

EMNİYET AĞLARI FORUMU SONUÇ RAPORU

Toplantı Tarihi: 7-8 Haziran 2016

Toplantı Yeri: EUROCONTROL Merkez Binası, Brüksel

Katılımcılar: Kpt. Plt. Aykut Işıkoğlu, Kpt. Plt. Dilek Karabağlı, Kpt. Plt. Atilla Ustaoglu

Toplantının Özeti

EUROCONTROL, FSF (Flight Safety Foundation) ve Avrupa Bölgesi Havayolları Birliği (European Region Airline Association) sponsorluğunda gerçekleşen 2016 'Emniyet Ağları' Emniyet Forumu'na (2016 Safety Nets Safety Forum) 40 ülkeden (52 havayolu) yaklaşık 120 kişi ve konuşmacı katıldı. Toplantıda 'emniyet ağlarının' kullanımında oluşabilecek riskler ve farklı ülkelerdeki 'emniyet ağı' uygulamaları değerlendirildi. 'Emniyet ağları' kaçınılmaz veya gerçek tehdit oluşturan durumların, büyük kırım ve hatta kazaların önlenmesine yardımcı olan yer-merkezli ve uçuş emniyet ağları olarak iki kategoriye ayrılan sistemlerdir. Bunlara örnek olarak: STCA (Short Term Conflict Alert), MSAW (Minimum Safe Altitude Warning), ACAS (Airbone Collision Avoidance System), GPWS (Ground Proximity Warning System) verebiliriz.

EUROCONTROL Güvenlik Bölümü Başkanı Antonio Licu'nun Forum'un kapsamı, aşamaları ve hedefleri ile ilgili yaptığı açılış konuşmasından sonra FSF (Flight Safety Foundation) üyesi Haskins Grechen kürsü aldı. Haskins konuşmasına 'emniyet ağlarının' birincil savunma mı yoksa ikincil savunma mı olduğu konusu ile başladı ve bu tür sistemlerin gelişmesinin emniyete olan etkisinin yadsınamayacağını vurguladı. Haskins konuşmasına insan/makine ortaklığının kazaları önlemek için doğru destek ve fona sahip olup olmadığı, 'emniyet ağları' performans ve etkinliğinin artırılması adına FSF desteği ile kurulan www.fsfqsip.org web sitesi üzerinden birçok ülkenin katılımı ile yapılan bilgi paylaşımları ve bu paylaşımlar temel alınarak yapılacak analizler sonucunda oluşturulacak görünür stratejiler ile 'emniyet ağı' kullanımının en mükemmel düzeye çıkartılabileceği konuları ile devam etti.

ERA (European Regions Airline Association) Genel Direktörü Mcnamara Simon yeni nesil 'emniyet ağlarının' insan faktörüne etkisinden ve bu forumun öneminden bahsetti. ERA olarak başlıca güvenlik konuları (loss of control, fire & smoke, cyber security, mid-air collisions including drones) üzerine EASA ile ortak çalıştıklarını belirtti.

Katılımcılardan FAA akademik ve teknik danışmanı Dr. Kathy Abbot yaptığı konuşmada 'emniyet ağı' kullanımının oluşturabileceği risklere dikkat çekti. Abbot; 'Emniyet ağları' insan, otomatik sistemler, uyarıcı sistemler gibi birçok farklı şekilde olabilir ve birçok örnekte görüldüğü gibi kazaları önlemeye katkısı olmuştur. Ancak 'emniyet ağları' ikincil savunma-koruma olarak bir eksikliği doldurmak için değil, yedek destek (back up) şeklinde tasarlanmıştır. Buna rağmen bazen ya da çok sık birincil koruma olarak kullanıldığı görülmüştür.' dedi ve buna örnek olarak 'Altitude Alerter' ikazı ve pilotun 'One thousand to go call out' yapmasını gösterdi. Abbot, ayrıca yönetmeliklerde, standartlarda ve limitasyonlarda 'emniyet ağı' tasarımları için belirtilen şartların çok yüksek olmadığını belirtti ve pilot ve kontrolörler tarafından 'emniyet ağlarının' sadece desteklemek amacıyla kullanılması gerektiğinin bilinmesinin önemle altını çizdi. Maalesef pilotlar ve kontrolörler 'emniyet ağlarının' birincil derecede güvenlik sistemi olduğunu ve operasyonları kolaylaştırdığını düşünerek 'emniyet ağları' sistemlerine gereğinden fazla güveniyorlar. Abbot, bu nedenlerle 'emniyet ağlarının' eğitimlerde hata yapmaya ve yaptırmaya veya daha riskli bir duruma sebep olabileceklerinin özellikle anlatılmasının önemli olduğunu vurguladı.

Daha sonraki konuşmacı Honeywell Şirketinden Dr. Ratan Khatwa yeni nesil 'emniyet ağları' ile ilgili bir konuşma yaptı ve özellikle CIFT, yanlış pist, pistten çıkma olayları için geliştirilen sentetik görüş sisteminin (Synthetic Vision System - SVS) tanıtım videosunu gösterdi. Bu tür olaylarda DNA olarak adlandırılan prosedürlerden sapma (phraseology) standardının konuşmadan sapma ve konumlandırmadan sapma olduğunu; bu sapma durumlarında güvenlik ile ilgili konuların uçuş ekiplerinin farkındalığı (Crew Awareness), karar verme ve çevresel faktörler başlıkları altında toplandığını anlattı. Khatwa, SVS'nin ise ADI üzerinde dış çevre resmini vererek, sürekli olarak çevre, pist, dağların gerçek zamanlı görüntüsünü veren birleşik görüş sistemini (Combined Vision

System – CVS) oluşturduğunu ancak bu sistemin deneme aşamasında olduğunu anlattı. Daha sonra AMP (Airport Moving Map) ile ilgili bir video ile sistemim kullanımına yönelik örnekler veren Khatwa, bu iki sistemin çok umut verici ‘emniyet ağları’ olduğunu ve bu sistemleri geliştirmenin, yeni sistemler için çalışmalar yapmanın hedefleri olduğunu söyleyerek sunumunu tamamladı. Dinleyicilerden bir kaptan Dr. Khatwa’ya CVS’in pilotları minimum değerlerin altına inmesine neden olabileceği durumlar hakkında soru sordu. Khatwa diğer ‘emniyet ağları’ gibi bu sisteminde limitleri olduğunu ve normal prosedürlerin yerine geçmediğini, yine de CVS’lerin eğitim ve kullanımı ile ilgili benzer görüşlerin hala araştırma aşamasında olduğunu söyledi.

Üçüncü konuşmacı Ryan Air’den Kaptan Andrew Albert şirketlerinde aktif-proaktif olarak uyguladıkları emniyet yönetim sistemini (SMS) anlattı. IATA’dan Kaptanlar Mittias Pak ve Bertrand Courville havayolları “emniyet ağları” ile ilgili bir sunum yaptılar. Yaptıkları sunumda ilk konuşmacı olan Dr. Kathy Abbot’ın da değindiği aynı noktaları vurguladılar.

İkinci oturumda ATC Mariska Roerdink Schiphol, Havaalanı’nda kullanılan pistlerdeki hava trafiğini algılayan GARDS (Go-Around Detection System) ‘emniyet ağını’ anlattı. Airbus Şirketinden Logan Jones 71. 2016 IFALPA Konferansı’nda sunulmuş olan ROSP (Runway Overruns) için geliştirilen ‘emniyet ağını’ anlattı. ECA’dan Kaptan Wolfgang Starke geniş gövde uçağın yedek meydana inişi sırasında pistten çıkması olayını ve RAAS (Runway Awareness & Advisory System) sisteminin ‘emniyet ağı’ olarak kullanılmasından bahsetti.

Toplantının ikinci günü ilk önce hava trafik çalışanlarının durumsal farkındalığı (Situation Awareness) ve kritik durumlara cevap verme (Response to Critical Events) konularına yönelik ‘emniyet ağlarını’, ikinci olarak da pisteki çarpışmaları önleyen (RMCA, CATC, CMAC) ‘emniyet ağlarını’ anlatan sunumlar gerçekleşti. Ek olarak Antonio Licu 26 yıldır kullanılan RA (Bilgilerin değişik vericilerle yer alıcılarına ulaştırılması – Resolution Advisories Downloading) sistemlerinin dünyadaki teknolojik ilerleme ile eş zamanlı gelişmediğini vurguladığı sunumu yaptı.

Forum’un kapanış oturumları üç farklı paralel oturum olarak gerçekleşti. Pist emniyeti, rota emniyeti ve ‘emniyet ağları’ konularının ele alındığı oturumlarda katılımcılar kendi konuları ile ilgili sunum hazırladılar. TALPA ekibinin katıldığı oturumun konusu ‘emniyet ağları’ oldu. Bu oturumda ‘emniyet ağları’ ile ilgili endüstrideki bulgular, strateji ve aksiyon durumları konuşuldu. Oturumda pilot ve kontrolörlerin ‘emniyet ağlarını’ birincil güvenlik aracı olarak kullanmaması gerektiği, yine pilot ve kontrolörlerin ‘emniyet ağlarının’ potansiyel risklerinden (uçuş yeteneği kaybı zaafı gibi) haberdar olmadığı, endüstrinin ‘emniyet ağlarına’ güven konusunda dikkatli olması gerektiği, ‘emniyet ağlarının’ teorik ve simülatör eğitiminin tam etkili olmadığı sonuçlarına varıldı. Ek olarak ‘emniyet ağları’ için uygun ve etkin eğitim araçlarının kullanımı, ‘emniyet ağıyla’ ilgili bilgileri güncel tutma ve bu bilgileri etkin bir SMS sisteminde kullanılması, kullanıcılara yönelik ‘emniyet ağlarının’ potansiyel risklerinin CRM eğitim içeriğine alınması stratejilerinin uygulanması gerektiğine karar verildi.

Kapanış öncesi üç grubun hazırladığı kendi konuları ile ilgili bulgu, strateji ve belirlenen stratejilerin uygulanmasını kapsayan genel sonuç bildirileri sunuldu; soru cevap ve oylamadan sonra Forum kapandı.