

EASA AIRCREW ACTION PLAN KONFERANSI TOPLANTI SONUÇ RAPORU

Katılım Tarihi: 15-16 Haziran 2016

Katılım Yeri: Marriot Otel, Köln

Katılımcılar: Kpt. Plt. Deniz Akıncı, Kpt. Plt. Sermet Karaağaç

Toplantı Hakkında Bilgi

EASA tarafından gerçekleştirilen Aircrew EASA Action Plan (Uçuş Ekibi EASA Aksiyon Planı) adlı konferans'da Germanwings 4U9525 uçak kazası için önerilen aksiyon planının detayları konuşuldu. 24 Mart 2015 tarihinde Germanwings Havayolu şirketine ait Airbus A320'nin ikinci pilotu intihar ederek uçağı düşürdü. Bu olay sonucunda pilotların özellikle psikolojik sağlığı ve bu konuda alınması gereken önlemler önemli bir tartışma konusu oldu. Buna benzer bir kazanın bir daha oluşmaması amacıyla neler yapılmalıdır sorusuna cevap vermek için özel bir çalışma ekibi (Task Force) oluşturuldu. Bu çalışma ekibi hazırladığı aksiyon planında altı ana öneri sundu; Kokpitte bütün uçuş süresince en az iki kişi olmalıdır; havayolları pilotları eğitimlerinin bir parçası olarak veya pilotluğa kabul edilmeden önce psikolojik değerlendirmeden geçirilmelidir; pilotlar hem rastgele hem de belirlenmiş zamanlarda uyuşturucu ve alkol testlerinden geçmelidir; aero medikal doktorların performansları takip edilmeli ve özellikle psikoloji ve iletişim konularında eğitimleri güçlendirilmelidir; kamunun sağlığı ile hasta mahremiyeti arasında uygun bir denge sağlanmalıdır (aero medikal bilgi havuzu oluşturulması); pilot destekleme ve raporlama sistemi kurulmalıdır (Peer Support / Destekçi Meslektaş).

Toplantının Özeti

Toplantının ana amacı Germanwings hadisesinden 3 gün sonra yayınlanan " kokpitte en az iki kişi " direktifi ile başlayan süreçte 'Aksiyon Planı' olarak yayınlanan 6 maddelik sonuç raporunun uygulamasının ne düzeyde olduğu, çekinceler, aksaklıklar ve yenilikler hakkında görüş alışverişidir. 120 civarındaki katılımcı grubunun çok büyük bir bölümünü havacılık psikiyatristi olarak farklı ülkelerde görev yapan doktorlar, küçük bir kısmını EASA, CAA, FAA temsilcileri ile daha küçük bir kısmını ise bazı ülkelerin ALPA temsilcileri oluşturdu.

İlk konuşmacı ve moderatör olarak EASA temsilcisi Chaouki CHABBI önerilen 6 maddelik 'Aksiyon Planı' direktiflerinin EASA'nın aşırı tepkisi olarak eleştirilmesi üzerine, havacılık tarihinde kazaların yıllara göre azalmasını grafiklerle gösterdikten sonra gelecek yıllara ait tahminleri verdi. Mevcut durumda istatistiklere göre kaza risk oranı %1.8 iken bu oran sabit kalırsa, gelecek yıllarda uçuş sayısının artmasından dolayı kaza sayısının da doğal olarak artacağına vurgu yapan CHABBI, bu risk oranının 2023 yılına kadar en az %1.2 ye düşürülmesi gerekliliği olduğu için en ufak ayrıntıyı bile ciddiye almanın zorunluluğuna değindi.

6 maddelik 'Aksiyon Planı'nın ilk maddesi, biz kokpit ekiplerini direk olarak ilgilendiren ve önem taşıyan bir konu. "2 person in the cockpit " direktifi şu anki güncel uygulamada pek çok şirket tarafından benimsenmiş olsa da hala çok ciddi çekinceler içeriyor. Bu çekinceler şu şekilde sıralanabilir; bu madde kokpitte hiçbir kokpit ekibinin uçuşun hiçbir safhasında tek başına kalmaması gerektiği üzerine bir hareket tarzı hedefliyor, ihtiyaç için dışarı çıkan pilotun yerine kabin ekibinden birinin ikinci kişi olarak kokpite girmesi (ki bu ülkemizde de sivil havacılık direktifi olarak uygulanmakta) gerekiyor ancak bu ikinci kişinin hangi pozisyonu işgal edeceği, tam olarak görevinin ne olduğu ve cockpit safety procedures (kokpit güvenlik prosedürleri) hakkında ne derece bilgili olması gerektiği detaylandırılmamış. Bu eksikliklere istinaden eğitime, özgeçmişine ve ekonomik değerine rağmen, kokpitte yalnız kalmasına güvenilmeyen bir pilotun yerine, günümüzde 2-3 aylık bir eğitimle kabin ekibi olabilen, pilotlar kadar ciddi psikolojik testlerden geçmeyen, piyasadaki sürekli ve hızlı sirkülasyon nedeni ile şirket içerisindeki kısa geçmişi dışında kendisi hakkında bilgi sahibi olunması mümkün olmayan bir kişinin kokpitte diğer pilot ile yalnız bırakılmasının o pilotun tek başına kalması kadar riskli bir durum olduğu aşikar. Bu konudaki çekincelere karşılık EASA temsilcisi ise;"Daha büyük risklerin azaltılması için küçük risklerin göze alınabileceği ve bu kokpitteki ikinci kişinin niteliklerinin şu anda küçük risk olarak değerlendirildiği" şeklinde eksik ve kaçamak bir cevap ile yetindi. Şu aşamada bu madde ile ilgili bir değişiklik öngörülmemesine rağmen Haziran'da bitecek toplantıların ardından Temmuz 2016'da bu konuda yeni direktifler yayınlanacağı belirtildi. Aynı zamanda şirketlere bu konu ile ilgili olarak kendi risk değerlendirmelerini yapmaları önerildi.

Yayınlanmış 'Aksiyon Planı'nın pilotları direk olarak ilgilendiren bir diğer direktifi "Peer Support Program " olarak adlandırılan, dünyanın pekçok ülkesinde şirketler içerisinde yada ortak platformlarda uygulanan ve genellikle ilgili ülkenin ALPA'sı tarafından organize edilen 'destekçi meslektaş' programlarının hayata geçirilip yaygınlaşması. İstihdam sayısına göre belli oranda yine pilotlar arasından seçilecek ve belli temel eğitimler verilecek kişiler tarafından oluşturulacak bir merkez, pilotların ister maddi (mali, madde veya alkole bağlı vs.) ister manevi (psikolojik) her türlü sorunda [7/24](#) başvurup yardım talep edebileceği bir oluşum. Pilotların özellikle alkol, madde bağımlılığı veya psikolojik sorunlarda şirketi ile veya havacılık psikoloğu/psikiyatristi ile direk temasında ortaya çıkabilecek " lisans kaybı " korkusu nedeni ile sorunlarını gizlediği ve bunun kişi üzerinde daha büyük ve artan bir baskı oluşturduğu yıllardır bilinen bir gerçek. Peer Support uygulaması sadece pilotlar için değil işverenler açısından da faydalı bir uygulama. Basitçe çözülebilecek sorunlar nedeni ile kaybedilen lisansların yerine yeni yetiştirilecek pilotların maliyeti, eldekinin sorunlarını gidererek yeniden kazanma maliyetinden çok daha fazla. Katılımcılar tarafından verilen istatistiklere göre sadece Amerika Birleşik Devletleri'nde 1975-2014 yılları arasında 200.000 pilottan 5.000 tanesi bu program sayesinde mesleğe sağlıklı bir şekilde geri dönmüş ki başarı oranı %89-90 larda. Ancak diğer %10 luk kısım, programda yeralan meslektaş destekçileri tarafından sorunlarının basitçe çözülemeyeceği düşünülerek bir üst aşama olan havacılık psikolog/psikiyatristlerine sevk edilmiş. Dolayısı ile bu programın gerçekleşmesi, lisans kaybı kaygısı nedeni ile sorunlarını karar verici ve uygulayıcılarla paylaşmaktan çekinen pilotlar için çok değerli bir basamak olacaktır. Bu noktada kişisel bilgilerin güvenilir bir şekilde

muhafaza edilmesi, desteğe ihtiyacı olan pilotun güvенеbileceđi meslektaşları tarafından program dâhilinde desteklenmesi büyük önem arz ediyor. Program için EASA önerisi programın her şirket için en az 1 peer (destekçi meslektaş) ve her 100 pilot için yine en az 1 peer olacak şekilde oluşturulmasıdır. Bu programın uygulanması önemli bir maliyet gerektiriyor. Bu da küçük ölçekli şirketler için makul olmayan bir rakam olabiliyor. Ek olarak bu küçük şirketler içinde teşhir olma kaygısı ile fazla destek bulamama ihtimali mevcut. Bu nedenle bu programların ülke genelinde organize edilmesi gerekli; maliyetin paylaşılması sayesinde pilot başına maliyet ayda 1€ civarında kalıyor.

'Peer support' program özellikle alkol ve madde kullanımına bağlı havacılık risklerini elimine etmek açısından önem taşısa da, bu tip potansiyeli olan kişilerin sistemin içerisine girmesini en baştan engellemek açısından 'Aksiyon Planı'nın bir diğer maddesi pilotların Class 1 sağlık muayenesinde havacılık psikiyatristleri tarafından ilave olarak incelemeye tabi tutulması. Bu ek inceleme Class 1' in bir parçası olmaktan ziyade ilk kez lisans alacak/uçuş eğitimine başlayacak potansiyel adayların sistemin içine girmeden önce tespit edilmesi kriterlerini içeren bir emniyet kalkanı olarak düşünülüyor. Bu incelemenin şartlarının ve esaslarının uzmanlarca detaylı olarak belirlenmesi gerekiyor, zira hiçbir test tek başına %100 başarı sağlamıyor ve her ilave tespit işleri daha da zorlaştırıyor. Öte yandan söz alan Almanya temsilcisi, 'Aksiyon Plan' toplantılarına sebep olan GermanWings hadisesindeki pilotun, Lufthansa' nın 1970 li yıllardan beri titizlikle uyguladığı tamda bahsedilen şekilde her türlü testten geçerek o koltuğu hak etmişolduğunu ancak psikolojik bozukluğunun asla tespit edilemediğini vurguladı. Almanya temsilcisi, dolayısı ile böyle bir uygulamanın sisteme ilave bir fayda sağladığına tam olarak güvenilemeyeceğini belirtti.

Ayrıca havacılık sektöründe çalışan psikiyatristlerin ne gibi ilave eğitimlerden geçmesi gerektiği konuşuldu. Buna ek olarak psikiyatristlerin bilgi ve vakalarının paylaşılacağı ülke ve bölge genelinde, kendi aralarında ve hatta tüm havacılık organizasyonlarını da kapsayacak şekilde, bir ortak database oluşturulması gerekliliği üzerinde duruldu. Böyle bir sistemin havacılıkta riskleri çok daha minimize edeceği vurgusu yapıldı. Tabi bu noktada bu bilgilerin gizliliğinin ne şekilde sağlanacağının da ayrı bir sorun olarak ortaya çıkacağı hakkında görüş alışverişi yapıldı.

'Aksiyon Planı'nın bir diğer maddesi olan, tüm bu ön tedbirlere rağmen oluşabilen " false positive/false negative " sonuçların takibi ve alkol ve madde kullanımı olan pilotların sistem içerisinde tespit edilebilmesi amacıyla pilotlar arasında rastgele (random) test yapılmasının gerekliliği konuşuldu. Dünyadaki alkol ve uyuşturucu testlerinin sonuçları üzerinden alkol ve uyuşturucu kullanımının havacılık sektöründe çalışan kişilerden alınan pozitif test istatistikleri verildi. Genel olarak uçucu ekiplerde % 0,05-6 (onbinde 5-6) olan pozitif alkol testi sonucunun düşük olmakla birlikte havacılık emniyetine etkisinin gözardı edilmemesi gerektiği vurgulandı. Testlerin içerikleri, zamanlaması, yapılaş şekli vs. olarak nelere dikkat edilmesi gerektiği uzman psikiyatristler tarafından değerlendirildi. Özellikle de gerçek bağımlıların pekçok testi aşabilecek bilgi düzeyine sahip olduğu ve gerçekten hiçbir testin tek başına direk, kapsamlı, uygun maliyetli ve hızlı sonuç veremeyeceği anlatıldı. Bu konuda

uzmanlardan ileriki toplantılar için hazırlık ve görüşleri istendi. Yine üzerinde durulan bir ayrıntı ise GermanWings olayında alkol veya uyuşturucu ile ilgili hiçbir bağlantı olmamasına rağmen rastgele (random) testlerin dikte edilmesinin sektöre gereksiz yere getireceği ilave yük oldu.

Bu esnada Fransız askeri havacılık psikoloğu/psikiyatristi, 50 yıldır uyguladıkları kendi sistemlerini anlattı. Daha sonra ilk pilot seçiminden başlayıp pilotların yapacakları görevlere göre psikolojik gerekliliklerinin korunduğunun nasıl ölçüleceği ve görevlerine uygunluk testlerinin hangi eğitimi almış psikologlar tarafından yapılması gerektiği anlatıldı. Uzman psikologların konuya ilişkin soruları ve yetkilinin cevaplarıyla toplantının ana hatları tamamlandı.

Toplantı sonucunda yine Mr. CHABBI tarafından kısa bir sonuç rapor sunumu yapıldı.