

ECA FLIGHT DATA WG TOPLANTI SONUÇ RAPORU

Toplantı tarihi: 13 Ekim 2016

Toplantının yeri: Kenzi Tower Otel, Kazablanka

Katılımcı: Kpt. Plt. Kutay Müniroğlu

Toplantı Özeti

Öncelikle toplantıya uzun süredir Türkiye ALPA'sından katılım olmadığı belirtildi ve TALPA'nın bu çalışma grubuna katılımından duyulan memnuniyet bildirildi.

Toplantı EASA'nın başlattığı DATA4SAFETY programı ile açıldı ve bu konudaki gelişmelerden bahsedildi. DATA4SAFETY 2015 yılında EASA tarafından başlatılan ve tüm Flight Dataların şirketlerin gönüllülük esası ile katılımları birleştirilip bir havuzda toplandığı ve havacılık endüstrisindeki emniyeti arttırmaya yönelik yapılmış bir girişim. PROOF OF CONCEPT (PoC) önceki toplantılarda tanımlanmış. Kısaca gönüllülük esası ile şirketler gizlilik ön planda olacak şekilde FDM den gelen bilgileri ortak bir havuzda toplayacaklar. Gerektiğinde bu programa dâhil olan havayolları bu bilgileri uçuş emniyetini arttırmak için kullanabilecek. Sadece şirketler değil, endüstrideki diğer birimler de emniyeti arttırmak amaçlı bu bilgilere ulaşabilecek. Örneğin yeni bir meydana uçuş planlayan bir şirket, daha önce buraya yapılan uçuşların datalarından o meydan ile ilgili riskleri ve analizleri detaylı olarak görebilecek. Burada ön planla olan konu gizlilik. Uçuş bilgileri şirket ismi, uçak kanat ismi, tarih olmaksızın karşı tarafa sunulacak. Bu bilgi havuzuna sadece havayollarından değil, ATC'ler, havalimanları, meteorolojik bilgi merkezleri ve benzeri kaynaklardan gelen bilgilerde eklenecek.

Bu programın benzerini Amerika Birleşik Devletleri ve FAA, ASIAs (AVIATION SAFETY INFORMATION ANALYSIS SYSTEM) adı altında hayata geçirmiş. USA ALPA'dan bir temsilci ASIAs ile ilgili hazırladığı sunumu sundu. ASIAs FAA tarafından finanse ediliyor. Farklı havayollarından gelen gizli(confidential) uçuş bilgileri bir havuzda toplanıp havacılık sektörünün gelişimine katkıda bulunması için kullanıma açık hale getiriliyor. Katılım gene gönüllülük esasına dayanıyor. Hiçbir şekilde havayolu ismi, kuyruk numarası, uçuş numarası paylaşılmıyor. Bilgilerin havuza iletilmesi çeşitli yollarla olabiliyor. Şirkete kurulacak bir sunucu ile Flight Data'lar bu konuda çalışan başka bir şirketin sunucularına iletilip burada muhafaza ediliyor. Bu programa dâhil olan havayolları istenilen meydanlar ile ilgili dataları bazı kurallar çerçevesinde analiz etme şansına sahip oluyor. Örneğin bir meydana sadece bir tek havayolu uçuş yapıyorsa bu meydana ait bilgilerin hangi havayoluna ait olduğu ortada ancak kural olarak o meydana ait bilgilerin kullanılabilmesi için en az 3 havayolunun oraya uçuş düzenlemesi gerekmekte, bu şekilde gizlilik sağlanmış oluyor. Bunun gibi farklı düzenlemeler var.

DATA4SAFETY programına ilk data'nın 10 ay içerisinde girmesi bekleniyor.

CVR, pilot raporları ve FDR'dan gelen bilgilerin yanlış amaçlarla kullanılması konusu ECA'yı rahatsız ediyor. Havayolları şirketleri ve ECA, DATA ve SAFETY bilgilerinin korunması konusunda ortak bir çaba ve amaç içerisindedir.

Amerika Birleşik Devletlerinde ASIAs programının olumlu sonuçlarını sorduğumuzda ORLANDO havalimanını örnek verdiler. ORLANDO havalimanına bir piste yapılan yaklaşımlarda sürekli UNSTABLE approach yapıldığı ASIAs dataları ile belirlenmiş. Bu

şekilde sadece bir havayolunun değil birçok havayolunun aynı sorun ile karşılaştığı anlaşıldığından o meydana RNAV VISUAL yaklaşması otorite tarafından oluşturulmuş.

Öğleden sonra ise ikinci oturumda FLIGHT DATA MONITORING REGULATIONS ele alındı. Farklı Avrupa ülkelerinin monitoring regülasyonlarındaki farklılıklar tartışıldı. İlgili doküman EASA REG.376 ve JUST CULTURE in şirketlerde nasıl uygulandığı ile ilgili konuşuldu. Just Culture uygulamalarının bazı Avrupa ülkelerinde uygun şekilde uygulanmadığı veya uygulamaların istenilen düzeyde olmadığı durumlar mevcut. REG 376 uygulanmasında hala aksaklıklar olduğu konuşuldu. Bunlarla ilgili [EU Regulasyon 376 2014](#), [ICAO DOC.9859 - Safety Culture](#) ve [European Just Culture Declaration](#) adlı dokümanları ekte bulabilirsiniz.

CVR kayıtlarının gizliliği ve yanlış kullanımları halen gerçekleşmekte. CVR ların dinlenmesi sadece uçuş emniyeti ile ilgili durumları kapsamaları ve bu kayıtlarının gizliliğinin sağlanması ana amaç olmalı. Bazı körfez şirketlerinde CVR in yanlış amaçlarla kullanıldığı durumlar sık sık yaşanmakta ve bundan duyulan endişeler tartışıldı.

Rastlantısal Alkol testlerini ECA istemiyor ve ülkeler PSP (peer support programme) larını bir an önce doğru bir şekilde uygulamaya koymasını gerektiği üzerinde duruldu (EPSI-EUROPEAN PILOT PEER SUPPORT INITIATIVE).

Ek'de EASA tarafından hazırlanan [DATA4SAFETY](#) ile ilgili sunumu bulabilirsiniz.