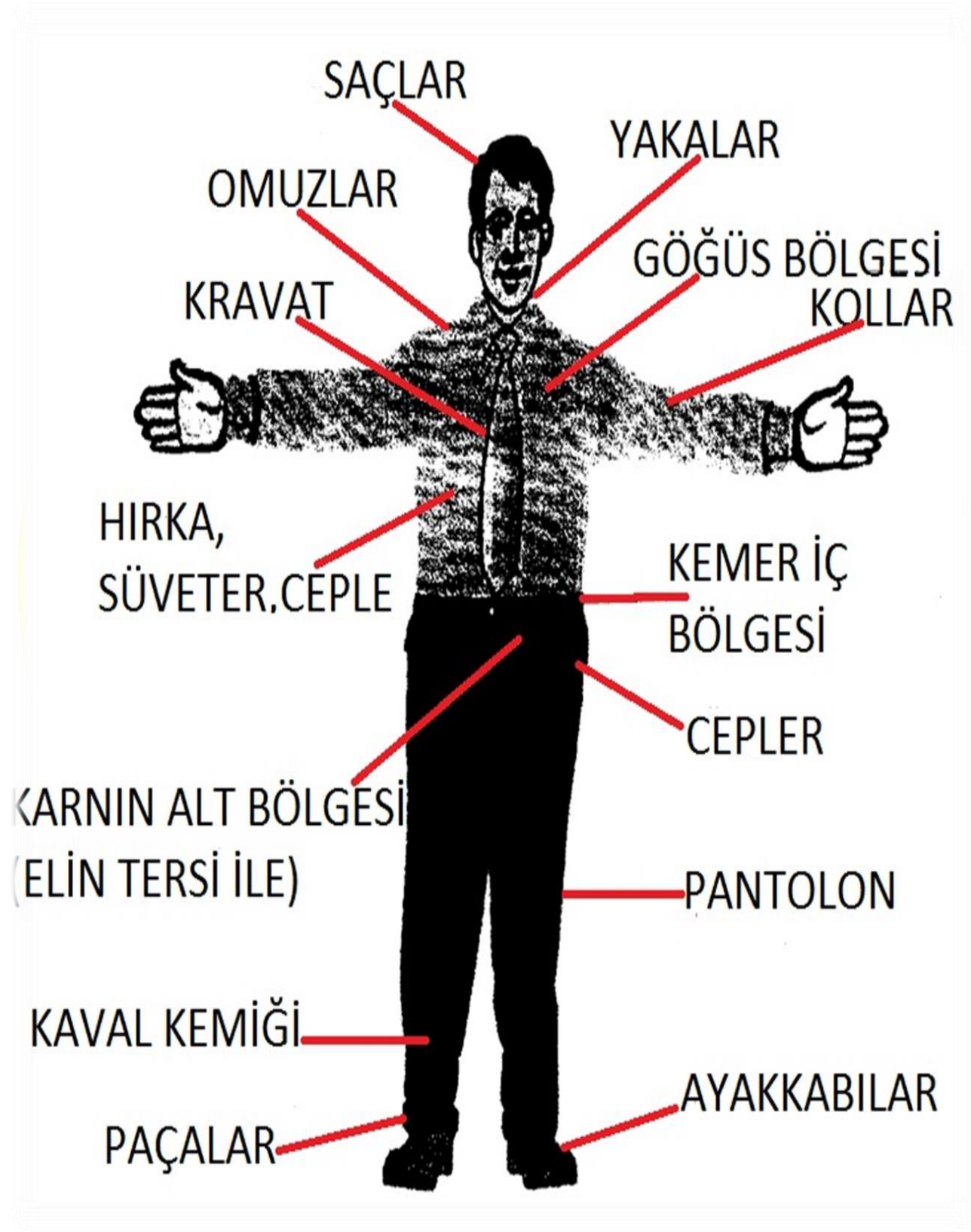
Uygun olduğunda aşağıdakilerin fiziksel veya görsel incelemesini içerir:

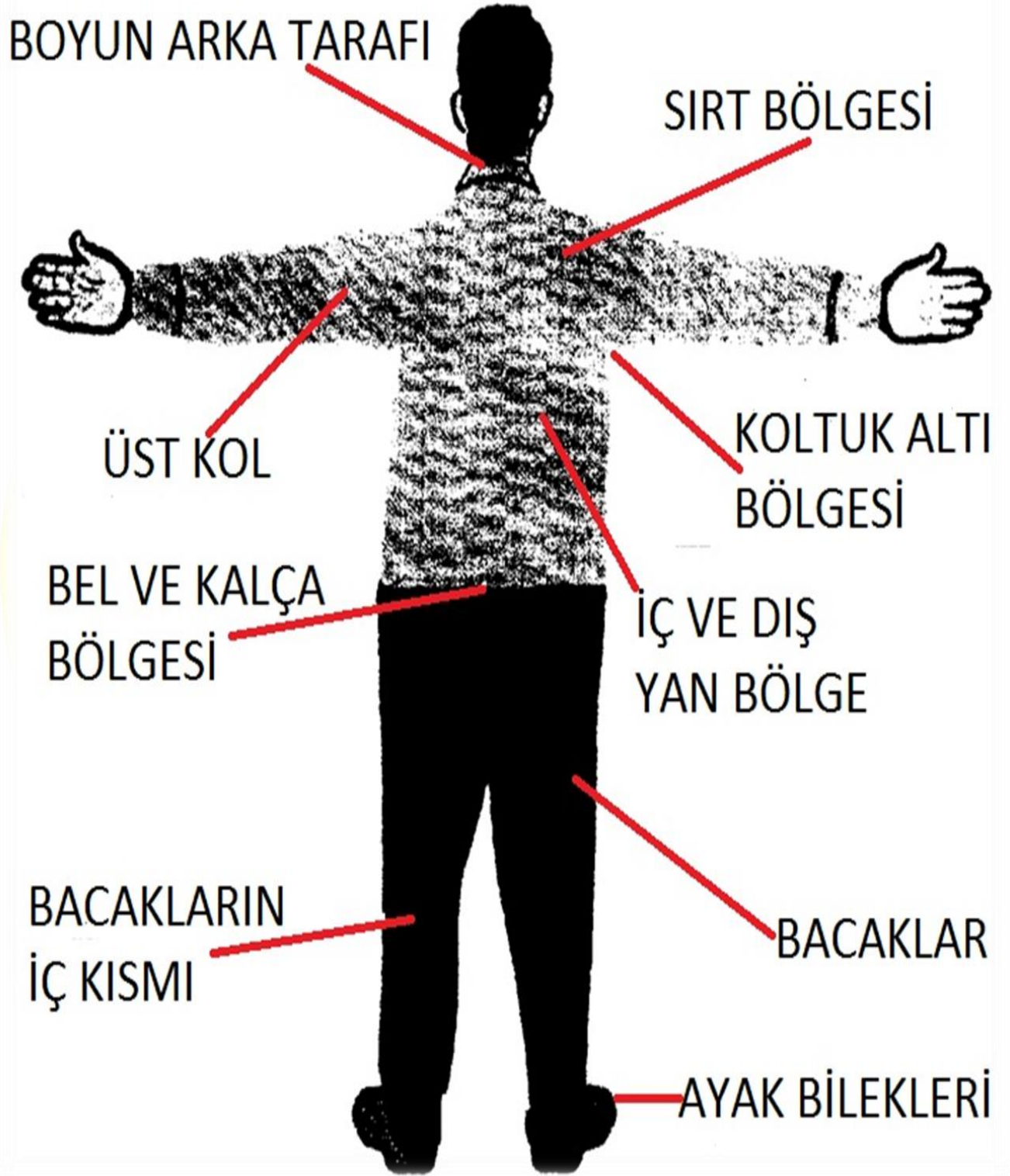
- Saç,
- Ayakkabı,
- İlâveten sıra dışı veya şüpheli kabarıklıklar da incelenir.
- Elle arama gerçekleştirirken yakalar, bel bölgesi ve kemerler arkasına, ayakkabıya gizlenmiş obje olasılığına özel olarak dikkat edilir.



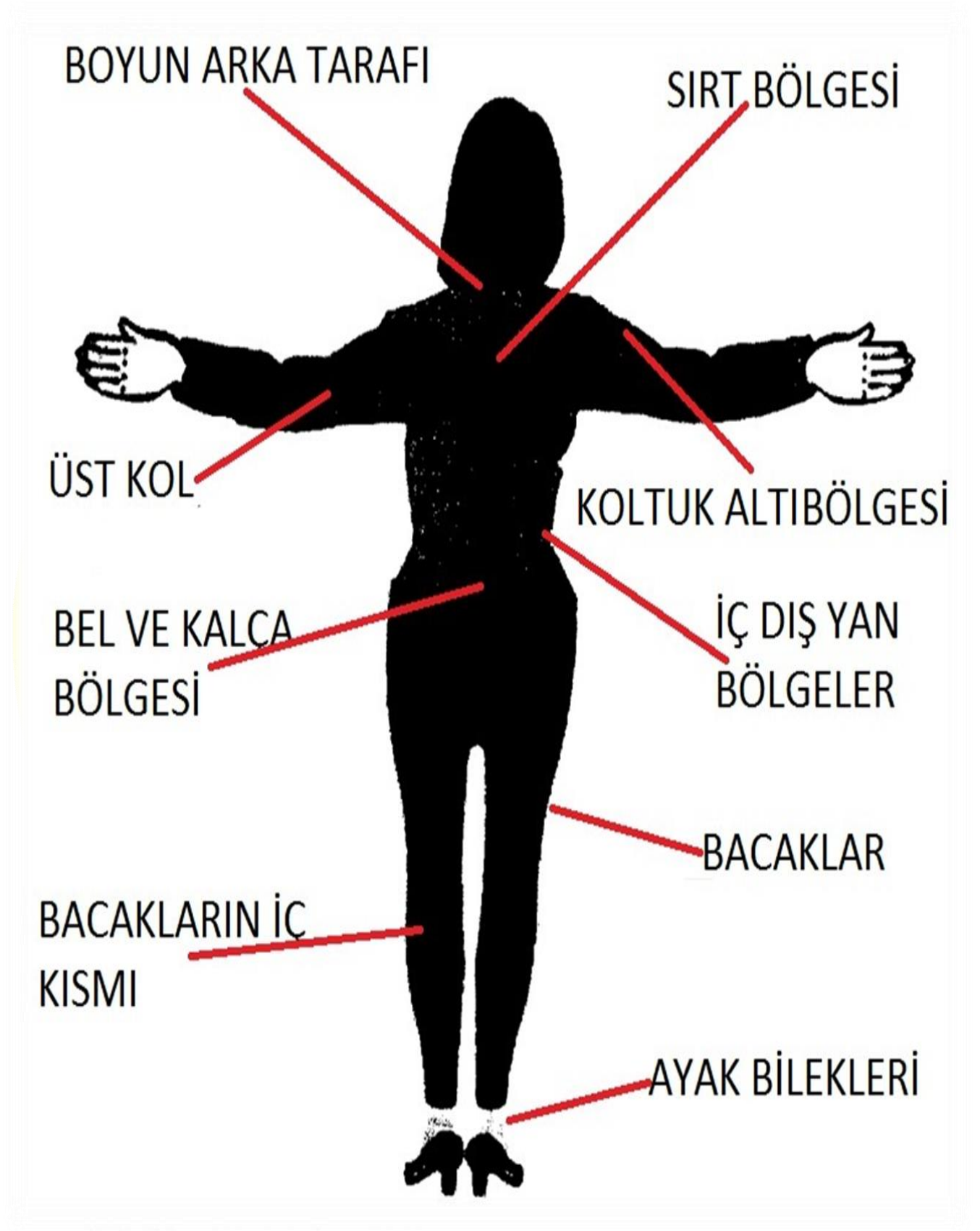
SAKLAMA METODLARI

KİŞİYİ ELLE ARAMANIN NASIL YAPILACAĞI









KİŞİNİN ARAMAYI REDDETMEŞİ DURUMUNDA İZLENECEK PROSEDÜRLER ve YASAKLI MADDEİN BULUNMASI DURUMUNDA İZLENECEK PROSEDÜR ICAO 8973, EK:22 YOLCULARIN VE KABIN BAGAJLARININ ARANMASI

09- Uçağa girmeden önce aranmayı reddeden hiçbir yolcunun arama noktasından geçmesine ve uçağa binmesine izin verilmemelidir. Yerel işletme müdürlükleri bu durumda alınması gereken tedbirlere sahip olmalıdırlar.

10- Bunlara ek olarak geçişi reddeden veya diğer güvenlik nedenleriyle alınmayan her yolcu resmi makamlara bildirilmelidir. Hava alanındaki bütün işletmeciler özel dikkat gerektiren veya uçuş planlarını başka bir hava yolu işletmesini tercih ederek değiştiren yolculara karşı alarında olmalıdır.

19- Arama sırasında yolcu üzerinde veya bagaj yüklerinde bulunan yasak maddelere karşı yerel işlemler uygulanmalıdır. Burada bazı rehber bilgiler verilmiştir ancak ulusal yasalar ve yerel durumlar başka önlemleri gerektirebilir.

20- Yolcu üzerinde veya bagaj içinde bulunan silahlara biraz farklı işlemler uygulanır. Ancak bagaj içinde bulunan patlayıcılar farklı bir işlem gerektirir.

21- Durumun daha da kötüleşmemesi için arama yapan kişinin sakinliğini koruması ve diğer yolcularda paniğe sebebiyet vermemesi çok önemlidir.

22- Arama personelinin şefi gizlice çağırılmalıdır ve şef de yerel polis kurumu destek ünitesinden yardım almak için harekete geçmelidir.

23- Yolcu kabin bagajında silah bulunması durumunda alınacak önlem çantanın kapatılarak yolcunun ulaşamayacağı şekilde yolcudan uzak tutulması veya çantanın X ışını cihaz tüneli içinde tutulması olabilir.

24- Şüpheli patlayıcı durumunda ikinci seçenek uygulanmamalıdır zira patlayıcının X ışını tüneline tutulması patlayıcı uzmanlarının işini zorlaştıracak ve patlaması durumunda cihazın şarapnel etkisi yapmasına neden olacaktır.

25- Eğer şüpheli maddenin patlayıcı olduğu doğrulanmışsa SAKIN DOKUNMAYIN ve ek 12'de (Şüpheli patlayıcı maddeler) belirtilen standart şüpheli patlayıcı madde prosedürlerini uygulayın.

26- Bir yolcunun üzerinde silah bulunması durumunda yapılması gereken işlemler kişinin tavrı, silahlı polis müdahale kuvvetlerinin yakınlığı ve arama noktasında görevli güvenlik personelinin kısıtlı teknikler konusundaki eğitimi gibi bir çok durum faktörüne bağlı olduğundan çok kolay belirlenememektedir.

27- Silahlı bir kişinin engellenmesi durumunda silahlı kuvvet kullanarak kaçmaya çalışabileceği veya hatta planladığı saldırının engellendiğini düşünürse yakınındaki yolculara o anda hazırlıksız bir saldırı girişiminde bulunabileceği ihtimaline dikkat edilmelidir. Kamuya asgari risk arz edecek bir alanda tutulabilme fırsatı oluşuncaya kadar kişinin gizlice takip edilerek izlenmesi daha yararlı olabilir.

28- Alınacak karar kişinin geçeceği toplanma alanındaki güvenlik seviyesine ve güvenlik personeli ve polis müdahale kuvvetlerinin şüpheliyi gizlice takip etme kabiliyetine bağlıdır. Şüphelinin bir takımın sadece bir elemanı olabilme ihtimali yada silahı toplanma alanında üçüncü bir şahsa verebilme ihtimali de iyice düşünülmelidir.

ARAMADAN MUAF TUTULAN KİŞİLER

MSHGP MADDE 5

(1) Güvenlik prosedürleri ve/veya güvenlik kontrollerinden muafiyetler, muafiyeti gerektiren geçerli nedenler olması halinde ve muafiyetin yetkili otorite tarafından oluşturulmuş olması ve/veya onaylanmış olması şartıyla uygulanabilir.

MSHGP MADDE 35

- Kritik bölümlerden geçici olarak ayrılan taranmış yolcu haricindeki kişiler, kritik bölümlere yasaklı maddeleri sokmamalarını sağlamak için yetkili kişilerce sürekli gözlem altında tutulmaları kaydı ile dönüşlerinde taramadan muaf tutulabilirler.
- Yetkili otorite yerel risk ve tehdit değerlendirmesi temelinde o havalimanında görevde olmaları kaydı ile, güvenlik tahditli alanlarda ateşli silah taşınması gereken yetkilendirilmiş güvenlik personeli ve diğer görevlilerinin taramadan hariç tutulması veya özel tarama prosedürlerine tabi tutulması için belirli bir akreditasyon prosedürü oluşturabilir. Bu kişiler gizli görevde olmadıkça havalimanında geçerli bir kimlik kartı göstermelidirler.
- Yaşama veya mülkiyete karşı ciddi bir acil durum tehdidine cevap veren yolcu dışındaki kişiler örneğin doktor, itfaiye vb. taramadan muaf tutulabilirler.
- Görevleri gereği kimlikleri gizli kalması gereken o havalimanında görevli, devlet güvenlik ve istihbarat birimleri personeli taramadan ve havalimanı giriş kartı uygulamasından muaf tutulabilir.

ÖZEL KATEGORİDEKİ YOLCULAR

MSHGP MADDE 53

(1) Yetkili otorite objektif nedenlerle özel tarama prosedürlerine tabi olacak veya taramadan muaf tutulacak yolcu kategorileri oluşturabilir.

(2) Hareket yeteneği kısıtlı ve özellikli yolcular; Hareket yeteneği kısıtlı yolcular için tarama yöntemi seçilirken yolcuların engelliliklerinin yapısı dikkate alınmalıdır. Yolcu tarafından tekerlekli sandalye, koltuk değneği, baston veya sedye kullanılıyorsa bunlar mümkünse kabin bagajı olarak taranmalıdır.

(3) Özellikli ve hareket yeteneği kısıtlı şahıslar ile bazı nesnelerin kontrol edilmesi;

- Hareket yeteneği kısıtlı şahısların güvenlik kontrolüne tabi tutulmasında Ek-11 “Hareket Yeteneği Kısıtlı Şahıslara Uygulanacak Kontrol Prensipleri” talimatına göre hareket edilir.
- Hasta, yaşlı, hamile, çocuklar, dağcılar ve dalgıçlar gibi kişilerin kontrolleri daha dikkatli yapılır. Hasta, yaşlı, hamile ve çocukların metal dedektörler ile kontrolleri yapılamaması durumunda veya bu kişilerin talebi halinde kontrolleri elle yapılır.
- Değerli eşya taşıyan kişilerin kontrolleri arama kabini içerisinde yapılmalıdır.
- Dini ve etnik kıyafet giyen kişilerin daha dikkatli kontrolleri yapılmalıdır. Bu kişilerin açıkta aranmaya rıza göstermemesi durumunda kontrolleri arama kabini içerisinde yapılmalıdır.
- Profesyonel sinema filmi taşıyan kişilerin taşıdıkları filmler bu kişilerin yanında bulunan “Şarj Çadırı” ile kontrol edilmelidir. “Şarj Çadırı” yok ise taşıyan kişinin onayı ile güvenlik cihazı ile taranmalı, şahsın rıza göstermemesi durumunda bu filmin geçişine müsaade edilmemelidir.
- Vücudunda, kalp pilleri, defibratör gibi sağlık gereçleri taşıyan kişiler özel bir işleme tabi tutularak kapı ve el dedektörleri kullanılmadan elle aramaya tabi tutulur.

- Güvenlik cihazlarından geçişinde zarar gördüğüne dair üretici firma tarafından yazılı bildirimde bulunan nesneler diğer güvenlik uygulamaları ile kontrole tabi tutulur ve nesneyi taşıyanların kimlik bilgileri kayıt altına alınarak geçişine izin verilir.

(4)Canlı hayvanlar; Hava aracı kabininde bir canlı hayvanın taşınmasına izin verildiğinde, bu bir yolcu veya kabin bagajı gibi taranır. Canlı hayvanlar x-ray cihazları ile kontrol edilmezler. Ancak güvenlik önlemleri kapsamında canlı olup olmadıkları gözlemlenir. Taşıma kapları gözle kontrol edilir. Mümkün olması durumunda ise taşıma kapları x-ray cihazları ve/veya metal dedektörler ve/veya patlayıcı dedektörler ve/veya dedektör köpekler ve/veya fiziksel olarak kontrol edilir.

(5)Palto ve ceketler; Tarama öncesinde yolcuların palto ve ceketleri çıkartılarak kabin bagajı olarak taranmalıdır. Gerekli olduğunda, tarayıcı personel, yolcudan üstündekilerden daha fazlasını çıkartmasını isteyebilir.Detaylı arama, arama kabininde gerçekleştirilir.

MSHGP EK:11 Hareket Yeteneği Kısıtlı Şahıslara Uygulanacak Kontrol Prensipleri

1-Genel Prensipler

- Hareket yeteneği kısıtlı yolcularda, diğer tüm yolcular gibi, sivil havacılık güvenliği kriterleri açısından güvenlik kontrolüne tabi tutulmalıdır.
- Her hava yolu şirketi, gerek rezervasyon aşamasında, gerekse bilet satış aşamasında, kendisine müracaatta bulunan ve durumunu beyan eden kısıtlı yolcuya, bu prensiplerde yer alan güvenlik tedbirleri hakkında gerekli bildirimde bulunarak, diğer yolcular gibi güvenlik kriterlerine tabi tutulacaklarını bildirmelidir.
- Hareket yeteneği kısıtlı yolcuların, yolculukları ile ilgili planlamayı daha önceden yapmaları ve hava meydanlarına varışta kontrol noktalarındaki güvenlik makam ve daha sonrasında havayolu taşıyıcılarına gerekli müracaatta bulunarak durumlarını bildirmeleri istenmelidir.
- Bu yolcuların, sağlık problemleri ile ilgili durumlarını yolculuk öncesi belgelenmeleri istenmeli, ancak bu hususta mecburi uygulamaya gidilmeyerek, durumlarını belgelemeyen yolcular için güvenlik güçlerince daha fazla ihtimam gösterilerek kontrol cihetine gidileceği ve bu durumda kendileri açısından zaman kaybı doğuracağı bildirilmelidir.
- Güvenlik kontrolü; şahsın sakatlık derecesinin müsaade ettiği en yüksek seviyede olmalıdır. Eğer şahıs tekerlekli sandalye, sedye veya buna benzer yardımcı ekipman kullanıyorsa, bu tür araçlar ve şahsın kendisi mümkün olan en ayrıntılı şekilde aranarak, güvenlik cihazları ve teknik donanım yardımı ile silah ya da diğer tüm tehlikeli maddelerin olup olmadığının anlaşılması sağlanmalıdır.
- Bu tür yolcuların kontrolünü yapan personel, hareket yeteneği kısıtlı yolcuların tıbbi ihtiyaçlarının neler olabileceği yönünde bilgilendirilmeli ve bu kişilerin tekerlekli sandalye ve sedyelerinin nasıl aranacağı hususunda eğitilmelidir.
- Hareketi kısıtlı ve özellikli yolculara hizmet veren havayolu şirketi ve yer hizmet kuruluşları, yolcunun biniş işlemlerine yönelik kendilerine yapılan müracaattan itibaren, (Check-in işleminden sonra olabilir) yolcunun hareketine iştirak ederek kontrollü bir şekilde uçağa binmelerini sağlamalıdır.
- Kalp pilleri ve çok değerli maddeler taşıyanlar ile özürlü yolcular, özel bir işleme tabi tutularak kapı detektörlerinden geçirilmeden arama kabininde aramaya tabi tutulur.

2.1-Güvenlik Personelinin Dikkat Edeceği Hususlar;

Genel olarak güvenlik personeli;

- Sade ve açık bir dil kullanmalı, kişinin engeline değil kendisine odaklanmalı ve saygılı davranmalıdır. (Dil sorununa karşı şahsın lisanını konuşan bir personel bulundurmalıdır.
- Her engelin açıkça anlaşılmadığı ve bazılarının gizli olabileceği akılda tutulmalıdır.
- Daima, izlediği prosedürleri anlaşılır bir dille açıklamalıdır.
- Yolcuya, yardıma ihtiyacı olup olmadığını sormalıdır. (Ne zaman ve nereye kadar yardım etmesi gerektiğini bilmelidir.)
- Talimat verme yerine soru sorarak isteklerini dile getirmelidir. (Örnek: Kollarınızı kaldırabilir misiniz? Öne eğilebilir misiniz? v.b.)
- Neden farklı bir yöntem izlendiği açıklanmalıdır.
- Asla kişi yardım için zorlanmamalıdır.
- Refakatçisi yerine, daima engelli kişinin kendisiyle diyalog kurmalıdır.

2.2Vücut araması yapılırken güvenlik personeli;

- Her zaman diğer kişilerin görüşünün dışında özel bir arama teklif etmelidir. (Mümkünse özel bir oda)
- Tekerlekli sandalye, destek çubukları vb. medikal yardım malzemelerinin incelenmesi için bu tür malzemelerin ortak noktaları ve özelliklerine aşina olmalıdır.
- Engelli kişiye kendisine en iyi nasıl yardım edebileceğini sormalı ve dikkatlice dinlemelidir.
- Tekerlekli bir sandalye aranırken kullanıcının yüksekliğine göre eğilmelidir.
- Sıkı fakat kibar hareketler kullanmalı ve saygılı olmalıdır.
- Koltuk değneği, baston ve yürütecek gibi aletleri arama için almadan önce kullanıcısının onlarsız ayakta durabildiğinden emin olmalıdır.
- Görme engelli şahısları baston ya da rehber köpeğinden ayırmadan önce bir rehber ayarlamalıdır.

2.3 Tekerlekli sandalye ve rehber köpek aranırken;

- Kişisel tekerlekli sandalyelerin aranması için her zaman özel arama prosedürleri uygulanmalı ve
- Tarayıcılar köpeklerce giyilmiş olan koşum takımlarının güvenlik alarmına neden olabileceğini akıllarında tutmalıdır.

2.4 Bagaj araması yapılırken güvenlik personeli;

- Bagajı kontrol eden görevli gerekirse 3. şahıs huzurunda bunu yaparak, nazik ve yolcuya kontrol ettiği bagajla ilgili yönelteceği soruları yönelterek (Bagajın şüpheli görülen bölümlerinin izah edilmesi gibi) arama işlemini yapmalıdır. Yolcunun bagajı kaldıramayabileceğini unutmamalıdır.
- Yolcunun bagajına x-ray taraması yapılmasını talep edecek kadar düzgün duyma ya da görme yetisinin olmayabileceği düşünülmelidir.
- Eğer yolcu görme engelli ise arama sırasında daima bir şahit bulundurmalıdır.
- Bagaj tekrar yerleştirilirken dikkatli olunmalı ve özellikle görme engelli şahısların eşyaları tam olarak aynı şekilde geri koymalıdır.
- Bütün ilaçların dikkatlice tekrar paketlenmişinden emin olmalıdır.
- Özellikle medikal malzemelere, özel olarak hijyen veya engel için kullanılan kişisel eşyalara dokunurken saygılı ve tedbirli olmalıdır.
- Tarayıcı ve arayıcı personel her zaman kusursuz olmanın önemli olduğunu fakat işlemler gerekli standartlarda gerçekleştiği sürece sert olmanın gerekli olmadığını unutmamalıdır.

MODÜL 4

UÇAKALTI BAGAJ TARAMA SİSTEMİ: EDS

TEHDİT VE AMAÇLAR

Tehdit değerlendirmesi:

Yapılan sabotaj ve bomba tehditleri (ihbarlar), korunan yerin özelliğine göre çalışanlarda, buralardan faydalananlarda panik, güvensizlik, bıkkınlık ve duyarsızlık oluşturduğundan güvenlik açısından ciddi tehlikeler oluşturmaktadır.

A-Tehdit türleri:

Tehditleri özel ve genel olarak sınıflandırmak mümkündür.

Tehdidin kategorisinin belirlenmesi, bu değerlendirmeyi yapan yöneticilerin kabiliyet ve birikimine bağlıdır.

Özel Tehditler: Belirli bir bölge veya zamanı içerir.

Bu tür tehditlerin araştırılması ve netice alınması kolaydır.

Genel Tehditler: Genel bir bölgeyi veya bilinmeyen zaman dilimini içerir.

Tüm bölgeyi ilgilendirdiği için zaman ve personel açısından araştırılması zordur.

Özel ve genel tehdide yönelik alınacak önlemler büyük ölçüde, değerlendirmeyi yapmakla görevlendirilmiş kişinin bilgi ve deneyimine bağlı olacaktır.

Herhangi bir tehdidin genel ya da özel olduğunun değerlendirilmesi ve tespiti ile, buna göre alınacak uygun önlemin belirlenmesi için, bu husustan sorumlu kişinin (yada grubun) mümkün olduğu kadar olayla ilgili açık ve anlaşılır bilgi edinmiş olması, özellikle yerel gerilim ve tehdit unsurları konusunda bilgilendirilmesi lazımdır.

Bazı yörelerde durum, daha ciddi değerlendirmelere ihtiyaç gösterebilmektedir.

Edinilen deneyimler, tehdidin özel veya genel mi olduğu, tabiat ve mahiyetini tespitite aşağıdaki yöntemin güvenilir ve doğru olduğunu göstermektedir;

-Uçuşun yada binanın açıkça tespit edilmesi, sefer sayısıyla belirlenen uçuş hakkında tam bilgi, uçağın durumunu, binanın adı yada konumu.

-Bahse konu tesisin yapısına ilişkin özel detaylar, tehditle hedeflenen özel bir şahıs, grup yada cismi tanımlayan özel bilgi.

-Tehdit kullanmak suretiyle talepte bulunma ihtimali.

-Kamuoyuna halihazırda ilan edilmeyen, normal şartlarda verilmeyen, havayolu şirketi yada havameydanı bilgileri, bagaj fişi ve yolcu koltuk numarası ve yeri gibi bilgiler.

Bu bilgileri içeren tehditleri özel tehdit olarak gruplandırmak mümkündür.

B-Tehdide karşı alınacak önlemler:

Yukarıdaki kılavuz hükümler çerçevesinde özel olarak adlandırılan tehditler göz ardı edilmemeli ve şartlara bağlı olarak tehdide karşılık vermek üzere gerekli önlemler alınmalıdır.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

Tecrübeli olunması halinde, genel bir tehdidin akabinde alınacak önlemler doğru olarak tespit edilebilir.

Tehditte ilgili özel bilgiler, bir sonraki eylem üzerinde karar vermede yardımcı olabilir.

Tehdit değerlendirilmesinde şu hususlara dikkat edilmelidir;

-Her tehdidin değerlendirilmesi gerektiği unutulmamalıdır. Her bir tehdit genel kamuyu güvenlik altına almak amacıyla iyiden iyiye incelenmelidir.

-Korunan yerin hassasiyeti, özellikleri, çalışanlar, ekonomiye katkısı değerlendirilerek hedef olma durumu incelenir.

-Daha önceden bomba, sabotaj veya herhangi bir tehdit olayı meydana gelmiş midir? Geldiyse neticesi nedir?

-Tehditler yerel gruplardan mı gelmektedir?

-Korunan yer risk faktörü olan hassas bir yer midir?

-Tehdit amacı nedir?

-Yönetimde bulunanlar, politik, çevresel ve iş yönünden herhangi bir çekişme içerisinde midir?

-Tehdit neyi, kimi, niçin hedef almaktadır?

-Polise de böyle bir tehdit bildirilmiş midir?

-Tehdidin yapıldığı gün hassasiyeti olan bir gün müdür?

-Tehdit geneli mi, özel mi kapsayan bir tehdittir?

-O anda tehdiye maruz kalacak kişi veya nesne var mıdır?

-Tehdidi yapan kişi bölgenin özelliğini belirten bir aksan kullanıyor mu? -Tehdidi yapan kişi yer ve zaman tarif ediyor mu?

-Tesislere patlayıcı madde koyma ihtimali nedir?

“Binada bomba var! İnsanları çıkarmanız için 10 dakikanız var...”

“Binada bomba var! İnsanları çıkarırsanız iyi olur...”

Yukarıdaki iki tehdit şekli güvenlik personeli tarafından değerlendirilmesi gereken tehdittir.

Dikkatle incelendiğinde ilk tehdidin daha kesin, ikinci tehdidin ise yaptırım gücü daha az olan bir tehdit olduğu anlaşılabilir. Güvenlik personeli bu iki durumu ve yukarıdaki maddeleri de değerlendirerek karar vermelidir.

Doğrudan Yapılan Tehdit: Doğrudan şifahi bir tehdit alınması durumunda, söz konusu tehdidin muhatabı durumunda bulunan kişi, tehdidi kendisine bildirilen şahsı, tehdidin geçerlilik ve ciddiyet derecesini tespit maksadıyla tartmalıdır. Bu tür bir değerlendirmede göz önüne alınması gereken durumlar şunları içerir;

-Bireyin hoşnutsuz bir yolcu olup olmadığı.

-Alkol yada uyuşturucu maddelerin tesiri altında bulunup bulunmadığı.

-Tehdidi şaka olsun diye yapıp yapmadığı.

Dolaylı Olarak Alınan Tehdit: Tehdidi yönelten asıl kişi haricinde diğer bir kişiden edinilen bilgi, telefonla yapılan tehdit gibi, yada doğrudan alınan tehdit gibi ele alınmalıdır. Bu nevi bilgiyi veren kişinin kimliği belirlenmeli ve güvenilirliği teyit edilmelidir.

Yazılı Tehdit:Yazılı bir tehdit, başlangıç bilgisi olarak telakki olunmalı ve telefonla yapılan tehditte olduğu gibi değerlendirilmelidir.

Telefonla Yapılan Tehditler (İhbarlar):Sıkça karşılaşılan bir hususta telefonla yapılan tehditlerdir.

Telefonla yapılan her bir bomba ihbarı, yazılı mesaj yada diğer iletişim yollarıyla yapılan ve havameydanında yada havada yasadışı bir müdahale gerçekleşeceğini iddia eden her bir ihbar ciddiye alınmalıdır.

Telefonla verilmek istenen tam mesaj (herhangi bir tartışma yada kesilme öncesinde) başlangıç bilgisi olarak açıklanır ve bu şekilde alınan tehdidin ciddiyet derecesinin tayini genel olarak yalnızca bu başlangıç bilgilerine dayanarak tespit edilir

Telefonla tehdit alan bir kişi veya santral operatörü kendisine yöneltilen tehditte kullanılan sözcük ve cümleleri olabildiğince aslına uygun olarak kağıda yazmalı ve bunu aynen teyit için telefonun diğer tarafındaki kişiye okumalıdır.

Telefonla ihbarda bulunan kişiyle samimi konuşma ortamı yaratılarak, konuşma süresi mümkün olduğunca uzatılır.

Sorgulayıcı sualler gibi bir takım başka yöntemler kullanılarak elde edilmiş ilave bilginin kullanımına özellikle dikkat edilmelidir.

-Bomba ihbarının yapıldığı yer, zaman, telefon, bombanın nereye konduğu, cinsi, İhbar sesinin erkek veya kadın olduğu,

-Ses tonunun kalın, titreşim, tiz, aceleci, heyecanlı, hastalık belirtili, kekeme, kaba, argo, küfür, nazik v.b. gibi özellikleri, şivesi, yabancı gibi özellikleri,

-Geri plandaki sesler (araç gürültüsü, insan sesleri, müzik sesleri, alet sesleri) ve benzeri hususlarda bilgi edinilmeye çalışılır.

Bir havameydanında telefonla tehdit alan herhangi birisi, telefonun diğer ucundaki şahsı, ne kadar uzakta olduğunun ve telefon sinyallerinin izlenebilmesi amacıyla konuşmaya tutmalı, kişinin kimliğini ortaya çıkarıcı müteakip sorular yöneltmek suretiyle vakit kazanmalıdır.

Telefonla tehdit alan bir kişi, karşı tarafın sinyallerini izlemeyi mümkün kılmak amacıyla, halihazırda el altında mevcutsa hat yakalama tekniklerini devreye almalıdır.

Bir havameydanında bulunan ve telefonla tehdit alan personel, arayanı konuşmaya tutmaya çalışırken, yardım alabilecekleri yardımcıları temas kurmalarını sağlayacak bir ters yönde sinyal sistemine sahip olmalıdır. Bu tür aramaların mümkünse üçüncü bir tarafça izlenmesi önerilir.

Mümkün olduğu ve müsaade olduğu takdirde, tehdit amaçlı tüm telefonları almada bir kayıt cihazı bulundurulmalıdır. Zira kayıtlar tehdidi yöneltmek üzere telefon görüşmesini yapan asıl tarafın kimliğinin saptanmasına ve tehdidin değerlendirilmesine yardımcı olabilir.

ihbar ciddiye alınarak, öncelikle yapılması gerekenler yapılır, durum derhal yetkili amire ve bomba uzmanına bildirilir. Her tehdit mutlaka değerlendirilir.

Değerlendirmenin Sonucunda Nihai Kararın Verilmesi

Tüm tehditlerin alınmasına müteakip vakit kaybedilmeksizin bir sistem dahilinde yetkililere bildirilmesi gerekir. Bu konuyla ilgili görevliler yapılacak işlemleri iyi bilmelidir. Yapılan tehditler asılsız olabileceği gibi, ciddi bulguların ortaya çıkması üzerine “bomba ihbarı” veya “bomba ikazı” olarak değerlendirilerek, gerekli tedbirlerin alınması sonucunu doğuracaktır.

Bununla beraber, bir "bomba ihbarı" ile "bomba ikazı" arasında kavram kargaşası olmamasına özen gösterilmelidir.

Her bomba ihbarını, bir takım önlemlerin alınmasını gerektirecek olan bomba ikaz alarmı izlemez. Bomba ikaz alarmı, yalnızca ilgili ikazın ciddiye alınıp alınmamasına ilişkin tespitlerin yapılmasından sonra, müspet yönde karar verilmesi halinde devreye sokulur.

Tehdit Unsuru Olmayan

“TEHDİT UNSURU OLMAYAN” kategorisine giren eşyaların silah veya silahı saklayacak, Düzeneği oluşturan parçaların bütününe olduğu veya herhangi bir tehlikeli maddenin olduğu bile varsayılmasına sebep olan hiçbir gölgeli alanın olmaması gerekir. Bu eşyalar geçiş yapabilir.

Tehdit Unsuru Olması Mümkün

Şüpheli bir gölgeli alan veya tanımlanamayan bir taslak durumunda, eşya “TEHDİT UNSURU OLMASI MÜMKÜN” kategorisine konulmalıdır.

Bu kategorideki bütün eşyalar Bagaj Arama Görevlisi tarafından fiziksel olarak tetkik edilmelidir. Bu yolcunun taşıdığı eşyanın tehdit içerip içermediğini anlamak için tek yoldur.

Tehdit Unsuru Olan

Bu kategorideki eşyalar için eşyanın içeriği önemlidir.

- Bıçak ise; durum sahibine sorularak teyit edilir. Yolcu olsun Karşılayıcı, Uğurlayıcı olsun bu nesneler Terminalden içeriye alınmaz. Karşılayıcı Uğurlayıcı, Kesici Delici nesneyi Kontrol Noktası Amiri gözetiminde teslim eder. Bu durum Kontrol Noktası Tehlikeli Maddeler tespit formuna işlenir. Çıkışta sahibine imza karşılığı teslim edilir.

Yolcu ise, Uçak Altına vereceği Bagajı varsa içine koydurularak Check- ine kadar refakat edilerek bagajın uçak altına gittiğinden emin olunur. Yoğunluk var ise durum Birim Şefine bilgi verilir. Havayolu Şirketi çalışan aracılığıyla da bu işlem gerçekleştirilebilir. Durum yine, Kontrol Noktası Tehlikeli Maddeler Tespit Formuna işlenir. Yolcunun yanında büyük bagajı yok ise yanında refakatçisi var ise ona teslim edilir, Yok ise el koyulur.

- Silah ise; durum sahibine sorularak teyit edilir. Kontrol Noktası Amirine haber verilir. Silah ruhsatlı ise Silah masasına yönlendirilerek gerekli işlemlerin yapılması sağlanır. Ruhsatlı değil ise durum El Koyma ve Adli aramaya girdiğinden Kontrol Noktası Amirine bırakılır.

X-RAY OPERATÖRLERİNİN GÖREV VE SORUMLULUKLARI

Sorumlulukları;

- Operatör kendiyle alakalı bilmesi gereken tüm eğitimlerden geçirilmiş, cihazla alakalı operatör sertifikasına sahip olmalıdır. Görevli, kullanacağı X-ray cihazının teknik bilgisine de az da sahip olmalıdır.
- Operatör SHT 17.2 Revize 1’de belirtilen eğitimleri almalı ve gerekli olan sertifikaya sahip olmalıdır.
- X-ray cihazının giriş ve çıkışındaki kurşun levhalar kontrol edilmeli, deforme olanlar hemen değiştirilmelidir.
- Hiçbir zaman canlılar X-ray cihazı ile kontrol edilmemelidir.
- Kontrol edilecek eşyaların geniş yüzeyleri taşıma bandına paralel olacak şekilde koyulmalıdır.

- Kontrol edilecek eşyalar arasındaki mesafe en az 50 cm. olmalıdır.
- Görüntüyü net olarak görülmez, yorumlamada zorluk çekilir ise bagajın pozisyonunu değiştirilmelidir.
- Maddelerin renkli monitörlerde görünümü; Metal maddeler mavi, Organik ile inorganik karıştırılarak üretilmiş maddeler yeşil, Organik maddeler sütlü kahve, portakal renginde, görüntü verirler.
- Tarayıcılar, hangi maddelerin yasaklı olduğunu ve bunların yolcu/personel bagajlarının x-ray görüntülerinde nasıl görüldüğünü bilmek zorundadır. Bu durum, yasaklı maddeler testi kullanılarak değerlendirilir. Bu testte, uluslararası yasaklı maddeler listelerine uymak için birçok farklı gizlenmiş nesne kullanılır. Bu test birden fazla yasaklı madde içeren x-ray görüntülerinin yanı sıra, bir miktar da temiz bagaj görüntüsü içerir.
- Görüntülerin yorumlanması en kısa sürede yapılarak işleyle alakalı sorunlara sebep olunmamalıdır.
- X-Ray görüntüsünün temiz mi yoksa şüpheli mi (bagajın açılıp elle aranması gerektiği durum) olduğunu belirtmelidir. İlave olarak yasaklı maddeleri tanımlamaları bu duruma kısa sürede karar verebilecek düzeyde olmalıdır.
- Sahada kullanılan güvenlik cihazını kullanabilmeli ve cihazlarla ilgili emniyet/sağlık konularını anlayabilmelidir.
- Kullanılan x-ray sistemlerindeki farklı fonksiyonların kullanımı ve uygulanabilir ise renklerin anlamını ifade edebilmelidir.
- Yolcu ve bagajların doğru yöntemleri kullanarak elle aranması ve taranması, yeteneği,
- Yolculara yaklaşım ve kritik durumlarda uyulması gereken davranış kurallarını bilmelidir.

YASAL DAYANAKLARI

Uluslararası mevzuat:

- ğ) 7.12.1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi (ŞİKAGO SÖZLEŞMESİ ICAO Ek-17),
- h) Güvenlik El Kitabı (ICAO Dokümanı 8973),
- ı) Avrupa Sivil Havacılık Konferansı ECAC (Doc.30 Bölüm2 Güvenlik),
- i) İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları.

Ulusal mevzuat:

- n) 19/10/1983 tarih ve 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu,
- o) 18/11/2005 tarih ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun,
- ö) 5442 Sayılı İl İdaresi Kanunu ve bu kanunda değişiklik yapan 4178 Sayılı Kanun,
- p) 6/10/2004 tarih 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun ve uygulamasına ilişkin Yönetmelik,
- r) 4749 Sayılı Kanun Şikago' da 7 Aralık 1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan, 5/6/1945 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması ve Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması,
- s) 04/07/1934 tarihli ve 2559 Sayılı Polis Vazife ve Salahiyetleri Kanunu

- ş) Sivil Havalimanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik (97/9707),
- t) Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM)'nin kanunlarla uygun bulduğu sivil havacılıkla ilgili uluslararası antlaşmalar ve sözleşmeler,

UÇAKALTI BAGAJ TARAMASINA GİRİŞ

EDS ile NESNELERİN TARANMASININ AMACI:

EDS (Explosive Detection System) Patlayıcı Madde Tespit Sistemi (%100 Bagaj Tarama Sistemi): Bagajın yapıldığı malzeme ne olursa olsun, bir bagaj içinde bulunan patlayıcı maddeleri tespit etme ve bunu alarm ile bildirme yeteneğine sahip bir sistem içerisinde konuşlandırılan cihazlar olup, aynı zamanda farklı teknolojilerin birlikte kullanıldığı bir kombinasyondur.

EDS PRENSİPLERİ ve EDS CİHAZLARININ NASIL ÇALIŞTIĞI:

Check-in bankalarında teslim alınan bagajların, uçağa yüklenmeden önce bir yazılım ile farklı teknolojilerle (farklı seviyeler) taranmasını sağlamak amacıyla, bagaj konveyörlerinin üzerine monte edilen x-ray bagaj arama cihazları ve/veya tomografi cihazları, iz dedektörleri ve güvenlik personeli kombinasyonundan ve bu sistemin idare edilmesi için hazırlanmış olan bir kontrol merkezinden oluşan sistemdir.

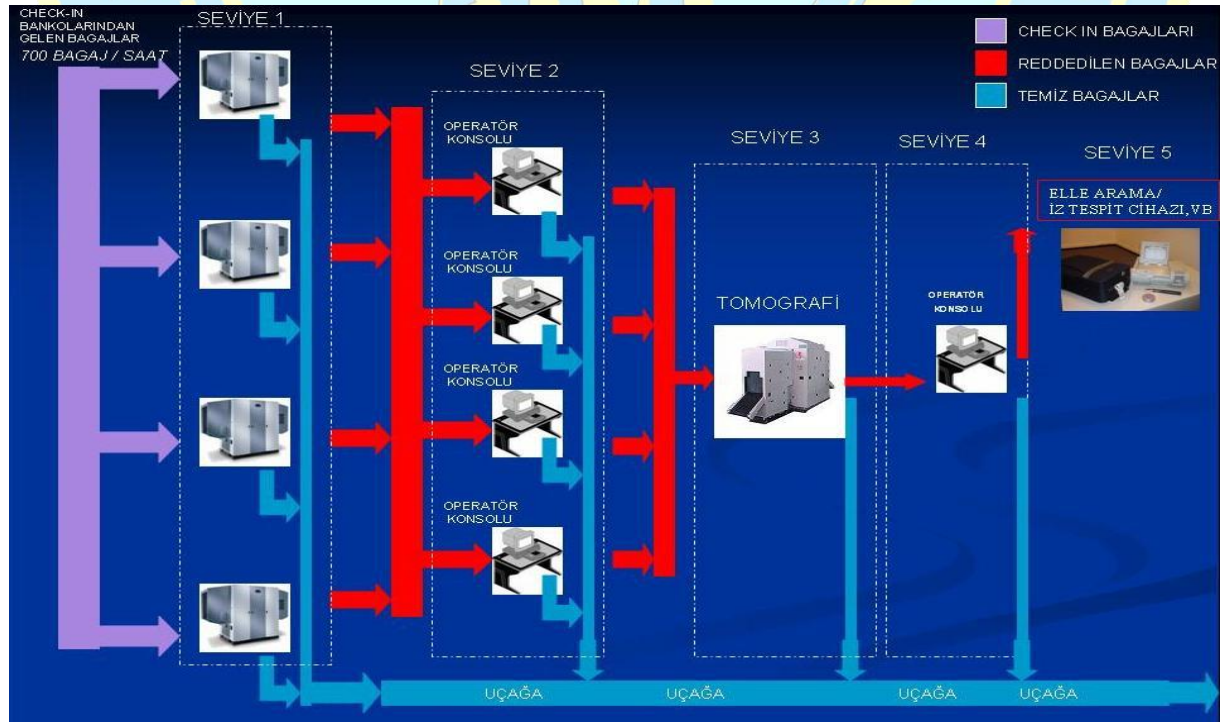
EDS-PTS aşağıdaki durumların her birinde bir alarm verir:

- Patlayıcı materyali tespit ettiğinde; ve
- Patlayıcı materyalin tespit edilmesini önleyen bir durumun varlığını tespit ettiğinde; ve

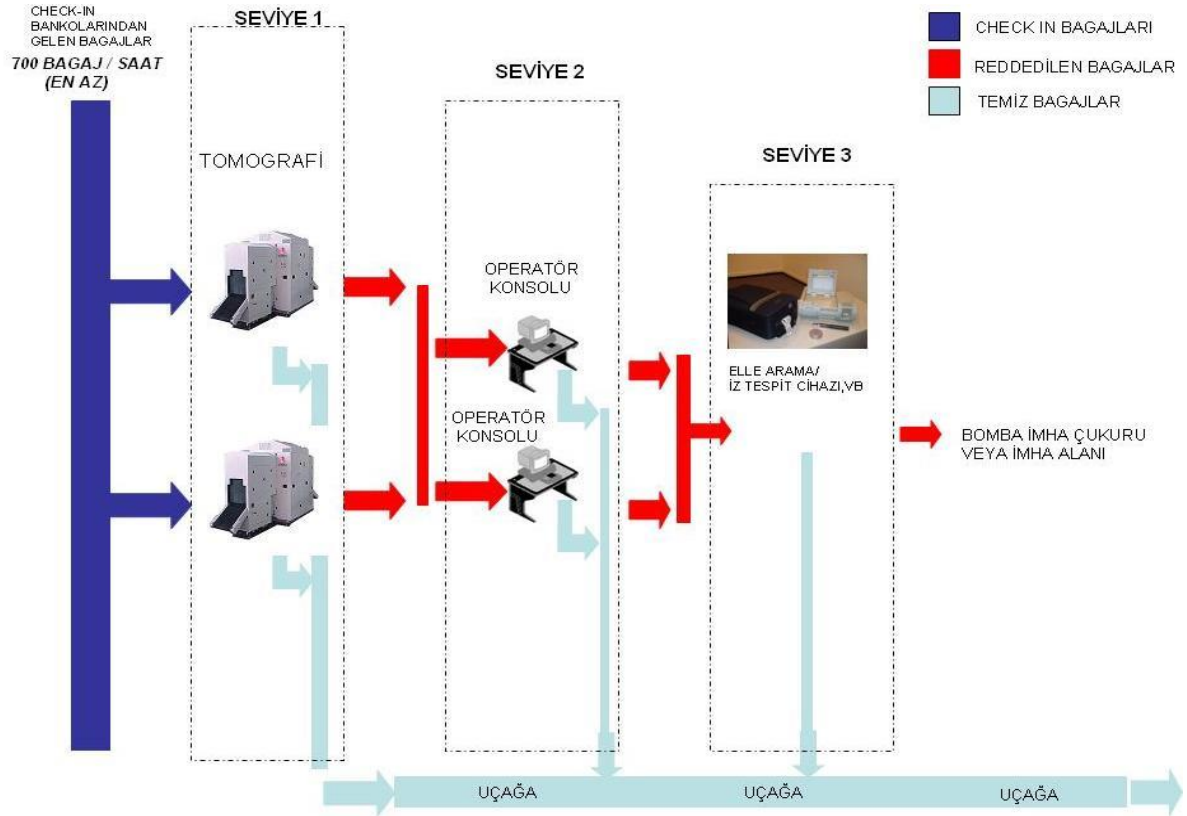
Bir bagaj veya gönderinin içeriği analiz için çok yoğun/karmaşık olduğunda.

EDS-FARKLI TİPLERİ, TEMEL KULLANIM VE ÖZEL FONKSİYONLAR

1-5 SEVİYELİ EDS:



2- 3 SEVİYELİ EDS:

**MEKANİK VE ELEKTRİK TEHLİKELERİ**

Havalimanlarında bulunan tüm elektrikli aletler (X-Ray, Kapı Tipi Metal Arama Detektörü v.b.) tehlike oluştururlar. Alınan önlemler ve ekipmanların fiziksel durumlarına göre tehlike boyutu değişecek olup bu tehlikeleri iyi analiz etmek gereklidir.

Başlıca tehlike kaynağı olan makineleri şu şekilde örnekleyebiliriz;

- Elektrikle çalışan her türlü makine
- Dönen kayış, kasnak, dişli gibi parçaları olan makineler

SAĞLIK VE EMNİYET

X ışınlarına maruz kalmayı önlemek için sistem kapatılmadan ya da Acil Durdurma uygulanmadan, vücudunuzun herhangi bir yerini tarayıcının içine sokmayın.

- Sistemi kapatan panelleri/kapakları hiçbir zaman açmayın. Panellerin açılması, elektrik çarpması tehlikesini doğurabilir.
- Sistemi kapatan panelleri/kapakları hiçbir zaman açmayın. Panellerden herhangi birinin açılması halinde Acil Durdurma devreye girer.
- Tarayıcının tüm parçalarının ve iş istasyonunun kuru kalmasını sağlayın.
- Vücudunuzun hiçbir yerini konveyör bantlarına yaslamayın veya koymayın. Tarayıcı, otomatik olarak konveyör bantlarını çalıştırabilir.

- Hareketli konveyör bantları etrafında bol ve dökümlü giysiler giymeyin.

Not: Hata giderme işlemleri uygulanarak giderilemeyen herhangi bir hata ya da arıza yetkili servis personeli tarafından onarılmalıdır.

Not: Acil ya da olası acil bir durumda Emergency Stop (Acil Durdurma) düğmesine basmak için hazır olun.

Tehdit Unsurlarının Görüntülenmesi (TIP - Threat Image Projection):

Belirli X-ray cihazlarına yüklenebilecek, yetkili otorite tarafından onaylanan yazılım programı (Bu program, incelenen gerçek bir çantanın X-ray görüntüsü üstüne, yazılımda yer alan tehdit maddelerinin örneğin silah, bıçak, imal edilmiş patlayıcı düzenekler gibi sanal görüntülerini veya tehdit maddelerini içeren çantaların tam sanal görüntülerini ekrana yansıtır ve X-ray cihaz operatörlerine söz konusu maddeleri algılayabilme, ayırt edebilme yetenekleri konusunda anında bilgi sağlar)

TIP amacı; Tarayıcının tespit yeteneğini izleme, verimliliğini ve doğruluğunu artırma ile uyanık tutmaktır.

TIP Aşağıdaki özelliklere sahip olmalıdır;

- a) Tehdit Unsurlarının Görüntülenmesi (TIP), taranan bagaj veya diğer gönderilerin x-ray görüntüsünü ile tehdit unsurlarının sanal görüntülerini birlikte gösterebilmelidir.
- b) Sanal görüntüler, taranan bagaj ve gönderilerin x-ray görüntüleri içine sabit pozisyonda olmadan, dağıtılmış farklı pozisyonlarda yerleştirilmelidir.
- c) Yansıtılacak sanal görüntülerin oranı ayarlanabilir olmalıdır.
- ç) TIP, X-Ray cihazının performansını ve normal işleyişini etkilememelidir.
- d) Tarayıcıya bir mesaj gösterilene kadar kendisine bir tehdit ögesinin sanal görüntüsünün yansıtılmak üzere olduğuna veya yansıtıldığına dair hiçbir işaret/gösterge sağlanmamalıdır.
- e) TIP'in yönetilmesi sağlanmalıdır ve sadece yetkili kişiler tarafından erişilebilir olmalıdır.
- f) TIP sisteminin konfigürasyon yönetiminden sorumlu bir TIP yöneticisi olmalıdır.
- g) TIP sistemi, doğru uygulandığından ve konfigüre edildiğinden gerçekçi ve ilgili tehdit unsurlarının yansımalarının uygunluğundan ve görüntü kütüphanesinin güvenliğinden emin olmak için yerel ve yetkili otorite tarafından düzenli olarak denetlenir.

TIP Bileşenleri

TIP en az aşağıdakileri içerir:

- ç) Tehdit unsurlarının sanal resimlerinin bir kütüphanesini/veri tabanını/belgelikliğini;
- d) Mesajı göstermek ve mesajların silinmesi için bir araç/yol/yöntem; ve
- e) Her bir tarayıcının cevapları ile sonuçlarını kaydetmek ve göstermek için bir araç/yol/yöntem.

(2)Kullanıcı ara yüzü ve TIP tarayıcıya aşağıdaki durumlarda mesaj gösterebilmelidir:

- f) Bir tehdit unsurunun(ögesinin) sanal resmi (görüntüsü) gösterildiğinde ve tarayıcı cevap/karşılık verdiğinde;
- g) Bir tehdit unsurunun sanal resmi gösterildiğinde ve tarayıcı cevap vermediğinde;
- ğ) Bir tehdit unsurunun sanal resmi gösterilmediğinde ve tarayıcı cevap verdiğinde;
- h) Bir tehdit ögesinin sanal resmini gösterme teşebbüsü başarısız olduğunda ve tarayıcı tarafından görünür hale geldiğinde,

- ı) Mesaj, ilgili bagaj veya gönderi görüntüsünü bozmayacak/belirsizleştirmeyecek/ yorumlamayı zorlaştırmayacak şekilde gösterilmelidir.
 - i) Mesaj, tarayıcı tarafından silinene/iptal edilene kadar kalmalıdır. Madde (a) ve (b) durumlarında ise mesaj, tehdit unsurunun sanal resmi ile birlikte gösterilmelidir/ekranda görülmelidir.
- (3) TIP'nin Kurulu ve yerleştirilmiş olduğu ekipmana erişim tarayıcının ayrı bir kullanıcı adı/şife ile giriş yapmasını gerektirmelidir.
- (4) TIP asgari 12 ay her bir tarayıcıların cevap/sonuç raporları görülebilir şekilde/formatta saklayabilmelidir.
- (5) TIP Belgeliği-Kütüphanesi aşağıdaki unsurları içermelidir;
- ç) Belgelik en az 250 farklı tehdit ögesinin farklı yönlerde/oryantasyonlarda alınmış resimlerini içerecek şekilde en az 1000 sanal görüntüden oluşur.
 - d) TIP Kütüphanesi gerçekçi nesnelerden oluşacak ve hem farklı tehdit unsurlarının oranları hem de bu tehditleri temsil eden görüntülerin yapısı bakımından gerçekleştirilen güncel risk değerlendirmesiyle uyumlu olarak düzenli olarak gözden geçirilmelidir.
 - e) Tehdit ögesinin sanal resmi yeterli kalitede olmalıdır. Böylece bir bagaj veya gönderi resmi üzerine yansıtıldığında gerçeğinden ayırt edilemez olmalıdır.
- (6) Kabin bagajı görüntülemeye kullanılan kütüphane arşivin içeriği ve bileşimi şu şekilde olur;
- g) IED (el yapımı patlayıcı) : %60 - %75
 - ğ) Silahlar/ateşli silahlar : % 10 – 25
 - h) Bıçaklar/keskin maddeler : % 10 – 25
 - ı) Diğerleri : % 5 – 20
 - i) (IED) El yapımı patlayıcıların bileşenleri hem IED hem de diğerleri kısmına dahil edilebilir.
 - j) Uçakaltı bagajı görüntülemeye kullanılan arşivin içeriği şu şekilde olur;
3. (IED) El yapımı patlayıcılar : % 80 – 100
 4. Diğerleri : % 0 – 20
- k) Arşivin içeriğinin dağılım oranı TIP yansıtma oranıyla uyumlu olmalıdır.

TIP kütüphanesinin güncellenmesi ve görüntülerin değiştirilmesi

TIP belgeliklerinin yapılandırılması, güncellenmesi ve değişikliklerin yapılmasında aşağıdaki hususlara dikkat edilir;

- c) TIP performans değerlendirmesinde ortalama %95 veya üzerinde başarı varsa tarayıcıların kullandığı kütüphane güncellenmeli veya değiştirilmelidir.
- ç) Bununla beraber, yine her yıl, kütüphanedeki sanal resimlerin en az 100 tanesi, kütüphanedeki eski resimlerden başlanarak yeni tehdit unsuru görüntüleri ile değiştirilmelidir.

TIP performans Değerlendirmesi

- c) Her bir tarayıcı 4 ayda bir TIP performans değerlendirmesine tabi tutulmalıdır. Eğer tarayıcı bu zaman içerisinde 80 TIP görüntüsüne tabi tutulmamışsa değerlendirme süresi kendisine 80 görüntü yansıtılana kadar uzatılabilir. Tarayıcının, 25% 'ten daha az yanlış alarm üretmek kaydıyla sanal görüntülerin 75%'ni tanımlaması gerekir.

- ç) Tarayıcı 4 aylık TIP değerlendirmesinde başarısız olursa, değerlendirmede başarısız/zayıf olduğu alanlarda eğitime gitmelidir, bunu standart görüntü yorumlama testi izlemelidir. Tazeleme eğitimi, bir sonraki değerlendirme periyodu gelmeden önce tamamlanmalıdır.

Simülasyon Programı ve elimizde bulunan 500 ün üzerindeki X-Ray Resimleri ve 1 günlük uygulama derslerimizde detaylı olarak anlatılacaktır.

Kısaca;

Sıvı Patlayıcılar: Şarap, likör parfüm ve göz temizleyicisi şişesi, ilaç şişeleri, kolonya şişeleri içinde yolcuların bagajlarına yerleştirilebilir.



TATP: Tri Aceton Tri Peroxide

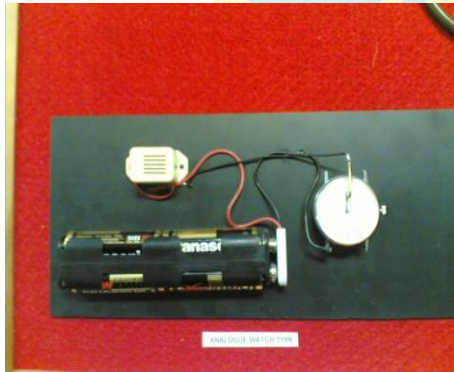
Özellikle havaalanları için son yılların en tehlikeli patlayıcısıdır !

Aseton + Peroxide + Sülfirik Asit 'ten oluşur.

Toz şekere benzer.

Bombacı çok az TATP'ye asit gönderiyor, ikisi temas edince patlıyor.

Bomba Parçaları:



EDS:

PATLAYICILARIN OTOMATİK TESPİTİ:

MSHGP MADDE 139 –(1) Patlayıcı tespit sistemleri (PTS-EDS); Bagaj veya diğer gönderilerde bulunan belirli bir miktar veya daha yüksek miktarlarda patlayıcı malzemesini bir alarm yoluyla tespit edebilir ve gösterir. Bu tespit patlayıcının şeklinden, pozisyonundan veya yönünden bağımsızdır.

2. EDS-PTS aşağıdaki durumların her birinde bir alarm verir:

- Patlayıcı materyali tespit ettiğinde; ve
- Patlayıcı materyalin tespit edilmesini önleyen bir durumun varlığını tespit ettiğinde; ve
- Bir bagaj veya gönderinin içeriği analiz için çok yoğun/karmaşık olduğunda.

KONVANSİYONEL X-RAY İLE EDS KARŞILAŞTIRILMASI:

KONVANSİYONEL X-RAY CİHAZI

Bir nesnenin içindeki maddelerin X-ray ışını kullanılarak oluşturulan görüntüsü incelenerek tehdit unsurlarının algılanması. Tehdit unsurlarının otomatik olarak algılanması sözkonusu değildir. Geleneksel güç kaynakları (140-160 kV) ve algılanan tehdit unsurlarına ilişkin şartlar nedeniyle tünel boyutları yaklaşık 1,5 m. X 1,5 m. ile sınırlıdır.

Avantajları

- Makul gerçekleşen iş
- Elle aramaya kıyasla daha az iş gücü
- Elle etkin şekilde aranamayan elektronik maddelerin “içinin görülebilmesi”
- “Homojen” gönderilerde çok etkili (olağandışı unsurun aranması)
- Havacılık güvenliği personeli bu teknoloji hakkında bilgi sahibidir.

Dezavantajları

- X-ray operatörleri uzman eğitimini gerektirir (ilk eğitim ve tekrarlanan eğitim), aksi takdirde algılama ihtimali düşüktür.
- X-ray operatörlerinin rutin şekilde kullanımını gerektirir, aksi takdirde algılama ihtimali düşüktür.
- Performansa ilişkin istikrarın sağlanabilmesi için düzenli ve doğru kalibrasyon ile bakım gerektirir.
- Patlayıcı düzeneklerin patlayıcı madde özelliği bulunmayan unsurlarını büyük ölçüde algılar
- “karışık” gönderilerdeki tehdit unsurlarını algılamakta güçlük
- Mevcut bir çok X-ray konfigürasyonu yoğun ve geniş kargoya nüfuz edemez (güç ve tünel boyutuna ilişkin sınırlamalar)
- Nesneler yoğun maddelerle engellenebilir (nüfuz etmeye ilişkin sorunlar) veya görüntülerin anlaşılması zor olabilir (yanlış alarmlar), bu nedenle ek tarama yöntemleri mevcut olmalıdır (elle arama, patlayıcı maddelere ait iz ve buharların algılanması vb.)

Kargonun büyük ölçüde konsolide edilmeden önce tarandığı kargo güvenliği uygulamalarında, daha iyi bir teknolojinin mevcut olmaması durumunda, geleneksel X-ray yöntemi, etkinlik (algılama ihtimali)

işletim sınırlamaları (kontrol hızları ve operatör sayısı) ve maliyet açısından kabul edilebilir bir yöntemdir. Bununla birlikte, çok dikkatli kullanılmalıdır. Güvenlik kavramının yanlış anlaşılması için, Yetkili Otoriteler şu hususlar hakkında bilgi sahibi olmalıdır:

- eğitim, kalibrasyon ve bakım konuları
- X-ray cihazından geçen çok sayıda gönderilerin ek bir tarama yöntemine de tâbi olması gerektiği

Bu teknoloji, ya nüfuz etme (penetrasyon) ya da görüntünün açıklanmasına ilişkin nedenlerden dolayı büyük gönderiler için uygun değildir. Bu yöntem konsolide edilmiş kargoların taranmasında kullanılmamalı ve geniş tünellere sahip geleneksel X-ray ekipmanının kullanımı caydırılmalıdır.

PATLAYICI MADDE TESPİT SİSTEMİ (EDS)

Belirli ışın ya da ışınların kullanıldığı ve görüntülerin bilgisayar destekli analizinin yapıldığı X-ray teknolojisi yoluyla patlayıcı maddelerin otomatik algılanması.

Avantajları

- Geleneksel X-ray cihazlarına kıyasla daha yüksek algılama ihtimali
- Otomatik karar, X-ray operatörlerinin geleneksel X-ray cihazlarına kıyasla daha fazla maddeyi taramasını sağlar.

Dezavantajları

- Maliyet geleneksel X-ray cihazlarına kıyasla daha yüksektir.
- Gönderilerin özelliklerine bağlı olarak, yanlış alarm oranları yüksek olabilir.
- X-ray operatörlerinin uzman eğitimini (ilk ve tekrarlanan eğitim) gerektirir.
- Performansa ilişkin istikrarın sağlanabilmesi için düzenli ve doğru kalibrasyon ile bakım gerektirir.
- Tünel boyutları otomatik algılamayı olumsuz yönde etkileyebilir.
- Geleneksel X-ray cihazlarında görülen aynı nüfuz etme (penetrasyon) ve görüntülerin yorumlanmasına ilişkin sorunlar

EDS'nin kargoların taranmasında kullanılmasına ilişkin olarak çok az çalışma yapılmıştır. Kimi testler, kargonun çeşitlilik göstermesi nedeniyle, EDS'nin kargo taramasında kullanılmasına ilişkin performansının bagaj taranmasında kullanılmasındaki performansından daha düşük olduğunu ortaya koymuştur. EDS'nin kargoların taranmasına ilişkin kabul edilebilir bir yöntem olması için daha fazla çalışmanın yapılması gerekmektedir.

Yine de, EDS teknolojisi, makul bir yanlış alarm oranına sahip orta boyutlu, orta yoğunluktaki kargo maddelerinde kullanılabilir. Halihazırda, tüm kargo türlerinde uygulanamaz. Kargoya adapte edilecek algılama yazılımının geliştirilmesine ilişkin çalışmalar sürmektedir.

EDS teknolojisi, başta entegre sorting sistemlerindeki konveyör bantları olmak üzere, küçük kolilerin, posta veya ekspres veya kurye kolilerinin taranması için daha uygundur. Kullanıldığı durumlarda, alarm kararları ile tünel boyutlarına ilişkin sınırlamalar nedeniyle ek tarama yöntemleri de mevcut olmalıdır (elle arama, iz).

Geleneksel X-ray yönteminde olduğu gibi, bu teknoloji konsolide edilmiş kargonun taranması için uygun değildir.

SİSTEM KISITLAMALARI - BAGAJLARIN POZİYONU, IŞINLARIN KIRILMASI VB:

Cihazın sağlıklı kalmasını sağlamak için kontrol için cihaza verilecek bagajların, öncelikle, cihaza konulmadan önce cihaz giriş konveyörü önünde bulunan platform üzerine bırakılması sağlanmalıdır.

Cihazda kontrol edilen bagajlardan konveyör üzerinde bulunanların toplam ağırlıkları, konveyör taşıma kapasitesi üzerinde olmamasına dikkat edilmelidir. X-ray bandına toplam maksimum 160 kg ağırlığında paketler veya bagajlar konur. Bu sınırlamadan daha fazla ağırlık konması durumunda, konveyör bandının yırtılması gibi mekanik veya elektronik birçok arızalara neden olabilir. Arıza giderilene kadar kimi zaman parça beklenmesi vb. nedenlerle cihaz günlerce kullanım dışı olabilir. Bu durum hizmet kalitesini olumsuz yönde etkileyecek, gecikmelere neden olabilecektir.

Görüntünün sağlıklı alınabilmesi için; kontrol edilecek paketler veya bagajlar cihaza yatay ve uzunlamasına konulmalıdır. Bagajlar üst üste konmamalı ve her bir bagajın arasında en az 50 cm mesafe olmalıdır.

Kontrol edilecek bagajlar veya tüm nesneler konveyörün ortasına gelecek şekilde konulmalıdır.

Aranması gerekli bagajların, bagaj arama görevlisine monitör üzerinden işaret edilmeden tüneli terk etmesine izin verilmemelidir. Konveyör çıkışında paket veya bagaj birikmesine izin verilmemelidir.

Aranması gerekli bagajların mutlak surette bagaj sahibi tarafından açılması sağlanmalıdır.

Bagaj içerisinde bakılacak nokta monitör görüntüsünden tespit edilerek, bakılmalıdır. Arama görevlisinin özellikle odaklanacağı nokta, görüntüde tespit edilen nokta olmalıdır.

Normal şartlarda operatörün, cihaz klavyesinden bulunan menü tuşuna basarak menü içinde gezinme, ayarlarda değişiklik yapma gibi yetkileri yoktur. Cihaz ayarlarının yetkisiz kişilerce kurgulanması olumsuz durumlara neden olabilir.

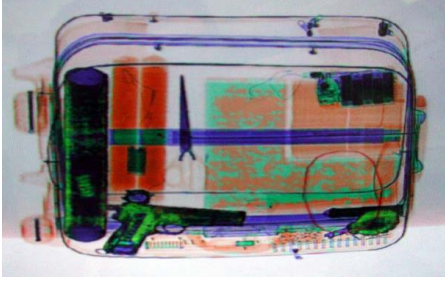
Konvansiyonel x-ray cihazlarının, x ışını veren x-ray jeneratörü cihazın üst veya yan orta bölümünde yer alır. Cihaz tünelinin içinde yürüyen bandın hemen bir kaç cm üstünde, hem giriş hem de çıkış tarafına yakın bölümlerde sensörler bulunur. Paket veya bagaj banda konulup tünele girdiğinde sensörler paketi görür görmez x-ray jeneratörüne sinyal göndererek jeneratörün x ışını üretmesini sağlar ve paketin görüntüsünü operator ekranına yansıtır. Cihaz x-ışını üretirken cihaz üzerinde bulunan kırmızı lamba yanar. Tünel çıkışına yakın olan sensörlerde paketin çıkacağı sinyalini jeneratöre göndererek x ışını üretmesini durdurur.

Kurşun madeninden yapılmış maddeler, x-ışınını kırar ve paket içerisine sağlıklı nüfuz etmesini engeller. İçerisinde kurşun bulunan maddeler genellikle açık parlak yeşil renkte görülmektedir. Bu nedenle böyle bir bagaj görüntüsü olduğunda, bagaj mutlaka açılarak kontrol edilmelidir.

TEKNİKLER – 3 BOYUT, DIŞHATLAR, BAGAJLARIN KARMAŞIKLIĞI, NESNELERİN TANIMLANMASI VB.

- Görüntü yorumlama fonksiyonlarını kullanmadan önce konveyörü durdurunuz. Görüntü yorumlaması bittikten sonra tekrar hareket ettiriniz.
- Görüntü yorumlama fonksiyonlarının kullanılmasına rağmen, neticeye ulaşılamamışsa mutlaka o bagajın manuel olarak aranması sağlanmalıdır.
- Görüntü yorumlaması yaparken asla zamana karşı yarışılmamalıdır. Elde edilecek güvenlik standardı tamamen operatörün çalışmasına bağlıdır.
- Çok karmaşık, içinde birçok çeşit madde bulunan veya çok yoğun metallerin bulunduğu paketlerin veya bagajların açtırılarak manuel kontrol edilmesi tavsiye edilir. Zaten ulusal ve uluslararası kurallar çerçevesinde her 10 bagajdan birinin yani kontroldeki bagajların %10'nun açılması gerekmektedir.

RENK ANALİZİ - ORGANİK/İNORGANİK AYIRIMI - VE AMACI:

RENKLİ
EKRAN

Görüntüye dikkat edildiğinde, ekrandaki görüntüde var olan renkler 3 ana renkten oluşmaktadır.

TURUNCU VE TONLARI: Atom ağırlığı 10-18 arasındadır. Organik maddelerdir. Tahta, Plastik, Şeker, C4 vb.

Bu maddelerin renk tonları:



MAVİ VE TONLARI: Atom ağırlığı 18-sonsuz kadardır. Hafif metaller, inorganik maddelerdir. Çelik, Demir, Alüminyum vb.

Bu maddelerin renk tonları:



YEŞİL VE TONLARI: Atom ağırlığı 18-sonsuz kadardır. Ağır metaller veya Geçilemeyenlerdir.

Karışık (Mix) Maddeler: Metal ve metal olmayan maddelerin karışımından yapılan malzemelerdir.

Bu maddelerin renk tonları:



X-ray cihazının görüntüleyemediği maddeler: Kurşun ve kristal içerisindeki maddelerdir.

Bu maddelerin renk tonu:





SİYAH BEYAZ EKRAN

Bagaj kontrolü ile elde edilen siyah beyaz görüntü, bagajdaki değişik cisimlerin, beyazdan siyaha kadar 22 adet ayırt edilebilir parlaklık seviyesi ile (Gri tonları) gösterimini temsil eder. Parlaklık seviyeleri taranan cisimlerin gerçek absorpsiyon faktörlerine karşılık gelir.

X-ray cihazlarının kontrol panelleri cihazın cinsine ve modeline göre farklılık gösterir. Genel olarak Tuşların isimleri değişse de, görüntü incelemede kullanılan fonksiyonlar hemen hemen aynıdır.

Daha önce de belirtildiği gibi, kurşun madeninden yapılmış maddeler, x-ışınını kırar ve paket içerisine sağlıklı nüfuz etmesini engeller. İçerisinde kurşun bulunan maddeler genellikle açık parlak yeşil renginde görülmektedir. Bu nedenle böyle bir bagaj görüntüsü olduğunda, bagaj mutlaka açılarak kontrol edilmelidir.



GÖRÜNTÜ İYİLEŞTİRME FONKSİYONLARININ KULLANIMI VE AMACI

Konveyör Çalıştırma” Düğmeleri

FWD Düğmesi: Eşyaları kontrol tüneline doğru hareket ettirir.

STOP Düğmesi: Bandı durdurmak için kullanılır.

REV Düğmesi: Bandı ters yönde çalıştırmak için kullanılır.

“Zoom” (Büyütme) Tuşları: Ekranda alınan görüntü içinde şüpheli görülen bir kısım varsa büyütme tuşları ile görüntünün daha yakından incelenmek istenilen yerler 2 veya 4 kat büyütülebilir. Ekranı dokuz eşit parçaya bölündüğü düşünülerek, 1 sol üst köşe, 2 üst orta, 3 sağ üst köşe, 4 sol orta köşe, 5 ekranın ortası, 6 orta sağ köşe, 7 sol alt köşe, 8 alt orta, 9 alt sağ köşe direk tuşlara basılarak 2 kat büyütülür. 0 tuşuna basılı tutularak aynı işlemler yapılırsa 4 kat büyütme yapılır.

“Görüntü İnceleme” Tuşları;

B/W REV Düğmesi:

Sadece siyah beyaz ekranda etkilidir. Siyahı beyaz, beyazı siyah yapar. Yani; yoğunluğu yüksek olan maddeler beyaz olur yok olur, düşük olan maddeler ön plana çıkar. Burada amaç yoğunluğu düşük olan maddelerin ön plana çıkması ve yoğunluğu yüksek olan maddelerle ilişkilerinin olup olmadığını görmektir. Operatör bu tuş sayesinde birçok birleşim yaparak örneğin kablolar ile ilgili yorumu doğru şekilde yapabilmektedir.

EDGE TRACE Düğmesi:

Sadece siyah beyaz ekranda etkilidir. Bagajın içindeki tüm cisimlerin kenar çizgilerini çizer. Bu tuşla, örneğin Plastik bir bıçağın normalde operatör tarafından görülmesi çok zordur. Cisimlerin kenar çizgileri çizildiğinden dolayı yoğunluğu az olan maddeler daha net görüleceğinden Operatör diğer tuşlarında yardımıyla şüphelendiği cisim ile ilgili kararını verecektir.

HI-PEN Düğmesi:

Sadece siyah beyaz ekranda etkilidir. B/W REV’in tam terside diyebiliriz. Bu tuş kullanıldığında yoğunluğu fazla olan cisimler ön plana çıkar az olan cisimler nerdeyse görünmez. Operatöre diğer tuşların kombinasyonu ile beraber çok şey verebilen bir özellik olup uygulama ve simülasyon eğitimlerinde konu daha detaylı anlatılacaktır.

MENÜ Düğmesi:

Teknik işlemler için ve cihazın ayarlarının yapılması için kullanılan bu tuş Operatör tarafından kullanılmaz.

LIGHTER Düğmesi:

Her iki ekranda da etkili olan bu tuş; Kademe kademe kontrast görevini yapar son aşaması siyah beyaz ekranda Hi-Pen ile aynıdır. Avantajı Renkli ekranda da yoğunluğu fazla olan cisimlerin ön plana çıktığını göstermesidir.

DARKER Düğmesi:

Her iki ekranda da etkili olan bu tuş; Kademe kademe koyulaştırma görevini yapmaktadır. Örneğin; yoğunluğu az olan cisimlerin koyulaşması ön plana çıkması Operatörün şüphelendiği kısımları daha kolay incelemesine yardımcı olacaktır. Uygulama yönüyle anlatırsak; plastik bıçak veya silahtan şüphelendik ve Edge Trace ile kenar çizgilerini çizdik odaklandığımız noktayı tam olarak belirledikten sonra yoğunluğu az olan bu cisimleri daha iyi ayırt edebilmek için Darker tuşuyla koyulaştırma işlemini yaptıktan sonra Operatör nihai kararını verebilecektir.

NORMAL Düğmesi:

Her iki ekranda da etkili olan bu tuş ise; Lighter ve Darker’ da hangi kademede olursa olsun görüntüyü orijinaline çevirmektedir.

PSEUDO Düğmesi:

Sadece siyah beyaz ekranda etkilidir. Bu tuş 3 kademedir.

4. Kademe metalik yoğunlukları atomik ağırlıklarına göre gösterir. Operatörün Kabloları ve yoğunluğu fazla olan metalleri ayırt etmesini bu sayede yoğunluğu fazla olan metallerin altında herhangi bir obje varmı? onu ayırt etmesini sağlar.
5. Kademe Organik yoğunlukları atomik ağırlıklarına göre gösterir. Operatöre Patlayıcılarla ilgili çok yardımcı olur. 1.kademe metalleri net olarak inceleyen Operatör 2. Kademe Ametalleri incelediği için düzeneği tespit etme oranı çok yükseleceğinden buna göre X-Ray cihazının önemli tuşları arasında olan bu tuş çok kullanılmaktadır.
6. Kademe yoğunluğu fazla olan diğer bir deyişle 21 atomdan fazla olan cisimleri kırmızı renge çevirir. Buradaki amaçta yoğunluk altında ki normal şartlarda göremediğimiz maddeleri az da olsa görmemize olanak sağlar.

İNORG STRİP Düğmesi:

Sadece renkli ekranda etkili olan bu tuş; Bütün metallerin gitmesini sağlar Operatör Ametal olan tüm cisimleri rahatlıkla bu tuş ile ayırt edip yorumlayabilir.

ORG STRİP düğmesi:

Sadece renkli ekranda etkili olan bu tuş; Bütün Ametallerin gitmesini sağlar Operatör metal olan tüm cisimleri rahatlıkla bu tuş ile ayırt edip yorumlayabilir.

THREAT Düğmesi:

Herhangi bir tehlike sezildiğinde basılan bu tuş yardımıyla cihazın iki tarafında olan kırmızı lambalar yanıp sönmeye başlar ve cihaz alarm sesi verir. Kontrol noktasında görev yapan diğer Güvenlik Memurlarını haberdar etmek için kullanılır. Ancak Ülkemizde bu tuş Yolcuların panik olmaması için kullanılmamaktadır.

VİEV Düğmesi:

0 ve daha sonra Viev tuşuna aynı anda basıldığında daha önce geçmiş olan bagajlar cihazın özelliğine göre 20 adete kadar görülebilmektedir.

YASAKLI MADDELERİ TANIMA (SİLAH, PATLAYICI VB.)

Yasaklı Maddeler:

MSHGP MADDE 74–(1) MSHGP Ek-17’de belirtilen maddelerin uçakaltı bagajında taşınmasına müsaade edilmez. Ancak yasaklı maddenin taşınmasına yetkili otoritenin izin vermesi ve güvenlik ve emniyet kurallarına uyulmuş olması şartı ile müsaade edilir.

(2)Diğer maddeler; Güvenlik personeli, uçak altında taşınması yasak olan maddeler listesinde yer almayan ancak endişe duydukları bir maddenin bulunduğu uçakaltı bagajını reddedebilir.

(3)Yolcuların bilgilendirilmesi; Yolcular çekin işlemi (check-in) tamamlanmadan önce yasaklı maddeler hakkında öncelikli olarak hava yolu şirketi ve diğer işletmeciler tarafından bilgilendirilir.

(4)Yasaklı maddeler listesi; Uçakaltı bagajlarda, MSHGP Ek-17’de listelenen uçakaltı bagaj için yasaklanmış maddelerin taşınmasına izin verilmez.

Yasaklı Maddeler Listesi

(1) Silahlar ve Ateşli Silahlar

- a) Her türlü çaptaki ateşli yivli silahlar
- b) Her türlü yivsiz av tüfekleri ve pompalı tüfekler
- c) Ateşli Silahların Taklit ve Benzerleri ile İmitasyonları
- ç) Havalı Silahlar
- d) Her türlü oyuncak silahlar
- e) Gizli ve Kamufle Edilmiş Silahlar (Çakmak ve Kalem Silahlar vb.)
- f) Başlatma Silahları
- g) Silah parçaları (Teleskopik nişangahlar ve nişangahlar hariç)
- ğ) Bilye Atan Silahlar (Plastik ve metal)
- h) İşaret Tabancaları
- ı) Mancınık ve sapanlar
- i) Elektrikli Şok Aletleri
- j) Silah şeklideki çakmaklar
- k) Endüstriyel cıvata, çivi ve zıpkın tabancaları
- l) Yay ve Oklar
- m) Hayvan Bayıltma Araçları
- n) Boya Atan Silahlar
- o) Mantar Tabancası ve Kapsülleri

(2) Sivri /Keskin Uçlu Silah ve Eşyalar

- a) Balta ve çeşitleri
- b) Ok ve Dartlar
- c) Mızrak, kargın, zıpkın
- ç) Kanca
- d) Buz Baltası
- e) Satır
- f) Fırlatılan yıldızlar
- g) Kama
- ğ) Hançer
- h) Saldırma
- ı) Sustalı ve Kelebek bıçakları

- i) Pala, Kılıç, Kasatura
- j) Sivri Uçlu ve oklu bıçaklar
- k) Dalgıç Malzemeleri (Dalgıç Bıçağı vb.)
- l) Makaslar (Ağzı sivri 6 cm'den büyük)
- m) Buz Kıracakları
- n) Tıraş Jileti, bıçak ve usturalar
- o) Metal Kesici
- ö) Dikiş İğnesi
- p) Çakı, çok amaçlı çakı
- r) Tırnak makası (6 Cm'den büyük)
- s) Tirbuşon
- ş) Dağcılık ile ilgili olan malzemeler (krampon, keser, çekiç, buz baltası vs.)
- t) Kayak Yürüme ve Tırmanma Bastonları
- u) Törpü (6 Cm'den büyük)
- ü) Şiş
- v) Ucu sivri şemsiye
- y) Maket Bıçağı
- z) Dövüş Sanatında ve Salt Saldırı ve Savunmada kullanılan her türlü malzeme (Uzun Sopalar, Kılıçlar, teleskopik coplar, muşta, süngü, topuz, topuzlu kamçı, boğma teli veya zincir, şişli baston vs.)
- aa) Buz patenleri
- bb) Kalem Bıçaklar
- cc) Av Amaçlı Bıçaklar
- çç) Her türlü marangozluk aletleri (çekiç, tornavida, matkap, testere, şerit metre vb.)
- dd) Medikal kesici aletler (neşter, bisturi vb.)
- ee) Kaşık, bıçak ve çatal takımları
- ff) Hipodermik iğneler (Tıbbi amaçlı olduğuna dair kanıt gösterildiğinde taşınabilir)
- gg) Akülü vidalama ve matkaplar ile uçları
- ğğ) Elektrikli Testere
- hh) Ucu 6 cm'den büyük her türlü bıçak (Döner bıçakları ve seramik bıçaklar dâhil)

(3) Patlayıcılar ve Parlayıcı Maddeler

- a) Patlayıcı ve patlayıcı sistemleri (bunların taklitleri dâhil)
- b) Fünje ve Fitiller
- c) Dinamit ve gerçeğe uygun taklitler

- ç) Havai Fişekler, Maytaplar
 - d) El Bombası ve gerçeğe uygun taklitleri
 - e) Plastik Patlayıcılar
 - f) Mayın Barut ve diğer askeri patlayıcılar
 - g) Cephane ve Mühimmat
 - ğ) Parlayıcı sıvılar (petrol, benzin, mazot, alkol, etanol, gaz yağı vb.)
 - h) Sprey boyalar
 - ı) Tiner ve terebentin
 - i) Gazlar ve Gaz Tüpleri (fazla oksijen, propan gazı, bütan gazı , asetolon)
 - j) Çakmak Sıvıları ve Gazları
 - k) Meşale alevli çakmaklar (Sadece ABD uçuşları için)
 - l) Taklit Yanıcı Maddeleri
 - m) Güvenli olmayan her türlü kibrit (Her yüzeyde yanabilen kibrit)
 - n) Alkol Oranı %70'i geçen içecekler ve sıvılar (kolonya vb.)
 - o) Duman çıkartan ürünler (sis bombası vb.)
- (4) Keskin ve Sivri Uçlu Olmayan Maddeler**
- a) Kalın sopalar (Golf, Kriket, Beyzbol, Hokey, Lakros Sopaları)
 - b) Kürekler (Kano vb.)
 - c) Kelepçeler
 - ç) Her türlü ıstakalar (bilardo)
 - d) Kaykay
 - e) Balıkçılık Malzemeleri ve Olta Takımları
 - f) Her Türden cop, sopa (yolcu profiline göre bu malzemelerin tarandıktan sonra geçişine izin verilir.)
 - g) Kayaklar
 - ğ) Urgan, halat, çelik halat
 - h) Her türlü sörf tahtaları

(5) Kimyasal Biyolojik Nükleer (NBC) ve Zehirli Maddeler

- a) Asitler ve Sıvı Bataryalar
- b) Radyoaktif maddeler (sağlık hizmetlerinde kullanılanlar hariç)
- c) Kuru Buz (2 kg'dan fazla)
- ç) Kendinden parlayan maddeler
- d) Yangın Söndürücüler

- e) Köpek kovucu spreyley
- f) Zehirler ve Zirai mücadele ilaçları (Haşere ilaçları, fare zehirleri vb.)
- g) Bulaşıcı ve biyolojik tehlike içeren maddeler (mikroplu kan, bakteri ve virüsler)
- ğ) Kimyasal/biyolojik ajanlar. (hardal gazı, sarin, şarbon, çiçek, siyanür, tularemi, botulizm, ebola, marburg gibi yüksek ateşe neden olan V.H.F’lar
- h) Sakat bırakan ve hareket kısıtlayan spreyley (biber gazı, göz yaşartıcı gazlar, anahtarlık şeklinde olan CN ve CS gazları.
- i) Çözücü, aşındırıcı ve söküçüler (Klor, Çamaşır Suyu, Tuzruhu vb. tahriş ediciler)
- i) Basınçlı Gaz Tüpü
- j) Oksijen tüpleri(Kimyasal oksijen üreticiler, dalgıç tüpleri, sıvı oksijen tüpleri)
- k) Isı üreten araçlar
- l) Her biri, 100 ml veya eşdeğer kapasiteden daha fazla olmayan kaplarda ve bir litrelik şeffaf, açılıp kapanabilen plastik torbaya konulmamış her türlü sıvılar. (jel, dişmacunu, losyon, katı/sıvı karışımları, parfüm, tıraş köpüğü, aerosol, saç jölesi, içecekler, çorbalar, şuruplar vb.) Bu konudaki uygulama sıvılar ile ilgili düzenlemede belirtilmiştir.

(6) Uçak Altı Bagajlarda Taşınması Yasak Olan Maddeler

- a) Fünve ve Fitiller
- b) Her türlü patlayıcı ve patlayıcı sistemleri
- c) Havai fişekler
- ç) İşaretleme fişekleri
- d) Mayın ve Askeri patlayıcılar
- e) El bombaları
- f) Maytaplar
- g) Yüksek riskli yanıcı ve parlayıcılar
- ğ) Duman çıkartanlar
- h) NBC’ler (tıbbi amaçlı olanlar hariç)

Ev/El yapımı patlayıcı düzeneklerin (IED) bileşenlerini tanıma:

Ev/el yapımı patlayıcılar:

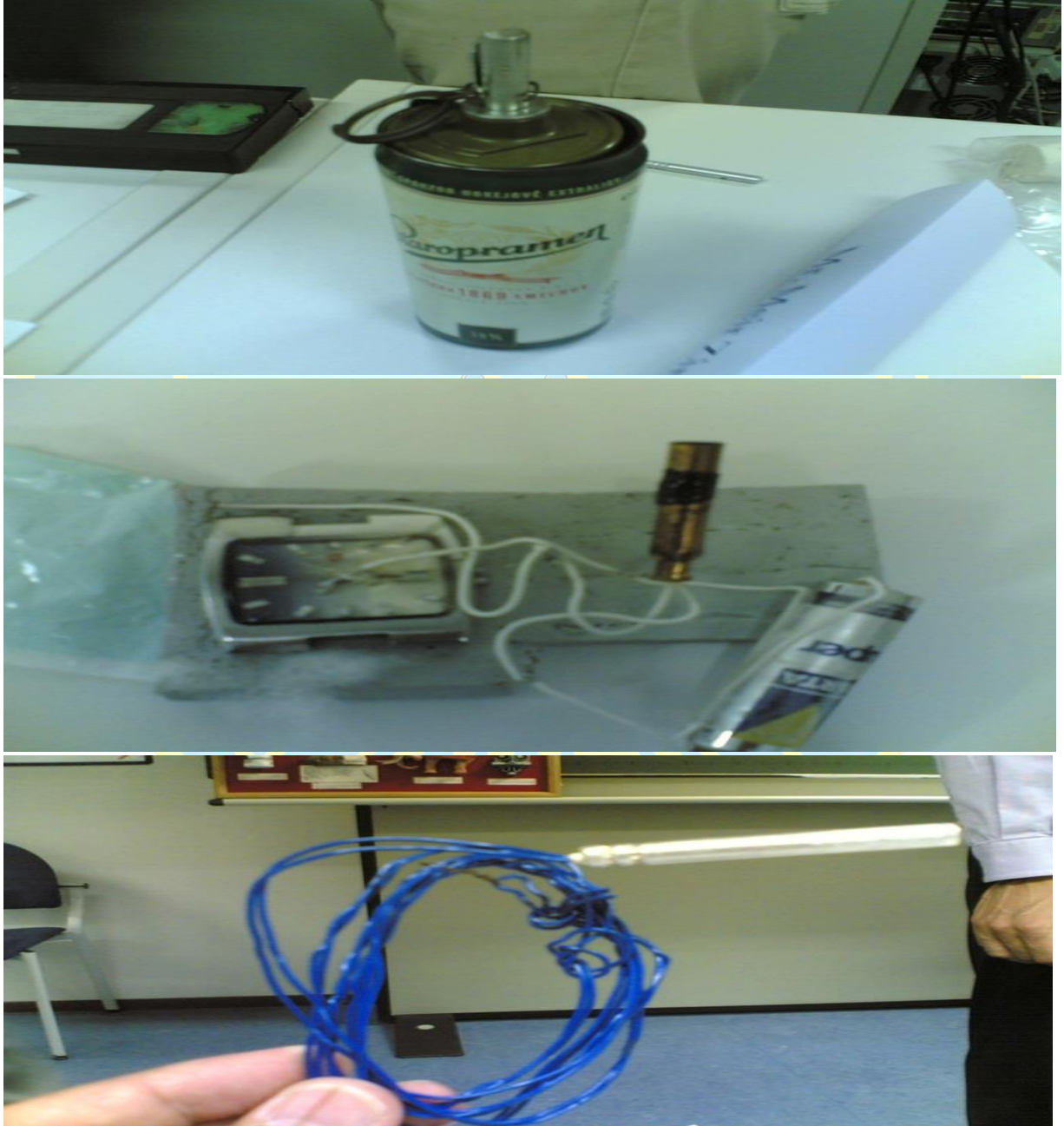
- Gübreler (amonyum nitrat)
- Nitrobenzen
- Balmumu
- Şeker
- Fuel Oil
- Alüminyum Tozu

Yukardaki maddeler ve/veya türevleriyle ev/el yapımı patlayıcı yapılabilir.

Yaygın ev/el yapımı patlayıcılar:

- Amonyum Nitrat / Fuel Oil
- Amonyum Nitrat / Alüminyum
- Amonyum Nitrat / Nitrobenzen
- Amonyum Nitrat / Şeker

Patlayıcılar, füyeler vb. :



Tehlikeli Maddeler:

Uçakaltı bagajda taşıma; Ek-17’de yer alan kabin bagajında veya kişi üzerinde bulunması yasaklı maddeler uçakaltı bagajda taşınması yasaklı maddeler arasında sayılmış olan tehlikeli maddelerden olmaması koşulu ile uçakaltı bagajında taşınabilir, ancak yolcu veya mürettebatın uçakaltı bagajı yoksa, havayolu şirketine hizmet veren yer hizmeti kuruluşu bu maddeleri uçak altında taşımak için gerekli prosedürleri yerine getirir.

- **Etkisizleştirici gazlar**, biber gazı, göz yaşartıcı vs.
- **Güvenlik Tipli Ataşe Çantaları**, lityum pil piroteknik-duman üreten- materyaller gibi tehlikeli maddeleri içerenler.
- **Mühimmat-Cephane**, 1.4S grubu ve UN0012 ile UN0014’e göre paketlenmiş olan, kişinin kendi kullanımı için, kişi başına brüt 5 kg’dan az,

Not:patlayıcı ve yangın çıkarıcı mermiler hariçtir ve birden fazla yolcununki bir pakette birleştirilemez.

- **Kamp ocakları ve sıvı yanıcı yakıt içeren konteynırlar, kaplar**, Ocaktaki ve kaptaki yanıcı sıvı tamamen boşaltılmış olarak taşınmasına izin verilebilir. **Katı karbondioksit (kuru buz)**, yolcu başına 2 kg’ı geçmeyecek miktarda olmalıdır. Not: Toplam azami miktar 200 Kg
- **Isı üreten araçlar**, sualtı meşalesi, feneri ve lehim makinesi vb.
- **Cıvalı barometre ve termometre**, meteoroloji veya buna benzer kurum/kuruluş temsilcileri tarafından taşınanlar.
- **Heyelan ve çığ olaylarında kullanılan kurtarma çantası** , her bir yolcu için bir adet. (1.4S’te belirtilenlerden net 200mg’dan az olan proteknik tetik mekanizmalı ve 250 mg’dan az olan sıkıştırılmış gaz). Çanta kaza ile aktive olmayacak şekilde paketlenmeli, Çanta içindeki hava yastıkları emniyet subabı ile donatılmış olmalıdır.
- **Soğutulmuş, sıvı nitrojen ihtiva eden izole edilmiş paketler**, gözenekli materyal tarafından tamamen absorbe(emilmiş) edilmiş,

düşük sıcaklıkta ve konum değişikliklerinde basınç değişikliğine neden olmayacak şekilde nakliye için tasarlanmış izole edilmiş paketler, bu düzenlemelere tabi olmayan ve tehlikeli madde olmayanlar.

- **Can yeleklerinin içine yerleştirilmiş yanıcı olmayan gaz silindirleri**, karbon dioksit ve diğer uygun gazlar olabilir, yolcu başına en fazla iki (2) silindir ve iki ayrı fişek.
- **Sağlık amaçlı kullanılan küçük oksijen veya hava veya gaz silindirleri**, tıbbi amaçla kullanılmaları gerekmektedir
- **Aerosoller (püskürtücüler)**, Evde ve spor amaçlı kullanılabilen ayrıca herhangi bir risk grubuna tabi olmayan püskürtücüler.
- **Radyoaktif olmayan, tedaviye yönelik malzemeler veya tuvalet(kişisel bakım) malzemeleri (aerosollar dahil)** , saç spreyleri parfüm kolonya ve alkol içeren ilaçlar. yukarıda belirtilen maddelerin tamamı 2 kg geçmemelidir. Her bir madde 0.5 kg geçmemelidir. Aerosollerin tahliye düğmesinin(valf) üzeri bir tapa(kapak) ile kapatılmalıdır veya içeriğin kazara çıkışını önleyici bir şekilde muhafaza edilmelidir.
- **Alkolü içecekler sıvılar**, hacimsel olarak alkol oranı %24’dan fazla, azami %70 olan ve perakende kutusundaki içecekler kişi başı toplam 5 litreyi geçemez. Not: alkol oranı 24%’den az olan içeceklerde bir sınırlama yoktur.
- **lityum veya lityum iyon pilleri veya akü ihtiva eden elektronik araçlar**, örneğin, kişisel kullanım için yolcu ve ekibin kullandığı saatler, hesap makineleri, kamera, cep telefonları,

dizüstü bilgisayarlar, kameralar vb. araçlar. Yedek piller kabin bagajında ayrı bir şekilde kısa devreyi önleyecek şekilde muhafaza edilmelidir. Mevcut olan yedek piller aşağıda miktarları aşamaz; lityum metal veya lityum alaşımlı bataryalar için lityum içeriği 2g'dan az lityum iyon bataryalar için, lityum muadilileri 8g'dan az Kabin bagajında, 8g-25g arasında olmak üzere, kısa devreyi önlemek kaydıyla, kişi başı iki yedek batarya taşınabilir

- **Parlamayan, zehir içermeyen gaz silindirleri**, kişinin yolculuk sırasında bu desteğe ihtiyacı olacağından emin olunursa, mekanik uzuvların (kol/bacakların) kullanılması için kaplanmış silindir ve yedekleri.
- **Hidrokarbon gaz içeren Saç Bigudileri**, ısınma aparatının güvenli bir şekilde kapatılması şartı ile, yolcu veya kabin ekibi başına 1 tane, bu bigudiler uçağa hiçbir şekilde kullanılmamalı ve yedek tüplerinin kabin veya uçak altı bagajında taşınmasına izin verilmemelidir.
- **Medikal (Tıbbi) veya klinik termometre**, civa içerenler, koruyucu kutusunda ve kişisel kullanım için yolcu başına 1 adet.
- **Radyoizotopik kalp pil cihazları veya diğer cihazlar**, lityum pil ile çalışanlar, bir tıbbi tedavi sonucunda kişinin vücuduna yerleştirilen ve devamlı orada kalanlar.
- **Güvenli(normal) kibritler veya çakmaklar**, kişi üzerinde taşınan ,bir katı tarafından absorbe edilen ve kendi başına kullanılacak şekilde tasarlanan kibrit ve çakmaklar. Absorbe edilmemiş sıvı yakıt (sıvılaştırılmış gazdan farklı) içeren, alevlenebilir sıvı rezervuarı olan çakmaklar, Çakmak yakıtları ve çakmak doldurma yedeklerinin kişi üzerinde, kabin ve uçakaltı bagajlarda taşınmasına izin verilmez.
- Not: her hangi bir yere sürtülerek yanabilen kibritler hava taşımacılığında yasaktır.

Yasaklı maddeler/tehdidin tespiti halinde izlenecek prosedürler:

Aşağıda sunulan MSHGP' nın Ek-17'si olan "Kabinde Ve Steril Alanlarda Bulundurulması Yasaklı Maddeler İle Yolcu/Kabin Ekibi Tarafından Taşınmasına İzin Verilen Tehlikeli Maddeler" de belirtilen Talimatlar doğrultusunda işlem yapılır.

Yasaklı madde tespitinde, konusu suç teşkil edebilecek maddeler, el bombası, ruhsatsız silah vb. tespiti durumunda bu maddelerin kontrol noktasından geçişine kesinlikle izin verilmez. Ruhsatlı silahlar, yalnızca iç hat uçuşlarında Terminal Girişlerinde Kontrol Noktalarından önce Silah Teslim Noktasında görevli Polis tarafından teslim alınarak, ilgili personel tarafından özel paketlerde uçağa nakledilir ve varış noktasında yolcuya teslim edilir. Dış hat uçuşlarında silah taşınmaz.

X-ray cihazında bomba tespitinde, oluşabilecek patlamanın zararlarını en aza indirmek amacıyla bagajın x-ray cihazından çıkmasına izin verilmez. Bant durdurulur ve Kontrol Noktası Amiri, Genel Kolluk ve üst yetkili amirlere haber verilerek içerisinde bomba olan bagajın muhtemel sahibi etkisiz hale getirilir. Güvenlik personelinin ilgili üst makamlara haber vermesinde, gecikme durumu, bombacının fark edildiğini anlaması gibi güvenlik açısından bir risk oluşturabilecek bir vaziyet durumunda, güvenlik personeline bombalı çantanın muhtemel sahibine direk müdahale edilerek bombacı etkisiz hale getirilir. Konusu suç teşkil etmeyecek havai fişek vb. maddelerin tespitinde ise üst yetkili amirlere haber verilir ve geçişine izin verilmez.

X-RAY de ışınların nüfus edemediği yoğun/koyu görünen nesneler-bu durumlar nasıl çözülür;

Bir X-ray ışınının absorbe edilme derecesi önemli ise, X-ray görüntüsünün ilgili alanı, ya geleneksel X-ray cihazının kullanılması halinde ilgili alan için belirli bir renk tahsis edilmesine ya da ekipmanın otomatik bir alarm vermesine ve ilgili alanı belirlemesine ("yoğunluk alarmı") yol açar.

Yoğunluk alarmı, bir bagajda yer alan ve doğru sistem analizinin gerçekleştirilmesi için yeterince nüfuz edilemeyecek yoğunluktaki alanları gösterir. Özellikle, ekipman patlayıcı maddenin bulunup bulunmadığının belirleyebilmek için ilgili belirtilen alanın analizini yeterli doğrulukla yerine getiremez.

Söz konusu alanlar X-ray ışını geçirmeyen özellikte olmayabilir. (olabilir de) ama, dual enerji X-ray ışınlarının absorbe edilme derecesi nedeniyle X-ray operatörüne sağlanan bilgiler sınırlıdır (örneğin düşük enerji ışınının tamamen bloke olabilir).

Bu nedenle, bagajların / maddelerin görüntülerini değerlendiren X-ray operatörleri, belirli görüntü zenginleştirme işlevlerinin kullanılmasının daha fazla bilgi sağladığı durumlar olsa da (örneğin kontrast ayarının kullanılması), söz konusu bilgilere incelenen alanlar hakkında yeterli ve anlamlı bilgi sağlamasına ilişkin olarak güvenilemeyeceğini bilmelidir. Operatörler, yoğun bölgeler ve ışık geçirmeyen nesnelere ilişkin olarak kullandıkları makinelerin zenginleştirme işlevlerinin değerini ve sınırlamalarını açık bir şekilde anlamalıdır. Yani böylece, X-ray operatörleri yoğunluk alarmı ile belirlenen alanlar hakkında bir karara varılırken dikkat etmelidirler. Aşağıda yer alan hususlar bilinmelidir:

X-ray operatörü alarmın işaret ettiği alanın / maddenin boyutunu değerlendirerek, söz konusu alanın yasaklı bir maddeyi içerip içeremeyeceğini / saklayıp saklayamayacağını değerlendirmelidir. (Not: Işık geçirmeyen bir alanın, sadece operatöre sunulan alanın arkasında değil aynı zamanda önünde de ne olduğunun bilinmesine ilişkin bilgiyi önlediği bilinmelidir; örneğin X-ray ışının absorbe edilmesi, söz konusu tüm ışın hattı üzerinde bulunan bagajın içinde yer alan maddelere ilişkin bilgileri etkiler.

Madde farklı açılardan incelenebilir (örneğin orijinal bagaj pozisyonundan 90 derece farklı açıda), böylece X-ray operatörü söz konusu maddenin boyutunu ve şeklini daha açık bir şekilde belirleyebilir. Kimi durumlarda, farklı bir doğrultu X-ray ışınlarının söz konusu maddenin tamamında veya bir bölümüne daha iyi nüfuz etmesini sağlayabilir; böylece söz konusu maddenin etkili bir değerlendirmesi yapılabilir. Söz konusu alanın veya maddenin yasaklı bir maddeyi içeremeyeceğine / saklamayacağına karar verildiği takdirde, alan temiz olarak kabul edilir. Bununla birlikte, bir karara varılmadan önce tüm görüntünün tam ve dikkatli şekilde değerlendirilmesi yapılır.

X-ray operatörleri, yoğunluk alarmına yol açan alanları değerlendirirken dikkatli bir yaklaşım sergilemelidir. Bir şüphenin bulunması durumunda, bagaj şüphenin güvenilir bir şekilde ortadan kaldırılmasını sağlayacak bir inceleme düzeyine gönderilir; Bu genellikle elle aramanın yapılmasıdır.

Bir çok durumda, yoğun alan veya ışık geçirmeyen nesneye ilişkin şüphelerin etkili bir şekilde çözüme kavuşturulmasının sağlanması için en iyi uygulama, söz konusu bagajın daha yüksek nüfuz gücüne sahip X-ray ışınları içeren X-ray incelemesine tâbi tutulmasının sağlanması veya söz konusu bagajın ve içindeki maddelerin elle aranmasıdır (mümkün olduğu takdirde patlayıcı madde kalıntısı algılama analizi ile desteklenmelidir).

Yoğun nesneler; X-ray veya EDS cihazı kullanıldığında, yoğunluğu tarayıcının kabin bagajı içeriğini analiz etme kabiliyeti bozan herhangi bir nesne bagajdan çıkarılır: Bagaj ve çıkartılan nesne kabin bagajı olarak ayrı ayrı tekrar taranır.

Farklı türdeki yasaklı maddeleri saklama metodları:

Sabotajcıların ve teröristlerin silah, patlayıcı madde ve tehlikeli maddeleri gizlemek için kullandıkları yöntemlerden başlıcaları şunlardır:

1-Plastik Patlayıcılar:

Cam macunu veya oyun hamuru yumuşaklığında olduğundan her türlü eşya ve oyuncak haline getirilebilir.



Plastik patlayıcıların gizlenmesinde kullanılan yöntemlerden bazıları şunlardır:

- -Resim çerçevelerinin içinde.
- -Paskalya yumurtası şeklinde.
- -Meyve veya değişik cisim halinde.
- -Büyük bir cüzdan içinde kalıplar şeklinde.
- -Evrak çantası, el çantası veya yolcu valizlerinin iç kısımlarında plaka şeklinde. -Elektronik gereçler içinde.
- -Yağ, reçel, şekerleme, lokum, salça gibi gıda maddeleri içinde.
- -Sabun, mum ve dekoratif eşya şeklinde.
- -Portatif kasetçalarlar içinde.
- -Kasetler, video ve normal teyp kasetleri ve benzeri elektronik eşya içinde. –
- Bayanların mahrem yerlerinde.
- -Spor şapkalar içinde.
- -Tıraş köpüğü, diş macunu, parfüm ambalajlarında, diğer her türlü malzeme içinde.

Plastik patlayıcılar kapı detektörlerinden geçiş esnasında tespit edilememektedir. Bomba düzeneği haline getirilmemiş ve metal elemanı olmayan patlayıcılar kapı detektörlerinde sinyal vermezler. İnsanların üzerindeki patlayıcılar, elle kontrol yapılmadığı müddetçe uçağa ulaştırılabilir.

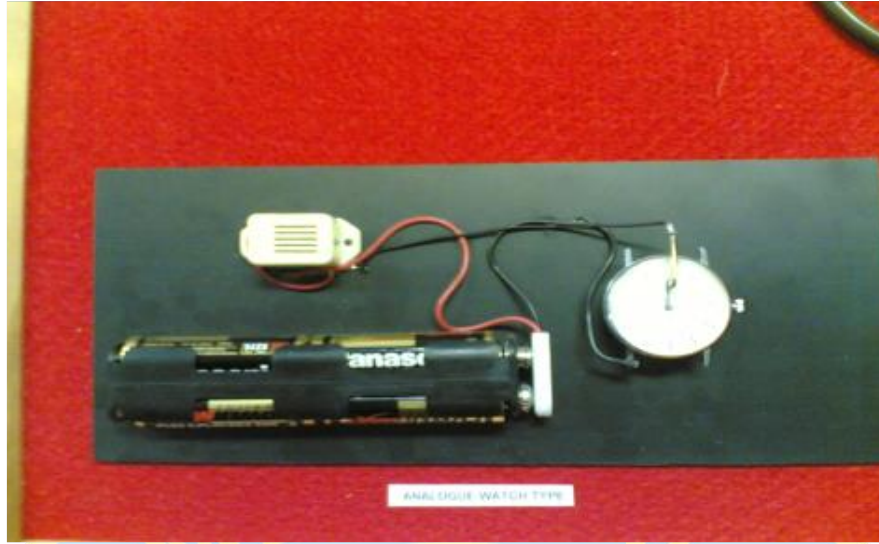
2-Sıvı Patlayıcılar:

Şarap, likör parfüm ve göz temizleyicisi şişesi, ilaç şişeleri, kolonya şişeleri içinde yolcuların bagajlarına yerleştirilebilir. Ayrıca toz şekere benzeyen TATP patlayıcısı, toz şeker gibi gösterilebilir.

3-Bomba Parçaları:

Dolmakalem, tükenmezkalem herhangi bir çisim içine yerleştirilebilir. Bu tür küçük parçalar hassas ayar yapılmadan kapı detektörlerinde sinyal vermemektedir.

Bombaların kabloların vb. parçaların elektrikli ev aletleri içinde, cep telefonları, saç fırçası boşluğu, ayakkabı ökçeleri içi vb. eşyalar içine saklanabilir.

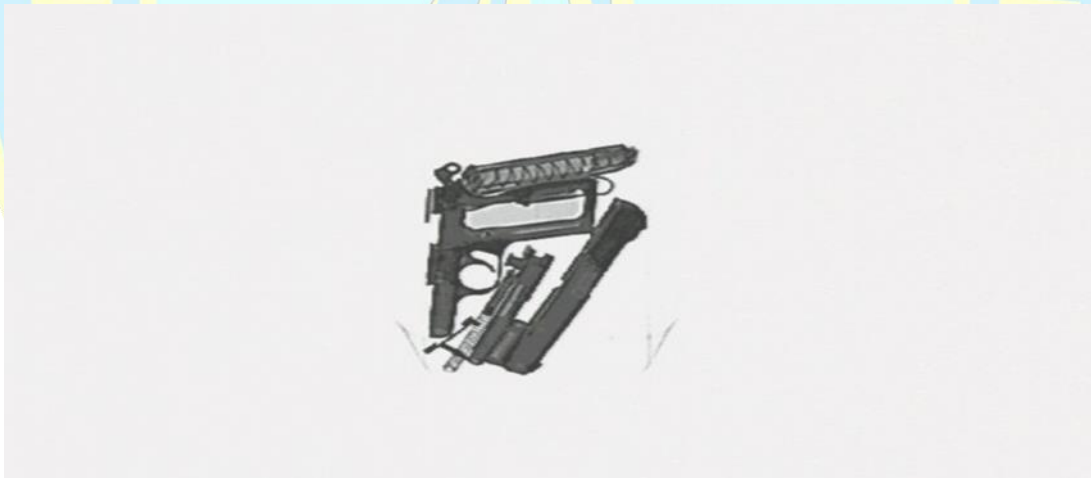


4-Ateşli Silahlar:

Özellikli yolcuların üzerlerinde geçtiği tespit edilmiştir. Hasta olarak gelen ve protez kullandığını söyleyen şahısların özellikle incelenmesi gerekir

Silahlar küçük parçalara bölünerek kişilerin üzerlerinde veya eşyalarında geçirilebilir.

İlaç kutuları, küçük çantalar, müzik aletleri içinde, portatif bilgisayarlar, radyo, kasetçalar, çocukların ellerindeki oyuncaklarda, bebek arabalarında, bebek kundaklarında, tekerlekli sandalyeler ve sedyelerde geçirilebilir.



UÇAK ALTI BAGAJ TARAMA (HBS) SİSTEMİ:

Uçak altı bagaj tarama sisteminin yapısı:

(1) Bütün uçak altı bagajlar, uçağa yerleştirilmeden önce mutlaka güvenlik kontrolünden geçirilecektir. Kontrol ve kabul usul ve esasları Havalimanı güvenlik programında yer alacaktır. Uçak altı bagajının kabul edilebilir şekilde kontrolden geçmesine ait usuller, Havalimanı güvenlik programında yer alacaktır. Uçak altına yüklenecek olan bagajlar aşağıdaki yöntemlerden biri ile kontrol edilir:

- Elle arama,

- Konvansiyonel x-ray ile tarama. Konvansiyonel x-ray ile tarama durumunda bagajların %10'u aşağıdaki yöntemlerden biri ile ilave taramaya tabi tutulur:
 - 1) Elle arama,
 - 2) EDS (Patlayıcı Tespit Sistemi),
 - 3) Aynı cihazda aynı operatör tarafından en az iki farklı açıdan konvansiyonel x-ray cihazı ile,
- TIP (Tehdit Resimlerinin Görüntülenmesi) kurulu bir konvansiyonel x-ray cihazı ile,

ç) EDS ile tarama,

d) Açık bagajda bomba koklama dedektörü ile tarama,

e) Tarama sistemleri/cihazlarının arızalanması durumundaki alternatif yöntemler Havalimanı Güvenlik Komisyonu tarafından belirlenir ve Havalimanı Güvenlik Programı'na eklenir.

(2) Uçak altına verilen bagajın standartlara uygun şekilde taranmasının amacı, silahların, patlayıcı maddelerin ve diğer tehlikeli maddelerin, uçağın bagaj bölgesine geçirilmesini önlemektir. Bu gibi usuller arasında, uçak altına verilen bagajın incelenmesi, kabul edilmesi ve korunması ile yolcu bagaj eşleştirmesi de yer almaktadır.

a) Kabul etme ve koruma;

- 1) Uluslararası havacılık faaliyetinde bulunan hava yolu işletmeleri, bagajın sadece biletli yolcular tarafından verilmesini ve sadece hava yolu yetkili temsilcisi tarafından kabul edilmesini sağlayacaktır. Hava yolu işletmeleri, yolcuların kendilerine ait bagajlarını uçağa vermelerini, başkalarına ait bagajları taşımamaları hususunda gerekli tedbirleri alacaktır.
- 2) Yolculardan alınan bagaj kabul edilmesinden, varış noktasında yolcuya iade edilene veya başka bir işletmeye devredilene kadar, yetkisiz kişilerin ulaşmasına karşı korunacaktır. Havalimanında kontrol noktasından geçip şirkete teslim edilen bagajların güvenliği, gideceği yerde yolcu tarafından alınmaya kadar, şirket yetkililerince sağlanacaktır.
- 3) Bagaj toplama alanlarına ve bagaj aktarma noktalarına giriş, sadece izin verilmiş personel ile kısıtlı olacaktır. Havalimanı personeli, yetkisiz kişileri tespit ettiklerinde derhal ilgili yerlere bildirecekler, alanları devamlı kontrol altında bulunduracaklardır.
- 4) Paketleri ve torbaları uçaktan alıp taşıyan veya uçağa taşıyan personel, izin verilmemiş torba veya paketlerin konveyör bantları, arabalar veya araçlar üzerine yüklenmesini ve yüklenmiş bagaj arabalarının herkesin girdiği alanlar içerisinde başıboş bırakılmasını önlemek için, dikkatli ve uyanık olacaktır.
- 5) Eşliksiz bagaj (rush bagaj), hava yolu şirketlerince veya yer hizmet kuruluşlarınca emniyet birimlerinin bilgisi dâhilinde gerekli güvenlik taramasından geçirilir, bu bagajlar önceden belirlenmiş ve korumalı bir yerde muhafaza altına alınır ve en kısa sürede alıcısına gönderilir.
- 6) Eşliksiz bagajların (rush bagaj) taranması EDS sistemi ile veya tüm görüntülerin operatör tarafından incelendiği seviye 1 EDS cihazı veya aynı cihazda aynı operatör tarafından iki farklı açıdan görüntülerin incelendiği klasik (konvansiyonel) x-ray'le veya açık bagajda bomba koklama dedektörü desteği ile elle yapılabilir. Eşliksiz bagajların hangi yöntemle tarandığının kanıtı olarak bir deklarasyon veya manifesto düzenlenir.
- 7) Bir hava yolu şirketi aldığı eşliksiz bagajın uygun standartlarda tarandığına dair yazılı bir kayıt talep edecektir.

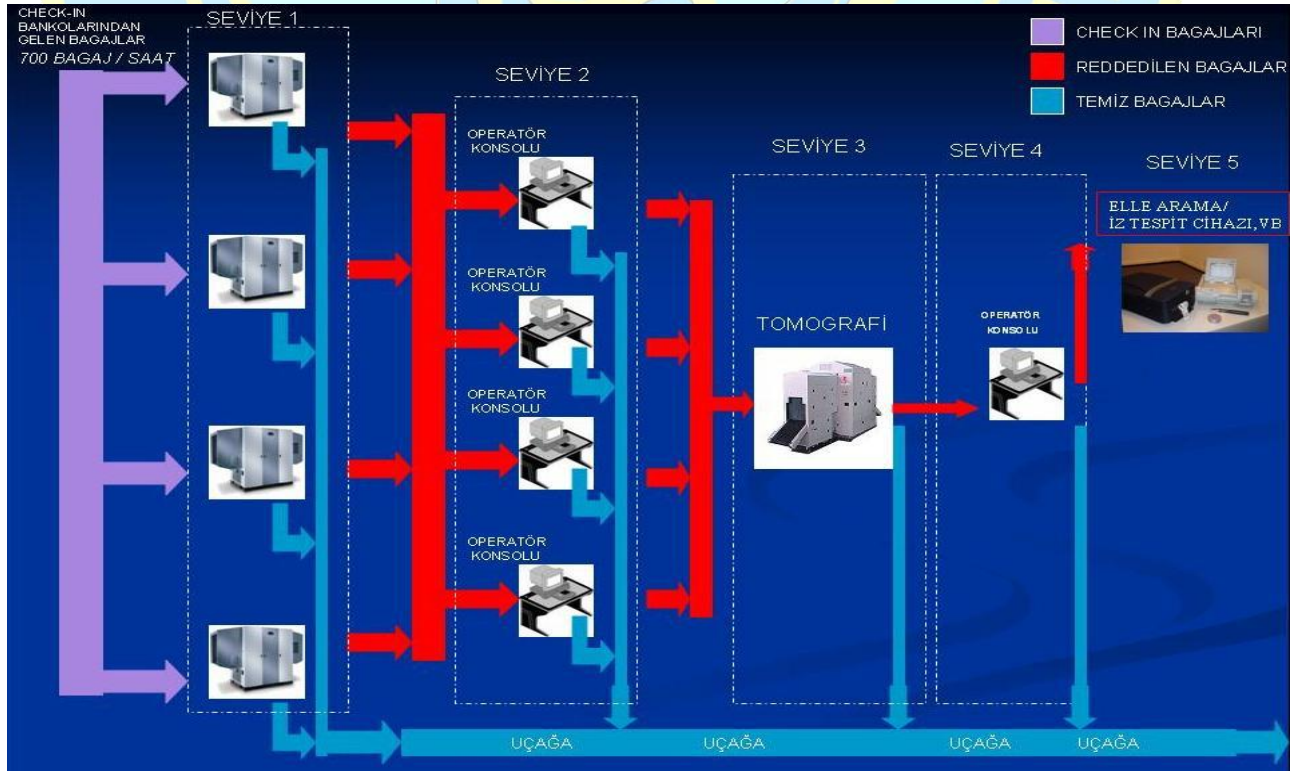
- 8) Herhangi bir nedenle yanlışlıkla alınan/taşınan/karıştırılan (mishandled bagaj) bagajlar hava yolu şirketlerince veya yer hizmet kuruluşlarınca emniyet birimlerinin bilgisi dâhilinde gerekli güvenlik taramasından geçmesini sağlamak ve bu bagajları önceden belirlenmiş ve korumalı bir yerde muhafaza edilir ve en kısa sürede alıcısına gönderilir.
- 9) Check-in'den sonra etiketsiz olması v.b. herhangi bir nedenle bagajın tanımlanamaması durumunda hava yolu şirketlerince veya yer hizmet kuruluşlarınca söz konusu bagaj gerekli güvenlik kontrollerinden geçirildikten sonra önceden belirlenmiş ve korumalı bir yerde muhafaza edilir.
- 10) Sahipsiz/kayıp bagajları bulan kişi veya kurum/kuruluş tarafından güvenlik birimlerine derhal haber verilir. Söz konusu bagaj gerekli güvenlik kontrollerinden geçirildikten sonra ilgili birim tarafından önceden belirlenmiş ve korumalı bir yerde muhafaza edilir.

Ülkemizin birçok Havalimanında, uçak altı bagajlarının taranmasında EDS Sistemi kullanılmaktadır.

EDS (Explosive Detection System) Patlayıcı Madde Tespit Sisteminin Yapısı (%100 Bagaj Tarama Sistemi):

Bagajın yapıldığı malzeme ne olursa olsun, bir bagaj içinde bulunan patlayıcı maddeleri tespit etme ve bunu alarm ile bildirme yeteneğine sahip bir sistem içerisinde konuşlandırılan cihazlar olup, aynı zamanda farklı teknolojilerin birlikte kullanıldığı bir kombinasyondur.

Check-in bankolarında teslim alınan bagajların, uçağa yüklenmeden önce bir yazılım ile farklı teknolojilerle (farklı seviyeler) taranmasını sağlamak amacıyla, bagaj konveyörlerinin üzerine monte edilen x-ray bagaj arama cihazları ve/veya tomografi cihazları, iz dedektörleri ve güvenlik personeli kombinasyonundan ve bu sistemin idare edilmesi için hazırlanmış olan bir kontrol merkezinden oluşan sistemdir.



ECAC (Avrupa Sivil Havacılık Konferansı)'nın Doküman 30'unda belirtildiği üzere tüm EDS sistemlerinin 1 Eylül 2020'e kadar Standart 3'ü karşılaması istenmektedir. Bu çerçevede EDS sistemlerinin belirtilen tarihe kadar Standart 3'ü karşılayan aşağıdaki resimde görüldüğü gibi 1. Seviyede akıllı x-ray cihazının değil Tomografi cihazının olması ve toplam 3 Seviyeli konuşlandırılması planlanmaktadır.

Çok Seviyeli Sistem-Her Seviye İçin Özel Prosedür: Seviyelerin Tanımı

Seviye 1- BHS (Bagaj Taşıma Konveyör Sistemi) üzerinde check-in bagajlarının kontuardan kabulü ve taşıma konveyörlerine bırakılmasından sonra geçmiş olduğu ilk smart x-ray tabanlı cihazdaki otomatik taramadır.

Seviye 2- Seviye 1 de kontrol edilen bagajlardan, cihaz tarafından şüpheli bulunan bagaj görüntülerinin otomatik olarak incelenmek üzere sistem odasındaki monitöre gönderilmesi sonucunda operatör tarafından yapılan incelemedir.

Seviye 3- Seviye 2 de Şüpheli olarak görülen bagajlarla, inceleme zamanının aşılması veya operatör istemi ile yönlendirilen bagajların tomografik cihazındaki otomatik taramasıdır.

Seviye 4- Tomografik Cihazında taraması yapılan ve cihaz tarafından şüpheli görülen bagaj görüntülerinin sistem odasındaki monitöre gönderilmesi ve operatör tarafından ayrıntılı olarak incelenmesinden sonra verilecek karardır.

Seviye 5- Tomografik cihaza ait monitörlerde, operatör tarafından şüpheli bulunan bagajların yönlendirildiği suspect noktası ve iz dedektörü ile kontrol edilen noktadır.

Seviye 6- Şüpheli bagajdaki tespitlerin doğruluğunun belirlenmesi durumunda ilgili bagaja uygulanacak prosedürleri ve gerekirse yolcu-bagaj eşleştirmesini ifade eder.

Seviye 7- Bariz risk ve tehdit içeren bagajın imhası veya başka yere nakli konusunda işlemin yapıldığı istasyondur.

d) Seviyelerin Uygulanış Şekli

Seviye 1'de yolcu, bagajını kontuarda check-in işlemi için teslim ettikten sonra, havayolu veya yer hizmeti kuruluğu görevlisi bu bagaja sistemde okunabilen bar kod numaralı bagaj etiketini yapıştırır. Sistem, bu bagajı uçağa gidene kadar bu numara ile tanır.

Seviye 1'deki smart x-ray cihazı tarafından şüpheli görülen bagajların görüntüleri Seviye 2 olarak tanımlanan operatör ekranına gönderilir. Bagaj görüntüleri üzerinde Operatör, belirlenen sürede yapmış olduğu inceleme neticesinde şüpheli olmayan temiz bagajları, doğrudan uçağa giden banta yönlendirilir.

Şüpheli olan bagajlar ile bagajın görüntüsünün incelenmesi, operatörün değerlendirme süresini aşması (time out) durumunda, bagajlar Seviye 3'e yani tomografik cihaza yönlendirilir.

Tomografik cihazın otomatik olarak yapmış olduğu değerlendirmede şüpheli olmayan temiz bagajlar doğrudan uçağa giden banta yönlendirilir.

Bagajda tehdit tespiti yapılmış ise bu bagajın görüntüsü, Seviye 4 olarak tanımlanan tomografik cihaz operatörüne yönlendirilir.

Tomografik cihaz tarafından yapılan değerlendirmeye bağlı olarak operatör ekranına gönderilen bagaj görüntülerinin incelenmesi sonucunda operatör (suspect) kirli sonucuna ulaşmışsa, ya da inceleme için ayrılan zaman dilimi içerisinde operatör tarafından, değerlendirme zamanının aşılması durumunda (time out) bu bagaj, bir diğer aşama olan Seviye 5'e yönlendirilecektir. Şüpheli olmayan temiz bagajlar doğrudan uçağa giden banta yönlendirilir.

Seviye 5'e kadar ulaşan bagajların muhtemel bir tehdit içerdiği düşünülerek, burada görevlendirilecek özel güvenlik görevlisi tarafından, yine bu noktada uygun koşullarda konuşlandırılmış bulunan İz Detektörü vasıtası ile patlayıcı taramasından geçirilir.

Eğer bagajın temiz olduğu tespit edilirse, bu bagaj uçuşa yönlendirilmek üzere, üzerine kontrol etiketi/stikiri yapıştırılmak suretiyle tarama bölgesinin yanında bulunan bant üzerinden uçuşa yönlendirilir. Buraya bırakılan bagajların uçuşa yönlendirilmesinden görevli handling/havayolu kuruluşu sorumludur.

Eğer bagajda patlayıcı tespiti yapılmış ise; Yapılan kontrolde patlayıcı yoğunluğunun az ve/veya düzenek olabileceği konusundaki bulgular net değilse ilgili bagaj, görevli Özel Güvenlik görevlisi tarafından Kontrol Merkezi Amirine bildirir.

Kontrol Merkezi Amirinin koordinesinde, ilgili havayolu kuruluşuyla temasa geçilerek bagaj sahibinin bulunması sağlanır.

Bagajların kirli veya temiz olduğuna karar verme kriterleri:

a) Manuel Yöntem

Check-in veya şut altı bölgesinde, sadece x-ray tabanlı tomografik teknoloji cihazların kullanıldığı sistemlerdir.

Bu sistemde bagajlara bir cihaz yada görevli yardımı ile o bölgede numaralandırma işlemi uygulanır ve bagaj doğrudan cihaza alınır.

Kontrolü yapılan bagaj temiz ise doğrudan check-in işlemine, bagaj şüpheli ise iz detektörü masalarının olduğu alana (bir güvenlik görevlisinin eşliğinde) sevk edilir.

b) Yarı ve Tam Otomatik Yöntem

Bagajın check-in işlemi yapılması akabinde bantlar üzerinden uçağa gönderilmek üzere şut altına gönderilmesi işleminde bagajların taranmasına yönelik farklı teknolojilerin uygulanmasıdır.

Alarm durumunda izlenecek prosedürler:

Yapılan kontrollerde bagaj/paket içerisinde patlayıcı olduğuna dair kuvvetli şüphe var ise ve/veya düzenek unsurları net olarak tespit edilebiliyorsa, durum Seviye 5'te Görevli Özel Güvenlik görevlisi tarafından % 100 bagaj tarama sistemi merkezi amirine bildirilir.

Şüpheli bagajın ne şekilde imha edileceği Bomba İmha Uzmanı tarafından karar verilir. Bomba İmha Uzmanı koordinesinde imha edilmek üzere bomba imha çukuruna götürülmesinde kullanılacak özel araç ve çekicisi Havalimanı işleticisi tarafından sağlanır.

Bagajlarla ilgili yapılan uygulamalar sonrasında tanzim edilecek dokümantasyonların/tutanakların içeriklerinin belirlenmesi (İhbar tutanağı, Bagaj-yolcu eşleştirme tutanağı, Bagaj açma/teslim Tutanağı, Bagaj İmha tutanağı, v.b.) EADB tarafından yapılır.

Her Seviyede Karar verme süresi:

İstasyonlar arasında monitör üzerinde karar verme süresi bant mesafeleri ile alakalı olacağından sistemin tesisinde bu süre en az 12 sn. ve en fazla ise 25 sn. olarak tutulur ve mesafe buna göre ayarlanır.

Alarm verme Durumunda Çözme Prosedürleri:

MSHGP Madde 70- Alarmin çözümü; EDS cihazı kullanıldığında ve uçakaltı bagaj alarm verdiğinde, ya bagajın yasaklı nesne taşımadığı tarayıcı tarafından çözümlenmelidir veya bagaj aşağıdakiler yoluyla bagaj yeniden taranır:

- a) Daha yüksek standartta bir EDS cihazı; veya
- b) Aynı standartta fakat bagajın daha detaylı incelemesine olanak tanıyan bir yöntemle; veya
- c) Elle arama; veya
- ç) X-ray ekipmanı ile bagajın görüntülediği yerde, eğer çok görüşlü x-ray cihazı kullanılmıyorsa, en az 60 ve 90 derecelik dönmeyi geçmemek kaydıyla görüntüleme işlemi farklı açıdan aynı tarayıcı personel tarafından yapılır. 1 Ekim 2013 tarihinden önce kurulmuş x-ray ekipmanının iç bölümü(tünel) daha yüksek dönme(rotasyon) aralığına imkân vermiyorsa, 31 Aralık 2015 tarihine kadar daha küçük bir dönme(rotasyon) kapasitesine izin verilir; veya
- d) X-ray ekipmanı ile bagajın görüntülediği yerde, eğer çok görüşlü x-ray cihazı kullanılmıyorsa, en az 60 ve 90 derecelik dönmeyi geçmemek kaydıyla görüntüleme işlemi farklı iki açıdan aynı tarayıcı personel tarafından yapılır. 1 Ekim 2013 tarihinden önce kurulmuş x-ray ekipmanının iç bölümü(tünel) daha yüksek dönme(rotasyon) aralığına imkân vermiyorsa, 31 Aralık 2015 tarihine kadar daha küçük bir dönme(rotasyon) kapasitesine izin verilir; veya
- e) Patlayıcı tespit köpekler(PTK-EDD); veya
- f) Patlayıcı izi tespit (PİT-ETD) cihazı

Tüm bagajın taranması gerekiyorsa ya da eğer açıkça tanımlanabiliyorsa, alarma neden olan nesnenin taranması gerekiyorsa; (e) bendinde belirtilen PTK-EDD ya da (f) bendinde belirtilen PİT-ETD Ekipmanı alarm çözümlemesi için kullanılır.

(5)Yoğun nesneler; X-ray veya EDS cihazı kullanıldığında yoğunluğu nedeniyle tarayıcının bagaj içeriğini analiz etme kabiliyeti bozan herhangi bir yoğun nesne, başka bir tarama yöntemine tabi tutulur.

Uçakaltı bagajının açılmasını gerektiren bir tarama yöntemi kullanılması durumunda ve/veya tehdit şüphesi olduğunda ve/veya içinde MSHGP Ek-17'de uçakaltı bagajlarda taşınması yasak olan maddelerden biri tespit edildiğinde, bagaj yolcu olmaksızın da açılabilir.

a)Bagajların güvenlik taraması amacıyla veya tarama sonucunda havacılık güvenliğinin sağlanması amacıyla açılabilceği konusunda, yolcular önceden havayolu işletmeleri tarafından rezervasyon, bilet satış veya çekin işlemi sırasında bilgilendirilir.

b)Bagajın açılması sırasında, özel güvenlik, polis, dışhatlarda ise gümrük personeli ile havayolu işletmesi veya temsilcisi hazır bulunur.

c)Bagaj polis tarafından açılır, bagajın açıldığına dair yolcu bilgilendirmek üzere yazılı bir bildirim bagajın içine yerleştirilir ve bagajın açılma noktasına güvenlik bandı yapıştırılır. Bu konudaki prosedür, örnek tutanak MSHGP Ek-10 Lahika-8'de detaylı olarak belirtilmiştir.

ç)Bagajın açıldığı alan ve yapılan işlemler CCTV sistemine bağlı kamera kaydı altında gerçekleştirilir. Bu kayıtlar CCTV sisteminin normal kayıt süresi boyunca gizli olarak tutulur.

d) Patlayıcı madde şüphesi bulunan bagajlar bu madde kapsamında değerlendirilemez.

(7)Patlayıcı iz tespit cihazının kullanımı; Patlayıcı iz tespit (ETD) cihazı ile tarama, bagajın içinden, dışından ve içeriğinden alınan örneklerin analizinden oluşur. İçerik aynı zamanda elle aramaya da tabi tutulabilir.

(8) Parçacık Örneklemesi Gerektiren ETD ile Uçakaltı Bagajın Taranması; Parçacık örneklemesi gerektiren ETD Ekipmanı ile uçakaltı bagajının taranmasında en az aşağıda yazılanlardan örnekler alınmalıdır;

- a) Bagajın dış kısmında yer alan söz konusu nesnenin fermuarı, kulpu ve tutma yerleri gibi sıklıkla dokunulan parçalarından
- b) Bagajın iç kısmı, uygulanabiliyorsa, nesnenin iç astarı ya da bagaj içerisindeki herhangi bir büyük nesnenin dış kısmı dâhil olmak üzere.

(9) Buhar Örneklemesi Gerektiren ETD ile Uçakaltı Bagajlarının Taranması; Buhar örneklemesi gerektiren ETD ile uçakaltı bagajlarının taranmasında bagaj içerisinden alınan örnekler kullanılmalıdır.

(10) Cihazların/sistemlerin hata vermesi durumunda izlenecek prosedür; Havalimanı Güvenlik Programında, tarama ekipmanı hatası olması durumunda, tarama standartlarının nasıl karşılanacağına dair detaylı prosedürler belirlenir.

(11) Havalimanı dışında veya kara tarafında tarama; Sadece EDS bulunan havalimanlarında, uçakaltı bagaj tarama sonrası hemen güvenli bagaj haline gelmesi kaydı ile havalimanı dışında veya kara tarafında Ek-18'de belirtilen şartlar sağlanarak, usulüne uygun onay alınan yerlerde tarama işlemi yapılabilir.

(12) Görüntülerin ara verilmeksizin izlenmesi; Uçakaltı bagajlarını X-ray ve EDS cihazı ile tarayan personel normal olarak görüntüleri ara vermeksizin 20 dakikadan fazla inceleyemez. 20 dakikalık her bir periyotlardan sonra, tarayıcı personel en az 10 dakika görüntüleri inceleyemez, ancak diğer görevleri icra edebilir. Bu şart sadece görüntülerin kesintisiz bir akışla incelendiği zaman uygulanmalıdır.

(13) Tarayıcının, uygun takım yapısına, iş kalitesine, eğitime, desteğe ve değerlendirilmeye sahip olduğundan emin olmak için uçakaltı bagaj tarayıcılarından sorumlu bir süpervizör/şef olmalıdır.

Bagajın Yolcuyla Eşleştirilmesi:

Bagaj sahibi ile Seviye 5 mahallinde veya Seviye 6 eşleştirme alanına/odasına bagajı taşınarak Polis eşliğinde yolcu-bagaj eşleştirme yapılır. Bu eşleştirme ile ilgili tutanak tanzim edilir. İlgili tutanakta Bagaj sahibi yolcu, Handling kuruluşu yetkilisi, Özel Güvenlik görevlisi, Kontrol Merkezi Amiri, % 100 bagaj tarama sistemi Süpervizörünün imzaları bulunur. Aynı zamanda bagaj içeriği ile ilgili tespitlerde Tutanağa aktarılır.

Yolcu-bagaj eşleştirmesinin belirli bir süre içerisinde gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Bu süreyi Havalimanı Güvenlik Komisyonu belirleyecektir. Belirlenen zaman içerisinde eşleştirme sağlanamamışsa, bu bagaja uygulanacak işlem Havalimanı Güvenlik Komisyonunca belirlenir. Bu işlemler, bomba imha uzmanının bilgisi ve kontrolü dahilinde yerine getirilir.

Hava yolu işleticileri, yolcunun kontrolden geçen bagajını, yolcu uçağa bindiği takdirde uçağa kabul edecektir. Eğer yolcu, uçağa binmemişse bagaj, uçağa alınmayacak, alındı ise uçaktan indirilecektir. Yolcu bagaj uyumu hava yolu şirketi tarafından mutlaka sağlanacaktır.

İşletici, yolcunun elinde olmayan nedenlerden dolayı ondan ayrılan bagajlarını, yolcuya ulaştırılmasını sağlayacak tedbirleri alacaktır.

Kontrol edilmeden geçen yolcu, uçağa kesinlikle alınmaz. Kontrolsüz geçtiği tespit edilen yolcularla ilgili bilgilendirme hava yolu şirketine bildirilerek gerekli güvenlik kontrolleri koordineli olarak sağlanır.

Transfer yolcuların uçak altı bagajları;

Uluslararası transfer yolcuların uçak altı bagajları güvenlik kontrolünden geçirilir. Ancak, Dışişleri, İçişleri ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlıklarının ortaklaşa belirlediği

ülkelerden gelen transfer bagajlara herhangi bir kontrol/arama işlemi yapılmaz. Hava yolu işleticileri, bu gibi bagajın sahibinin uçağa binmiş olduğunu teyit edene kadar sevk edilmemesini sağlayacaktır.

Bir Tehdit Olduğuna Kanaat Getirilmesi Durumunda Uygulanacak Prosedür:

Yapılan kontrollerde bagaj/paket içerisinde patlayıcı olduğuna dair kuvvetli şüphe var ise ve/veya düzenek unsurları net olarak tespit edilebiliyorsa, durum Seviye 5'te Görevli Özel Güvenlik görevlisi tarafından % 100 bagaj tarama sistemi merkezi amirine bildirilir.

Şüpheli bagajın ne şekilde imha edileceği Bomba İmha Uzmanı tarafından karar verilir. Bomba İmha Uzmanı koordinesinde imha edilmek üzere bomba imha çukuruna götürülmesinde kullanılacak özel araç ve çekicisi Havalimanı işleticisi tarafından sağlanır.

Bagajlarla ilgili yapılan uygulamalar sonrasında tanzim edilecek dokümantasyonların/tutanakların içeriklerinin belirlenmesi (**İhbar tutanağı, Bagaj-yolcu eşleştirme tutanağı, Bagaj açma/teslim Tutanağı, Bagaj İmha tutanağı, v.b.**) EADB tarafından yapılır.

ÖZEL TARAMA

Büyük boyutlu olup, normal x-ray'lerde taranamayacak boyuttaki bagajlar:

Herhangi bir nedenle (kırılacak eşya, büyük ebatla eşya gibi) EDS sistemine verilemeyen bagajlar Havalimanı Güvenlik Komisyonunca belirlenecek bölgelerde, MSHGP dahilinde güvenlik kontrolüne tabii tutulur ve kontrol sonrası tekrar müdahale edilemeyecek şekilde önlemler alınır.

Havacılık işletmeleri, Tüm kargo ve kurye paketlerinin aprona çıkıştan önce bina girişinde X-Ray'dan geçişini sağlamak, X-Ray cihazından geçemeyecek büyüklükteki ve şüpheli madde ve malzemelerin kontrolden geçmesini sağlamak için kolluk kuvvetleriyle irtibat kurmak zorundadır.

Eşliksiz uçurulacak bagajları tarama prosedürleri:

Eşliksiz bagaj (rush bagaj), hava yolu şirketlerince veya yer hizmet kuruluşlarınca emniyet birimlerinin bilgisi dâhilinde gerekli güvenlik taramasından geçirilir, bu bagajlar önceden belirlenmiş ve korumalı bir yerde muhafaza altına alınır ve en kısa sürede alıcısına gönderilir.

Eşliksiz bagajların (rush bagaj) taranması EDS sistemi ile veya tüm görüntülerin operatör tarafından incelendiği seviye 1 EDS cihazı veya aynı cihazda aynı operatör tarafından iki farklı açıdan görüntülerin incelendiği klasik (konvansiyonel) x-ray'le veya açık bagajda bomba koklama dedektörü desteği ile elle yapılabilir. Eşliksiz bagajların hangi yöntemle tarandığının kanıtı olarak bir deklarasyon veya manifesto düzenlenir.

Bir hava yolu şirketi aldığı eşliksiz bagajın uygun standartlarda tarandığına dair yazılı bir kayıt talep edecektir.

Mürettebat bagajlarının taranması :

Mürettebat bagajları, yolcuların bagajlarına uygulanan güvenlik kontrolü gibi tarama işlemine tabii tutulur.

İŞLETME PROSEDÜRLERİ:

İşletme Prosedürleri MSHGP EK-10 LAHİKA 8 Uçakaltı Bagajın Taranmasına göre yapılacaktır.

Amaç;Bu işletim prosedürünün amacı, %100 uçakaltı bagaj taramasının sağlanması ve PTS-EDS Bagaj Tarama Sistemi kurulmuş/kurulacak havalimanlarında bu sistem ile ilgili kurum ve kuruluşların görev, yetki ve sorumlulukları ile sistemin çalışma esaslarını belirlemektir.

Cihaz ve Bilgisayar Hazırlama Prosedürü:

Havalimanlarımızda kullanılan Patlayıcı Tespit Sistemleriyle ilgili olarak MSHGP EK-10 LAHİKA 8 Uçakaltı Bagajın Taranmasına göre ve üretici firmaların cihaz ile vermiş oldukları Kullanım Kılavuzlarında belirtilen talimatlara göre işlem yapılması gerekmektedir.

Düzenli Test Etme:

PTS için performans gereklilikleri gizlidir. Performans testleri Emniyet Genel Müdürlüğü'nün desteği ile veya müşterek olarak sadece yetkili otorite tarafından yapılır. Havalimanlarında sadece cihazla birlikte verilen kalibrasyon testleri uygulanır.

Kapatma İşlemi:

Patlayıcı Tespit Sistemlerinde bagaj geçmemesi durumunda 15 dakika cihaz kendini otomatik bekleme moduna alır, 30. Dakikadan itibaren ise kendisini otomatik olarak kapatır.

Cihaz Arızası Durumunda Raporlama Prosedürü MSHGP Ek-10 LAHİKA 8 Madde 11;

- Sistemde bulunan tomografik cihazı/cihazlarının programlı bakımları, daha önceden verilen bakım programları çerçevesinde onaylanmış zamanlarda yapılır.
- Sistemde bulunan tomografik cihazlarından birisinin arızalanması durumunda seviye 3'e gelen bagajlar ikinci hatta bulunan diğer tomografik cihaza yönlendirilir, iki tomografik cihazında arızalanması durumunda ise bagajlar, iz dedektörü ile taramaya tabi tutulur.
- Sistemde Seviye 1' de bulunan cihazların programlı bakımları daha önceden verilen bakım programları çerçevesinde onaylanmış zamanlarda yapılır.
- Sistemde seviye 1' de bulunan cihaz/cihazların arızalanması durumlarında bypass sistemi devreye alınmak sureti ile bagaj geçişleri sağlanır.
- Bagaj içerisinde patlayıcı olduğu tespit edilen/şüphelenilen bagajlara uygulanacak işlem (havalimanı içerisinde/dışarısında, bomba imha yeri/aracı/odası/çukurunda imha/taşınma prosedürleri) Havameydanı Güvenlik Komisyonunca değerlendirilerek, belirlenen yöntem Havalimanı Güvenlik Programında belirtilir.
- Sistemdeki %100 Bagaj Tarama Sistemi cihazları ile ilgili teknik arızalar, %100 Bagaj Tarama Sistemi görevlileri vasıtasıyla, BHS yönetimi ile paylaşılarak % 100 bagaj tarama sistem merkezi amirine bildirilir.
- İşletmeci kuruluş, arıza durumunda görevli teknik ekibin en kısa zamanda duruma müdahale etmesini sağlar.
- Tomografik cihaz ile ilgili arıza/arızaya işletmeci kuruluşun teknik personeli tarafından/yüklenici firma teknik personeli tarafından yapılacak müdahale % 100 bagaj tarama sistem merkezi amirine hemen bildirilecektir.
- Tomografik cihazın arızası durumunda en kısa zamanda arıza giderilir, arızanın uzaması durumunda cihaz önünde bekleyen bagajlar iz dedektörü ile kontrol edilmek sureti ile uçuşa yönlendirilir.
- BHS Sisteminden geçirilmesi mümkün olmayan büyük ebatlı bagajlar, bagaj toplama alanına uygun bir sistem dahilinde götürülerek iz dedektörü ile kontrol edilir.
- Sistemde meydana gelen/gelebilecek arıza/hatalarda uygulanacak işlem Havameydanı Güvenlik komisyonu tarafından belirlenir. Yapılacak işlemlerle ilgili Talimat bu metne ilave olarak konabilir.

Bagajların Kirlimi Temiz mi olduğuna Karar Verme Kriterleri: MSHGP Ek-10 LAHİKA 8 Madde 14;

(1) %100 uçakaltı bagaj taramasına yönelik örnek konfigürasyonlar aşağıda belirtilmiştir:

- a) Yolcu kapasitesi 500 bin'e kadar olan terminallerde;
 1. Çekin sonrasında bagaj kapasitesine göre konvansiyonel veya çok açılı bir x-ray veya standart 3 EDS cihazı . Bu cihazlar için operatör.
 2. Operatörün kirli olarak ayırdığı bagajlar için PİT-ETD cihazı veya köpek kullanımı(PTK-EDD).
 3. MSHGP'ında uçakaltı bagaj taramasında ortaya çıkan bir alarmin çözümü metotları uygulanarak alarm çözümü sağlanır.

b) Yolcu kapasitesi 500 bin-2 milyon olan terminallerde;

1. Çekin sonrasına bagaj kapasitesine göre bir veya birden fazla çok açılı x-ray veya standart 3 EDS cihazı. Bu cihazlar için operatör.
2. Operatörün kirli olarak ayırdığı bagajlar için MSHGP’ında uçakaltı bagaj taramasında ortaya çıkan bir alarmın çözümü metotları (elle arama, PIT/ETD, PTK/EDD, çok açılı x-ray veya konvansiyonel x-ray ile iki farklı açıdan inceleme) uygulanarak alarm çözümü sağlanır.

c) Yolcu kapasitesi 2-10 milyon olan terminallerde;

1. Çekin sonrasına bagaj kapasitesine göre bir veya birden fazla standart 3 EDS cihazı.
2. Bu cihazların kirli olarak belirlediği bagaj görüntülerini incelemek için yeterli sayıda operatör.
3. Operatörün kirli olarak ayırdığı bagajlar için MSHGP’ında uçakaltı bagaj taramasında ortaya çıkan bir alarmın çözümü metotları (elle arama, PIT/ETD, PTK/EDD, çok açılı x-ray veya konvansiyonel x-ray ile iki farklı açıdan inceleme) uygulanarak alarm çözümü sağlanır.

d) Yolcu kapasitesi 10 milyondan fazla terminallerde;

1. Çekin sonrasına bagaj kapasitesine göre bir veya birden fazla standart 3 EDS cihazı.
2. Bu cihazların kirli olarak belirlediği bagaj görüntülerini incelemek için yeterli sayıda operatör.
3. Operatörün kirli olarak değerlendirdiği bagajların taranmasına yönelik standart 3 tomografik cihazlar.
4. Bu cihazların kirli olarak belirlediği bagaj görüntülerini incelemek için yeterli sayıda operatör.
5. Operatörün kirli olarak ayırdığı bagajlar için MSHGP’ında uçakaltı bagaj taramasında ortaya çıkan bir alarmın çözümü metotları (elle arama, PIT/ETD, PTK/EDD, çok açılı x-ray veya konvansiyonel x-ray ile iki farklı açıdan inceleme) uygulanarak alarm çözümü sağlanır.

(2) Yukarıdaki konfigürasyonlara ilaveten her yolcu kapasitesindeki terminallerdeki uçakaltı bagaj taramasında direk standart 3 tomografik EDS cihazı operatör ve diğer tamamlayıcı unsurlar ile birlikte kullanılabilir. Bu seçim maksimum yolcu kapasitesi (pik saat) ile cihazın maksimum kapasitesi dikkate alınarak yapılmalıdır. Bu yaklaşımda birden fazla cihaz paralel olarak kullanılabilir.

(3) Yolcu sayısı ve terminalin fiziki durumu da dikkate alınarak uçakaltı bagajlar çekin bölgesine girişte de yukarıda belirtilen cihaz ve yöntemler kullanılarak yapılabilir. Ancak bu tarama işleminden sonra yolcu ve bagajı yalnız bırakılmaz eşlik edilerek bagajın çekine verilmesi sağlanır.

Bu sistemler kullanıldığında, sistemin bakım veya arıza vermesi durumunda %100 bagaj taramasının devam ettirilmesi için bir yedek plan hazırlanmalı ve uygulamaya koyulmalıdır.

Kayıt Tutma:

- PTS cihazlarının marka ve modele göre değişen, içerisinden geçen bagaj görüntülerini içeren geriye dönük kayıt tutma özellikleri vardır.
- MSHGP Ek-10’un LAHİKA 7 çerçevesinde teknik personel ve operatör tarafından günlük yapılan testlerin işlendiği test formu,
- MSHGP Ek-10’un LAHİKA 8 Bagaj İnceleme Formu

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

BAGAJ GÜVENLİK İNCELEME FORMU/ BAGGAGE SECURITY INSPECTION FORM				
Uçuş güvenliği ve emniyeti için MSHGP uyarınca bagajınızda arama yapılmıştır Your baggage has been searched according to NCASP for flight security and safety				
Tarih/Date: Saat/Hour	Uçuş no: Flight No	Uçuş Zamanı: Flight Time		
Çıkış/Variş Yeri Departure/Arrival Place				
Ad Soyad: Name:				
El konulan bir madde var mı? Any material has been confiscated ?	Evet: ☐ Yes	Hayır: ☐ No		
El Konulan maddenin Türü: Type of Material	Tehlikeli Madde Dangereous Goods ☐	Silah Firearm ☐	Patlayıcı Explosive ☐	Diğer yasaklı madde Other Prohibited Item ☐
Maddenin tanımı: Explanation of Material				
Geri alınabilecek süre: Take back time	10 gün: ☐ 10 Days	24 Saat: ☐ 24 Hours		
Geri alınacak yer: Take back office:				
Alıkonulan eşyanız varsa belirtilen zaman içinde ve yerden kişisel olarak almanız veya yazı ile yetkilendirdiğiniz kişinin almasını sağlamalısınız. Aksi taktirde eşyanız imha edilecektir. In case of detaied item you should take back from specified office in time. You shoul apply indivisually or you can authorize anyone with formal letter. Otherwise item which confiscated will be destroyed.				
Detaylı bilgi: Detailed Information				
İncelemeyi yapanlar/Inspected by				
Emniyet Görevlisi Police Officer	Gümrük muhafaza memuru Customs Enforcement Officer	Güvenlik Görevlisi Security Staff	Havayolu/yerhizmeti görevlisi Airline/groundhandling staff	

- Ayrıca kontrol noktalarında görev yapan personel tarafından kullanılmak üzere, nöbetli veya mesai süresince bahse konu noktada görev yapan personel bilgilerinin, imzasının, oluşabilecek vukuatların, önemli hususların yazıldığı nöbet defterleri kullanılmalıdır. Bu defterler düzenli olarak, Kontrol Noktası Amirleri ve sıralı Güvenlik Şefleri/Amirleri/Müdürlerince kontrol edilerek imzalanmalıdır.

- Daha önce de belirtildiği gibi, güvenlik kontrol noktalarını çeşitli açılardan gören, her noktada kaliteli görüntü veren yüksek çözünürlüklü en az 2 kamera (CCTV) olmalıdır. Bu kameralar, kontrolü yapılan gönderileri, giriş çıkış yapan kişileri, güvenlik görevlilerini vb. görüntülemeli ve en az 30 günlük görüntü kayıtları tutulmalıdır.

UÇAK ALTI BAGAJLARI ELLE ARAMA:

Uçak altı bagajları elle aramadaki amaç:

Uçak altı bagajları elle aramadaki amaç, silahların, patlayıcı maddelerin ve diğer tehlikeli maddelerin, uçağın bagaj bölgesine geçirilmesini önlemektir.

Uçak altı bagajlar hangi durumda elle aranır:

Normalden ağır el bagajları, x-ray'de seçilemeyen görüntü veren bagajlar fiziki aramaya tabi tutulacak, çanta ve bagajların altları ve yan tarafları elle kontrol edilerek gizli bölmesi bulunup bulunmadığı kontrol edilecektir.

Büyük boyutlu olup, normal x-ray'lerde taranamayacak boyuttaki bagajlar da elle aranır.

EDS sisteminde Eğer bagajda patlayıcı tespiti yapılmış ise; Yapılan kontrolde patlayıcı yoğunluğunun az ve/veya düzenek olabileceği konusundaki bulgular net değilse ilgili bagaj, görevli Özel Güvenlik görevlisi tarafından Kontrol Merkezi Amirine bildirir.

Kontrol Merkezi Amirinin koordinesinde, ilgili havayolu kuruluşuyla temasa geçilerek bagaj sahibinin bulunması sağlanır.

Yolcu-bagajı bir araya getirme prosedürleri:

Yukarıda bahsedilen bagaj sahibi ile Seviye 5 mahallinde veya Seviye 6 eşleştirme alanına/odasına bagajı taşınarak Polis eşliğinde yolcu-bagaj eşleştirmesi yapılır. Bu eşleştirme ile ilgili tutanak tanzim edilir. İlgili tutanakta Bagaj sahibi yolcu, Handling kuruluşu yetkilisi, Özel Güvenlik görevlisi, Kontrol Merkezi Amiri, % 100 bagaj tarama sistemi Supervizörünün imzaları bulunur. Aynı zamanda bagaj içeriği ile ilgili tespitlerde Tutanağa aktarılır.

Elle arama teknikleri:

Yukarıda bahsedilen bagaj sahibi ile Seviye 5 mahallinde veya Seviye 6 eşleştirme alanına/odasına bagajı taşınarak Polis eşliğinde yolcu-bagaj eşleştirmesi yapılır. Bu eşleştirme ile ilgili tutanak tanzim edilir. İlgili tutanakta Bagaj sahibi yolcu, Handling kuruluşu yetkilisi, Özel Güvenlik görevlisi, Kontrol Merkezi Amiri, % 100 bagaj tarama sistemi Supervizörünün imzaları bulunur. Aynı zamanda bagaj içeriği ile ilgili tespitlerde Tutanağa aktarılır.

Çanta ve bagajların aranması, sahibinin huzurunda ve kendisine açtırılarak yapılmalıdır.

Çanta ve bagajların altları ve yan tarafları elle kontrol edilerek gizli bölmesi bulunup bulunmadığı kontrol edilecektir.

Tanımlanamayan, kontrol edilmeyen cisimler uçağa alınmayacaktır. Özellikle bagajın x-ray görüntüsünde şüpheli olarak belirlenen noktaya odaklanılmalıdır.

%10 elle kontrol (konvansiyonel x-ray için geçerli):

X-Ray'dan geçen şüpheli çanta ve bagajların sadece içi değil, kenarlarında, menteşelerinde tel ve fünye gizlenmiş olabileceğinden, incelemelerde bu hususa dikkat edilecek, normal görüntü veren bagajların %10'u caydırıcı tedbir olarak aranacaktır.

Uçuş güvenliğini tehdit eden maddelere el konulur. Bu konuda "Kabinde ve Steril Alanlarda Bulundurulması Yasaklı Maddeler ile Yolcu/Kabin Ekibi Tarafından Taşınabilen Tehlikeli Maddeler" başlıklı 17. Ek'te belirtilen uygulama esaslarına göre hareket edilir.

Aramadan muaf olanlar:

Şehit cenazeleri ve Devletin ilgili kurumlarınca dokunulmazlık hakkı verilmiş kişiler aramadan muaf tutulur (Cumhurbaşkanı, Başbakan, Bakanlar, Milletvekilleri, Yabancı Devlet Başkanları v.b.).

PATLAYICI İZ DEDEKTÖRÜ (ETD) KULLANIMI:

Patlayıcı iz dedektörlerine giriş:

İz Dedektörü: Bir çanta ya da bagaj içinde yer alan çok küçük miktardaki patlayıcı maddeleri veya incelemeye tâbi narkotik maddeleri algılayabilme ve bunu alarm aracılığıyla bildirme özelliğine sahip teknoloji sistemi ya da farklı teknolojilerin bir arada kullanıldığı kombinasyonlardır.

Patlayıcı iz dedektörlerinin kullanım amacı:

Havalimanı giriş kontrol noktalarında şahıs ve bagaj üzerinde patlayıcı ve uyuşturucu maddelerin varlığının tespitinde kullanılır.

Patlayıcı iz dedektörlerinin çalışma prensibi:

İz Dedektörü, genelde kullanılmakta olan tüm patlayıcı madde ve kontrollü uyuşturucu maddeleri tespit etmek ve programlanmış bir maddeyi tespit ettiğinde sesli alarm vermek üzere tasarlanmıştır. Konvansiyonel iz dedektörleri ortalama 4 ila 10 saniye örnekleme süresi olan son derece hızlı detektörlerdir.

Farklı tipleri, temel kullanımı ve özel fonksiyonları:

Kargo, çanta, mektup, kıyafet, otomobil iç ve dış kısımlarının kontrolleri ile tanımlanamayan maddelerin tespitinin gerektiği yerlerde kullanılırlar.

TNT (Trinitro toluen), RDX, PETN, HMX, Amonyum nitrat, nitrogliserin vb. patlayıcıları, Eroin, kokain, morfin, THC, L-Amfetamin vb. narkotikleri ve sisteme tanımlan patlayıcı ve narkotikleri tespit edebilme kabiliyetine sahiptir.

Patlayıcı tespit sistemi, yoğunlaşan yada elle taşınmış partikülleri ve buharını kontrol eder.





Patlayıcı ve Narkotik Maddelere ait iz kalıntılarını tespit eden cihazdır. Bu maddeler havaya parçacık bırakan, havayla çabuk temasa geçen maddelerdir. Cihaz, maddelerden ortama yayılan ya da bu maddeler ile temas etmiş nesneler üzerindeki gözle görülemeyen iz kalıntılarını ya da parçacık buharlarını tespit eder.

Kullanıcının yapacağı en önemli şey, doğru şekilde numune almak ve numune trepini algılama ünitesindeki yuvaya sokarak analiz işlemini başlatmaktır.

Teknoloji geliştikçe bu alandaki cihazların, çalışma/çalıştırma ve diğer özellikleri değerlendirilebileceğinden yeni temin edilen cihazlarda bu gelişmelere göre hareket edilir.

Analiz sonuçlarını yorumlama ve raporlama:

Analiz işlemi tamamlandığında şayet bir tespit yapılmışsa (seçilen moda bağlı olarak) ekranda “Uyuşturucu Tespit Edildi”, “Patlayıcı Tespit Edildi” veya “Kaçak Madde Tespit Edildi” mesajı belirecektir. Tespit edilen madde Tarama Seç ekranının alt bölümünde kırmızı bir çubukla belirtilecek Plazmagram ekranında ise grafiğin sol tarafındaki listede belirtilecektir. Şayet Alarmı kaydet veya Alarmı Yazdır seçenekleri seçilmişse (Seçenekler Menüsünden) her alarmda Dosya Adı (Kayıt) ekranı belirecek ve/veya yazdırma işlemi yapılacaktır.

Şayet Tarama Seçme görüntüsü seçilmişse kırmızı bir çubuk maddenin ismi ile birlikte belirecektir. Hem Tarama Seç ekranında hem de Plazmagram ekranında sesli alarm sinyali duyulacaktır (şayet seçilmişse).

Bir alarm sinyali alındığında, bagajın veya alarm kaynağının sahibi gözetim altında tutularak, Kontrol Noktası Amirine haber verilir. Patlayıcı madde şüphesi var ise Bomba İmha Uzmanına haber verilir. Tehdit durumuna göre Bomba İmha Uzmanının uygun göreceği işlem yapılır.

Kayıt tutma:

Günlük Kalibrasyonu yapan operatör, MSHGP Ek-10’un “Ek-6-b İz Dedektörü Operatör Test Formu”nu doldurur ve yazıcıdan alınan çıktıları bu forma ekleyerek saklamak üzere dosyalar. Şayet Kalibrasyonu yapan veya arıza durumunda müdahale eden Teknik personel ise MSHGP Ek-10’un “Ek-6-a İz Dedektörü Teknik Personel Test Formu”nu doldurur ve yazıcıdan alınan çıktıları bu forma ekleyerek saklamak üzere dosyalar.

Alarm durumunda alınan çıktılarda dosyalanır. Dosyalanan form ve bilgiler Havalimanı EADB’ce arşivlenir.

İŞLETME PROSEDÜRLERİ

Cihazı hazırlama prosedürü ve düzenli test etme:

Yukarıda da belirtildiği gibi, cihaz; İlk açılıştaki ısınma işleminin tamamlanmasından sonra (yaklaşık 15 dakika), PIN-Personel Tanımlama Numarası girmesi için otomatik olarak uyarır. Doğru şifre girildikten sonra kullanıcı tarafından, cihaz her 24 saatte bir kalibrasyon kiti (trepî) ile test edilir.

Sistem kalibre edildikten sonra kullanıcı temizleme işlemi gerçekleştirecek ve ekranda “Alarm Yok-Hazır” mesajı belirdikten sonra, kullanıcı cihaz üzerindeki algılama ünitesindeki yuvaya bagajdan alınan numune alınan kitini (trepî) takarak görevine devam eder.

Cihazın arka tarafına yerleştirilmiş tüplerde, cihaza tanıtılan numune patlayıcı ve narkotik maddeler bulunmaktadır. Belirli sürelerde (3 ay – 6 ay gibi) bu numuneler kimyasal özelliklerini kaybettiğinden doğru analiz yapabilmek amacıyla, numunelerin Havalimanı Güvenlik Komisyonunca yetkilendirilmiş Teknik Personel tarafından söz konusu süre dönemlerinde yenileri ile değiştirilmesi gerekmektedir.

Ayrıca kullanılan güvenlik cihazlarının çeşitli dış etkenlerden etkilenmesi muhtemel olduğundan, düzenli olarak verimli çalışıp çalışmadığının kontrol edilmesi gerekmektedir. Bu sebeple cihazlar her görev değişiminde veya ihtiyaç halinde test edilmelidir.

Kapatma işlemi:

Cihazın kullanıma ihtiyaç kalmamış ise Dokunmatik ekrandaki “Oturumu Kapat” düğmesine basılır ve arka panelde bulunan güç anahtarı Kapalı konumuna getirilir. Ancak üreticiler cihazın sağlıklı çalışması açısından kapatılmayıp düzenli olarak günlük kalibrasyonunun yapılmasını tavsiye etmektedir.

Cihazın taşınması veya başka bir yere nakledilmesi gerektiğinde yukarıdaki kapatma işlemleri uygulanmalıdır. Şayet cihaz nakliye ambalajının içine konulacaksa sistemin soğuması için en az 30 dakika beklenir. Bu işlem, paket ve ambalaj malzemelerinin sıcak parçalar tarafından eritilmesini önleyecektir.

Cihaz arızası durumunda raporlama prosedürleri:

Cihazın ekranında bir arıza mesajı belirlediğinde yada çalışmasında anormallik olduğunda arıza form doldurulur ve teknik personele haber verilir Ayrıca nöbet defterine de arıza kaydı yapılarak arıza nedeni belirtilir.

Kayıt tutma:

Yukarıda kayıt tutma başlığı altında belirtilen işlemler yapılır. Ayrıca cihazların marka ve modeline göre kayıt tutma özellikleri bulunmaktadır.

Kontrol Noktası memurları, kullanacakları her model X- Ray Cihazı kullanımı hakkında bilgilendirilmelidir.

Bilgilendirme, uygun güvenlik bilgilerini de içermelidir. Çoğu modern x-ışını birimleri, genelde renkli televizyondan bile az miktarda radyasyon yayarlar.

ETD KULLANIM PROSEDÜRÜ:

MSHGP madde 70-7: Patlayıcı iz tespit cihazının kullanımı; Patlayıcı iz tespit (ETD) cihazı ile tarama, bagajın içinden, dışından ve içeriğinden alınan örneklerin analizinden oluşur. İçerik aynı zamanda elle aramaya da tabi tutulabilir.

(8) Parçacık Örneklemesi Gerektiren ETD ile Uçakaltı Bagajın Taranması; Parçacık örneklemesi gerektiren ETD Ekipmanı ile uçakaltı bagajının taranmasında en az aşağıda yazılanlardan örnekler alınmalıdır;

- c) Bagajın dış kısmında yer alan söz konusu nesnenin fermuarı, kulpu ve tutma yerleri gibi sıklıkla dokunulan parçalarından
- d) Bagajın iç kısmı, uygulanabiliyorsa, nesnenin iç astarı ya da bagaj içerisindeki herhangi bir büyük nesnenin dış kısmı dâhil olmak üzere.

(9) Buhar Örneklemesi Gerektiren ETD ile Uçakaltı Bagajlarının Taranması; Buhar örneklemesi gerektiren ETD ile uçakaltı bagajlarının taranmasında bagaj içerisinden alınan örnekler kullanılmalıdır.

MODÜL 13

HAVA KARGONUN TARANMASI

TEHDİT VE ZORUNLULUKLAR

Tehdit değerlendirmesi:

Yapılan sabotaj ve bomba tehditleri (ihbarlar), korunan yerin özelliğine göre çalışanlarda, buralardan faydalananlarda panik, güvensizlik, bıkkınlık ve duyarsızlık oluşturduğundan güvenlik açısından ciddi tehlikeler oluşturmaktadır.

A-Tehdit türleri:

Tehditleri özel ve genel olarak sınıflandırmak mümkündür.

Tehdidin kategorisinin belirlenmesi, bu değerlendirmeyi yapan yöneticilerin kabiliyet ve birikimine bağlıdır.

Özel Tehditler: Belirli bir bölge veya zamanı içerir.

Bu tür tehditlerin araştırılması ve netice alınması kolaydır.

Genel Tehditler: Genel bir bölgeyi veya bilinmeyen zaman dilimini içerir.

Tüm bölgeyi ilgilendirdiği için zaman ve personel açısından araştırılması zordur.

Özel ve genel tehdiye yönelik alınacak önlemler büyük ölçüde, değerlendirmeyi yapmakla görevlendirilmiş kişinin bilgi ve deneyimine bağlı olacaktır.

Herhangi bir tehdidin genel yada özel olduğunun değerlendirilmesi ve tespiti ile, buna göre alınacak uygun önlemin belirlenmesi için, bu husustan sorumlu kişinin (yada grubun) mümkün olduğu kadar olayla ilgili açık ve anlaşılır bilgi edinmiş olması, özellikle yerel gerilim ve tehdit unsurları konusunda bilgilendirilmesi lazımdır.

Bazı yörelerde durum, daha ciddi değerlendirmelere ihtiyaç gösterebilmektedir.

Edinilen deneyimler, tehdidin özel veya genel mi olduğu, tabiat ve mahiyetini tespitite aşağıdaki yöntemin güvenilir ve doğru olduğunu göstermektedir;

-Uçuşun yada binanın açıkça tespit edilmesi, sefer sayısı ile belirlenen uçuş hakkında tam bilgi, uçağın durumunu, binanın adı yada konumu.

-Bahse konu tesisin yapısına ilişkin özel detaylar, tehditle hedeflenen özel bir şahıs, grup yada cismi tanımlayan özel bilgi.

-Tehdit kullanmak suretiyle talepte bulunma ihtimali.

-Kamuoyuna halihazırda ilan edilmeyen, normal şartlarda verilmeyen, havayolu şirketi yada havameydanı bilgileri, bagaj fişi ve yolcu koltuk numarası ve yeri gibi bilgiler.

Bu bilgileri içeren tehditleri özel tehdit olarak gruplandırmak mümkündür.

B-Tehdide karşı alınacak önlemler:

Yukarıdaki kılavuz hükümler çerçevesinde özel olarak adlandırılan tehditler göz ardı edilmemeli ve şartlara bağlı olarak tehdide karşılık vermek üzere gerekli önlemler alınmalıdır.

Tecrübeli olunması halinde, genel bir tehdidin akabinde alınacak önlemler doğru olarak tespit edilebilir.

Tehditle ilgili özel bilgiler, bir sonraki eylem üzerinde karar vermede yardımcı olabilir.

Tehdit değerlendirilmesinde şu hususlara dikkat edilmelidir;

-Her tehdidin değerlendirilmesi gerektiği unutulmamalıdır. Her bir tehdit genel kamuyu güvenlik altına almak amacıyla iyiden iyiye incelenmelidir.

-Korunan yerin hassasiyeti, özellikleri, çalışanlar, ekonomiye katkısı değerlendirilerek hedef olma durumu incelenir.

-Daha önceden bomba, sabotaj veya herhangi bir tehdit olayı meydana gelmiş midir? Geldiyse neticesi nedir?

-Tehditler yerel gruplardan mı gelmektedir?

-Korunan yer risk faktörü olan hassas bir yer midir?

-Tehdit amacı nedir?

-Yönetimde bulunanlar, politik, çevresel ve iş yönünden herhangi bir çekişme içerisinde midir?

-Tehdit neyi, kimi, niçin hedef almaktadır?

-Polise de böyle bir tehdit bildirilmiş midir?

-Tehdidin yapıldığı gün hassasiyeti olan bir gün müdür?

-Tehdit geneli mi, özel mi kapsayan bir tehdittir?

-O anda tehdide maruz kalacak kişi veya nesne var mıdır?

-Tehdidi yapan kişi bölgenin özelliğini belirten bir aksan kullanıyor mu? -Tehdidi yapan kişi yer ve zaman tarif ediyor mu?

-Tesislere patlayıcı madde koyma ihtimali nedir?

“Binada bomba var! İnsanları çıkarmanız için 10 dakikanız var...”

“Binada bomba var! İnsanları çıkarırsanız iyi olur...”

Yukarıdaki iki tehdit şekli güvenlik personeli tarafından değerlendirilmesi gereken tehdittir.

Dikkatle incelendiğinde ilk tehdidin daha kesin, ikinci tehdidin ise yaptırım gücü daha az olan bir tehdit olduğu anlaşılabilir. Güvenlik personeli bu iki durumu ve yukarıdaki maddeleri de değerlendirerek karar vermelidir.

Doğrudan Yapılan Tehdit: Doğrudan şifahi bir tehdit alınması durumunda, söz konusu tehdidin muhatabı durumunda bulunan kişi, tehdidi kendisine bildirilen şahsı, tehdidin geçerlilik ve ciddiyet derecesini tespit maksadıyla tartmalıdır. Bu tür bir değerlendirmede göz önüne alınması gereken durumlar şunları içerir;

-Bireyin hoşnutsuz bir yolcu olup olmadığı.

-Alkol yada uyuşturucu maddelerin tesiri altında bulunup bulunmadığı.

-Tehdidi şaka olsun diye yapıp yapmadığı.

Dolaylı Olarak Alınan Tehdit: Tehdidi yönelten asıl kişi haricinde diğer bir kişiden edinilen bilgi, telefonla yapılan tehdit gibi, yada doğrudan alınan tehdit gibi ele alınmalıdır. Bu nevi bilgiyi veren kişinin kimliği belirlenmeli ve güvenilirliği teyit edilmelidir.

Yazılı Tehdit:Yazılı bir tehdit, başlangıç bilgisi olarak telakki olunmalı ve telefonla yapılan tehditte olduğu gibi değerlendirilmelidir.

Telefonla Yapılan Tehditler (İhbarlar):Sıkça karşılaşılan bir hususta telefonla yapılan tehditlerdir.

Telefonla yapılan her bir bomba ihbarı, yazılı mesaj yada diğer iletişim yollarıyla yapılan ve havameydanında yada havada yasadışı bir müdahale gerçekleşeceğini iddia eden her bir ihbar ciddiye alınmalıdır.

Telefonla verilmek istenen tam mesaj (herhangi bir tartışma yada kesilme öncesinde) başlangıç bilgisi olarak açıklanır ve bu şekilde alınan tehdidin ciddiyet derecesinin tayini genel olarak yalnızca bu başlangıç bilgilerine dayanarak tespit edilir

Telefonla tehdit alan bir kişi veya santral operatörü kendisine yöneltilen tehditte kullanılan sözcük ve cümleleri olabildiğince aslına uygun olarak kağıda yazmalı ve bunu aynen teyit için telefonun diğer tarafındaki kişiye okumalıdır.

Telefonla ihbarda bulunan kişiyle samimi konuşma ortamı yaratılarak, konuşma süresi mümkün olduğunca uzatılır.

Sorgulayıcı sualler gibi bir takım başka yöntemler kullanılarak elde edilmiş ilave bilginin kullanımına özellikle dikkat edilmelidir.

-Bomba ihbarının yapıldığı yer, zaman, telefon, bombanın nereye konduğu, cinsi, İhbar sesinin erkek veya kadın olduğu,

-Ses tonunun kalın, titreşim, tiz, aceleci, heyecanlı, hastalık belirtili, kekeme, kaba, argo, küfür, nazik v.b. gibi özellikleri, şivesi, yabancı gibi özellikleri,

-Geri plandaki sesler (araç gürültüsü, insan sesleri, müzik sesleri, alet sesleri) ve benzeri hususlarda bilgi edinilmeye çalışılır.

Bir havameydanında telefonla tehdit alan herhangi birisi, telefonun diğer ucundaki şahsı, ne kadar uzakta olduğunun ve telefon sinyallerinin izlenebilmesi amacıyla konuşmaya tutmalı, kişinin kimliğini ortaya çıkarıcı müteakip sorular yöneltmek suretiyle vakit kazanmalıdır.

Telefonla tehdit alan bir kişi, karşı tarafın sinyallerini izlemeyi mümkün kılmak amacıyla, halihazırda el altında mevcutsa hat yakalama tekniklerini devreye almalıdır.

Bir havameydanında bulunan ve telefonla tehdit alan personel, arayanı konuşmaya tutmaya çalışırken, yardım alabilecekleri yardımcıları temas kurmalarını sağlayacak bir ters yönde sinyal sistemine sahip olmalıdır. Bu tür aramaların mümkünse üçüncü bir tarafça izlenmesi önerilir.

Mümkün olduğu ve müsaade olduğu takdirde, tehdit amaçlı tüm telefonları almada bir kayıt cihazı bulundurulmalıdır. Zira kayıtlar tehdidi yöneltmek üzere telefon görüşmesini yapan asıl tarafın kimliğinin saptanmasına ve tehdidin değerlendirilmesine yardımcı olabilir.

ihbar ciddiye alınarak, öncelikle yapılması gerekenler yapılır, durum derhal yetkili amire ve bomba uzmanına bildirilir. Her tehdit mutlaka değerlendirilir.

Değerlendirmenin Sonucunda Nihai Kararın Verilmesi

Tüm tehditlerin alınmasına müteakip vakit kaybedilmeksizin bir sistem dahilinde yetkililere bildirilmesi gerekir. Bu konuyla ilgili görevliler yapılacak işlemleri iyi bilmelidir. Yapılan tehditler asılsız olabileceği gibi, ciddi bulguların ortaya çıkması üzerine “bomba ihbarı” veya “bomba ikazı” olarak değerlendirilerek, gerekli tedbirlerin alınması sonucunu doğuracaktır.

Bununla beraber, bir "bomba ihbarı" ile "bomba ikazı" arasında kavram kargaşası olmamasına özen gösterilmelidir.

Her bomba ihbarını, bir takım önlemlerin alınmasını gerektirecek olan bomba ikaz alarmı izlemez. Bomba ikaz alarmı, yalnızca ilgili ikazın ciddiye alınıp alınmamasına ilişkin tespitlerin yapılmasından sonra, müspet yönde karar verilmesi halinde devreye sokulur.

Tehdit unsuru olmayan

“TEHDİT UNSURU OLMAYAN” kategorisine giren eşyaların silah veya silahı saklayacak, Düzeneği oluşturan parçaların bütününe olduğu veya herhangi bir tehlikeli maddenin olduğu bile varsayılmasına sebep olan hiçbir gölgeli alanın olmaması gerekir. Bu eşyalar geçiş yapabilir.

Tehdit unsuru olması mümkün

Şüpheli bir gölgeli alan veya tanımlanamayan bir taslak durumunda, eşya “TEHDİT UNSURU OLMASI MÜMKÜN” kategorisine konulmalıdır.

Bu kategorideki bütün eşyalar Bagaj Arama Görevlisi tarafından fiziksel olarak tetkik edilmelidir. Bu yolcunun taşıdığı eşyanın tehdit içerip içermediğini anlamak için tek yoldur.

Tehdit unsuru olan

Bu kategorideki eşyalar için eşyanın içeriği önemlidir.

Bıçak ise; durum sahibine sorularak teyit edilir. Yolcu olsun Karşılama, Uçurayıcı olsun bu nesneler Terminalden içeriye alınmaz. Karşılama Uçurayıcı, Kesici Delici nesneyi Kontrol Noktası Amiri gözetiminde teslim eder. Bu durum Kontrol Noktası Tehlikeli Maddeler tespit formuna işlenir. Çıkışta sahibine imza karşılığı teslim edilir.

Yolcu ise, Uçak Altına vereceği Bagajı varsa içine koydurularak Check- ine kadar refakat edilerek bagajın uçak altına gittiğinden emin olunur. Yoğunluk var ise durum Birim Şefine bilgi verilir. Havayolu Şirketi çalışanı aracılığıyla da bu işlem gerçekleştirilebilir. Durum yine, Kontrol Noktası Tehlikeli Maddeler Tespit Formuna işlenir. Yolcunun yanında büyük bagajı yok ise yanında refakatçisi var ise ona teslim edilir, Yok ise el koyulur.

Silah ise; durum sahibine sorularak teyit edilir. Kontrol Noktası Amirine haber verilir. Silah ruhsatlı ise Silah masasına yönlendirilerek gerekli işlemlerin yapılması sağlanır. Ruhsatlı değil ise durum El Koyma ve Adli aramaya girdiğinden Kontrol Noktası Amirine bırakılır.

TARAYICILARIN X-RAY OPERATÖRLERİNİN GÖREV VE SORUMLULUKLARI

Sorumluluklar;

- Operatör kendiyle alakalı bilmesi gereken tüm eğitimlerden geçirilmiş, cihazla alakalı operatör sertifikasına sahip olmalıdır. Görevli, kullanacağı X-ray cihazının teknik bilgisine de az da sahip olmalıdır.
- Operatör SHT 17.2 Revize 1’de belirtilen eğitimleri almalı ve gerekli olan sertifikaya sahip olmalıdır.
- X-ray cihazının giriş ve çıkışındaki kurşun levhalar kontrol edilmeli, deforme olanlar hemen değiştirilmelidir.
- Hiçbir zaman canlılar X-ray cihazı ile kontrol edilmemelidir.
- Kontrol edilecek eşyaların geniş yüzeyleri taşıma bandına paralel olacak şekilde koyulmalıdır.

- Kontrol edilecek eşyalar arasındaki mesafe en az 50 cm. olmalıdır.
- Görüntüyü net olarak görülmez, yorumlamada zorluk çekilir ise bagajın pozisyonunu değiştirilmelidir.
- Maddelerin renkli monitörlerde görünümü; Metal maddeler mavi, Organik ile inorganik karıştırılarak üretilmiş maddeler yeşil, Organik maddeler sütü kahve, portakal renginde, görüntü verirlir.
- Tarayıcılar, hangi maddelerin yasaklı olduğunu ve bunların yolcu/personel bagajlarının x-ray görüntülerinde nasıl görüldüğünü bilmek zorundadır. Bu durum, yasaklı maddeler testi kullanılarak değerlendirilir. Bu testte, uluslararası yasaklı maddeler listelerine uymak için birçok farklı gizlenmiş nesne kullanılır. Bu test birden fazla yasaklı madde içeren x-ray görüntülerinin yanı sıra, bir miktar da temiz bagaj görüntüsü içerir.
- Görüntülerin yorumlanması en kısa sürede yapılarak işleyle alakalı sorunlara sebep olunmamalıdır.
- X-Ray görüntüsünün temiz mi yoksa şüpheli mi (bagajın açılıp elle aranması gerektiği durum) olduğunu belirtmelidir. İlave olarak yasaklı maddeleri tanımlamaları bu duruma kısa sürede karar verebilecek düzeyde olmalıdır.
- Sahada kullanılan güvenlik cihazını kullanabilmeli ve cihazlarla ilgili emniyet/sağlık konularını anlayabilmelidir.
- Kullanılan x-ray sistemlerindeki farklı fonksiyonların kullanımı ve uygulanabilir ise renklerin anlamını ifade edebilmelidir.
- Yolcu ve bagajların doğru yöntemleri kullanarak elle aranması ve taranması, yeteneği,
- Yolculara yaklaşım ve kritik durumlarda uyulması gereken davranış kurallarını bilmelidir.

Kanuni Hükümler:

Uluslararası mevzuat:

- a) 7.12.1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Milletlerarası Sivil Havacılık Sözleşmesi (ŞİKAGO SÖZLEŞMESİ ICAO Ek-17),
- b) Güvenlik El Kitabı (ICAO Dokümanı 8973),
- c) Avrupa Sivil Havacılık Konferansı ECAC (Doc.30 Bölüm2 Güvenlik),
- ç) İkili Hava Ulaştırma Anlaşmaları.

Ulusal mevzuat:

- a) 19/10/1983 tarih ve 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu,
- b) 18/11/2005 tarih ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun,
- c) 5442 Sayılı İl İdaresi Kanunu ve bu kanunda değişiklik yapan 4178 Sayılı Kanun,
- ç) 6/10/2004 tarih 5188 Sayılı Özel Güvenlik Hizmetlerine Dair Kanun ve uygulamasına İlişkin Yönetmelik,
- d) 4749 Sayılı Kanun Şikago' da 7 Aralık 1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan, 5/6/1945 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması ve Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması,
- e) 04/07/1934 tarihli ve 2559 Sayılı Polis Vazife ve Salahiyetleri Kanunu

f) Sivil Havalimanları, Limanlar ve Sınır Kapılarında Güvenliğin Sağlanması, Görev ve Hizmetlerin Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik (97/9707),

g) Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM)'nin kanunlarla uygun bulduğu sivil havacılıkla ilgili uluslararası antlaşmalar ve sözleşmeler,

KARGO POSTA TARAMA YÖNTEMLERİ

MSHGP MADDE 82 –

(1) Kargo veya posta taramasında uygulanacak yöntemler aşağıdaki gibidir:

- Gönderinin yapısı dikkate alınarak, yasaklı maddeleri tespit edebilecek en muhtemel yol veya yöntem kullanılır ve
- Kullanılacak yol veya yöntem gönderide herhangi bir yasaklı maddenin gizlenmediğinin tespit edilebilmesini sağlayabilecek yeterli standartta olur.
- Gönderide herhangi bir yasaklı maddenin bulunmasından tarayıcı tarafından şüphelendiğinde, gönderi reddedilmeli veya emin olununcaya kadar yeniden taranmalıdır.

(2) Kargo ve posta aşağıdaki yöntemlerden en az biriyle veya bir kaçının birlikte kullanımı ile taranmalıdır:

- Elle arama;
- X-ray ekipmanı;
- Patlayıcı tespit sistemleri (EDS) ekipmanı;
- Patlayıcı tespit köpekleri.
- Patlayıcı iz tespit (ETD) ekipmanı;
- Görsel kontrol.
- Metal Tespit Cihazı (MDE)

(3) Elle arama; Bir elle arama tüm içerikleri dahil gönderinin kapsamlı bir fiziki kontrolünden oluşur.

(4) X-Ray;

- Tek açılı x-ray cihazı ile taranan gönderiler, gönderinin derinliği x-ray ışınının nüfuz edeceği 130 cm'yi aşıyor ise en az 60 derece en çok 90 derece döndürülmesi ile en az iki farklı açıdan ve aynı tarayıcı tarafından incelenir.
- İki farklı açıyla taramanın ardından tarayıcı personel gönderinin içinde yasaklı madde bulunmadığından emin olamıyorsa gönderi reddedilir veya uygun başka bir tarama yöntemine tabi tutulur.

(5) Patlayıcı iz tespit (PİT-) cihazı:

- Patlayıcı iz tespit (ETD) cihazı ile tarama gönderinin içinden, dışından ve içeriğinden alınan İz partikülleri veya buhar örneklerinin analizinden oluşur.
- İz partikülleri veya buhar örnekleri aşağıda belirtilen alanların en az birinden alınır:
 - Uygulanabilir ise, herhangi bir koruyucu ambalajın altından iç ve dış kutu birleşme yerleri
 - Herhangi bir koruyucu ambalajın altından en az 2 farklı dış yüzeyden
 - Elle taşıma veya kaldırma için kullanılan herhangi bir alandan
 - Kurcalama yapılmış gibi görünen herhangi bir alandan

- c) Patlayıcı iz tespit (ETD) cihazı, diğer uygun araç veya yöntemler ile kombinasyon halinde kullanılabilir. Ancak, aşağıdaki durumların herhangi biri söz konusu olduğunda gönderilerin taranması için hiçbir şekilde kullanılamaz.

1. Fıkra (5) bent (b) alt bent (1) ve (2)'de belirtilen herhangi bir alana erişim sağlanamıyorsa veya
2. Gönderi yüzeyleri ıslak veya nemliyse veya,
3. Gönderi yüzeylerinin üstü kapalıysa veya örnek toplamayı engelleyecek veya etkisini azaltacak şekilde ambalaj malzemesi ile korunuyorsa

(5)Görsel kontrol; Gönderinin detaylı bir şekilde gözle kontrolü oluşmalıdır ve sadece aşağıdaki durumlarda uygulanabilir:

- a) Diğer yöntemlerle birlikte kullanıldığında veya
- b) Gönderinin tüm parçaları ekipmanla ve ekipmansız olarak görülebildiğinde veya
- c) Canlı hayvanlar için görsel kontrol olduğunda

(6)Metal tespit cihazı; Metal tespit cihazı sadece normal şartlarda metalik parça içermemesi beklenen posta ve kargo sevkiyatının taranmasında kullanılır.

(7)Taramanın diğer yolları; Gönderinin yapısı nedeniyle, fıkra (2)'de belirtilen yol veya yöntemlerin uygulanmasının mümkün olmadığı durumlarda yetkili otorite tarafından kabul edilen diğer yol veya yöntemler uygulanabilir.

(8)Görüntülerin ara verilmeksizin izlenmesi; Kargoları X-ray ve PTS-EDS cihazı ile tarayan personel, görüntüleri ara vermeksizin 20 dakikadan fazla inceleyemez. 20 dakikalık her bir periyottan sonra, tarayıcı personel en az 10 dakika görüntüleri inceleyemez, ancak güvenlik noktasındaki diğer görevleri icra edebilir. Bu şart sadece görüntülerin kesintisiz bir akışla incelendiği zaman uygulanmalıdır.

TARAMADAN MUAFİYETLER VE ÖZEL TARAMA PROSEDÜRLERİ

MSHGP MADDE 83 –

(1) Aşağıdaki gönderiler taramadan muaf tutulur:

- a) Uygun bir doküman eşliğinde güvenilir bir kaynaktan gelmeleri kaydıyla kritik zamanlı yaşam kurtaran materyaller gibi özel gönderiler;
- b) Uygun bir doküman eşliğinde güvenilir bir kaynaktan gelmeleri kaydıyla, taramaya tabi tutulursa hasar görebilecek biyolojik/biyomedikal numuneler,
- c) Havalimanı Mülki idare Amirliğinin müsaadesi ile Afet acil durumlarında havayolu ile taşınacak yardım malzemeleri.
- ç) Nükleer materyallerin fiziksel koruması üzerine konvansiyon (New York ve Viyana, 3 Mart 1980) uyarınca korunmaları kaydı ile nükleer materyaller;
- d) Kalınlığı 6 milimetreden ve toplam ağırlığı 250 gramdan az olan gönderiler;
- e) Bent (d) altında, sadece muaf tutulan gönderilerden oluşan konsolidasyonlar ve
- f) Transfer kargo ve posta eğer:
 - Kargo veya postanın uygun güvenlik kontrollerine tabi tutulmadığına dair bir bilgi alınmamışsa veya

- Kargo veya posta önceden yetkili acente veya bilinen gönderici tarafından tarama veya uygun güvenlik kontrollerinden geçirilmişse ve kargo/posta uçağından yolcu uçağına aktarılmamışsa.

(2)Güvenilir kaynaklar; fıkra (1) bent (a) ve (b)'nin uygulanabilmesi için yetkili acente veya yetkili otorite tarafından aşağıdaki hususları teyit edilmiş sağlık ve yardım amacıyla kurulmuş organizasyonlar güvenilir kaynak olarak kabul edilir:

- a) Adres ve
- b) İşin ve operasyonun yapısı ve
- c) Gönderi için sorumluluk kabul eden bir kişinin iletişim detayları ve
- ç) Vergi referans numarası veya firma kayıt numarası. Dokümantasyon gönderinin kaynağını, alıcının detaylarını ve içeriğin bir açıklamasını belirtilir.

(3)Diğer muafiyetler;Yetkili otorite risk değerlendirme temelinde aşağıdaki gönderilerin taramadan muaf tutulmasına veya özel güvenlik prosedürlerine tabi tutulmasına izin verebilir. Ancak bu tür muafiyetlerde kargo ve postanın, hava yoluyla taşınması yasak veya tehlikeli olan maddeleri içermemesi ve bu durumun kayıt altına alınması esastır.

- a) Toplam ağırlığı 2000 gram veya daha az olan nesnelerden oluşan, geldiği ülke içerisinde sadece posta taşınan, posta uçuşlarında taşınan ve ülke içerisindeki bir adrese teslim için gönderilen posta gönderileri.
- b) Geçerli sebeplerden dolayı, güvenliğinin ve korumasının, geldiği devletçe sağlandığı hükümet posta ya da kargosu;
- c) Tek bir gönderici namına, gerçekleştirilen münferit uçuşlarda taşınan kargo ve posta.

Diplomatik çantalar

MSHGP MADDE 84 –(1)Diplomatik İlişkiler Hakkında Viyana Sözleşmesinde yer alan koşullar karşılandığı takdirde, yetkili otorite, diplomatik bir bagajın tarama işleminden veya özel güvenlik prosedürlerinin uygulanmasından muaf tutulmasını sağlayabilir.

MADDE 69 –(1)Yetkili otorite objektif nedenlerle özel tarama prosedürlerine tabi olacak veya taramadan hariç tutulacak uçakaltı bagaj kategorileri oluşturabilir.

(2)Diplomatik İlişkiler konusundaki Viyana Konvansiyonunun gerekliliklerinin karşılanması kaydı ile diplomatik bir çantanın, taramadan muaf tutulmasına veya özel güvenlik prosedürlerine tabi tutulmasına izin verilebilir.

(3)Transfer uçakaltı bagaj aşağıdaki durumlarda taramadan muaf tutulabilir:

- a) MSHGP'nda detayları verilen standartta önceden taranmış olması.
- b) Uygulanan güvenlik standartlarının MSHGP'nda detayları verilen genel temel standartlara denk olarak tanındığı bir ülkeden gelmeleri.

(4)Transit uçakaltı bagaj hava aracında kalırsa taramadan hariç tutulur.

KARGONUN DOĞASINA GÖRE TARAMA YÖNTEMİNİN SEÇİLMESİ

MSHGP MD.82/7: Taramanın diğer yolları; Gönderinin yapısı nedeniyle, fıkra (2)'de belirtilen yol veya yöntemlerin uygulanmasının mümkün olmadığı durumlarda yetkili otorite tarafından kabul edilen diğer yol veya yöntemler uygulanabilir.

FIKRA 2: Kargo ve posta aşağıdaki yöntemlerden en az biriyle veya bir kaçının birlikte kullanımı ile taranmalıdır:

- a) Elle arama;
- b) X-ray ekipmanı;
- c) Patlayıcı tespit sistemleri (EDS) ekipmanı;
- ç) Patlayıcı tespit köpekleri.
- d) Patlayıcı iz tespit (ETD) ekipmanı;
- e) Görsel kontrol.
- f) Metal Tespit Cihazı (MDE)

KARGONUN POSTANIN NAKLİ ESNASINDA ALINACAK GÜVENLİK TEDBİRLERİ

MSHGP MADDE 88-

(1) Gerekli güvenlik kontrollerinin uygulandığı gönderilerin nakil sırasında yetkisiz müdahaleden korunmasını sağlamak amacıyla;

- a) Gönderiler yetkili acente, bilinen gönderici veya kayıtlı gönderici tarafından herhangi bir kurcalamanın belli olacağı şekilde paketlenmeli veya mühürlenmelidir; belirtilen şekilde paketleme veya mühürleme yapılamıyorsa gönderinin güvenli bütünlüğünü sağlayan alternatif koruma önlemleri alınmalıdır
- b) Aracın nakledilecek gönderilerin bulunduğu kargo yük bölümü herhangi bir kurcalamanın belli olacağı şekilde kilitlenmiş veya mühürlenmiş olmalıdır, tenteli araçlar bağlama ekipmanları ile güven altına alınmalıdır, gönderinin kapalı kasa ile taşınmadığı durumlarda açık kasa araçlarla taşınabilir. Ancak; açık kasa araçların yük bölümü, araç kokpitinde bir başka kişi bulundurularak kasayı gözetim altında tutularak veya aracın kasasını kontrol edilebilen bir başka araç ile eşlik edilerek veya araç kasasının tamamının gözetimin sağlandığı bir CCTV sistemi bulundurularak gözetim altında tutulmalıdır.
- c) Nakliyecinin kendisi yetkili acente olmadıkça yetkili acente, bilinen gönderici veya kayıtlı gönderici adına nakil işlemini gerçekleştiren nakliyecisi SHT17.6'da yer alan Nakliyecisi Beyanı'nı imzalayarak adına nakliye işlemi yaptığı yetkili acente, bilinen gönderici veya kayıtlı göndericiye sunmalıdır. İmzalanan Beyan ilgili yetkili acente, bilinen gönderici veya kayıtlı gönderici tarafından saklanmalıdır. Talep üzerine imzalı beyanın bir kopyası yetkili acenteye veya gönderiyi alan havayolu firmasına veya ilgili yetkili otoriteye ibraz edilmelidir veya
- ç) Nakliyecisi, adına nakil işlemi gerçekleştirdiği yetkili acenteye, bilinen göndericiye veya kayıtlı göndericiye SHGM tarafından belgelendirildiğine veya onaylandığında dair ispat sağlamalıdır. Bu ispat SHT-17.6 Ek-24'te bulunan gereklilikleri içermelidir ve kopyaları ilgili yetkili acente, bilinen gönderici veya kayıtlı gönderici tarafından saklanmalıdır. Talep üzerine bir kopya yetkili acenteye veya gönderiyi alan havayolu işletmesine veya ilgili yetkili otoriteye ibraz edilmelidir.

TARANMIŞ KARGONUN VE POSTANIN KORUNMASI

MADDE 89- (1) Güvenlik tahditli alanların kritik bölümlerinde bulunan kargo ve posta yetkisiz müdahaleye karşı korunmuş olarak kabul edilir. Güvenlik tahditli alanların kritik bölümlerinde bulunmayan kargo ve postanın yetkisiz müdahaleye karşı korunmasının sağlanması amacıyla;

- Gönderiler, yetkili acente tesislerinin giriş kontrolü olan kısımlarında tutulmalıdır veya
- Gönderiler, yasaklı maddelerin girişini önlemek amacıyla fiziksel olarak korunmalıdır veya
- Gönderiler refakatsiz bırakılmamalı ve koruma personeli ve hava aracına yükleme yapan personel dışında gönderilere erişim sınırlandırılmalıdır.

X-RAY CİHAZLARINA GİRİŞ

X-RAY IŞINI,

X-Ray Radyasyonu;

Alman fizikçi Wilhelm Röntgen tarafından bulunmuştur. X-Ray 10 üzeri -8 ile 10 üzeri -12 cm'lik kısa dalga boylu keskin ve gözle görülmeyen elektromanyetik radyasyondan oluşmaktadır.

1890'lı yılların ortalarında çoğu araştırmacı gibi o da katot ışın tüplerinde oluşan lüminesans olayını incelemekteydi. "Crookes tüpü" adı verilen içi boş bir cam tüpün içine yerleştirilen iki elektrot dan (anot ve katot) oluşan bir deney düzeneği ile çalışıyordu. Katottan kopan elektronlar anoda ulaşmadan cama çarparak floresan adı verilen ışık parlamaları meydana getirmekteydi. 8 Kasım 1895 günü deneyi biraz değiştirip tüpü siyah bir karton ile kapladı ve ışık geçirgenliğini anlayabilmek için odayı karartıp deneyi tekrarladı. Deney tüpünden 2 metre uzaklıkta baryum platinocyanite sarılı olan kâğıtta bir parlama fark etti. Deneyi tekrarladı ve her defasında aynı olayı gözlemledi. Bunu mat yüzeyden geçebilen yeni bir ışın olarak tanımladı ve cebirde bilinmeyen simgeleyen X harfini kullanarak "X ışını" ismini verdi.

Bu ışık daha sonra geliştirilmiş; öncelikle Sağlık Hizmetlerinde Röntgen Cihazı olarak kullanılmış daha sonrasında da kullandığımız Cihazlar üretilmiştir. Daha sonraları bu ışınlar, "Röntgen ışınları" olarak ta anılmaya başlanmıştır.

Nesneleri X-Ray ile taramanın amacı:

X-Ray Cihazlarının Kullanım Amaçları;

- Yasadışı cisimlerin içeri sokulma girişimlerine karşı caydırıcılık sağlamak.
- Bagajlardaki gizlenmiş tehlikeli ve patlayıcı cisimleri bulmak.
- Bagajların hızlı bir şekilde kontrolünü sağlamak.
- Girişlerde kontrol nedeniyle olabilecek yığılma ve gecikmeleri önlemek.

X-Ray jeneratörü ile elde edilen X ışınının, konveyör vasıtasıyla bagajların, cihazın içinden geçirilmesi esnasında bagaj içeriğinin yoğunluk esasına göre operatörlerce yorumlanabilecek görüntüler halinde monitörlerde gösterilmesini sağlayan cihazlardır.

Kullanışlı bir cihazın seçiminde en önemli etken ulusal yasal düzenlemelerdir. Görüntü paneline verilen ve sistem tarafından üretilen gölge grafikleri gerçek anı yansıtmamaktadırlar. Bu görüntüler elektronik olarak depolanmış ölü görüntülerdir. Görüntünün mükemmelleştirilmesi için uzmanlaşma ve ek aksesuarlar görüntünün etkisini artırmayacak fakat görüntünün elektronik sesli olarak kaydedilmesine imkan sağlayacaktır.

Ne kadar mükemmel olduğu önemli olmamakla birlikte, bu makineler sadece ağır ve sıkıcı bir görevi hızlandırmaya yardımcı olmakta ve fiziksel aramaya alternatif ve daha etkili bir yöntemdir. Saatte geçen bagaj sayısı, veya dakikada feet olarak bandın hızı cinsinden çok çeşitli versiyonları vardır. Daha limitli bir faktör ise eğitilmiş bir personelin 20 dakikada etkili bir şekilde gözlemleyebileceği bagaj sayısıdır. Bu zaman personelin ekrana dikkatli bir şekilde bakabileceği en uzun süredir. Konvansiyonel bir güvenlik sisteminde, saatte 1000-1400 bagajın geçmesi imkan dahilindedir. (her biri için 2.5 sn - 3.6 sn). Bu durum personelin bagajı görmesi ve içeriğini anlaması 5 sn alır ve bu da saatte 720 bagaj yapar. Bu durum hatalara neden olmaktadır. Bandın daha hızlı olması ağır çalışan personelin bandı durdurarak opak renkteki malzemeleri incelemek için bagajı açma oranını artıracaktır. Bu oran %30 dur. Bu da yaklaşık saatte 1000 bagaj sayısını 700'e düşürür.

Alınacak bir eğitimle, bir silah ilk bakışta tanımlanabilir. Eğitilmiş bir personel için bazen silahların tanımlanması zor olabilir. Sürekli eğitim ile bu durumda aşılmaktadır. Zaman içerisinde operatör nesneleri bir bakışta tanıyabilme özelliğine sahip olacaktır.

Buradaki en önemli durum Operatörler Teknolojik gelişmelerden haberdar edilmeli Ulusal ve Uluslararası Havalimanlarında karşılaşılan olaylar detaylarıyla paylaşılmalıdır. Birçok modern, X-Ray cihazı insan saçından daha ince kabloları rahatça tespit edebilirler. Ancak bir düzeneği harekete geçirebilecek kablo kalınlığı 5 mm den az olmamalıdır.

Kişilerin bagajlarının içerisinde tehlikeli madde ve yasadışı maddelerin olup olmadığını tespit etmek onları ayırtırmak. Tarifeli seferlerde, charter seferlerinde ve turlarda taşınan kabin bagajlarının fiziki olarak yapılan güvenlik kontrollerinden kaynaklanan gecikmeler, havayolu işletmecileri tarafından kabul edilemez hale gelmiştir. Bu durum havayolu işletmecilerini, ya yolcu trafiğini diğer kara taşıma sistemlerine kaydırarak gecikmeyi kabullenmek veya güvenlik kontrollerini atlatabilecek yollara başvurmak gibi iki seçenekle yüz yüze getirmiştir.

Not; (Bir insandan görevini yerine getirirken %100 dikkat ve enerji beklemek imkansızdır. Ayrıca cihazlar da %100 güvenilir değildirler. Fakat dikkatli bir seçim personelin eğitimi ve motive edilmesi, daha objektif çalışmasıyla etkin bir çalışma sağlanabilir. Ayrıca Modul 1 de de anlattığımız gibi Halka şeklinde yapılan güvenlik, en son nokta olan uçağa tehlikeli maddelerin minimum seviyede gitmesini sağlayacağından alınan önlemlerin ve seçilen yöntemlerinde çok önemli olduğu bilinen bir gerçektir.)

X-RAY PRENSİPLERİ VE X-RAY EKİPMANLARININ NASIL ÇALIŞTIĞI, ÇALIŞMASI

CAM TÜP: 20-25cm uzunlukta 15cm² çapında vakumlanmış ve ısıya dayanıklı Pyrex camından yapılmıştır.

Cam tüpün her iki yanına karşılıklı olarak katot ve anot yerleştirilmiştir.

Anotta oluşan x-ışınları izotopik olarak yani her yöne dağılırlar. Kullanılmak istenen ışın cam tüp ve metalik muhafazanın penceresinden geçen ışın demetidir. Diğer yönlerde dağılan primer ve sekonder radyasyon metalik muhafaza tarafından absorbe edilerek koruma yayılır. Metalik muhafaza ve cam tüp arasında elektrik yalıtıcı ve termal yastık olarak ince yağ tabakası bulunur.

Anotta oluşarak cam tüpe iletilen ısı, yağ aracılığı ile metalik muhafazaya oradan da dış ortama yayılır. Bazı tüplerde metalik muhafazaya fan yerleştirilerek soğuma hızlandırılmıştır.

Katottan, Anoda hızlandırılan elektronlar negatif yükleri nedeni ile birbirlerini iterek saçılırlar. Bu saçılmayı engellemek ve elektronları anotta belirli bir alana yöneltmek için flaman odaklama fincanı denilen metalik bir yuvaya yerleştirilmiştir.

KATOD; X-İŞİNİ tüpünün negatif terminalidir. Katoda flaman adı da verilir. Flaman 2 mm çapta 1-2cm uzunluğunda tungsten bileşiğinden yapılan tel bir sargıdır.

X-İŞİNİ cihazı açıldığı zaman flamandan düşük bir akım geçirilerek flaman ısıtılır ve yüksek ısı şokuna hazırlanır.

Flamandan yeterli miktarda akım geçirilirse tungsten atomlarının dış yörünge elektronları ısıyı absorbe ederek metal yüzeyinden adeta kaynayarak hafifçe ayrılır.

Bu olaya termioyonik emisyon adı verilir. Emisyon için flamanın en az 2200 C0'a ısıtılması gerekir.

Cihaz fiziki olarak 4 temel üniteye sahiptir.

1. Cam Tüp ve Muhafazası / X ışını üretici

Üzerindeki Muhafaza ile de

- Fazla radyasyonu absorbe etmek
- Elektrik şokunu engellemek
- Yüksek ısıyı absorbe ederek çevre ortama yaymak
- Cam tüpe mekanik koruma sağlamak görevleridir

2. Ekran

- Üretilen bu ışınlar yoğunluk durumuna göre tünel içindeki bagajda mevcut maddeler tarafından absorbe edilerek görüntü olarak ekrana yansımaktadırlar. Düşük atom yoğunluğuna sahip maddeler ise ışınlarını yansıtırlar.

3. Konveyör

- Üzerine konulan eşyanın hareket ederek tünel içinden geçmesini sağlayan yürüyen bant sistemidir.

4. Kontrol Paneli

- Yön seçme, ışın tarayıcı, Görüntü büyütme tuşları,

X-ray Cihazları

Tünel ölçülerine ve monitör özelliklerine göre çeşitlilik gösterirler.

TÜNEL VE TEKNİK ÖZELLİKLERİNE GÖRE

- X-Ray eğer Küçük Tünel açıklığına sahipse; paket, mektup ve çanta içerisindeki cisimlerin denetlenmesi için idealdir.
- Az yer tutmasından ve çok kolay kullanılmasından dolayı postane, endüstriyel yapı, mahkeme, hapisane, okul, elçilik, hükümet binaları ve daha birçok yerde kullanılması mümkündür.
- Otomatik olarak uyuşturucu ve/veya patlayıcı olması muhtemel görüntüler çerçeveleyerek operatöre görüntü yorumlamasında kolaylık sağlayan bu sistem ayrıca görüntü kaydedip daha sonra bu görüntüleri aynı monitör üzerinden izleme şansını da vermektedir.

X-Ray bagaj taraması

- Gelişmiş X-Ray cihazları ile çift ya da üç boyutlu tarama yapılarak en zor tespit edilen patlayıcılar dahi görüntülenebilmekte, riskli organik maddeler cihazların geniş arşiv kapasiteleri sayesinde otomatik olarak ayrıştırılabilmektedir.

Kargo Tarama Sistemleri:

Gelişmiş X-Ray kargo tarama sistemleri ile, karayolu sınır girişleri, limanlar ve havalimanlarında konteynerlerden TIR lara kadar her tür kargo taşıma araçları 3 dakikanın altında görüntülenerek, silah, patlayıcı, uyuşturucu ve kaçak maddelerin kontrolü sağlanabilmektedir.

X-RAY CİHAZI - FARKLI TİPLERİ, TEMEL KULLANIM VE ÖZEL FONKSİYONLAR**X - Ray Sistemleri**

Fiziksel görünüşlerine göre çok çeşitlilik gösteren X-Ray cihazının havacılık güvenliğinde kullanılan başlıca üç tipi vardır.

a) Çarpmalı X-Ray (Pulse X-Ray)

Işının yoluna yerleştirilmiş malzemeye düşük dozda X-Ray çarptırılır, bu vuruş bir görüntü paneline yansıtılır. Ve bu panelden elektronik olarak televizyon monitörüne aktarılır.

b) Uçuşan Noktalı X-Ray (Flying Spot X-Ray)

Belirli bir noktadan konveyör veya hareketli bantla geçen bagaj 3mm genişlikteki düşük dozlu ve dikey hareket eden uçan noktalar şeklindeki X-Ray radyasyonu ile taranır. Bu esnada görüntü panelinde bir görüntü oluşturur. Ve nesne tam olarak bu noktadan geçtiğinde televizyon monitöründe tam bir görüntü elde edilir.

c) Sabit Potansiyelli X-Ray (Constant Potential X-Ray)

Bu makine yüksek dozludur. 5mA lık bir tüp akımında 50Kv ve 200Kv arasında ek bir menzile sahiptir. Malzeme kabine yerleştirilir. Kapının kapatılmasıyla jeneratör faaliyete geçer ve belirli bir süre malzeme radyasyona tabi tutulur. Diğer yönde elektrikli foto dedektörü hareketli konveyörde bir nesne hissettiğinde sürekli X-Ray ışını çalışmaya başlar. X-Ray görüntüsü direk olarak floresanlı bir ekran veya televizyon monitöründe görülebilir.

X-Ray: Kişilerin el çantalarının ve bagajlarının içinde tehlikeli madde olup olmadığını tespit etmek amacıyla kullanılan ve düşük radyasyon ile çalışan cihazlardır.

Cihazın kullanıcı tarafından kullanılan başlıca bölümleri:

a. **Konveyör:** Cihaza konulan bagajları cihazın içinden geçmesini sağlayan bant sistemi.

b. **Ekran:** Görüntünün alındığı monitör.

c. **Kontrol Paneli:** Cihazı kumanda etmek için gereken tuşların bulunduğu panel.

Günümüzde havalimanlarında, çalışma prensibi aynı olan değişik marka ve modellerde x-ray cihazları kullanılmaktadır.

En iyi x-ray sistemi,

- f) İyi araştırma imkanı veren,
- g) Düşük yanlış alarm oranı olan,
- h) Havalimanı operasyonlarını aksatmayacak süratte,
- i) Uçuş güvenliğini tehlikeye atmayacak güvenilirlikte,
- j) Bagajları hasara uğratmayacak bir bant taşımacılığı olan cihazlardır.

Konvansiyonel x-ray sistemlerinin,

- Çalışma prensibi transmission “aktarım” üzerinedir,
- Bu sistemde tek enerji kaynağı kullanılır,
- Cismin röntgeni çekilerek elde edilen görüntü bilgisayar yardımıyla ekrana taşınır,
- Bilgisayarda görüntü analizi yapılamaz,
- Bilgisayar yardımıyla resim parçalara ayrılarak tekrar inceleme imkanına kavuşulabilir.

Advanced (ileri) veya smart (akıllı) teknoloji,

- Çift (dual) enerji sistemiyle ve bilgisayar destekli olarak çanta içerisine yansıtılan X-ray ışınlarının emilmesi sonucunda farklı analizlerin ortaya çıkmasını sağlar.
- Bu sistem şüphe edilen bölümlerin ne olduğunu gösterir. Bu arada atom numaraları aynı veya birbirine çok yakın olanları da farklı patlayıcı olarak gösterebilir.
- Bilgisayara bütün patlayıcı çeşitlerinin tanımlanması gerekmektedir. Bu da yanlış yapma oranını yükseltir.(Patlayıcılar normalde yüksek oranda nitrojen içerirler. Fakat salam ve peynir veya deri ceket gibi birçok materyal aynı şüpheyi doğurur.)
- Bu sistem konvansiyonel sistemlerle birlikte kullanıldığında yüksek oranda başarıya ulaşılacaktır. Çünkü şüphe duyulan çantaların “smart ve advanced sistemi”nde değerlendirilmesi riski sıfırlayacaktır. Bu analizde bir görüntünün birden çok ayrıntılı bölümlere ayrılması imkanı bulunmaktadır.

X-RAY BAGAJ ARAMA CİHAZLARINA İLİŞKİN STANDARTLAR VE TEST USULLERİ

UYGULAMA ŞEKLİ

Cihazlar

X-ray bagaj arama cihazlarına ilişkin olarak burada yer alan şartlar ile temel prensipler, bir operatörün yorumlaması için görüntü sağlayan her türlü x-ray tabanlı arama ekipmanı için geçerlidir. Buna, konvansiyonel x-ray bagaj arama cihazlarının yanı sıra belirleyici özelliğe sahip % 100 bagaj tarama cihazları (EDS/EDDS) da dahildir.

Nesneler

Aynı şekilde, türü veya boyutu ne olursa olsun, x-ray bagaj arama cihazları güvenlik ekipmanına ilişkin yer alan şartlar ile temel prensipler çerçevesinde taramadan geçirilen her bir objedir.

CİHAZ TESTLERİ

ECAC DOC 30’un güncel baskısında yer alan uygulamalara göre Standart Test Kiti kullanılarak yapılır.

TEST TÜRLERİ

STP, üç farklı test türünde uygulanabilir:

Birinci test

Bu testin amacı, Cihazların gelişme aşamasında araştırmaya odaklanmak satın alma sırasında cihazlar arasında kıyaslama yapılabilmesini teminen derecelendirmek kabul ediliş sırasında şartnamelere yönelik olarak performansa ilişkin kontrolü yapmaktır.

İlk çalıştırma testi

Bu testin amacı, ekipmanın fonksiyonlarını tamamen yerine getirip getirmediğini çabuk ve basit bir şekilde kontrol etmektir.

Performans izleme testi

Bu testin amacı, cihazların kullanım ömrüne yönelik performans değişikliklerini ölçmektir.

Uçağa alınacak ve güvenlik taramasından geçmesi gereken her nesne, aynı standartlara göre güvenlik taramasına tâbi olmalıdır.

TEST YÖNTEMİ

Aşağıda yer alan kritere ilişkin performans Standart Test (STP) kullanılarak değerlendirilmelidir.

Standart Test Parçasının (STP) Tanımlanması

Standart test parçasının, materyal özelliklerini ve boyutlarını içeren teknik çizimler yapılabilir.

Tek tel çözünürlüğü (SWR) TEST 1

30 AWG bakır tele ek olarak, STP 24 AWG'den (0.5105 mm) 36 AWG'ye (0.1270 mm) kadar bir seri halinde dizilebilir: 24, 30, 32 ve 36. Teller karışık düzende dizilebilir.

Yararlı penetrasyon (UP) TEST 2

STP, çeşitli kalınlıklardaki alüminyum (5/16, 7/16 ve 9/16 inç) plakalar arkasındaki farklı çaplardaki (24 AWG ile 36 AWG arası) karışık olarak dizilen izole edilmemiş kalaylı bakır teli içerecektir.

Uzaysal (derinlik) çözünürlük (SR) TEST 3

2.0 mm ızgaralara ek olarak, STP, ızgara (1.0 mm ve 1.5 mm) serisi olarak dizilebilir. Birbiri üzerine dik açıyla yerleştirilmiş bakır tabaka ızgaralar kullanılmalıdır (yatay ve dikey çözünürlüğü kontrol etmek amacıyla).

Basit penetrasyon (SP) TEST 4 a ve 4 b

İnce materyal görüntülenmesi için, çelik folyo kullanılabilir. 0.10 mm parçaya ek olarak, STP iki folyo daha içerecektir: 0.05 mm ile 0.15 mm.

Kalın materyallerin ayrımının yapılabilmesi için çelik dişli kama kullanılacaktır. Kalınlıkları 14 mm ile 30 mm arasında olacak değişik diziler halinde düzenlenebilir ve dişleri 2 mm olabilir.

Materyal ayırabilme (MD) TEST 5

STP, kapsül içine konmuş tuz ve şeker örneklerini içerecektir.

X-Ray Cihazlarının Kullanım Amaçları;

- Yasadışı cisimlerin içeri sokulma girişimlerine karşı caydırıcılık sağlamak.
- Bagajlardaki gizlenmiş tehlikeli ve patlayıcı cisimleri bulmak.
- Bagajların hızlı bir şekilde kontrolünü sağlamak.
- Girişlerde kontrol nedeniyle olabilecek yığılma ve gecikmeleri önlemek.

X-IŞINI TÜPÜ

X-IŞINI TÜPÜ ÖZELLİKLERİ:

- Tüpün camı yüksek ısıya dayanıklıdır.
- 2 –3,5cm uzunlukta ve 15 cm çapındadır.
- Vakumlu olması uzun ömür ve etkili x-ışını üretilebilmesi için gereklidir.
- Tüpün negatif tarafını katot , pozitif tarafını anot oluşturur.
- Yaklaşık 5 cm² 'lik bir tüp penceresi vardır.
- Çevreye gereksiz x-ışını yayılımını önlemek için tüp kurşun koruyucu içine yerleştirilmiştir.

MEKANİK VE ELEKTRİK TEHLİKELERİ

Havalimanlarında bulunan tüm elektrikli aletler (X-Ray, Kapı Tipi Metal Arama Detektörü v.b.) tehlike oluştururlar. Alınan önlemler ve ekipmanların fiziksel durumlarına göre tehlike boyutu değişecek olup bu tehlikeleri iyi analiz etmek gereklidir.

Başlıca tehlike kaynağı olan makineleri şu şekilde örnekledebiliriz;

- Elektrikle çalışan her türlü makine
- Dönen kayış, kasnak, dişli gibi parçaları olan makineler

SAĞLIK VE EMNİYET;

DOZİMETRE

Bagaj X-Ray sisteminin kullanımında, altı çizilecek en önemli husus kullanıcı personelin ve yolcuların güvenliğidir. Bazı ülkeler, cihazın etrafında görev yapan personelin, dozaj gösterge şeridini giymesini istemektedir. X-Ray açısından bir doz, X-Ray ışınının yoğunluğu ve maruz kalma süresidir.

Bu küçük şerit, küçük bir fotoğraf filmi parçasıdır. Bütün işlenmemiş fotoğraf filmleri X-Ray a hassastırlar. X-Ray radyasyonuna maruz kalma bir kamerada görünen bir ışık gibi kaydedilebilir. Eğer şerit X-Ray radyasyonuna maruz kalırsa, belirli bir çalışma periyodunda film üzerinde radyasyon emiş seviyesi düzenli şekilde artacaktır. Bu Filmler düzenli aralıklarla Atom Enerji Kurumuna gönderilerek veriler alınmakta personelin sağlığı açısından bütün kontroller bu şekilde yapılmaktadır.

a) Radyasyon Güvenliği, 2690 sayılı Yasaya göre hazırlanan Radyasyon Güvenliği Tüzüğü ve bağlı Yönetmelik hükümleri çerçevesinde Havalimanı işletmecisi kurum/kuruluş tarafından sağlanır.

b) Kontrol noktalarındaki x-ray bagaj arama cihazını kullanan personele işletmecisi kuruluş tarafından kullanıcı adına göre film dozimetre temin edilir.

c) Türkiye Atom Enerjisi Kurumu (TAEK)'na yürürlükteki Tüzük ve Yönetmelik hükümleri gereğince kontrol için işletmecisi kuruluş tarafından film dozimetreler, gönderilir. Gelen sonuca göre işlem yapılır.

DOZİMETRE NASIL KULLANILMALIDIR;

- Şeritin; Cihaz çalışırken, X-Ray jeneratörü ile aynı yükseklikte olması gerekmektedir. Bu nedenle bel hizasından yukarıda giyilmelidir.
- Film şeridi, yerel uygulama veya çalışma saatine uygun olarak hassas bir şekilde kullanılmalıdır. İzinsiz daha uzun süre kullanılması, oranların yanlış okunmasına sebep olabilir.
- Şeridin kaybolması, hatalı olduğunun farkına varılması gibi durumlarda hemen rapor edilmesi gereklidir.

- Personel/yolcu X-ray bagaj arama cihazı çalışır durumda iken vücutlarının bir bölümünü cihaz tüneline koymamalı, cihaz bandına oturmamalı, konveyör uzatma aparatlarına (merdanelere) sürünmemelidir.
- Cihaz tünelinin giriş ve çıkışında bulunan kurşun perdelerin durumu sürekli kontrol edilmeli, bu perdeler sürekli sağlam, arasında boşluk olmayacak şekilde, normal konumunda bulundurulmalı, eskiyen perdelerin zaman geçirmeden değiştirilmesi için ilgili birime bilgi vermelidir.
- Kontrol Noktasında çalışan personelin dışında kalan tüm şahısların da x-ray bagaj arama cihazının normal çalışmasını engelleyici hareketlerde bulunmaları engellenmelidir.

Yapılmaması Gerekenler

- Herhangi bir sebeple, şeridin X-Ray cihazının bir bölümüne konulması,
- Herhangi birine şeridin ödünç verilmesi,
- Başka bir personelin şeridini ödünç almak veya giymek,
- Şeridi takmadan makineyi kullanmak,
- Şeridi, toka, fermuar kapatıcısı veya giyeceklerin metal parçaları gibi malzemelerin arkasına koymak,
- Kendi veya bir başkasının şeridini, kabinin içine ya da X-Ray ışınlarının içine koymak,
- Görevli teknik personel tarafından yapılacak testler Ek-10- 12 de belirtilen standartlar çerçevesinde yapılır. Operatör ve Teknik Personel Test Formu için bakınız (Ek-3 a ve b)

X-ray Bagaj Arama Cihazı İle İlgili Radyasyon Güvenliği

- i) Havalimanında X-ray bagaj arama cihazının kullanımında en önemli hususlardan birisi, kullanıcı personelin ve yolcuların radyasyona karşı güvenliğin sağlanmasıdır.
- j) Personel/yolcu X-ray bagaj arama cihazı çalışır durumda iken vücutlarının bir bölümünü cihaz tüneline koymamalı, cihaz bandına oturmamalı, konveyör uzatma aparatlarına (merdanelere) sürünmemelidir.
- k) Cihaz tünelinin giriş ve çıkışında bulunan kurşun perdelerin durumu sürekli kontrol edilmeli, bu perdeler sürekli sağlam, arasında boşluk olmayacak şekilde, normal konumunda bulundurulmalı, eskiyen perdelerin zaman geçirmeden değiştirilmesi için ilgili birime bilgi vermelidir.
- l) Kontrol Noktasında çalışan personelin dışında kalan tüm şahısların da x-ray bagaj arama cihazının normal çalışmasını engelleyici hareketlerde bulunmaları engellenmelidir.
- m) Görevli teknik personel tarafından yapılacak testler Ek-12’de belirtilen standartlar çerçevesinde yapılır. Operatör ve Teknik Personel Test Formu için bakınız (Ek-3 a ve b)
- n) X-ray bagaj arama cihazından yayılabilecek radyasyonun önlenmesi için kurşun levha veya panellerle kaplanmış olması, tünel giriş/çıkışlarında kurşun vinil perdeler bulunması, eskiyen vinil perdelerin değiştirilmesi,
- o) Cihaz içinde bulunan Jeneratör ünitesinin çevresi kurşun levha ve plakalarla muhafaza altına alınmış olması,
- p) Ayrıca, X-ray bagaj arama cihazlarının Türkiye Atom Enerjisi Kurumu (TAEK) tarafından sertifikasının bulunması gerekmektedir.

X-RAY GÖRÜNTÜLERİNİ YORUMLAMA PRENSİPLERİ

SİSTEM KISITLAMALARI - BAGAJLARIN POZİYONU, IŞINLARIN KIRILMASI VB.:

Cihazın sağlıklı kalmasını sağlamak için kontrol için cihaza verilecek bagajların, öncelikle, cihaza konulmadan önce cihaz giriş konveyörü önünde bulunan platform üzerine bırakılması sağlanmalıdır.

Cihazda kontrol edilen bagajlardan konveyör üzerinde bulunanların toplam ağırlıkları, konveyör taşıma kapasitesi üzerinde olmamasına dikkat edilmelidir. X-ray bandına toplam maksimum 160 kg ağırlığında paketler veya bagajlar konur. Bu sınırlamadan daha fazla ağırlık konması durumunda, konveyör bandının yırtılması gibi mekanik veya elektronik birçok arızalara neden olabilir. Arıza giderilene kadar kimi zaman parça beklenmesi vb. nedenlerle cihaz günlerce kullanım dışı olabilir. Bu durum hizmet kalitesini olumsuz yönde etkileyecek, gecikmelere neden olabilecektir.

Görüntünün sağlıklı alınabilmesi için; kontrol edilecek paketler veya bagajlar cihaza yatay ve uzunlamasına konulmalıdır. Bagajlar üst üste konmamalı ve her bir bagajın arasında en az 50 cm mesafe olmalıdır.

Kontrol edilecek bagajlar veya tüm nesneler konveyörün ortasına gelecek şekilde konulmalıdır.

Aranması gerekli bagajların, bagaj arama görevlisine monitör üzerinden işaret edilmeden tüneli terk etmesine izin verilmemelidir. Konveyör çıkışında paket veya bagaj birikmesine izin verilmemelidir.

Aranması gerekli bagajların mutlak surette bagaj sahibi tarafından açılması sağlanmalıdır.

Bagaj içerisinde bakılacak nokta monitör görüntüsünden tespit edilerek, bakılmalıdır. Arama görevlisinin özellikle odaklanacağı nokta, görüntüde tespit edilen nokta olmalıdır.

Normal şartlarda operatörün, cihaz klavyesinden bulunan menü tuşuna basarak menü içinde gezinme, ayarlarda değişiklik yapma gibi yetkileri yoktur. Cihaz ayarlarının yetkisiz kişilerce kurgulanması olumsuz durumlara neden olabilir.

Konvansiyonel x-ray cihazlarının, x ışını veren x-ray jeneratörü cihazın üst veya yan orta bölümünde yer alır. Cihaz tünelinin içinde yürüyen bandın hemen bir kaç cm üstünde, hem giriş hem de çıkış tarafına yakın bölümlerde sensörler bulunur. Paket veya bagaj banda konulup tünele girdiğinde sensörler paketi görür görmez x-ray jeneratörüne sinyal göndererek jeneratörün x ışını üretmesini sağlar ve paketin görüntüsünü operator ekranına yansıtır. Cihaz x-ışını üretirken cihaz üzerinde bulunan kırmızı lamba yanar. Tünel çıkışına yakın olan sensörlerde paketin çıkacağı sinyalini jeneratöre göndererek x ışını üretmesini durdurur.

Kurşun madeninden yapılmış maddeler, x-ışınını kırar ve paket içerisine sağlıklı nüfuz etmesini engeller. İçerisinde kurşun bulunan maddeler genellikle açık parlak yeşil renkte görülmektedir. Bu nedenle böyle bir bagaj görüntüsü olduğunda, bagaj mutlaka açılarak kontrol edilmelidir.

TEKNİKLER – 3 BOYUT, DIŞATLAR, BAGAJLARIN KARMAŞIKLIĞI, NESNELERİN TANIMLANMASI VB.

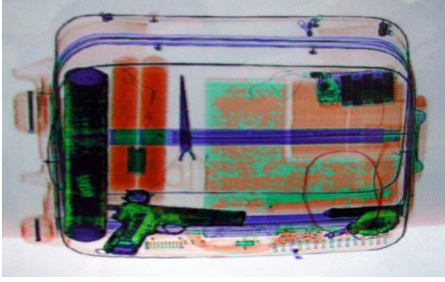
Görüntü yorumlama fonksiyonlarını kullanmadan önce konveyörü durdurunuz. Görüntü yorumlaması bittikten sonra tekrar hareket ettiriniz.

Görüntü yorumlama fonksiyonlarının kullanılmasına rağmen, neticeye ulaşılamamışsa mutlaka o bagajın manuel olarak aranması sağlanmalıdır.

Görüntü yorumlaması yaparken asla zamana karşı yarışılmamalıdır. Elde edilecek güvenlik standardı tamamen operatörün çalışmasına bağlıdır.

Çok karmaşık, içinde birçok çeşit madde bulunan veya çok yoğun metallerin bulunduğu paketlerin veya bagajların açtırılarak manuel kontrol edilmesi tavsiye edilir. Zaten ulusal ve uluslararası kurallar çerçevesinde her 10 bagajdan birinin yani kontroldeki bagajların %10'nun açılması gerekmektedir.

RENK ANALİZİ - ORGANİK/İNORGANİK AYIRIMI - VE AMACI:

RENKLİ
EKTRAN

Görüntüye dikkat edildiğinde, ekrandaki görüntüde var olan renkler 3 ana renkten oluşmaktadır.

TURUNCU VE TONLARI: Atom ağırlığı 0-10 arasındadır. Organik maddelerdir. Tahta, Plastik, Şeker, C4 vb.

Bu maddelerin renk tonları:



MAVİ VE TONLARI: Atom ağırlığı 10-18 arasındadır. Hafif metaller, inorganik maddelerdir. Çelik, Demir, Alüminyum vb.

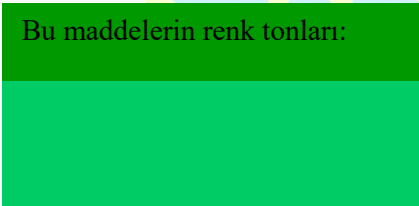
Bu maddelerin renk tonları:



YEŞİL VE TONLARI: Atom ağırlığı 18-sonsuz kadardır. Ağır metaller veya Geçilemeyenlerdir.

Karışık (Mix) Maddeler: Metal ve metal olmayan maddelerin karışımından yapılan malzemelerdir.

Bu maddelerin renk tonları:



X-ray cihazının görüntüleyemediği maddeler: Kurşun ve kristal içerisindeki maddelerdir.

Bu maddelerin renk tonu:



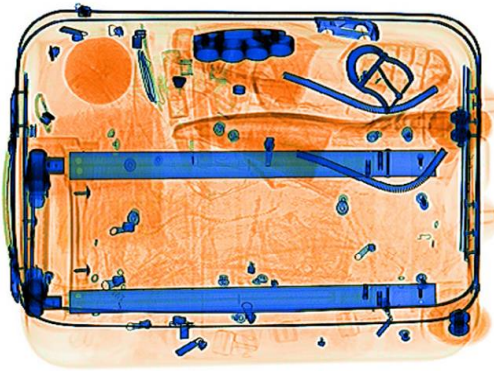


SIYAH/BEYAZ EKRAN

Bagaj kontrolü ile elde edilen siyah beyaz görüntü, bagajdaki değişik cisimlerin, beyazdan siyaha kadar 22 adet ayırt edilebilir parlaklık seviyesi ile (Gri tonları) gösterimini temsil eder. Parlaklık seviyeleri taranan cisimlerin gerçek absorpsiyon faktörlerine karşılık gelir.

X-ray cihazlarının kontrol panelleri cihazın cinsine ve modeline göre farklılık gösterir. Genel olarak Tuşların isimleri değişse de, görüntü incelemede kullanılan fonksiyonlar hemen hemen aynıdır.

Daha önce de belirtildiği gibi, kurşun madeninden yapılmış maddeler, x-ışınını kırar ve paket içerisine sağlıklı nüfuz etmesini engeller. İçerisinde kurşun bulunan maddeler genellikle açık parlak yeşil renginde görülmektedir. Bu nedenle böyle bir bagaj görüntüsü olduğunda, bagaj mutlaka açılarak kontrol edilmelidir.



GÖRÜNTÜ GELİŞTİRME FONKSİYONLARININ KULLANIMI VE AMACI

Konveyör Çalıştırma” Düğmeleri

FWD Düğmesi: Eşyaları kontrol tüneline doğru hareket ettirir.

STOP Düğmesi: Bandı durdurmak için kullanılır.

REV Düğmesi: Bandı ters yönde çalıştırmak için kullanılır.

“Zoom” (Büyütme) Tuşları: Ekranda alınan görüntü içinde şüpheli görülen bir kısım varsa büyütme tuşları ile görüntünün daha yakından incelenmek istenilen yerler 2 veya 4 kat büyütülebilir. Ekranı dokuz eşit parçaya bölündüğü düşünülerek, 1 sol üst köşe, 2 üst orta, 3 sağ üst köşe, 4 sol orta köşe, 5 ekranın ortası, 6 orta sağ köşe, 7 sol alt köşe, 8 alt orta, 9 alt sağ köşe direk tuşlara basılarak 2 kat büyütülür. 0 tuşuna basılı tutularak aynı işlemler yapılırsa 4 kat büyütme yapılır.

“Görüntü İnceleme” Tuşları;

B/W REV Düğmesi:

Sadece siyah beyaz ekranda etkilidir. Siyahı beyaz, beyazı siyah yapar. Yani; yoğunluğu yüksek olan maddeler beyaz olur yok olur, düşük olan maddeler ön plana çıkar. Burada amaç yoğunluğu düşük olan maddelerin ön plana çıkması ve yoğunluğu yüksek olan maddelerle ilişkilerinin olup olmadığını görmektir. Operatör bu tuş sayesinde birçok birleşim yaparak örneğin kablolar ile ilgili yorumu doğru şekilde yapabilmektedir.

EDGE TRACE Düğmesi:

Sadece siyah beyaz ekranda etkilidir. Bagajın içindeki tüm cisimlerin kenar çizgilerini çizer. Bu tuşla, örneğin Plastik bir bıçağın normalde operatör tarafından görülmesi çok zordur. Cisimlerin kenar çizgileri çizildiğinden dolayı yoğunluğu az olan maddeler daha net görüleceğinden Operatör diğer tuşlarında yardımıyla şüphelendiği cisim ile ilgili kararını verecektir.

HI-PEN Düğmesi:

Sadece siyah beyaz ekranda etkilidir. B/W REV’in tam terside diyebiliriz. Bu tuş kullanıldığında yoğunluğu fazla olan cisimler ön plana çıkar az olan cisimler nerdeyse görünmez. Operatöre diğer tuşların kombinasyonu ile beraber çok şey verebilen bir özellik olup uygulama ve simülasyon eğitimlerinde konu daha detaylı anlatılacaktır.

MENÜ Düğmesi:

Teknik işlemler için ve cihazın ayarlarının yapılması için kullanılan bu tuş Operatör tarafından kullanılmaz.

LİGHTER Düğmesi:

Her iki ekranda da etkili olan bu tuş; Kademe kademe kontrast görevini yapar son aşaması siyah beyaz ekranda Hi-Pen ile aynıdır. Avantajı Renkli ekranda da yoğunluğu fazla olan cisimlerin ön plana çıktığını göstermesidir.

DARKER Düğmesi:

Her iki ekranda da etkili olan bu tuş; Kademe kademe koyulaştırma görevini yapmaktadır. Örneğin; yoğunluğu az olan cisimlerin koyulaşması ön plana çıkması Operatörün şüphelendiği kısımları daha kolay incelemesine yardımcı olacaktır. Uygulama yönüyle anlatırsak; plastik bıçak veya silahtan şüphelendik ve Edge Trace ile kenar çizgilerini çizdik odaklandığımız noktayı tam olarak belirledikten sonra yoğunluğu az olan bu cisimleri daha iyi ayırt edebilmek için Darker tuşuyla koyulaştırma işlemini yaptıktan sonra Operatör nihai kararını verebilecektir.

NORMAL Düğmesi:

Her iki ekranda da etkili olan bu tuş ise; Lighter ve Darker’ da hangi kademe olursa olsun görüntüyü orijinaline çevirmektedir.

PSEUDO Düğmesi:

Sadece siyah beyaz ekranda etkilidir. Bu tuş 3 kademedir.

7. Kademe metalik yoğunlukları atomik ağırlıklarına göre gösterir. Operatörün Kabloları ve yoğunluğu fazla olan metalleri ayırt etmesini bu sayede yoğunluğu fazla olan metallerin altında herhangi bir obje var mı? onu ayırt etmesini sağlar.
8. Kademe Organik yoğunlukları atomik ağırlıklarına göre gösterir. Operatöre Patlayıcılarla ilgili çok yardımcı olur. 1.kademe metalleri net olarak inceleyen Operatör 2. Kademe Ametalleri incelediği için düzeneği tespit etme oranı çok yükseleceğinden buna göre X-Ray cihazının önemli tuşları arasında olan bu tuş çok kullanılmaktadır.

9. Kademede yoğunluğu fazla olan diğer bir deyişle 21 atomdan fazla olan cisimleri kırmızı renge çevirir. Buradaki amaçta yoğunluk altında ki normal şartlarda görmediğimiz maddeleri az da olsa görmemize olanak sağlar.

İNORG STRİP Düğmesi:

Sadece renkli ekranda etkili olan bu tuş; Bütün metallerin gitmesini sağlar Operatör Ametal olan tüm cisimleri rahatlıkla bu tuş ile ayırt edip yorumlayabilir.

ORG STRİP düğmesi:

Sadece renkli ekranda etkili olan bu tuş; Bütün Ametallerin gitmesini sağlar Operatör metal olan tüm cisimleri rahatlıkla bu tuş ile ayırt edip yorumlayabilir.

THREAT Düğmesi:

Herhangi bir tehlike sezildiğinde basılan bu tuş yardımıyla cihazın iki tarafında olan kırmızı lambalar yanıp sönmeye başlar ve cihaz alarm sesi verir. Kontrol noktasında görev yapan diğer Güvenlik Memurlarını haberdar etmek için kullanılır. Ancak Ülkemizde bu tuş Yolcuların panik olmaması için kullanılmamaktadır.

VİEV Düğmesi:

0 ve daha sonra Viev tuşuna aynı anda basıldığında daha önce geçmiş olan bagajlar cihazın özelliğine göre 20 adete kadar görülebilmektedir.

X-RAY de ışınların nüfus edemediği yoğun/koyu görünen nesneler-bu durumlar nasıl çözülür;
Yoğun nesneler; X-ray veya EDS cihazı kullanıldığında, yoğunluğu tarayıcının kabin bagajı içeriğini analiz etme kabiliyeti bozan herhangi bir nesne bagajdan çıkarılır: Bagaj ve çıkartılan nesne kabin bagajı olarak ayrı ayrı tekrar taranır.

PATLAYICILARIN, EV / EL YAPIMI PATLAYICI DÜZENEKLERİN (IED) VE DİĞER YASAKLI MADDELERİN TANINMASI

Farklı türdeki yasaklı maddeleri tanıma ve teşhis etme – gizleme/saklama metodları:

Sabotajcıların ve teröristlerin silah, patlayıcı madde ve tehlikeli maddeleri gizlemek için kullandıkları yöntemlerden başlıcaları şunlardır:

1-Plastik Patlayıcılar:

Cam macunu veya oyun hamuru yumuşaklığında olduğundan her türlü eşya ve oyuncak haline getirilebilir.



Plastik patlayıcıların gizlenmesinde kullanılan yöntemlerden bazıları şunlardır:

- -Resim çerçevelerinin içinde.
- -Paskalya yumurtası şeklinde.
- -Meyve veya değişik cisim halinde.
- -Büyük bir cüzdan içinde kalıplar şeklinde.
- -Evrak çantası, el çantası veya yolcu valizlerinin iç kısımlarında plaka şeklinde. -Elektronik gereçler içinde.
- -Yağ, reçel, şekerleme, lokum, salça gibi gıda maddeleri içinde.
- -Sabun, mum ve dekoratif eşya şeklinde.
- -Portatif kasetçalarlar içinde.
- -Kasetler, video ve normal teyp kasetleri ve benzeri elektronik eşya içinde. –
- Bayanların mahrem yerlerinde.
- -Spor şapkalar içinde.
- -Tıraş köpüğü, diş macunu, parfüm ambalajlarında, diğer her türlü malzeme içinde.

Plastik patlayıcılar kapı detektörlerinden geçiş esnasında tespit edilememektedir. Bomba düzeneği haline getirilmemiş ve metal elemanı olmayan patlayıcılar kapı detektörlerinde sinyal vermezler. İnsanların üzerindeki patlayıcılar, elle kontrol yapılmadığı müddetçe uçağa ulaştırılabilir.

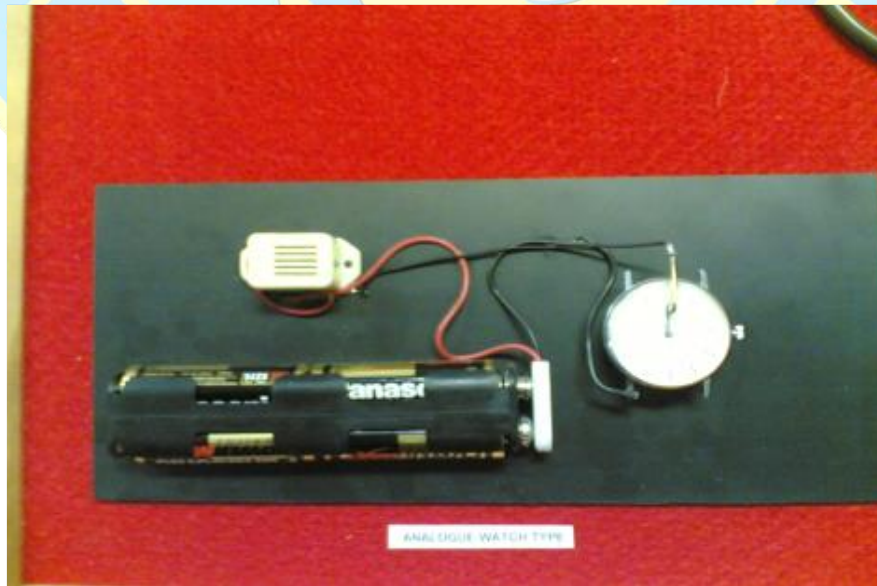
2-Sıvı Patlayıcılar:

Şarap, likör parfüm ve göz temizleyicisi şişesi, ilaç şişeleri, kolonya şişeleri içinde yolcuların bagajlarına yerleştirilebilir. Ayrıca toz şekere benzeyen TATP patlayıcısı, toz şeker gibi gösterilebilir.

3-Bomba Parçaları:

Dolmakalem, tükenmezkalem herhangi bir cisim içine yerleştirilebilir. Bu tür küçük parçalar hassas ayar yapılmadan kapı detektörlerinde sinyal vermemektedir.

Bombaların kabloların vb. parçaların elektrikli ev aletleri içinde, cep telefonları, saç fırçası boşluğu, ayakkabı ökçeleri içi vb. eşyalar içine saklanabilir.



4-Ateşli Silahlar:

Özellikli yolcuların üzerlerinde geçtiği tespit edilmiştir. Hasta olarak gelen ve protez kullandığını söyleyen şahısların özellikle incelenmesi gerekir

Silahlar küçük parçalara bölünerek kişilerin üzerlerinde veya eşyalarında geçirilebilir.

İlaç kutuları, küçük çantalar, müzik aletleri içinde, portatif bilgisayarlar, radyo, kasetçalar, çocukların ellerindeki oyuncaklarda, bebek arabalarında, bebek kundaklarında, tekerlekli sandalyeler ve sedyelerde geçirilebilir.



Ev/El yapımı patlayıcı düzeneklerin (IED) bileşenlerini tanıma:

Ev/el yapımı patlayıcılar:

- Gübreler (amonyum nitrat)
- Nitrobenzen
- Balmumu
- Şeker
- Fuel Oil
- Alüminyum Tozu

Yukardaki maddeler ve/veya türevleriyle ev/el yapımı patlayıcı yapılabilir.

Yaygın ev/el yapımı patlayıcılar:

- Amonyum Nitrat / Fuel Oil
- Amonyum Nitrat / Alüminyum
- Amonyum Nitrat / Nitrobenzen
- Amonyum Nitrat / Şeker

PROSEDÜRLER:

Cihazı hazırlama prosedürü:

Cihazı çalıştırmadan önce aşağıdaki kontroller yapılır:

- 1) Cihazın elektrik fişinin takılı olduğundan emin olunur. Elektrik kesintilerinde hizmetin aksamaması için cihaza mutlaka ups vb. kesintisiz güç kaynaklarından biri bağlanmalıdır.
- 2) Vinil (kurşun) perdeler (giriş ve çıkış tünellerindekiler) kontrol edilir. Perdelerde herhangi bir tahribat olmamalıdır. Perdeler her iki taraftan açılarak tünelin içerisinde herhangi bir madde olup, olmadığı kontrol edilir.
- 3) Konveyör bandında herhangi bir yırtık veya tahribat olup olmadığı kontrol edilir.
- 4) Yukarıdaki kontrollerde herhangi bir aksaklık tespit edilirse, cihaz çalıştırılmadan yetkili teknik personele haber verilir.
- 5) Çalıştırma öncesi kontrolde her şey normal gözüküyor ise cihaz anahtarı ile çalıştırılır.
- 6) Bagaj konveyör bandı üzerine konur ve cihaz hangi yönde çalıştırılacaksa FWD / REV tuşları kullanılır.
- 7) Denetim esnasında bagajlar cihaza tek tek, arada en az 40 cm. Olacak şekilde konulur.

Bilgisayar Hazırlama Prosedürü:

Cihaza bağlı biri siyah beyaz, diğeri renkli görüntü sağlayan iki adet monitör bulunmaktadır. Cihaz çalıştırıldıktan sonra aşağıda açıklanan günlük testler yapılır. Yapılan testlerde monitörlerdeki görüntülerde herhangi bir aksaklık tespitinde Teknik personelce müdahale edilir.

Günlük Düzenli Testler:

Görevli teknik personel tarafından yapılacak testler MSHGP Ek-10'da yer alan Ek-12'de belirtilen standartlar çerçevesinde yapılır.

Teknoloji geliştikçe bu alandaki cihazların, çalışma/çalıştırma ve diğer özellikleri değerlendirilebileceğinden yeni temin edilen cihazlarda bu gelişmelere göre hareket edilir.

Teknik personel ve operatör tarafından standart test kiti ve aşağıdaki formlar kullanılarak cihazların günlük testleri yapılır. Ek 3a. ve Ek3b.

GÜVENLİK CİHAZLARI TEST TALİMATI

- 10) Havalimanında kullanılan güvenlik cihazları (X-Ray, Kapı, El dedektörü) bulundukları yere göre numaralanır ve üzerine numaraları yazılır. Her cihaz için bir dosya tutulur.
- 11) Güvenlik cihazları günlük test edilerek sonuçları GÜVENLİK CİHAZLARI TEST FORMU'na işlenir. Test formları her sayfa bitiminde Şube Müdürüne imzalatılır.
- 12) Cihazlar her gün çalıştırıldıklarında ve görev değişikliklerinde uzman teknisyenler tarafından, teknisyenlerin olmadığı yerlerde ise kullanan personel tarafından test edilir.
- 13) Test günü ve saati, test yöntemi, kullanılan araç, malzeme, test sonuçları ve cihazların ayarı, testi yapan tarafından "Test Formu'na" düzenli olarak kaydedilir ve testi yapan tarafından imzalanır.
- 14) X-Ray cihazının test edilmesinde yöntem olarak, test cihazı (varsa) test çantaları, silah, mermiler, metaller, kablolar, patlayıcı yoğunluğundaki maddeler, güç kaynakları, fûnye örnekleri ve benzeri malzemeler kamufle edilerek kullanılır. Monitörde net görüntüsü alınmıyorsa cihaz bakıma alınır.
- 15) Kapı dedektörünün test edilmesinde şahısların üzerinde silah, kesici aletler, çeşitli düzenekler, kablo ve benzeri malzemeler kullanılarak test yapılır. Cihazın ayarı alınan sinyale göre ayarlanır.
- 16) Kapı dedektörleri, ısı değişikliği göz önünde tutularak, sabah ve öğle olmak üzere günde en az iki defa sinyal ayarı yapılır. Tehlike durumunda daha duyarlı ayar yapılır.
- 17) EI dedektörleri sürekli çalışır durumda ve bataryaları şarjlı olarak hazır bulundurulur. Her görevli değişikliğinde test edilir. Tehlike boyutuna göre daha duyarlı ayar yapılır.
- 18) Test formları her cihaz için ayrı ayrı dosyalanır.

CİHAZ TESTLERİ

ECAC DOC 30'un güncel baskısında yer alan uygulamalara göre Standart Test Kiti kullanılarak yapılır.

Günlük açma ve görüntü kalitesi testi (STP):

İlk çalıştırma testi:

Bu testin amacı, ekipmanın fonksiyonlarını tamamen yerine getirip getirmediğini çabuk ve basit bir şekilde kontrol etmektir.

TEST YÖNTEMİ

Aşağıda yer alan kritere ilişkin performans Standart Test (STP) kullanılarak değerlendirilmelidir.

Standart Test Parçasının (STP) Tanımlanması

Standart test parçasının, materyal özelliklerini ve boyutlarını içeren teknik çizimler yapılabilir.

Tek tel çözünürlüğü (SWR) TEST 1

30 AWG bakır tele ek olarak, STP 24 AWG'den (0.5105 mm) 36 AWG'ye (0.1270 mm) kadar bir seri halinde dizilebilir: 24, 30, 32 ve 36. Teller karışık düzende dizilebilir.

Yararlı penetrasyon (UP) TEST 2

STP, çeşitli kalınlıklardaki alüminyum (5/16, 7/16 ve 9/16 inç) plakalar arkasındaki farklı çaplardaki (24 AWG ile 36 AWG arası) karışık olarak dizilen izole edilmemiş kalaylı bakır teli içerecektir.

Uzaysal (derinlik) çözünürlük (SR) TEST 3

2.0 mm ızgaralara ek olarak, STP, ızgara (1.0 mm ve 1.5 mm) serisi olarak dizilebilir. Birbiri üzerine dik açıyla yerleştirilmiş bakır tabaka ızgaralar kullanılmalıdır (yatay ve dikey çözünürlüğü kontrol etmek amacıyla).

Basit penetrasyon (SP) TEST 4 a ve 4 b

İnce materyal görüntülenmesi için, çelik folyo kullanılabilir. 0.10 mm parçaya ek olarak, STP iki folyo daha içerecektir: 0.05 mm ile 0.15 mm.

Kalın materyallerin ayrımının yapılabilmesi için çelik dişli kama kullanılacaktır. Kalınlıkları 14 mm ile 30 mm arasında olacak değişik diziler halinde düzenlenebilir ve dişleri 2 mm olabilir.

Materyal ayrılabilirlik (MD) TEST 5

STP, kapsül içine konmuş tuz ve şeker örneklerini içerecektir.

GÖRÜNTÜ KALİTESİ ÖZELLİKLERİ

MSHGP Ek-11 – Ek3-a
HAVA LİMANI/ALANI TÜM X-RAY TABANLI CİHAZLAR TEKNİK PERSONEL
AYLIK STANDARD TEST KİTİ KAYIT FORMU

Tarih: _____ Saat: _____ Teknik Personel: _____
Üretici ve model: _____ Tünel boyutu: _____
Cihaz numarası: _____ Cihaz yeri: _____
Monitör: _____ Klavye: _____ Yazılım versiyonu: _____
STP'nin bant üzerindeki optimum pozisyonu (sol, orta, sağ): _____

Test numarası

1	Tek tel çözünürlüğü
2	Faydalı nüfuz (penetrasyon)
3	Uzaysal çözünürlük
4a	Basit nüfuz (ince malzeme görüntülenmesi)
4b	Basit nüfuz (kalın malzeme farklılığı)
5	Materyal ayrılabilirlik

Görüntü
Alüminyum çerit altında kalın olan 0.2546 mm yalıtılmamış kalaylı bakır tel
11.1 mm alüminyum arkasındaki 0.5105 mm yalıtılmamış kalaylı bakır tel
2.0 mm kalınlığındaki yatay ve dikey bakır çeritlerden oluşan ızgara
0.1 mm kalınlığında çelik levha
26 mm çelik arkasındaki kalın koruyucu çerit (çelik kamada 7. basamak)
Tuz ve şekerin 2 farklı renkte görüntülenmesi

NOT: Bu test formu tüm Kontrol Noktalarında bulundurulacaktır.

0.5105mm	0.2546mm	0.2019mm	0.1270mm	TEST 1 ve 2
				4.8mm
				7.9mm
				11.1mm

1.0 mm çerit	2.0 mm çerit	1.5 mm çerit	TEST 3
			TEST 4a
0.15 mm	0.10 mm	0.05 mm	

TUZ	TEST 5
	☐
ŞEKER	☐

TEST 4b
14mm
16 mm
18 mm
20 mm
22 mm
24 mm
26 mm
28 mm
30 mm

Kapatma işlemi:

Cihaz uzun süreli kullanılmadığı zamanlarda anahtarından kapalı (closed) yönüne çevrilerek kapatılır. Bu işlem enerji tasarrufu sağlayacak, cihaz jeneratör ömrünü uzatacaktır.

Cihaz arızası durumunda raporlama prosedürü:

Cihaz arızası durumunda, Kontrol Noktası Amirine bildirilir. Kontrol Noktası Amiri tarafından acil durumlarda operatör tarafından ilgili teknik personele haber verilir. Arızaya müdahale yalnızca Havalimanı Güvenlik Komisyonunca yetkilendirilmiş teknik personel tarafından yapılır. Arıza kayıtları tutulur.

Günlük testler sırasında herhangi bir arıza tespit edilirse, bu durum test formuna işlenir.

Gönderilerin kirli mi temiz mi olduğuna karar verme kriterleri:

Gönderilerin kirli mi temiz mi olduğuna karar verilirken, öncelikle gönderinin x-ray görüntüsünde Konu 4’de de sıralanan MSHGP’nin Ek-17 Kabinde ve Steril Alanlarda Bulundurulması Yasaklı Maddeler ile Yolcu/Kabin Ekibi Tarafından Taşınabilen Tehlikeli Maddeler başlıklı ekinde yer alan madde olup olmadığına bakılır. Ayrıca gönderi içinde bomba yapımında kullanılan fünye, patlayıcı madde, kablo bağlantısı, pil gibi unsurların biri veya birkaçı olup olmadığına bakılır.

Yasaklı maddeler; bir hava aracının kabininde, bazı maddeler için uçak altında veya hava meydanlarının güvenlik tehditli bölümlerinde bulundurulması yasak olan nesneler olarak tanımlanır. (Yetkili personelin görevli olduğu durumlar ve uçak altı bagajında ayrıca MSHGP’inde bir madde ile hüküm altına alınmayan taşınabilecek malzemeler hariç). Bazı yasaklı maddeler, kabinde bulundurulamaz. Dolayısıyla, kabin bagajında taşınmaz ancak uçak altı (Hold) bagajında taşınabilirler ve hava aracı için tehlike yaratmazlar. Yine bazı durumlarda uygun şekilde paketlenen bu maddelerin taşınması havayolu işleticisinin iznine tabi olabilir.

Ek 17 Yasaklı maddeler listesi en çok karşılaşılabilecek maddeleri içermekte olup, genel bir fikir verir. Bu listede olmayan, ancak silah olarak kullanılabilecek potansiyel maddelere de izin verilmemeli ve bu tür maddeler ile karşılaşıldığında en yakın güvenlik birimine bilgi verilmelidir. Ayrıca söz konusu nesne Mülki İdare Amirliği’ne raporlanmalıdır.

Hava meydanlarında yerel özelliklere bağlı olarak, bu listede yer almayan bazı maddeler hava meydanı güvenlik komisyonlarının kararıyla “yasaklı madde” olarak nitelendirilebilir. Bu kararlar havameydanında görevli ilgili kurumlara (Emniyet Şube Müdürlüğüne, Hava Meydanı İşleticisine, Hava Yolu Şirketlerine, Yer Hizmeti Kuruluşlarına, Özel Güvenlik Birimlerine vb. güvenlik paydaşlarına) ve EADUK’e bildirilir.

Havayolu işleticileri bu ek’te yer alan ve “Yasaklı Maddeler” olarak listelenmiş maddeleri veya bu listede yer almayan başka maddeleri, uçaklarında taşımayı reddedebilir.

Ek 17 Yasaklı maddeler listesi’ne göre;

Uçak Altı Bagajlarda Taşınması Yasak Olan Maddeler:

- a) Fünye ve Fitiller
- b) Her türlü patlayıcı ve patlayıcı sistemleri
- c) Havai fişekler
- ç) İşaretleme fişekleri
- d) Mayın ve Askeri patlayıcılar
- e) El bombaları

- f) Maytaplar
- g) Yüksek riskli yanıcı ve parlayıcılar
- ğ) Duman çıkartanlar
- h) NBC'ler (tıbbi amaçlı olanlar hariç)

Kayıt Tutma:

X-ray cihazlarının marka ve modele göre değişen, içerisinden geçen bagaj görüntülerini içeren geriye dönük kayıt tutma özellikleri vardır.

Yukarıda belirtilen MSHGP Ek-10'un Ek-12'si çerçevesinde teknik personel ve operatör tarafından günlük yapılan testlerin işlendiği test formu kayıtlarının yanında, kontrol noktalarında görev yapan personel tarafından kullanılmak üzere, nöbetli veya mesai süresince bahse konu noktada görev yapan personel bilgilerinin, imzasının, oluşabilecek vukuatların, önemli hususların yazıldığı nöbet defterleri kullanılmalıdır. Bu defterler düzenli olarak, Kontrol Noktası Amirleri ve sıralı Güvenlik Şefleri/Amirleri/Müdürlerince kontrol edilerek imzalanmalıdır.

Daha önce de belirtildiği gibi, güvenlik kontrol noktalarını çeşitli açılardan gören, her noktada kaliteli görüntü veren yüksek çözünürlüklü en az 2 kamera (CCTV) olmalıdır. Bu kameralar, kontrolü yapılan gönderileri, giriş çıkış yapan kişileri, güvenlik görevlilerini vb. görüntülemeli ve en az 30 günlük görüntü kayıtları tutulmalıdır.

KARGO GÖNDERİLERİNİ ELLE ARAMA

Kargoyu elle aramadaki amaç:

Kargoyu elle aramadaki amaç, silahların, patlayıcı maddelerin ve diğer tehlikeli maddelerin, uçağın bagaj bölgesine geçirilmesini önlemektir.

Kargolar hangi durumda elle aranır:

Kargonun x-ray görüntüsünde şüphe duyulması durumunda elle aranır.

Kargonun fiziksel görüntüsünden şüphe duyulması durumunda; mesela paketlerde, bantlarda yırtık, etiketlerde, renklerde farklılık, açılıp yeniden yapıştırıldığına dair izler vb.

Ayrıca Konvansiyonel x-ray ile tarama durumunda bagajların %10'u aşağıdaki yöntemlerden biri ile ilave taramaya tabi tutulur:

- Elle arama,
- EDS (Patlayıcı Tespit Sistemi),
- Aynı cihazda aynı operatör tarafından en az iki farklı açıdan konvansiyonel x-ray cihazı ile,
- TIP (Tehdit Resimlerinin Görüntülenmesi) kurulu bir konvansiyonel x-ray cihazı ile,
- EDS ile tarama,
- Açık bagajda bomba koklama dedektörü ile tarama,

Tarama sitemleri/cihazlarının arızalanması durumundaki alternatif yöntemler Hava Meydanı Güvenlik Komisyonu tarafından belirlenir ve Hava Meydanı Güvenlik Programı'na eklenir.

Kargo Acentaları, aşağıdaki güvenlik kontrollerini yapmak zorundadır;

- Kargonun kabul işlemleri ve yükleme/indirme işlerini uzman personelin gözetim ve denetiminde yapılmış olmasını sağlamak.
- Kargonun ICAO EK-17 standart 4.1.1 ve Kargo Genelgesinin 5. maddesinde belirlenen yasaklı maddelerden herhangi birini içermediğini tespit etmek.

Bunu sağlamak için;

-Elle arama (fiziksel kontrol) yapmak,

- X-Ray cihazından geçirmek,

- Simülasyon odasına almak.

- Gerek teknik gerekse biyo duyumsal (koklama, iz bulma, köpekler vb) araçlar kullanma yoluyla gerekli güvenlik kontrollerini yapmak ve kargonun muhteviyatını hava konşimentosu veya kargo manifestosuna yansıtma.

- Yukarıdaki güvenlik kontrol araç ve metotların, malların niteliği nedeniyle hiçbirinin uygulanması mümkün olmadığı hallerde 24 saatlik bir güvenlik depolaması yapmak.

- Kargo sevkiyatçısının veya onun adına teslimatları yapmaya yetkili kişilerin kimlik ve adresini tespit ve tescil etmek, sevkiyatı teslim eden kişinin belgelerini düzenlemek.

Görsel inceleme – şüpheli işaretler:

Gönderiler x-ray cihazına konulmadan önce görsel olarak incelenmeli, bantlarda yırtık, etiketlerde, renklerde farklılık, açılıp yeniden yapılandırıldığına dair izler vb. en ufak emare dikkate alınmalıdır. Böyle bir durumda paketin x-ray kontrolü yapıldıktan sonra bomba şüphesi yoksa paket açılarak elle kontrol yapılmalıdır. Bomba şüphesi var ise veya Sabotaj maddesi olduğu tespit edilen veya sabotaj maddesi olmasından şüphe edilen nesnelere kesinlikle dokunulmaz, açılmaz, hareket ettirilmez, kapağı açılmaz, kutusundan çıkarılmaz, ipleri ve telleri kesilmez, ambalajı açılmaz. Gönderi x-ray cihazında ise çıkartılmayarak, Bomba İmha Uzmanı müdahale edene kadar cihaz içinde kalması sağlanmalıdır.

1. Çevredeki kişileri paniğe sevk edecek tavır ve davranışlardan kaçınılmalıdır.
2. Sahibi şüpheli nesneden ve diğer kişilerden uzak tutularak emniyet altına alınmalıdır.
3. Bomba uzmanına ve üst yetkili amirlere bilgi verilmelidir.
4. Şüpheli nesnenin durumuna göre yapılacak işlem kriz masası üyeleri ve bomba uzmanlarınınca kararlaştırılır.

Açılma/kurcalanma kanıtı:

Ruhsatlı acentelerden gelen gönderiler belirli paketleme standartlarında ambalajlanmaktadır. Paket üzerinde rutin gönderilerden farklı her işaret dikkate alınmalıdır. Yukarıda da bahsedildiği gibi, yırtık, koli bandında farklılık, aşınma vb. her işaret paketin açıldığına kanıt oluşturabilir.

Arama tekniği – metodik arama:

Muhtemel ve bariz tehdit oluşturan paketler aşağıdaki usuller doğrultusunda elle tetkik edilir;

- Tetkik edilen paket göndericinin göreceği fakat kolayca ulaşamayacağı bir yakınlığa koyulmalıdır.
- Eşyanın dış yüzeyinde orijinal ambalajlarında veya yapısında değişiklik olduğunu gösteren işaretlerin olup olmadığı kontrol edilmelidir. Örneğin; yanlış denkleştirilmiş mandallar, yeniden konulmuş gibi görünen vidalar ve yeniden yapılandırılmış yada dikilmiş gibi görünen şeyler. Kontrol noktası memurları bu belirtilen herhangi birini gösteren eşyalara karşı daha dikkatli olmalıdır. Yeniden dikilmiş yada yapılandırılmış yerlerin içi tetkik edilmelidir.
- Açıklanamayan bir boşluğu olan paketlere dikkat edilmelidir. Bu bir gizli bölme (zula) olabilir.
- Silah olabilecek herhangi bir çıkıntı yada kalınlık için paketin üstü, kenarları ve alt kısmı yoklanmalıdır.
- Paket ilgisiz kişilerin içeriğini göremeyeceği bir şekilde açılmalıdır. Bu aynı zamanda, içinde bulunan potansiyel silahlara başka kişilerin ulaşmasını engeller.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

- Bütün paket içeriği kontrol edilmelidir. Eğer katmanlar halinde ise, katmanları silah veya patlayıcı madde için tetkik ediniz.
- Silah olarak kullanılabilecek ateşleyici, sıvı içerebilecek şişe ve benzeri eşyalara karşı dikkatli olunmalıdır.
- Ağır görünen aerosol kutuları delinmişse, paket ve gönderici ayrıntılı tetkike gönderilmelidir.
- Ağırlık paketin tetkikinde önemli bir faktördür. Eğer bir paket veya gönderi olması gerekenden daha ağırsa ayrıntılı tetkike tabi tutulmalıdır.
- Bazı gönderilerin otomatik olarak fiziksel tetkiki yapılmalıdır. X-ray'dan geçirildiği halde büyüklük ve yoğunlukları potansiyel bir silahın saklanması yardımcı olabilir.
-

Bu kategorideki eşyalar şunlardır;

- Alet veya ekipmanlar,
- Şemsiyeler,
- Flaşlar,
- Portatif radyo, kaset veya CD çalarlar, bilgisayarlar,
- Portatif resim ve televizyon aletleri,
- Bütün sıralanmış paketler, eğer gönderici x-ray tetkikini reddeder veya x-ray taraması bir tehdit unsuru gösterirse, elle arama için açılmalıdır.

Yasaklı bir madde bulunması durumunda izlenecek prosedür:

Yolcu veya kargo uçağı ile taşınacak kargo içeriğinde bir araya getirilmiş patlayıcı veya yanıcı düzenekler yasaklı maddeler kapsamında değerlendirilerek taşınmasına müsaade edilmez. Bileşenlerinin ise emniyet ve tehlikeli maddeler kurallarına uygun olması şartıyla taşınmasına müsaade edilebilir. Posta gönderilerinde ise bir araya getirilmiş olsun veya olmasın patlayıcı ve yanıcı düzenek ve bileşenleri yasaklı madde olarak değerlendirilir ve taşınmasına müsaade edilmez.

Hava yolu şirketleri Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan SHT-150.11 Sayılı Havacılık Talimatına göre yetkilendirilmemiş kargo acentelerinden kargo kabul edemez.

Yasaklı madde tespitinde konusu suç teşkil edebilecek gönderiler, el bombası, silah vb. tespiti durumunda Genel Kolluğa ve üst yetkili amirlere haber verilir. Genel Kolluğun talimatları doğrultusunda işlem yapılır. Konusu suç teşkil etmeyecek havai fişek vb. maddelerin tespitinde ise üst yetkili amirlere haber verilir ve kargonun kabulü yapılmaz. Her durumda hiçbir yasaklı maddenin kargo binasına girişi kesinlikle kabul edilmez.

Tehdidin fark edilmesi durumunda izlenecek prosedür:

Tehdidin fark edilmesi durumunda derhal sıralı amirlere ve Genel Kolluğa haber verilir. Verilen talimatlar doğrultusunda işlem yapılır.

PATLAYICI İZ DEDEKTÖRÜ (ETD) KULLANIMI:

Patlayıcı iz dedektörlerine giriş:

İz Dedektörü: Bir çanta ya da bagaj içinde yer alan çok küçük miktardaki patlayıcı maddeleri veya incelemeye tâbi narkotik maddeleri algılayabilme ve bunu alarm aracılığıyla bildirme özelliğine sahip teknoloji sistemi ya da farklı teknolojilerin bir arada kullanıldığı kombinasyonlardır.

Patlayıcı iz dedektörlerinin kullanım amacı:

Havalimanı giriş kontrol noktalarında şahıs ve bagaj üzerinde patlayıcı ve uyuşturucu maddelerin varlığının tespitinde kullanılır.

Patlayıcı iz dedektörlerinin çalışma prensibi:

İz Dedektörü, genelde kullanılmakta olan tüm patlayıcı madde ve kontrollü uyuşturucu maddeleri tespit etmek ve programlanmış bir maddeyi tespit ettiğinde sesli alarm vermek üzere tasarlanmıştır. Konvansiyonel iz dedektörleri ortalama 4 ila 10 saniye örnekleme süresi olan son derece hızlı detektörlerdir.

Farklı tipleri, temel kullanımı ve özel fonksiyonları:

Kargo, çanta, mektup, kıyafet, otomobil iç ve dış kısımlarının kontrolleri ile tanımlanamayan maddelerin tespitinin gerektiği yerlerde kullanılırlar.

TNT (Trinitro toluen), RDX, PETN, HMX, Amonyum nitrat, nitrogliserin vb. patlayıcıları, Eroin, kokain, morfin, THC, L-Amfetamin vb. narkotikleri ve sisteme tanımlan patlayıcı ve narkotikleri tespit edebilme kabiliyetine sahiptir.

Patlayıcı tespit sistemi, yoğunlaşan yada elle taşınmış partikülleri ve buharını kontrol eder.





Patlayıcı ve Narkotik Maddelere ait iz kalıntılarını tespit eden cihazdır. Bu maddeler havaya parçacık bırakan, havayla çabuk temasa geçen maddelerdir. Cihaz, maddelerden ortama yayılan ya da bu maddeler ile temas etmiş nesneler üzerindeki gözle görülemeyen iz kalıntılarını ya da parçacık buharlarını tespit eder.

Kullanıcının yapacağı en önemli şey, doğru şekilde numune almak ve numune trepini algılama ünitesindeki yuvaya sokarak analiz işlemini başlatmaktır.

Teknoloji geliştikçe bu alandaki cihazların, çalışma/çalıştırma ve diğer özellikleri değerlendirilebileceğinden yeni temin edilen cihazlarda bu gelişmelere göre hareket edilir.

Analiz sonuçlarını yorumlama ve raporlama:

Analiz işlemi tamamlandığında şayet bir tespit yapılmışsa (seçilen moda bağlı olarak) ekranda “Uyuşturucu Tespit Edildi”, “Patlayıcı Tespit Edildi” veya “Kaçak Madde Tespit Edildi” mesajı belirecektir. Tespit edilen madde Tarama Seç ekranının alt bölümünde kırmızı bir çubukla belirtilecek Plazmagram ekranında ise grafiğin sol tarafındaki listede belirtilecektir. Şayet Alarmı kaydet veya Alarmı Yazdır seçenekleri seçilmişse (Seçenekler Menüsünden) her alarmda Dosya Adı (Kayıt) ekranı belirecek ve/veya yazdırma işlemi yapılacaktır.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

Şayet Tarama Seçme görüntüsü seçilmişse kırmızı bir çubuk maddenin ismi ile birlikte belirecektir. Hem Tarama Seç ekranında hem de Plazmagram ekranında sesli alarm sinyali duyulacaktır (şayet seçilmişse).

Bir alarm sinyali alındığında, bagajın veya alarm kaynağının sahibi gözetim altında tutularak, Kontrol Noktası Amirine haber verilir. Patlayıcı madde şüphesi var ise Bomba İmha Uzmanına haber verilir. Tehdit durumuna göre Bomba İmha Uzmanının uygun göreceği işlem yapılır.

Kayıt tutma:

Günlük Kalibrasyonu yapan operatör, MSHGP Ek-10'un "Ek-6-b İz Dedektörü Operatör Test Formu"nu doldurur ve yazıcıdan alınan çıktıları bu forma ekleyerek saklamak üzere dosyalar. Şayet Kalibrasyonu yapan veya arıza durumunda müdahale eden Teknik personel ise MSHGP Ek-10'un "Ek-6-a İz Dedektörü Teknik Personel Test Formu"nu doldurur ve yazıcıdan alınan çıktıları bu forma ekleyerek saklamak üzere dosyalar.

Alarm durumunda alınan çıktılarda dosyalanır. Dosyalandıran form ve bilgiler Havalimanı EADB'ce arşivlenir.



MODÜL 16

TEHLİKELİ MADDELER

GENEL BİLGİLENDİRME

GENEL FELSEFE

Havayolu ile tehlikeli madde taşımacılığında göz önünde bulundurulması gereken esaslar nelerdir?

Tehlikeli maddeler, belirlenmiş kurallar sıkı bir şekilde takip edildiğinde güvenli bir şekilde taşınabilmektedir. İlgili ilke ve prosedürler:

Sınıflandırma: Tehlikeli maddelerin sınıflandırılması, Birleşmiş Milletler Uzman Komitesi (CoE) tarafından belirlenen kriterlere göre yapılmıştır. Bu sınıflandırma, maddelerin ve eşyaların havayolu ile taşımaya kabul edilip edilmeyeceğini belirlemektedir. Taşınması yapılacak olan maddenin tehlikeli olup olmadığı ve eğer tehlikeliyse sınıf veya bölümünün doğru olarak belirlenmesi göndericinin sorumluluğuna girmektedir.

Kısıtlama: Bazı tehlikeli maddelerin havayolu ile taşınması her şart altında kesinlikle yasaklanmıştır. Bazı tehlikeli maddelerin ise normal şartlar altında taşınması yasaktır; taşınmaları ancak ilgili devletlerin onayı ile mümkündür. Bazı tehlikeli maddeler ise kargo uçağında sınırlandırılmış miktarlarda taşınmakta, hatta yolcu uçağı için belirlenmiş kurallar uygulandığında bazı tehlikeli maddelerin yolcu uçağı ile de taşınmaları yapılabilmektedir.

Eğitim: Eğitim, tehlikeli maddelerin güvenli bir şekilde taşınmasında en önemli unsurlardan biridir. Tehlikeli maddeler eğitimi, gönderinin havayolu ile taşınmasında görev alan tüm personelin görev tanımlarına göre düzenlenerek ilgili eğitimleri içermektedir. Eğitim programını hazırlayan kişiler ilgili ülke otoriteleri tarafından denetlenmekte ve onaylanmaktadır. Tazeleme eğitimi yerel otoriteler daha kısa bir süre belirlemedikçe ilk eğitimi takiben 2 yıl içinde alınması gerekmektedir. Tehlikeli madde düzenlemelerinin anlaşıldığının kontrolü amacıyla kurs sonunda eğitim alınan konuları kapsayan bir sınavın yapılması gerekmektedir.

Paketleme: Tehlikeli maddelerin güvenli bir şekilde taşınmasında diğer önemli bir unsur paketlemedir. IATA DGR, taşınabilir tüm tehlikeli maddeler için iç paket, dış paket ve tek paketleme hakkında çok sayıda paketleme talimatı seçenekleri sunmaktadır. Paketleme talimatı seçeneklerinde, UN performans testlerinden geçmiş paketlerin kullanımı gerekmektedir. Ancak tehlikeli maddelerin Limited Quantity gönderiminde UN tipi paket kullanımı gerekmemektedir. Paketleme içinde yer alan tehlikeli madde miktarları taşımacılık esnasında oluşabilecek kazaları en aza indirmek amacıyla sınırlandırılmıştır.

İşaretleme ve Etiketleme: Paketler üzerinde, acil durumlarda içermiş oldukları tehlikelerin anlaşılabilmesi için gerekli işaretleme ve etiketlemeler yer almalıdır.

Dokümantasyon: Tehlikeli maddelerin göndericisi tarafından doğru beyanı, taşıma sürecinde taşımacılık zincirinde yer alan kişilerin bilgilendirilmesini sağlamaktadır. Tehlikeli maddenin uygun olarak kabulü, handlingi, yüklenmesi ve olası kaza anında uygun tedbirin uygulanması dokümantasyonun kurallara uygun yapılması ile sağlanabilmektedir.

Sorumlu pilotun bilgilendirilmesi: Sorumlu pilot uçağına yüklenen tehlikeli maddeler hakkında bilgilendirilmelidir. Böylece acil durumlarda yapılması gereken eylemler kaptan tarafından önceden bilinebilmektedir. Pilot, olay veya kaza anında eğer mümkün ise NOTOC 'ta yer alan bilgileri hava trafik servisine bildirmesi gerekmektedir.

Gizli tehlikeli maddeleri önlemek: Yolcu üzerinde, bagajında veya kargo olarak taşınması yasaklanan ve tehlikeli olduğu bilinmeyen gizli tehlikeli maddeler hakkındaki bilgilendirmenin yolcu ve göndericilere yapılması gerekmektedir.

Kaza / olayların raporlanması: Tehlikeli madde kaza veya olayların, inceleme ve düzeltici faaliyetlerin başlatılabilmesi amacıyla ilgili otoritelere raporlanmalıdır. İncelemeler sonucunda Tehlikeli Madde Düzenlemelerinde değişiklik yapılması gerekiyor ise, ilgili otoriteler tarafından acil kural düzenlemelerinin yapılması gerekmektedir.

TANIM ve GELİŞİM

Tehlikeli maddeler nelerdir?

Taşımada sağlığa, emniyete, diğer varlıklara ve çevreye zarar verme riski taşıyan; DGR kitabındaki tehlikeli maddeler listesinde tanımlanmış veya bu kurallara göre sınıflandırılmış olan madde veya nesnelerdir.

Bununla birlikte hava taşımacılığının sahip olduğu karakteristikler (sarsılma, basınç, sıcaklık farklılıkları) havayolu ile taşınan pakete diğer taşıma modlarına göre daha farklı etkiler yapabilmektedir. Bundan dolayı tehlikeli maddelerin hava taşımacılığında ek önlemler alınmaktadır ve böylece uçak, yolcular ve ekibin sahip olduğu riskler azaltılmış veya ortadan kaldırılmış olmaktadır.

Eğer bir risk varsa, tehlikeli maddelerin taşımacılığına neden izin verilmektedir?

Boya, pil, özellikle tıp amaçlı taşınan ve kısa ömürlü radyoizotoplar gibi birçok maddenin taşınması için ticari bir talep vardır. Hava taşımacılığı uzak yerlere ulaşmak için bazen tek çözümdür

Bir uçağın uçabilmesi ya da operasyonunu tamamlayabilmesi için bazı tehlikeli maddelere ihtiyaç duyulmaktadır. Bunlar:

- uçak yakıtı
- pil
- yangın söndürücüler
- cankurtaran sallarıdır.

Parfüm gibi bazı duty free malzemeleri, alkollü içecekler; uçuşta kabin servisi amaçlı kullanılmaktadır. Bu tür madde veya nesnelerin taşınması, havayolu tarafından belirlenen ölçülerde olmak şartıyla tehlikeli maddeler uygulamalarından muaf tutulmuştur.

Daha önemlisi, eğer risk tanımlanabilir ise, sıkı kontrol ve kişilere sorumluluklar verilerek yok edilebilmektedir.

Tehlikeli maddelerin güvenli taşındığından nasıl emin olabiliriz?

Risk, düzenlemelere uyulduğunda düşürülebilmektedir. Yasaklanmış maddeler, taşımaya asla kabul edilmemeli ve taşınmasına izin verilen tehlikeli maddelerin sınıflandırma, tanımlama, paketleme, işaretleme ve etiketlemelerinin düzenlemelere uygun olarak yapıldığından emin olunduktan sonra kabul edilmesi gerekmektedir.

Belirli bazı maddelerin taşınması, geçmişte yaşanan olaylar nedeniyle çok tehlikelidir. Ancak istisnai olarak ve ülkelerin muaf tutması durumunda, havayolu ile mutabakat sağlanarak taşımacılığı yapılabilmektedir.

Havayolu ile kaç tane tehlikeli maddenin taşınması yapılabilir?

Düzenlemelere göre hazırlanmış birçok tehlikeli madde uçakta kargo olarak taşınabilmektedir. Tehlikeli Maddeler Listesinde 3.000 'den fazla madde yer almaktadır. Düzenlemelerde, taşımacılıkta sıklıkla kullanılan bu maddelerin isimleri, paket başına yolcu veya kargo uçağında taşınabileceği maksimum miktarları yer almaktadır. Listede yer alan maddelerin yolcu ya da ekip beraberinde, el bagajında veya kontrol edilmiş bagajlarında yer alması yasaklanmıştır.

Her tehlikeli maddenin IATA DGR kitabında yer alan Tehlikeli Maddeler Listesi'nde uygun gönderi adı (PSN) ile tanımlanmış olması gerekmektedir. Her bir PSN 4 haneli UN numarasına veya ID ile başlayan 8000 numarasına sahiptir.

- UN1088 Acetal
- UN1089 Acetaldehyde
- UN1841 Acetaldehyde ammonia
- ID 8000 Consumer commodity

Yerel otoritelerin ya da havayolu şirketlerinin sınırlandırmaları Tehlikeli Maddeler Düzenlemelerinde yer alan miktarlardan daha kısıtlayıcı olabilmektedir. Bu kısıtlamalar State and Operator Variants (Ülke ve taşıyıcı değişiklikleri)başlığı altında yer almaktadır ve DGR'da yer alan kurallardan daha kısıtlayıcıdır.

ICAO, IATA DÖKÜMANLARI HAKKINDA BİLGİ

YASAL DAYANAKLAR

Düzenlemeler nelerdir?

ICAO 'nun Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods (Tehlikeli Maddelerin Güvenli Taşınması için Teknik Talimatlar) adlı yayını uçağı veya uçakta bulunan kişileri risk altına sokmaksızın tehlikeli maddelerin güvenli taşınması hakkında talimatlar sağlamaktadır.“

Ancak IATA Dangerous Goods Regulations (Tehlikeli Maddeler Düzenlemeleri) tehlikeli maddeler için havayollarının referans aldığı pratik bir kitaptır. IATA DGR kitabı ICAO Technical Instructions kitabı ile uygunluk göstermekte, hatta sektörel uygulamalar ve operasyonel faktörler göz önüne alındığında daha kısıtlayıcı olabilmektedir.

Tehlikeli maddeler hakkında neden bilgili olmam gerekiyor?

- Tehlikeli maddelerin taşınmasıyla ilgili bilgili olmak yasal bir gerekliliktir.
- Uçağın, yolcuların ve ekibin daha güvende olmasını ve tehlikelere karşı dikkatli ve tetikte olmanızı sağlar.
- Yolcu olarak uçak ile uçtuğunuz zamanlarda, çalışanların düzenlemeler hakkında bilgili olması sizi daha rahat hissettirecektir.

Peki ya diğer çalışanlar, onların da tehlikeli maddeler konusunda bilgili olması gerekiyor mu?

Evet, gerekiyor. Ulaştırma zincirinde yer alan herkesin tehlikeli maddeler hakkında bilgili olması ve yaptıkları işe göre eğitim içeriklerinin düzenlenmesi gerekmektedir. Örneğin; kargo göndericisinin alması gereken eğitimin DGR ile belirtilen özelliklere uygun olması gerekmektedir.

Düzenlemeler hangi amaç için kullanılmaktadır?

ICAO Teknik Talimatları, uçak ve uçakta yer alan kişilerin hayatını riske atmadan hangi tehlikeli maddelerin güvenli taşınabileceği hakkında prensipler içermektedir.

Genel prensip, eğer tehlikeli maddeler ile ilgili bir olay olur ise sonucunda yaşanan olay kazaya neden olmamalıdır.

Tehlikeli madde olayları, tehlikeli maddelerin havayolu ile taşınması esnasında :

- bir kişinin yaralanması,
- araçların zarar görmesi,
- yangın,
- sıvının akması,
- radyasyon yayılımı şeklinde olmaktadır.

Bir tehlikeli madde kazası; tehlikeli maddelerin taşınması esnasında bir insanın ciddi yaralanma ya da ölümü, veya kullanılan araçlarda büyük bir hasarın meydana gelmesi şeklinde tanımlanmaktadır.

GÖNDERİCİ SORUMLULUĞU

Havayolu ile tehlikeli madde gönderen göndericinin sorumlulukları nelerdir?

Gönderici sorumluluğu ve DGR ile uygunluğunun hiçbir zaman göz ardı edilmemesi gerekmektedir. Bilhassa göndericinin:

- çalışanlarının sorumluluklarını yerine getirecekleri uygunlukta eğitilmiş olması gerekmektedir.
- madde veya nesnenin havayolu ile taşınmasının yasak olup olmadığını belirleyebilmelidir.
- tehlikeli maddelerin tanımlanması, sınıflandırılması, paketlenmesi, işaretlenmesi, etiketlenmesi ve dokümantasyonunun düzenlemelere uygun hazırlandığından emin olması gerekmektedir. Ayrıca kargonun taşımaya kabulü sırasında “ Not restricted (Sınırlanmamış) ” veya “ Non-Dangerous Goods “ olarak beyan edilen kargonun tehlikeli madde sınıfına girmemesi gerekmektedir.
- Tehlikeli maddelerin hava taşımacılığı gerekliliklerine uygun olarak paketlediğinden emin olması gerekmektedir.

TAŞIYICI SORUMLULUĞU

Peki havayolu? Havayolunun da özel sorumlulukları var mıdır?

Havayolu; hava taşımacılığı yapılacak olan kargonun kabulünde eğer tehlikeli madde ise DGR'a uygunluğundan, değil ise tehlikeli madde içermediğinden emin olmalıdır.

Havayolunun kabul aşamasındaki diğer sorumlulukları:

- depolama,
- yükleme,
- kontrol,
- acil durumlarda yapılması gereken işlemler de dahil olmak üzere bilgilendirme,
- tehlikeli madde olay ve kazalarının raporlanması,
- ilgili kayıtların tutulması ve evrakların saklanması,
- eğitim.

EĞİTİM GEREKLİLİKLERİ

Düzenlemeler neler içeriyor?

Teknik talimatların felsefesi ve gerekliliklerinin anlaşılması amacıyla eğitim zorunlu tutulmuştur. Bireysel sorumlulukların karşılanabilmesi amacıyla, herkesin konu hakkında tanıtıcı veya görevine göre detaylı eğitim alması tüm çalışanlar için zorunludur.

DGR eğitiminin anlaşıldığının kontrol edilmesi amacıyla eğitimi takiben bir sınavın yapılması gerekmektedir. Başlangıç eğitiminin başarıyla tamamlanmasından sonra 24 ay içinde tazeleme eğitiminin alınması gerekmektedir. Yetkili otoritenin, tazeleme eğitiminin alınacağı süreyi 24 aydan daha kısa bir süre olarak belirleme hakkı vardır.

Hangi kavramları ve eğitimi almam gerekir?

DGR'ın başarılı bir şekilde uygulanması, mevcut risklerin iyi bir şekilde anlaşılması ve düzenlemeler hakkında bilgi sahibi olunması ile sağlanabilir. Havayolu ile tehlikeli madde taşımacılığı zincirinde yer alan personel kategorilerine göre alınması gereken eğitimler DGR'da yer almaktadır. Eğitimin üç unsuru vardır:

- Genel bilgilendirme eğitimi,
- Fonksiyonel ya da mesleğe yönelik eğitim,
- Güvenlik eğitimi.

Tazeleme eğitimi bilgilerin güncelliğini kontrol etmek amacıyla 24 ay içinde tekrar alınmaktadır.

Hangi DGR kursunu almam gerekiyor?

Tehlikeli maddeler gönderisinde görev alan her kategoriden personelin alması gereken eğitim DGR Kitabında detaylı olarak belirtilmiştir. Sizin eğitiminiz (Kabin Ekibi, Yolcu Hizmetleri Personeli, Güvenlik Personeli -Tablo 1.5.A'ya göre kategori 9, 11 ve 12) aşağıdaki konuları içermektedir:

- Genel felsefe
- Sınırlamalar
- Yolcu ve ekip beraberindeki tehlikeli maddeler
- Beyan edilmemiş tehlikeli maddelerin belirlenmesi
- İşaretleme ve etiketleme
- Acil durum prosedürleri

Personelin yapmış olduğu göreve göre alması gereken eğitim konuları DGR kitabında Tablo 1.5.A'da yer almaktadır.

Bilgi sahibi olmam gereken başka düzenlemeler de var mı?

Evet. Bu kitapta sadece IATA Tehlikeli Maddeler Düzenlemeleri hakkında bilgi verilmektedir. Ancak çalışmış olduğunuz firmaya ait el kitaplarında sağlık ve güvenlik, vb. gibi tehlikeli maddeler ile ilgili eğitim çalışmaları yapılmaktadır.

TEHLİKELİ MADDELER GÜVENLİĞİ

Tehlikeli maddelerin taşınmasında görev alan tüm personel, tehlikeli maddeler güvenliği hususunda dikkatli olmak zorundadır. Çalışanlar tehlikeli maddeler güvenlik planları konusunda bilgi sahibi olmalı ve bu planlara göre sahip oldukları bireysel sorumlulukları bilmelidirler.

Tehlikeli maddeler taşımacılığı zincirinde yer alan tüm çalışanlar DGR’da tanımlanan güvenlik konusunda bilgi sahibi olmalıdır. Güvenlik bilinçlendirme eğitimi şunları içermektedir:

- Güvenlik risklerinin tanımlanması
- Risklerin belirleme ve azaltma yöntemleri
- Güvenlik ihlali olayında yapılması gerekenler

YOLCULARIN BİLGİLENDİRİLMESİ

Yolcular tehlikeli madde taşımacılığı hakkında nasıl bilgi sahibi olabilir?

Her bir yolcuya düzenlemeler hakkında eğitim vermek mümkün olmayan bir uygulamadır. Buna karşın yolcuların kontrol edilmiş bagaj veya el bagajı olarak uçakta neleri taşıyamayacaklarına dair bilgilendirme yapabiliriz ve yapmamız da gerekmektedir.

Bilgilendirme ayrıca yolculara uçakta taşınması yasak olan tehlikeli madde tiplerini de içermelidir. Bu bilgi en azından aşağıda yer alan şekilde bulunmalıdır:

- Yolcu bileti veya başka bir yöntemle check-in öncesi / esnasında yolcunun bilgi alması,
- Uçakta yolcu beraberinde taşınması yasak olan tehlikeli maddeler hakkında yolcuyla ikaz eden

Uyarılar:

- bilet satış, yolcu check-in, boarding ve bagaj teslim noktalarında ağırlıklı olmak üzere havaalanında yeteri miktarda gösterimi
- Yolcuların bagaj ve bilet kontrollerinin yapıldığı diğer noktalarda da bildiriler yer almalıdır.

Check-in personelinin; yolculardan, beraberlerinde taşınmasına izin verilmeyen tehlikeli madde olmadığına dair teyit alması gerekmektedir. Bununla birlikte, tehlikeli madde içerdiğinden şüphelenilen nesneler için de içeriğinde tehlikeli madde olmadığına dair teyit alınması gerekmektedir. Zararsız görünen birçok nesne tehlikeli madde içerebilmektedir. Ünite 2’de gizli tehlikeli maddeler ile ilgili tecrübeler sonucu oluşturulmuş bir listede bu konu ele alınacaktır.

Paketlemeden önce düşünün, ...çünkü Güvenlik nedeniyle, bazı maddelerin bagajınızda taşınması yasaktır. Kibritler, çakmaklar, gazlar, boyalar, havai fişekler, beyazlatıcılar v.b.

Böylece, bagajınızın güvenli olduğundan emin olun.

Şüpheye düşerseniz havayolunuza danışın.

Ulaşım zincirine dahil olan; yolcudan, kontrol edilmiş bagaj kabul eden, handling, yolcu boarding, yolcu bagajı handlingi yapan ramp personeli, kargo personeli, uçucu ve kabin ekibi gibi bir çok kişi bulunmaktadır. Bu zincirde yer alan herkes tehlikeli maddeler ve taşınmasıyla ilgili düzenlemeler hakkında bilgili olurlarsa, emniyet güçlendirilmiş olacaktır.

TEHLİKELİ MADDE TAŞIMASI

RİSK

Tehlikeli maddeler taşımacılığı zincirinde yer alan tüm çalışanlar DGR’da tanımlanan güvenlik konusunda bilgi sahibi olmalıdır. Güvenlik bilinçlendirme eğitimi şunları içermektedir:

- Güvenlik risklerinin tanımlanması
- Risklerin belirleme ve azaltma yöntemleri

- Güvenlik ihlali olayında yapılması gerekenler

Tehlikeli madde olayları, tehlikeli maddelerin havayolu ile taşınması esnasında :

- bir kişinin yaralanması,
- araçların zarar görmesi,
- yangın,
- sızının akması,
- radyasyon yayılımı şeklinde olmaktadır.

Tehlikeli maddelerin taşınmasında herhangi bir sınırlama var mıdır?

Bazı tehlikeli maddelerin havayolu ile taşınması çok tehlikelidir, bazıları sadece kargo uçağı ile ve bazıları da hem kargo hem de yolcu uçağı ile taşınabilmektedir. Havayolu ile taşınabilen tehlikeli maddelere bazı sınırlamalar getirilmiştir. Bu sınırlamalar IATA DGR kitabında yer almaktadır. Bununla birlikte ülkeler ve havayolları mevcut düzenlemelerden daha kısıtlayıcı kurallar da uygulayabilmektedir.

SINIFLAMA:

HAVAYOLU İLE TAŞINABİLEN TEHLİKELİ MADDELER

Havayolu ile taşınması kabul edilen tehlikeli maddeler hangileridir?

DGR'a uygun olarak hazırlanmış bir çok sayıda tehlikeli madde havayolu ile kargo olarak taşınabilmektedir. Tehlikeli Maddeler Listesi (DGR 4.2) havayolu kullanılarak taşınan maddelerin isimlerine göre oluşturulmuştur ve yolcu/kargo uçağında paket başına olabilecek maksimum ağırlığı da içermektedir. Bazı tür tehlikeli maddeler yolcu uçaklarında taşınamazken, yüksek miktarları ise kargo uçağıyla da taşınamamaktadır. Genel olarak yukarıda bahsedilen tehlikeli maddeler ekip veya yolcu bagajında ve el bagajında taşınamamaktadırlar. Bagajda taşınması yasak olan maddeler, DGR limitleri içinde ise ve uygun paketlemesi yapılmış ise kargo olarak taşınabilmektedir.

SINIRLAMA:

HAVAYOLU İLE TAŞINMASI YASAK OLAN TEHLİKELİ MADDELER

Havayolu ile taşınması tamamen yasaklanmış olan tehlikeli maddeler var mıdır?

Bazı tehlikeli maddelerin havayolu ile taşınması her şart altında çok tehlikelidir.

Hava taşıması esnasında; normal taşıma şartları altında dahi :

- patlamaya yatkın,
- tehlikeli bir şekilde reaksiyona girebilecek,
- ateş veya tehlikeli oranda sıcaklık oluşturan,
- tehlikeli derecede zehirli gaz yayan,
- aşındırıcı olan,
- yanıcı gaz veya buhar yayan maddeler
- her şart altında havayolu ile taşımaya kabul edilmemelidir.

Yukarıda sıralanan tehlikeli maddelerin taşınması için istisnalar var mıdır?

Normal şartlar altında taşınması çok riskli olan tehlikeli maddeler mevcuttur. Ancak -istisnai durumlarda- ilgili ülke otoritelerinin onayı ile ve konu edilen şartların eksiksiz olarak yerine getirilmesi durumunda taşıma yapılabilir. Ülke onayı ile istisnai taşıması yapılabilen maddeler için ayrıca

taşımayı yapacak olan havayolundan da onay alınması gerekmektedir. ICAO Teknik Talimatlar Ek'i ülkelerin ilgili otoritelerine istisnai taşınması yapılacak olan maddelerin paket başına maksimum ağırlıklar ve paketlemeleri hakkında bilgiler içermektedir.

GİZLİ TEHLİKELİ MADDELERİN TANIMLANMASI

Tüm tehlikeli maddeler kolayca tespit edilebilir mi?

Hayır. Bagajın gözden geçirilmesi ve kabul aşamasında veya uçuş öncesi uçucu ekibin taşınabilir bagajlarının kabinde istiflenmesinde, her zaman bilgilendirme ve dikkatli takip gerekli davranışlardır. Daha önce belirtmiş olduğumuz taşınması çok tehlikeli olan tehlikeli maddelerin uçağa yüklenmediğinden emin olunması gerekmektedir.

Önemle hatırlanması gerekmektedir ki, yolcu veya ekip üyesi gönderinin içeriğinde tehlikeli madde olduğundan ve taşınmasının kurallar ile düzenlendiğinden haberdar olmayabilir.

Tehlikeli madde içerdiğinden şüphelenildiğinde, yolcudan bagaj içeriğinde herhangi bir tehlikeli madde olmadığına dair onay alınmalıdır.

Hangi maddelere karşı tetikte olmam gerekir?

Tehlikeli madde içeren bir çok gönderi örneği mevcuttur. Bazı grup yolcular, seyahat amaçları nedeniyle tehlikeli madde taşıyabilmektedirler (dağcılık ekipmanları gibi) ve taşıdıkları tehlikeli maddelerden haberdar olmayabilir veya kasten beyan etmiyor olabilirler. Bu yolcular ilgili ekipman veya maddeleri günlük çalışma ortamlarında kullanabilmektedirler ve taşınmaları esnasında oluşabilecek gizli risklerini fark etmeyebilirler.

Not: Eğer yolcu tehlikeli maddeyi – örneğin – bir toplantısı için taşıyor ve seyahatinin ana amacı bu olsa dahi kurallar izin vermedikçe bagaj olarak taşımaya kabul edilmez.

Ne tür malzemeler bende şüphe uyandırmalıdır?

Tehlikeli madde içeren veya içerdiğini işaret eden tipik örnekler şöyledir:

- Uçak yedek parçaları / ekipmanları: Tehlikeli madde kriterlerine sahip maddeler içermektedirler. Örneğin, patlayıcılar (ateş ya da parlak alev veren kartuşlar), kimyasal oksijen jeneratörleri, sıkıştırılmış gaz silindirleri (oksijen, karbondioksit, nitrojen veya yangın söndürücüler), boyalar, yapıştırıcılar, spreyleyler, can kurtarma aparatları (can yeleği, acil durumlar için kaçış slaydları), ekipmanların içerdiği yakıt, ilk yardım ekipmanları, ıslak ya da lityum piller/aküler, kibritler v.b.
- Otomotiv parçaları (otomobil, motor ve motosiklet): Islak pil, hava yastığı şişiricileri, hava yastığı modülleri, yakıt içeren ya da içermiş karbüratör ya da yakıt tankları, lastik şişirme aparatlarında yer alan sıkıştırılmış gazlar.
- Nefes alma aparatları: Sıkıştırılmış hava ya da oksijen içeren silindirler, kimyasal oksijen jeneratörleri veya soğutulmuş sıvı oksijen içerebilirler.
- Kamp ekipmanları: Yanıcı gaz (bütan, propan v.b.), yanıcı katı (kibritler) ve diğer tehlikeli maddeler.
- Kimyasallar: Birçok kimyasal madde (bazıları tehlikeli madde sınıfına girmemektedir) tehlikelidir ve kargo olarak kabul etme kararını konu hakkında bilgi sahibi olan personel karar vermektedir. Tehlikeli kimyasal maddeler hiçbir zaman bagaj olarak kabul edilmemelidir.
- COMAT (Şirket malzemeleri): Uçak parçaları, örneğin yolcu servis biriminde yer alan kimyasal oksijen jeneratörleri, sıkıştırılmış gazlar, yanıcı sıvılar, aşındırıcı maddeler, manyetik malzemeler gibi.

- Cryogenic (kriyojenik) sıvılar: Nitrojen, neon, helyum, argon gibi soğutularak sıvılaştırılmış gazlardır. Kriyojenik gazlar temas halinde insanların dokularına zarar vermekte, dar alanlarda boğulmaya neden olabilmektedirler.
- Silindirler: Sıkıştırılmış veya sıvılaştırılmış gazlar içermektedirler.
- Dişçilik aparatları: İçeriğinde yanıcı reçine ya da kimyasal çözücüler, sıkıştırılmış ya da sıvılaştırılmış gazlar, cıva ve radyoaktif malzemeler.
- Teşhis numuneleri: Bulaşıcı madde içerebilmektedirler.
- Dalış ekipmanları: Sıkıştırılmış veya özel karışım içeren hava silindirleri içerebilmektedirler. Boş silindirler (ölçümü 0 olan) taşıma için kabul edilmektedir. Dalış fenerleri şarj edilebilir kurşun asidi içerebilmekte ve şiddetli ışık üreten dalış fenerleri havada aktif hale geldiğinde yüksek ısı üretebilmektedir. Fenerlerin güvenli bir şekilde taşınabilmesi için ampul yada pilin ayrılması gerekmektedir.
- Madencilik ekipmanları: Patlayıcı veya diğer tehlikeli maddeleri içerebilmektedir.
- Elektrikli ekipmanlar: Manyetik madde, cıva veya sıvı akü içerebilmektedirler.
- Elektrik ile çalışan aparatlar: Sıvı akü içerebilmektedirler.
- Film malzemeleri veya medya ekipmanları: Patlayıcı, jeneratör, içten yanmalı motorlar, sıvı akü ve ısı üreten eşyalar içerebilmektedirler.
- Dondurulmuş gıda maddeleri: Karbondioksit katı/kurubuz ile paketlenmiş olabilirler, canlı hayvan ve insan hayatına karbondioksit gazı yayılımı nedeniyle olumsuz etki verebilir.
- Yakıt kontrol ünitesi: Yanıcı sıvı içerebilmektedirler.
- Ev eşyaları: Yanıcı sıvı, yapıştırıcı, cila, spreyler gibi tehlikeli maddeler içerebilmektedirler.
- Cihazlar: Barometre, manometre, v.b. gibi cıva içerebilmektedirler.
- Laboratuvar test malzemeleri: Kısmen yanıcı sıvı, yanıcı katı, oksitleyici, organik peroksit, zehirli veya aşındırıcı madde içerebilmektedirler.
- Makine parçaları: Yapıştırıcı, boya, izolasyon malzemesi, çözücüler, kuru ya da ıslak aküler, cıva, sıkıştırılmış ya da sıvılaştırılmış gaz içerebilmektedirler.
- Mıknatıslar ve benzeri diğer maddeler: Tek başlarına ya da toplam etkileri düşünülerek birlikte manyetik materyal özelliğine sahip olabilmektedirler.
- Tıbbi malzemeler: İçeriğinde tehlikeli madde tanımına girebilecek malzeme bulunabilmektedir. Örneğin, yanıcı sıvı, yanıcı katı, oksitleyici gibi.
- Metal yapı malzemeleri / metal borular: Uçak aletlerini olumsuz etkileyebilecek ferro-manyetik malzeme içerebilirler, özel depolama gerekmektedir.
- Yolcu bagajı: Tehlikeli madde tanımına girebilecek maddeler içerebilmektedirler. Havai fişekler, yanıcı sıvılar, yanıcı gazlar veya çakmak doldurma amaçlı kullanılan tüpler, kamp ocağı silindirleri, kibritler, av fişekleri, çamaşır suyu, spreyler (tehlikeli madde sınıfına giren) bu tip maddelere örnek olabilmektedir.
- Eczacılık malzemeleri: Radyoaktif madde, yanıcı sıvı, yanıcı katı, oksitleyici, organik peroksitler, zehirli veya aşındırıcı maddeler gibi tehlikeli madde olabilecek maddeler içerebilmektedirler.

- Fotoğrafçılık malzemeleri: Isı üreten aletler, yanıcı sıvı, yanıcı katı, oksitleyici, organik peroksitler, zehirli veya aşındırıcı maddeler gibi tehlikeli madde olabilecek maddeler içerebilmektedirler.
- Yarış arabası veya motosiklet takımı ekipmanları: Motor, yakıt/artık yakıt içeren karbüratör ve yakıt tankları, yanıcı spreylar, sıkıştırılmış gaz silindirleri, nitrometan, diğer yakıt katkı maddeleri veya ıslak aküler içerebilmektedirler.
- Soğutucular: Amonyak çözeltisi veya sıvılaştırılmış gaz içerebilmektedirler.
- Onarım aparatları / takımları: Yanıcı yapıştırıcılar, çözelti bazlı boyalar, organik peroksitler ve reçine içerebilmektedirler.
- Test numuneleri: Bulaşıcı madde(virüs testleri), yanıcı sıvılar (yakıt örnekleri), oksitleyiciler, organik peroksit, zehirli veya aşındırıcı katılar içerebilmektedirler.
- Spermler: Karbondioksit katı (kurubuz) veya soğutulmuş gaz içerebilmektedirler.
- Şov, film özel sahne efekt ekipmanları: Yanıcı madde, patlayıcı ya da diğer tehlikeli maddeler içerebilmektedir.
- Yüzme havuzu kimyasalları: Oksitleyici ya da aşındırıcı kimyasallar içerebilmektedirler.
- El fenerleri: Küçük fenerler, yanıcı gaz içerebilmekte ve üzerlerinde elektronik çalıştırıcı bulunabilmektedir.
- Refakatsiz yolcu bagajı / kişisel eşyalar: Tehlikeli madde tanımına girebilecek maddeler içerebilmektedirler. Havai fişekler, yanıcı sıvılar, yanıcı gazlar veya çakmak doldurma amaçlı kullanılan tüpler, kamp ocağı silindirleri, kibritler, av fişekleri, çamaşır suyu, spreylar (tehlikeli madde sınıfına giren) bu tip maddelere örnek olabilmektedir.
- Aşılar: Kurubuz ile paketlenmiş olabilirler.

Akma veya dökülme ihtimali olan diğer sıvı ve tozlar için paketleme standartları nelerdir?

DGR kapsamına girmeyen ancak akma ya da dökülme durumunda ciddi temizlik sorunlarına yol açabilecek ve uzun dönemde uçak yapısında aşındırıcı etkisi olabilecek maddeler mevcuttur. Bu tip gönderilerin taşıma esnasında akma veya dökülmeyi önleyecek yeterlilikte paketlemeye sahip olduğunun kontrolü gerekmektedir.

ETİKET VE İŞARETLER

ETİKETLEME VE İŞARETLEME ÖZELLİKLERİ

GENEL

Tüm tehlikeli maddeler işaretlenmiş ve etiketlenmiş midir?

Evet. Tehlikeli madde içeren paketlerde, içeriğin sahip olduğu tehlikeden sizleri haberdar etmek amacıyla belirli işaret ve risk etiketleri bulunmaktadır.

Doğru işaretleme ve etiketleme güvenli taşıma sürecinin önemli unsurlarındandır. İşaretleme ve etiketleme aşağıdaki genel amaçları karşılamalıdır.

- Paketin içeriğini göstermelidir.
- Paketin ilgili standartları karşıladığı ve paketin onaylandığını belirtmelidir.
- Güvenli handling ve istifleme hakkında bilgi vermelidir.
- Tehlikenin türünü belirtmelidir.

Gönderici, taşıması yapılacak paketin doğru olarak işaretlenmesi ve etiketlenmesinden sorumludur.

Kargo acentesi havayolu tehlikeli madde kabul personeli, kargonun kabul edilmesinden önce tüm paketlerin üzerinde gerekli işaretleme ve etiketlenmenin yapıldığından emin olmalıdır.

İŞARETLEME

Göndericinin, tehlikeli madde içeren paketlerin işaretlenmesinde özel sorumluluğu var mıdır?

Tehlikeli madde içeren ve işaretleme gerektiren her bir paket veya overpackte ihracatçının yerine getirmesi gereken sorumluluklar:

- Gerekli işaretlemler paketin üzerinde doğru yerlerde bulunmalıdır ve DGR'a göre gerekli kalite ve özellikte olmalıdır.
- Özel paketlere ait özel işaretlemler (UN 4G/Y145/S/04NL/VL823 vb.) belirtilmelidir.
- Gönderi ile ilgisi olmayan işaretlemler çıkartılmalı veya yok edilmelidir.
- Paketler kabule sunulduğunda, tüm gerekli işaretlemlerin yapılmış olması gerekmektedir.

Tehlikeli madde paketlerinde hangi işaretlemlerin bulunması gerekmektedir?

İki çeşit işaretleme vardır:

- Gönderinin özelliğini belirtmek için kullanılan işaretleme. Her bir tehlikeli madde paketi, uygun gönderi adı, UN ya da ID numarası, gönderici ile alıcı adı ve adresini içermelidir.
- UN tipi paket kullanıldığında paket üzerinde, paket dizayn ve özelliklerinin yer aldığı işaretlemler bulunmalıdır.

UN tipi paket işaretlemlerini nasıl fark edebilirim?

UN tipi paketler üzerinde yer alan paket tipi işaretlemleri, belirli performans testleri sonucunda paket üzerinde yer almaktadırlar. UN tipi paket işaretlemleri ve anlamları aşağıda yer alan örnekte incelenmektedir:

ETİKETLEME

Tehlikeli madde paketleri üzerinde hangi etiketleri görmem gerekir?

Tehlikeli madde paketleri etiketlemeleri, içeriklerini tam olarak belirten bir şekilde yapılmalıdır. İki tür etiket vardır:

- Risk etiketleri
- handling etiketleri

Tehlikeli madde içeren paketlerin etiketlenmesi gönderici sorumluluğundadır. Havayolu sadece yırtılmış ve tanınmaz hale gelmiş etiketlerin yerine yenilerinin yapıştırmasından sorumludur.

Risk etiketi ne ifade etmektedir?

Tehlikeli madde içeren paketler, içeriğinde yer alan madde hakkında sizi ikaz etmek amacıyla risk etiketleri ile tanımlanmaktadır. Kitabın 3. bölümünde tehlikeli madde içeren paketin dışında yer alması gereken sınıf veya kısım etiketleri açıklanmıştı. Risk etiketleri, ölçü, renk, sembol ve sınıf/kısım numaralarını yansıtacak özellikte olmalıdırlar. Birçok risk etiketi üzerinde riski tanımlayan bir açıklayıcı yazı bulunmaktadır, bazılarında ise açıklayıcı yazı bulunmamasına karşın şekil, renk ve semboller sizi risk konusunda bilgilendirmektedirler. Risk etiketleri 45o'lık açı yapan kare şeklinde (baklava biçiminde) ve en az 100x100 mm ölçüsünde olmalıdır.

Handling etiketleri nedir?

Bazı tehlikeli maddelerde, risk etiketlerinin yanında özel handling etiketlerinin de kullanılması gerekmektedir. Bunun nedeni handling veya yükleme sırasında özel uygulamalara ihtiyaç duymalarıdır.

Aşağıdaki tabloda yer alan handling etiketleri havayoluyla tehlikeli madde taşımada kullanılmaktadırlar.

Class / Division / İsim

Kargo IMP Kodu Handling Etiketi Tanım Açıklama ve örnekler

Manyetik madde

➤ MAG

Bu maddeler, diğer maddelere göre daha güçlü manyetik sahaya sahiptir

➤ Mıknatıslar v.b.

(Manyetik madde etiketi kullanıldığında Class 9 risk etiketinin kullanılması gerekli değildir.)

➤ Cargo Aircraft Only

➤ CAO

Sadece kargo uçağında taşınabilecek tehlikeli madde paketleri için kullanılan etikettir.

➤ Kriyojenik Sıvı

➤ RCL

Kriyojenik sıvılar için kullanılan handling etiketi yer aldığı paket veya overpacklerde kullanılmaktadır.

Kriyojenik sıvı içeren yanıcı olmayan gazların

Paket duruş yönü

(This Way Up)

Paket duruş yönü

(This Way Up), alternatif

Bazı istisnaları olmakla beraber kombine paketlerde sıvı tehlikeli maddeler içerdiğinde kullanılmalıdır.

Class / Division / İsim

Kargo IMP Kodu Handling Etiketi Tanım Açıklama ve örnekler

Akü ile çalışan tekerlekli sandalye veya hareketli yardım araçları

Batarya ile çalışan araçların handling'ine yardımcı olmak amacıyla takılmaktadır. Tekerlekli sandalye veya hareketli yardım aracının aküsünün takılı yada çıkarılmış olduğu hakkında bilgi de içermektedir.

Etiket iki kısımdan oluşmaktadır. Üzerinde tekerlekli sandalye resmi olan kısım akünün çıkarılıp çıkarılmadığını göstermektedir. Etiket diğer kısmı ise araçtan ayrılmış olan bataryanın hangi araca ait olduğunu belirlemektedir.

Sıcaktan uzak tutunuz .

Kendiliğinden reaksiyon veren maddeler içeren Division 4.1 ve 5.2 Organik Peroksitler için kullanılan etikettir

Kendiliğinden reaksiyon veren maddeler içeren Division 4.1 ve 5.2 Organik Peroksitlerin risk etiketlerine ek olarak kullanılmalıdır. Bu, maddeler direkt güneş ışığından korunmalı, serin ve iyi havalandırılan bir yerde istif edilmeli, tüm ısı kaynaklarından uzakta bulunmalıdır.

İstisnai miktar radyoaktif madde paket

- RRE

İstisnai radyoaktif madde paketi handling etiketidir

İstisnai miktar radyoaktif madde paketlerine yapıştırılmalıdır

İstisnai miktar

İstisnai miktar tehlikeli madde içeren paketlerde bulunması gereken etikettir.

Lityum pil etiketi

Tehlikeli madde içermediği belirtilen paketler üzerinde tehlikeli madde etiketi olur ise ne yapılmalıdır?

Bazı zamanlar, paket üzerinde tehlikeli madde etiketi olmasına karşın - örneğin aşındırıcı etiketi- paket içeriğinde sadece giyim malzemesi bulunabilmektedir. Yapılması gereken doğru davranış, yolcudan ilgisiz etiketin paket üzerinden çıkarılmasının istenmesidir. Bunun nedeni olası karışıklıkları engellemektir. Eğer paket içinde aşındırıcı madde var ise, yolcuya bu paketin kontrol edilmiş bagaj veya el bagajı olarak taşınamayacağını, ancak kargo olarak taşınacağını belirtmeniz ve bu konu hakkında yetkili kişiye bilgi vermeniz gerekmektedir.

Tehlikeli maddeleri belirten başka işaretleme veya etiketler var mıdır?

Evet, ama bu etiketler tehlikeli maddelerin taşınması için gerekli değildir. Bu ek etiket ve işaretlemelerin iki kaynağı vardır.

İlk olarak, bu tip işaret ve etiketlemeler diğer taşıma modları için gerekli olabilmektedir. Taşıma modu uyum çalışmaları bu tür farklılıkları azaltmaya çalışsa da, deniz yolu, demiryolu taşımalarında etiket ve işaretleme farklılıkları olmaktadır.

Diğer bir neden ise, tüketim malzemelerinin ulusal düzenlemeler nedeniyle tüketici uyarı bildirileri ve etiketlerini taşımak zorunda olmalarıdır. Bu ilgili maddelerin tehlikeli olduğunu göstermez, ancak kullanım ve imhaları için uygun etiket ve işaretlemelerin kullanılması zorunludur. Ancak unutulmamalıdır ki; madde üzerinde yer alan etiket, maddenin tehlikeli madde olabileceğinin bir göstergesidir.

Tüketici uyarıları ve etiketleri:

- POISON: Zehir
- KEEP OUT OF REACH OF CHILDREN: Çocukların ulaşacağı yerlerden uzak tutunuz
- READ SAFETY DIRECTIONS BEFORE OPENING: Açmadan önce güvenlik talimatlarını okuyunuz.

BEYAN EDİLMİYEN GİZLİ TEHLİKELİ MADDELER**Uygulamalar****YOLCU ve EKİP BERABERİNDEKİ TEHLİKELİ MADDELER****Yolcu veya ekip bagajlarında tehlikeli madde taşımacılığı yapılabilirmekte midir?**

Yolcu veya ekip bagajında çok az miktarda tehlikeli madde taşınabilmektedir. Tehlikeli maddelerin yolcu ve ekip beraberinde taşınabilmesi için bazı şartların yerine getirilmesi zorunludur. Günlük kullanımı olan birçok malzeme tehlikeli madde sınıfına girmektedir ve kontrol edilen miktarlarda yolcular ve ekip tarafından; kişi üzerinde, kontrol edilmiş bagaj olarak veya el bagajı olarak taşınabilmektedir.

Tehlikeli maddelerin yolcu ve ekip tarafından taşınması için DGR’da belirtilen şartların eksiksiz yerine getirilmesi durumunda düzenlemelerden muaf tutularak taşınması yapılabilmektedir. Ancak bu maddeler DGR’da yer alan şartlara ve kısıtlamalara her zaman tabidir.

Bazı tehlikeli maddeler taşınabilir veya kontrol edilmiş bagajda taşınamazken, kargo olarak taşınabilmektedir. Kargo olarak taşınmak istenen tehlikeli madde, operatörün tehlikeli madde kabul personeli tarafından her bir paketin detaylı incelenmesi sonucunda taşımaya kabul edilmelidir.

Tehlikeli madde kabulünde görevli personelin DGR’da belirtilen konular hakkında eğitim alması gereklidir çünkü hem paketlerin hem de ekte yer alan dokümanlarının kurallara uygun olarak hazırlanıp hazırlanmadığını kontrol etmesi gerekmektedir. Ayrıca kargo kabul çok önemli olan iletişim sürecinin de başlangıcıdır.

Bunun yanı sıra, yolcu veya ekip tarafından taşınması yasaklanmış olan ancak kişisel ya da iş amaçlı kullanımı olan eşyalar da mevcuttur. Bunlar;

- Atışe çantaları, nakit para kutuları ve çantaları gibi lityum pil ve/veya piroteknik madde içeren güvenlik tipi ekipmanlar,
- Biber gazı, sersemletici sprey gibi, tahriş edici veya güçsüz bırakan madde içeren savunma amaçlı araçlar,
- Sıvı oksijen kullanan kişisel tıbbi amaçlı oksijen üniteleridir.

El bagajı ya da kontrol edilmiş bagaj olarak taşınması izin verilmeyen bazı tehlikeli maddelerin kargo olarak taşınması mümkün olabilmektedir. Kargo olarak taşınması durumunda, her bir paketin operatörün tehlikeli maddeler kabul personeli tarafından detaylı kontrolüne tabidir. Tehlikeli maddeler eğitimi almış sertifikalı personel düzenlemeler hakkında yeterince bilgiye sahip personel hem paketi hem de beraberinde sunulan dokümanı kontrol edecektir. Ayrıca bu önemli bir iletişim sürecinin de başlangıcıdır. Bu tehlikeli maddelerin emniyetli bir şekilde uçağa yükleneceği, yazılı olarak kaptanın yüklendiği nokta hakkında bilgilendirileceği ve pakette hasar ve sızıntının olmadığını göstermektedir.

YOLCU BAGAJINDA TAŞINMASINA İZİN VERİLEN TEHLİKELİ MADDELER**Yolcu bagajında taşınabilecek maddeler nelerdir ve hangi tedbirlerin alınması gerekmektedir?**

Günlük kişisel kullanımı olan bu maddeler, güvenli olarak taşınmaları için üç grupta incelenmektedir:

Grup 1: Operatör onayı gerektiren ve sorumlu pilotun bilgilendirilmesi gereken maddeler,

Grup 2: Operatör onayı gerektiren ancak sorumlu pilotun bilgilendirilmesi gerekmeyen maddeler,

Grup 3: Önceden onay alınması gerekmeyen maddeler.

Grup 1 Operatör onayı gerektiren ve madde hakkında sorumlu pilotun bilgilendirilmesi gereken maddeler

Akü ile çalışan tekerlekli sandalye ve diğer yardım araçları (Sıvı akülü)

Operatör onayı ile, sıvı akü ile çalışan tekerlekli sandalye ve diğer yardım araçları kontrol edilmiş bagaj olarak dik konumda yüklenmeli, istiflenmeli, boşaltılmalıdır ve akü bağlantıları ayrılmalıdır. Akü kutup başlarının kaza sonucu kısa devre olasılığına karşı emniyete almak ve araca tutturmak gerekmektedir. Araç dik pozisyonda yüklenmiyor, istiflenmiyor ve boşaltılamıyorsa akü araçtan ayrılmalıdır. Ayrılmış akü sağlam bir paket içinde aşağıdaki şekilde taşınmalıdır:

- Paket akü sıvısının akmayacağı ve su geçirmeyen yapıda olmalıdır. Palet veya ambarlara yüklenen diğer kargoların kayış ile bağlanma veya benzeri güvenlik uygulamaları esnasında, akülerin devrilmemesine dikkat edilmelidir.
- Aküler kısa devrelere karşı korunmalı, olası akmalara karşın içinde bulundukları paketlere yeterli miktarda absorbe madde konulmalıdır.
- Akülerin yer aldığı paket işaretleme “ BATTERY, WET, WITH WHEELCHAIR” veya “BATTERY, WET, WITH MOBILITY AID” ifadeleri kullanılarak yapılmalı; Class 8 Aşındırıcı ve “This way up” etiketleri ile etiketlenmelidir.

Tekerlekli sandalye ve hareketli yardım araçlarının handling’ini kolaylaştırmak amacıyla aşağıda yer alan etiket kullanılmaktadır. Etiket, araçtan akünün ayrılıp ayrılmadığını göstermektedir. İki kısımdan oluşan etiketin tekerlekli sandalye resmi olan bölümü araçta kalmakta ve akünün araçtan çıkarılıp çıkarılmadığını belirtmektedir. Diğer kısım ise akünün araçtan ayrılması durumunda kullanılır ve batarya ile akünün eşleştirilmesinde yardımcı olmaktadır.

Sorumlu pilot akülü tekerlekli sandalye veya yardım aracının bataryasının yüklendiği pozisyon hakkında bilgilendirilmelidir. Yolcuların bu tür araçlar ile yolculuk yapmadan önce operatör ile önceden görüşmesi önerilmektedir.

Cıvalı barometre ve termometre (Havacılık Dairesi)

Operatör onayı ile ve sadece taşınabilir bagaj olarak cıvalı barometre veya termometre devlet hava dairesi veya benzeri kurum temsilcileri tarafından taşınabilmektedir. Barometre veya termometre sağlam bir dış kap içinde, mühürlü bir iç kaba yerleştirilmiş veya sızdırmaz, cıvanın paketin duruş yönüne bakmaksızın dışarı çıkamayacağı bir torbada olmalıdır. Sorumlu pilot barometre veya termometre konusunda bilgilendirilmelidir.

Grup 2: Operatör onayı gerektiren ancak sorumlu pilotun bilgilendirilmesi gerekmeyen maddeler

Cephane (Silahlar için fişek)

Division 1.4S içeren cephaneler (patlayıcı veya yangın çıkartıcı fişekler hariç) operatör onayı ile, sadece kontrol edilmiş bagaj olarak, emniyetli bir şekilde paketlenmesi durumunda taşınabilmektedir. Kişi başı brüt ağırlığı 5 kg’yi geçmeyen pakette taşınmalıdır. Birden fazla kişinin paketleri, bir veya birden fazla paket halinde birleştirilmemelidir.

Yanıcı sıvı içeren kamp ocakları ve yakıt içeren kaplar

Operatör onayı ile, sadece kontrol edilmiş bagaj olarak, kamp ocakları ve yakıt kapları; içleri boşaltılmış ve olası tehlike tamamen ortadan kaldırılmış olarak taşınabilmektedir. Tehlikeyi tamamen ortadan kaldırmak için, boş yakıt kabı 1 saat boyunca ters tutularak boşaltılmalı ve geri kalan yakıtın buharlaşması için en az 6 saat boyunca kapağı açık bırakılmalıdır. Daha sonra yakıt kabının kapağı emniyetli bir şekilde kapatılmalı, kağıt veya benzeri absorbe edici madde ile sarılmalı ve polietilen veya benzeri bir çanta içine konmalıdır. Daha sonra çanta sıkıca bağlanmalı veya büzülerek esnek bir bant ile kapatılmalıdır.

Not: Düzenlemelere uygun yukarıdaki temizleme metotları uygulandığında, yakıt ocağı veya kabı tehlikesiz madde olarak sınıflandırılabilir. Ancak taşımada kontrol için bu malzemeler DGR Tablo 2.3.A'da, bu ünitenin sonunda yer almaktadır.

Kurubuz (Kontrol edilmiş bagaj olarak)

Karbondioksit, katı (kurubuz) yolcu başına 2,5 kg'yi aşmayacak miktarlarda, bozulabilir kargoların paketlenmesinde kullanıldığında, paket karbondioksit gazının çıkışına uygun yapıdaysa operatör onayı ile taşınabilmektedir. Kontrol edilmiş bagajda yer alan kurubuz içeren tüm nesneler aşağıdaki şekilde işaretlenmelidir:

- “Carbon dioxide, solid” ya da “Dry ice” işaretlemesi ve,
- İçerdiği kuru buzun net ağırlığını belirten ya da net ağırlığının 2,5 kg veya altında olduğunu belirten işaretleme

Notlar:

1. El bagajında yer alan karbondioksit katı (Kuru buz) için, Grup 3 altında yer alan açıklamayı inceleyiniz. Ekip veya yolcu, el bagajı ve kontrol edilmiş bagajda bu hakkını toplamda 2.5 kg olarak kullanabilmektedir.

2. Kurubuz içeren kontrol edilmiş yolcu ve ekip bagajının handlinginin kolaylaştırılması amacıyla aşağıda örneği yer alan bagaj etiketi, kurubuz içeren bagajların belirlenmesi amacıyla operatörler tarafından kullanılabilir.

Akü ile çalışan tekerlekli sandalye ve diğer yardım araçları (Kuru akülü)

Operatör onayı ile kontrol edilmiş bagaj olarak, akü bağlantısı çıkarılmış, akü terminalleri kısa devreye karşı korunmuş ve akü araca tutturularak taşınabilmektedir.

Isı üreten araçlar:

Akü ile çalışan su altı fenerleri ve lehim aletleri v.b, operatör onayı ile taşınabilmektedir. Bu tür araçlar, bagaj içinde aktif hale geçme riski taşıdığı için sadece el bagajı olarak taşınabilmektedir. Taşıma esnasında istem dışı çalışmasını önlemek amacıyla ısı üreten parçası veya enerji kaynağının çıkartılması gerekmektedir.

Çığ kurtarma sırt çantası

Operatör onayı ile; Piroteknik patlama mekanizması 200 mg'dan az Division 1.4S içermek ve Division 2.2 sıkıştırılmış gaz içermek şartıyla yolcu başına 1 tane taşınabilir. Sırt çantasının istem dışı aktif hale gelmesini önlemek amacıyla paketlenmesi gerekmektedir. Sırt çantası içindeki hava yastıkları, basıncı giderici valflerle donatılmış olmalıdır.

Yanıcı olmayan,bölüm 2.2. de yer alan gaz silindirleri(Can yelegi içindeki):

Operatör onayı ile karbondioksit veya bölüm 2.2'den yanıcı olmayan, zehirli olmayan diğer uygun gazları içeren silindirlerden yolcu başına 2 adet küçük silindir ve 2 adet yedeği bulunabilir.

Medikal oksijen veya hava silindirleri,;

Operatör onayı ile, sadece tıbbi kullanım için gerekli olan ve brüt ağırlığı 5kg.'ı geçmeyen silindirler taşınabilir. Silindirler, varsa valvler ve regülatörler , içeriğin istenmeden açığa çıkmasını önleyecek şekilde hasardan korunmuş olmalıdır.Kaptan pilota uçağa kaç adet medikal oksijen veya hava silindiri yüklendiği ve yükleme pozisyonları hakkında bilgi verilmelidir.

Dikkat: Sıvı oksijen sistemli cihazların taşınması kesinlikle yasaktır.

Grup 3: Önceden onay alınması gerekmeyen maddeler

Division 2.2 Aerosoller (Yanıcı ve zehirli gaz içermeyen)

Division 2.2’de yer alan ve başka bir yan riski olmayan spor veya ev kullanımı amaçlı aerosolların taşınmasına sadece kontrol edilmiş bagajda izin verilmektedir.

Tıbbi veya kozmetik amaçlı kullanılan maddeler

Radyoaktif olmayan tıbbi veya kozmetik amaçlı kullanılan maddelerdir. (aerosollar dahil) Tıbbi veya kozmetik amaçlı kullanılan maddeler terimi saç spreyleri, parfümler, kolonyalar ve alkol içeren ilaçları ifade etmektedir.

Yukarıda belirtilen maddelerin her bir yolcu veya ekip tarafından 2 kg veya 2 L’yi geçmeyecek ve her bir parçasının net ağırlığının da 0,5 kg veya 0,5L’yi aşamayacak miktarlarda taşınması gerekmektedir. Aerosolların istenmeyen kullanım veya yanlışlıkla aktif hale geçmesini engellemek amacıyla çıkış valf koruyucu kapaklarının bulunması gerekmektedir.

Alkollü içecekler (Viski, votka, cin gibi)

Perakende satış kabında yer alan ve %24’ten fazla ancak %70’ten az oranda hacimsel alkol içeren içecekler 5L’yi aşmayan kaplarda ve toplamda kişi başı en fazla 5 L olarak taşınabilmektedir. Ancak, %24 veya daha düşük oranda hacimsel alkol içeren içeceklerde herhangi bir kısıtlama mevcut değildir. %70 oranı üzerinde hacimsel alkol içeren içeceklerin yolcu beraberinde taşınması kesinlikle yasaktır.

Yanıcı ve zehirli olmayan gaz içeren silindirler

Yanıcı ve zehirli olmayan gaz içeren silindirler, tıbbi uzuvların çalıştırılabilmesi amacıyla taşınmaktadır. Bununla birlikte, yolculuk süresince ihtiyaç duyulabilecek yedek silindirler de mevcut kullanılan silindir ölçülerinde olmak şartıyla taşınabilmektedir.

Lityum veya Lityum iyon pil içeren tüketici elektronik cihazları

Yolcu veya ekip beraberinde lityum veya lityum iyon pil içeren tüketici elektrik cihazları (saat, hesap makinesi, kameralar, cep telefonu, lap-top bilgisayarlar, video kameralar) hem kontrol edilmiş bagajda hem de el bagajında taşınabilmektedir. Yedek piller her biri kısa devre olmayacak bir şekilde korunmuş olarak sadece el bagajında taşınabilmektedir. Buna ek olarak cihaza ait her bir pilin aşağıdaki miktarları aşmaması gerekmektedir.

- Lityum metal veya lityum alaşımlı piller için, lityum içeriği 2 g’dan fazla olmayan veya,
- Lityum iyon piller için wat saat oranı 100wat saati geçmeyenler. taşınabilmektedir.

Fuel Cell Sistemleri (Fuel Cell Systems) içeren tüketici elektronik cihazları

Fuel cell sistemleri ile çalışan taşınabilen elektronik cihazlar (kameralar, cep telefonları, laptop bilgisayarlar ve video kameralar) ve yedek yakıt kartuşları aşağıdaki şartlar altında taşınabilmektedirler:

a) fuel cell kartuşları sadece yanıcı sıvı (metanol dahil), aşındırıcı madde, sıvılaştırılmış yanıcı gaz, su ile aktif hale gelen madde içerebilir.

b) fuel cell sistemlerinin, yedek kartuş değiştirilmesi haricindeki dolum işlemlerine izin verilmemektedir.

c) Her bir fuel cell ya da fuel cell kartuş içinde yer alacak yakıt miktarı:

1. sıvılarda 200 ml
2. katılarda 200 g

3. sıvılaştırılmış gazlarda 120 ml

d) her bir fuel cell kartuşu, üreticisinin IEC PAS 62282-6-1 Ed.1'e uyum sertifika standartlarını karşıladığına dair işaretlemesi, içerdiği yakıt tipi ve yakıt miktarı işaretlemesi yapılmalıdır.

e) yolcu üzerinde, kontrol edilmiş bagajında ve el bagajında en fazla 2 yedek fuel cell kartuş taşıyabilmektedir.

f) Yolcu, yakıt içeren fuel cell sistemleri taşınmasını sadece el bagajında yapabilmektedir.

g) fuel cell ve entegre pillerinin etkileşimleri IEC PAS 62282-6-1 Ed.1 uyumlu olmalıdır. Tek fonksiyonu cihaz içindeki pili şarj etmek olan Fuel Cell sistemlerinin taşınmasına izin verilmemektedir.

h) fuel cell sistemlerin, taşınabilen elektronik cihaz kullanımda değilken cihazın pilini şarj etmemesi ve üretici tarafından " APPROVED FOR CARRIAGE IN AIRCRAFT CABIN ONLY " ifadesi ile işaretlemesinin yapılmış olması gerekmektedir.

i) yukarıda belirtilen işaretlemeler İngilizce yapılmalıdır. Bunun yanında, çıkış ülkesinin belirlediği bir dilde de ek işaretleme yapılabilir.

Kurubuz (el bagajında)

El bagajında, yolcu başına 2,5 kg'yi geçmeyecek miktarlarda, bozulabilir maddelerin paketlenmesinde kullanıldığında ve karbondioksit gazının çıkışını sağlayacak tipte bir pakette ise düzenlemelere konu olmadan taşınabilmektedir. Bu istisnai uygulama kontrol edilmiş bagaj için geçerli değildir.

Hidrokarbon gaz içeren saç kıvrırma aletleri

Kişi başına bir adet olmak kaydı ile bagaj içinde taşınabilir. Ancak aletin emniyet kapağı, ısıtıcı elementin üzerine sıkıca kapatılmış olmalıdır. Bu tip saç kıvrıcıları uçuş esnasında kesinlikle kullanılmamalıdır. Bu aletlerin yedek gaz tüplerinin check-in'e verilen veya kabinde taşınan bagajlarda taşınmasına izin verilmez. Bunlar için kullanılan gaz doldurucular, kesinlikle bagaj içinde bulundurulamaz.

Tıbbi amaçlı veya klinik termometre

Cıva içeren tıbbi amaçlı veya klinik termometre, koruyucu kabı olması şartıyla kişi başı 1 tane taşınabilmektedir.

Kalp atışı düzenleyen radyoizotopik araçlar

Kalp atışı düzenleyen radyoizotopik araçlar, lityum pille çalışmaktadırlar. Tıbbi tedavi sonrası kişinin vücuduna yerleştirilirler.

Emniyetli kibritler veya çakmaklar

Bir küçük paket emniyetli kibrit veya sıvılaştırılmış gaz haricinde absorbe edilmemiş sıvı yakıt içermeyen çakmaklar kişisel kullanım amacıyla kişi üzerinde taşınabilmektedir. Kibrit ve çakmakların kontrol edilmiş bagaj veya el bagajında taşınmasına izin verilmemektedir. Çakmak benzini veya çakmak gazı doldurma aparatlarının kişi üzerinde, kontrol edilmiş bagaj olarak veya el bagajında taşınmasına izin verilmemektedir.

Not: Strike any where (herhangi bir yüzey ile sürtünme sonucu yanan) kibritlerin havayolu ile taşınması yasaklanmıştır.

Yolcunun havayolundan / operatörden onay aldığını nasıl bilebilirim?

Çalıştığınız şirkette, onay verilmesi ve onay ilgili kaydın tutulması hakkında prosedürlerin bulunması gerekmektedir. Buna benzer şekilde, düzenlemelerin gerektirdiği maddeler için sorumlu pilotun bilgilendirildiğinden emin olunabilecek prosedürün de bulunması gerekmektedir.

Not: Yolculuk esnasında operatör onayı ile hastaya ilk yardım amacıyla taşınan tehlikeli maddeler için düzenlemeler uygulanmaz. Tablo 2.3.A’ da izin verilen maddeler haricindeki hiçbir tehlikeli madde yolcu veya ekip bagajında veya kişi üzerinde taşınamaz.

- El bagajı olarak veya el bagajının içinde taşımaya izni
- Kontrol edilmiş bagaj olarak veya kontrol edilmiş bagaj içinde taşımaya izni
- Kişinin üzerinde taşımaya izni
- Operatör onayı gerekliliği
- Sorumlu pilotun bulunduğu nokta hakkında bilgilendirilme gerekliliği

Yaralayan aletler, yüze püskürtülünce insanı sersemleten kimyasal maddeler ve biber gazı spreyi gibi tahriş edici veya insanı güçsüz duruma getiren maddelerin,(disabling devices) kişinin üzerinde, kayıtlı bagajında ve kabin/el bagajında taşınması kesinlikle yasaktır.

Elektro şok silahları; patlayıcı, sıkıştırılmış gaz, lityum pili gibi tehlikeli maddeleri içerenler (ör.: Tasers), kişilerin kabin bagajında, kayıtlı bagajında veya üzerinde bulunması yasaktır.

Emniyetli ateşe tipi çantalar, para kutuları, para çantaları vb.; yapısında lityum aküleri ve/veya patlayıcı/tetikleyici gibi tehlikeli madde bulunanlar, IATA DGR 2.3.2.6’da izin verilenler hariç kesinlikle yasaktır.

Emniyetle paketlenmiş cephaneler (mermi ve av fişegi gibi) 1.4S UN 0014 veya sadece UN 0012), kişisel kullanım amacıyla ve paketiyle beraber toplam brüt ağırlığı 5 kg’ı () geçmemek kaydı ile (patlayıcı veya yangın çıkaran mermiler hariç) taşınabilir. Birden fazla yolcu için izin verilen miktar, bir veya birden fazla paket içinde birleştirilemez

Kamp ocakları ve yanıcı sıvı içeren yakıt konteynırları. Kamp ocaklarının yakıt tankı veya yakıt konteynırlarının içindeki yakıt tamamen boşaltılmışsa ve tehlike ihtimali ortadan kaldırılmışsa

Kuru akülü tekerlekli sandalye ve diğer yardım araçları, Akü bağlantıları çıkarılmış ve yanlışlıkla olabilecek kısa devreyi önlemek amacıyla terminalleri yalıtılmış ve akü araca sağlam bir şekilde tutturulmuş olmalıdır.

Sıvı akülü tekerlekli sandalye ve diğer yardım araçları,

Lithium ion piller,watt-saat sınıflandırması 100 Wh değerini geçen ancak 160 Wh değerinin altındaki cihazları kapsamaktadır. 2 taneden fazla olmayacak şekilde yedek piller, el bagajında taşınabilmektedir.

Cıvalı barometre ve termometre, Ülke Meteoroloji Dairesi veya benzeri bir kuruma ait temsilcinin taşınmasına izin verilmektedir.

Çığ kurtarma sırt çantaları, Piroteknik patlama mekanizması 200 mg’dan az Division 1.4S içermek ve 200 mL’den az Division 2.2 sıkıştırılmış gaz içermek şartıyla yolcu başına 1 tane taşınabilir. Çanta, yanlışlıkla aktif hale geçmeyecek şekilde paketlenmiş olmalıdır. Sırt çantasında yer alan hava yastıklarında içerdikleri basıncı düşürebilecek çıkış valfları bulunmalıdır.

Karbondioksit, katı (Kurubuz), yolcu başına 2,5 kg’yi geçmeyecek miktarlarda, tehlikeli maddeler kapsamına girmeyen bozulabilir maddelerin paketlenmesinde kullanıldığında ve karbondioksit gazının çıkışını sağlayacak tipte bir pakette ise el bagajında taşınabilmektedir. Taşıyıcının onayı sadece checked bagajda taşınmak istenir ise gerekmektedir ve “dry ice” veya “carbondioksit solid” ifadesi paketin üzerinde yer almalıdır. Bununla birlikte paket üzerine içinde bulunana kuru buz miktarı veya 2,5 kg’yi geçmediğini gösteren bir ibare de yazılmalıdır.

Kimyasal madde görüntüleme ekipmanı Az miktarlarda radyoaktif madde ihtiva eden Kimyasal Silahları Yasaklama Organizasyonu (OPCW) üyeleri tarafından resmi görevlerde taşınabilir.

Isı üreten eşyalar, Su altı fenerleri ve lehim makineleri gibi.

Soğutulmuş sıvı nitrojen içeren yalıtılmış paketler, Tehlike ihtiva etmeyen ürünlerin düşük derecede taşınabilmesi için yapılan ve absorbe edici süngerimsi bir madde tarafından tamamen emilmiş sıvı nitrojen içeriyorsa ve eğer paket dizaynı kap içi basınç artışına veya içindeki maddenin dışına çıkmasına izin vermeyecek yapıdaysa

Yanıcı olmayan, bölüm 2.2. de yer alan gaz silindirleri

Operatör onayı ile karbondioksit veya bölüm 2.2'den yanıcı olmayan, zehirli olmayan diğer uygun gazları içeren silindirlerden yolcu başına 2 adet küçük silindir ve 2 adet yedeği bulunabilir.

Oksijen veya hava karışımı içeren küçük silindirler, tıbbi amaçla kullanılanlar

Not: Sıvı oksijen sistemlerinin taşınması yasaklanmıştır.

Taşınabilir, tıbbi elektronik cihazlar, AED (Otomatik Dış Defibrilatör), Nebülizör, CPAP (Sürekli Pozitif havayolu Basıncı) gibi lityum metal ya da lityum iyon cell ya da piller içeren ürünler yolcu beraberinde taşınabilmektedir.

Division 2.2'de yer alan aerosoller, Yan riski olmayan ve spor yada ev kullanımı amaçlı.

Radyoaktif olmayan tıbbi veya kozmetik eşyalar, Saç spreyleri, parfümler, kolonya ve alkol içeren ilaçlar. Toplam net miktar 2 kg/2 L'yi geçmemelidir ve her bir parçanın içerdiği net madde miktar ise en fazla 0.5 kg veya 0.5 L olmalıdır. Aerosolların istenmeyen kullanım veya yanlışlıkla aktif hale geçmesini engellemek amacıyla çıkış valf koruyucu kapaklarının bulunması gerekmektedir.

Alkollü içecekler, satışta kullanılan kabında, %24 ile %70 oranları arasında hacmen alkol içermesi halinde kişi başına 5L taşınabilmektedir

Patlayıcı ve zehirli olmayan gaz silindirleri, açma mekanizmaları kullanıldıkça yıpranmaktadır. Ayrıca seyahat süresince doğabilecek ihtiyaç için aynı ölçüde yedek silindirleri de taşınabilmektedir.

İki taneden fazla olmayan yedek lityum veya lityum iyon piller, her biri kısa devreye karşı korunmuş olarak taşınmalıdır.

Hidrokarbon gaz içeren saç maşası, yolcu veya ekip tarafından kişi başı 1 tane taşınabilmektedir, ısıtıcı aparatında emniyet kapağı olmalıdır ve uçakta kullanımı yasaktır. Yedek tüplerinin el bagajı veya kontrol edilmiş bagajda taşınmasına izin verilmemektedir

Tıbbi amaçlı veya klinik termometre; eğer cıva içeriyorsa, koruyucu kabı içinde olması şartıyla kişi başı 1 tane taşınabilmektedir.

Fuel Cell sistemleri ve yedek yakıt kartuşları, taşınabilir elektronik cihazların (kamera, cep telefonu, laptop bilgisayar ve video kameralar gibi) çalışması için enerji sağlayan sistemlerdir. Bölüm 2.6'da bu sistemler ile ilgili detaylar yer almaktadır.

Kalp atışı düzenleyen radyoizotopik araçlar veya benzeri diğer araçlar, lityum pille çalışmaktadırlar ve tıbbi tedavi sonucunda kişinin vücuduna yerleştirilmişlerdir.

Emniyetli kibritler veya çakmaklar, emilmemiş sıvı yakıt (sıvılaştırılmış gaz ile çalışanlar hariç) içermiyorsa ve kişi üzerinde yer alıyorsa. Çakmak yakıtları ve çakmak doldurma aparatlarının taşınmasına kişi üzerinde, kontrol edilmiş veya el bagajında taşınmasına izin verilmemektedir.

Not: Strike any where (herhangi bir yüzey ile sürtünme sonucu yanan) kibritlerin havayolu ile taşınması yasaklanmıştır.

Mürettebat:

TAŞIYICI MÜLKİYETİNDEKİ TEHLİKELİ MADDELER

Taşıyıcı mülkiyetinde yer alan tehlikeli madde örnekleri nelerdir?

Tehlikeli madde sınıfına giren birçok materyal, uçabilirliğin sağlanması, işletme düzenlemeleri ve ilgili ülke otoritelerinden izin alınarak özel şartları yerine getirmek amacıyla taşınabilmektedir. Örnek olarak; cankurtaran yelekleri ve şişebilen botlar, acil çıkış slaydları gibi materyaller tehlikeli madde sınıfına giren sıkıştırılmış gaz içermektedirler.

Spreyler, alkollü içecekler, parfümler ve kolonyalar, kibritler (safety) uçuş esnasında satış ya da kullanım amacıyla ekip tarafından taşınabilmektedir. Ancak yedek parça amacıyla taşınan uçak parçaları ya da değiştirme sonucunda çıkartılmış parçalar DGR’da belirtilen şartlar altında taşınmalıdır. Bu tür parçalar, eğer DGR’da yer alan paketleme kurallarına uygun bir şekilde özel tasarlanmış konteynirlarda yer alıyor ise havayolu tarafından muaf tutularak taşınabilmektedir. Ek olarak yiyecek ya da içecek servisi amacıyla kullanılacak olan kurubuz uçak içinde taşınabilmektedir.

TAŞIYICI VE ÜLKE ŞARTLARI

Ülke ve havayolları tarafından belirlenmiş olan başka kısıtlamalar var mıdır?

Ülkeler ve havayolları, tehlikeli maddeler düzenlemelerine bazı ek şartlar da getirmektedirler. Örneğin, birçok devlet, ülkelere gelecek veya ülkelerinde çıkış yapacak bazı tehlikeli maddelerin taşımacılığı için ön izin alınmasını zorunlu hale getirmiştir. Bazı devletler ise belirli tip paketlemelere izin vermemektedir. Birçok havayolları da benzer kısıtlamaları şart koşabilmektedir.

SINIFLANDIRMA

GENEL PRENSİPLER

Tüm tehlikeli maddeler aynı riske sahip midir?

Hayır. Düzenlemeler tehlikeli maddeleri içerdikleri risklere göre 9 sınıfa ayırmaktadır. Bazı durumlarda sınıflar, sahip oldukları özel riskleri yansıtmaları amacıyla sınıflar içinde bölümlere ayrılmıştır. Bu durumda referans alınacak bilgi sınıf değil bölüm olmalıdır.

Sınıflar tek haneli numaralar ile gösterilmektedir. Örneğin Class 7

Kısımlar 2 haneli numaralar ile ifade edilmektedir. İlk hane sınıf numarasını, ikinci hane ise sınıfa ait kısım numarasını ifade etmektedir.

Örneğin: Oksitleyiciler 5.1

Sınıf ve kısım numaraları tehlikeli maddelerin anlaşılması ve düzenlemelerin daha rahat uygulanması amacıyla kullanılmaktadır ve kullanılan numaralar maddenin daha riskli yada daha az riskli olması ile ilgili değildir. Örneğin Class 3 tipi bir tehlikeli maddenin Class 7 tipi bir tehlikeli maddeden daha tehlikeli olup olmadığına sınıf numaralarına bakarak karar vermemiz doğru değildir.

Tehlikeli madde sınıfları nelerdir?

Her sınıf ya da kısım madde veya nesnenin ilgili sınıf ya da kısma ait olup olmadığını belirleyen kriterlere sahiptir. Bu kriterler teknik olarak detaylandırılmıştır ve maddenin sınıflandırılması için ilgili detayların uzman bilgi ile değerlendirilmesi gerekmektedir.

- Class 1 Patlayıcılar
- Class 2 Gazlar
- Class 3 Yanıcı sıvılar
- Class 4 Yanıcı katılar; Kendiliğinden patlayan maddeler; Su ile temas ettiğinde yanıcı gaz çıkartan maddeler
- Class 5 Oksitleyici maddeler; Organik peroksitler
- Class 6 Zehirli maddeler; Bulaşıcı maddeler
- Class 7 Radyoaktif maddeler
- Class 8 Aşındırıcılar
- Class 9 Çeşitli tehlikeli maddeler

3 harfli Cargo IMP Kodları, her bir sınıf ve kısım için belirlenmiş olup; kargo manifestosu, NOTOC gibi dokümanlarda çeşitli uçuş dokümanlarında kullanılmaktadır.

3.2. TEHLİKELİ MADDE CLASS ve DIVISION LİSTESİ

Class / Division / İsim

Kargo IMP Kodu Hasar Etiket Tanım Açıklama ve örnekler

Class 1

Patlayıcılar

Division 1.1

REX

Kütle halinde patlama tehlikesi olan maddeler

Bu patlayıcı maddelerin havayolu ile taşınması normal şartlar altında yasaktır

Örnek:

- TNT,
- Dinamit,
- Torpido

Division 1.2

REX

Parça tesir tehlikesi olan maddeler

Division 1.3

- REX
- RCX
- RGX

Yangın çıkarma riskine sahip patlayıcı maddeler.

Ayrıca küçük çapta patlama ve / veya parça tesir tehlikesi olan maddelerdir.

Division 1.4

REX

Taşımada önemli bir tehlike içermeyen patlayıcı maddeler

Division 1.5

REX

Kütle halinde patlama özelliğine sahip duyarsız patlayıcılar

Division 1.6

REX

Kütle halinde patlama özelliği olmayan aşırı derecede duyarsız patlayıcılar

Class / Division / İsim

Kargo IMP Kodu Hasar Etiketleri Tanım Açıklama ve örnekler

- RXB
- RXC
- RXD
- RXE
- RXG
- İşaret fişekleri
- RXS

Taşımada önemli bir tehlike içermeyen patlayıcı maddeler. Kaza anında oluşacak etkiler paket içinde sınırlı kalmaktadır

El silahları cephaneleri, bazı havai fişekler

Class 2

Gazlar

Division 2.1

Yanıcı Gazlar

- RFG

Belirli oranda hava ile karıştırıldığında yanıcı hale gelmektedirler

- Bütan, Hidrojen, Propan, Asetilen

Division 2.2

Yanıcı ve zehirli olmayan gazlar

- RNG
- RCL

Yanma ve zehirlenme özellikleri yoktur, sıvılaştırılmış gazlar da bu sınıfa girmektedir.

Karbondiyoksit, Neon, yangın söndürücüler, sıvılaştırılmış nitrojen veya helyum

Division 2.3

Zehirli gazlar

- RPG

İnsanlar zehirli ya da aşındırıcı etkisi olan veya sağlığı riske atabilecek gazlar

Birçok zehirli gazın havayolu ile taşınması yasaklanmıştır.

Class 3

- Yanıcı sıvılar
- RFL

Kapalı kapta parlama noktası 600 veya altında olan sıvılardır

Boyalar, alkoller, bazı yapıştırıcılar, aseton, benzin

Class / Division / İsim

Kargo IMP Kodu	Hasar Etiketleri	Tanım	Açıklama ve örnekler

Class 4

Yanıcı katılar

Division 4.1

Yanıcı katılar

- RFS

Division 4.2

Kendiliğinden parlayan maddeler

- RSC

Division 4.3

Islandığında tehlikeli olan maddeler

- RFW

Yanabilir veya sürtünme nedeniyle yangına neden olabilecek maddelerdir.

Hava ile teması sonucunda anlık sıcaklık veren ya da sıcaklığı arttıran ve yanmaya başlayabilen maddelerdir

Su ile temas ettiklerinde yanıcı olan veya yanıcı gaz çıkartan maddelerdir.

- Kibritler, Sülfür selüloit
- Beyaz veya Sarı fosfor, magnezyum diamid
- Kalsiyum karpit, sodyum
-

Class 5

Oksitleyici maddeler ve organik peroksitler

Division 5.1

Oksitleyiciler

- ROX

Division 5.2

- Organik peroksitler
- ROP

Class / Division / İsim

Kargo IMP Kodu

Division 6.1

- Zehirli maddeler
- RPB

Division 6.2

- Bulaşıcı maddeler
- RIS

Hasar Etiketleri

Diğer maddelerin yanmasında etkili olabilecek miktarda oksijen içeren maddelerdir

Dış yanma ile kolayca alev alabilen ve yanmayı hızlandıran organik maddelerdir.

Tanımlar

Solunduğunda, yutulduğunda veya deri yoluyla emildiğinde tehlikeli olan zehirli maddelerdir.

Hayvan ve insanlarda hastalığa yolaçacak patojen içerdiği düşünülen maddelerdir.

- Amonyum nitrat, gübre, kalsiyum klorat
- Tert-butil hidroperoksit,

Açıklama ve örnekler

- Arsenik, nikotin, siyanür, böcek ilacı
- Virüsler, bakteriler (HIV), bazı teşhis numuneleri, biyolojik ürünler, tıbbi atıklar

Class 7

- Radyoaktif maddeler

Class 7

- Radyoaktif madde

Kategori I – Beyaz

- RRY

Class 7

Radyoaktif madde

Kategori II – Sarı

➤ RRY

Class 7

Radyoaktif madde

Kategori III – Sarı

➤ RRY

Class 7

Radyoaktif madde

➤ Fizıl

Paket yüzeyinde düşük seviyeli radyasyon bulunur

Paket yüzeyinde Kategori I numaralı paketten daha yüksek seviyede radyasyon bulunmaktadır ve Transport

Paket yüzeyinde Kategori II numaralı paketten daha yüksek seviyede radyasyon bulunmaktadır

Fizıl madde içeren overpack veya paketlerin toplam değerlerinin kontrol edilebilmesi amacıyla kritik güvenlik indekslerinin diğer etiketlemelere ek olarak yazılması gerekmektedir.

Tıp amaçlı veya endüstriyel amaçlı kullanılan radyonüklid veya izotoplar

➤ Uranyum 233 ve 235

➤ Plütonyum 239 ve 241

Class / Division / İsim

Kargo IMP Kodu Hasar Etiket Tanım Açıklama ve örnekler

Class 8

Aşındırıcılar

➤ RCM

Canlı dokular ile teması ciddi hasarlara yol açan maddelerdir. Akma veya sızma anında diğer maddelere de zarar vermektedir.

➤ Pil / akü asitleri

➤ Cıva, sülfürik asit

Class 9

Çeşitli tehlikeli maddeler

➤ RMD

➤ Kurubuz

➤ ICE

Diğer tehlike madde sınıfları kapsamına girmeyen ve taşıma esnasında tehlike arz eden maddelerdir.

Cankurtaran botları, elektrikli testere, içten yanmalı motorlar

ACİL DURUMDA YAPILACAKLAR: TEHLİKELİ MADDELER ve ACİL DURUM

GİRİŞ

Acil bir durumda ne yapabilirim, takip edeceğim prosedürler nelerdir?

Tehlikeli madde taşımacılık sürecini içeren her yerde Acil Durum Prosedürlerinin yer alması gerekmektedir. ICAO Annex 14 – Havameydanı, Bölüm 9 – Acil Durum ve Diğer Servisler yayını, tehlikeli maddeler ile ilgili bilgilerin de yer aldığı acil durumlarda izlenecek prosedürlerin havalimanı otoritesi tarafından belirlenmesi gerekliliğini belirtmektedir.

Ek olarak düzenlemeler havayolunun, tehlikeli maddelerin de yer aldığı acil durumlarda yapılması gereken davranışlar hakkında uçuş ekibi ve diğer çalışanlarına bilgi vermesi gerektiğini belirtmektedir.

Acil durumda yapılması gerekenler, DGR’da belirtildiği üzere her kategorideki kişiler için gereklidir. Yerel gereklilikler ve acil durumda temasa geçilecek kişilerin telefonları hakkında bilgili olunması oldukça önem taşımaktadır.

KAZA

Kaza Meydana gelmesi durumunda yapılacak işlemler:

YOLCU HİZMETLERİ ve GÖRÜNTÜLEME CİHAZLARI KULLANAN PERSONEL İÇİN ACİL DURUM GENEL PROSEDÜRLERİ

İzlenmesi gereken prosedürler genel olarak aşağıdakileri içermektedir:

- İlk olarak en kısa sürede amire haber verilmesi,
- Tehlikeli maddelerin tanımlanması (güvenli olduğu sürece yapılmalı),
- Güvenli ise, paketin diğer paket veya mallardan yalıtılması,
- Paketin içeriği ile temastan kaçınılmalı,
- Eğer paket içeriği ile temas olursa yapılması gerekenler:
 - Bol su ile vücudun temas edilen bölümü çok iyi bir şekilde yıkanmalı,
 - bulaşma olan kıyafet çıkartılmalı
 - gıda maddesi yenmemeli veya sigara içilmemeli,
 - eller göz, ağız veya burundan uzak tutulmalı
 - sağlık yardımı alınmalı.
- Olay yerinde bulunan kişiler, isimleri not edilene kadar olay yerinden ayrılmamalıdır.
- İlgili otorite bilgilendirilmelidir.

KABİN EKİBİ İÇİN GENEL PROSEDÜRLER

Yolcu kabininde uçuş esnasında yaşanan tehlikeli madde olayları ilgili özel hareket biçimleri var mıdır?

Evet. Bu hareket biçimleri ICAO Emergency Response Guide’da yer almaktadır.

İlk hareket:

- Sorumlu pilot bilgilendirilir.
- Maddeyi tanımla

Yangın durumunda:

- Standart prosedürleri kullan.

Akma veya dökülme durumunda

- Acil durum kitini veya diğer yardımcı aletleri alın
- Kauçuk eldivenler, duman maskeleri kullanılmalıdır.
- Yolcuları olayın yaşandığı alandan uzak tutun ve maddenin üzerine ıslak havlu ve örtü yayın
- Bulaşmanın yaşandığı malzemeleri polietilen torbaya istifleyin
- Bulaşmanın yaşandığı yüzeyler tehlikeli madde olarak düşünülmelidir.
- Akmanın yaşandığı halı ve zemin kapatılmalıdır.
- Yolculardan uzakta bir yere polietilen torba içinde istiflenmiş maddeler ve bulaşmanın yaşandığı koltuk ve kaplamalar düzenli olarak gözlemlenmelidir.

İniş sonrası

- Yer hizmetleri personeline tehlikeli madde ve istiflendiği yer hakkında bilgilendirin.
- Bakım loguna uygun girişin yapılması

IATA ACİL DURUM HAREKET TABLOSU

Class / Division ve Risk Grubu Tehlikeli madde Sınıfı Tehlike Tanımı İlk Hareket, Akmayı en aza indirmek ve diğer kargolar ile teması önlemek

- 1.3C
- 1.3G

Patlayıcılar (Sadece kargo uçağında taşınabilenler) Yangın veya az miktarda patlama ve/veya az miktarda itici güç oluşumu. İtfaiye teşkilatına haber verilmeli

Yangına karşı korunulmalı

- 1.4B
- 1.4C
- 1.4D
- 1.4E
- 1.4G Yangın (Başka önemli bir risk yoktur)
- 1.4S Patlayıcılar (Emniyetli) Az miktarda yangın riski
- 2.1
- 2.2
- 2.2

➤ 2.3 Yanıcı gazlar

Yanıcı olmayan gazlar

- Kriyojenik gazlar Sızma durumunda yanıcıdır
- Zararlı miktarda soğutucu etki
- Dondurucu etki İtfaiye teşkilatına haber verilmeli
- Yangına karşı korunulmalı
- Diğer gönderiler tahliye edilmeli, bölge havalandırılmalı
- En az 25 m uzaklıkta durulmalı

Zehirli gazlar (CAO) Yüksek basınçlı silindirin parçalanma riski ve solunum yoluyla zehirlenme

Yanıcı sıvılar

- Yanıcı buhar yayılımı İtfaiye teşkilatına haber verilmeli
- Yangına karşı korunulmalı
- Hiçbir durumda su kullanılmaz

Yanıcı katılar

- Kendiliğinden yanan katılar
- Sıvı ile temas durumunda tehlikeli katılar Tutuşabilir, yangını ilerletme
- Hava ile temasta yanma riski
- Su ile temasta yanma riski

Oksitleyiciler

- Organik peroksitler Kolay tutuşabilen maddeler ile temasta yanıcıdır.
- Diğer maddeler ile şiddetli reaksiyona girme riski İtfaiye teşkilatına haber verilmeli
- Yangına karşı korunulmalı
- Su kullanılmaz

Zehirli maddeler

- Bulaşıcı maddeler Yutma, solunum ve dokunma durumunda zararlıdır
- İnsan ve hayvanlarda hastalığa neden olur Alanı yalıtın
- Kalifiye yardım alınmalıdır
- Dokunulmamalıdır
- En az 25 m uzaklıkta durulmalı

7 Cat I

7 Cat II/III Radyoaktif – Beyaz

Radyoaktif – Sarı Radyasyon tehlikesi ve sağlığa zarar verme

Aşındırıcılar

- Deri ve metallere zarar verme İtfaiye teşkilatına haber verilmeli
- Yangına karşı korunulmalı
- Deriye temasından kaçınılmalı

Polimerik parçalar

- Manyetik madde
- Karbondioksit, katı
- Çeşitli tehlikeli maddeler Az miktarda yanıcı gaz oluşumu
- Seyrüsefer sistemlerini etkiler
- Dondurucu ve boğucu etkisi vardır
- Diğer sınıfların içermediği riskler Deriye temasından kaçınılmalı
- Acil önlem gerektirmez

MADDE BULAŞMASI DURUMUNDA KARGO VEYA BAGAJ

Tehlikeli madde taşıyan bagaj ya da kargoya madde bulaşması tespit edildiğinde veya bulaşmadan şüphelenildiğinde, paket ya da bagajdaki bulaşmanın cinsi ve kaynağının araştırılması konusunda gerekli önlemler alınmalıdır. Bulaşan madde DGR'a göre tehlikeli madde olarak sınıflandırılıyorsa veya tehlikeli madde olmasından şüpheleniliyorsa, havayolu / operatör bagaj ya da kargonun havayolu ile taşınmasından önce izole etmeli veya olası riskleri tamamen ortadan kaldırmak için uygun önlemleri almalıdır.

Tehlikeli madde kazası ve olayı nedir?

Tehlikeli madde kazası, tehlikeli maddelerin taşınması ile ilgili olan ve ölüm, bir insanın ciddi yaralanması veya büyük miktarlarda mülkiyet hasarına yol açan hadiseler olarak tanımlanmaktadır.

Tehlikeli madde olayı ise, tehlikeli madde kazası dışında kalan, tehlikeli maddelerin taşınması ile ilgili olan ve bir insanın yaralanması, mülkiyet zararı, yangın, hasar, akma veya dökülme (içeriğin paket tarafından muhafaza edilememesi) hadisesi olarak tanımlanmaktadır. Tehlikeli madde taşımacılığı sırasında uçağı veya çalışanlarını tehlikeye atan hadiseler de tehlikeli madde olayı sayılmaktadır.

Raporlama:

Tehlikeli madde olay ve kazalarını kime raporlamalıyım?

Operatörün, tehlikeli madde olay ve kazalarını; operatörün bağlı bulunduğu ülkeye ait ilgili ulusal otoriteye ve kaza veya olayın yaşanmış olduğu ülkeye ait ilgili ulusal otoriteye raporlaması gerekmektedir.

Kargoda, beyan edilmemiş veya eksik beyanda bulunulmuş tehlikeli maddelerin de raporlanması gerekmektedir. Raporlama, operatörün faaliyette bulunduğu ülkeye ait ilgili ulusal otoriteye ve tespit yapıldığı ülkeye ait ilgili ulusal otoriteye yapılmalıdır. Operatör ayrıca yolcu bagajında 2.3'e göre izin verilmeyen bir eşyanın tespitinde de raporlama yapmalıdır. Bu rapor tespit yapıldığı ülkeye ait ilgili ulusal otoriteye sunulmalıdır.

Havayolunun beyan edilmemiş veya eksik beyan edilmiş tehlikeli maddeleri yetkili otoriteye raporlaması mecburi midir?

Raporlama, ilgili otorite bu tür bir olayın tekrar etmemesi için gerekli önlemleri alması açısından önemlidir.

ULUSAL DÜZENLEME

MSHGP EK 17 YASAKLI MADDELER LİSTESİ

Kabinde Güvenlik Tahditli Alanlarda ve Uçak Altında Bulundurulması Yasak Olan Maddeler İle Yolcu/Yolcu Dışındaki Kişiler Tarafından Taşınmasına İzin Verilen yasaklı/Tehlikeli Maddeler

(1) Yolcu tarafından hava aracı kabinine alınmasına (kişi üzerinde ve kabin bagajında bazı maddeler için uçak altı bagajında) ve yolcu ve yolcu dışındaki kişiler tarafından güvenlik tahditli alanda bulundurulmasına izin verilmemesi gereken maddeler ile taşınmasına izin verilen yasaklı/tehlikeli maddeler listeleri bu ekte yer almaktadır. Bu düzenlemenin amacı; hava meydanlarındaki güvenlik kontrol noktalarında, gerek ilgili güvenlik personelinin, gerekse yolcuların, uçuş emniyeti ve yer güvenliği açısından, hangi nesnelere dikkat etmeleri gerektiği konusunda bilgilendirilmeleridir. Bu konudaki özet tablo lahika-1’dedir.

(2) Yasaklı maddeler; bir hava aracının kabininde, uçak altında veya hava meydanlarının güvenlik tahditli bölümlerinde bulundurulmasında havacılık güvenliği açısından sakınca olan nesneler olarak tanımlanır (Yetkili personelin görevli olduğu durumlar ve uçak altı bagajında veya MSHGP’ında bir madde ile hüküm altına alınmayan taşınabilecek malzemeler hariç). Bazı yasaklı maddeler, kabinde bulundurulamaz. Dolayısıyla, kabin bagajında taşınmaz ancak uçak altı (check-in) bagajında taşınabilirler ve hava aracı için tehlike yaratmazlar. Yine bazı durumlarda, uygun şekilde paketlenen bu maddelerin taşınması havayolu işleticisinin iznine tabi olabilir.

(3) Bu Ek’te yer alan “Yasaklı Maddeler” listeleri Mülki İdare Amirliklerine, Havalimanı İşleticilerine, Havayolu İşletmelerine, Yer Hizmeti Kuruluşlarına vb. ilgili kurum ve kuruluşlara dağıtılır.

(4) Bu liste özellikle güvenlik kontrol noktalarında, check-in bankalarında, yolcuların bilgilendirilebileceği yerlerde bulundurulmalı ve ilgili personelin bu liste ve içeriği hakkında bilgi sahibi olmaları sağlanmalıdır.

(5) Yasaklı maddeler listesi en çok karşılaşılabilecek maddeleri içermekte olup, genel bir fikir verir. Bu listede olmayan, ancak silah olarak kullanılabilecek potansiyel maddelere de izin verilmemeli ve bu tür maddeler ile karşılaşıldığında en yakın güvenlik birimine bilgi verilmelidir. Ayrıca söz konusu nesne Mülki İdare Amirliği’ne raporlanmalıdır.

(6) Hava meydanlarında yerel özelliklere bağlı olarak, bu listede yer almayan bazı maddeler havalimanı güvenlik komisyonlarının kararıyla “yasaklı madde” olarak nitelendirilebilir. Bu kararlar havalimanında görevli ilgili kurumlara (Emniyet Şube Müdürlüğüne, Havalimanı İşleticisine, Hava Yolu Şirketlerine, Yer Hizmeti Kuruluşlarına, Özel Güvenlik Birimlerine vb. ilgili paydaşlarına) ve SHGM’ne bildirilir.

(7) Havayolu işleticileri, havalimanı işleticileri ve terminal işleticileri; yolcuların/kabin ekibinin karşılaşılabilecekleri güvenlik uygulamaları ve yasaklı maddeler konusunda bilgilendirilmeleri için gerekli tedbirleri alırlar. (Eğitim, Afiş, Broşür, Görsel ve İşitsel Yayınlar vs.)

(8) Havayolu işleticileri bu ek’te yer alan ve “Yasaklı Maddeler” olarak listelenmiş maddeleri veya bu listede yer almayan başka maddeleri, uçaklarında taşımayı reddedebilir.

(9) Yolcu veya kabin ekibi tarafından getirilen yasaklı maddeler, güvenlik kontrol noktalarında incelemeye tabi tutulabilir veya güvenlik gerekçesi ile alıkonulabilir.

(10) Bu Ek’te yer alan kabin bagajında veya kişi üzerinde bulunması yasaklı maddeler, uçak altı bagajında taşınabilir, ancak yolcu veya kabin ekibinin uçak altı bagajı yoksa, havayolu şirketine hizmet veren yer hizmeti kuruluşu bu maddeleri uçak altında taşımak için gerekli prosedürleri yerine getirir.

(11) Kimyasal/Biyolojik/Nükleer maddeler ile ilgili olarak herhangi bir şüpheli durum da acilen ulusal otoriteye, havalimanı otoritesine, polise, askeri yetkilileri ve ilgili kuruluşlara(sivil savunma, TAEK, vb.) bildirilmesi gerekmektedir.

(12) Yasaklı maddeler listesinde yer alan bazı maddeler “Tehlikeli Madde” olarak da tanımlanabilmektedir. Bazı şartlarla yolcu ve kabin ekibi tarafından taşınabilecek olan (kişi üzerinde, kabin veya uçak altı bagajında) “Tehlikeli Maddeler” listesi bu ek’te yer almaktadır. Bu liste yolcu veya kabin ekibinin bagajlarında/kişi üzerinde taşınmak üzere nelere hangi şartlarda izin verildiği veya yasaklandığı konusunda bir rehber olarak kullanılmalıdır. Bu konudaki tablo lahika-2 de verilmiştir. Ayrıca, havayolu işleticisi sorumluluğunda, tehlikeli maddelerin taşınması ile ilgili genel kurallar için aşağıdaki dokümanlar referans olarak kullanılabilir;

a) Güncel IATA Tehlikeli Maddeler El Kitabı,

b) ICAO Dok 9284 (Tehlikeli Maddelerin Hava Yolu ile Emniyetli bir Şekilde Taşınması için Teknik Talimatlar),

c) ICAO EK-18,

ç) ICAO 8973,

d) SHGM-SHT-18 talimatı.

(13) Kabinde ve güvenlik tahditli alanda tehdit oluşturabileceğine kanaat getirilen nesneler yasaklı madde olarak anlaşılmalı ve kabin bagajında veya güvenlik tahditli alanlarda bulundurulmamalıdır ve duruma göre aşağıdaki işlemlerden biri uygulanmalıdır:

a) Eğer hava aracı emniyeti için bir tehlike oluşturmuyorsa, yolcunun nesneyi uçak altı (check-in) bagajına koyması sağlanır.

b) Taşınmaları veya saklanmaları riskli olan maddeler, el koyulduktan sonra uygun bir şekilde atılmalı veya imha edilmelidir.

c) Saklanmalarında risk görülmeyen maddeler, el koyulduktan sonra havalimanı otoritesi veya ilgili hava aracı işleticisi tarafından yolcuya geri döndüğünde teslim edilmek üzere saklanmalıdır.

ç) Yolcunun uçak altı (check-in) bagajının olmaması veya check-in bagajına herhangi bir nedenle koyulamaması durumunda; yolcudan/kabin ekibinden alındıktan sonra uygun bir şekilde paketlenerek uçak altında (kargo bölümü) taşınması sağlanır ve kişiye son varış noktasında teslim edilir.

(14) Kontrol noktalarında ele geçirilen ve silah olarak kullanılabilecek her türlü nesne ile patlayıcı düzeneklerin x-ray görüntüleri alınır. Bu görüntülerin bir kopyası orijinal nesnenin fotoğrafı da eklenerek SHGM’ne gönderilir.

(15) Bu yasaklar sivil havacılık faaliyetleri kapsamında değerlendirilmelidir. Ayrıca yasaklı olmasına rağmen yasal prosedürlere uygun taşıma izinleri ile taşınabilecekler hariçtir.

Yolcular Tarafından Güvenlik Tahditli Alanlarda ve Kabinde Taşınması Yasaklı Maddeler Listesi

(1)Ateşli ve Ateşli olmayan Silahlar ve bileşenleri

a) Her tür ve çaptaki ateşli yivli/yivsiz silah tabanca ve tüfekler

b) Ateşli Silahların Taklit ve Benzerleri ile İmitasyonları. (oyuncaklar dahil)

c) Havalı(basınçlı ve Co2), bilye/boncuk/boya/saçma/kurusıkı atan/sportif vb. silahlar ve bunların kapsülleri

ç) Gizli ve Kamufle Edilmiş Gerçek Silah ile El Yapımı Silahlar (Çakmak silah ve Kalem Silah, baston silah vb.)

d) Her türlü silah parçaları, şarjör ve mermileri

e) İşaret fişekği tabancaları, yarış başlatma silahları, acil durum tabanca ve fişekleri

(f) Sivri /Keskin/Delici Uçlu Silahlar

1. Balta/nacak
2. satır
3. Ok
4. Mızrak
5. Kanca
6. Pala
7. Kılıç
8. Kama
9. Sustalı bıçak
10. Kasatura/Süngü
11. hançer,
12. Ninja Yıldızı- fırlatılan yıldızlar
13. Saldırma
14. Avcılık Bıçakları ve Malzemeleri

(2) Sivri /Keskin/Delici Eşyalar/Nesneler

a) Sportif eşyalar

1. Dart
2. Zıpkın
3. Dağcılık malzemeleri (krampon, çekiç, balta, tırmanma sopaları)
4. Kayak ve batonlar
5. Buz pateni
6. her türlü yay-ok

b) İğneler

1. Dikiş iğneleri vb.
2. Enjektörler, hipodermik iğneler
3. Balıkçılık iğneleri

c) Bıçaklar (Ucu 6 cm'den büyük)

1. Bıçak ve çatal takımları
2. Kalem Bıçaklar
3. Maket Bıçağı

4. Örgü ve mangal Şişleri
5. Tırnak makası, Törpü vb.
6. Medikal kesici aletler (neşter, bisturi vb.)
7. Çakı, sustalı çakı, çok amaçlı çakı,
8. Seramik Bıçaklar
9. Kamufle/özel yapım bıçaklar (Kart, kalem, kemer bıçak, Şişli Baston vb.)
10. Döner bıçağı
11. Jiletler,
12. Usturalar
13. Dalgıç bıçağı
14. Buz kıracağı/baltası
15. Tirbuşon

ç)Makaslar (ucu sivri ve keskin 6 cm'den büyük)

1. Kâğıt Makası
2. Tel Makası
3. Terzi Makası
4. Tavuk Makası
5. Berber Makası
6. Sebze Makası
7. budama makası

d) Yapım, tamir ve onarım aletleri

1. Çekiç,
2. Keser
3. Tornavida,
4. Matkap, Akülü vidalama ve matkaplar ile uçları
5. Testere (ağaç testeresi, elektrikli testere, demir testeresi, kıl testere vb.)
6. Şerit metre
7. Çok amaçlı alet setleri
8. levye
9. Iskarpela
10. Tamir aletleri (pense, kargaburnu, yankeski)
11. Boru anahtarı, kurbağacık, anahtar takımları
12. Çivi tabancası, cıvata tabancası

13. silah olarak kullanılabilecek 6 cm'den büyük bıçaklı veya şaftlı aletler

(3) Keskin ve Sivri Uçlu Olmayan Silah/Nesne/Eşyalar

1. Her türden cop/baton, (Şok, elektrikli, polis, teleskopik vb.)
2. Spor sopaları (Golf, Kriket, Beysbol, Hokey, Lakros, softbol, Sopalar, ıstaka vb.)
3. Kalın urgan, Halat, Zincir vb.
4. Balıkçılık Malzemeleri ve Olta Takımları,
5. Kürekler (Kano vb.)
6. Kelepçeler
7. Spor tahtaları (Kaykay /kayak/sörf tahtası)
8. Mancınık vb.
9. Sapan
10. Elektro Şok Aletleri vb.
11. Her türlü bayıltma aletleri, (hayvan bayıltma ve öldürme vb.)
12. Muşta
13. Topuz
14. Boğma teli-zinciri
15. Mınçık (zincirli sopa)
16. Dövüş sopaları

(4) Patlayıcılar ve Patlayıcı Düzenekleri ile Bileşenleri

- 1-Plastik patlayıcılar (C4 vb.)
- 2-A4
- 3-Semtex
- 4-Dinamit TNT
- 5-Sıvı patlayıcılar
- 6-Patlayıcı düzenekleri
- 7-patlayıcı taklitleri/benzerleri/replikantları/imitasyonları
- 8-El bombası ve taklitleri/benzerleri/replikantları/imitasyonları
- 9-Mayın barut ve diğer askeri patlayıcılar
- 10-cephane ve mühimmat
- 11-duman bombası-ses bombası vb.
- 12- Havai Fişekler, Maytaplar diğer piroteknikler
- 13- Patlayıcı düzenek ateşleyicileri (Fünye ve Fitiller vb.)
- 14-Patlayıcı düzeneklerin güç kaynakları (pil vb.)

15-Patlayıcı düzeneklerin zamanlayıcıları (saat vb.)

(5) Yanıcı ve parlayıcı sıvı ile gazlar

1-Sprey boyalar/sprey yapıştırıcılar

2-Tiner ve terebentin vb. incelticiler

3-Gazlar ve Gaz Tüpleri (oksijen, propan gazı, bütan gazı, asetolon)

4-Çakmak yakıtları (Sıvı-Gaz)

5-Meşale alevli çakmaklar (Pürümüz çakmaklar), Güvenli olmayan her türlü kibrit (Her yüzeyde yanabilen kibrit)

6-Alkol Oranı %70'i geçen içecekler ve sıvılar (kolonya vb.)

7-Hertürlü yanıcı parlayıcı ürünlerin taklitleri/benzerleri/imitasyonları/replikantları

(6) Kimyasal Biyolojik Nükleer (NBC) ve Tehlikeli/Zehirli Maddeler

1-Asitler ve Sıvı Bataryalar/büyük katı bataryalar

2-Radyoaktif maddeler (sağlık hizmetlerinde kullanılanlar hariç)

3-Kuru Buz (2 kg'dan fazla)

4-Kendinden parlayan maddeler (neler olduğu yazılacak)

5-Yangın Söndürücüler

6-Zehirler ve Zirai mücadele ilaçları (Haşere ilaçları, fare zehirleri vb.)sinek böcek öldürücüler(sprey/katı)

7-Bulaşıcı ve biyolojik tehlike içeren maddeler (mikroplu kan, bakteri ve virüsler)

8-Kimyasal/biyolojik ajanlar. (hardal gazı, sarin, şarbon, çiçek, siyanür, tularemi, botulizm, ebola, marburg gibi yüksek ateşe neden olan V.H.F'lar)

9-Sakat bırakan ve hareketi kısıtlayan bayıltıcı spreyleyler (biber gazı, göz yaşartıcı gazlar, CN ve CS gazları hayvan kovucu spreyleyler, asit spreyleyleri vb.)

10-Çözücü, aşındırıcı, ağartıcı ve sökücüler (Klor, Çamaşır Suyu, Tuzruhu vb. tahriş ediciler)

11-Oksijen tüpleri(Kimyasal oksijen üreticiler, dalgıç tüpleri, sıvı oksijen tüpleri)

12-Isı üreten/çıkarıcı araçlar

13-Nitrojen tüpleri

(7) SIVI/ AERESOL/JEL-SAJ YASAKLARI (100 ml. 'den büyük ve 1 litrelik poşete konulmamış)

a) Sıvılar,

1. Su, şurup, içecekler vb. her türlü sıvı

2. Parfümler, losyonlar, Kontak lens sıvıları vb. her türlü sıvı

3. Sıvı ilaç ve bebek mamaları

b) Jel-Jöle-Macunlar,

1. Kremler, yağlar (kozmetik yağlar dahil), maskara dahil her türlü makyaj malzemesi (katı halde olanlar hariç)

2. Tıraş köpükleri, Tıraş jelleri, saç vb. jöleler
3. Diş macunu dahil her türlü macun kıvamındaki maddeler;
4. Reçel, bal, yoğurt, pekmez ve salça gibi tam katı halinde olmayan yiyecekler
5. Şampuanlar; saç kremleri vb. ürünler
- c) Aerosol ve Spreyler
 1. Deodorantlar; Spreyler (saç spreyleri vb.)
 2. Püskürtülen diğer sıvı ürünler (boya vb.)
- ç) Yukarıda sayılan maddelere benzeyen diğer maddeler.

(8) Sıvı Madde Yasakları Uygulaması

a) Yolcu beraberindeki her türlü sıvı maddeler, jöleler ve spreylere (bir püskürtücü yardımıyla çok ince damlacıklar halinde püskürtülen sıvılar) aşağıda belirtilen önlemler alınmadan kabinde taşınmazlar. O Uçuşlarda görevli ve üniformalı olan uçak mürettebatının beraberindeki sıvı maddeler bu ek'teki düzenlemelerden muaftır.

- 1) Taşınacak sıvılar, jöleler ve spreylere en fazla 100 ml. hacimli kutu, şişe veya benzeri bir kap içinde olmalıdır.
- 2) Sıvı, jöle ve spreylere ihtiva eden kaplar 1 litre hacimli şeffaf ve ağzı kolayca kapanabilir bir plastik torbanın içine konmalıdır.
- 3) Bu şekilde taşınacak sıvı, jöle ve spreylere miktarı, içine konan 1 litrelik şeffaf ve plastik torbanın alacağı kadar olmalıdır.
- 4) Her yolcu ancak bir adet bu şekilde hazırlanmış plastik torba taşınmalıdır.
- b) Aşağıda belirlenen maddeler bu ek'te yer alan sıvı madde, jöle veya spreylere kapsamında yer alır.
 - 1) Su, şurup, içki dahil her türlü sıvı
 - 2) Kremler, losyonlar, yağlar (Kozmetik yağlar dahil), parfümler, maskara dahil her türlü makyaj malzemesi (katı halde olan rujlar hariç)
 - 3) Tıraş köpükleri, deodorantlar
 - 4) Diş macunu dahil her türlü macun kıvamındaki maddeler
 - 5) Reçel, bal, yoğurt, pekmez ve salça gibi tam katı halinde olmayan yiyecekler
 - 6) Kontak lens sıvıları
 - 7) Şampuanlar
 - 8) Yukarıda sayılan maddelere benzeyen diğer maddeler.

c)

İstisnalar:

Aşağıda belirtilen durumlarda sıvı maddeler, jöleler ve spreylere bu ek'te yer alan kurallara tabi olmadan yolcu beraberinde kabinde taşınabilir.

- 1) İlaçlar (Yolcunun kimliğini belirten bir reçeteye yazılı olmak veya yolcunun bu ilaçları kullanması gerektiğini belirten bir sağlık raporunun ibrazı ile ve orijinal ambalajında olmak koşuluyla)

2) Bebek mamaları (Bebeğin de uçakta seyahat ediyor olması koşuluyla ve yolculuk süresince yeterli olabilecek miktar kadar.)

3) Şüphe durumunda yolcunun bu ilacı/mamayı tatması talep edilebilir.

ç) Gümrüksüz (Duty Free) mağazalardan satın alınan sıvı ürünler: Gümrüksüz satış mağazalarından (Duty Free) satın alınan ve yukarıda belirtilen sıvı, jöle ve sprey tanımlanmasına giren malların yolcu beraberinde kabinde taşınması aşağıda belirlenen şartlarla mümkündür.

1) Satış yapacak gümrüksüz satış mağazasının MSHGP'na uygun ve bulunulan Havalimanı Güvenlik Komisyonu tarafından onaylanmış güvenlik planının olması gerekir. Bu planlarda bu ek kapsamına giren malların orijinal ambalajlarında, doğrudan üretici veya ithalatçı firmadan getirileceği ve bu şekilde satılacağı açıkça taahhüt edilmelidir.

2) Gümrüksüz satış mağazalarının depo bölümüne giriş çıkışlar kontrollü olmalı, yetkisiz kişilerin girişine izin verilmemelidir. Ayrıca hem depo bölümü hem de mağazanın içi ve poşetlerin kullanıldığı bölümler kapalı devre televizyon alıcıları ile kontrol altında tutulmalıdır.

3) Yolcunun satın aldığı mallar şeffaf bir poşete konmalıdır. Poşet açılması halinde tekrar kapanamayan ve tahrip gören bir yapıda olmalıdır.(Poşet örnekleri bu ek'in arkasında yer almaktadır.)

4) Ürünler poşete yerleştirildikten sonra, alışveriş fişinin veya faturanın bir nüshası dıştan okunacak şekilde poşetin içine konmalıdır. Alışveriş fişi veya fatura uçuşun yapılacağı günün tarihini taşınmalıdır. (Bu uygulamada saat 02.00'a kadar kalkış yapması planlanmış uçuşlarda bir gün önceki tarih kabul edilebilir. Ayrıca tehirler(gecikme) nedeni ile fiili kalkışları ertesi güne sarkan uçuşlarda da bir gün önceki tarih kabul edilecektir.) Fiş veya faturada ayrıca uluslararası kodlar kullanılarak mağazanın bulunduğu ülke (TUR), Havalimanı, Havayolu Şirketi (Uçakta yapılan satışlar için),poşetteki malzemelerin cins ve miktarlarını gösteren liste ile mümkün olduğu takdirde yolcunun adı-soyadı ve uçuş numarası da yer almalıdır.

5) Uçakta satılan gümrüksüz mallarda, yolcunun seyahatine başka bir seferle devam edecek olması durumunda, bu usul ve esaslara tabi olacaktır.

6) Güvenlik Kontrol noktalarında belirtilen kurallara uygun olarak hazırlanmış poşetler, açılmadığı ve alışveriş fişi veya faturanın o meydana Mülki İdare Amirince yetki verilen gümrüksüz satış mağazasına ait olduğu kontrol edildikten sonra uçağa alınmasına izin verilir.

d) 1 Litrelik Poşetin Teknik Özellikleri:

1) Şeffaf olmalıdır. (Darbelere dayanıklı düşük yoğunluklu polietilen-LDPE- veya benzer bir maddeden yapılmalıdır.)

2) Yapıldığı materyal minimum 50 mikron kalınlığında olmalıdır.

3) Minimum 30 mm. genişliğinde, (minimum 40 mm. genişliğinde astarla korunan), kendi kendine yapışabilen kırmızı bir bant ile kapatılan ve açıldığında tahrip olan bir yapıda olmalıdır.

4) Yan ve alt ek yerleri 15 mm'den fazla ve kırmızı renkte olmalıdır.

5) Poşetin kenarlarında 5 mm'den az olmayan bir kuşak çerçeve içinde sürekli tekrarlanacak şekilde "DO NOT OPEN – AÇMAYINIZ - Hava alanı ismi" yazısı bulunmalıdır. (Kırmızı zemin üzerine beyaz yazı)

6) Poşetin ortasında ICAO tarafından kabul edilen yeşil renkli güvenlik işareti bulunmalıdır.

7) Poşetin alt tarafında kırmızı bir yazı kutusu içinde "Do not open until final destination – Contents may be confiscated if bag is tampered with – Son Varış Noktasına Kadar Açmayınız – Eğer Torba Açılırsa İçindekilere El Konulabilir" yazısı bulunacaktır.

- 8) Bu yazı kutusunun üzerine “THIS BAG HAS BEEN SEALED ACCORDING TO SECURITY PROCEDURES OF TURKISH NATIONAL CIVIL AVIATION SECURITY PROGRAMME - BU TORBA MİLLİ SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK PROGRAMINDAKİ PROSEDÜRLERE GÖRE MÜHÜRLENMİŞTİR” ifadesi yazılacaktır.
- 9) Poşetin sol üst iç kısmında alışveriş fişinin veya faturanın konacağı şeffaf bir cep bulunacaktır.
- 10) Poşetlerin üzerinde ayrıca poşeti üreten firmanın ICAO tarafından verilmiş kayıt numarası bulunacaktır.
- 11) Her poşetin üzerinde gümrüksüz satış mağazasının logosu ile bulunduğu meydanın ismi (İngilizce) yer alacaktır.
- 12) Her poşet, hem barkod hem de rakamlarla ifade edilen bir üretim numarası taşıyacaktır. Bu numara güvenlik numarası olarak kabul edilerek kullanımı kayıt altına alınacaktır.
- 13) Poşetler daima kontrol altında bulundurulacak ve yetki verilmiş kişiler dışında kullanımına müsaade edilmeyecektir.

Uçak Altında Bulundurulması Yasaklı Maddeler Listesi

(9) Uçak Altı Bagajlarda Bulundurulması Yasaklı Maddeler Listesi

- a. Fünne ve Fitiller
- b. Hür türlü Patlayıcı Düzenekleri
- c. Hür türlü patlayıcılar
 - i. Dinamit
 - ii. Barut
 - iii. Plastik patlayıcılar vb.
- ç. Mayın
- d. El bombası
- e. Havai fişek, maytap ve piroteknikler
- f. Patlayıcı kapsüller
- g. Askeri Mühimmat
- ğ. Duman çıkartan/üreten kutu ve kartuşlar
- h. Yüksek riskli yanıcı ve parlayıcılar
- ı. KBRN-RNBC (radyolojik, nükleer, kimyasal, biyolojik) tıbbi kullanımlar hariç

(10) Yolcu Dışındaki Kişiler Tarafından Güvenlik Tahditli Alanlarda Taşınması Yasaklı Maddeler Listesi

- a. Silah, ateşli silah ve diğer mühimmat fırlatma kapasitesine sahip cihazlar- aşağıdakiler dâhil mühimmat fırlatarak ciddi yaralanmaya sebep olma yetisine sahip veya sahip gibi görünen cihazlar,
1. Tüm ateşli silah türleri, tabanca, altıpatlar, tüfekler ve av tüfekleri gibi
 2. Oyuncak silahlar, gerçek silahlarla karıştırılabilecek taklit ve imitasyon ateşli silahlar
 3. Ateşli silahların bileşenleri, dürbünlü nişan tertibatı hariç
 4. Basıncılı (hava ve CO2) silahlar, tabancalar, saçmalı silahlar, tüfekler ve yivli silahlar

5. İşaret fişegi silahları, yarış başlatma silahları
6. Her türlü yaylar ve oklar
7. Zıpkın tüfekleri, zıpkın
8. Sapanlar, mancınıklar

b. Sersemletici cihazlar- aşağıdakiler dâhil özellikle sersemletmek veya hareketsiz bırakmak için tasarlanmış cihazlar;

1. Şoklamak için cihazlar, sersemletici silah, şok tabancası, sersemletici sopa
2. Hayvan kovucu, hayvan öldürücüler
3. Güçsüzleştiren ve etkisizleştiren kimyasal, gazlar ve spreylar, gürz, biber gazı, kırmızıbiber gazı, asit spreyi, hayvan kovucu spreylar gibi

c. Patlayıcı ve yanıcı maddeler ve cihazlar- aşağıdakiler dâhil ciddi yaralanmaya sebep olma veya uçak emniyetine tehdit oluşturabilme yetisine sahip veya sahip gibi görünen patlayıcılar ve yanıcı maddeler ve cihazlar;

1. Cephane
2. Patlayıcı kapsüller
3. Ateşleyici ve fünyeler
4. Patlayıcı cihazların taklit ve imitasyonları
5. Mayın, el bombası ve diğer patlayıcı askeri gereçler
6. Havai fişekler ve diğer işaret ve aydınlatma mühimmatı
7. Duman bombası, diğer duman üreten kartuşlar
8. Dinamit, barut ve plastik patlayıcılar

ç. Güvenlik tahditli alanlarda yaygın olarak kullanılmayan ve ciddi yaralamalara sebebiyet verme kapasitesine sahip herhangi diğer maddeler. Örneğin; savaş sanatları donanımları, kılıçlar, süvari kılıçları vb.

SIVI KISITLAMALARI

Kabin bagajında taşınan tüm sıvı, jel, aerosol vb. maddeler, havacılık kuralları gereği, bazı kısıtlamalara tabiidir.

Kurallar:

- Sıvılar her biri en fazla 100 ml olan kaplarda taşınmalıdır.
- Bu kaplar, büyüklüğü 1 litreyi geçmeyen 20x20 cm boyutlarındaki şeffaf ve kilitli poşetlerin içerisinde, ayrı olarak taşınmalıdır.
- Her yolcu sadece 1 adet poşet taşıyabilir.
- Son güvenlik kontrol noktasında sıvılarınızın içinde olduğu kilitli poşeti çantanızdan çıkarmanız ve x-ray cihazından geçirmeniz istenecektir.
- İstisnalar:

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

- İlaçlar (İlaçlar orijinal ambalajında bulunmalı. Üzerinde ilgili ilaçlarla yolcunun ad/soyadı yazılı olan bir reçetenin veya “bu ilaçların kullanılması gerektiğini” belirten bir sağlık raporunun da ibraz edilmesi gerekmektedir); ve
- Bebek mamaları (Bebekğin de aynı uçakta seyahat ediyor olması ve bebek maması miktarının yalnızca yolculuk süresince ihtiyaç duyulabilecek kadar olması gerekmektedir)

kabin bagajında taşınabilir.

Kontrol noktasında güvenlik görevlileri sizden istisnai durumu belgelemenizi veya ilacı/mamayı/sıvıyı tatmanızı talep edebilir.

Kısıtlamaya Dahil Sıvılar:

- Su, şurup, içecekler dahil her türlü sıvı,
- Kremler, losyonlar, yağlar (kozmetik yağlar dahil), kolonya, parfümler, maskara dahil her türlü makyaj malzemesi (katı halde olan rujlar hariç),
- Traş köpükleri, deodorantlar, diş macunu dahil her türlü macun kıvamındaki maddeler,
- Reçel, bal, yoğurt, pekmez ve salça gibi tam katı halinde olmayan yiyecekler ve jeller,
- Kontakt lens sıvıları, şampuanlar, sprey ve aerosoller ve yukarıda sayılan maddelere benzeyen diğer maddeler.

El Bagajında Sıvı Kısıtlamaları:

- En fazla 1 litre hacimli,
- Kilitlenebilir ve
- Şeffaf bir poşette taşınabilir

İSTİSNALAR

Uçuş süresince gerekli olan ilaçlar (reçeteli ve orijinal ambalajlı),

Bebek mamaları bu uygulamadan muaftır.

MODÜL 18

İLETİŞİM VE BEDEN DİLİ

GENEL BİLGİLENDİRME

İletişimin Tanımı ve Kapsamı

İletişim ilk olarak Aristo ve Eflatun tarafından inceleme konusu yapılmıştır. Aristo asıl amacının inandırma olduğunu söylediği iletişime 'Rhetoric: Konuşma sanatı' adını vermiştir. İletişimin; konuşan, söz ve dinleyen adlı üç öğeden oluştuğunu ileri sürmüştür. Zamanla araştırmacılar tarafından iletişime verilen ad, tanım ve öğelerinin kavramlaştırılması değişerek veya yenileri eklenerek yeni modeller ve görüşler oluşmuştur.

İletişim, geniş anlamda "kişi ve çevresi arasında iki yönlü ilişkiyi ilgilendiren tüm aşamalar" olarak tanımlanabilir. Dinamik, akıcı, devamlı ve değişken bir süreçtir. İletişimi "herhangi bir işaret yardımı ile duygu, düşünce ve anlamların nakli ya da değiş tokuşu" olarak da tanımlayabiliriz.

İletişim, bir kişiden diğer kişi veya kişilere, mesajın (iletinin) aktarılmasıdır. İletişim, insanın kendini sosyal bir varlık olarak ifade etmesi zorunludur. İnsan, çevresi ile iletişim kurarak yaşar. Onun her davranışı, konuşması, susması, duruşu ve oturma biçimi, kendini ifade etmesidir; yani çevresine mesaj iletmesidir. İletişim, bilgi üretme, iletme ve algılama sürecidir. İletişim kurmakta asıl amaç, anlaşılabilir mesajların gönderilmesi ve karşı tarafın tutum ve davranışlarında değişiklik yapmaktır.

İLETİŞİM DÜŞÜNDÜĞÜN ŞEYİ SÖYLEMEK İSTEDİĞİN ŞEYİ KARŞIDAKİ KİŞİYE OLDUĞU GİBİ AKTARABİLME SANATIDIR.

Karşımızdaki kişilere saygı duymak: Bu onların varlığını kabul etmek önemli ve değerli olduklarını hissettirmek olduğu gibi benimsemek anlamını taşır. Bir diğer deyişle kişiyi yargılamadan bizden farklı bir düşünceye sahip olabileceğini kabul ederek ve herşeyden önce herkesin kendine ait bir doğrusu olduğunu benimsemek anlamını taşır. İş arkadaşlarınızı veya hizmet verdiğiniz kişileri düşünün... Kişi üzerini aratmak istemeyebilir veya sizin ondan istediğinizi yapmak istemeyebilir. Bu gibi bir durumda o kişinin bunu neden istemediğini düşünmemiz ve bunun sebeplerini yargılamadan araştırmalıyız.

Gerçekçi ve doğal davranmak: Abartıdan uzak olduğu gibi davranmaktır. Bu konuda Mevlana'nın çok güzel bir sözü vardır: YA OLDUĞUN GİBİ GÖRÜN YA DA GÖRÜNDÜĞÜN GİBİ OL. Günlük ilişkilerimizde sıkça kullandığımız maskeler anlık olarak durumu kurtaran beyaz yalanlar zaman içerisinde ilişkilerin yıpranmasına yol açar. Maskelerin çoğu bir anlamda takındığımız rollerle eşleşir. Sizin sahip olduğunuz rolleri bir sayalım: baba, koca, güvenlik görevlisi ... vb. Bu rolleri büyük bir doğrulukla kendi algıladığımız biçimde ve önyargılardan arındırılmış şekilde yaşarsak iletişimde en doğru en güzel yolu bulmuş olacağız.

Empati: İletişimin belki de en önemli öğesidir. Empati kavramını dış dünyayı karşımızdakinin penceresinden örnek olarak tanımlayabiliriz. Bir anlamda tamamen o kişinin yerine geçip onun duygularıyla ve bakış açısıyla düşünmeye çalışmak olarak da betimleyebiliriz. Kurulan bu duygu ortaklığı iletişimin gücünü artırır. Karşımızdaki kişinin de haklı olan yanlarını ve bizim haksız olan yanlarımızı daha kolay saptamamıza yol açar. Kızilderililerin bu konuda çok güzel bir atasözü vardır. BİRİNİ ASMADAN ÖNCE BİR AY BATIMI ONUN AYAKKABILARIYLA GEZ. Aslında kızdığımız üzüldüğümüz veya daha da uca gidelim nefret ettiğimiz olayları insanları düşünüp kendini onun yerine koyduğumuzda bazı şeyleri daha farklı algılayacağımıza göreceğiz.

İLETİŞİM DÜŞÜNDÜĞÜN ŞEYİ SÖYLEMEK İSTEDİĞİN ŞEYİ KARŞIDAKİ KİŞİYE OLDUĞU GİBİ AKTARABİLME SANATIDIR. Pek çok anlaşmazlığın kaynağı yanlış veya eksik iletişimden kaynaklanmaktadır. Taraflar çoğunlukla düşüncelerini rahatça ifade edememekten yanlış ifadeler kullanmaktan ve tek taraflı düşünmekten dolayı birbirini anlamakta zorlanmaktadır.

Tüm bunlara ek olarak iletişim esnasında yaşadığımız problemlerin en önemlisi de dinlemeyi bilmemekten kaynaklanmaktadır. Çoğu zaman duyarız fakat dinlemeyiz. İyi bir dinleyici olabilmek için çoğu zaman kişinin bilinçli bir çaba harcaması ve yeni beceriler geliştirmesi gerekir. İyi bir dinleyici iletişim kurduğu kişinin yalnız söylediklerini değil yüzü eli kolları ve bedeniyle yaptıklarını da duyar. Çünkü yüz ifadeleri, el ve kol hareketleri beden duruş tarzı ses tonu gibi sözsüz mesajlarda iletişimin bir parçasıdır. Öyle ki kelimeler başka bir şeyi anlatırken vücut dili veya tonlama başka şeyler anlatabilir. Tonlamayla aynı kelimelerin farklı anlamlara geldiğini hepimiz biliyoruz. Bazen kişinin ne dediği değil nasıl dediği daha önem kazandığı durumları ise hepimiz zaman zaman yaşıyoruz. Tabi burada insanların bir psikologun bildiği ve uyguladığı dinleme tekniklerini kullanmasını bekleyemeyiz. Ancak her insan kendisindeki becerileri belirli oranlarda geliştirebilir. Kulağa gelen her sözü tam dikkatle kendimizi gererek dinlememiz olanaksızdır. Şimdi bu noktada şöyle bir soru sorabilirsiniz. Eğer bir kimsenin söylediğini anlamayı gerçekten istersem dikkatimi tam anlamıyla onun söylediklerine toplarsam konuşanın ne demek istediğini bütünüyle anlayamaz mıyız?

Cevap genellikle hayırdır. Dinleme anlamıyla birlikte kişinin aktif biçimde katılımını gerektirir. Anlamak isteyip bütün dikkatimizi vererek dinlediğimiz halde yakın bir arkadaşımızın veya hizmet verdiğimiz kişilerin ne söylediğini anlamamış olduğunuzu bir süre sonra farkedersiniz.

Bu sürecin asıl amacı karşınızdaki kişiyi iyice anladığınızdan emin olmak ve de kişiye bunu hissettirmektedir. Ancak bu sayede kişiye değer verdiğinizi gösterebilirsiniz. Anlama sürecini yaralayan 4 olumsuz alışkanlık vardır:

Açı sadakati ve ben bilirimcilik alışkanlıklarının en belirgin özellikleri anlamaktan çok görüşlerinin anlaşılması ve kabul edilmesi için mücadele vermeleridir. Dolayısıyla daha çok karşındakilerin yanlışları hataları ve savundukları fikirlerin açık yönleri üzerinde durulur. İşte birkaç örnek;

Gelen müşterilere ne olursa olsun fazla samimi davranmayacaksınız. Onların Çekinmesi gerek ki görevi iyi yapalım. Onlara samimi davrandığın için senin sözünü dinlemezlerse bu da senin sorunun (Mantığa Bürüme) Burada kişiye davranışlarının ne olması gerektiği ve ne olmaması gerektiği hatırlatılmak ve hatalarının altı çizilmektedir.

- Sen zaten oldum olası böylesin....
- Kabahat bende kardeşim sizin fikirlerinizi niye ciddiye aldım ki?
- Bak arkadaşım senin derdinin ne olduğunu biliyorum.

Zihin okuma ise karşındakinin anlatmaya çalıştığını nasıl bir niyetle veya amaçla gönderilmiş olduğunu bilme yanılgısıdır. Genelde bu tip alışkanlıklar sonucu ilişkinin tıkanıp nokta **ben aslında senin ne istediğini biliyorum** ya da sen böyle diyorsun ama **anlatmaya çalıştığın şey şu ben biliyorum** noktasıdır. Bu aşamadan sonra karşınızdaki kişinin size aktaracağı hiçbirşey kalmamıştır çünkü tüm yolları tıkamışsınızdır.

Hepiniz zaman zaman iletişimsizliğin daha da tırmandırdığı sorunlar yaşıyorsunuzdur. Bu gibi durumlarda ne yapacağımızı ilerleyen bölümlerde tartışacağız. İletişim konusunun mesleğimiz için ne denli önemli olduğu tekrar tekrar belirtmemizin sebebi şudur: hizmet sektöründe yer almaktasınız ve işinizi iyi yapmanızın temel şartı işinizden mutlu olmanızın TEMEL ŞARTI iyi bir iletişim... Bu bölümde iyi hizmet verebilmek için gereken şartları şöyle bir gözden geçirip işinizde daha fazla mutlu olabilmemiz için kullanacağınız bir kaç teknikten bahsedeceğim. Önce iyi hizmetin şartlarına bir göz atalım:

- Gülümsemek
- Göz teması kurmak
- Kişinin ismini kullanmak
- Bütün dikkatinizi vermek
- Beden dilini iyi yorumlamak
- Konuşmanızı kişinin kültür düzeyine göre ayarlamak
- Her kim olursa olsun o kişiye saygı duyduğunuzu hiçbir şüpheye yer bırakmayacak biçimde göstermek
- Çalışma arkadaşlarınıza ve şirketinize olan saygınızı davranışlarınızla ifade etmek
- Sakin ve kendinizden emin olmak
- Önyargısız yaklaşım
- Kılık kıyafetlerin derli toplu olması

ÖZETLE İNSANLARIN İHTİYAÇLARINA CEVAP VERMEKTİR.

Kişiler tüm bunları yaptığınızda otomatik olarak size güvenecek ve sizin yönlendirmelerinizi daha çabuk kabulleneceklerdir. Ama şunu da unutmamak gerekir ki MÜŞTERİ HİZMETİ KENDİ ANLAYIŞINA GÖRE DEĞERLENDİRECEKTİR. Size güneydın demeyen veya güçlük çıkartan kişiler de olacaktır. Bu gibi durumlarda ya SAVUNMAYA geçeriz ya İTAATKAR oluruz. Fakat yapılması gereken KENDİNİ KABUL ETTİRMEKTİR. Önce itaatkar ve saldırgan davranışlara bir göz atalım:

Adam her türlü aramayı red ediyor kendini tanıtmıyor ve dosdoğru kapıdan geçip gitmeye çalışıyor.

İtaatkar davranan kişi burada yapması gerekeni özür diler gibi çekinerek ifade eder ve görevini karşıdaki kişiyi rahatsız etmeden yapmaya çalışır.

Saldırgan davranan kişi ise karşıdaki korku uyandırarak ve onun haklarına tecavüz edecek şekilde görevini yerine getirmeye çalışır. Bu da tepkilere neden olur.

Peki 3. Yol nedir? KENDİ HAKLARIMIZI BAŞKALARININ HAKLARINA TECAVÜZ ETMEYECEK ŞEKİLDE SAVUNMAK KENDİNİ KABUL ETTİRMENİN YOLUDUR.

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

Bu 3 davranış arasındaki farka özellikle sözel olmayan yönler açısından bir göz atalım:

<u>İtaatkâr</u>	<u>Saldırgan</u>	<u>Kendini Kabul Ettiren</u>
SES - Ağlamaklı bir tonda - Çok sıcak ve yumuşak - Monoton - Alçalan bir tonda	- Sert - Alaycı ve bazen soğuk - Kırıcı - Bağırarak yüksek bir tonda	- Ciddi - Sakin ve sıcak - Açık ve samimi - Bağırmadan normal bir tonda
KONUŞMA ŞEKLİ - Tereddütlü, duraklayarak - Hızlıdan yavaşla atlayarak - Sık sık boğaz temizleyerek	- Akıcı, çok az tereddüt - Ani kelimeleri yutarak - Suçlayıcı kelimeleri vurgulayarak - Genelde hızlı	- Akıcı çok az tereddüt - Kilit kelimeleri vurgulayarak - Ciddi ve düzgün tempolu
YÜZ İFADESİ - Kızginken bile sahte bir tebessümle - Bir şey bekler gibi kaşlar havada - Hızlı değişim yüz ifadeleri	- Alaycı bir gülüş olabilir - Kızınca kükrer gibi - Şaşkınlıktan kaşları havada	- Memnun olduğunda gülümseyerek - Kızdığında kaş çatan - Aksi takdirde ciddi - Ağız rahat ama gevşek değil
GÖZ TEMASI - Kaçamak - Yere bakan	- Dik dik ve hükmederek	- Sert ama dik değil
BEDEN HAREKETLERİ - Ellerini ovuşturma - Kambur omuzlar - Geri geri gitme - Huzursuzluğu belirten hareketler - Kollar korunma amacıyla kavuşturulmuş	- Parmakla işaret etme - Yumruk vurmak - Dimdik durmak - Baş havada dik durmak - Uzun adımlarla yürümek	- Eller açık - Ölçülü el hareketleri - Dik ve rahat oturmak - Başını dik tutarak yürümek

Peki kişilere kendini kabul ettirebilmenin yolu nedir? Bunun için 3 altın kural vardır:

1- HAKLARINIZI BELİRLEYİN: Sizi aramam gerekiyor Bunu sizin güvenliğiniz için yapıyorum veya diğer kişilerle ilgilenmemi engelliyorsunuz Lütfen randevunuz yoksa benimle gelin.

2- DİĞER KİŞİLERE SORU YÖNELTİN: Size nasıl yardımcı olabilirim. Neden aramamıza izin vermiyorsunuz?

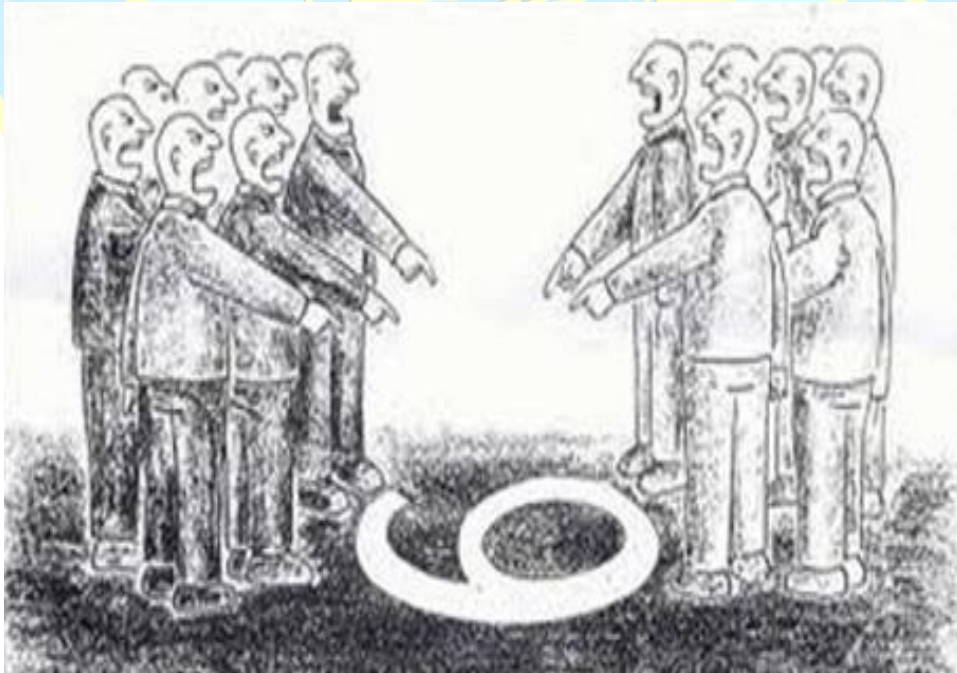
3- KARŞILIKLI ANLAYIŞ: Bunun sizi rahatsız ettiğini biliyorum ama güvenliğiniz bizim için çok önemli. A kişisiyle görüşmek istediğinizi ve aciliyetini anlıyorum fakat....

4- KARŞI TARAFIN SEVİYESİ: Kişinin anlayacağı dilden konuşmak da önem kazanır Eğer kişi oldukça saldırgan davranıyorsa kibarlığınızı bozmadan kesin ve net biçimde konuşun ve onun için neyi yapabildiğini yapamayacağını net bir şekilde belirtin.

Tüm bunları yapmanın bize kazandıracakları avantajlar ise şöyle sıralanabilir:

- Daha iyi iş ilişkileri
- Daha fazla kendine güven
- Daha fazla başkalarına güven
- Sorumluluk duygusunda artış
- Kendi kendimizi yönlendirebilme
- Zaman ve enerji tasarrufu
- Herkesin kazanma şansında bir artış

Burada unutulmaması gereken bir nokta da şu, burada amacımız en zor şartlarda da kazanan olmaktır. Her şey yolunda giderken bu oldukça kolaydır; önemli olan problemler çıktığında da kazanan olmaktır. Çoğu zaman özellikle de her iki grubunda kendi açısından haklı olduğu durumlarda kazanan olmak zordur. Figüre bir bakalım kim haklı?



SORUN BENİM SORUNUM duygusunu huy edinmeye çalışın. Böylece bir tartışmada ya da güç bir durumda karşılaştığınızda bu duygu hemen devreye girer. İki şeyi unutmayın:

- Kendinizden başka hiçkimseyi değiştiremezsiniz
- Kızgın ya da mutsuz insanlar genellikle neye kızgın olduklarını bilemezler. Eğer bu kişilerle açık açık konuşursanız bu gerilimlerinin gerçek nedenini muhtemelen bulabilirsiniz.

Bu konu ile bağlantılı olarak hizmet tavırlarına da değinmek yerinde olur.. Bu tavırların temelinde psikolojik tavırlar yatar. Bunlara kısaca göz atalım:

İyiim İyisin: Bu tutuma sahip kişiler çevrelerine karşı mütevazı bir tutum içerisindedirler. Kendi değerlerini bilirler ve başkalarından işbirliği beklerler. Kendileri ve başkalarıyla ilgili konularda her zaman yapıcıdır. Bu tip kişiler kazanırlar.

İyiim-İyi değilsin: Bu tür bir tutum çoğunlukla başından kötü yaşantılar geçmiş kişilerde bulunur. Bu kişilerde başkalarını aşağılama onlara kötü davranma eğilim vardır.

İyi değilim- İyisin: Bu genelde başkalarına karşı daha önemsiz ve daha güçsüz olduğunu düşünen insanlar arasında görülür. Başkalarından uzak durmaya ya da güçlü birine yapışmaya çalışırlar.

İyi değilim- İyi değilsin: Bu tutum insanlarda ümitsizlik yaratır ve yaşama isteğinin kaybolmasına yol açar. Kafaları karmakarışık, aşırı üzgün ve önceden kestirilmeyen davranışlar içinde olabilirler. Hiçbir yere varmayan kısır bir döngü içinde yaşama eğilimindedirler.

Elbette ki amaç kişileri 4 gruba bölmek değildir. Kişiler zaman zaman hepsini birden kullanır. Fakat ağırlık bir tanesinde olur. Ki bu kişinin hizmet tavırlarına da yansır. Sadece hizmet verilen kişilerle olan ilişkileri değil aynı zamanda amirlerle ve iş arkadaşlarıyla olan ilişkileri de yönlendirir.

Özellikle güvenlik işinde ekip çalışması oldukça önemlidir. Arka plandaki herşeyin uyum içinde olduğunu hissetmek gelen kişi üzerinde olumlu izlenimler yaratır. bu nedenle grup elemanlarının birbirlerine gösterecekleri ilgi sadece ekip çalışmasının daha verimli olmasını sağlamakla kalmaz aynı zamanda grup elemanlarını heveslenip işten daha çok zevk almalarını, akşam evlerine mutlu ve huzurlu dönmelerini sağlar.

Kötü bir ekip çalışmasına Örnek :

- “- Bize böyle söylendi elimden birşey gelmez.”
- “- Kusura bakmayın danışmadaki arkadaşların hatası.”
- “- Kuralları ben yapmıyorum ben sadece emir kuluyum”
- “- Bu benim işimin sınırları dışına çıkıyor.”

İyi bir ekip çalışması için organizasyon içindeki diğer kişilerin hataları ve kusurları için gerektiğinde sorumluluk yüklenmekten korkmayın. Gelen kişiler sizin hatanız olmayan bir yanlışı aksaklığı düzeltme çabalarınızı taktirle karşılayıp size karşı anlayışlı olacaklardır. Aynı taktiri üstlerinizden ve iş arkadaşlarınızdan da göreceğinizi unutmayın.

Motivasyon: Ekip çalışması için önemli olan bir diğer husus çalışanların motivasyonlarıdır. Motivasyon konusunda bireyin kendini nasıl motive edebileceğine yukarıda değinmiştir. Kişinin kendisinin çaba harcamasının yanında üstlerinin de kişiyi desteklemesi ve motive etmesi ekip çalışmasını daha sağlıklı kılmaktadır. Motivasyon başkalarının aldıkları görev ne olursa olsun yeteneklerinin en üst düzeyde başarılı olabilmesi için telkin, teşvik, etkileme ve cesaretlendirme yeteneğidir. Yöneticiler ve amirler motivasyonla ilgili aşağıdaki prensiplerin bilincinde olmalıdır:

DEVLET HAVA MEYDANLARI İŞLETMESİ

Havacılık Güvenliği Eğitmen El Kitabı

- Herkes motive edilebilir ancak aynı metotla herkes aynı tepkiyi göstermez. Bireylerin çoğu farklı sebeplerden dolayı görevlerini iyi ya da kötü yapma eğilimindedirler.
- Yöneticiler çalışanlarını motive edebilecekleri çevre koşullarını düzenleyebilirler.

Yöneticilerin çalışanlarını en etkili şekilde motive edebilecekleri yöntemler şunlardır:

- İşlerini iyi tanımlayın ve görevlendirin
- Kişisel insiyatiflerini kullanma imkanı verin
- Sorumluluk almaları için teşvik edin
- Ekip ve ekip çalışmasının önemini kabul ettirebilmelidir.
- Kişisel ilişkiler iyi yapılandırın
- En iyi işi çıkartan çalışanlara özel mükafat verin
- İlerleme imkanlarını belirleyin
- Hizmet için eğitim programları düzenleyin
- Çalışanlarınıza örnek olun çünkü çalışanlar birlikte çalıştıkları yöneticilerin olumlu davranışlarını taklit etme eğilimindedirler.

Yönetici çalışanlarını motive ederken bir yandan da kendini geliştirebilmelidir. İyi bir yöneticinin sahip olması gereken vasıflardan bazılarını şu şekilde sıralayabiliriz:

- Emirleri iyi anlaşılabilir olmalıdır İşlerini ciddiye almalıdır
- İşlerini çabuk yapmalı ve kontrol etmelidir
- Çalışanlarına nazik ve iyi davranmalıdır
- Gözlemleme sürecindeki detaylara yüzdü yüz dikkat etmelidir
- Verdiği sözleri tutmalıdır
- Yaptığı işin önemine inanmalıdır
- Güçlü bir ahlak ve adalet duygusuna sahip olmalıdır.
- Ekip elemanları ile ilişkilerinde adil ve tarafsız davranmalıdır.
- Hiçbir şekilde çalışanlarının yanında şikayet etmemeli ve sızlanmamalıdır. Çünkü bu şikayetler çalışanların yanında yapıldığında amirin otoritesini bozmaktadır
- Standart işletme usulleri yerine kestirme yol arayışına girmemelidir.
- Yönetici sistem, firmayı veya diğer insanları topluluk veya grup içinde tenkit etmemelidir.
- İş sorumluluklarını hafife almamalıdır.
- Çalışanların sorunlarını dinlemelidir.
- Çalışanlar tarafından üretilen önerileri nazikçe kabul etmelidir.
- Gerektiğinde zorlayıcı olmalıdır
- Tenkit etmesi gereken olaylarda genel olarak özel noktaları yapıcı bir şekilde tenkit etmelidir
- Yanlışları çalışanlara dökümanla bildirmelidir

- İkazları yerinde olmalı ve yumuşak sesle fakat kesin bir dille belirlemelidir
- Yönetim uzmanlarının ana hatlarını çizdikleri özellikleri hatırd tutmalıdır
- Dinleme ve duygu konusunda duyarlı ve çalışanlara karşı samimi, doğal olmalıdır.
- Sıkıntılı dönemlerde sakin olmalıdır
- Çalışanları başarı için cesaretlendirmeli; ödüllendirmede ve cezalandırmada tarafsız ve adil olmalıdır.

İLETİŞİM BECERİLERİ:

İnsan ilişkileri içinde sürekli yeniden tanımlanan bir varlıktır. Diğer insanlarla hiç ilişkisi olmayan bir insan düşünülemez. Bu amaçla geliştirilmiş iletişim becerileri programları hem bireyin hem de toplumun yaşamına zenginlik ve saygınlık getirir (Cüceloğlu. 1991). Kişinin sahip olduğu iletişim becerilerinin artması kişiler arası ilişkilerin etkinliğinde de artış yaratmaktadır (Korkut 2004). İletişim becerileri kişiler arası ilişkileri ve her türlü meslek alanında ilişkileri kolaylaştırıcı olabilmektedir.

Günlük yaşamda kişiler arası iletişimin sağlıklı olması iletişim çatışmalarının ortaya çıkmaması istenilen bir durumdur. Aksi halde kişilerin huzursuz olmalarının yanı sıra zaman ve malzeme kaybı da söz konusu olabilir. Kişiler arası iletişim becerisini geliştirmek amacıyla deneklere verilen eğitimin etkili olduğu bilinmektedir. Verilen eğitim sonucunda deney grubunda saptanan iletişim becerisi artışının kalıcı olup olmadığına bakıldığında söz konusu artışın kalıcı olduğu hatta zaman içinde artarak sürdüğü belirlenmiştir (Dökmen, 1986).

İletişim anında birini dinlerken sözel olan mesajlar kadar sözel olmayanlara da dikkat edildiğinde iletişimi daha sağlıklı ve daha doğruya yakın anlama şansı artmaktadır. Bu nedenle iletişim becerileri eğitimlerinde bu konuda beceriler üzerinde mutlaka durulur (Korkut, 2004). İletişim becerilerini geliştirmede kullanılan eğitim tekniklerinden başlıcalarını Dökmen (2001) aşağıdaki şekilde sıralamıştır.

1. Didaktik/ Bilgi verme
2. Yaşantıyla rol oynama
3. Modelden öğrenmedir.

Bu tekniklerden didaktik ve modelden öğrenme yaklaşımlarının birlikte kullanılması halinde etkili oldukları buna karşılık yaşantıyla girme yaklaşımının tek başına etkili olmadığı anlaşılmaktadır.

Zayıf iletişim becerilerinin olumsuz sonuçları ile daha güçlü iletişim becerilerine sahip olmanın getirdiği olumlu sonuçlar nedeniyle çocuk ve gençlerin bu becerilerini geliştirmek ya da arttırmanın gerekliliği açıktır. (Korkut 2004) iletişimin sağlıklı olmasında önemli olan temel beceriler olarak "konuşmaya teşvik edici tepkiler verme, soru sorma, etkin dinleme, özetleme, ben dili kullanma ve geri bildirim verme" gibi tepkileri saymıştır.

Açıköz (2005) de iletişim becerilerini beş ana başlık altında sıralamıştır. Bunlar:

1. Konuşma (Kendini sözel alanda aktifçe dışa açmak)
2. Yazma (kendini yazılı ifade etme)
3. Okuma (görsel dinleme)
4. Dinleme (kendi varlığına essiz tanıklık etme)
5. Düşünme (insanın kendini gerçekleştirme çabası)'dır.

DUYGUSAL ZEKA

Herkes kızabilir, bu kolaydır. Ancak doğru insana, doğru ölçüde, doğru zamanda, doğru nedenle ve doğru şekilde kızmak, işte bu kolay değildir. ARİSTO

Duygusal zekâ veya yaygın İngilizce ifade edilişiyle **EQ (Emotional Quotient)**, bir insanın kendisine veya başkalarına ait duyguları anlama, sezinleme, yönetme ve yönlendirme yetisi, kapasitesi ve becerisinin ölçümünü tanımlamaktadır. Göreceli olarak yeni bir kavram olan **duygusal zeka**'nın tanımlanışı sürekli değişmekte ve güncellenmektedir. Bazı psikologlar, **duygusal zeka** ve **duygusal bilgi** olmak üzere iki ayrı terimin kullanılmasını tercih etmektedirler.

Zihinsel yeteneklerin ölçümünde, bilgi ve zeka arasındaki fark oldukça açıktır. Psikolojik araştırmaların ışığında zeka seviyesi ölçümü veya IQ testleri, zihinsel biliş kapasitesinin değerlendirilmesinde güvenilir bir ölçüttür ve zaman içinde sabit kalır. Duygusal zeka veya EQ'nun ölçümünde ise duygusal bilgi veya tecrübe ile zeka arasındaki fark oldukça belirsizdir. Bu nedenlerle güncel EQ tanımlamaları uzmanların aralarında uzlaşamadıkları bir konudur. Bazı uzmanlar (Bradberry ve Greaves 2005) EQ'nun değişken, zamanla kazanılabilen ve artabilen bir yeti olduğunu iddia ederlerken; diğerleri (örneğin Mayer) EQ'nun sabit olduğunu ve artırılmayacağını öne sürmektedirler.

Uzun zamandır başarılı olmanın derecesi IQ ile ölçülürdü. Yapılan son araştırmalara göre “duygusal zeka” (EQ) insanların kişisel ve mesleki anlamda başarılı olmalarını IQ’ dan çok daha fazla etkilediğini gösterdi. Duygusal zekâ ile insanların ortak duyguları, iletişim becerileri, insanlık anlayışları, incelik, zarafet, kibarlık, nezaket vs. gibi yetenekleri tanımlanmaktadır.

Duygusal zekâ, kendimizle ve başkalarıyla olan ilişkilerimizi doğrudan etkiler. Yani duygusal zekâ bir taraftan kendi gelişimimizi ve olgunlaşmamızı diğer taraftan da yeteneklerimiz ile diğer insanlarla aramızda olan ilişkileri tanımlar.

Duygusal zekâ için özellikle aşağıdaki yetkinlikler belirleyicidir.

Kendini tanımak: Kişinin kendi duygularını, ihtiyaçlarını, hedeflerini tanıması, tercihlerini yapabilmesi ve sahip olduğu şahsi gücünün ve kaynaklarının farkında olması anlamına gelir. Kendini tanımakla insanlar belirli pozisyonlarda nasıl hareket edeceklerini, neye ihtiyaç duyduklarını veya kendilerinde ne gibi değişiklik yapmaları gerektiğini fark ederler.

Kendini yönetmek: Kişinin sahip olduğu duygu ve düşüncelerini kontrol ederek yönlendirmesi. Bu beceri ile duygularımızın esiri olmaktan kurtulup onları yönlendirebiliyoruz. Örneğin: bir olay bizi çok kızdırdığında, kendi kendimizi sakinleştirerek, yanlış bir karar vermekten veya yanlış bir davranışta bulunmaktan kaçınılır.

Motivasyon: İnsanın kendini motive edebilmesi, daima başarıya isteğine ve heyecanına sahip olması demektir. Bu yetenek özellikle zorlukların çıkmasında veya işlerin istenilenin dışında gelişmesi durumlarında çok faydalı olur. Kendini motive edebilen insan, zorluklar karşısında yılmadan kendinde devam etme gücünü bulur daha metanetli olurlar.

Sosyal Yetkinlik: Sosyal Yetkinlik insanların başkalarıyla ilişki kurabilmesi ve bu ilişkilerin uzun süre geçerliliğini koruyabilmesi becerilerini kapsar. İnsanlar arası iyi ilişkilerin yanı sıra bir takım oluşturabilme, takım ruhunu sağlayabilme ve bu takımı yönetme becerisini gösterme de bu yetkinlik ile olur.

İletişim becerisi: Duygusal zekâ için, iyi iletişim kurabilme becerisi, vazgeçilmez unsurlarındandır. Bu iki türlü açıklanabilir. Birincisi insanın kendisini açık ve net olarak ifade edebilme becerisi, diğer taraftan da başkalarını dikkatli dinleme ve ne söylediklerini tam ve doğru olarak anlayabilme becerisidir.

Duygusal zekânın bize getirdikleri nelerdir?

- ❖ Duygusal zekâsı yüksek insanlar mesleki anlamda başka insanlar ile iyi iletişim kurabildiklerinden ve yönetme becerisine sahip olduklarından genellikle çok başarılı olurlar.
 - ❖ Günlük hayatta duygusal zeka insanların iş arkadaşları ve aile bireyleri ile iyi anlaşabilmelerini sağladığı için, kendileri ve çevresindekiler ile ilgili sorunları çabuk çözümlenir.
 - ❖ Duygusal zekâlı insanlar diğer insanları olduğu gibi kabul edip onları dinleyip anladıkları için sevilirler ve arkadaşlık ilişkileri daha güçlü olur.
 - ❖ Genellikle kendileri ile barışık ve kolay memnun olurlar.
 - ❖ Böyle bir beceriye sahip misiniz değil misiniz? Kendi kendinizde değerlendirerek duygusal zekâ hakkında bilgi sahibi olabilirsiniz. Böyle bir testten yola çıkarak kendinizi eleştirin ve seviyenizi belirlemek için örnek olarak aşağıdaki soruları kendinize sorun.
- Kendimi ne kadar iyi tanıyorum?
 - Bazı hallerde nasıl ve neden bu şekilde hareket ettiğimi biliyor muyum?
 - İradem güçlü mü, yoksa duygularımın esiri mi oluyorum?
 - Kin, nefret, mutluluk, beğeni vb. gibi duygularla nasıl baş edebilirim?
 - İletişim kurma becerim nasıl?
 - Kendimi açık ve net olarak ifade edebiliyor muyum?
 - Başka insanları iyi dinleyebiliyor muyum?
 - Diğer insanlar ile iyi anlaşabiliyor muyum?
 - Başkalarını motive edebiliyor muyum?
 - Başkalarıyla çalışmaktan zevk alıyor muyum?
 - Başkalarına fikir verebilir miyim?
 - Yönetebilme kabiliyetim var mı?
 - Başkaları tarafından seviliyor muyum?
 - Başkaları benimle beraber olmaktan keyif alıyorlar mı?
 - Aranan birimiyim?
 - Benden fikir istiyorlar mı?

EMPATİ

Empati veya **eşduyum**, bir başkasının duyguları, içinde bulunduğu durum ya da davranışlarındaki motivasyonu anlamak ve içselleştirmek demektir. Kendi duygularını başka nesnelere yansıtmak anlamında da kullanılır. Empatinin zıt anlamlısı antipatidir.

Bebekler üzerinde yapılan incelemelere göre, doğuştan empati yeteneğimiz yüksek olmakla birlikte, uygun şartlarda hızla kaybedilebilen bir yetenektir. Empati yeteneğini sonradan kazanabilmenin yolu: açık uçlu sorular sormak, yavaş hareket etmek ve yorumda bulunmak, hızlı yargılara varmaktan kaçınmak, kendi davranış ve düşüncelerimizi anlamaya çalışmak, geçmişten ders almak, olayları akışına bırakmak ve kendimiz ve karşımızdakilerin davranışları için belli sınırlar oluşturmaktır.

Olumlu amaçlar için kullanıldığında işbirliği, üretkenlik, refah ve mutluluğu arttıran bu yetenek, kötü amaçlar için kullanıldığında duygusal hırsızlık şeklini alır.

Empati, bir insanın, kendisini karşısındaki insanın yerine koyarak onun duygularını ve düşüncelerini doğru olarak anlamasıdır. Empati sayesinde insan ilişkileri gelişir. İnsanlar arasındaki kavgalar azalır ve zamanla yok olur. Aile içi empati ise aile bireylerinin karşısındaki insanı kendi yerine koymasındır. Bu sayede bireyler karşısındakinin ne tepki vereceğini bilir ve ona göre davranır.

Empatinin tam olarak gerçekleşmesinin üç kuralı vardır;

1. Bir insanın kendisini karşısındaki kişinin yerine koyarak, olaylara onun bakış açısıyla bakmak,
2. Karşısındakinin duygu ve düşüncelerini doğru olarak anlamak ve hissetmek,
3. O kişiyi anladığını ona ifade etmek.

Empatinin Sempatiden Farklılığı:

Bir insana sempati duymak demek, o insanın sahip olduğu duygu ve düşüncelerin aynısına sahip olmak demektir. Karşımızdaki kişiye sempati duyuyorsak, onunla birlikte acı çekeriz ya da seviniriz. Empati kurduğumuzda ise karşımızdakinin duygu ve düşüncelerini anlamak esastır. Kendimizi sempati kurduğumuz kişinin yerine koymamız ve onu anlamamız şart değildir; sempatide "yandaş" olmak esastır. Empati kurduğumuzda ise karşımızdaki kişiyle aynı duyguları ve görüşleri paylaşmamız gerekmez; sadece onun duygularını ve düşüncelerini anlamaya çalışırız. Bir insanı anlamak başka şeydir, ona hak vermek başka şey. Empatide anlamak, sempati de ise anlamış olalım ya da olmayalım, karşımızdakine hak vermek söz konusudur.

STRES YÖNETİMİ VE ÖFKE KONTROLÜ

Stres organizmanın bedensel ve ruhsal sınırlarının tehdit edilmesinde ve zorlanmasında oluşan bir durumdur. Bir tehditle karşılaşan birey, bu tehditle başa çıkamayacağına veya geçinemeyeceğine inanmışsa strese girer. Stres fiziksel olarak bireyde çarpıntı, kas gerilimi, kan basıncının artması olarak belirlir.

Uzun dönemde baş ağrısı, migren, yüksek tansiyon ve kalp hastalıkları oluşturabilir. Stres duygusal olarak bireyde endişe, karamsarlık, kızgınlık, öfke yaratır. Uzun dönemde kronik anksiyete ve depresyon, psikotik depresyon, fobiler, kişilik değişiklikleri, kişiliğin çözülmesi gibi ruhsal hastalıklar oluşturabilir. Stres zihinsel olarak dikkati toplayamama, unutkanlık, uzun dönemde uyku bozuklukları, takıntılı düşünceler oluşturabilir.

Fizyolojik, duygusal ve zihinsel etkilerin sonunda bireyde üretkenliğin azalması, yaşamdan keyif alamama, yakın ilişkilerden uzaklaşma, geriye çekilme, boşluk ve anlamsızlık duyguları oluşabilir.

Bireysel bütünlüğü bozan, zorlayan stres, çevresel nedenler, sosyal stres yaratan nedenler ve ruhsal stres vericiler olarak değerlendirilebilir. Stres çevre koşulları, sosyal yaşam, iş dünyası gibi, aile yaşamı gibi bireye dışardan gelen tetikleyicilerle başlayabildiği gibi, her bireyin kendi özgün dünyasındaki duygular, duygulanımlar, dürtüler, çatışmalar nedeniyle de oluşabilir. Bu tür nedenlerle

bir doktora müracaat eden kişilerin dinamik yapıları, dikkatli ve ayrıntılı bir şekilde incelenerek bireysel terapi veya terapi grupları, psikodrama yöntemleri ile tedavi görürler.

Stres insanlığın tarihinden bugüne bireyin zaman zaman kendini içinde bulduğu bir durumdur. Bazen stres yaratan durumla başa çıkılmazsa depresyona giden bir süreç başlayabilir.

Bireyin yeni yaşam koşullarına uyum sağlayabilmesi, yenilik ve değişimi kabullenebilmesi, kendini geliştirip zenginleştirmesi ve esneklik kazanması stresle basa çıkmada önemli etkenlerdir. Düşmanlık duyguları, yargılama, yineleyen bir biçimde kendini suçlama, aşırı duyarlılık kazanma ve gösterme, duyguların çözülerek ayak bağı olması, aşırı mantık kullanmak ve olayları ya çok iyi, ya çok kötü olarak iki uçta değerlendirmenin yanı sıra; yeterince büyüymeyip yetişkin yaşamına geçememek, çocuksu davranışlar, kişiler arası ilişkilerde iletişim ve etkileşim kuramamak ya da çekingen kişilik özellikleri, pasif tutumlar stresle basa çıkmada zorlayıcı ve başarısız olunmasına neden olan unsurlardır.

Stres Kontrolü:

Stresi kontrol etmeye başlamada en iyi metot rahatlama yöntemlerini kullanmaktır. Rahatlama gerginliğin tersidir. Rahatlama öğrenilirse, gerginlik ortadan kalkar. Ayrıca, kişi kendini etkileyen problemleri daha iyi analiz edebilir ve onlarla nasıl başa çıkacağını daha sağlıklı ortaya koyabilir. Dolayısıyla, rahatlama yöntemleri stresle mücadele etmede önemli bir ilk adım olabilmektedir.

Stres serbest bırakılması gereken bir enerji türüdür. Bu pozitif veya negatif olarak yapılabilir. Kişi stresi uygun bir şekilde ele alamazsa negatiftir. Dolayısıyla, ilk olarak stres yaratan faktörleri belirlemeli, daha sonra bunları nasıl ele alacağını belirlemelidir.

Negatif stres yaratıcılar tespit edildiğinde, bunların ortadan kaldırılıp kaldırılamayacağı belirlenmelidir. Eğer yapılabilirse, bunun nasıl olacağı ortaya çıkarılmalıdır. Stres kaynağını ortadan kaldırmak stresi yönetmek için mantıklı bir yoldur.

Sonuç olarak, farklı fiziksel aktiviteler stres kontrolü için çok faydalı olabilir. Örneğin, bazıları gerginliği veya stresi araba sürerek giderebilir. Sürücü güvenlik kuralına uymaya devam ettiği sürece araba sürmek rahatlatıcı olabilir.

Öfke Kontrolü Teknikleri:

1. Nefesinize Konsantre Olun

Öfkenizi kontrol altında tutabilmek için kullanabileceğiniz tekniklerden biri nefesinizi kontrol etmektir. Diyaframınızdan karnınızı dolduracak kadar derin nefesler alın ve yavaş yavaş verin. Bu arada kendinize "gevşe" veya "sakin ol" deyin.

2. Sistematik Gevşeyin

Öfkelenişinizi hissettiğiniz zaman gözlerinizi kapatın ve gerginliğinizi bırakın. Nefes almaya konsantre olun; burnunuzdan bütün ciğerlerinizi dolduracak kadar derin bir nefes alın ve ağzınızdan verin. Bunu üç kere tekrar ettikten sonra vücudunuzu dinleyip öfkenin tamamen geçip geçmediğini kontrol edin. Bedeniniz rahatlamış ve öfkeden arınmış ise gözlerinizi açın.

3. Siniriniz Öfkeye Dönüşmesin

Stres öfkenizin çok önemli tetikleyicisidir. Stres veya baskı hissediyorsanız, bunu öfkeye geçmeden önce tanımalı, azaltmalı ve tamamen durdurmalısınız.

4. Empati Kurun

Bu kontrol yöntemi ile empati kurma ve öfke yönetimi arasındaki ilişkiye odaklanmalısınız. Öfke duyduğunuz kişinin ve kişilerin yerine kendinizi koymaya çalışın. Kendinize farklı bir perspektiften bakmaya çalışmak öfkenizi azaltacaktır.

5. Kendinize Sorular Sorun

Bu yöntem ile öfkelenmenize yol açan düşünce kalıplarınızın farkına varmış olacaksınız. Kendinizle yapacağınız bu konuşmada; öfkenizin gücüne, öfkenize ne kadar süre tutunduğunuza ve öfkenizi nasıl ifade ettiğinize odaklanmış olursunuz. Öfkelenmeden önce neler düşündüğünüzü hatırlamaya çalışın.

6. Beklentilerinizi Tekrar Değerlendirin

Öfkelenmenin en önemli sebeplerinden biri de alınan sonucun beklentileri karşılamamasıdır. Elinizdeki verileri tekrardan gözden geçirerek hem bunun sebebini öğrenmiş hem de öfkelenmenizi engellemiş olursunuz. Sonuç ve beklentileriniz örtüşmediği zaman oluşan içerleme duygusu da öfkeyi tetikler ve içeren kişiye zarar verir. Bu durumda kendinizi korumaya devam ederek, affedebilir veya en azından durumu kabullenmeyi deneyebilirsiniz.

BEDEN DİLİ

İnsanlar konuşarak anlaşmayı geliştirmeden önce, beden dilleriyle anlaşırlardı. Beden dili insanların ilk anlaşma aracı ve ilk dili olmuştur. Bedenleri dili aracılığıyla insanlar duygularını, düşüncelerini, isteklerini, ihtiyaçlarını ve ruhsal zenginliklerini başka insanlarla paylaşmışlardır.

Günümüzde dünyanın en çok konuşulan dili olan İngilizcede beden ve ruh ilişkisini açıkça vurgulayan sözcükler vardır. Örneğin, bu dilde “birisi” anlamına gelen “somebody” ve hiçkimse anlamına gelen “nobody” sözcüklerin her ikisinde de bulunan “body” sözcüğü “beden” anlamına gelmektedir. Beden olmaksızın varlık olmaz ve dolayısıyla insanın kendisiyle ilgili bir kavram da söz konusu olamaz.

Hareketler:

İlk dilimiz beden dilimizdir

Ana dilimizden başka bir dil öğrenmek için, zaman ve enerji harcarız. Bir yabancı dili, iyi öğrendiğimiz ölçüde kendimizi daha iyi ifade edebiliriz. Karşımızdakini daha iyi anlarız. Temel dilimiz olan bedenimizin dili öğrenmek için neden zaman ayırmadığımızı anlamak güçtür. Hiçkimse beden dilinin ifadelerinden kaçamayacağı veya bunu bastıramayacağı için, bu dili öğrenmeye çalışmak çok yararlıdır. Böylece, kendi dünyamızı yansıtmaya biçimimiz ve birlikte yaşadığımız insanların iç dünyalarıyla ilgili önemli bilgilere sahip oluruz. Aslında her insan, beden dili konusunda bildiğini düşündüğünden, çok daha fazlasını bilir.

Eğer beden dilimize önyargısız ve cesaretle yaklaşırsak birçok görüşme ve karşılaşmanın sonucunu başarılı kılmamız mümkün olur. Duyguların ve düşüncelerin kelimelere dökülmediği durumlarda bunu çok açık olarak hissederiz. Böyle anlarda bakış başın bir dönüşü kavrayan bir jest, savunucu bir mimik binlerce kelimeden fazla anlam taşır. İnsanlar kelimeleri, çoğunlukla gerçek duygu ve düşüncelerini örtmek için kullanırlar.

Sosyal statü ve bir grup içindeki hiyerarşi; bireyin kendisini bir grup içinde algılayışı, grubun yapısı ve insanlara toplumsal konumlarını beden dilleri ile yansıtmalarından anlaşılır. Beden dilinin kelimelerden çok daha kolay anlaşılma özelliği ise hiç değişmez. İnsan hayat boyunca çoğunlukla farkında olmaksızın günlük beden dilini son derece etkili olarak kullanır. Ancak bedenini, kelimeleri kontrol ettiği gibi kontrol edemez. Bedenimiz olaylara veya durumlara karşı çok daha fazla kendiliğinden tepkiler verir. Gerçek duygu ve düşüncelerimizi kelimelerin arkasına gizlemek belki mümkündür, ama beden dilimizi gizlememiz çok kere mümkün değildir, beden esastır.

Ve son olarak insanın kendini dış dünyaya karşı ortaya koyuş biçiminin temelini görüş açıklığını, bir başka deyişle merkezini kullanma biçimidir. Başka hiçbir özelliğine bakmaksızın, sadece göğüs açıklığına bakarak bir insanın kişilik yapısı ve içinde bulunduğu durumu konusunda bilgi sahibi olmak mümkündür.

Davranışımız iç dünyamızı etkiler

İnsanın merkezini kullanma biçimini ve temel beden duruş özelliğini tanımanın sağladığı en önemli yarar, yalnızca çevredeki kişileri doğru değerlendirmek değildir. Bu özelliklerin farkında olmak, kişinin kendi hayatında çok temel değişiklikler yapar. İnsanlar büyük çoğunlukla içlerinden geldiği gibi davrandıklarını düşünürler. Oysa yakın zamanda yapılan araştırmalar, “İnsanlar hissettikleri gibi davranmaktan çok, davrandıkları gibi hissettiklerini” ortaya koymuştur.

Canı sıkılan bir insanın kaşları çatık, yüzü asık, omuzları düşük ve merkezi kapalıdır. Hepimiz sık sık sebepsiz bir can sıkıntısı yaşarız. Oysa çok kere kaşlarımızı çattığımız, yüzümüzü astığımız ve omuzlarımızı düşürüp, merkezimizi kapattığımız için canımızın sıkıldığını düşünmeyiz. İnsan hangi davranışını dışlatırsa, bir süre sonra beden kimyasında meydana gelen değişiklik sebebiyle o yönde duygular yaşamaya başlar. Sıkıntılı bir insan gibi davranmak iç sıkıntısını artmasına sebep olur.

İletişimde ilk dakika önemlidir

Karşı karşıya gelen iki kişi arasındaki ilk etkileşim, iletişim sürecinin önemli bir belirleyicisidir. Bu etkiyi yaratan faktörler, karşılaşan kişinin beden dilinden kullandığı kelimelere ve kişinin taşıdığı bütün aksesuarlardan içinde bulunduğu fiziki ortam nesnelere kadar çeşitlilik gösterir. İşte bütün bu faktörlerin bileşkesi “algılayan kişinin” değerlerinde bir yer bulur ve o çerçeve içerisinde yorumlanır. Algılayan kişisel özellikleri ve toplumsal normları ile kalıplaşmış olan yargılar, etkileşim verilerine bağlı olarak iletişimin ilk anında bir “karar” verir ve insan karşısındaki kişiye zihninde bir etiket yapıştırır. Bu karar olumlu veya olumsuz olabilir.

“Duruşundan hiç hoşlanmadım”, “Bakışını sevmedim”, “Bir görüşte kanım isindi”, ilk gördüğümde vuruldum”, “Ben onu gördüğüm an işe yaramaz olduğunu anlamıştım” gibi değerlendirmeler o kişi ile gelişecek iletişimin temelini oluşturur. Yalnız bu kararlarımız her zaman böylesine açık ve bilinçli olmayabilir. Kişi bunlara bilinç düzeyine çıkartsa da, çıkartmasa da, ilk algılarımızın oluşturduğu yargının, iletişim biçiminde ve o kişiye atfettiğimiz değerlerde önemli bir rol oynadığı bilinir.

Aile içindeki beden dili

Beden dilimizle verdiğimiz mesajlar insanlarla anlaşmamızda en temel araçtır. Hem yakın çevremizde, hem daha geniş sosyal hayatımızda hem de farklı ülke insanları ile ilişkilerimizde öncelikli beden dilimizi kullanırız ve onların beden dilleri ile anlattıklarını çözmeye çalışırız.

Yakın arkadaşlarımıza, eşimize, çocuklarımıza duruşumuz veya bakışımızla düşündüklerimizi hissettirmeye çalışırız. Büyük çoğunlukla onlar da bu mesajları alır, düşünce ve duygumuzu anlarlar. İletişim kurduğumuz kişilerle kültürümüzdeki ortak özellikler ne ölçüde fazlaysa birbirimizin beden dilini anlamamızda o kadar kolaylaşır. Bu nedenle kişinin yaşadığı en dar çevre olan aile içinde beden dili etkili biçimde yoğun olarak kullanılır. “Ne hissettiğimi, ne dediğimi anla” anlamına gelen jest ve mimiklerimiz yakın arkadaşlarımız, sevgilimiz, eşimiz özellikle de çocuklarımız olan iletişimimizde büyük yer tutar. İnsan en önceden diliyle anlaşmaya bekler. Bu durum istediğimizin yapılmadığı ve olumsuz bir duyguyu konuşmak istemediğimiz durumlarda daha belirginleşir. Özellikle yakın ilişki içinde olduğumuz kimselerle kurduğumuz iletişimde gözümüzün içine bakılması ne demek, ne yapmak istediğimizin anlaşılmasını bekleriz. Bu tür küçük işaretlerden çıkartılan anlamlar, ilişkinin olumlu veya olumsuz yönde gelişmesini belirlemek açısından büyük önem taşır.

Kültür beden dilini etkiler

Farklı kültür gruplarına girdikçe sözsüz iletişim mesajlarının ayrıntılarını değerlendirmek zorlaşır. Grupların sessiz dillerinin anlamak için önemli ölçüde bilgilenmeye ihtiyaç vardır. Bunun için o insanların kültürünü, ilişkilerini, iletişimlerini ve Dünya'ya bakışlarını tanımak gerekir. Kültür, tarih boyunca insanın doğayla ve insanla ortaya çıkan problemlerinin ve zorlanmalarının çözüm biçimidir.

Beden dili ilişkilerimizde kültürel farklar arttıkça, yabancı bir ülkede çevremizdeki insanların duygu ve düşünce akışını değerlendirmemiz oldukça güçleşebilir. Örneğin, Washington'da büyük bir markette, ne olduğunu anlamadığımız bir mali rahatça çevirip incelemek isterken, bir market görevlisi yakınımıza gelip orada bir başka işle uğraşsa, bundan huzursuzluk duyarız. Çünkü ülkemizde böyle bir durumda, bulunduğumuz yere gelen bir market görevlisi paketleri karıştırdığımızı görünce bize "Ne arzu etmişsiniz?" diyerek müdahale edebileceği gibi "Her şeyi karıştırmayın!" gibi bir uyarıda da bulunabilir. Ya da dünyanın öbür ucunda, Japonya'da alış-veriş merkezine giren bir Türk bu kez, göze göze geldiğini her mağaza görevlisinin önünde yerlere eğilmesini hayretle izler ve belki de bir süre kendisiyle nasıl bir ilişki kurulmak istendiğini anlayamaz.

Jestler ve mimikler:

Jestler ve mimikler diğer kişilere görsel sinyaller gönderen hareketlerdir. Bizim bir jestten söz edebilmemiz için yapılan hareketin bir başkası tarafından görülmesi ve yaşadığımız duygu ve düşünceyle ilgili bir bilginin karşımızdaki kişiye iletilmesi gereklidir. Aslında her bir jest, düşünce ve duygu ürünü olduğu için doğal olarak bu özelliklerini barındırır.

Yüz kaslarının anlatım amaçlı kullanımı mimikleri; baş, el, kol, ayak, bacak ve bedenin kullanım de jestleri oluşturur.

Jest ve mimikler "esas" ve "ikincil" olarak ayrılır. Esas jest ve mimikler, düşünce ve duygularımızı destekleyen, onları somutlaştıran hareketlerimizdir. Örneğin, sohbet sırasında göz kırpması, baş sağlama, kolları açma gibi işaret ve hareketler iletmek istediğimiz ve programladığımız bir mesajı içeren jestlerdir.

Öte yandan kendiliğinden gelen ve hiç beklemediğimiz bir anda bizi yakalayan esneme ve hapsirme gibi durumlarda bile jest söz konusudur. Esas olarak anlatıma katkıda bulunmayan ve kendiliğinden refleks olarak ortaya çıkan bu hareketlere ikincil jest ve mimik denir.

Baş ile selam vermek veya el sallamak gibi hareketlere esas jestler denir. Esas jestler başlangıçtan bitişlerine kadar iletişimin bir parçasıdır. Esas jestlerle ikincil jestleri ayırt etmek için kendi kendimize şu soruyu sorabiliriz. "Eğer ben yalnız olsaydım bu hareketi yapacak mıydım?" Cevabımız "Hayır" ise bu hareketimiz esas jesttir. Cevabımız "Evet" ise hareketimiz kendiliğindendir ve ikincil jestler grubuna girer.

İkincil jestler

İkincil jestlerin pek çoğu esas olarak sosyal değildir. Çünkü bunlar bedenin rahatı, temizliği ve kaşınma gibi kendiliğinden olan ihtiyaçları ile ilgili hareketlerdir. Vücut bakımımızı ve rahatlığımızı oarak, silerek, kaşıyarak yaparız, yeriz, içeriz, rahat olarak bir beden duruşu sağlamak için kollarımızı birleştiririz, bacak bacak üzerine atarız, dik veya yan otururuz. Bütün bunları kendimiz için yaparız. Fakat bunları nasıl yaptığımız ve hangi duygusal durumda olduğumuz önemlidir. Bu jestleri yaparken yalnız olmadığımız durumlarda bizimle birlikte olanlar bu kişisel hareketlerden bizimle ilgili bilgi sahibi olurlar.

Duygusal durumumuzu yansıtan jest ve mimikler açık ve belirgin bir şekilde dışarıya başkalarına sinyaller göndermektedir. Bu işaretlerin fark edilmesini istemiyorsak özel bir çaba harcamamız ve kendimizi kontrol etmemiz gerekir. Dikkat edilmesi gereken nokta dışa vurduğumuz duygularımızla ilgili işaretlerin gerçekten karşı tarafa iletmek istediklerimiz olup olmadığıdır. İkincil jestleri bilinçli olarak anlamlandırıyor olsa da olmasa da, bu jestler kişiyle ilgili duyguların bir aktarımıdır.

Esas jestler

Bu jestler yüz, baş, el, kol, ayak, bacak ve bedenin bir konuya açıklık kazandırmak için yaptığı hareketlerdir. Esas jestler, anlatım jestleri, sosyal jestleri ve mimik jestleridir.

a) Anlatım jestleri

Bu jestler insanın diğer hayvanlarla ortak olan biyolojik kökenli jestleridir (Temel altı duygusu). Kaslarımız altı temel duygunun ifadesinde, canlılığımızın başlangıcından bu yana bedenin yaşantı ile bağlantısını kurmak ve bedeni korumak için düzenlenmiştir. Anlatım jestleri özellikle yüz ifadelerinde ortaya çıkar ve insanın varlığını korumaya dönük eylemlerinden kaynaklanır. Örneğin yüzdeki sıkma hareketi, düşman tarafından boynun sıkılma eylemi içinde oluşmuştur. Boynu sıkılan bir insanın yüzündeki bütün kaslar sıkıştırılarak direnç oluşturur. Ya da ani ve atak hareketler karşısında gözlerimizin kapanması belirsizlik ve tehditlerle dolu bir dünyadan gelebilecek bir saldırıya gözlerini koruma amacına dönüktür.

Öte yandan gülme insanın hoşnut olduğunu, iç dengesinin yaşamı sürdürmeye uygun bir uyum içerisinde bulunduğunu ortaya koyan ve karşısında bulunanları bu mutluluğa ortak olmaya davet eden bir jest ve mimiktir. Yapılan kültürlerarası çalışmalar bu temel jestlerinin bütün kültürlerde ortak olduğunu göstermiştir.

Esas jestlerimizden olan anlatım jestlerinin temel özellikleri kültürel etkilenmeler sonucunda değişime uğramıştır. Ana jest kalıbı farklı olmadan kültüre ve kişiye bağlı olarak değişik durumlarda kullanılabilir. Örneğin, gülme için toplumların ve kişilerin kullandıkları fırsatlar ve tavırlar aynı değildir. Biyo-psikolojik beden dilimiz olan anlatım jestleri evrenseldir, bu ana yapıya kültürel özellikler, anlatım zenginlikleri ve bazı farklar kazandırmıştır.

b) Sosyal jestler ve mimikler

Durum gereği, olduğumuzdan çok daha mutlu veya hissettiğimizden çok daha üzüntülü yüz ifademiz bir sosyal mimiktir. Diğer insanları memnun edecek jestlerin taklit edilmesi bir anlamda insanın sosyal rolünü oynamasıdır. Bir toplantıda gerçek iç dünyamızdan çok farklı bir duygu halini yansıtmamız buna örnektir. Canını sıkan bir konuyu yemekte konuşmayıp ve yemek saatlerini iyi görünme çabasıyla geçirmeye çalışmak veya kişinin bir topluluk önünde yaptığı bir konuşmada ses tonunu, el ve kollarını anlatımını daha etkin kılmak için kullanması sosyal jest ve mimikler olarak değerlendirilir.

c) Mimik jestler

Bu jestler taklit ve tanımlama jestleridir. Bir objeyi veya bir hareketi mümkün olduğu kadar kusursuz olarak taklit etmek amacıyla yapılan jestlerdir. Mimik jestler tiyatroya özgü jestler taklit jestler, şematik jestler, teknik ve kod jestlerdir.

DİNLEME BECERİLERİ

İletişim sisteminin temel öğelerinden biri de dinlemedir.

Dinleme ve Tonlama:

İyi bir dinleyici, iletişim kurduğu kişinin yalnız söylediklerini değil; yüzü, eli, kolu ve bedeniyle yaptıklarını da “duyar”. Çünkü yüz ifadeleri, el ve kol hareketleri, bedenin duruşu, tarzı, sesin tonu gibi sözsüz mesajlarla da, iletişim kurulur.

a) Pasif-Edilgin Dinleme:

Sessizlik, karşımızdaki kişiye gerçekten kabul edildiğini duyumsatan ve duygularını bizimle daha fazla paylaşması için onu yüreklendiren, çok güçlü sözsüz bir iletidir. Sessizlik, her zaman anlatana gerçekten tüm dikkatinizi verdiğinizi kanıtlamaz. Bu nedenle dinlerken, özellikle duraklamalarda, onu gerçekten dinlediğinizi göstermek için sözlü ya da sözsüz belirtiler vermeniz son derece önemlidir. Bunlara “kabul tepkileri” diyoruz. Baş sallamak, öne eğilmek, gülümsemek, kaşını çatmak ve başka davranışlar, uygun zamanda yapılırsa, anlatana gerçekten “söylediklerini duydum” mesajı verir.

b) Kapı Aralayıcı Mesajlar:

Bazı kimseler daha çok konuşmak için ek yüreklendirme beklerler. Bu tür bir destekleme için verilen mesajlara “kapı aralayıcılar” denir. Örnek:

“Bu konuda daha fazla bir şey söylemek ister misin?”

“İlginç, devam etmek ister misin?”

c) Etkin Dinleme (Katılımlı dinleme):

Etkin dinleme, bir başka deyişle katılımlı dinleme, dinleyenin, anlatılanı yalnız duyduğunu değil, aynı zamanda doğru olarak anladığını da gösterir. Bu yüzden bu yöntem en sağlıklı iletişim yöntemi olarak kabul edilmektedir.

Konuşan bireyin söylediği sözleri açarak tekrar etmekten ibaret olan etkin katılımlı dinleme, insanlar arasında yalın ve anlamlı bir ilişkinin gelişmesine fırsat verir.

Anne babasının kendisini dinlediğini gören çocuk önce, kendisine değer ve önem verildiğini, kabul edildiğini, buna bağlı olarak da sevildiğini düşünür. Çocuk, aynı zamanda duygularını ifade etme olanağı bulduğundan “anlaşıldım” duygusunu yaşar ve rahatlar. Bu durum, çocuğun hem benlik saygısının artmasına hem de kendisini dinleyen kişiye yakınlık duymasına neden olur. Bu sağlıklı mesaj akışı çocuğun ailesiyle olan dinamik bağına güçlendirir ve iletişimin devamını sağlar.

Etkin katılımlı dinlemede, anne baba suskun ve pasif değildir. Tam tersine çocuğun duygu ve düşünceleriyle ilgili ve onları onaylayan bir görüntü içinde, kendi başına düşünmesine yardım eden kişi rolündedir. Sorumluluk çocuğa bırakılmıştır. Anne baba, sadece çözüm bulma konusunda ona yardım eder.

d) “Sen” Mesajı Yerine “Ben” Mesajı Verme:

“Sen” mesajı iletişimi engeller. “Sen” mesajı, sen dillidir. Genellikle kızgınlık ifadesi için kullanılır:

- Kes şunu! (Emir)
- Sus, yoksa! (Uyarı, tehdit)

- Senden daha iyisi beklerdim. (Ahlak dersi verme)
- Benim sana gösterdiğim gibi yap. (Çözüm getirme, emir)
- Olgun biri gibi düşünmüyorsun. (Eleştiri)
- Çocuk gibi davranıyorsun. (Aşağılama)

“Sen” mesajlarının hiçbirisi bizim hakkımızda bir şey söylememektedir. Odak noktası hep karşımızdaki kişidir. Konuşan kişi, davranış hakkında neler düşündüğünü ya da davranışın kendisini somut biçimde nasıl etkilediğini söylemiş olsaydı, “sen” mesajı değil “ben” mesajı vermiş olurdu.

“Ben” mesajlarının daha etkili olmasının nedeni “sorumluluk mesajları” olarak değerlendirilmelerinden kaynaklanır. Ben mesajı gönderen bir kişi kendisi hakkında yaptığı değerlendirmeyi karşısındaki kişiyle paylaşmak üzere sorumluluk yüklenmektedir. Bu nedenle karşısındaki kişinin davranışını değiştirme olasılığı da yüksektir.

Diyelim ki siz bir şey anlatırken, karşınızdaki kişi ikide bir sözünüzü kestiği için sinirlendiniz. Davranışı, yani sözünüzü kesmesi, size sorun çıkarmıştır, yani sorunun sahibi sizsiniz. İçten içe sinirleniyorsunuz. Ancak ona “kabasın” diyerek vereceğiniz tepki, iletişimi bozar. Çünkü “sen” mesajı, karşınızdaki kişi hakkında olumsuz bir yargıyı içerir. Oysa “Böyle sık sık sözümün kesilmesi beni rahatsız ediyor” şeklindeki bir tepki, duygularınıza kişiyi ortak etmeyi hedefler. Bu da iletişimi zedelemeyiz.

Dinleme Becerisi Testi

Aşağıdaki cümleleri kendi durumunuza uygun olarak “Genellikle” “Bazen” ya da “Nadiren” biçiminde işaretleyiniz.

1. Konuşmacıyla göz kontağı kurarım.
a) Genellikle b) Bazen c) Nadiren
2. Konuşmacının fikirlerinin kayda değer olup olmadığına, sadece onun dış görünüşüne ve sunuş şekline bakarak karar veririm.
a) Genellikle b) Bazen c) Nadiren
3. Mesajı, konuşmacının bakış açısıyla anlamaya çalışırım.
a) Genellikle b) Bazen c) Nadiren
4. Resmin bütününden ziyade ayrıntıları dinlerim.
a) Genellikle b) Bazen c) Nadiren
5. Dinlerken hem kelimelerin arkasındaki duyguları hem de gerçekleri göz önüne alırım.
a) Genellikle b) Bazen c) Nadiren
6. Konuyu anlayabilmek için sorular sorarım.
a) Genellikle b) Bazen c) Nadiren
7. Konuşmacı konuşmasını bitirinceye kadar, konu hakkında bir karara varmam.
a) Genellikle b) Bazen c) Nadiren
8. Söylenenlerdeki anlamı değerlendirmek için çaba harcarım.
a) Genellikle b) Bazen c) Nadiren

9. Dinlerken, fırsat bulduğumda ne söyleyeceğimi düşünürüm.

a) Genellikle b) Bazen c) Nadiren

10. Son sözü ben söylemeye çalışırım.

a) Genellikle b) Bazen c) Nadiren

Değerlendirme: 1., 3., 5., 6., 7. ve 8. sorular için; “Genellikle” cevabına 3, “Bazen” cevabına 2 ve “Nadiren” cevabına 1 puan verin. 2., 4., 9. ve 10. sorular için; “Nadiren” cevabına 3, “Bazen” cevabına 2 ve “Genellikle” cevabına 1 puan verin. Toplam puanınız 10-20 arasında ise iyi bir dinleyici sayılmazsınız; 20-30 puan arasında ise iyi bir dinleyicisiniz.

ANALİTİK DÜŞÜNCE

Analitik Düşünce ve Problem Çözme:

Kritik-analitik düşünme; Bir konuyu, sorunu ya da problemi alt başlıklarına ayrıştırıp tümünden gelimle ve her bir başlığı ayrı ayrı irdeleyip eleştirerek ve her biri arasındaki bağlantıları gerçekçi kanıtlarıyla ortaya koyarak, yani tümüne varımla düşünmek ve değerlendirmektir. Burada düşünme eyleminin kaliteli olması gereklidir. Yoksa istemsiz, refleksi bir düşünme söz konusu olur. Bu nedenle bilinçli, yani istemli bir düşünme sistemi için kritik ve analitik olma amacı açısından ilk temel başlangıç noktasıdır. Bunun için: Sahip olunan bilgiyi analiz etmek çok önemlidir. Verilerden bir sentez oluşturmak gerekir. Sonra da bunları değerlendirip bir neticeye ulaşmak önemlidir.

Düşünme eyleminin “bilinçli” ve “kaliteli” olması vazgeçilmez bir olgudur. Edinilen bilgi karşısında, düşünmeden ve bilgiyi değerlendirmeden karar verilir ise bilinçli hareket edilmemiş olunur.

Doğruya varmak için; öncelikle ele alınan konunun ayrıntılarını incelemek, çıkan sonuçları tahlil etmek ve sonuçta konuya yönelik “doğru bir çözüm”e varmak gerekir. Yani tümünden gelimle hareket edip, tümüne varımla düşünerek değerlendirip karar vermek gerekir. “Analitik Düşünce” dediğimiz kavram, problemin iyi tanınması ve tanımlanması ile başlar. Probleme çeşitli çözüm yolları bulmak ve bunlar arasında sentezlemelerle değerlendirme yapıp gereğini yapmakla sonuçlanır.

Problem bütünü parçalar halinde ele alarak, bu parçalardan hareketle çözümler üretip problemin tamamı için çözüm üretebilme analitik düşünce sistemini oluşturur. Çözüme yönelik analitik düşünen kişiler, birden fazla çözüm içinden “en doğru ve en uygun çözüm”ün arayışı içindedirler.

Analitik düşünce ile çözümde, içinde bulunulan durumla ilgili olabilecek en “kötü şeyler” ve “seçenekler” ortaya konularak “neler yapılacağına dair planlar” geliştirmek gerekir. Analitik düşünce için; problemi anlamanın yanı sıra, fikirlere açık olmak, sistemli düşünmek, önyargılı olmamak da gerekir.

Analitik düşünmek için, “her şeyi bilmek” gerekli değildir. “İhtiyaç duyulan bilgi”ye en kısa yoldan nasıl ulaşacağımızı bilmek önemlidir.

Her söylenene, her yazılına inanmak gelişigüzel düşünmektir. Gelişigüzel düşünmede kişi hep etki altında kalır ve başkaları farklı ve doğru çözüm önerse de bir türlü kabullenmez. Hâlbuki analitik düşüncede, “duygusallık” yerine “bilgiye dayalı” mantıklı çözüm vardır. Analitik düşünmeyip, çözümleri enine boyuna analiz etmeyip karar vermek, yeni problemlerin yaratılması demektir.

YOLCU MEMNUNİYETİ

Havacılık sektörü, her geçen gün teknolojik gelişmelere paralel olarak hizmet ve ürünlerini çeşitlendirmektedir. Bu sektör müşteri memnuniyetini sağlamak amacıyla, müşterilerine yönelik hizmetlerini, müşterilerinin istek ve önerileri doğrultusunda sürekli yenilemek durumundadır. Yolcu veya müşteri memnuniyeti ya da memnuniyetsizliğinde; müşteriler ve hizmeti sunanların karşılaştığı anlar olan kritik anlar etkili olmaktadır.

Hizmet karşılaşmaları sırasında meydana gelen kritik anlar nedeniyle, bir müşteri hizmeti aldığı işletmeye karşı tatmin veya tatminsizlik duygusuna kapılabilir. Bu nedenle kritik anlar, işletmenin sektördeki yerini belirleyici kriterler arasında yer almaktadır. İşletmelerin, müşterilerin tatmin duygusuna kapılmasını sağlamak amacıyla, hizmet karşılaşmaları sırasındaki kritik anlara önem vermeleri ve gerekli uygulamaları yapmaları gerekmektedir.

Hizmet Kavramı

Havacılık sektörü hizmet sektörü içerisinde yer almaktadır. Hizmet; insan ve makineler tarafından insan gayretiyle üretilen ve tüketicilere doğrudan fayda sağlayan, fiziksel olmayan ürünlerdir (Skinner, 1990). Bir başka tanıma göre ise hizmet; hareketler, süreçler ve performanslar bütünüdür (Zeithaml ve Bitner, 1996).

Hizmetlerin mallara göre hem niteliklerinde hem de pazarlama özelliklerinde birtakım farklılıklar vardır. Bunlar; dokunulmazlık, türdeş olmama, eşzamanlı üretim ve tüketim, dayanıksızlık, talep tahmininin zorluğu, mülkiyetinin devredilememesi ve soyutluktur.

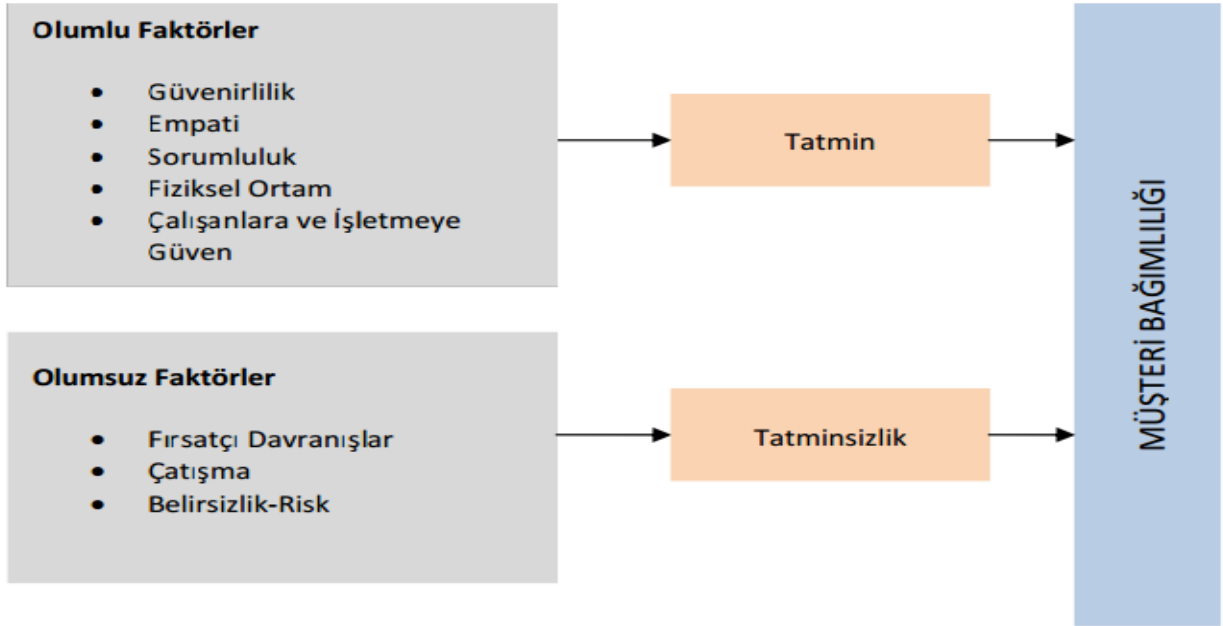
Hizmet Karşılaşmaları ve Kritik Anlar

Hizmetlerin özellikleri, onları somut ürünlerden farklı kılmakta ayrıca, müşterilerin hizmet kalitesini değerlendirmelerinde, elde ettikleri çıktıdan çok, hizmetin üretim ve tüketim sürecinde yaşadıklarına dikkati çekmektedir. Müşteriler, bir malın üretiminde yer alan insanlarla ya da üretim kaynaklarıyla genellikle karşılaşmazlar. Bu malın üretiminde önemli rol oynayan insanların kaba, kibar yardımsever ya da umursamaz olup olmaması müşterileri ilgilendirmez. Oysa hizmetin tüketimi bir dizi karşılaşmanın sonucunda olacağı için hizmet örgütünün personeliyle, çeşitli fiziksel unsurlarıyla ya da telefon aracılığıyla karşı karşıya gelişler, müşteri tatmininde ya da tatminsizliğinde önemli rol oynamaktadır. Bu tür karşılaşmalar pazarlama literatürüne “hizmet karşılaşması ya da hizmet buluşması” (service encounter) olarak geçmiştir (Öztürk, 2007).

Müşteri açısından hizmet hakkındaki en iyi izlenimler, hizmet karşılaşmaları sırasında edinilmektedir. Hizmet karşılaşmalarında müşteri açısından tatmin edici ya da tatminsizlik yaratıcı birçok etkileşim meydana gelebilmektedir. Müşteri ile sayısız etkileşimin yaşandığı bu anlara “kritik anlar/gerçek anlar/gerçeklik dakikaları” denmektedir. Kritik anlar kavramı Richard Norman tarafından 1984 yılında literatüre kazandırılmıştır. Kritik anların belirlenmesi ve yönetilmesi, hizmet kalitesinin tutarlılığının sağlanmasında yaşamsal bir öneme sahiptir. Kritik anların her biri, işletmenin hizmet kalitesini gösterebileceği bir fırsattır. Kritik anları başarıyla kullanan işletmeler, hizmetlerini farklılaştırma avantajı sağlarlar.

Müşteriler Üzerinde Tatmin ve Tatminsizlik Yaratıcı Faktörler

Hizmet karşılaşmalarındaki kritik anlar, müşterilerin tatmini veya tatminsizlik duygusuna kapılmalarına neden olabilmektedir. Müşterilerin tatmini ve tatminsizliği üzerinde etkili olan faktörlere aşağıdaki Şekil’de yer verilmiştir.



Şekil’de de yer aldığı üzere, müşterilerin tatmin düzeyinin belirlenmesinde etkili olan olumlu faktörler; güvenilirlik, empati, sorumluluk, fiziksel ortam, çalışanlara ve işletmeye güvendir. Güvenirlilik; performansta tutarlılık, firmanın hizmeti ilk defada doğru yapması, ayrıca firmanın sözünü tutması anlamına gelmektedir (Parasuraman, Zeithaml ve Berry, 1985). Empati, müşterinin içinde bulunduğu psikolojik durumu anlamak ve bu durumun gerektirdiği hizmeti müşteriye sunabilmektir (Karahan, 2006). Sorumluluk ise; işletme yönetiminin ve çalışanların içtenliğini, hevesliliğini, hizmet anlayışını, nezaketini, hizmet sunmadaki titizliğini, dikkatini, özenini, müşteri problemlerini çözmedeki sabrı ve iletişimi içine alan bir kavramdır (İslamoğlu ve diğerleri, 2006). Bu faktörlerden bir diğeri olan fiziksel ortam; işletmenin atmosferi ya da fiziksel tasarımı ve dekor unsurlarının müşteriler üzerindeki etkisidir. Hizmet genellikle eşzamanlı üretilip tüketildiğinden, müşteriler hizmet deneyimlerini bu fiziksel ortam içinde yaşamaktadırlar (Öztürk, 2007). Çalışanlara ve işletmeye güven ise; hem işlerin, hizmetlerin en iyi biçimde yürütüleceğine hem de herhangi bir riskle karşılaşmayacağına olan itimadı içine almaktadır. Müşteri ve personelin karşılaşma olasılığının yüksek olduğu hizmet türlerinde güven boyutu daha da önemli hale gelmektedir (İslamoğlu ve diğerleri, 2006).

Müşterilerin tatminsizlik düzeyi üzerinde etkili olan Şekil’deki faktörler; fırsatçı davranışlar, çatışma ve belirsizlik/risktir. İşletmelerin, müşterilere karşı fırsatçı davranışlar sergilemesi, müşterilerin aldıkları hizmetten tatmin olmamalarına ve ikinci kez o işletmeden hizmet alma oranlarının düşmesine sebep olmaktadır. Aynı şekilde, müşteri ve işletmelerin çıkarlarının çatışması durumunda da müşterinin tatmin düzeyi azalmaktadır. Müşterinin alacağı hizmetin kalitesi ve boyutlarının belirsiz olduğu durumlar da tatminsizliğe neden olmakta, müşteri memnuniyetini azalmaktadır. Bu olaylar, müşterinin uzun dönemli belleğinde kalan kritik anlardır ve hizmet işletmesi açısından bir değişim ihtiyacının sinyallerini vermektedir. Ayrıca bu problemler, koşullar ve zayıflıklar işletme tarafından öncelikle değiştirilmesi gereken hususlardır.