

## ECA SECURITY WG TOPLANTISI SONUŞ RAPORU

Toplantı Tarihi: 27-28 Eylül 2016

Toplantı Yeri: ECA Merkezi, Brüksel

Katılımcılar: Kpt. Plt. Deniz Akıncı & Kpt. Plt. Osman Şirin

### Toplantı Özeti

Katılımcılar arasında ECA Security Committee'nin (Güvenlik Komitesi) daimi temsilcileri (ki en yenisi 7 yıldır komitede, en eskisi 40 sene önce bu komitenin kurucularından) ve TALPA'nın da içinde olduğu gözlemci niteliğinde çeşitli ülkelerin ALPA temsilcileri vardı. Toplamda 15-16 kişilik gruba zaman zaman ECA Genel Sekreteri ve bir yöneticisi eşlik etti.

Konu başlıklarına geçmeden önce tüm üyeler kısa kısa söz alarak güncel olaylar ve düşünceleri hakkında görüşlerini paylaştılar. Söz sırası TALPA'ya geldiğinde Suriye'deki olaylar, sınırlarımızdan kaçak geçişler, Atatürk Hava Limanı'na yapılan saldırıdan ve 15 Temmuz'da yaşanan olayların neticesindeki muhtemel güvenlik zafiyetleri ile ilgili pek çok soru ile karşılaştık. Bu komitenin üyeleri diğer çoğu komitede olduğu gibi ECA yönetimindeki ALPA'lardan bağımsız olarak göreve devam eden temsilcilerden oluşuyor. Gerektiğinde aralarında genel ya da özel bilgi alışverişi yapıyorlar. Bize sordukları ilk soru da "Sizi burada görmeye devam edecek miyiz yoksa yine ara sıra başkaları mı gelecek?" oldu. Bizim bu çalışma grubunda yer almamızdan duydukları hoşnutluğu iki gün boyunca defalarca vurguladılar.

Gündem maddelerine gelirsek;

İlk gün Germanwings 9525 olayı ile ilgili yeni gelişmeler olup olmadığı, yayımlanan SIB (Safety Operation Bulletin ) ile ilgili güncelleme gerekip gerekmediği, yazılan cümlelerin revize gerektirip gerektirmediği ile ilgili görüş alışverişi yapıldı. Kokpitte en az iki kişi bulunması konseptinin getirdiği riskler ve bu konudaki itirazlar üzerine, dışarı çıkan kokpit üyesinin yerine kokpite giren üçüncü kişinin mutlaka görev tanımının yapılması gerektiği, bu görevin de sadece diğer kokpit üyesine kapıyı açmakla sınırlı olması gerektiği ancak neyi ne zaman yapması gerektiğini algılayıp karar verebilecek düzeyde bir eğitimden geçmesi gerektiği ve SIB'nin bu doğrultuda revize edilmesi gerektiği irdelendi ve gerekli çalışma başlatıldı.

İkinci gündem maddesi olarak laser pointerların oluşturduğu tehdit konuşuldu. Bu cihazların yüksek güçteki modellerinin kalıcı görme kayıplarına sebep olduğu, bununla ilgili örnekler bulunduğu ve ne gibi tedbirler alınması gerektiği tartışıldı. Toplantının genel katılım grubu EU ALPA'ları temsilcilerinden oluştuğu için yapılan çalışmalar ve eksikliği hissedilen kanuni düzenlemeler genel sorun olarak dile getirildi. Türkiye'deki mevzuattan örnekler verdik ve bu konuda ülke olarak daha ileri bir noktada olduğumuz ortaya çıktı. Şu ana kadar çıkarılabilemiş yürürlükteki yaptırım olarak İngiltere'de şüphe üzerine yapılabilecek üst aramasında bu tip bir cihaz bulunduğu olayın sorgulamaya götürülebilmesi dışında fazla bir gelişme olmadığı tartışıldı. Önlem olarak Airbus'ın üzerinde çalıştığı lazeri geçirmeyecek kokpit camları ve bunların diğer ışıkları da beraber sönmemesi sebebi ile fazla efektif olamayabilme ihtimali, yine üzerinde çalışılan cam filtreleri ve gözlükler ile ilgili bilgi paylaşımları yapıldı.

Diğer bir konu insansız hava araçları; bunların her gün artan miktarda kullanıma girmesi, insanlı uçuşlara karşı oluşturdukları riskler değerlendirildi. Yapılan testlerde en küçüklerinin bile muhtemel bir çarpışmada vereceği hasarın göz ardı edilemeyeceği irdelendi, ülkelerin bunlarla ilgili yapmaya çalıştığı ya da yapması gereken yasal düzenlemeler konuşuldu. Bu noktada yine Türkiye'deki düzenlemelerden örnekler verdik.

İnsansız hava araçlarının artması ile ileride bunların yolcu taşımacılığında kullanılmaya başlama ihtimali, yine Amazon markasının “drone” larla dağıtımına başlaması neticesinde tahsis edilmesi gereken/edilen bir hava sahası ihtiyacı, bu hava sahasının bilgisayar programı ile yönetilmesi, ileride yazılımcı bir şirketin ATC ünitesini de insansız bir yapıya dönüştürülmesine varacak ticari atılımla, şu an itibarı ile ütopyik de olsa, sektörde başta pilot ve hava trafik kontrolörleri olarak bizleri gelecekte nasıl bir mücadelenin beklediği görüşleri irdelendi.

Son olarak; Avusturya ALPA temsilcisinin ön hazırlığını yaptığı ve Malezya Havayolları uçağının Ukrayna hava sahasında yerden atılan füze ile düşürülmesi neticesinde “Conflict Zone” lar üzerinde yayımlanan NOTAM’ların havayolları için yeterli güvenliği sağlamadığı, bu NOTAM’ların gerekli risk değerlendirilmeleri yapılarak “Ground to Unlimited” olarak yayınlanması gerektiğini söyleyen teklifi konuşuldu. Teklifin taslağında gerekli risk değerlendirmesi yapacak bir birim kurulması ve bu birimin risk raporları hazırlayarak “Ground to Unlimited” olarak yayınlanmayan NOTAM bölgeleri üzerinden uçuşların yapılmaması yönünde karar alması ve bunun uygulanması ile ilgili istekler vardı. Bu birimin bağımsızlığının sorgulanabilirliği ve bu tip yetkilerin politik ve ekonomik yaptırımlar açısından suistimale açık olduğu tarafımızdan bildirildi ve değerlendirildi. Teklif edilen çalışma, bu doğrultuda havacılık güvenliğini arttıracak ilave tedbirlerin ne şekilde alınabileceği ile ilgili görüş alışverişi ile olgunlaştırılabileceği düşüncesi ile daha sonraki toplantılara bırakıldı.

İkinci gün hâlihazırdaki ya da yetiştirilmek üzere istihdam edilecek pilotlarla ilgili güvenlik gerekçeli incelemelerin ne şekilde yapılması gerektiği ile ilgili fikir alışverişi ve bununla ilgili ECA tarafından bir “Position Paper” yayınlanıp yayınlanamayacağı değerlendirildi. Ülkemizde işe girişlerde kullanılan sabıka kaydı gibi benzeri bir geçmiş bilgisinin pilotluk mesleği ile ilişkilendirilmesi gerektiği, işe alımlarda ve mesleğe başlamada da bir kriter olarak kullanılması, gerekirse ülkelerin birbirlerinin veri tabanlarından faydalanabilmeleri üzerine görüş alışverişi yapıldı. İzlanda' da bu bilgi bankasının devam eden soruşturmaları da içermesi, bu soruşturmalarda suçlu değil iddia veya tanık pozisyonunda olanların da negatif olarak değerlendirilmesinin doğurduğu olumsuz sonuçlar konuşuldu.

Önemli bir risk konusu da pek çok ülkede pilotların ve diğer çalışanların çalıştıkları kurum tarafından verilmiş kimlik kartlarını sadece görevlilere göstererek pas uçuş amacı ile personel geçişlerini kullanarak sorgusuz uçağa ve hatta kokpite kadar gidebilmeleri ve bu güvenlik açığının oluşturduğu risk. Bu konudaki teklif ise bio-metric CMC kartların kullanıma konulması. Manyetik kimlik kartlarının aynı zamanda parmak izi ya da retina tarama bilgisi gibi ilave kimlik eşleştirmesi içermesi, havaalanı güvenlik bölgelerindeki personel kapılarının sistemlerinin bu şekilde değiştirilmesi ile ilgili çalışma yapılması.

Fransız temsilcisinin yakın zamanda yaşanan rehine olayına istinaden rehin alınma durumunda uygulanabilecek bir “check-list” hazırlanması teklifinin üzerinde çok fazla durulmadı ve gereksiz olduğuna karar verildi.

Bir diğer konuda, havayolu ile yapılan insan ticareti konuşuldu ve kabin ekiplerine büyük görev düştüğü belirtildi. Genelde kadın ticareti olarak kullanılan bu sistemde kabin ekiplerinin bilinçlendirilerek şüphe durumunda ilgili birimlere haber vermeleri, bu yönde eğitilip bilinçlendirilmeleri gerektiği üzerine fikir alışverişi yapıldı ve alınabilecek ilave tedbirler tartışıldı.

Son olarak daha önce Airbus'ta, şu anda EASA çatısı altında çalışan bir uzman tarafından "Cyber Security" konusunda sunum yapıldı. Havacılıkta artan teknoloji kullanımı, hava trafik konuşmaları ve kleranslarda ACARs/CPDLC sistemlerinin daha yoğun kullanımının teşvik edilmesi ve tüm bu sistemlerin dışarıdan erişilebilecek güvenlik açıkları ve bu konuda alınabilecek tedbirler konuşuldu. Her ülkede bu tip saldırı ya da girdilerde eğitimli acil müdahale ekibi kurulması, tespit edilen güvenlik açıkları ya da yaşanan olayların bu sistemleri üreten firmalarla paylaşılmasının açıkların kapatılması konusundaki önemi vurgulandı.

Toplantının sonunda EASA regülasyonları içerisindeki yapılması planlanan bazı değişiklerle ilgili ye ALPA'ların, değişiklikler EU parlamentosuna gelene kadar kendi ALPA'ları vasıtası ile kendi ülkeleri bazında ne şekilde lobi çalışması ve destek içinde bulunması gerektiği konusu ECA Genel Sekreteri tarafından açıklanıp vurgulandı.