



T.C.
ULAŖTIRMA BAKANLIğI
SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜğÜ



HAVACILIK GÜVENLİK SİSTEMİ

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları
Havacılık Güvenliği Daire Başkanlığı

Yayın No: HGD/G-1

HAVACILIK GÜVENLİĞİ SİSTEMİ

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ YAYINLARI

Yayın No : HGD / G-1

Yayın Türü : Tercüme

Konu : Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) tarafından yayınlanan "Oversight Manual Part C: The Establishment and Management of a State's Aviation Security Oversight System" dokümanının Türkçe'ye tercüme edilerek uyarlanmış halidir.

İlgili Birim: Havacılık Güvenliği Daire Başkanlığı

Baskı: Birinci Baskı Nisan 2010

© 2010 Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

Telif hakları Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne aittir. Her Hakkı Saklıdır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından özel izin verilmedikçe bu yayının kopyalanarak çoğaltılması, dağıtılması ve kullanılması yasaktır.

İlk yayımlanma tarihi Nisan 2010'dur.

Bu yayın bilgilendirme amacıyla hazırlanmış olup, yapılacak uygulamalarda orijinal dokümandaki bilgilerin esas alınması gereklidir.

www.shgm.gov.tr

Bu yayının basılı hali Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Havacılık Güvenliği Daire Başkanlığından temin edilebilir.

e-posta: security@shgm.gov.tr

ISBN: 978-975-493-026-9

Baskı

Cantekin Matbacılık 0312 384 34 35

G

loballeşme ve teknolojik gelişmelere paralel

olarak bugün dünyada pek çok sektörde olduğu gibi havacılık sektöründe de büyük gelişmeler yaşanmaktadır. Küresel ölçekte yaşanan tüm bu gelişmeler, Türkiye’de de sektörün hızla büyümesini beraberinde getirmiş, sivil havacılık politikaları dünyanın pek çok ülkesinde olduğu gibi, Türkiye’nin de temel politikalarından biri haline gelmiştir.

Bu kapsamda, Bakanlığımız tarafından 2003 yılında başlatılan Bölgesel Havacılık Politikası, Türk Sivil Havacılığı’nda adeta bir dönüm noktası olmuştur. “Her Türk vatandaşı hayatında en az bir kez uçağa binecektir” hedefinin ortaya konduğu bu tarihten itibaren sektör, olanca hızı ile büyüme eğilimine girmiş ve dünyada % 5 olarak gerçekleşen sektörel büyüme hızı, ülkemizde rekor bir gelişme ile % 30’a çıkmıştır.

Sektörde yaşanan tüm bu gelişmeleri etkin bir şekilde karşılamak amacıyla Bakanlığımız, yeni havaalanları yapmak yerine mevcut havaalanlarının standartlarının yükseltilmesi ve altyapılarının iyileştirilmesi yönünde bir çalışma içine girmiştir. Mevcut havaalanlarınızın kapasite ve verimliliklerinin artırılmasının yanısıra, uzun yıllar atıl durumda bekleyen havaalanlarımız da yenilenerek hizmete açılmıştır. Böylece, hem havayolu işletmelerimizin yurt içinde sefer düzenledikleri şehir sayısı artırılmış hem de bu havaalanlarının buldukları bölgenin ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimine ve dolayısıyla da ülke ekonomisine katkı sağlamasının yolu açılmıştır.

Ayrıca, üyesi olduğumuz uluslararası sivil havacılık kuruluşları tarafından belirtilen standartlara uyum sağlamak bakımından mevcut havaalanlarının ruhsatlandırılması ve sertifikalandırılması çalışmaları yapılarak, havaalanlarını faaliyetlerinin uluslararası seviyede emniyetli bir şekilde yürütülmesi için gerekli adımlar atılmıştır.

Hızla gelişen sivil havacılık sektöründeki ihtiyaç ve beklentilerin karşılanabilmesi ve sürdürülebilir bir büyümenin gerçekleştirilebilmesi amacıyla; Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, 18 Kasım 2005 tarihinde yürürlüğe giren 5431 sayılı Kanun ile yeniden yapılandırılmıştır. Bakanlığımıza bağlı, kamu tüzel kişiliği haiz, özel bütçeli bir kuruluş haline getirilen SHGM’nin sivil havacılık faaliyetlerinin gerek uluslararası standartlarda yürütülmesi gerekse uçuş emniyeti ve havacılık güvenliğinin en üst düzeyde gerçekleştirilebilmesi için denetim ve kontrol mekanizmalarının etkinliği artırılmıştır.

Havacılık sektörünü düzenleme ve denetleme görevlerini yerine getiren otorite konumundaki SHGM’nin bu tür yayınlarının; ilgili tüm kişi, kurum ve kuruluşlara büyük katkı sağlayacağı ve böylelikle ülkemizdeki havacılık faaliyetlerinin sağlıklı bir şekilde sürdürülmesi için etkin bir iletişim ortamı oluşturacağı düşünülmektedir.



Binali YILDIRIM

Ulaştırma Bakanı

Havacılık sektörü, dinamik bir sektör olup,

ekonomik büyümenin sürdürülmesinde anahtar rol oynamaktadır. Dünyadaki gelişmelere paralel olarak ülkemizde son dönemde sivil havacılık sektöründe yaşanan gelişmeler, uluslararası örgütler tarafından geleceğe yönelik yapılan tahminler de dikkate alındığında, daha büyük bir ivmeyle artacaktır.

Söz konusu artış, sivil havacılığa olan ilgi açısından güzel bir tablo olarak görülmekle beraber, bu tablonun başarı ile gerçekleşebilmesi, arka planda gerekli çalışmaların etkin ve kontrollü bir şekilde hayata geçirilmesi ile mümkündür.

Bu çerçevede, sivil havacılık sektöründe kural koyma, denetleme ve bu denetlemeler sonucu ortaya çıkan eksiklikler doğrultusunda gerekli yaptırımları uygulama konularında yetkili tek otorite olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün temel hedefi, ülkemizdeki sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası kurallar ve standartlarda yürütülmesi yoluyla sektörün sürdürülebilir büyümesini sağlamaktır.

Bu nedenledir ki; güvenilir, etkin, şeffaf ve tarafsız bir şekilde düzenleme ve denetleme yaparak uçuş emniyeti ve havacılık güvenliğinin en üst düzeyde gerçekleştirilmesi, mevcut hizmetlerin daha ileri götürülmesi bakımından son derece önemlidir.

Bilindiği gibi, sivil havacılık faaliyetleri, başta Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO), Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (ECAC), Avrupa Hava Seyrüsefer Güvenlik Teşkilatı (EUROCONTROL) ve Avrupa Havacılık Otoriteleri Birliği (JAA) olmak üzere uluslararası örgütler tarafından belirlenen standartlar çerçevesinde yürütülmektedir. Bu kapsamda, ülkemizde yürürlükte bulunan milli mevzuatın yanı sıra üyesi olduğumuz uluslararası kuruluşlar tarafından yayımlanan dokümanların da özümsemesi ve bu dokümanlardan milli mevzuatımızın belirlediği sınırlar dahilinde yararlanılması gerekmektedir.

Bu çerçevede, gerek sivil havacılık ile ilgili kurum ve kuruluşlar gerekse vatandaşlarımızın bu tür uluslararası dokümanların içeriği konusunda bilgilendirilmesi büyük önem taşımaktadır.

Bu kapsamda; sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası kural ve standartlar çerçevesinde yürütülmesi amacıyla ilgili kurum-kuruluşlara yol gösterici ve kaynak niteliğinde olan 17 adet eser son birkaç yıl içerisinde Genel Müdürlüğümüzün yoğun ve özverili çalışmaları sonucunda doğru, anlaşılır ve havacılık literatürüne uygun bir şekilde hazırlanarak havacılık sektörüne kazandırılmıştır.

Aynı amaç doğrultusunda hazırlanan bu çalışmayı, 18. SHGM yayını olarak sizlerle paylaşmaktan büyük mutluluk duyuyor, emeği geçen herkesi kutluyorum.



Dr. Ali ARIDURU
Genel Müdür

ÖNSÖZ

Bu elkitabı, ICAO Akit Devletlerinin, bir ulusal sivil havacılık güvenlik yönetim sisteminin kurulması ve yönetilmesi ile ilgili görevlerinin ve sorumluluklarının ana hatlarını ortaya koymaktadır. Bu elkitabı, 7 Aralık 1944 tarihinde Chicago'da imzalanan *Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu* (Chicago Konvansiyonu)'nu imzalayanlar olarak Devletlerin yükümlülüklerinin altını çizdiğinden, devletin üst düzey karar verenlerine yönelik olup, bu yükümlülüklerin yerine getirilmesi için gerekli olabilecek, bir Devletin ulusal sivil havacılık güvenlik yönetim sisteminin kurulmasına ve yönetimine ilişkin bilgi ve rehberlik sunmaktadır.

Bu elkitabı kendisini, bir Akit Devletin genel güvenlik gözetim/denetim sorumluluklarının parametreleri ile sınırlamakta olup, Devletin havacılık faaliyeti ile ilgili olarak Devletin güvenlik yükümlerini vurgulamaktadır. Çeşitli kritik hususlar, bir sivil havacılık güvenlik gözetim sisteminin esas unsurları olarak belirlenmiştir ve güvenliğe ilişkin bir politikanın ve bununla bağlantılı prosedürlerin etkin biçimde uygulanması için dikkate alınmalıdır. Bir sivil havacılık güvenlik gözetim/yönetim sisteminin bu elkitabında sunulan kritik hususları aşağıdakileri içermektedir:

- Havacılık güvenlik yasaları;
- Havacılık güvenlik programları ve düzenlemeleri;
- Devletin havacılık güvenliği ile ilgili otoritesi ve onun sorumlulukları;
- Personel nitelikleri ve eğitimi;
- Teknik rehberlik, araç gereç ve güvenlik için kritik bilgilerin sağlanması;
- Sertifikasyon ve onay yükümlülükleri;
- Kalite kontrol yükümlülükleri ve
- Güvenlik sorunlarının çözülmesi

Akit Devletler, Chicago Konvansiyonu'nun tarafı olurken, uluslararası sivil havacılığın emniyetli, güvenli ve düzenli bir şekilde geliştirilebilmesi için belirli ilke ve düzenlemeleri kabul etmektedir. Etkin ve sürdürülebilir bir ulusal sivil havacılık güvenlik yönetim sisteminin geliştirilmesi ve uygulanması, bu tür bir sistemin uluslararası düzeyde kabul görmüş standartlara, prosedürlere ve uygulamalara göre geliştirilmesini gerektirmektedir. Konvansiyonda yer alan Madde 37, her Akit Devletin, bir biçimliliğin hava seyrüseferini kolaylaştıracağı ve iyileştireceği tüm konularda hava araçları, personel, havayolları ve yardımcı servisler ile ilgili mevzuatlarda, standartlarda, prosedürlerde ve organizasyonda uygulanabilir en yüksek bir biçimlilik derecesini temin etmede birlikte çalışmayı taahhüt etmesini öngörmektedir.

Havacılık güvenliği ile ilgili olarak, uluslararası Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamalarda (SARPs) öngörüldüğü üzere güvenlik önlemlerinin uygulanmasından meydana gelen yasadışı müdahalelere karşı koruma seviyesi ancak küresel havacılık ağındaki en zayıf halka kadar güçlü olduğundan tüm dünyada tek biçimli standartların sağlanması özel önem taşımaktadır.

Standartların ve Tavsiye edilen Uygulamaların bir Akit Devlet tarafından uygulanması, o Devlette neşredilen ülke kanunları yoluyla gerçekleştirilmelidir. Böylece bir Devlet, yükümlülüklerinin ve sorumluluklarının ifa edilmesine yönelik bir ilk adım olarak, havacılık güvenlik mevzuatı olarak anılan bir yasal çerçevenin koyulmasına ihtiyaç duyacaktır.

Bir yasal altyapı, sivil havacılık güvenlik yasalarının ve düzenlemelerinin, Şikago Konvansiyonu EK'lerinin (esas olarak Ek 17 – *Güvenlik – Uluslararası Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahaleye Karşı Korunması*) hükümlerinin Devlet tarafından kabulüne uygun

olarak geliştirilmesini ve resmen yürürlüğe koyulmasını, ulusal sivil havacılık güvenliğinden sorumlu ilgili otorite olarak tayin edilecek bir Devlet organizasyonunun oluşturulmasını ve esasen bir Devletin ulusal sivil havacılık güvenlik sistemine ait tasarı olan, bir ulusal sivil havacılık güvenlik programının oluşturulmasını gerektirmektedir. Bu yasama çerçevesi, ulusal sivil havacılık güvenlik programının hükümlerine uygunluğu temin etmek üzere gerekli güçleri de vermelidir.

Bir Devletin ulusal sivil havacılık güvenlik sisteminin kurulmasına ve yönetimine yönelik Standartların esas kaynağı olarak Ek 17, Devletin ilgili havacılık güvenliği otoritesinin sorumlu olduğu önleyici ve hızlı tepki verebilen güvenlik önlemlerine ve de havaalanlarına, hava araçlarına, yolculara ve onların kabin ve el bagajlarına, kargo ve postaya ilişkin güvenlik önlemleri ile ilgili sorumluluklar ve güvenlik personelinin eğitimine ve yeterliliğine ait standartlar dahil olmak üzere, bir Devletin ulusal sivil havacılık güvenlik sisteminin tüm yönleri üzerindeki gözetim ve kalite kontrol önlemlerine yönelik sorumluluklar hakkındadır.

Chicago Konvansiyonu'nun diğer Ek'lerinin, bir Devletin ulusal sivil havacılık güvenlik sistemi ile ilgisi bulunmaktadır, özellikle de, gümrük ve göçmen prosedürlerinin ve diğer sınır aşma formalitelerinin kolaylaştırılmasını ele alan Ek 9 – *Kolaylıklar*. Ek 9, bir Devletin ulusal sivil havacılık güvenlik sisteminin yönetimini, işlevi ulusal sınırların güvenliği olan devlet kurumlarının kontrol prosedürleri ile örneğin yolcuların ve mürettebatın yanında taşıdığı seyahat dokümanlarına ait doğrulama önlemlerinin belirlenmesi yoluyla, etkilemektedir.

Bir ulusal sivil havacılık güvenlik gözetim/yönetim sisteminin kurulması ve yönetimindeki temel hedef, yasadışı müdahaleleri önlemede çok etkili olan, fakat boş yere sivil havacılığın gelişmesini engellemeyen, etkinliğine ve verimliliğine müdahale etmeyen, aşırı maliyetler koymayan, haksız işletme rahatsızlıklarına neden olmayan veya özel haklara veya kişisel özgürlüklere gereksiz yere karışmayan bir güvenlik rejimi yaratmaktır.

Bu elkitabını ilintili ve doğru tutmak için format, içerik veya sunum açısından iyileştirilmesine ilişkin öneriler memnuniyetle karşılanmaktadır. Bu tür tavsiye veya öneriler incelenecek ve uygun bulunduğu takdirde, bu elkitabının bir sonraki sürümüne dahil edilecektir. Düzenli revizyon, bu elkitabının hem ilgili hem de doğru kalmasını sağlayacaktır. Bu elkitabı ile ilgili yorumlar aşağıdaki adrese yönlendirilmelidir:

İÇİNDEKİLER

Bölüm 1.	Giriş	4
1.1	Bu elkitabının amaçları	4
1.2	Bu elkitabı hakkında	4
1.3	Referans dokümanlar	5
1.4	Tanımlar	5
1.5	Kısaltmalar	5
Bölüm 2.	Havacılık Güvenlik Gözetimi/Yönetimi: Bir Devlet Yükümlülüğü ...	7
2.1	Havacılık güvenlik yönetimi kavramı ve tanımı	7
2.2	ICAO Akit Devletlerinin sorumluluklarına genel bakış	9
2.3	ICAO Akit Devletlerinin güvenlik gözetimi/yönetimi yükümlülüklerine genel bakış	10
2.4	Kontrol ve denetime hükümet yaklaşımı	17
2.5	Havacılık güvenliğine devlet taahhüdü	19
Bölüm 3.	Bir Sivil Havacılık Güvenlik Gözetim/Yönetim Sisteminin Kritik Unsurları	22
3.1	Genel hususlar	22
3.2	Havacılık güvenliği yasaları (CE-1)	24
3.3	Havacılık güvenliği programları ve düzenlemeleri (CE-2)	26
3.4	Havacılık güvenliği yetkili otoritesi ve sorumlulukları (CE-3)	29
3.5	Personel nitelikleri ve eğitimi (CE-4)	33
3.6	Teknik rehberlik, araç gereç ve güvenlik açısından kritik bilgilerin sağlanması (CE-5)	34
3.7	Sertifikasyon ve onaylama yükümlülükleri (CE-6)	35
3.8	Kalite kontrol yükümlülükleri (CE-7)	35
3.9	Güvenlik sorunlarının çözülmesi (CE-8)	37
Ek A.	Referanslar	40
Ek B.	Tanımlar	42

Bölüm 1

GİRİŞ

1.1 BU ELKİTABININ AMAÇLARI

Bu elkitabı, bir ICAO Akit Devletinin, bir sivil havacılık yönetim sisteminin kurulması ve yönetimi yoluyla, ulusal sivil havacılık güvenlik sisteminin gözetimine yönelik yükümlülüğünü ve sorumluluklarını vurgulamak ve devletin karar verenlerine bu konuda bilgi ve rehberlik sağlamak için tasarlanmıştır. Bu elkitabı, birçok Akit Devletin Chicago Konvansiyonu kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirirken karşılaştığı zorlukları dikkate alarak, etkili bir sivil havacılık güvenlik yönetim sisteminin kurulmasındaki kritik unsurların altını çizmekte ve başta Ek 17 – *Güvenlik – Uluslararası Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahalelere Karşı Korunması* 'da yer alanlar, fakat Ek 9 - *Kolaylıklar*'ın güvenlikle ilgili hükümleri de dahil olmak üzere, güvenlikle ilgili uluslararası Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamaların (SARP'lar) uygulanmasında yaşanan zorlukları çözümlenebilecek bir sistemin oluşturulması konusunda rehberlik sağlamaktadır.

1.2 BU ELKİTABI HAKKINDA

1.2.1 Bu elkitabı, ICAO tarafından yayınlanan, havacılık güvenliği ile ilgili birçok rehberlik materyallerinden biridir. Bu elkitabı, bir sivil havacılık güvenlik yönetim sisteminin kurulması ve yönetimi konusunda rehberlik sağladığından, bir Devletin içindeki iyi işletilen bir ulusal sivil havacılık güvenlik sisteminin temelini oluşturulmasında, bu tarz bir sistemin etkin kurulumu, uygulanması ve devamlılığı için hayati öneme sahip kritik unsurları da uygun biçimde ele almaktadır.

1.2.2 ICAO Evrensel Güvenlik Denetim Programı (USAP) kapsamında yürütülen denetimler, Ek 17'de yer alan Standartların tüm Devletler tarafından tamamen uygulanmadığını ortaya koymuştur. Belirlenmiş olan yaygın bir eksiklik, birçok Devletin kendi ulusal havaalanlarında havacılık güvenlik faaliyetlerine ilişkin etkin hâkimiyet sağlamamalarıdır. Geniş kapsamlı bir sivil havacılık güvenlik yönetim sisteminin kurulması, bir Devletin, kendi ulusal havacılık güvenlik gereksinimlerinin, Ek 17'de yer alan SARP'ların ve Ek 9'da yer alan ilgili Standartlar ve Tavsiye Edilen Uygulamaların (SARP) etkin bir biçimde uygulanmasını temin etmesi için şarttır. Bu, tüm ICAO Akit Devletlerinin temel bir sorumluluğu olup, dünya çapında güvenli bir havacılık ağı şeklindeki ortak hedefe ulaşmak için büyük önem taşıyan bir sorumluluktur. Devletler, bu gereksinimi yerine getirmek için, uygun yasama, ulusal politikalar ve denetim ve yaptırım gücüne sahip bir güvenlik otoritesi oluşturmuş olmalıdır. Güvenlik otoritesi, sürekli gözetimi yürütmek, eksiklikleri belirlemek, çözümleri için tavsiyelerde bulunmak ve gerektiğinde uymaya zorlamak üzere yasal olarak yetkilendirilmiş olmalıdır.

1.2.3 Güçlü denetleyici gözetime yönelik ihtiyaç, havaalanlarını ve devlet hizmetlerini özelleştirmeye yönelik küresel eğilim sonucunda son yıllarda giderek daha çok açığa çıkmıştır. Örneğin birçok Devlette, havacılık güvenlik programlarının yolcu ve bagaj tarama gibi işletim yönleri taşıyan olarak özel güvenlik şirketlerine verilmektedir. Bu dış kaynak kullanımı genellikle uygun maliyetlidir ve yakından izlenen uygun performans standartları belirlenmiş olduğu sürece yüksek güvenlik seviyeleri sağlayabilmektedir. Güvenlik fonksiyonlarının direkt olarak kamu görevlileri tarafından yerine getirilmesi halinde, bağımsız

bir denetim yapısının, sıkı devlet kontrolü ve denetimi sağlaması eşit derecede önemlidir. Tüm durumlarda, güvenlik sisteminin tüm seviyelerinde kontrollerin ve hesap verme yükümlülüğünün bulunması ve havacılık güvenlik hizmetlerini denetleyenler ile hizmeti verenler arasında bariz bir ayırımın yapılması esastır.

1.2.4 *Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahale Eylemlerine karşı Korunması için Güvenlik Elkitabı*'nda (Dok. 8973 – Kısıtlı) yer alan ek rehberlik materyali, bir Devletin ulusal sivil havacılık güvenlik sisteminin gündelik idaresine ilişkin birçok işletim yönlerini ele almaktadır.

1.2.5 Bu elkitabındaki yasama yükümlülükleri, sorumluluklar ve ilgili rehberlik, Akit Devletlere havacılık güvenlik konvansiyonları kapsamındaki yükümlülüklerini etkin kılmak amacıyla, Chicago Konvansiyonu, Ek 17, diğer ICAO Ek'lerinde yer alan güvenlik unsurları, SARP'ların uygulanmasında Akit Devletlere yardımcı olmak için ICAO tarafından yayınlanan rehber materyal ve Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Dairesi tarafından yayınlanan rehber materyal dahil olmak üzere, çeşitli kaynaklardan sağlanmıştır. ICAO, birçok Akit Devletin bir sivil havacılık güvenlik gözetim sisteminin kurulmasında karşılaştığı zorlukların uzun süredir farkındadır ve kendilerine ICAO havacılık güvenlik mekanizması vasıtasıyla, Teknik İşbirliği Programıyla ve Bölge Ofisleri ve ICAO Merkezinin direkt işbirliği ile yardımcı olmaya çalışmaktadır.

1.2.6 Denetim bulguları ve diğer bilgi kaynakları, Teşkilatın, özellikle üst düzey karar verenlere ve bir Devletin ulusal sivil havacılık güvenlik sisteminin farklı düzeydeki yöneticilerine hitap eden güvenlik yönetimine ilişkin rehber materyali geliştirerek Devletlere daha da yardımcı olması gerektiği konusunda ICAO'yu ikna etmiştir.

1.3 REFERANS DOKÜMANLARI

Bu elkitabında bahsedilen ICAO dokümanları ve Ek A'da belirtilen diğer dokümanlar bir Devletin sivil havacılık güvenlik gözetim sisteminin kurulmasına ve yönetimine yönelik ek rehber materyal sağlayabilir.

1.4 TANIMLAR

Bu elkitabında kullanılan tanımlar, Chicago Konvansiyonu'nun ilgili Ek'lerinde, diğer ICAO dokümantasyonunda (*Uluslararası Sivil Havacılık Sözlüğü* (Dok. 9713) ve *Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahale Eylemlerine karşı Korunmasına yönelik ICAO Güvenlik Elkitabı*'nda (Dok. 8973 – Kısıtlı) yer alanlara benzerdir veya ICAO Havacılık Güvenlik Denetimi (ASA) Bölümü tarafından öngörülen tanımlardır. Bu nedenle; bu elkitabında terimler kullanıldığında, bunlar Ek B'de gösterilen anlamlara sahip olacaktır.

1.5 KISALTMALAR

Bu elkitabında ve havacılık güvenlik denetimlerinde kullanılan bazı ortak kısaltmalar aşağıdaki gibidir:

AOSP	Hava aracı işletmecisi güvenlik programı
ASA	Havacılık güvenlik denetimi
HGP	Havaalanı güvenlik programı
CE	Bir sivil havacılık güvenlik gözetim sisteminin kritik unsuru
ICAO	Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı
ICPO-INTERPOL	Uluslararası Kriminal Polis Teşkilatı
MANPADs	İnsan tarafından taşınabilir hava savunma sistemleri

MRTDs	Makinede okunabilir seyahat dokümanları
MSHGK	Ulusal sivil havacılık güvenlik komitesi
MSHGK	Ulusal sivil havacılık güvenlik programı
MSHGEP	Ulusal sivil havacılık güvenlik eğitim programı
MSHGKKP	Ulusal sivil havacılık güvenlik kalite kontrol programı
SARPs	Standartlar ve Tavsiye edilen Uygulamalar
GTA	Güvenlik tahditli alan
USAP	Evrensel Güvenlik Denetim Programı

Bölüm 2

HAVACILIK GÜVENLİK GÖZETİMİ: BİR DEVLET YÜKÜMLÜLÜĞÜ

2.1 HAVACILIK GÜVENLİK GÖZETİMİ KAVRAMI VE TANIMI

“... Uluslararası sivil havacılığın gelecekteki gelişimi, dünyanın milletleri ve halkları arasındaki dostluğun kurulmasına ve korunmasına büyük ölçüde yardımcı olabilir, ancak kötüye kullanılması, umumi güvenlik için bir tehdit haline gelebilir...”

*Uluslararası Sivil Havacılık
Konvansiyonu Önsözünden*

2.1.1 Havacılık güvenlik gözetimi, Devletlerin, güvenlik ile ilgili SARPLarın ve Chicago Konvansiyonu'nun Ek'lerinde (temel olarak Ek 17, fakat Ek 9'un güvenlikle ilgili hükümleri dahil) ve ilgili ICAO dokümanlarında yer alan prosedürlerin etkin biçimde uygulanmasını temin ettikleri bir fonksiyon olarak tanımlanmaktadır. Havacılık güvenlik yönetimi ayrıca ulusal havacılık sektörünün, SARPLarda tanımlananlara eşit veya daha iyi güvenlik seviyeleri sağlamasını da temin etmektedir. Havacılık güvenliği ile ilgili olarak, güvenlik standartlarının uygulanmasından sağlanan koruma seviyesi ancak küresel havacılık ağındaki en zayıf halka kadar güçlü olduğundan tüm dünyada tek biçim standartlar muhafaza etmek özellikle önemlidir. Bu nedenle, tek bir Devletteki havacılık güvenlik gözetimi eksikliği, uluslararası sivil havacılık operasyonlarının güvenliğini tehdit etmektedir.

2.1.2 Havacılık güvenlik standartlarının uygulanması ile ilgili küresel harmonizasyon, önlemlerin birebir aynı olması gerektiği anlamına gelmemektedir. Ancak önlemler, spesifik, çevresel ve/veya duruma bağlı şartları barındıracak operasyon esnekliği için alan bırakırken, eşit güvenlik seviyeleri sağladıkları, Devletler tarafından karşılıklı olarak kabul edilmelidir.

2.1.3 ICAO Asamble Kararı A17-10, ICAO Konseyinden, Teşkilatı oluşturan diğer kurumların yardımıyla, Karar ekinde yer alan Ek'lerdeki havacılık güvenliği ile ilgili materyali, uygun olduğu üzere, geliştirip mevcut veya yeni Ek'lere veya Teşkilatın diğer düzenleyici dokümanlarına veya rehber materyaline Standartlar, Tavsiye edilen Uygulamalar ve Prosedürler olarak dahil etmesini istemiştir.

2.1.4 Hava Seyrüsefer Komisyonunun, Hava Taşımacılığı Komitesinin ve Yasadışı Müdahale Komitesinin çalışması sonrasında ve Akit Devletlerden ve ilgilenen uluslararası teşkilatlardan alınan yorumlar sonucunda, güvenliğe ilişkin SARP'lar Ek 17 olarak, ICAO Konseyi tarafından, Şikago Konvansiyonu Madde 37 hükümleri uyarınca, 22 Mart 1974 tarihinde kabul edilmiştir.

2.1.5 ICAO Asamblesi, *uluslararası sivil havacılığın yasadışı müdahale eylemlerine karşı korunması ile ilgili devam eden ICAO politikalarına ilişkin Konsolide beyanında*, sivil havacılığa karşı yasadışı müdahale eylemlerinin onun emniyetli ve düzenli gelişimi için başlıca tehdit haline geldiğini ve uluslararası hukukun ihlalinde vahim bir suç oluşturduğunu vurgulamaktadır. ICAO Asamblesi, özellikle, havacılık güvenliğinin ICAO ve Akit Devletleri tarafından en yüksek önceliğe sahip bir konu olarak ele alınmaya devam etmek zorunda

olduğunu onaylamakta ve henüz havacılık güvenlik konvansiyonlarına taraf olmamış olan Devletleri bunu yapmaya teşvik etmektedir.

2.1.6 Asamble, *Konsolide Beyan*'ında, sivil havacılığın yasadışı müdahale eylemlerine karşı korunmasının Teşkilat ve onun Akit Devletleri tarafından sürekli gözetim ve pozitif koruma önlemlerinin geliştirilmesini ve uygulanmasını gerektirdiğini; güvenlik önlemlerinin devlet kurumları, havaalanı otoriteleri ve hava aracı operatörleri tarafından uygulanmasının temin edilmesine yönelik sorumluluğun Akit Devletlere ait olduğunu; sivil havacılığın korunmasına yönelik karşı önlemlerin, özgeçmiş kontrolleri, sertifikasyon ve kalite kontrolün yanı sıra yalnızca çok eğitimli güvenlik personelinin istihdam edilmesiyle etkili olabileceğini vurgulamakta ve Asamble, bu amaçla tüm Devletleri, münferit olarak ve diğer Devletlerle işbirliği halinde, uluslararası sivil havacılığa hizmet eden havaalanlarında şiddet eylemlerinin bastırılmasına yönelik tüm muhtemel tedbirleri, özellikle Ek 17'de gerekli görülen veya tavsiye edilenler olmak üzere, almaları yönünde teşvik etmektedir ve Akit Devletleri, havacılık güvenliği ile ilgili mevcut SARP'ların uygulanması için gayretlerini yoğunlaştırmaları, bunların uygulamalarını izlemeleri ve uluslararası sivil havacılığa karşı yasadışı müdahale eylemlerini önlemeye yönelik tüm gerekli adımları atmaları yönünde teşvik etmektedir.

2.1.7 11 Eylül 2001 tarihli terörist saldırıları, Devletlerin ICAO güvenlik Standartlarına uyma taahhütlerini tekrar teyit etmeleri ihtiyacı dahil olmak üzere, tüm dünyada havacılık güvenliğinin güçlendirilmesine yönelik geniş kapsamlı ve küresel bir stratejiye olan ihtiyacın altını çizmiştir. Bu olaylar üzerine, Asamble Kararı A33-1, ICAO Konseyini ve Genel Sekreteri, sivil havacılığa yönelik yeni ve ortaya çıkan tehditleri acilen ele almaya yöneltmiştir. Global stratejinin bir kilit unsuru, özellikle, diğer şeylerin yanı sıra, Ek 17'nin ve Chicago Konvansiyonu'nun diğer ilgili Ek'lerinin bir incelemesi dahil olmak üzere ICAO havacılık güvenlik programını inceleme ve tüm ICAO Akit Devletlerin düzenli, zorunlu, sistematik ve uyumlu hale getirilmiş denetimlerinin, düzeltici tedbirlerin uygulanmasını doğrulayacak ve Devletlere, denetimler yoluyla tespit edilen kusurların düzeltilmesinde yardım sağlayacak bir takip programı ile bağlantılı olarak yürütülmesini içeren ICAO Evrensel Güvenlik Denetim Programı (USAP)'ın kurulmasını göz önünde bulundurma ihtiyacını ele alan ICAO Havacılık Güvenliği Hareket Planıdır ve bu amaçla, Asamble, ICAO Konseyini havacılık güvenliği konusunda uluslararası üst düzey bir bakanlık konferansını toplantıya çağırma yöneltmiştir.

2.1.8 ICAO Konseyi, 166'ncı Oturumu sırasında, Şubat 2002'de Montreal'de toplanan Havacılık Güvenliği konulu Üst Düzey Bakanlar Konferansı'nın tavsiyesi üzerine, havacılık güvenliğinin güçlendirilmesine yönelik bir Havacılık Güvenliği Hareket Planını kabul etmiştir. Havacılık Güvenliği Hareket planı, diğer şeylerin yanı sıra, havalimanları, hava aracı ve hava trafik kontrol sistemleri dahil olmak üzere spesifik sahalarda zamanında alınacak tedbirleri entegre eden, yeni ve ortaya çıkan tehditlere karşı etkili bir küresel tepkinin belirlenmesini, incelenmesini ve geliştirilmesini; Chicago Konvansiyonu'nun Ek'lerindeki güvenlikle ilgili hükümlerin güçlendirilmesini ve ICAO USAP'ın oluşturulmasını sağlamaktadır.

2.1.9 ICAO, Havacılık Güvenliği Hareket Planının benimsenmesi üzerine, USAP'ı başlatmış (Kasım 2002) ve Ek 17'de Değişiklik 10 ve 11'i gerçekleştirmiştir. Değişiklik 10, diğer şeylerin yanı sıra, iç hat operasyonları, tehdit bilgilerine ilişkin uluslararası işbirliği, ulusal sivil havacılık güvenlik komitesi (MSHGK), ulusal kalite kontrol, hava polisi, uçuş mürettebatı kompartımanının korunması ve yasadışı müdahale eylemlerine karşı tepkilerin yönetilmesi ile ilgili çeşitli tanımlar ve yeni hükümler getirmiştir. Değişiklik 11, mevcut SARP'ların metnine, Akit Devletler tarafından ortak yorumlanmasını, USAP kapsamında denetim rahatlığını kolaylaştıracak şekilde daha da açıklık getirecek hükümleri kapsamıştır. Bu değişiklik ayrıca, ulusal sivil havacılık güvenlik kalite kontrol programı (MSHGKPP) hükümlerini pekiştirmiş ve hava polislerinin rolünü, yolcular ve bagaj için tek-durak güvenlik konsepti imkanını, bir risk değerlendirme konseptini ve tamamı kargoya ait operasyonlara, genel havacılık ve hava çalışma operasyonlarına yönelik Tavsiye edilen Uygulamaları ele almıştır.

2.1.10 Chicago Konvansiyonu'na ait diğer Ek'ler de havacılık güvenliğine ait, ulusal sivil havacılık güvenlik yönetim sistemi kapsamında ele alınması gereken hükümleri içermektedir. Özellikle Ek 9, gelen ve giden hava araçlarında güvenlik kontrolleri ve de sınır kontrollerinde ve transit halinde yolcu ve bagaj muayeneleri gibi konuları ele aldığından havacılık güvenliği ile özellikle ilgili bulunan SARP'lar içermektedir. ICAO Asamblesi, *Konsolide Beyan*'ında, ICAO Konseyi'nden, havacılık güvenliğinin teknik yönleri bakımından, Ek 9 ve 17'nin hükümlerinin, güvenlik önlemlerinin etkililiğinden taviz verilmemesi şartıyla, birbirleriyle uyumlu ve birbirlerini tamamlayıcı olmalarını temin etmesini talep etmiştir.

2.2 ICAO AKİT DEVLETLERİNİN SORUMLULUKLARINA GENEL BAKIŞ

2.2.1 Chicago Konvansiyonu, tüm Akit Devletlerin haklarını ve yükümlülüklerini belirlemekte ve hava seyrüseferinin emniyetini, düzenliliğini ve etkinliğini ele alan uluslararası SARP'ların benimsenmesini öngörmektedir. Konvansiyon, her Devletin kendi bölgesi üzerindeki hava sahası üzerinde tam ve münhasır egemenliğe sahip olduğu temel ilkesini tekrarlamaktadır.

2.2.2 Chicago Konvansiyonu Madde 37, söz konusu tekbiçimliliğin hava seyrüseferini kolaylaştıracağı ve iyileştireceği tüm hususlarda hava araçları, personel, havayolları ve yardımcı hizmetler ile ilgili olarak mevzuatlarda, standartlarda, prosedürlerde ve organizasyonda mümkün olan en yüksek tekbiçimlilik derecesinin temin edilmesinde işbirliği yapmak zorunda olduğunu belirlemektedir. Bu amaçla ICAO, havacılık güvenliği dahil olmak üzere sivil havacılık operasyonlarının mümkün olan tüm yönlerini ele alan SARP'ları benimsemiştir. Ancak tüm dünyada nihayetinde emniyetli ve güvenli hava aracı operasyonlarını sağlayacak olan, söz konusu SARP'ların Akit Devletlerinin ulusal mevzuatlarına ve uygulamalarına dahil edilmesidir.

2.2.3 Konvansiyon'da yer alan Madde 4, her Akit Devletin, sivil havacılığı Konvansiyonun amaçlarına uygun olmayan herhangi bir hedefle kullanmamayı kabul etmesini öngörmektedir. Madde 4'ün temelinde yatan niyet, sivil havacılığın Devletler tarafından, diğer milletlerin güvenliği için bir tehdit oluşturabilecek amaçlarla kullanılmasını önlemektir.

2.2.4 Chicago Konvansiyonu'nda yer alan Madde 44, tüm dünyada uluslararası sivil havacılığın emniyeti ve düzenli büyümesi ve uçuş halinde emniyetin pekiştirilmesi dahil olmak üzere ICAO amaç ve hedeflerini belirlemektedir. Bu bağlamda "emniyet" kelimesinin kullanımı, Konvansiyona bu bütünlük içinde bakıldığında ve ICAO Asamblesi ve Konseyinin Kararlarında, arka plan materyalinde ve diğer ICAO dokümanlarındaki yorumu göz önünde bulundurulduğunda zımnen "güvenlik" ifadesini kapsamaktadır. Bunlar ve diğer ilgili maddeler, Akit Devletlerin Konvansiyon'daki güvenlik gözetimi sorumluluklarını kutsal bir yere koymakta ve onların havacılık güvenliğine ilişkin tüm faaliyetlerine ait kontrole ve denetime yönelik sorumluluklarına ilişkin hiçbir şüpheye yer bırakmamaktadır.

2.2.5 Konvansiyon'a ait Madde 38, herhangi bir uluslararası standarda veya prosedüre uymayı veya kendi mevzuatlarını veya uygulamalarını değiştirilen herhangi bir uluslararası standart veya prosedür ile tam uyumlu hale getirmeyi uygulanamaz bulan veya uluslararası standart tarafından oluşturulardan farklı mevzuatların veya uygulamaların benimsenmesini gerekli bulan herhangi bir Devletin, kendi uygulaması ile uluslararası standart tarafından oluşturulan uygulama arasındaki farklılıkları ICAO'ya derhal bildirmesini öngörmektedir.

2.3 ICAO AKİT DEVLETLERİNİN GÜVENLİK GÖZETİMİ YÜKÜMLÜLÜKLERİNE GENEL BAKIŞ

2.3.1 Akit Devletlerin yükümlülüklerinin niteliği

2.3.1.1 Chicago Konvansiyonu kapsamındaki yükümlülükler, Akit Devletlere yüklenmiştir. Sivil havacılık güvenlik SARP'ları esas olarak Ek 17'de yansıtılmıştır. İlk olarak 1974'te yayınlanmış olup, o zamandan bu yana birçok defa genişletilmiş ve güncellenmiştir. Ek 17, Devletlerin bir havacılık güvenlik organizasyonu kurmalarını ve uçuşların emniyetini, düzenliliğini ve verimliliğini dikkate alarak sivil havacılığı yasadışı müdahale eylemlerine karşı koruyacak mevzuatlar, uygulamalar ve prosedürler oluşturmasını öngörmektedir. Söz konusu mevzuatlar, uygulamalar ve prosedürler tipik olarak bir Devletin, oluşturulması Ek 17'de de zorunlu kılınmış olan ulusal sivil havacılık programında (MSHGP) yansıtılmaktadır.

2.3.1.2 Ek 17 özellikle kolaylıkların ve Ek 9'un güvenlik ile ilgili yönlerinin önemini kabul etmekte ve her Akit Devletin, mümkün olan her durumda, sivil havacılığa minimum müdahaleye veya sivil havacılık faaliyetlerinde minimum gecikmeye neden olacak güvenlik kontrolleri ayarlamaları gerektiğini öngörmekte, ancak bu kontrollerin ve prosedürlerin etkinliğinden taviz verilmemelidir. Birlikte çalışan güvenlik ve kolaylaştırma süreçleri, küresel havacılık güvenlik zincirinde bir kilit unsur olarak kabul edilmelidir; örneğin, makinede okunabilen seyahat dokümanlarının (MRTD'lerin) kullanımı ve kişilerin biyometrik sistemler kullanılarak teşhis edilmesi, doğru entegre edildikleri takdirde, havacılık güvenliğinin genel etkinliğini artırabilir.

2.3.2 Bir Akit Devletin Genel Yükümlülükleri

2.3.2.1 Devletler, havacılık faaliyetine izin verirken veya havacılık faaliyeti gerçekleştirirken, Chicago Konvansiyonu ve onun Ek'leri çerçevesinde belirli havacılık güvenlik yükümlülüklerine tabi olmaktadır. Örneğin, Ek 17'ye göre, her Akit Devletin temel amacı, sivil havacılığa yasadışı müdahale eylemlerine karşı koruma ile ilgili tüm konularda yolcuların, mürettebatın, yer hizmetleri personelinin ve genel halkın emniyeti olmak zorundadır. Bu amaca ulaşmak için, sorumlulukları ve uygulama yöntemleri açıkça belirlenmiş, geniş kapsamlı bir organizasyon ve yasal yapı oluşturulmalıdır. Bu elkitabı, *Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahale Eylemlerine Karşı Korunmasına Yönelik Güvenlik Elkitabı* (Dok. 8973 – Sınırlanmış) ile birlikte, yukarıdakilerin oluşturulmasına ve yönetimine ilişkin rehberlik sağlamaktadır. Güvenlik ekipmanına ve sistemlerine yönelik ve havaalanı tasarımı ve düzenine ilişkin mevzuatların da *Havaalanı Planlama Elkitabı* (Dok. 9184) ve *Havaalanı Tasarım Elkitabı* (Dok. 9157)'ye uygun olarak oluşturulması gerekmektedir.

2.3.2.2 Devletler, havacılık için standartlaştırılmış bir güvenlik seviyesine ulaşmak için, ilgili havacılık güvenlik otoriteleri yoluyla, örneğin hava aracı operatörleri, havaalanı operatörleri, hava seyrüsefer hizmetlerinin sağlayıcıları, kolluk kuvvetleri, güvenlik hizmetleri sağlayıcıları ve istihbarat teşkilatları gibi, herhangi bir sivil havacılık güvenlik yapısına dahil olan birçok birim tarafından uygulanacak, uygun yasama ile desteklenen geniş kapsamlı bir politika oluşturulmalıdır. Bu politika tipik olarak MSHGP'nda yer almaktadır.

2.3.2.3 Bir Devletin havacılık güvenlik sisteminin, tehdit seviyesindeki değişikliklere süratle uyum sağlayabilmesi ve yeni SARP'ları zamanında uygulayabilmesi de dahil olmak üzere, kendi havacılık faaliyetlerinin miktarına ve kapsamına uygun olmasını temin etmek için bir sivil havacılık güvenlik yönetim sisteminin kritik unsurları dikkate alınmalıdır (kritik unsurlar Bölüm 3'te daha detaylı olarak ele alınmaktadır).

2.3.2.4 Devletler, her Devlet dahilinde havacılık güvenlik faaliyetlerinin yürütülmesine yönelik temel yasal yetkiyi oluşturan yasamayı yürürlüğe koymalıdır. Söz konusu yasama,

Devletin idaresi dahilinde havacılıktan sorumlu yetkili otoritenin yetkilerini belirlemeli ve vermeli ve bu tür bir otorite için, örneğin güvenlik tahditli alan (SRA)'ların tayin edilmesi dahil olmak üzere havacılık güvenliği kurallarını, mevzuatlarını ve prosedürlerini oluşturma ve yürürlüğe koymaya yönelik yasal yetkiyi ve yolcuları ve bagajı tarama ve/veya arama yetkisini sağlamalıdır. Devletler, gerektiğinde, havacılık güvenliği konvansiyonlarından herhangi birine veya tümüne taraf olarak yükümlülüklerine kanuni güç kazandırmak için kanun çıkarmalıdır.

2.3.2.5 Bir Devlet tarafından tayin edilen ve yetkili kılınan yetkili havacılık güvenliği otoritesi, tüm Ek 17 Standartlarının (ve Ek 9'un güvenlik ile ilgili hükümlerinin) uygulanmasından sorumludur. Bunun yanı sıra Devletler, bir Devletin sivil havacılık güvenlik gözetim sisteminin ayrılmaz bir parçası olarak, MSHGP ile uygunluğu belirlemek ve MSHGP'nin etkililiğini doğrulamak için (Ek 17 Standartlar 3.4.4 ila 3.4.7) bir MSHGKKP'nın (havacılık güvenliği ile ilgili sektörün güvenlik denetimi için) geliştirilmesinden, uygulanmasından ve devamından sorumludur.

2.3.2.6 Havacılık güvenliğinden sorumlu yetkili otorite, yukarıda bahsedilenlerin yanı sıra, aşağıdakiler de dahil olmak üzere, Ek 17'de yer alan Tavsiye Edilen Uygulamalardan da sorumlu tutulabilir:

- a) Uygulanabilir ise, genel havacılık ve havadan çalışma operasyonlarına yönelik operatör güvenlik programları dahil, yazılı sektör güvenlik programlarının onaylanması için bir sistemin geliştirilmesi (Tavsiye edilen Uygulamalar 3.3.2 ve 3.3.3);
- b) Eğitimcilerin ve eğitim programlarının tanımlanan standartlara uygun olmasının temin edilmesi (Tavsiye edilen Uygulama 3.1.7);
- c) İnsan Faktörleri ilkelerini dikkate alan, sivil havacılık güvenlik amaçlarına ve bu konuda diğer Devletlerle işbirliğine daha iyi ulaşacak yeni güvenlik ekipmanı, süreçleri ve prosedürlerinin araştırılmasının ve geliştirilmesinin teşvik edilmesi (Tavsiye edilen Uygulama 2.5) ve
- d) Sivil havacılığa minimum müdahaleye veya sivil havacılık faaliyetlerinde minimum gecikmeye neden olacak güvenlik kontrollerinin ve prosedürlerinin her mümkün olduğu durumda ayarlanması, ancak bu kontrollerin ve prosedürlerin etkinliğinden taviz verilmemesi şarttır (Tavsiye edilen Uygulama 2.3).

2.3.2.7 İlgili havacılık güvenliği otoritesi, yukarıdaki yükümlülüklerin yerine getirilmesi ve havacılık güvenliğinin etkin biçimde uygulanması için gereken kaynaklar için uygun mali olanakları sağlamalıdır.

2.3.2.8 Her Akit Devlet, nihayetinde Ek 17 Standartlarının gerekliliklerini (ve Ek 9'un güvenlikle ilgili hükümlerini) yerine getirecek güvenlik önlemlerinin uygulanmasını sağlamaktan sorumludur. Ancak, bağlı birimlere veya kurumlara rollerin ve sorumlulukların tayin edilmesi ve sivil havacılık güvenliği ile ilgili işlevlerinin belirlenmesi genellikle bir Devlet içi mesele olarak kabul edilmektedir. Tayin edilmiş bazı işlevler standart bir uygulama olarak görülebilecekken (örneğin havaalanı yönetiminin bir havaalanı güvenlik programı ve havaalanı düzeyindeki kalite kontrol programının geliştirilmesi ile görevlendirilmiş olması) tayin edilen sorumlulukların niteliği, her Devletin özellikleri dikkate alındığında değişkenlik gösterebilir. Aşağıdaki paragraflar, havacılık güvenliği işlevlerini tanımlarken ve tevkil ederken bir Devletin/ilgili havacılık güvenliği otoritesinin göz önünde bulundurabileceği, belirli Akit Devletlerin en iyi uygulamalarına ait örnekleri içermektedir.

2.3.3 Havaalanı yönetimi fonksiyonları

2.3.3.1 Havaalanı yönetimi, havaalanı düzeyinde güvenlik kontrollerinin koordinasyonu dahil olmak üzere havaalanı operasyonlarına ilişkin tüm fonksiyonlardan sorumlu kılınmalıdır. Havaalanı otoritesi, Ek 17 Standart 3.2.2'de öngörüldüğü üzere havaalanı düzeyindeki güvenlik kontrollerinin uygulanmasının koordinasyonundan sorumlu makam olabilir veya bu yetkiyle bir kişi veya daire görevlendirilebilir. Havaalanı otoritesi ayrıca, MSHGP'nda belirtildiği ve havaalanı güvenlik programı (ASP)'ta yansıtıldığı üzere güvenlik kontrollerinin ve prosedürlerinin uygulanmasının koordinasyonuna yardımcı olacak bir havaalanı güvenlik komitesi de oluşturmalıdır.

2.3.3.2 Havaalanı güvenliği ile ilgili Ek 17 hükümlerine uygun olarak, havaalanı otoritesi:

- a) Diğer şeylerin yanı sıra, giriş kontrolü, yolcu tarama, kabin ve bagaj tarama ve kargoya, postaya, ikrama ve havaalanından kalkan yolcu hava araçlarındaki diğer mallara yönelik güvenlik kontrolleri ile ilgili önlemler gibi havaalanında yerinde gerçekleştirilen ayrı güvenlik önlemlerini ve yukarıdaki önlemlere yönelik görev ve sorumlulukların tayin edilmesi dahil olmak üzere organizasyon yapısını detaylandıran MSHGP gerekliliklerine uygunluğu temin etmek üzere bir Havaalanı Güvenlik Programı oluşturmalı, uygulamalı ve muhafaza etmelidir. HGP, tüm havaalanı düzeyindeki güvenlik kontrollerine ait koordinasyon dokümanı olarak işlev görecektir olup, havaalanındaki güvenlik kontrollerini uygulayan tüm birimlerin rollerini ve sorumluluklarını yansıtmalıdır;
- b) HGP'yi güncel ve ilgili havacılık güvenliği otoritesi tarafından onaylı tutmalıdır;
- c) Etkin biçimde uygulanmalarını ve muhafaza edilmelerini desteklemek üzere mutabık kalınan önlemlerin ve prosedürlerin uygulanması üzerinde gözetim gerçekleştirmelidir;
- d) Diğer havaalanı birimleri ve ilgili kolluk kuvvetleri ile etkili irtibatı sürdürmelidir;
- e) Hava alanı güvenliği personelinin ve yangın ve kurtarma ekibinin faaliyetlerinin güvenlik açısından koordine edilmesini temin etmelidir;
- f) Hava alanında çalışan herkesin güvenlik bilincini ve uyanıklığını teşvik etmelidir;
- g) Etkili bir tehdit/vaka tepki kabiliyetini desteklemeli ve zorunlu kılmalıdır ve
- h) Hava alanı Beklenmedik durum (muhtemel harekât tarzı) planını oluşturmalı ve düzenli olarak test etmelidir.

2.3.3.3 Ek 17 gerekliliklerinin daha etkin biçimde uygulanmasını sağlamak amacıyla, hava alanı otoritesi, diğer şeylerin yanı sıra, aşağıdaki hususlardan da sorumlu tutulabilir:

- a) Koordine etmekten sorumlu olduğu tüm havaalanı düzeyindeki güvenlik faaliyetleri üzerinde bir kalite kontrol programının geliştirilmesi, yürütülmesi ve muhafaza edilmesi ve kalite kontrol işlevlerinin yerine getirilmesi;
- b) Uygulanmadan önce incelenmek ve onaylanmak üzere ilgili havacılık güvenliği otoritesine sunulması gereken MSHGP'nin (Milli Sivil Havacılık Güvenlik Eğitimi Programı (MSHGEP)'nin gerekliliklerine uygun olarak) doğru

uygulanmasını temin etmek üzere havaalanı personeli için bir güvenlik eğitimi programının geliştirilmesi, uygulanması ve muhafaza edilmesi;

- c) Havaalanı planlama ve tasarım ekibinin bir üyesi olma;
- d) Mevcut havaalanı tesislerinin değiştirilmesi ve Ek 17 Standart 3.2.4 ve Ek 14 gerekliliklerine uygun yeni yapım için planlara dahil edilecek güvenlik özelliklerinin tavsiye edilmesi;
- e) Havaalanı GTA'larına yalnız başına giriş izninin verildiği tüm kişilerin özgeçmiş kontrollerine tabi tutulmasının temin edilmesi ve
- f) Ulusal yasalarla öngörülebilir sınırlar dahilinde, aşağıdakiler gibi yasadışı müdahale eylemlerine (ve teşebbüs edilen eylemlerine) tepkilerin idare edilmesi:
 - 1) Bomba tehditleri dahil olmak üzere havaalanı operasyonlarını etkileyen tüm yasadışı müdahale vakalarına ait ve yolcu tarama sürecinde tespit edilen tüm silahlara ve tehlikeli tertibatlara ait bir kaydın tutulması;
 - 2) Kanuna aykırı olarak ele geçirilmiş ve güzergahı değiştirilmiş olan bir uçağa ait tüm ilgili bilgilerin toplanıp yetkili havacılık güvenliği otoritesine iletilmesi ve
 - 3) Son olarak havaalanından hareket eden bir uçağın yasadışı olarak ele geçirildiği veya bir sabotaj eyleminden kaynaklanmış olabilecek bir kazaya maruz kaldığı bilinir bilinmez veya bu konuda şüphelenir şüphelenilmez soruşturmaların başlatılması.

2.3.3.4 Havaalanı otoritesine, paragraf 2.3.3.2 ve 2.3.3.3'te belirtilen önlemlerin, kontrollerin ve prosedürlerin uygulanmasına ve de hava tarafındaki ve tahditli alanlara ve tesislere izinsiz girişin önlenmesine yardımcı olacak bir havaalanı havacılık güvenlik biriminin bir parçası olarak personel tahsis edilmelidir.

2.3.4 Havaalanı kiracı fonksiyonları

Havaalanı kiracıları, o havaalanında ticari operasyonlar yürütmeleri için havaalanı idaresi tarafından ruhsat veya başka yasal bir doküman verilmiş bireyleri veya işletmeleri içermektedir. Örnekler temsilcilikleri, kargo operatörlerini, ikram ve bakım tesislerini içerebilir. Havaalanı kiracılarına, diğer şeylerin yanısıra, aşağıdaki hususlar için havacılık güvenliği sorumlulukları verilebilir:

- a) Kendi tesislerinden havaalanı hava tarafına veya havaalanı GTA'larına, ulusal havacılık güvenliği mevzuatlarına ve HGP'na uygun giriş kontrolünün temin edilmesi;
- b) Kendi tesislerinden havaalanı GTA'larına geçen ve/veya kendi tesislerinde tutulan eşyalara uygun fiziki güvenlik önlemlerinin uygulanması;
- c) Hava alanı beklenmedik durum planı kapsamında kendi sorumluluklarına uygun beklenmedik durum planlaması;

- d) Uygun olduğu durumlarda, bir kalite kontrol programının geliştirilmesi ve kendi sahaları dahilindeki faaliyetler üzerinde kalite kontrol fonksiyonlarının yerine getirilmesi ve
- e) Çalışanlarının, havaalanındaki güvenlik gerekliliklerinden yeterince haberdar olmalarının temin edilmesi, kendilerine uygun eğitimle direkt güvenlik sorumluluklarının verilmesi ve personellerine güvenlik bilinci eğitiminin verilmesi.

2.3.5 Hava aracı işletmecisi fonksiyonları

2.3.5.1 Hava aracı işletmecileri, operasyonlarının güvenliği için seyahat eden halka ve personele karşı sorumlu olup, bu sorumluluk genellikle hava araçlarının korunmasını içermekte ve bagaj, kargo, posta gıda hizmetleri/ikram, bakım ve apron erişim alanlarının güvenliğini içerebilmektedir. Operatörler, Devletin çıkarabileceği herhangi bir güvenlik mevzuatına da uymalıdır.

2.3.5.2 Ek 17 hükümlerine uygun olarak, hava aracı işletmecileri, MSHGP'da yer alan ilgili ulusal politika mevzuatlarının ve gerekliliklerinin ne şekilde uygulanacağını detaylı olarak belirtecek olan yazılı bir hava aracı işletmecisi güvenlik programı'nın (AOSP) oluşturulması, uygulanması ve muhafaza edilmesiyle görevlendirilmelidir. AOSP'ler, uygulanmadan önce incelenmek ve onaylanmak üzere ilgili havacılık güvenliği otoritesine sunulmalıdır.

2.3.5.3 Bir MSHGP'na ve mevzuatlarına uygun olarak, bir AOSP'ye dahil edilecek havaaracı işletmecisi güvenlik önlemleri, havaaracı güvenlik kontrolleri ve aramaları, havaaracı erişimi ve acil durum planlaması ile ilgili prosedürleri içermelidir.

2.3.5.4 Bir AOSP'ye dahil edilmek üzere (HGP'da yer alan veya anılan detaylarla) bir Devletin MSHGP ve mevzuatları tarafından öngörüleebilecek diğer hava aracı işletmecisi güvenlik önlemleri aşağıdaki hususlarla ilgili prosedürleri içerebilmektedir:

- a) Yolcu ve bagajının eşleştirilmesi;
- b) Yolcuların, kabin ve el bagajının taranması;
- c) Hava aracı operatörü ikram malzeme ve tedariklerinin güvenliği;
- d) Hava aracı temizleme operasyonlarının güvenliği;
- e) Kargo ve postanın güvenliği (şirket postası ve şirket malzemeleri dahil);
- f) Yer bakım operasyonlarının güvenliği;
- g) Güvenlik personeli/yer hizmeti görevlilerinin işe alınması ve eğitimi ve
- h) Olay bildirimleri.

2.3.5.5 Hava aracı işletmecilerinin, güvenlik programlarını etkin bir biçimde uygulamak amacıyla, MSHGEP'da öngörülen gerekliliklere uygun olarak, MSHGP kapsamındaki sorumluluklarının doğru uygulanmasını temin etmek üzere, personelleri için bir işletmecisi güvenlik eğitim programı geliştirmeleri, uygulamaları ve muhafaza etmeleri gerekebilir. Bunun yanı sıra, hava aracı işletmecileri, kendi sahaları dahilindeki faaliyetler üzerinde bir kalite kontrol programının geliştirilmesi, uygulanması ve muhafaza edilmesi ve kalite kontrol

fonksiyonlarının yerine getirilmesiyle görevlendirilebilir. İdeal olarak, her iki program, uygulamaya koyulmadan önce incelenmek ve onaylanmak üzere ilgili havacılık güvenliği otoritesine sunulmalıdır.

2.3.6 Kolluk kuvvetleri fonksiyonları

2.3.6.1 Çeşitli kolluk kuvvetlerine (örneğin ulusal, vilayet, yerel, havaalanı, göçmenlik), havacılık güvenliği bağlamında, aşağıdaki hususlar için sorumluluk verilebilir:

- a) Sivil havacılık tesislerinde suçların önlenmesi ve tespiti;
- b) Bazı veya tüm havaalanı terminal alanlarının ve havaalanı çevrelerinin rasgele izlenmesi ve devriye gezilmesi;
- c) Sivil havacılık için bir tehdit oluşturabilecek kişilere yönelik olarak gelen ve giden yolcuların (ve bagajlarının) rasgele izlenmesi/taranması;
- d) Kaçırma, sabotaj, bomba veya diğer tehditlere, sivil havacılık tesislerine karşı saldırılara ve sivil kargaşaya, vs. karşı tepkiler ve bu eylemlerin kontrolü için yetkili havacılık güvenliği otoritesi ve havaalanı otoriteleri ile acil durum planlaması;
- e) Örneğin rehine pazarlığı ve havaalanlarında başlıca olaylarda hızlı silahlı müdahale gücünün sağlanması gibi önemli olayların ve acil durumların kumanda ve kontrol edilmesi;
- f) Patlayıcı düzeneklerin imha edilmesi;
- g) Suç sayılacak davranış vakaları, el konulmuş yasaklanmış maddeler, tehditler, izinsiz giriş teşebbüsleri vs. konusunda raporlama ve
- h) İlgili polis personelinin, kendi operasyonları ile ilgili havacılık güvenliği uygulamaları ve prosedürleri konusunda ilk ve tazeleme eğitimi.

2.3.6.2 Havacılık görevlerine atanmış kolluk kuvvetleri, ilgili mevzuatlara, MSHGP ve HGP'lere uygun olarak yetkili havacılık güvenliği otoritesi, sivil havacılık otoritesi (yetkili havacılık güvenliği otoritesinden farklı ise) ve havaalanı yönetimi ile yakın çalışmaya hazır olmalıdır. Güvenlik önlemlerini uygulayan diğer birimlerde olduğu gibi, kolluk kuvvetleri, kendilerine verilen sorumlulukların tutarlı bir şekilde uygulanmasını temin etmek üzere yazılı prosedürler geliştirmeli, uygulamalı ve muhafaza etmelidir.

2.3.7 İstihbarat teşkilatı fonksiyonları

MSHGP'na uygun olarak, Devlet istihbarat teşkilatlarının, özellikle Devletin sivil hava taşımacılığı sistemi ile ilgili olmak üzere, suç teşkil eden eylemlere ilişkin tehditler konusunda bilgilerin toplanması ve yayılmasında kolluk kuvvetleri ve yabancı/uluslararası istihbarat teşkilatları ile birlikte çalışmaları gerekebilir. Söz konusu teşkilatların ayrıca ilgili bilgilerin, ilgili havacılık güvenliği otoritesi ve diğer ilgili birimlerle paylaşılması için güvenli bir sistem geliştirmeleri de gerekli olabilir.

2.3.8 Ulusal silahlı kuvvetler fonksiyonları

Ulusal silahlı kuvvetlere, uygulanabilir olduğu üzere, aşağıdaki hususlarda sorumluluk verilebilir:

- a) Bir havaalanında bomba bulma ve imha hizmetleri, silahlı müdahale, devriye ve diğer silahlı destek görevleri ve uzman eğitimi;
- b) Bir tesiste müşterek kullanıcı olması halinde veya askeri bölge o tesisin bitişiğinde olması durumunda bir sivil havaalanı tesisindeki giriş kontrol ve diğer güvenlik fonksiyonları ve
- c) Uygun olduğu durumlarda, havacılık güvenliği tehdidinin değerlendirilmesi ve dağıtımı.

2.3.9 Sınır kontrol dairesi fonksiyonları

Devletler, sınır kontrol işlevleri (örneğin göçmenlik) ile görevli otoriteyi , ilgili Ek 9 SARP'larını ve diğer şeylerin yanı sıra, aşağıdakilerle ilgili diğer mevzuatları ve prosedürleri uygulama sorumluluğu ile yetkili kılabilir:

- a) Bir bireyin, Devlete girme talebinin meşruluğunun doğrulanması;
- b) MRTD'lerin ve uygun olduğu durumlarda, biyometriklerin ICAO taslağına göre desteklenmesi ve kullanılması;
- c) Hileli, tahrif edilmiş veya sahte seyahat dokümanlarının ele geçirilmesi ve ortadan kaldırılması;
- d) Tarifeli ve tarifeli olmayan uçuşlarda çalışan gelen ve giden hava araçlarının bildirilmesi ve işlemlerinin yapılması;
- e) Uçuşun güvenliğinin temin edilmesi için gerekli tedbirlerin alınmasına olanak vermek üzere, hava aracı operatörlerine yeterli bilginin sağlanması ve kabul edilemez bir kişinin taşınacağına veya bir sınır dışı etmenin önceden bildirilmesi ve
- f) Uluslararası uçuşlar arasında bağlantı yapan yolcuları, tam gümrük ve göçmenlik formalitelerinden geçmeden barındıracak direkt aktarma alanlarının sağlanması.

2.3.10 Diğer hükümet dairesi/bakanlık fonksiyonları

Bir Devletin kendi hükümet yapısına bağlı olarak, havacılık güvenliği ile ilgili görev verilmiş olan diğer hükümet daireleri/bakanlıkları şunları kapsayabilir: içişleri, dış ilişkiler/dış işleri; sağlık; adalet; gümrük; posta kurumları ve ulaşım kurumu. Bu birimlerin tümü veya bazıları, Devlet içindeki havacılık faaliyetinin emniyetli işleyişini temin etmek üzere ilgili havacılık güvenliği otoritesi ile yakın işbirliği halinde bulunabilir.

2.3.11 Yetkili acente fonksiyonları

Bir yetkili acente, kargonun ve postanın MSHGP ve buna bağılı mevzuatlarda yer alan gerekliliklere uygun olarak taranmasını ve acentenin personeline uygun güvenlik bilinci eğitiminin verilmesini dahil edebilecek, kargo ve postaya ilişkin olarak ilgili havacılık güvenliği otoritesi tarafından kabul edilen veya gerekli görülen güvenlik kontrollerini sağlamalıdır. Bu amaçla, kargo ve postanın ne şekilde işlemde geçirilip güvenlik önlemlerine tabi tutulduğunu belirten yazılı bir yetkili acente güvenlik programının ilgili havacılık güvenliği otoritesinin incelemesine ve onayına sunulması gerekli olmalıdır.

2.3.12 Acil durum planlama işlevleri

Yukarıda belirtilen işlevlerin yanı sıra, hükümet dairelerine, kolluk güçlerine, ulusal silahlı kuvvetlere, havaalanı kiracılarına, yetkili acentelere vs. duruma göre, Devlet ve/veya havaalanı acil durum plan(lar)ına uygun acil durum planlarını hazırlama; personel talimatlarını tanzim etme; haberleşme sistemlerinin tesis edilmesi ve Devletteki sivil havacılığın güvenliğini olumsuz etkileyebilecek bir yasadışı müdahale eylemine tepki vermek üzere eğitim gerçekleştirme sorumluluğu verilebilir.

2.4 KONTROL VE DENETİME HÜKÜMET YAKLAŞIMI

2.4.1 Hükümet birimleri arasında dengeli yaklaşım

2.4.1.1 Bir Devlet sivil havacılık güvenlik yönetim sisteminin yapısı bir iç meseledir; ancak Devlet havacılık güvenliği politikasının idaresinden sorumlu otoritenin, Devlet organizasyonu dahilinde, havacılık politikasının bir bütün olarak idaresinden sorumlu olması tercih edilmektedir. Birçok Devlette bu, ulusal sivil havacılık otoritesi veya ulaştırma bakanlığı veya dairesidir. Ancak ilgili havacılık güvenliği otoritesi, MSHGP'nin uygulanmasına yönelik sorumluluğun tahsis edilmesinin geliştirilmesinden ve koordine edilmesinden sorumlu iken, havacılık güvenliğinin kapsamı tek bir otoritenin üstesinden gelemeyeceği kadar büyük olabileceğinden, örneğin gümrük, göçmenlik, icra, istihbarat veya ulusal silahlı kuvvetler gibi, havacılıkta güvenlikle ilgili rolleri bulunan diğer Devlet otoritelerini dışarıda bırakarak uygulama sorumluluğunun tamamını kendi üzerine almaya çalışmamalıdır.

2.4.1.2 MSHGP'nin denetimi ve kontrolü ilgili havacılık güvenliği otoritesinde kalırken, nihayetinde, tutarlı bir sivil havacılık güvenlik gözetim sisteminin oluşturulmasına, koordinasyonuna ve muhafaza edilmesine yönelik dengeli bir hükümet yaklaşımı bir Devletteki havacılık güvenliği ihtiyaçlarını en iyi şekilde yerine getirebilir.

2.4.1.3 Dengeli bir hükümet güvenlik gözetim sistemi, hükümet birimlerinin, sivil havacılığa karşı yasadışı müdahale eylemlerinin önlenmesine ait sorumluluğu paylaştıkları bir sistemdir. Bu ilişki, birincil havacılık güvenliği yasalarında, mevzuatlarında ve gerekliliklerinde oluşturulmalı ve ilgili havacılık güvenliği otoritesinin bir politika ve metodoloji meselesi olarak uygulamaya koyulmalıdır (havacılık güvenliği idare politikası). Ancak uygulama sorumluluklarının paylaşılması, ilgili otoritenin, MSHGP'nin etkin biçimde uygulanmasının temin edilmesine ait nihai sorumluluk ile görevlendirilmiş olması ve böylece bu sorumluluğu paragraf 2.3.2.4'te belirttiği üzere almak üzere uygun şekilde yetkilendirilmesi gerektiği bağlamında anlaşılmalıdır.

2.4.1.4 Havacılık güvenliğine dahil edilmesi muhtemel çok sayıdaki hükümet daireleri ve kurumları nedeniyle ve sanayinin karmaşıklığı göz önünde bulundurulduğunda, anahtar

oyuncular arasındaki işbirliğinin kolaylaştırılması önemlidir. Bu ise kısmen, Ek 17'de öngörüldüğü üzere, üst düzey hükümet görevlileri ve birçok defa havacılık sektörünün üst düzey temsilcilerinden oluşan Devletin Milli Sivil Havacılık Güvenlik Kurulu yoluyla elde edilmekte olup, havacılık sektörünün üst düzey temsilcileri hükümetin danışmanları sıfatıyla hareket etmektedir. MSHGK, bölüm 3.4.4'te daha detaylı olarak ele alınmaktadır.

2.4.2 Etkili bir Devlet havacılık güvenliği yönetim sisteminin özellikleri

2.4.2.1 Etkili bir Devlet güvenlik yönetim sisteminin özellikleri aşağıdaki unsurları içerir:

- a) Havacılık güvenliği yasalarının, gerekliliklerinin ve sektöre rehberliğin formülasyonuna, zamanında ve erişilebilir yayınlanmasına ve uygulanmasına koordineli bir yaklaşım. Bu, güvenlik gözetiminin ne şekilde yürütüldüğünü içermelidir, örneğin:
 - 1) Yalnızca belli unsurlar, faaliyetler veya disiplinler değil, havacılık güvenlik sisteminin tüm yönlerinin dikkate alınmasını temin etmek üzere denetime, tetkike, değerlendirmeye ve test etmeye yönelik sistematik bir yaklaşımın benimsenmesi;
 - 2) Kaynakların etkin kullanımına yardımcı olmak üzere risk yönetimi/değerlendirme stratejilerinin kullanılması ve
 - 3) Güvenlik ve emniyet veya güvenlik ve kolaylaştırma gibi üst üste gelen veya bitişik arabirimlerin mevcut olduğu durumlarda diğer kurumlarla koordinasyon;
- b) Sivil havacılık güvenliği için Devlet birimleri arasında iyi dengelenmiş bir sorumluluk dağılımı;
- c) Devlet kaynaklarının kullanımına yönelik ekonomik gerekçe;
- d) Organizasyonlarının etkin idaresini ve kontrolünü gereksiz yere engellemeksizin hava alanı ve hava aracı operatörlerinin ve servis sağlayıcılarının havacılık güvenliği faaliyetleri üzerinde sürekli Devlet denetimi ve
- e) Etkin ve açıkça ayrılmış işlevsel rolleri muhafaza ederken, Devlet ile sivil havacılık güvenlik sektörü arasında haberleşme ve danışma dahil olmak üzere uyumlu ilişkilerin beslenmesi ve muhafaza edilmesi. Haberleşme, sertifikaların veya diğer onayların verilmesine yönelik karşılanacak gerekliliklerin, bununla ilgili rehber materyal ile birlikte, sektöre yayınlanmasını içermelidir.

2.4.2.2 Genel uluslararası hukuk açısından, Chicago Konvansiyonu'ndan veya onun EK'lerinden kaynaklanan yükümlülüğün Akit Devlet tarafından uygulanması gerekli görünse de uygulamada, söz konusu uygulama, belirli fonksiyonların, iç hukuktaki yasal statüleri ne olursa olsun, havalimanları veya diğer servis sağlayıcıları gibi birimlere tevil edilmesi dahil olmak üzere, yürürlükte bulunan iç düzenlemelerden etkilenebilmektedir. Havalimanlarını ve hava seyirüsefer hizmetlerini özelleştirme trendini takip ederek, birtakım Devletler geçmişte operasyonel havacılık güvenliği faaliyetlerini başka devlet kurumlarına veya özel birimlere

ihale etme yönünde bir politika benimsemişlerdir. Bazı durumlarda dış kaynak kullanımı, Devlet tarafından işletilen güvenlik servislerine uygun maliyetli bir alternatif sağlıyorsa da, hükümetler, belirli havacılık güvenlik fonksiyonlarını özelleştirdikleri gerekçesiyle Chicago Konvansiyonu kapsamındaki yükümlülüklerinden kaçınamazlar. Akit Devletler, özelleştirilmiş birimlerin, Ek 17'de ve Chicago Konvansiyonu'nun diğer Ek'lerinde yer alan güvenlik standartlarına uygunluğundan her zaman sorumlu kalacaktır. Bir Devletin, kendi güvenlik programlarında yer alan sorumlulukları taşeronla vermeye devam etmesi halinde, uygun sıkı hükümet kontrollerinin ve denetiminin mevcut olmasını temin etmelidir.

2.4.2.3 Bağımsız bir gözetim altyapısının, güvenlik fonksiyonlarının direkt olarak kamu görevlileri veya havaalanı operatörleri tarafından yerine getirildiği durumlarda yakın devlet kontrolü ve denetimi sağlaması eşit derecede önemlidir. Devletin hem denetim makamının hem de bir havaalanı operatörü, hava aracı operatörü, hava trafik servis sağlayıcısı veya başka servis sağlayıcısı veya operatörü olduğu Devletlerde potansiyel bir menfaat çatışmasını önlemek için, Devlet denetim makamı ile Devlet tarafından işletilen herhangi bir operatör veya servis sağlayıcısı arasında açık bir yetki ve sorumluluk ayrımı bulunmalıdır. Tüm onaylama, sertifikasyon ve süren gözetim prosedürleri, işleten kurum sanki bir devlet dışı kurummuş gibi takip edilmelidir.

2.4.2.4 Akit Devletler, Ek 17'ye uygun olarak, güvenlik kontrollerini gerçekleştiren kişilerin görevlerini yerine getirmek için gerekli tüm yetkilere sahip olmalarını ve MSHGP'nin gerekliliklerine göre uygun eğitim görmüş olmalarını temin edecektir. Devletler, havaalanı kiracıları tarafından işe alınan çalışanlar ve havaalanı GTA'larına refakatsiz girişlerine izin verilen kişiler dahil olmak üzere, güvenlik kontrollerini gerçekleştiren herhangi bir kişi üzerinde, özgeçmiş kontrollerinin yerine getirilmesini de temin edecektir. Güvenlik personeline yüksek düzeyde güven ihtiyacından dolayı, bu kişilere ilişkin, GTA kimliklerinin tanzim edilmesi için gerekenin üzerinde ve ötesinde daha sıkı özgeçmiş kontrollerinin yerine getirilmesine dikkat edilmelidir.

2.4.2.5 Devletler, çeşitli kalite kontrol gözetim fonksiyonlarını oluştururken, kontrollerden ve dengelerden oluşan doğru bir sistemin muhafaza edilmesini sağlamalıdır. Devletler, tüm havacılık güvenliği kalite kontrol fonksiyonlarına (yani denetimler, incelemeler, araştırmalar ve testler) ilişkin etkin kontrolü ellerinde tutmalıdır. Bu fonksiyonlarla hükümet harici birimler görevlendirilmemelidir; aksi takdirde havacılık personeli, ticari operatörler, havacılık servisi sağlayıcıları, havaalanı operatörler, vs. etki olarak, ilgili havacılık güvenliği otoritesinin müfettişleri ve denetçileri tarafından etkin biçimde izlenmek yerine kendi kendilerini denetlemekte olacaktır. Bir Devletin, herhangi bir veya tüm havacılık güvenliği kalite kontrol fonksiyonları ile operatörleri görevlendirmeyi tercih etmesi durumunda, söz konusu fonksiyonlar organizasyon dahilinde, direkt olarak ilgili havacılık güvenliği otoritesinin kıdemli memuruna rapor veren bağımsız bir departman tarafından gerçekleştirilmeli; söz konusu fonksiyonları yürüten operatör personeli, ilgili havacılık güvenliği otoritesi tarafından geliştirilen sıkı kalite kontrol ilkelerine uygun olmalı ve söz konusu denetimlerden, teftişlerden, tetkiklerden ve testlerden çıkarılan tüm raporlar, sürecin tamamını gözetme hakkını elinde tutması gereken ilgili otoriteye sağlanmalıdır.

2.5 HAVACILIK GÜVENLİĞİNE DEVLETİN TAAHÜDÜ

2.5.1 Chicago Konvansiyonu, uluslararası sivil havacılığın emniyetli, güvenli ve düzenli bir şekilde geliştirilebilmesi amacıyla belirli ilkeler ve düzenlemeler öngörmektedir. Chicago Konvansiyonu 1947 yılında yürürlüğe girdiğinden, ticari sivil havacılık giderek daha fazla yasadışı müdahale eylemlerinin hedefi haline gelmiş olup, Devletlerin karşı karşıya kaldığı genişletilmiş havacılık güvenliği mücadelelerine ve karmaşıklıklarına katkıda

bulunmuştur. Bu ise, Devletlerin havacılık güvenliği artışlarına aynı oranda bağlı kalmalarını gerektirmiştir.

2.5.2 Devletlerin, Ek 17 SARP'larına uygun olarak etkili ve sürdürülebilir sivil havacılık güvenliği gözetim sistemini uygulamaları ve havacılık güvenliği konvansiyonlarına taraf olmaları ve uygun olduğu durumlarda, havacılık güvenliği konvansiyonlarının hükümlerini yürürlüğe koymaları, aşağıdakiler gibi birtakım faktörler nedeniyle gitgide daha acil bir mesele haline gelmiştir:

- a) Hava araçlarının silah olarak suistimal edilmeleri, havada ve yerde intihar saldırıları, elektronik ve bilgisayar esaslı saldırılar, kimyasal ve biyolojik saldırılar, nükleer veya başka radyoaktif madde suistimali ve insan tarafından taşınabilir hava savunma sistemlerini (MANPAD'ları) kullanan saldırılar dahil olmak üzere, sivil havacılığa yeni ve ortaya çıkan tehditler ve
- b) Havacılık güvenliği ile ilgili geniş kapsamlı eksikliklere ait ICAO ASA bulguları.

2.5.3 ICAO'nun, Havacılık Güvenliği Hareket Planını (bakınız paragraf 2.1.8) yürürlüğe koymasının yanısıra, ICAO Asamblesi, *Konsolide Beyan*'ında:

- a) Henüz bunu yapmamış olan Akit Devletleri, havacılık güvenliği konvansiyonlarına taraf olmaya teşvik etmekte ve Genel Sekreterini, bu belgelere taraf olmada zorluklarla karşılaşan Devletler tarafından istenilen yardımı sağlamaya yönlendirmektedir;
- b) Havacılık güvenliğinin, ICAO ve onun Akit Devletleri tarafından en yüksek öncelikli bir mesele olarak ele alınmaya devam edilmek zorunda olduğunu tekrar teyit etmekte olup, tüm Devletleri, yasadışı müdahale eylemlerini bastırmak ve bu tür eylemleri gerçekleştirenleri cezalandırmak üzere, bireysel olarak ve birbirleriyle işbirliği halinde en etkili güvenlik önlemlerini uygulayarak ICAO'nun oluşturulmuş politikasına yönelik kararlı desteklerini teyit etmeye çağırılmaktadır ve
- c) Olanağı bulunan tüm Devletleri, yardıma ihtiyacı olan ülkelere teknik, mali ve maddi yardımı artırmaya ve havacılık güvenliğini iki taraflı ve çok taraflı gayretlerle geliştirmeye teşvik ederek havacılık güvenliğine müşterek bir yaklaşımın önemini vurgulamaktadır. Söz konusu koordine edilmiş yardım, sivil havacılığa karşı yasadışı müdahale eylemlerinin önlenmesine tahsis edilmiş küresel kaynakların kullanımını azami düzeye çıkarmak için ICAO ve Akit Devletlerinin yenilenmiş taahhüdüne ilişkin bir belirti şeklinde ortaya çıkmaktadır.

2.5.4 Nihai olarak, yasadışı müdahale eylemlerini caydırmanın en etkili yolu, Devletler tarafından ve arasında kendi ulusal yasaları ve ulusal havaalanı güvenlik sistemleri konusunda birbirlerine duyulan güvendir. Benzer menfaatleri bulunan Devletler, havaalanı güvenliğini artırmak ve faillere aynı biçimde cezalar vermek üzere müştereken mutabakata varmalıdır. Devletlerin, havacılık güvenliği ile ilgili istihbarat bilgilerini Uluslararası Kriminal Polis Teşkilatı (ICPO-INTERPOL) ve diğer icra organizasyonları ile ayrıca benzer menfaatleri olan Devletlerle paylaşmaları da teşvik edilmektedir. Devletler arasında tutarlı uygulamaların ve prosedürlerin gerçekleştirilmesi genel olarak güvenliği artırmakta, güvenliğin operatörler tarafından uygulanmasına yardımcı olmakta ve seyahat eden halkın güvenlik algısını ve güvenliğe duyduğu güveni iyileştirmektedir.

2.5.5 Havacılık güvenliği uygulamalarının ve prosedürlerinin Devletler tarafından tutarlı bir şekilde yürütülmesini pekiştirmek amacıyla Ek 17, Devletlerin, gerekli olduğu üzere,

MSHGP'ları, MSHGEP'ları ve MSHGKKP'ları ile ilgili bilgilerin geliştirilmesinde ve alışverişinde işbirliği yapmalarını öngörmektedir. Örneğin, Devletler, istek halinde diğer Devletlere, spesifik operasyonel detaylarından ziyade yalnızca ulusal politika direktiflerini içeren kendi MSHGP'lerinin ilgili yazılı bölümlerini verebilir. Havaalanı/havaaracı operatörü havacılık güvenliği ve eğitim programları ve ulusal acil durum planları gibi, MSHGP'yi direkt olarak destekleyen işletme dokümanları MSHGP'nin ekinde sunulabilir ve bunun üzerine yalnızca onları alma izni verilmiş kişilere tam kontrol altında dağıtılabilir. MSHGP'nin bölümleri, bu hassas ekler iliştilmeksizin, Devlet içinde daha çok sayıda kurum/kuruluşlara ve de başka Devletlere verilebilir.

2.5.6 Devletler, söz konusu bilgilerin suistimal edilmemesini veya izinsiz kişilere ifşa edilmemesini temin etmek amacıyla gizli bilgilerin güvenliği ile ilgili ulusal politikalarına uyarak, tehdit bilgileri gibi, MSHGP ve diğer havacılık güvenliği bilgilerine yönelik koruyucu önlemler almalıdır. Bu koruyucu önlemler, uygunsuz kullanımın veya ifşanın önlenmesinin sağlanması amacıyla, diğer Devletlerin paylaştığı güvenlik bilgileri veya diğer Devletlerin güvenlik menfaatlerini etkileyen bilgiler için de geçerli olacaktır.

Bölüm 3

BİR SİVİL HAVACILIK GÜVENLİK YÖNETİM SİSTEMİNİN KRİTİK UNSURLARI

3.1 GENEL HUSUSLAR

3.1.1 ICAO Akit Devletleri, etkili bir sivil havacılık güvenlik gözetim/yönetim sistemi oluşturma ve uygulama gayretlerinde, havacılık güvenlik gözetimine yönelik kritik unsurları (CE'leri) dikkate almalıdır. Bir sivil havacılık güvenlik yönetim sisteminin kritik unsurlarının çıkışı olan emniyet gözetim sistemlerine kritik unsurların dahil edilmesi, Devletlerin emniyet (safety) sistemine ilişkin kapasitelerinin artırılmasında halihazırda etkili bulunmuş ve havacılık güvenlik sistemine aynı şekilde katkıda bulunması beklenmektedir. Kritik unsurlar, güvenlikle ilgili politikanın ve bununla bağlantılı prosedürlerin etkin biçimde uygulanması için gereklidir. Devletlerin, güvenlik yönetimi kritik unsurlarını, devlet birimleri arasında sorumluluğun paylaşılmasını öngören bir biçimde ve ilgili havacılık güvenliği otoritesi tarafından sağlanan bir yönetim rolü ile uygulamaları beklenmektedir. Kritik unsurların etkin biçimde uygulanması, bir Devletin güvenlik gözetimine yönelik kapasitesinin bir göstergesidir.

3.1.2 ICAO, bir Devletin sivil havacılık güvenlik gözetim/yönetim sisteminin aşağıdaki kritik unsurlarını belirlemiş ve tanımlamıştır:

CE-1. Havacılık güvenliği yasaları. Ek 17'nin ve *Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu* 'nun diğer Ek'lerinde yer alan güvenliğe ilişkin ilgili hükümlerin uygulanması için ve Devletin havacılık güvenliği gerekliliklerinin uygulanmasını gerçekleştirmek için Devletin havacılık güvenliği faaliyetinin ortamına ve karmaşıklığına uygun, geniş kapsamlı ve etkili bir yasal yapının sağlanması.

CE-2. Havacılık güvenliği programları ve mevzuatı. Havacılık güvenliği yasalarından kaynaklanan ve Ek 17'nin Standartlarına ve Tavsiye edilen Uygulamalarına ve *Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu* 'na ait diğer Ek'lerde yer alan güvenlikle ilgili hükümlere uygun olarak standartlaştırılmış uygulama prosedürlerini, ekipman ve altyapıları (güvenlik yönetimi ve eğitim sistemleri dahil) sağlayan ulusal gereklilikleri (en azından) ele alan uygun programların ve düzenlemelerin sağlanması.

Not. – Bu elkitabında “mevzuat” terimi, Devletler tarafından çeşitli biçimlerde, Devlette icra edilecek, talimatlar, kurallar, yönetmelikler, direktifler, yasa dizisi, politikalar, gereklilikler ve emirler, vs. olarak değerlendirilebilecekleri kapsayan jenerik bir anlamda kullanılmaktadır. Devlet içinde uygulandığında bir mevzuata verilen spesifik statü ve ona riayetsizlik durumunda verilen ceza, Chicago Konvansiyonu kapsamındaki sorumlulukları dikkate alınarak, münferit Devletlerin yargısına yönelik meselelerdir.

CE-3. Devletin havacılık güvenliği yetkili otoritesi ve onun sorumlulukları. Uygun teknik ve teknik olmayan personel ile desteklenen ve uygun mali kaynaklarla donatılmış, havacılık güvenliği meseleleri için uygun bir ulusal otoritenin tayin edilmesi. Devletin yetkili otoritesi, güvenlik denetleyici fonksiyonlara, amaçlara ve politikalara sahip olmalıdır.

İlgili otoritenin sorumlulukları, etkili bir MSHGP, MSHGEP ve MSHGKKP'nın geliştirilmesini ve muhafaza edilmesini, ulusal havacılık güvenliği politikalarının gerçekleştirilmesi için gerekli mevzuatların yayınlanmasını, görevlerin tahsis edilmesini ve devlet kurumları arasında sorumlulukların koordinasyonunu kapsamaktadır.

CE-4. Personel vasıfları ve eğitimi. Devlet havacılık güvenliği gözetimi ve denetleyici fonksiyonları yerine getiren teknik personel için asgari bilgi ve tecrübe gerekliliklerinin oluşturulması ve yetkinliklerinin arzu edilen seviyeye getirilmesi ve muhafaza edilmesi için bu personele uygun eğitimin sağlanması. Bu eğitim, ilk ve tazeleme eğitimi içermelidir. Bu unsur ayrıca, ilgili havacılık güvenliği gerekliliklerinin, önlemlerinin ve prosedürlerinin uygulanması konusunda havacılık sektörüne eğitim verilmesini de kapsamaktadır.

Not. – Teknik personel, onun adına Devlet gözetim fonksiyonlarını sağlamak üzere ilgili otorite tarafından işe alınmış bir organizasyondan olabilir.

CE-5. Teknik rehberliğin, araç gereçlerin ve güvenlik için kritik bilgilerin sağlanması. Duruma göre, teknik rehberliğin (prosesler ve prosedürler dahil), araç gereçlerin (tesisler ve ekipman dahil) ve güvenlik için kritik bilgilerin, güvenlik gözetimi fonksiyonlarını belirlenmiş gerekliliklere uygun olarak ve standartlaştırılmış bir biçimde yerine getirebilmeleri için teknik personele verilmesi. Bu unsur ayrıca, ilgili mevzuatlar, talimatlar ve programların uygulanması konusunda teknik rehberliğin ilgili otorite tarafından havacılık sektörüne verilmesini de içermektedir.

CE-6. Sertifikasyon ve onaylama yükümlülükleri. Bir havacılık güvenliği faaliyetini yerine getiren personelin ve organizasyonların, ilgili faaliyetleri yürütmelerine izin verilmeden önce, belirlenen gereklilikleri (örneğin tarayıcıların sertifikasyonu, güvenlik programlarının onaylanması) yerine getirmelerini temin edecek süreçlerin ve prosedürlerin uygulanması.

CE-7. Kalite kontrol yükümlülükleri. Havacılık güvenliği birimlerinin, belirlenen gereklilikleri yerine getirmeye devam etmelerini ve Devlet tarafından öngörülen yetkinlik ve güvenlik düzeyinde çalışmalarını inisiyatifli olarak temin etmek üzere denetimler, teftişler, tetkikler ve testler gibi işlemlerin uygulanması. Bu, yetkili otorite adına güvenlik gözetimi fonksiyonlarını yerine getiren, tayin edilmiş personelin izlenmesini içermektedir.

CE-8. Güvenlik sorunlarının çözülmesi. Havacılık güvenliğini etkileyen, belirlenmiş eksiklikleri çözümlenecek işlemlerin ve prosedürlerin uygulanması. Bu, güvenlik yetersizliklerini analiz etme; tekrar vuku bulmaları önlemeye ilişkin tavsiyeleri sağlama; düzeltici önlemlerin etkin biçimde uygulanmasını sağlamaya yönelik takip prosedürleri dahil olmak üzere, belirlenmiş yetersizliklerin düzeltilmesini izleme ve uygun olduğu durumlarda düzeltici faaliyetlerde bulunma kabiliyetini kapsamaktadır.

3.2 HAVACILIK GÜVENLİĞİ YASALARI (CE-1)

3.2.1 Genel gereklilikler

3.2.1.1 Havacılık güvenliği yasaları, örneğin bir parlamento gibi bir yasama kurumu veya makamı tarafından bir tüzük veya kanun şeklinde çıkarılan yasalara atıfta bulunmaktadır. Birincil mevzuat, genellikle bir Devletin hükümeti dahilindeki bir bakanlık veya kurum tarafından, örneğin havacılık güvenliği sorumlulukları bulunan bireylerin ve birimlerin işletme gerekliliklerini detaylı olarak gösteren düzenlemeler gibi, hazırlanmış ve/veya çıkarılmış ikincil mevzuattan farklılık göstermektedir. Operasyonel düzenlemeler bölüm 3.3'te ele alınmıştır.

3.2.1.2 Chicago Konvansiyonu ve geçerli olduğu durumlarda, havacılık güvenliği konvansiyonları kapsamındaki yükümlülüklerine bağlılık, Devletlerin, konvansiyonların Ek 17'nin ve güvenlikle ilgili hükümler içeren diğer Ek'lerin gerekliliklerinin kendi havacılık güvenliği mevzuatına uygulamalarını gerektirmektedir. Bu tür gereklilikleri uygulama yöntemi, bir Devletin kendi hukuk sistemine bağlı olacaktır. Chicago Konvansiyonunun ve uygun olduğu durumlarda, havacılık güvenliği konvansiyonlarından birinin veya daha fazlasının bir tarafı olan her Devlet, konvansiyonların hükümlerini destek olarak kullanarak ve özellikle eylemlerin suç olarak kabul edilmesi ile ilgili formüllerini dikkate alarak, konvansiyonların en uygun uygulama tekniğinin ne olduğunu belirlemelidir. İhtiyaçlarına en iyi cevap veren ve hukuk sistemine tamamen uyumlu olan tekniği belirleyecek olan devlettir. Örneğin, ilgili konvansiyonların onaylanması mutlak bir yükümlülük olduğu taktirde, yasal çerçeve, ya Devletin Ceza Hukukunun özel bir bölümünün değiştirilmesiyle (özellikle havacılık güvenliği konvansiyonları durumunda) veya konvansiyonlar tarafından öngörülen unsurları içeren özerk yasaların çıkarılmasıyla uygulanabilir.

3.2.1.3 Belirli Devletler, ulusal doktrinlere uygun olarak, ancak tüm yasal yükümlülüklerini yerine getirmelerine olanak veren yasaları çıkarmalarından sonra bir antlaşmayı onaylamaktadır. Bu, ulusal onaylama ile ilgili olarak, diğer bir deyişle, bir Devletin bir anlaşmadan kaynaklanan yükümlülükleri kabul ettiği anayasal süreç ile ilgili olarak söz konusu olabilir. Bu ayrıca, onaylama, antlaşmanın tayin edilmiş yedieminine bildirilmişse söz konusu olabilir. Bazı Devletlerde, onaylanmış bir antlaşma, yerel yasa ile aynı statüye sahip olduğu taktirde, bir yasanın, antlaşmada yer almayan gerekli unsurları uygulamak üzere, örneğin ilgili havacılık güvenliği otoritesine MSHGP'yi idare etme veya havacılık güvenliği konvansiyonları kapsamında işlenen suçlar için ciddi cezaların uygulanmasını öngörme yetkisini veren bir yasanın çıkarılmasının gerekli olması mümkündür.¹

3.2.1.4 Ancak havacılık güvenliği yasaları, yürürlüğe koyulduktan sonra, hükümete ve onun idaresine, inisiyatif kullanarak sivil havacılık güvenliği faaliyetlerini denetleme ve düzenleme olanağını veren bir ulusal havacılık güvenliği sisteminin oluşturulmasını öngörmelidir.

3.2.1.5 Havacılık güvenliği mevzuatı, aşağıdakiler dahil olmak üzere, bir Devletin havacılık güvenliği sisteminde mevcut sorumluluk ve hesap verme parametrelerini belirlemelidir:

- a) MSHGP'nin idaresinden sorumlu olacak otoritenin tayin edilmesi ve o otoritenin, MSHGP'yi Ek 17'nin hükümlerine uygun olarak geliştirme,

¹ 1. Bir Devlet içinde uygun bir yasal çerçevenin sağlanmasına ilişkin rehberlik, esas olarak havacılık güvenliği konvansiyonlarının uygulanmasını ele alan, Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Dairesi yayınlarında (ki bunlardan paragraf 3.2.1.2 ve 3.2.1.3 türetilmiştir) yer almaktadır.

uygulama ve muhafaza etme, ulusal programı gerçekleştirmek için gerekli düzenleme yayınlama ve artan herhangi bir güvenlik tehdidine hızla cevap verme konusunda yetkili kılınması;

- b) Hem Devletin hem de sektörün ilgili kuruluşları arasında havacılık güvenliğine yönelik çeşitli sorumlulukları tahsis etmek üzere yetkili havacılık güvenliği otoritesi için gerekli yetkilerin oluşturulması;
- c) Havaalanlarının, havaaracı operatörlerinin, diğer operatörlerin ve hava seyrüsefer servisleri sağlayıcılarının MSHGP'nin hükümlerine uymalarının şart koşulması;
- d) İlgili havacılık güvenliği otoritesinin denetimlerinin, teftişlerinin, tetkiklerinin, testlerinin ve araştırmalarının, ilgili yasalara uygunluğu belirlemesine ve MSHGP'nin etkinliğini izlemesine yetki verilmesi;
- e) Kişilerin ve malların taranması için sorumluluk verilmesi ve yetki verilmesi ve hava tarafı ve GTA'lara giriş yapan, dolaşan ve burada park eden kişilerin ve araçların hareketini kontrol etmek üzere giriş kontrol noktalarının kurulması;
- f) Herhangi bir uçuşun emniyeti için bir tehdit olarak kabul edilen kişilerin hava yoluyla taşınmasının reddedilmesine yetki verilmesi;
- g) Suçlulara ceza kesmek ve tutuklamak ve alıkoymak için, polis fonksiyonlarını yerine getiren otoriteye ve güvenlik yetkililerine yetki verilmesi;
- h) Kişileri, bagaj ve malların aranması ve bunlara erişim için yetkilendirme;
- i) Havacılık güvenliğine, herhangi bir uçağa, havaalanına veya başka havacılık tesisine veya halkın, yolcuların veya mürettebat üyelerinin emniyetine yönelik algılanmış mevcut bir tehdit bulunduğu takdirde, havaaraçlarının, havaalanlarının veya diğer havacılık tesislerinin tahliyesi, iniş yerlerini değiştirmek üzere havaaraçlarının alıkoyması veya onların güzergahlarının değiştirilmesi dahil olmak üzere otoritenin acil durum direktifleri yayınlamasını öngörmesi;
- j) Şüphelenilen yasadışı müdahale ve şüphelenilen yasadışı faaliyet vakalarına tepki vermek üzere uygun şekilde eğitilmiş ulusal güvenlik/silahlı kuvvetler memurlarının sağlanması için sorumluluk verilmesi ve yetkilendirilmesi ve
- k) Yasadışı müdahale eylemlerinin, havacılık güvenliği konvansiyonlarına paralel olarak tanımlanması, bu suçlarla ilgili olarak yargının oluşturulması ve Devletin yasalarına uygun olarak söz konusu eylemlerin işlenmesine yönelik ciddi cezaların öngörülmesi.

3.2.1.6 MSHGP'nda yer alan politikaların uygulanmasında ve yaptırımında yardımcı olmak amacıyla, ilgili yasalarına:

- a) Yolcuların bir uçağın kabininde ve kendi bagajlarında silah taşımaları ile ilgili;
- b) Tutuklu haldeki veya gözetim altındaki kişilerin seyahat etmesi ile ilgili;
- c) Bir kişinin, herhangi bir suç geçmişi dahil, kimliğini ve geçmişteki tecrübesini teyit etmek üzere, bir kişinin güvenlik önlemlerini uygulamaya ve bir GTA'a

refakatsiz giriş izni verilmeye elverişliliğini belirlemek üzere özgeçmiş kontrollerinin yürütülmesine yönelik yasal yetkiyi aktaran ve

- d) Uygulanabilmesi halinde, güvenliğin finansmanı ile ilgili olarak, güvenlik ücreti alma ile ilgili hükümlerin dahil edilmesi Devletler için önemlidir.

3.2.2 Havacılık güvenliği konvansiyonlarının gereklilikleri

Tokyo (1963), Lahey (1970) ve Montreal (1971) Konvansiyonları ve Montreal Konvansiyonu Protokol Eki (1988), diğer şeylerin yanı sıra, hava araçları, uluslararası sivil havacılığa hizmet eden havalimanları ve diğer havacılık tesisleri ile ilgili çeşitli spesifik suçlar için (genellikle “sivil havacılığa karşı yasadışı müdahale eylemleri” olarak anılmaktadır) yargı oluşturmayı hedefleyen uluslararası hava hukuku belgeleridir. Havacılık güvenliği konvansiyonlarından birine veya daha fazlasına taraf haline gelmiş veya bunu amaçlamış olan Devletler, ulusal ceza yasası gibi mevcut hukuki araçlarla ve/veya tahsis edilmiş havacılık güvenliği yasaları ile kanuna aykırı olarak ve kasten işlendiklerinde suç teşkil eden eylemleri tanıtmalı ve tanımlamalı ve bunların havacılık güvenliği konvansiyonlarına uygun olarak ciddi cezalarla cezalandırmalarını öngörmelidir.

3.3 HAVACILIK GÜVENLİĞİ PROGRAMLARI VE DÜZENLEMELERİ (CE-2)

3.3.1 Genel gereklilikler

3.3.1.1 Devlet havacılık güvenliği yasaları, düzenlemeleri ve programları, Chicago Konvansiyonu'nun ilgili Ek'lerine (esas olarak Ek 17) uygun olmalıdır. Ek hükümlerinin, sivil havacılık faaliyetlerinin büyüklüğüne ve karmaşıklığına bakılmaksızın, tüm Akit Devletler tarafından yerine getirilecek asgari havacılık güvenliği gerekliliklerini sunmaları öngörülmektedir. Münferit Devletler bunun üzerine, spesifik ulusal ihtiyaçlar dikkate alınarak, yeterli uygunluğun arzu edilen havacılık güvenliği düzeyi ile sonuçlanmasını temin etmek üzere yeterli detaylar içeren eşdeğer düzenlemeler, kurallar ve programlar geliştirmekten sorumludur. Bu sorumluluk, gerekli olduğu üzere, özellikle bir Devletin sivil havacılık sistemine karşı yöneltilen tehdidin düzeyindeki bir değişikliğe cevaben ve ayrıca ilgili Ek'lere (esas olarak Ek 17) değişiklikler getirildiğinde, havacılık güvenliği mevzuatlarının, programlarının, uygulamalarının ve prosedürlerinin zamanında değiştirilmesine yönelik bir sürecin geliştirilmesini içermektedir.

3.3.1.2 Chicago Konvansiyonu'nun, sivil havacılık operasyonlarını kapsayan uluslararası gereklilikleri belirleyen Ek'leri, tek biçimliliği elde etmek ve ulusal mevzuatlara dahil edilmesini kolaylaştıracak SARP'lar belirlemektedir. Sivil havacılık organizasyonlarının ve programlarının yetkilendirilmesi ve onaylanması, bir Devletin kendi yasaları ve mevzuatları ile idare edilmektedir. Ancak Devlet, bu yöndeki sorumluluklarını ibra ederek, Konvansiyon'da yer alan Madde 37'in öngördüğü, mevzuatlar, programlar, uygulamalar ve prosedürlerdeki tek biçimliliğin mümkün olan en yüksek derecesini temin etme konusunda işbirliğinde bulunma yükümlülüğüne sahiptir.

3.3.1.3 Devletlerin yasal çerçevelerinde mevcut farklılıklar göz önünde bulundurulduğunda, Devletlerin, Ek 17'deki hükümleri ve diğer Ek'lerin havacılık güvenliği ile ilgili SARP'larını farklı biçimlerde, fakat aynı sonucu hedef alarak, uygulamaları kaçınılmazdır. Ancak yasama sistemleri doğal olarak farklılık gösterirken, havacılık güvenliği düzenlemelerinin, programlarının, önlemlerinin ve prosedürlerinin, çeşitli değişen faktörler

karşısında, bir Devletin tehdit değerlendirmesine uygun olarak basit ve hızlı değişikliğe izin verecek bir şekilde ifade edilmeleri önemlidir.

3.3.1.4 Devlet mevzuatları ve programları, gündelik faaliyetlerinin yerine getirilmesinde ilgili havacılık güvenliği otoritesi personeli tarafından ve havacılık güvenliği sorumlulukları bulunan diğer birimlerin personeli (örneğin MSHGP'da yer alan denetim gerekliliklerini anlamak durumunda olan havaalanı yönetimi ve havaaracı operatörleri) tarafından anlaşılabilir şekilde yazılmalıdır.

3.3.2 Mevzuatların ve programların başka Devletlerden uyarlanması veya kabul edilmesi

Bir Akit Devlet, mevzuatlara yönelik gereklilikleri yerine getirmek üzere, başka Akit Devletlerin MSHGP ve/veya mevzuatlarının bölümlerini, kabul etme seçeneğine her zaman sahiptir. Başka bir Devletin mevzuatlarının ve/veya programlarının kabul edilmesinin, havacılık güvenliği uygulamalarının ve prosedürlerinin uygulanmasında tutarlılık gibi bazı avantajları bulunmasına rağmen, ancak mevzuatların ve/veya programların, tüm Ek 17 SARP'larını ve havacılık güvenliği hususlarına ilişkin diğer ilgili Ek'leri içerecek şekilde güncelleştirilmelerini temin ettikten sonra gerçekleştirilmelidir. Diğer Devletin havacılık ortamının karmaşıklığı göz önünde bulundurulmalıdır. Kısıtlı bir havacılık ortamına sahip olan bir Devlet, fazlasıyla sınırlayıcı mevzuatları benimseyerek havacılık topluluğunun ve kendi denetim personelinin üzerine gereksiz yük koymamaya özen göstermelidir. Tercih edilen bir alternatif, Devletin havacılık ortamını karşılayacak mevzuatları ve/veya programları uyarlamak ve aynı zamanda halen diğer Devletlerle uyum halinde kalmak olurdu.

3.3.3 Milli sivil havacılık güvenlik programı

3.3.3.1 Yetkili havacılık güvenliği otoritesi, ulusal sivil havacılık güvenliği politikası geliştirmesi ve politikanın uygulanmasını temin etmesi için havacılık güvenliği yasaları tarafından yetkili kılınmalıdır. Bu amaçla, tayin edilmiş otorite, Ek 17 gerekliliklerini ve Chicago Konvansiyonu'nun diğer Ek'lerinin havacılık güvenliği gerekliliklerini yerine getirmek üzere mevzuatlar, uygulamalar ve prosedürler yayınlamalıdır. Tipik olarak bu mevzuatlar, uygulamalar ve prosedürler MSHGP dahilinde yansıtılmaktadır.

3.3.3.2 Her Akit Devletin, yazılı bir MSHGP oluşturması, uygulaması ve muhafaza etmesi ve onun ilgili bölümlerini tüm havaalanı ve havaaracı operatörlerinin ve programın uygulanmasında bir rolü bulunan diğer birimlerin kullanımına sunması gerekmektedir. MSHGP'nin hedefi, sivil havacılığa yasadışı müdahale eylemlerine karşı koruma ile ilgili tüm hususlarda yolcuların, mürettebatın, yer hizmetleri personelinin ve genel halkın emniyetini temin etmektir. MSHGP'nin, bir Devlete, örneğin MSHGP'nin eklerinde ve havaalanı ve havaaracı operatörlerinin güvenlik programlarında yer alması daha uygun olacak olan işletme detaylarından ziyade ulusal politika direktifleri üzerinde odaklaşarak Ek-17 SARP'larına ve diğer Ek'lerin güvenlikle ilgili SARP'larına uyma yöntemlerini tarif etmesine olanak vermesi amaçlanmaktadır.

3.3.3.3 Her MSHGP, bir Devlete özgüdür. MSHGP, o Devlette yürürlükte bulunan mevcut havacılık güvenliği gerekliliklerini ve prosedürlerini içeren tek bir yazılı belge olabilir. Alternatif olarak MSHGP, çeşitli yasalardan, mevzuatlardan ve programlardan alınan Devlet gerekliliklerini ve prosedürlerini yansıtan birden fazla dokümandan oluşabilir ki bu durumda Devlet, ilgili Ek 17 SARP'larına ve Ek 9'un güvenlikle ilgili hükümlerine ilişkin bir uygunluk matrisinin geliştirilmesinden büyük ölçüde yararlanır. MSHGP, formatına bakılmaksızın, Ek 17'nin ve diğer ilgili Ek'lerin değişikliklerini daima yansıtmalı ve artan herhangi bir güvenlik tehdidine cevap verecek şekilde hızla uyarlanabilmelidir.

3.3.3.4 MSHGP, havacılık güvenliğinde yer alan çeşitli birimlerin spesifik sorumluluklarının dağılımını yansıtmalıdır. Bir Devlet içinde havacılık güvenliğine yönelik sorumluluğun paylaşılmasının kaçınılmaz olması nedeniyle, MSHGP, eğer etkili olacaksa, her birime açıkça tanımlanmış, net sorumluluklar vermelidir. Söz konusu birimler, ilgili havacılık güvenliği otoritesini, havaalanı yönetimini ve kiracılarını, havaaracı operatörlerini, icra makamlarını, ulusal silahlı kuvvetlerini, sınır kontrol makamlarını ve uygun ise diğer birimleri içermektedir. Spesifik sorumluluklar, örneğin havaalanı ve havaaracı operatörlerinin, uygulanmadan önce ilgili havacılık güvenliği otoritesinin incelemesine ve onayına sunulması gereken güvenlik programlarını ve güvenlik eğitimi programlarını geliştirme sorumluluğunu kapsamalıdır.

3.3.3.5 MSHGP, havaaraçları, havaalanları, hava seyrüsefer tesisleri, yolcular, bagaj, kargo, posta ve ikram malzemeleri ve tedarikleri ile ilgili önleyici havacılık güvenliği politikalarına yönelik olmalıdır. Önlemler, örneğin: yolcuların, havaaracı mürettebatının, havaalanı personelinin ve bagajın işlemlerini ve taranmasını; hava tarafı ve havaalanı GTA'ların tayin edilmesini ve bunlara izinsiz girişi önleme tedbirlerini; havaaracı ve hava seyrüsefer tesislerinin korunmasını; kargo ve posta içi uygun güvenlik kontrollerini; havaaraçlarında silahların izinsiz şekilde taşınmasını; hava polislerini; tutuklu haldeki ve idari kontrol altındaki kişileri ve havaaracı ikram tedariklerini ve malzemelerini kapsamalıdır.

3.3.3.6 Bir Devletin, yasadışı müdahale eylemlerine veya bunların tehditlerine müdahale önlemleri de MSHGP'de veya ilgili ulusal dokümantasyonda yer almalıdır. Bu bakımdan, diğer şeylerin yanı sıra, acil durum planlarının hazırlanması, personel talimatlarının çıkarılması, haberleşme sistemlerinin kurulması ve eğitim verilmesine yönelik spesifik sorumluluklar, Devlette meydana gelen veya Devleti etkileyen bir yasadışı müdahale eylemine cevap vermek üzere devlet departmanlarına, icra makamlarına, ulusal silahlı kuvvetlere, havaaracı operatörlerine, havaalanı yönetimi ve kiracılarına verilmelidir.

3.3.3.7 İlgili havacılık güvenliği otoritesi adına hareket eden güvenlik personeli dahil olmak üzere, tüm havacılık sektöründe güvenlik fonksiyonlarını yerine getirmeleri beklenen personelin seçilmesi ve eğitimindeki standartlar ve nitelikler Devlet tarafından düzenlenmeli, MSHGP'de yansıtılmalı ve MSHGP'nin bir eki olarak dahil edilebilecek MSHGEP'de detaylı olarak açıklanmalıdır. MSHGEP, MSHGP'nin etkinliğini temin etmek üzere ve havacılık güvenliği fonksiyonları bulunan tüm personele yönelik havacılık güvenliği eğitim gerekliliklerine ait Devlet politikasını yansıtmak üzere tasarlanmış olmalıdır. Program, diğer şeylerin yanı sıra, havacılık güvenliği eğitimi ile ilgili idari direktifleri; eğitici uygulamalara ilişkin rehberliği; öğretim programının ana hatlarını; kurs programlarını; hizmet içi eğitim gerekliliklerini; havacılık güvenliği bilinci eğitiminin gerekliliklerini; referans materyaline ilişkin rehberliği ve ICAO havacılık güvenliği eğitim merkezlerinin küresel ağı, havacılık güvenliği eğitim paketleri ve standartlaştırılmış eğitim paketleri dahil olmak üzere, eğitim yardım kaynaklarını belirlemelidir. Bu program ayrıca, ilgili havacılık güvenliği otoritesinin onayına tabi olması gereken kendi eğitim programlarının geliştirilmesinde havaalanı yönetimine ve havaaracı operatörlerine yönelik kılavuz materyal olarak ta yararlıdır.

3.3.3.8 Devletler, MSHGP ile uygunluğu belirlemek ve etkinliği denetlemek üzere bir Kalite Kontrol Programı da oluşturmalıdır. Bu amaçla Devletler, güvenlik denetimleri, teftişleri, tetkikleri, testleri ve araştırmaları gerçekleştiren personele, bu görevleri yerine getirmek, spesifik mevzuatları, direktifleri ve/veya talimatları ihlal edenlere karşı bilgi toplamak ve yaptırım uygulamak için gerekli yetkinin verilmesini temin etmelidir. Bu gibi tedbirler, yanlışlığın yazılı olarak bildirilmesini, düzeltici önlemlerin talep edilmesini, para cezalarının verilmesini, vs. içermelidir.

3.3.3.9 Devlet ulusal sivil havacılık güvenliği sistemi dahilinde koordinasyona ve haberleşmeye yönelik ayrıntılar MSHGP'ye dahil edilmelidir. Bu, diğer şeylerin yanı sıra,

Devlet politikası ihtiyaçlarına ve tehdit değişikliklerine cevap verecek şekilde MSHGP'nin düzenli olarak ayarlanmasını ve güvenlikle ilgili SARP'ların uygulanmasını temin etmek için, havacılık güvenliği faaliyetlerinin ulusal bir düzeyde koordinasyonu için MSHGK'nın oluşturulmasını içermektedir. Havaalanı düzeyindeki ilgili otoriteye, MSHGP'de ve HGP'de belirtilen politikaları yansıtacak güvenlik kontrollerinin ve prosedürlerinin uygulanmasını koordine etme rolünde yardımcı olmak üzere sivil havacılığa hizmet veren her havaalanında bir havaalanı güvenlik komitesi de oluşturulmalıdır. Diğer Devletlerle ve ICAO ile haber medya iletişimi, haberleşme ve işbirliği ile ilgili Devlet havacılık güvenliği politikası ve prosedürleri ve tehdit bilgilerinin alışverişi de MSHGP'de yansıtılmalıdır.

3.3.3.10 Ek 17'nin dışında, Chicago Konvansiyonu'nun diğer Ek'leri Devlet havacılık güvenliği politikasında yönlendirici olacaktır ve bunlar özellikle, havacılığın kimi zaman çatışan hedeflerini yolcu rahatlığı ve havaaracı operatörü etkinliği ile dengelemeye çalışan Ek 9 MSHGP'ye yansıtılmalıdır. Örneğin, Devletler, sivil havacılığa hizmet eden havalimanlarında yolcuların, mürettebatın, bagajın, kargonun ve postanın süratli işlemleri ve gümrük işlemleri için yeterli tesislerin ve hizmetlerin sağlanmasını temin ederek havaaracı ve havaalanı operatörlerinin işbirliğini temin etmeleri gerekirken, söz konusu tesisler ve hizmetler, daha büyük tehdit durumları sırasında artan güvenlik önlemlerini karşılamak için esnek ve genişleyebilir nitelikte olmalıdır.

3.3.3.11 Ek-9 SARP'ları, güvenlik ekipmanının ve sistemlerinin değerlendirilmesine ve iktisap edilmesine yönelik ve havaalanı tasarımı ve düzenlemesine yönelik Devlet mevzuatlarını da etkilemektedir. Havacılık güvenliği politikasını formüle ederken, Devletlerin, genel güvenlik düzeyinin seyahat dokümanlarının standartlaştırılmasıyla (MRTD'lerin evrensel olarak uygulanması, ICAO Havacılık Güvenliği Hareket Planının amaçlarından biri olup, ICAO standardı MRTD'lerin tüm Akit Devletler tarafından en geç 1 Nisan 2010 tarihine kadar zorunlu olarak tanzim edilmesi ile örneklendirilmiştir), sınır geçiş işlemleri sistemlerinin ve prosedürlerinin rasyonelleştirilmesiyle ve yolcular ve kargo ile ilgili güvenlik sorunlarını ele almak üzere uluslararası işbirliğinin pekiştirilmesiyle yükseltme amacını destekleyen ICAO'nun çağdaş kolaylaştırma stratejisini dikkate almaları tavsiye edilmektedir.

3.4 DEVLETİN HAVACILIK GÜVENLİĞİ İLGİLİ YETKİLİ OTORİTESİ VE SORUMLULUKLARI (CE-3)

3.4.1 Bir havacılık güvenliği Devlet ilgili otoritesinin kurulması Ve onun sorumlulukları

3.4.1.1 Devletlerin, yükümlülüklerini Chicago Konvansiyonu'nda öngörüldüğü üzere yerine getirebilmeleri için, Devletlerden yerine getirmeleri beklenen görevleri etkili bir biçimde gerçekleştirmeleri için uygun şekilde organize edilmiş, finanse edilmiş ve yetkilendirilmiş sivil havacılık güvenliği sistemlerinin kurulması gerektiği açıktır. Devletler, uygun ve pratik bir organizasyon kurmalı ve bir ulusal havacılık güvenliği otoritesinin çeşitli fonksiyonlarını gerçekleştirecek gerekli personeli istihdam etmelidir. Havacılık faaliyeti ve Devlet gereklilikleri farklılık gösterebileceğinden, ilgili sivil havacılık güvenliği sistemleri de farklılık gösterebilir ve Devletlere rehberlik etmek üzere hepsine uyan bir modelin önerilmesi mantıklı veya uygulanabilir değildir. Örneğin, havacılık güvenliği otoritesinin, sivil havacılık otoritesi olduğu kimi daha büyük Devletlerde, söz konusu Devletler, güvenlikle ilgili fonksiyonların bölgesel bürolarda (uygun olduğu durumlarda) ve de merkez ofisinde gerçekleştirilmesini gerekli ve etkin ve de etkili bulabilirler. Bu gibi durumlarda, ana ofis ile etkili yönetim ve haberleşmeyi temin edecek süreçler, kitaplığa ve diğer ortak dokümanlara gerekli erişim ve de ilgili bölgesel farklılıkların dikkate alındığı standartlaştırma bulunmalıdır. Ancak bir sivil havacılık

güvenliği sistemine yönelik yetki ve sorumluluk kapsamının, havacılık güvenliği otoritesinin büyüklüğü her ne olursa olsun, Devletten Devlete değişkenlik gösterebilecekken, Devletlerin kontroller ve dengelerden oluşan uygun bir sistemin muhafaza edilmesini daima temin etmeleri gerektiği dikkate alınmalıdır.

3.4.1.2 Devletler, gerekli organizasyon yapısı konusunda karar verirken, Ek 17 ve bununla bağlantılı kılavuz materyalde belirtilen sorumluluklarını, Devletteki havacılık faaliyetinin büyüklüğünü ve karmaşıklığını dikkate alarak değerlendirmelidir. Tipik olarak Devletler, Devlet kaynaklarını hava araçlarının normal işletme şartlarında güvenle işletilmesi için ve artan herhangi bir güvenlik tehdidine süratle cevap vermek için etkin bir şekilde tahsis edebilen ilgili havacılık güvenliği otoritesi dahilinde, diğer bölümlerin yanısıra bir güvenlik politikası ve denetim bölümü oluşturmaktadır. Bölüm için iş tanımı, diğer şeylerin yanısıra, aşağıdakileri içerebilir:

- a) Devletin yükümlülüklerini karşılamaya devam etmesini ve hükümet politikasına uygun olmasını temin etmek için, MSHGP'yi oluşturma, üretme, yayınlama ve sık sık güncelleme sorumluluğu;
- b) Kuruluşlar, havaaracı operatörleri, havalimanları ve diğer ilgililer arasında, MSHGP'nin uygulanması için hükümet politikası ilkeleri dahilinde görevlerin tanımlanması ve dağıtılması;
- c) Havaalanları, havaaracı operatörleri, kargo operatörleri ve diğerleri tarafından üretilen güvenlik programlarının yeterliliğinin incelenmesi ve temin edilmesi;
- d) MSHGP'nin uygulanmasında yer alan bireyler için uygun eğitim materyalinin geliştirilmesi, teşvik edilmesi, üretilmesi ve dağıtılması;
- e) Güvenlik ekipmanının ve sistemlerinin özellikleri ve değerlendirme yöntemleri ile ilgili ve havaalanı tasarımı, havalimanlarının güvenlik gerekliliklerine uyarlanması ile ilgili ulusal standartların ve tavsiyelerin geliştirilmesi ve
- f) Güvenlik önlemlerinin ve prosedürlerinin ilgili organizasyonlarla ve kurumlarla koordine edilmesi.

3.4.1.3 Devletler, yetkili havacılık güvenliği otoritesi dahilinde havacılık güvenliği sisteminde uygun bir kontroller ve dengeler sistemi muhafaza etmenin gerekliliğini dikkate alarak, Kalite Kontrol Programının geliştirilmesinden, uygulanmasından ve muhafaza edilmesinden sorumlu olacak, MSHGP'ye uygunluğu belirleyecek ve etkinliğini doğrulayacak, başka bir bölüm oluşturabilir. Kalite kontrol bölümü, diğer şeylerin yanısıra, havalimanlarının, havaaracı operatörlerinin ve güvenlik servisleri sağlayıcılarının güvenlik standartlarına ve işletme prosedürlerine ilişkin denetimler, teftişler, tetkikler, testler ve araştırmalar yapar; güvenlik önlemlerindeki yetersizlikleri rapor eder ve bunların düzeltilmesi için prosedürler tavsiye eder ve/veya yürürlüğe koyar (bakınız bölümler 3.8 ve 3.9).

3.4.2 Personel gereklilikleri

3.4.2.1 Devlet sivil havacılık güvenliği gözetim sistemi, sorumluluklarını etkili bir şekilde yerine getirmek için, uygun şekilde yapılandırılmalı ve havacılık güvenliği gözetimine/yönetimine dahil olan geniş yelpazedeki görevleri gerçekleştirebilecek nitelikli personel ile donatılmış olmalıdır. Bunun yanı sıra, personele, eğitimlerine, havacılık güvenliği bilgi ve tecrübelerine uygun, faaliyetlerini denetleyecekleri ve yönlendirecekleri işletmecilerin personeline benzer imkanlar ve ücretler sağlanmalıdır.

3.4.2.2 Uyumluluğun devamını sağlamak ve izleme veya havacılık güvenliği gözetim fonksiyonlarını yürütmek üzere Devlet tarafından yetkili kılınan tüm personele; havaaraçlarını, dokümanları, havaalanlarını, hava trafik servislerini ve diğer ilgili tesisleri ve de normalde tahditli olan sivil havacılığa ilişkin mahalleri denetlemek üzere engellenmeyen erişim hakkı veren ve onları devlet otoriteleri tarafından istihdam edilen havacılık güvenliği müfettişleri/denetçileri olarak tanımlayan uygun kimlikler verilmelidir.

3.4.2.3 Mesleğin gerekliliklerini tatminkar bir şekilde yerine getiren nitelikli havacılık güvenliği personelini işe almanın ve işte tutmanın maliyeti, önemli bir mali yük oluşturmakta olup, nitelikli havacılık güvenliği personeline ait ücret ile ilgili olarak uzun zamandır mevcut olan politikalarda ve mevzuatlarda revizyonlar gerektirebilir. Profesyonelliği ve güvenirliliği birleştiren uygun vasıflı personeli işe almak ve işte tutmak amacıyla Devlet otoritelerinin rekabetçi işverenler haline gelmeleri esastır. Bunun yanısıra Devletler uygun işe alma politikalarına, istihdam şartlarına ve uygulamalara sahip olmalıdır.

3.4.2.4 Devletler, yetersiz Devlet denetim personelini ve kaynaklarını telafi etmek için hükümet dışı birimleri denetim faaliyetleriyle görevlendirmekten kaçınmalıdır. Bu, havacılık personelinin, ticari operatörlerin, havacılık servisi sağlayıcılarının, havaalanı operatörlerinin, vs. ilgili havacılık güvenliği otoritesinin denetçileri tarafından etkin biçimde izlenmek yerine neticede kendi kendilerini denetlemelerine ve kontrol etmelerine yol açar.

3.4.3 Hizmet sağlayıcılarının oluşturulması

3.4.3.1 Havaalanlarının ve diğer havacılık hizmetlerinin özelleştirilmesi yönündeki global eğilim sonucunda son yıllarda güçlü denetleyici gözetime yönelik ihtiyaç artmıştır. Örneğin birçok Devlette, havacılık güvenliği programlarının yolcu ve bagaj tarama gibi operasyonel yönleri taşeron özel güvenlik şirketlerine verilmekte veya özelleştirilmiş havaalanı ve havaaracı operatörlerine fiilen yaptırılmaktadır. Chicago Konvansiyonu, bizatihi havacılık ile ilgili belirli hizmetlerin taşeronlara yaptırılmasını yasaklamazken, bir havacılık güvenliği sistemi ve havaaracı operasyonlarının güvenliğini sağlama zorunluluğu, daima bir Devlet yükümlülüğü olarak kalır.

3.4.3.2 Taşeron kullanımı ekonomik olabilir ve uygun performans standartları belirlendiği ve sözleşmelerde güçlü hükümet gözetimi bulunduğu sürece yüksek güvenlik seviyeleri sağlayabilir. İster bir hükümet kurumuna ve/veya özel kuruma veya uluslararası organizasyona yaptırılsın, güvenlik sisteminin tüm düzeylerinde kontrollerin ve hesap verme sorumluluğunun oluşturulması ve havacılık güvenliği hizmetlerini sağlayanlar ile onları denetleyenler arasında net bir ayırım yapılması esastır.

3.4.4 Sivil havacılık güvenliğinin uygulanmasından sorumlu birimler arasında koordinasyon ve işbirliği

3.4.4.1 Bir Devlet içinde havacılık güvenliği faaliyetlerinde yer alması muhtemel olan çok sayıdaki hükümet daireleri ve birimleri nedeniyle ve sektörün karmaşıklığı göz önünde bulundurulduğunda, kilit oyuncuları arasındaki koordinasyon kolaylaştırılmalıdır. Bu, MSHGK vasıtasıyla gerçekleştirilebilir.

3.4.4.2 MSHGK, hükümet yetkisiyle hareket eden, düzenli olarak toplanan daimi bir komite olmalıdır. Komiteye katılanlar, havacılık sektörünün üst düzey temsilcileri (havaaracı operatörleri, havaalanı otoriteleri, vs.) ve üst düzey hükümet görevlileri olmalı ve havacılık sektörünün üst düzey temsilcileri hükümetin danışmanları olarak hareket edecektir. Temsil edilmeleri en muhtemel olanlar bakanlıklar, sivil havacılık daireleri ve/veya kurumları, kolluk güçleri, iç güvenlik, dış ilişkiler, ulusal silahlı kuvvetler, göçmenlik, gümrük, posta hizmetleri,

acil durum hizmetleri, istihbarat, vs.dir. Bir ulusal kolaylıklar komitesi kurulmuş ise, program uygulamasında tutarlılık sağlamak ve günlük havacılık operasyonları konusunda güvenlik önlemlerinin muhtemel etkilerini dikkate almak üzere, başkanının MSHGK'na da üye olması tavsiye edilir. Teknik ve kabin mürettebatı, havaalanı ve havaaracı operatörü yer personeli ve hava trafik kontrol personeli gibi, sivil havacılık sektöründe başlıca çalışan gruplarını temsil eden organizasyonlardan gerektiğinde üyelerin dahil edilmesi de düşünülmelidir MSHGK kuralları MSHGP'de detaylandırılmalıdır.

3.4.5 Diğer Devletlerle İşbirliği

3.4.5.1 Havacılık güvenliği uygulamalarının ve prosedürlerinin Devletler tarafından tutarlı bir şekilde uygulanmasını teşvik etmek amacıyla Devletler, gerekmesi durumunda, MSHGP, MSHGEP ve MSHGKKP'larının oluşturulmasında ve ilgili bilgilerin alışverişinde diğer Devletlerle işbirliği yapmalı ve Ek 17 SARP'larına uygun olarak tehdit bilgilerini aktif olarak paylaşmak için prosedürler uygulamalıdır. Buna ilaveten, Devletlerin, yeni güvenlik sistemlerinin ve ekipmanının araştırılması ve geliştirilmesi veya mevcut sistemlerdeki ve ekipmandaki iyileştirmeler konusunda bilgi alışverişinde bulunmaları ve ICPO-INTERPOL ve diğer kolluk gücü organizasyonları ile ortak menfaatleri bulunan Devletlerle istihbarat paylaşımları tavsiye edilmektedir. Ortak menfaatleri bulunan Devletler, sivil havacılık havaalanı güvenliğini artırmayı ve suç işleyenlere tek biçim cezalar vermeyi müştereken kabul etmelidir. Ayrıca Devletlerin, başka bir Devlet tarafından talep edildiği takdirde, egemenliklerine uygun olması durumunda, ICAO tarafından USAP kapsamında gerçekleştirilen denetimlerin sonuçlarını ve denetlenen Devlet tarafından alınan düzeltici önlemleri paylaşmaları da tavsiye edilmektedir. Devletler, denetim bilgilerinin paylaşılması durumunda ICAO'yu bilgilendirmelidir.

3.4.5.2 Devletler, paragraf 3.4.5.1'deki yükümlülüklerin ve tavsiyelerin bazılarını veya tümünü etkin kılmak amacıyla, hava taşımacılığına ilişkin iki taraflı veya bölgesel anlaşmalarına, ICAO tarafından geliştirilen ve *Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahale Eylemlerine karşı Korunması için Güvenlik Elkitabı*'da (Dok. 8973 – hizmete özel-kısıtlı erişim-) yer alan model maddeyi dikkate alarak, sivil havacılık güvenliği konularının koordinasyonunu ve işbirliğini ele alan bir hükmü dahil etmeyi isteyebilir. Uluslararası düzenlemelerin, diğer Devletlerin belirli bir uçuşla ilgili ek güvenlik önlemlerine yönelik taleplerinin (örneğin, silahlı personelin, uçuş halindeki güvenlik görevlilerinin yolculuğunun barındırılması, vs.) uygulanabilir olduğu ölçüde karşılanmasını, bir havacılık güvenliği suçunun işlenmesi ihtimalinin bulunmasına inanmak için sebepler mevcut olduğu takdirde ilgili bilgilerin Devletlere iletilmesini ve havacılık güvenliği konvansiyonu suçları ile ilgili olarak açılan ceza davaları ile bağlantılı olarak diğer Devletlere hukuki yardımın sunulmasını sağlayacak şekilde de incelenmeleri gerekmektedir.

3.4.5.3 Henüz havacılık güvenliği konvansiyonlarının tarafı olmayan Devletlerin, *Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahale Eylemlerine karşı Korunması için Güvenlik Elkitabı* (Dok. 8973 – Sınırlanmış)'da öngörülen, havacılık güvenliği alanındaki iki taraflı veya bölgesel işbirliği için ICAO model anlaşmayı dikkate almaları tavsiye edilmektedir. Bu anlaşma, sivil havacılığa yasadışı müdahale eylemlerinin önlenmesinde ve bunlar sırasında ve bunları izleyen dönemin yönetiminde tarafların işbirliği için bir çerçeve sağlamakta ve söz konusu eylemlerin sonuçlarını hafifletecek önlemler oluşturmaktadır. Bu model anlaşma, Devlet arasında, havacılık güvenliği ile ilgili çok taraflı konvansiyonlar kapsamındaki mevcut yükümlülüklerin tamamlanmasına veya takviye edilmesine de hizmet edebilir.

3.5 PERSONEL NİTELİKLERİ VE EĞİTİMİ (CE-4)

3.5.1 Güvenlik gözetim/denetim personelinin yeterliliği

3.5.1.1 Havacılık güvenliği ile ilgili faaliyetlerin denetlenmesinde ve düzenlenmesinde yer alan görevler ve faaliyetler, karmaşık değerlendirmelerden, teftişlerden, denetimlerden, analizlerden ve müdahalelerden, personel niteliklerinin incelenmesinden ve kurulmuş havacılık güvenliği sistemlerinin etkililiğinin ve verimliliğinin değerlendirilebilme yetisinden oluşan geniş bir yelpaze içermektedir. Bu görevlerin etkili biçimde uygulanması, uygun şekilde eğitilmiş ve yüksek vasıflı teknik personel gerektirmektedir.

3.5.1.2 Havacılık güvenliğini düzenleyici otoritelerin ve teftiş heyetlerinin çeşitli fonksiyonlarının tatmin edici bir şekilde icra edilmesi, büyük ölçüde münferit müfettişlerin ve denetçilerin vasıflarına, tecrübelerine, yetkinliklerine ve adanmışlıklarına bağlıdır. Onaylama, sertifikasyon, yetkilendirme ve gözetim fonksiyonlarının yerine getirilmesindeki teknik yetkinliğin hayati önemini yanısıra, güvenlik gözetim personelinin yüksek derecede bir güvenilirliğe sahip olması, görevlerini yerine getirmelerinde tarafsız olmaları, nazik olmaları, insan doğasını iyi anlamaları ve iyi iletişim becerilerine sahip olmaları büyük önem taşımaktadır. Havacılık güvenliğinin uzmanlaşmış ve hassas doğası dikkate alındığında, onaylama, sertifikasyon, yetkilendirme ve gözetim görevlerinin verileceği her kişinin niteliklerinin, geçmiş tecrübesinin ve kişisel özelliklerinin seçimler yapılmadan önce dikkatle doğrulanması ve değerlendirilmesi hayati önem taşımaktadır.

3.5.1.3 Ayrıca onaylama, sertifikasyon ve izleme fonksiyonları ile görevlendirilmiş personelin, havacılık güvenliği ile ilgili uluslararası uygulamalara ve prosedürlere ait mükemmel bilgi sahibi olması, MSHGP'yi ve bunun işletmeci güvenlik programlarına ve operasyonlarına ne şekilde uygulandığını iyice anlaması, Devlete ve incelenen yere uygulandığı haliyle değerlendirilen tehdide ilişkin bilgi sahibi olması ve güvenlik teknolojilerini ve tekniklerini fevkalade bilmesi de önemlidir. Bir sivil havacılık güvenliği denetçisinin nitelikleri, asgari olarak, denetlenenlerinkine eşdeğer olmalıdır.

3.5.1.4 Havacılık güvenliği gözetim sorumluluğuna sahip olan ilgili havacılık güvenliği otoritesi dahilindeki daireler ve/veya birimler organizasyon açısından yetkin olmalıdır. Bir Devletin havacılık faaliyetinin büyüklüğüne bağlı olarak bu, örneğin yolcu operasyonları, kargo operasyonları, araç girişi, vs. gibi disiplinlerin bir karışımından oluşan bir denetçiler ekibi gerektirebilir. Bir ekip olarak, ilgili alanlarda teftiş edilen organizasyon kadar bilgili, yetkin ve tecrübeli olmalıdırlar.

3.5.2 Güvenlik ve güvenlik gözetim/denetim personelinin eğitimi

3.5.2.1 İlgili havacılık güvenliği otoritesi, diğer şeylerin yanısıra, Devlette gözetim fonksiyonlarını yerine getiren güvenlik personeli için asgari mesleki vasıfları belirleyecek olan bir eğitim politikası oluşturmalıdır. İlgili havacılık güvenliği otoritesi, diğerlerinin yanısıra, güvenlik gözetim personelinin görev ve sorumluluklarını etkili biçimde yerine getirmesi için gerekli güvenlik ve idari eğitimi ve güvenlik önlemlerinin uygulanmasından ve söz konusu önlemleri uygulayanların eğitiminden sorumlu tüm personel düzeylerini detaylandırarak MSHGP'yi (bakınız paragraf 3.3.3.7) da geliştirmeli ve uygulamalıdır.

3.5.2.2 İlgili havacılık güvenliği otoritesi, güvenlik gözetim personeli için ilk eğitimi ve yetkinliğin muhafaza edilmesine ve bilgi ile becerinin güncellenmesine yönelik tazeleme eğitimini finanse etmeye hazır olmalıdır. Devlet havacılık güvenliği gözetim personeli, havacılık güvenliği için yetkili otoriteyi temsil etmekte ve bundan dolayı ilgili sorumluluklarına ilişkin bilgi ve becerilerinin sürekli olarak geliştirilmesi gerekmektedir. Bu geliştirme,

Silinmiş:

gözetiminden sorumlu oldukları tüm disiplinlerde periyodik eğitim ve bilgi tazeleme kursları ile gerçekleştirilmelidir. ICAO ve havacılık güvenliği ile ilgili uluslararası ve bölgesel organizasyonlar tarafından organize edilmiş seminerlere ve çalışma gruplarına katılım da Devlet güvenlik gözetim personelinin, bilgi edinmesine ve başka Akit Devletlerden uzmanlarla tecrübe paylaşmasına olanak verebilir. Rapor yazma, denetim eğitimi, vs. kurslar gibi ek eğitim de güvenlik gözetim personeline kendi etkinliklerini ve verimlerini geliştirmelerine yardımcı olabilir.

3.5.2.3 Devlet havacılık güvenliği gözetim personelinin eğitilmesi, yetkinliğin ve güncelliğin muhafaza edilmesi gibi tamamen profesyonel unsurlarla sınırlı olmamalıdır. Özellikle, havacılık güvenliği müfettişlerinin ve denetçilerinin, ilgili havacılık güvenliği mevzuatları, müfettiş ve/veya denetçi becerileri, görevleri ve sorumlulukları ve gerekliliklerin uygulanmasına ve yürütülmesine yönelik ilgili otorite prosedürleri gibi konularda da eğitim görmeleri esastır. Devletlerin, kendi güvenlik personeline ait detaylı eğitim ve vasıf kayıtları tutmaları da zorunludur.

3.6 TEKNİK REHBERLİK, ARAÇ GEREÇ VE GÜVENLİK AÇISINDAN KRİTİK BİLGİLERİN SAĞLANMASI (CE-5)

3.6.1 Bir sivil havacılık güvenliği gözetim/yönetim sisteminin ve ulusal ve uluslararası standartların uygulanmasının etkililiği, spesifik fonksiyonlarını ne şekilde yerine getirecekleri konusunda güvenlik gözetim personeline izahat verecek kılavuz materyal ile desteklenmelidir. Bu unsur ayrıca, ilgili mevzuatların, talimatların ve programların uygulanması konusunda teknik rehberliğin ilgili havacılık güvenliği otoritesi tarafından havacılık sektörüne verilmesini içermektedir. ICAO, Ek 17'nin ve diğer ilgili Ek'lerin hükümlerinin uygulanmasında Devletlere yardımcı olacak teknik rehberlik materyali geliştirip yayınlamıştır. ICAO kılavuz materyaline ait örnekler bu elkitabını, *Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahale Eylemlerine Karşı Korunması için Güvenlik Elkitabı'nı* (Dok. 8973), *Sivil Havacılık Güvenliği Operasyonlarında İnsan Faktörleri* konusundaki *Elkitabı'nı* (Dok. 9808) ve *Eğitim Elkitabı'nı* (Dok. 7192) içermektedir. Uluslararası ve ulusal havacılık güvenliği mevzuatlarının uygulanması, söz konusu rehberlik materyalinin mevcudiyeti ile artırılmaktadır.

3.6.2 Devletler ayrıca, kendi güvenlik gözetim personeline ulusal mevzuatların, prosedürlerin ve uygulamaların gerçekleştirilmesinde yardımcı olmak için kendi kılavuz materyalini geliştirip yayınlamalıdır. Kılavuz materyal, tüm sektörde havacılık güvenliği ile ilgili faaliyetlerde çalışan personele yardımcı olmak üzere geliştirilmelidir. ICAO materyali, söz konusu ulusal rehberliğin hazırlanmasında verimli bir şekilde kullanılabilir. Devlet teknik rehberliğine ilişkin örnekler; havacılık güvenliği personelinin işe alınması, seçilmesi, eğitimi ve sertifikalandırılması ile ilgili materyali ve kendi güvenlik eğitim programlarının geliştirilmesi ile görevlendirilmiş havaalanı ve havaaracı operatörü personeli için rehberliği (MSHGP'nin ve MSHGEP'nin ilgili bölümleri bu bakımdan yararlı olabilir) içermektedir.

3.6.3 Bir denetçi elkitabı, geliştirilip, havacılık güvenliğinin çeşitli yönleri ile uygunluğu doğrulamak üzere tayin edilmiş denetçilere verilmelidir. Denetçilere ve personele, uygun ofisler, telefonlar ve diğer haberleşme olanakları ve de duruma göre, ulaşım gibi, görevlerini etkili bir şekilde gerçekleştirebilmeleri için uygun araç gereçler sağlanmalıdır.

3.6.4 Havacılık çevresinde güvenliği teşvik etmek için, güvenlik direktifleri ve tavsiyeleri gibi, güvenlik için kritik olan bilgilerin tedariki ve süratli bir şekilde yayılması esastır. Bilgilerin birimler arasında zamanında paylaşılması, Devletlerin riski en aza indirme gücünü artırır ve tehditleri azaltabilir. Güvenlikle ilgili vaka araştırma raporlarının paylaşılması

da ulusal güvenlik organizasyonları arasındaki havacılık güvenliği tehditlerine ait global bilgiyi artırır ve ilgili havacılık güvenliği sistemlerinin güçlendirilmesine katkıda bulunur.

3.7 SERTİFİKASYON VE ONAYLAMA YÜKÜMLÜLÜKLERİ (CE-6)

3.7.1 İlgili havacılık güvenliği otoritesi; havaaracı operatörleri, havaalanı yönetimi, vs.'den kaynaklanan havacılık güvenliği operasyonları (özel veya yarı devlet), havacılık güvenliği tarama personeli, havacılık güvenliği programları için bir sertifikasyon ve onaylama sisteminin geliştirilmesinden sorumlu olmalıdır. Sistemin esas fonksiyonları, duruma göre, Ek 17 SARP'ları ve diğer Ek'lerdeki havacılık güvenliği ile ilgili hükümlere uygun olarak, söz konusu sertifikasyon ve onaylama için gerekli standartların geliştirilmesini içermektedir. Söz konusu standartlar, örneğin özgeçmiş kontrollerine, seçme prosedürlerine, gerekli yetkinliklere yönelik kriterleri ve havacılık güvenliği tarama personeline yönelik performans standartlarını kapsmalı ve MSHGP'de yer almalıdır. Havacılık güvenliği önlemleri ve kontrolleri doğru ve etkili biçimde uygulanacaksa, standartlar açıkça tanımlanmalıdır. İlgili otorite, performans standartlarına tutarlı ve güvenilir bir şekilde ulaşılması amacıyla, özellikle tüm HGP'lerin ve Havaaracı İşletmecisi Güvenlik Programlarının, MSHGP'nin şartlarına uygun olmalarını ve tarama operasyonlarını gerçekleştiren kişilerin MSHGP ve MSHGEP'nin gerekliliklerine uygun olarak onaylı olmalarını temin etmelidir.

3.7.2 Havacılık güvenliği sertifikalarının ve onayların devam eden geçerliliği, operatörün veya bireyin, ilk onaylama ve/veya sertifikasyon sürecinde ortaya koyulan standartların muhafaza edilmeye devam ettiğini göstermesine bağlıdır. Bu nedenle Devletler, operasyona ve performansa ilişkin gerekli standartların ve yetkinliklerin muhafaza edilmesini temin etmek üzere, duruma göre, hem operatörün, bireyin ve hizmet sağlayıcısının devam eden gözetimi hem de onayı ve/veya sertifikasyonu için bir sistem oluşturmalıdır.

3.8 KALİTE KONTROL YÜKÜMLÜLÜKLERİ (CE-7)

3.8.1 Bir Devlette havacılık güvenliği önlemlerinin başarıyla uygulanmasındaki bir kilit unsur, kontrollerin, etkili güvenliği sağlayacak bir biçimde düzenli olarak uygulanmasını temin etmektir. Bu nedenle, ilgili havacılık güvenliği otoritesi, MSHGP'nin devam eden etkililiğini muhafaza etmek üzere bir MSHGKKP ve bir kalite kontrol önlemleri sistemi geliştirmeli ve uygulamalıdır.

3.8.2 İlgili havacılık güvenliği otoritesine, güvenlik önlemlerinin uygulanmasının MSHGP ile uyumlu olmasını temin etmek için havacılık güvenliği operasyonları üzerinde devamlı gözetim gerçekleştirmek üzere Devlet tarafından yetki ve sorumluluk verilmelidir. Otorite, bu amaca ulaşmak için, denetimler, teftişler, gözetimler ve testler yürütmek, güvenlik önlemlerini analiz etmek, güvenlik yetersizliklerini tespit etmek ve bunları yazılı olarak bildirmek, hızlı ve etkili düzeltici tedbirler için tavsiyelerde bulunmak, sertifikaları veya başka onayları ertelemek, geri almak veya feshetmek ve gerekmesi durumunda para cezaları kesmek (bakınız bölüm 3.9) için yetkilendirilmelidir.

3.8.3 Havacılık güvenliğinin devamlı geliştirilmesi ve artırılması için bir ortam ve kültürü teşvik eden yapılanma, sorumluluklar, prosesler ve prosedürlerden oluşan kalite kontrol fonksiyonları kriterleri, MSHGKKP dahilinde yer almaktadır. Yetkili havacılık güvenliği

otoritesi, bu programın geliştirilmesinden, uygulanmasından ve muhafaza edilmesinden sorumludur.

3.8.4 MSHGKKP'nin amaçları, Devlet MSHGP'si ile uygunluğun belirlenmesi ve etkinliğinin doğrulanması ve aşağıdaki hususların temin edilmesidir:

- a) Düzenli olarak Devlet güvenlik önlemlerinin, MSHGP'ye uygunluğun doğrulanmasına tabi tutulması. İzleme öncelikleri ve sıklığı, ilgili otoriteler tarafından gerçekleştirilen risk değerlendirme esasına dayanarak belirlenmelidir;
- b) Güvenlik kontrollerini uygulayan tüm kişilerin, görevlerini yerine getirmeleri için gerekli tüm yetkinliklere sahip olmaları, MSHGP'nin gerekliliklerine göre uygun şekilde eğitilmiş olmaları ve ilgili kayıtların güncel tutulması;
- c) İlgili performans standartlarının oluşturulması ve bu standartların muhafaza edilmesi için ilk ve periyodik değerlendirmelerin yapılması;
- d) Tarama operasyonlarını gerçekleştiren kişilerin, MSHGP ve MSHGEP'nin gerekliliklerine göre sertifikalandırılmaları;
- e) Güvenlik denetimlerinin, teftişlerinin, gözetimlerinin ve testlerinin, MSHGP'ye uygunluğu doğrulamak için ve herhangi bir yetersizliği süratle ve etkili bir şekilde düzeltmek için düzenli olarak yapılması;
- f) Yasadışı müdahale eylemlerinin araştırılması ve
- g) Güvenlik kontrollerinin ve prosedürlerinin incelenmesi ve yeniden değerlendirilmesi ve eksikliklerin, bir yasadışı müdahale eyleminin tekrarını önleyecek şekilde zamanında giderilmesi için gerekli önlemin alınması.

3.8.5 MSHGKKP'nı uygulayan personele, bu işlerine yerine getirmek üzere bilgi toplamak için ve düzeltici faaliyetleri yaptırmak için gerekli yetki verilmelidir. Bu amaçla, personeli, diğer şeylerin yanısıra, aşağıdaki hususlarla yetkili kılmak üzere MSHGKKP'nda ve ilgili mevzuatlarda resmi prosedürler oluşturulmalıdır:

- a) Herhangi bir güvenlik prosedürünü değerlendirmek amacıyla, Devlette tescilli veya faaliyet gösteren bir uçağı teftiş etmek;
- b) Devletteki herhangi bir havaalanının herhangi bir bölümünü teftiş etmek;
- c) Havaalanında faaliyet gösteren veya GTA'lara giren işletmeler tarafından kullanılan havaalanı dışındaki herhangi bir arazinin veya alanın teftiş edilmesi ve söz konusu arazide veya alanlarda bulunan herhangi bir mal varlığını testlere tabi tutmak;
- d) Güvenlik önlemlerinin ve prosedürlerinin etkinliğini araştırmak ve test etmek;
- e) Havaalanı ile bağlantılı olarak ticari amaçlarla kullanılan havaalanı dışındaki araziyi işgal edenden, havaalanı müdüründen veya havaaracı operatöründen, denetim, teftiş, gözetim, test veya araştırma ile ilgili bilgi sağlamasını istemek;
- f) Havaalanı veya havaaracı operatörü ile bağlantılı ticari amaçlarla işgal edilen bir havaalanı dışındaki araziye veya bir havaalanı veya havaaracı operatörünü teftiş etmek amacıyla herhangi bir araziye, tesise veya binaya girmek;

- g) Bir havaalanına, hava tarafı alanına veya tayin edilmiş herhangi bir GTA'ya görevlerini gerçekleştirmeleri için gerekli herhangi bir ekipmanı almak ve kullanmak; örneğin telsizler, kameralar, kayıt cihazları (hem ses hem de görüntü) ve silahlar, silah benzerleri veya sahte patlayıcı tertibatlar gibi, özel izinli, tahditli veya yasak maddeler de dahil olmak üzere,
- h) Güvenlik standardını veya güvenlik prosedürlerinin uygulanmasını değerlendirmede kendilerine yardımcı olacağını düşündükleri herhangi bir kişiye havacılık güvenliği hakkında sorular sormak;
- i) Gerekmesi durumunda bildirim ve/veya tavsiyeler düzenlemek ve
- j) Düzeltici önlemleri yaptırmak.

Bu yetkiler, faaliyetler Ek 17 veya diğer ilgili Ek'lerdeki Standartlarla ilintili olduğu sürece, hava seyrüseferi tesisleri için aynı şekilde geçerli olacak biçimde yapılmalıdır.

3.8.6 Farklı Devletlerdeki havaaracı ve havaalanı operasyonlarının karmaşıklığında ve büyüklüğünde geniş bir farklılık bulunduğundan, kalite kontrol tedbirleri her Devletin özel havacılık ortamına uyacak şekilde biçimlendirilmelidir.

3.8.7 MSHGKKP, yolcular, mürettebat, yer personeli, vs. gibi kaynakların sağladığı güvenlik bilgilerinin analiz edilmesine yönelik bir gizli raporlama sisteminin oluşturulmasıyla tamamlanmalıdır. Bunun yanı sıra, uygunluk sağlamamanın sebeplerinin ve biçimlerinin tanımlanmasına ve düzeltici tedbirlerin uygulandığını ve sürdürüldüğünün doğrulanmasına katkıda bulunmak için programın sonuçlarını analiz edecek ve kaydedecek bir süreç oluşturulmalıdır.

3.8.8 Sivil havacılık sektöründeki güvenlik paydaşlarının, kalite kontrol programlarının resmen yürürlüğe koyulması ve bağlantılı fonksiyonların yerine getirilmesi dahil olmak üzere, kendi iç kalite kontrol önlemlerini geliştirmeleri, uygulamaları ve muhafaza etmeleri öngörülmelidir.

3.8.9 MSHGKKP'nin yönetiminden, önceliklerinin belirlenmesinden ve organizasyonundan sorumlu kişiler ve kurumlar, menfaat çatışmasının algılanmasından kaçınmak üzere ve diğer taraftan, havacılık güvenliği gözetim fonksiyonlarını yerine getiren tayin edilmiş personelin de gözetim/denetime tabi olmasını temin etmek üzere, MSHGP kapsamında tedbirlerin uygulanmasından sorumlu olan kişilerden ve kurumlardan bağımsız işlemelidir.

3.9 GÜVENLİK SORUNLARININ ÇÖZÜMLENMESİ (CE-8)

3.9.1 Tespit edilmiş havacılık güvenliği sorunlarının çözülmesi, tüm havacılık güvenliği gözetim faaliyetlerinin özündeki kritik unsurdur. İyi bir havacılık güvenliği gözetim/yönetim sistemi, yetersizliklerin belirlenmesini ve belirlenmiş herhangi bir yetersizliği çözümlenecek ilgili düzeltici tedbirlerin süratli ve etkili bir şekilde uygulanmasını sağlayacaktır.

3.9.2 MSHGKKP'nin uygulanması sonucu ve ilgili teftiş ve/veya denetim raporları, güvenlik kontrollerinin uygulanmasından sorumlu kurumun gerekli güvenlik standartlarını karşılayamadığını veya muhafaza edemediğini ortaya koyması halinde, müfettiş veya denetçi, ilgili havacılık güvenliği otoritesi adına, kurumu derhal gözlenen yetersizlikten

haberdar edecektir. Yetersizliğin sebebi belirlendikten sonra, ilgili havacılık güvenliği otoritesi, düzeltici tedbirlerin alınması için süreler belirlemeli ve düzeltici tedbirlerin etkililiğini belirleyecek uygun takipler başlatmalıdır. Yetersizlik bu süre içinde düzeltilmediği takdirde otorite, geçici olarak para cezalarının verilmesi, havacılık güvenliği işletmesini yürüten kuruma ait sertifikanın, onayın ve/veya yetkinin durdurulması veya geri alınması, vs. gibi pozitif tedbirler almayı tercih edebilir.

3.9.3 Köklü ve iyi yönetilen bir ulusal kalite kontrol sisteminde, çeşitli teftiş ve/veya denetim raporlarının analizi, bir zayıflıklar veya yetersizlikler kalıbına işaret edecek ve birçok defa sebepleri ve muhtemel çözüm yollarını da belirleyecektir.

3.9.4 Sivil havacılığa karşı yeni ve ortaya çıkan tehditler karşısında, potansiyel tehdidin spesifik alanlarını daha iyi değerlendirmek ve ilgili havacılık güvenliği otoritesi kapsamında müfettişlik dairesinin kaynaklarının daha verimli kullanımını temin etmek üzere, teftişler ve/veya denetimlerin kapsamının ve ilgili teknik ve prosedürlerin incelenmesine yönelik sürekli bir ihtiyaç vardır.

3.9.5 Yasadışı müdahale eylemlerinin veya tehditlerin araştırılması, güvenlikle ilgili yetersizliklerin tespit edilmesinde çok önemli bir rol oynamaktadır. Prosedürler, bu tür bir olay meydana geldiği takdirde onu değerlendirmek için yürürlükte olmalı ve güvenlik önlemleri uygun olacak şekilde revize edilmelidir. Bir yasadışı müdahale eyleminin veya onun tehdidinin her vuku bulmasından mümkün olan en kısa süre sonra ilgili havacılık güvenliği otoritesi tarafından bir inceleme ve analiz gerçekleştirilmelidir. Sonuçlar, ilgili otoritenin tespit edilmiş havacılık güvenliği yetersizliklerinin iyileştirilmesine ve düzeltilmesine yönelik tavsiyeleri ile birlikte tüm havacılık güvenliği iştirakçilerinin kullanımına sunulmalıdır. Devletler, tüm yasadışı müdahale eylemleri hakkında ICAO'ya bir rapor düzenlemeli ve uygun olduğu durumlarda, raporun kopyaları alakadar olabilecek diğer Devletlere sağlanmalıdır.

3.9.6 Güvenlik meselelerinin etkin biçimde çözümlenmesi, büyük ölçüde ilgili havacılık güvenliği otoritesine verilen yetkiye bağlıdır. Böylelikle, güvenlik meselelerinin çözümlenmesi, ancak havacılık güvenliği yasaları ve mevzuatları tarafından açıkça desteklenen ve bunlarla bağlantılı durumlarda başarılı olabilir. Teknik rehberlik ve prosedürler, havacılık güvenliği yasalarının ve mevzuatlarının uygulanması ile görevlendirilmiş güvenlik müfettişlerinin, denetçilerinin ve bireylerinin kullanımına sunulmalıdır. Söz konusu rehberlik, otorite personelinin tutarsız hareket etmelerinin önüne geçmek için, herhangi bir kalite kontrol fonksiyonunu gerçekleştirmeden önce yukarıda belirtilen görevleri yerine getirmekle görevlendirilmiş olanlara sağlanmalıdır.

EKLER

Ek A

REFERANSLAR

Aşağıdaki dokümanlar ya bu elkitabında anılmıştır ve/veya Devletlere, kendi sivil havacılık güvenliği gözetim/yönetim sistemlerinin oluşturulmasında ve idaresinde yardımcı olacak ek rehberlik sağlamaktadır.

ICAO DOKÜMANLARI

Konvansiyonlar ve İlgili Yasalar

Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu (Dok. 7300)

Havaaraçlarında İşlenen Suçlara ve Belirli Başka Yasalara İlişkin Konvansiyon (Dok. 8364)

Havaaraçlarının Yasadışı olarak Zaptedilmesinin Bastırılmasına yönelik Konvansiyon (Dok. 8920)

Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Bastırılmasına İlişkin Konvansiyon (Dok. 8966)

Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı Yasadışı Eylemlerin Bastırılmasına yönelik Konvansiyona Ek olarak, Uluslararası Sivil Havacılığa Hizmet eden Havalimanlarında Yasadışı Şiddet Eylemlerinin Bastırılmasına İlişkin Protokol (Dok. 9518)

Plastik Patlayıcıların Tespit edilmeleri Amacıyla İşaretlenmesine İlişkin Konvansiyon (Dok. 9571)

Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu'nun Ek'leri

Ek 2 – Hava Trafik Kuralları

Ek 6 – Havaaraçlarının İşletilmesi

Kısım I – Uluslararası Ticari Hava Taşımacılığı – Havaaraçları

Ek 8 – Havaaraçlarının Uçuşa Elverişliliği

Ek 9 - Kolaylıklar

Ek 11 – Hava Trafik Hizmetleri

Ek 13 – Havaaracı Kaza ve Vaka Araştırması

Ek 14 - Havaalanları

Cilt I – Havaalanı Tasarımı ve Operasyonları

Ek 17 - Güvenlik - Uluslararası Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahaleye Karşı Korunması

Asamble Kararları

Yürürlükteki Asamble Kararları (8 Ekim 2004 itibariyle) (Dok. 9848)

Elkitapları ve Sirkülerler

Havaalanı Tasarım Elkitabı (Dok. 9157)

Havaaracı Operasyonları (Dok. 8168)

Havaalanı Planlama Elkitabı (Dok. 9184)

İdaresi zor/Yıkıcı Yolcuların Hukuki Yönlerine ilişkin Kılavuz Materyal (Sir 288)

Sivil Havacılık Güvenlik Operasyonlarında İnsan Faktörleri (Dok. 9808)

İnsan Faktörleri Eğitim Elkitabı (Dok. 9683)

Havalimanları ve Hava Seyrüsefer Hizmetlerine ilişkin Sorumluluklar Konusunda ICAO'nun Politikaları (Dok. 9082)

Makinede Okunabilir Seyahat Dokümanları (Dok. 9303)

Ek 6'nın Güvenlik Hükümlerinin Uygulanmasına ilişkin Elkitabı (Dok. 9811)

Güvenlik Denetimi Referans Elkitabı (Dok. 9807 – hizmete özel)

Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahale Eylemlerine karşı Korunması için Güvenlik Elkitabı (Dok. 8973 – hizmete özel)

Eğitim Elkitabı (Dok. 7192)

Hava Seyrüsefer Hizmetlerine ilişkin Prosedürler (PANS)

ATM – Hava Trafik Yönetimi (Dok. 4444)

BİRLEŞMİŞ MİLLETLER UYUŞTURUCU VE SUÇ BÜROSU – TEKNİK YARDIM ARAÇ GEREÇLERİ

Evrensel belgelerde terörizm ile ilgili olarak yer alan suçlara ve yargılamalara ait kontrol listesi ve Güvenlik Konseyi kararı 1373, 2001

Evrensel Terörizm Karşıtı Belgelerin Yasaya Dahil edilmesi ve Uygulanmasına ilişkin Kılavuz, 2006

Evrensel Terörizm Karşıtı Konvansiyonlara ve Protokollere Yasama Kılavuzu, 2003

Suçluların İadesine ilişkin Model Yasa, 2004

Ek B

TANIMLAR

Bu elkitabında kullanılan tanımlar, Chicago Konvansiyonu'nun ilgili Ek'lerinde, diğer ICAO dokümanlarında (*Uluslararası Sivil Havacılık Sözlüğü* (Dok. 9713) gibi) ve *Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahale Eylemlerine karşı Korunması için Güvenlik Elkitabı* (Dok. 8973 – Sınırlanmış)'ta yer alanlara benzerdir veya ICAO Havacılık Güvenliği Denetim Bölümü tarafından öngörülen tanımlardır. Bu nedenle, aşağıdaki terimler bu elkitabında kullanıldığında, aşağıda belirtilen anlamlara sahiptirler:

Yasadışı müdahale eylemleri. Ek 17'de tanımlandığı üzere yasadışı müdahale eylemleri ve havacılık güvenliği konvansiyonlarında ifade edildiği üzere sivil havacılık emniyetine karşı eylemler.

Havai çalışma. Bir uçağın, tarım, inşaat, fotoğrafçılık, kadastro çalışmaları, gözlem ve devriye, arama ve kurtarma, havadan reklam, vs. gibi özel hizmetler için kullanıldığı bir havaaracı operasyonu.

Havaalanı. Tamamen veya kısmen havaaraçlarının gelişi, kalkışı ve yüzeyde hareketi için kullanılması öngörülen, karada veya suda belirlenmiş bir alan (herhangi bir bina, tesisat ve teçhizat dahil).

Havaaracı. Havanın dünyanın yüzeyine karşı tepkilerden başka, havanın reaksiyonlarından atmosferde destek alabilen herhangi bir makine.

Havaaracı güvenlik kontrolü. Şüpheli cisimlerin, silahların, patlayıcıların veya başka tehlikeli tertibatların, maddelerin ve nesnelerin bulunması amacıyla bir uçağın, yolcuların erişimine izin verilmiş olabilen içinin bir teftişi ve ambarın bir kontrolü.

Havaaracı güvenlik araması. Şüpheli cisimlerin, silahların, patlayıcıların veya başka tehlikeli tertibatların, maddelerin ve nesnelerin bulunması amacıyla uçağın içinin ve dışının baştanbaşına kontrolü.

Hava seyrüsefer hizmetleri. Hava seyrüseferi, arama ve kurtarma ve havacılık bilgilendirme servisleri için hava trafik yönetimi, haberleşme, seyrüsefer ve gözetim, meteorolojik servisler dahil olmak üzere operasyonların tüm aşamalarında hava trafiğine sağlanan hizmetler.

Hava tarafı. Erişimi kontrollü yapılan, bir havaalanının hareket alanı, bitişik arazi ve binalar veya onların bölümleri.

Hava trafiği. Bir havaalanının hareket alanında çalışan veya uçuş halindeki tüm havaaraçları.

Hava trafik servisi. Çeşitli biçimlerde, uçuş bilgi servisi, uyarı servisi, hava trafiği danışma servisi, hava trafiği kontrol servisi (alan kontrol servisi, yaklaşma kontrol servisi veya havaalanı kontrol servisi) anlamında jenerik bir ifade.

Denetim (ICAO USAP). Ek 17 Standartlarına uygunluğu doğrulamak için bir Devletin havacılık güvenliği sisteminin sistematik ve objektif olarak incelenmesi.

Özgeçmiş kontrolü. Bir bireyin bir güvenlik kontrolünü uygulamaya ve/veya bir güvenlik tahditli alana nezaretsiz girişe elverişliliğinin değerlendirilmesinin bir parçası olarak, hukuken izin verildiği durumlarda, herhangi bir sabıka geçmişi dahil olmak üzere, bir kişinin kimliğine ve geçmişteki tecrübesine ilişkin bir kontrol.

Bagaj. Operatör ile anlaşmalı olarak bir havaaracında ya elde ya da ambar bagajı olarak taşınan yolcuların veya mürettebatın kişisel eşyası.

Bomba tehdidi. Uçuş halindeki veya yerdeki bir uçağın güvenliğinin veya herhangi bir havaalanının veya sivil havacılık tesisinin veya herhangi bir kişinin bir patlayıcı veya başka kalem veya tertibat tehlikesi ile karşı karşıya olabileceğini, ister doğru isterse yanlış olsun, ileri süren veya çıkarıcı, anonim veya başka türlü, iletilen bir tehdit.

Kabin mürettebatı üyesi. Yolcuların emniyeti için, uçağın operatörü veya kaptan pilot tarafından tayin edilmiş görevleri yerine getiren, fakat bir uçuş mürettebatı üyesi olarak hareket etmeyecek olan bir mürettebat üyesi.

Kargo. Posta, levazım ve yolcu beraberindeki valiz veya hor kullanılmış bagaj dışında bir havaaracında taşınan herhangi bir eşya.

İkram malzemeleri. Uçuş halindeki yolcu servisleri ile ilgili, ikram tedarikleri dışındaki tüm kalemler, örneğin gazeteler, dergiler, kulaklıklar, ses veya görüntü bantları, yastıklar ve battaniyeler, hoşluk kitleri, vs.

İkram tedarikleri. Bir uçağın içinde kullanılan yiyecek, içecek, başka kuru levazım ve ilgili ekipman.

Sertifikasyon. Bir kişinin tayin edilen fonksiyonları yerine getirmek için gerekli yetkinlikleri ilgili otorite tarafından tanımlanmış kabul edilebilir bir düzeyde sahip olduğunun ilgili havacılık güvenliği otoritesi tarafından veya adına resmen değerlendirilmesi ve teyit edilmesi.

Ticari hava taşımacılık operasyonu. Yolcuların, kargo veya postanın ücret karşılığı veya kira ile taşınmasını içeren bir havaaracı operasyonu.

Mürettebat üyesi. Bir operatör tarafından, bir uçuş görevi dönemi esnasında bir havaaracında görev yapması tayin edilen bir kişi.

Kolaylıklar. Gerekli bir kontrol sürecinin, kişilerin veya malların işlemlerinin kolaylaştırılması ve gereksiz operasyon gecikmelerinin önlenmesi amacıyla verimli yönetimi.

Uçuş mürettebatı üyesi. Bir uçuş görev dönemi sırasında bir uçağın operasyonu için esas olan görevlerle görevlendirilmiş ruhsatlı bir mürettebat üyesi.

Genel havacılık operasyonu. Bir ticari hava taşımacılığı operasyonundan veya bir havadan çalışma operasyonundan başka bir havaaracı operasyonu.

İnsan Faktörleri prensipleri. Tasarım, sertifikasyon, eğitim, operasyonlar ve bakım için geçerli olan ve insan performansını gerektiği gibi göz önünde bulundurarak insan ve diğer sistem unsurları arasında emniyetli bir arabirim amaçlayan ilkeler.

İnsan performansı. Havacılık operasyonlarının emniyeti, güvenliği ve verimliliği üzerinde etkiye sahip olan insan becerileri ve sınırlamaları.

Kabul edilemez kişi. Bir Devlete girişi, onun otoriteleri tarafından reddedilen veya reddedilecek olan bir kişi.

Uluslararası havaalanı. Gümrük, göçmenlik, kamu sağlığı, hayvan ve plan karantina ve benzeri prosedürlere ait formalitelerin gerçekleştirildiği, uluslararası hava trafiğine yönelik bir giriş ve hareket havaalanı olarak topraklarında bulunduğu Akit Devlet tarafından tayin edilmiş herhangi bir havaalanı.

Posta. Dünya Posta Birliği'nin kurallarına göre posta servisleri tarafından sunulan ve posta servislerine teslimatı öngörülen yazışma ve diğer kalemlerin sevkiyatları.

Operasyonlar elkitabı. İşletme personeli tarafından görevlerinin ifasında kullanılacak prosedürleri, talimatları ve kılavuzu içeren bir elkitabı.

Operatör. Bir uçağın, havaalanının veya bununla bağlantılı havacılık faaliyetinin işletilmesinde çalışan veya çalışmayı teklif eden bir kişi, organizasyon veya kuruluş.

Kaptan pilot/Uçuş komutanı. Uçuş süresi sırasında uçağın operasyonundan ve emniyetinden sorumlu pilot.

Yetkili acente. Bir operatör ile iş yapan ve kargo veya posta ile ilgili olarak ilgili otorite tarafından kabul edilen veya gerekli görülen güvenlik kontrollerini sağlayan bir acente, nakliyecisi veya başka herhangi bir kurum.

Mevzuat. Arzu edilen bir düzen derecesi getirmek ve muhafaza etmek için yetkili talimatın verilmesi.

Not. – Bu elkitabı çerçevesinde, bu terim talimatları, kuralları, kararlamaları, direktifleri, yasa gruplarını, gereklilikleri, politikaları, emirleri, vs. içermektedir.

Sabotaj. Mala kötü niyetli veya acımadan yıkıp tahribe neden olması amaçlanan, uluslararası sivil havacılığa veya tesislerine yasadışı müdahale tehdidinde bulunan veya yasadışı müdahale tehdidi ile sonuçlanan bir eylem veya ihmal.

Tarama. Bir yasadışı müdahale eylemini gerçekleştirmek üzere kullanılacak silahları, patlayıcıları veya diğer tehlikeli tertibatları belirlemesi ve/veya bulması öngörülen teknik veya diğer olanakların uygulanması.

Not. – Bazı tehlikeli nesnelere veya maddelere, Ek 18 ve bununla bağlantılı Tehlikeli Maddelerin Hava yoluyla Emniyetli bir şekilde Taşınmasına ilişkin Teknik Talimatlar (Dok. 9284) tarafından tehlikeli eşya olarak sınıflandırılmakta ve söz konusu talimatlara uygun olarak taşınmalıdır. Bunun yanı sıra, Sivil Havacılığın Yasadışı Müdahale Eylemlerine Karşı Korunmasına ilişkin Güvenlik Elkitabı (Dok. 8973 – Sınırlanmış) bir uçağın kabininde asla taşınmaması gereken yasak kalemlerin bir listesini sunmaktadır.

Güvenlik. Sivil havacılığın yasadışı müdahale eylemlerine karşı korunması. Bu amaca, önlemlerin ve beşeri ve malzeme kaynaklarının bir kombinasyonu ile ulaşılmaktadır.

Güvenlik denetimi. Ulusal sivil havacılık güvenlik programının uygulanmasının tüm yönlerine ilişkin derinlemesine bir uygunluk incelemesi.

Güvenlik kontrolü. Bir yasadışı müdahale eylemini gerçekleştirmek için kullanılacak silahların, patlayıcıların veya diğer tehlikeli tertibatların, nesnelere veya maddelerin girişini önleyebilecek olanak.

Güvenlik ekipmanı. Tek başına veya bir sistemin bir parçası olarak, sivil havacılığa ve tesislerine yasadışı müdahale eylemlerinin önlenmesinde veya tespitinde kullanılacak uzmanlık vasfına sahip tertibatlar.

Güvenlik teftişi. İlgili ulusal sivil havacılık güvenliği programı gerekliliklerinin bir havayolu, havaalanı veya güvenlikle ilgili başka bir birim tarafından uygulanmasına ait bir inceleme.

Güvenlik programı. Sivil havacılığın yasadışı müdahale eylemlerine karşı korunması için kabul edilen tedbirler.

Güvenlik tahditli alan. Bir havaalanının hava tarafının, giriş kontrolünün yanısıra başka güvenlik kontrollerinin uygulandığı, öncelikli risk alanları olarak tanımlanan alanları. Söz konusu alanlar normalde, diğer şeylerin yanısıra, tarama kontrol noktası ile havaaracı arasındaki tüm ticari havacılık yolcu hareket alanlarını, rampayı, bagaj düzenleme alanlarını, havaaraçlarının servise getirildiği ve taranmış bagaj ve kargonun mevcut olduğu alanlar dahil, kargo hangarlarını, posta merkezlerini, hava tarafı ikram ve havaaracı temizleme tesislerini kapsayacaktır.

Güvenlik incelemesi. Bir yasadışı müdahale eyleminin gerçekleştirilmesi için istismar edilebilecek güvenlik açıklarının tespit edilmesi ve düzeltici tedbirlerin tavsiye edilmesi dahil olmak üzere güvenlik ihtiyaçlarının değerlendirilmesi.

Güvenlik testi. Bir yasadışı eylemi işleme teşebbüsünü taklit eden bir havacılık güvenliği önlemine ilişkin gizli veya açık bir deneme.

Servis sağlayıcı. Havacılık faaliyetinin bir parçası olan ve işlevsel olarak düzenleyicisinden ayrı olan bir organizasyon, faal operatörler ve diğer sağlayıcılar.

Seyahat dokümanı. Gerçek hamili tarafından uluslararası seyahat için kullanılabilir, bir Devlet veya organizasyon tarafından tanzim edilen bir pasaport veya başka resmi kimlik belgesi.

