



Ufuk Özbülün
PLUS Security Consultancy
Güvenlik ve Eğitim Danışmanı

ZIRHLI KIYMET NAKLİ (C.I.T.) UYGULAMALARINDA KAYIP ÖNLEME ÇABASI

Zirhli kıymet nakli operasyonları, taşınan kıymetin güvenli bir alandan diğer bir güvenli alana emniyet içinde ve birçok fiziki ve prosedürel güvenlik unsurunun iç içe geçtiği uygulamalar vasıtası ile taşınması anlamına gelir. Tüm Dünya üzerinde operasyona verilen enternasyonal isim "C.I.T.", yani "Cash in Transit" dir. Bu operasyon genelde bankalarının ağırlıklı olarak para taşıma işlemlerinde kullanıldığı gibi, işlenmiş ya da işlenmemiş kıymetli madenlerin, mücevherlerin vs. nakli amacı ile de kullanılabilir. Bankacılık sektöründeki uygulamalar genelde kıymetin bir güvenli noktada yüklenip (örng: Banka ana kasa) diğer bir güvenli alana (örng: Banka şubesi ya da ATM cihazı) taşınıp teslim edilmesi veya yüklenmesi şeklindedir. Banka ile çalışmakta olan özel kurum ya da kişilerin kıymetlerinin bankaya nakli, şubelerin kıymetlerinin belirli saatlerde merkez bankasına teslimi, şubeler arası para aktarımı gibi uygulamalar en rutin işlemlerdir.

Günümüzde bu işlemler bankaların ve/veya kurumların kendi bünyelerindeki CIT birim ve araçları ile yapılabildiği gibi, bu amaçla kurulmuş yerel ya da uluslararası yüklenici firmalara da taşere edilebilmektedir. Bu tür firmalar bazen sadece kıymetin müşterinin bir lokasyonundan alınıp diğer bir lokasyonuna teslimi amacı ile hizmet verebildikleri gibi aynı zamanda bir takım bankaların ana kasa/merkez vezne işlemlerini de üzerlerine alabilmekte, oluşturdukları nakit merkezlerinde kıymetlerin sayımı, saklanması, ATM kasetlerine yerleştirilmesi gibi hizmetleri de verebilmektedirler. Yurt dışında daha yaygın olan bu işlem günümüzde ülkemizde de yaygınlaşma eğilimindedir.

Kıymet nakli uygulamaları her kim tarafından gerçekleştirilirse gerçekleştirilsin, beraberinde önemli güvenlik riskleri getirmektedir. Kıymetin korunmakta olan bir güvenli alandan yine korunmakta olan bir diğer güvenli alana nakli sırasındaki koruma zafiyeti, değeri zaman zaman milyonlarca Dolara ulaşan yol

üzerindeki hareketli kıymeti bazı kişiler için iştah arttırıcı konuma getirebilmektedir. Birçok filme de konu olmuş olan bu tür bir risk tüm Dünya üzerinde değişik formlar ve saldırı yöntemleri ile olsa da sıkça görülmektedir.

Kıymetin nakil anındaki bu zayıflığı, bu kez kullanılmakta olan araçların caydırıcılık ve saldırılara dayanıklılık yönlerinin arttırılmaya çalışılması ile giderilmeye çalışılır ve kıymetin zirhli araçlar ve silahlı güvenlik görevlileri eşliğinde taşınması ihtiyacı ortaya çıkar. Günümüzde bu uygulama nerede ise tüm dünya ülkelerinde bu şekilde gerçekleştirilmekte, değişik zirh kaplama yöntemlerine sahip araçlar uzun ya da kısa namlulu ve genelde ikisini birden taşımakta olan güvenlik görevlilerinin eşliğinde kıymetler nakledilmektedir.



Araçlarda kullanılan zirh dayanıklılık dereceleri kıymet naklinin gerçekleştirildiği ülkeye, o ülkedeki geçmiş soygun ve saldırı istatistiklerine göre değişir. Bu

radan risklerin her ülke ve bölgede aynı olmayacağı, dolayısı ile güvenlik uygulamalarının da farklılık gösteren bu riskler uyarınca farklı olması gerektiği ortaya çıkar. Diğer ülkelerde çok daha dayanıklı zirhlama sistemleri kullanılsa da ülkemizde genel anlamda zirhlama dereceleri 9 mm. Kalibre fişek kullanan her türlü kısa ve uzun namlulu ateşli silaha karşı dayanıklılık gösterecek seviyede kullanılmaktadır. Bu da, mevcut araçların 7.65 ve 9 mm. Kalibre fişek kullanan her türlü tabancaya ve Uzi, MP5, Akrep gibi 9.mm kalibre fişek kullanan uzun namlulu otomatik silahlara karşı dayanıklılık sağlayacağı, ancak kalibre düşüp, fişegin namludan çıkış hızı ve saniyede kat ettiği yol arttıkça (Velocity) zirhin yetersiz kalacağı anlamına gelecektir. Örneklerle açıklamak gerekirse yukarıda belirtilen silahlara karşı koruma sağlayan mevcut zirh sistemi, sadırganın silahı AK47, G3 ya da M16 ve benzeri diğer silahlara dönüştükçe etkisini kaybedecektir.



Ülkemizde genel olarak kullanılan ‘‘çelik plakalarla zırhlama’’ işleminin yanı sıra, Dynema, Ceramica, Kevlar gibi diğer zırhlama malzemelerin de kullanılması ile çok daha efektif ve dayanıklı zırhlı araçların üretilmesi tabii ki mümkündür ancak bu konuda verilecek karar mevcut risk unsurları ve fayda maliyet dengesi ile doğru orantılı olmalıdır.

Yukarıda da bahsettiğimiz gibi her hedefin her ülkede taşıdığı risk birbirinden ayrıdır. Risklerin belirlenmesinde en temel unsurlardan bazıları ise ağırlıklı olarak risk analizi yapılan hedef ya da sektöre karşı daha önce söz konusu ülkede meydana gelmiş saldırılar ve bu saldırıları gerçekleştiren örgüt, grup ya da kişilerin kullandıkları saldırı yöntemleridir. (Mudus operandi).

Ülkemizdeki Zırhlı Kıymet Nakli uygulaması gerçekleştiren araçlara karşı uygulanan saldırıların geçmişe yönelik istatistiği çıkarıldığında yukarıda bahsedilen tarzda velocity’si yüksek silahlarla saldırıların nerede ise hiç gerçekleşmediği, hatta araçlara karşı doğrudan silahlı saldırının bile nadiren gerçekleştiği görülmektedir. Genel olarak araçların kendi personelinden kaynaklanan kayıpların (ki aşağıda bahsedilecektir) daha yoğun olduğu ülkemizde, üçüncü şahıslar tarafından gerçekleştirilen saldırılar ancak birkaç yılda bir gerçekleşmektedir. Bunun en son örneğini yıllar önce Adana’da bir bankanın ATM cihazına para yerleştirilmesi esnasında ekibin silahlı saldırıya uğraması ve çatışmaya giren güvenlik görevlisinin öldürülmesi olayı olarak verebiliriz. Belirtilen olayda da, Zırhlı kıymet nakli operasyonu sırasında bir saldırı meydana gelmiştir. Ancak fark edilebileceği gibi, bu da doğrudan doğruya zırhla korunan araca karşı değil, terminolojide ‘‘kaldırım geçişi’’ olarak adlandırılan ve kıymetin güvenli alan kabul edilen zırhlı araçtan alınıp, diğer bir güvenli alan kabul edilen ATM cihazına taşınması arasında kalan yaya taşıma sürecinde gerçekleşmiştir.

Fayda maliyet dengesi konusunda da benzer bir örnek verilebilir. Belirttiğimiz gibi ek zırhlama yöntemleri ile mevcut araçların zırhlama kategorileri en üstün silahlara karşı dayanacak şekilde tasarlanabilir. Tabii ki bu işlem bir aracın maliyetini en azından iki katına çıkaracaktır. Küçük bir hesapla yaklaşık 30-40.000 lira daha fazla harcanması gereken araçlardan bir banka ya da yüklenici firmada yaklaşık 200 tane bulunduğunu farz edelim. Miktarın nerelere tırmanacağını hepimiz hesaplayabiliriz. Bu durumda soru şudur; ‘‘birkaç yılda bir, o da genelde 9mm. Kalibre fişek kullanılan silahlarla gerçekleştirilecek, diğer kalibrelerle saldırının daha önce ülkemizde hiç görülmediği olası saldırılar için tüm 200 aracımıza da 40.000’er TL. daha mı harcayalım, yoksa riski ‘‘calculated risk’’ kapsamına alıp, gereken sigortalamayı yapıp riski göze mi alalım?’’

Gelelim Zırhlı Kıymet Nakli uygulamalarını bekleyen diğer ve daha önemli risk faktörüne. Bu da tahmin edebileceğiniz gibi aracın kendi personelinden kaynaklanan kayıplardır. Türkiye son on yıl içerisinde Zırhlı kıymet nakli uygulamaları esnasında meydana gelen kayıpların sadece çok küçük bir bölümü üçüncü şahıslar tarafından gerçekleştirilmiştir ve bu sayı ortalama bir insanın aklında tutabileceği ve gerektiğinde detaylarını açıklayabileceği kadar azdır. Bunun yanı sıra personelin kendisine emanet edilen kıymeti alıp kaçması ile ilgili sayısız örnek bulunmaktadır. Ayrıca bu istatistiklere personelin yüklemeye yaptığı ATM cihazlarını yüklemeye anı ya da sonrasında boşaltması gibi sıkça görülen bir diğer risk unsuru daha bulunmaktadır. Bu tür kayıplar en sık görülenlerden olmakla beraber kurum tercihleri gereğince ‘‘kol kırılır yen içerisinde kalır’’ misali genelde gizli tutulmakta ve basına yansıtılmamaktadır. ATM kabinlerinde kullanılan alarm sistemlerinin kablolu problemleri nedeni ile genelde yerel (Ana merkeze bağlı olmayan) şekilde tasarlanması, çoğunun iç kabininde kamera sisteminin olmaması, kilit ve anahtar sistemlerinin



“One time combination lock” (tek kullanımlık şifreli) olarak tasarlanmamış olması bu tür kayıpları kolaylaştıran etmenlerdir.

“safe to safe routes” uygulamasının ülkemizde pek fazla rağbet görmemesi, yani kıymet yüklendikten sonra araç kasasının, araç mürettebatının açamayacağı şekilde kilitleyip mühürlenmesi ve kasanın kıymetin teslim edileceği lokasyondaki yetkililer tarafından açılması yöntemine pek baş vurulmaması da araçlardan meydana gelen kayıplara sebebiyet veren en önemli açıktır. Tabii ki bunun uygulanmaması keyfiyetten çok bir zorunluluktur ve sefere çıkan zırhlı bir aracın sadece tek bir lokasyona değil, aynı seferde birçok lokasyona uğraması gerekliliğinden doğmaktadır.

Ülkemizdeki mevcut kanun boşlukları da personelden kaynaklanan kayıplara sebebiyet veren en önemli etmenlerdendir. Özellikle burada “hırsızlık” kelimesi kullanılmamaktadır, çünkü mevcut kanunlar uyarınca bir personelin şoförlüğünü yaptığı ya da güvenliğini sağladığı araçtaki kıymeti alıp kaçması doğrudan hırsızlık eylemi ile ilintilendirilememektedir. Bunun sebebi kaybolan kıymetin hal-i hazırda kurum tarafından o kişinin eline ve sorumluluğuna teslim edilmesidir, bu da eylemin kişinin kendisine ait olmayan bir unsuru izinsiz alması, bir diğer deyişle çalması değil ancak güveni kötüye kullanması, ya da emniyeti suiistimal gibi görülebilesi sonucunu getirmektedir. Konunun hırsızlık ya da gasp gibi görülebilmesi, söz gelimi, güvenlik elemanının silah ya da zor kullanarak ve diğer arkadaşını bu şekilde etkisiz hale getirerek kıymeti alması ile mümkündür. Ülkemizde son zamanlarda meydana gelen iki önemli olaydan birisi bu şekildedir. Bir zırhlı aracın güvenlik görevlisi silah zoru ile şoför arkadaşını

aracın kasasına kilitlemiş ve kıymeti alarak kayıplara karışmıştır. Bu durum şahsın silah zoru ile soygun suçu ile yargılanmasına olanak tanımaktadır. Ancak daha önce defalarca gerçekleştiği gibi her hangi bir silah ya da zor kullanmadan araç personellerinin münferit ya da ortaklaşa araçtaki kıymete el koyması aynı türde bir suçlamayı olanaksız kılmaktadır. Tıpkı perakende sektöründe raf hırsızlığına engel olma uygulamalarında elimizi kolumuzu bağlayan kanun boşluklarında olduğu gibi, personelden kaynaklanan zırhlı kıymet nakli uygulamalarında da işimiz bir hayli zorlaşmaktadır.

Personelden kaynaklanan zırhlı kıymet nakli kayıplarını engelleme konusunda, araçların uydu takip sistemleri ile takip edilmesi, araçlara otomatik gaz kesme sistemleri konulması, birden fazla iç bölmesi olan araçlar üretilmesi vs. gibi fiziki önlemlerin yanı sıra, hizmetin türüne bağlı olarak çeşitli prosedürel önlemler de alınmaktadır, ancak bu önlemlerin de ne kadar efektif olduğu tartışmaya açıktır.

Tahmin edeceğimiz üzere iç kayıpların azaltılması için kurumlarda sağlanması gereken en önemli nitelik kurumsal aidiyet duygusunun geliştirilmesi ve personele kurumsal kimlik kazandırıp koruduğu unsuru kendi malı gibi sahiplenmesini sağlamaktır. Ülkemiz güvenlik sektöründeki mevcut ortalama gelir ve eğitim seviyeleri ve gün geçtikçe artan taşeronlaşma göz önüne alındığında bunun ne derece mümkün olduğu ya da olmadığı anlaşılacaktır. Yanına milyonlar değerinde TL, döviz ya da kıymetli maden verdiğimiz, beline ve eline silahını verip güzelce zırhladığımız araca yerleştirdiğimiz, cebine doğru dürüst bir para koymadığımız, sorunlarını ve borçlarını takip etmediğimiz personelimizden ne kadar aidiyet ve bağlılık bekleyebiliriz. Bunun amiyane tabiri ile kediden ağzına verdiğimiz çigeri bir başka yere taşınmasını istememizle pek de farkı yoktur. Her şeye rağmen, ülkemizdeki personel hırsızlıklarının diğer ülkelere göre daha az olması ise belli bir sosyal kültür ve kanuni olmaktan çok ahlaki yaptırımlar sebebiyledir.

**Sonuç olarak ne kadar fiziki ve prosedürel önlem alınırsa alın-
sın aidiyet duygusu geliştirilmediği, refah düzeyi üste çekilmediği ve
etkili işe alım ve personel takip ve izleme teknikleri uygulanmadığı
sürece güveni kötüye kullanarak ya da doğrudan silahlı gasp yöntemi
ile gerçekleşen personel hırsızlıkları olagelmeye devam edecektir.**

Güvenlik görevlisi silahlıdır, cebinde parası yoktur, kuruma bağlılığı zedelenmiştir ve milyonları taşımaktadır. Uygun ortam gerçekleşmesi, silahı taşıyanın kafayı bozması ve kararlılığı durumunda fiziki ve prosedürel önlemlerin caydırıcılığı bir yere kadardır. Para zaten avucundadır. Diğer arkadaşından yardım almazsa da silah kimde ise para onundur!

