

ECA BAŞKANLAR TOPLANTISI SONUÇ RAPORU

Toplantı Tarihi: 28-29 Haziran 2017

Toplantı Yeri: Pullman-Midi Otel, Brüksel

Katılımcı: Mahmut Melih Başdemir

ECA Başkanlar Toplantısı Bruksel Pullman-Midi Otelinde 28 Haziran 2017, saat 1100'da ECA Başkanı Dirk Polizcek'in açılış konuşmasıyla başlamıştır. Bu konuşmada genel olarak 2017 IFALPA Montreal Konferansı'nın değerlendirmesini yapmış, ABD'nin IFALPA üzerindeki etkisinin çok fazla olduğunu vurgulamış, Başkan ve komite seçimlerinde Avrupalılar olarak ortak hareket edilmesinin önemli olduğunu, İngilizce'nin bu seçimlerde belirleyici bir faktör olmaması gerektiğini, özellikle ABD'ye karşı Latin Amerikalılarla yakın ilişkiler kurulmasının önemli olduğunu, ABD'nin havacılık konusundaki mali kaynaklarının daha iyi olduğunu, bundan dolayı AB ülkelerine göre daha etkin olduklarını, ancak AB ülkelerinin dayanışma içinde ortak bir politika yürüterek hareket ettikleri takdirde bu olumsuzluğun üzerinden gelebileceklerini ECA'nın bu konuda koordinatör olması gerektiğini ifade etmiştir.

Toplantının devamında Veri Emniyeti (Data Safety) konusu işlenmiştir. Veri Güvenliği konusunda ciddi bir şekilde istihbarat ihtiyacı bulunduğu, şu an bilinenler benzetmek gerekirse buzdağının sadece görünen yüzü olduğu, D4S (Data For Safety) konseptinin bu amaçla oluşturulduğu, amacının uçuş emniyetinin geliştirilmesi, kritik verilerin güvenliğinin sağlanması, FDM verilenin bu amaçla derlenmesi, hava trafik, meteoroloji ve genel anlamda uçuş emniyeti verilerinin toplanarak analiz edilerek akademik çevrelerde araştırmalar yapılması, hassasiyetlerin belirlenmesi olduğu belirtilmiştir. Bu çalışmaya AB ülkelerinin şirketleri ve üniversitelerinden destek olduğu, projenin 2019 yılına kadar bitirilmesinin hedeflendiği, bitirildiği zaman da, ECA üyesi olan ülkelere uçuş emniyeti konusunda, emniyet paylaşımı, veri güvenliği, yasal destek, veri transferi ve veri lojistiği konularında destek verileceği ifade edilmiştir.

D4S başlığından sonra, ABD'nin AB ülkelere gerçekleştirdiği adil olmayan Kargo Uçuşlarından bahsedilmiştir. Bu konunun 5 yıl önce gündeme geldiği, AB ile ABD arasında yapılan anlaşmaya konulan istisnaya dayanarak, ABD'nin Almanya, Belçika, İspanya, Lüksemburg, Çek Cumhuriyeti, Slovakya, Polonya ile bu ülkelerden 3. Taraf ülkeler dahil her türlü kargo taşımacılığını serbest bir şekilde yapabilmesinin bu ülkelerdeki Kargo Şirketlerini iflasın eşiğine getirdiğini, Open Skies anlaşmasının ABD tarafından bu ülkelerde istismar edildiğini, ABD firmalarının Avrupa'da üs kurduklarını, pilotlarını bu ülkelerde konuşlandırdıklarını, bu durumun Avrupa'da endüstriyel olarak büyük kayıplara sebep olduğunu, Avrupalı West Atlantic Şirketinin batma aşamasına geldiğini, pilotlarının işsiz kaldıklarını, ABD ile Avrupa arasındaki kargo taşımacılığının %50'sinden fazlasının ABD'li şirketler tarafından yapıldığını belirtilmiştir.

Toplantının diğer bir konu başlığı ise Lazer Saldırıları olmuştur. Bu konuda İngiliz Alpa'sı (Balpa) bir sunum yapmıştır, bu sunumda başlangıçta pek dikkate alınmayan lazer saldırılarının, polisle olan işbirliği sonrasında lazerin saldırı amaçlı silahlar kategorisine alındığı, bunu saldırı amaçlı kullananlara 2500£ para cezası verildiği, sosyal ve yazılı medyanın bu konuda daha duyarlı davranmaya başladığı, derneklerin bu çabalarına rağmen havayolu şirketlerinden bu konuda pek destek görülmediği anlatılmıştır.

Toplantının bir sonraki konusu Wet leasing olmuştur. Wet lease'in özellikle kargo şirketlerini etkilediği, AB parlamenterlerinin bu konuda çok duyarsız oldukları, sorun hakkında medyanın daha etkin bir şekilde kullanılması gerektiği, politikacılara lobi yapılmasının bir seçenek olduğu, hatta hava yolu şirketlerinin basın yayın ya da lobicilik departmanlarının bu konuda kullanılması gerektiği gündeme getirilmiştir.

Daha sonra ise E-ban yasağı (ipad ve laptopların uçak içine alınmaması) hakkında bir sunum yapılmıştır. Bu yasağın öncelikle ABD tarafından elde edilen istihbarat raporlarına dayanılarak 10 havaalanından uçuş yapan tüm seferlere uygulandığı, takiben İngiltere tarafından sadece 6 ülkeye uygulandığı, konunun hem uçuş güvenliği hem de emniyeti bakımlarından risk oluşturduğu, ABD'nin yasağın kapsamının genişletilerek tüm AB ülkelerine uygulanması girişiminin son anda önlendiği dile getirilmiş, buna karşılık olarak, Türk temsilci tarafından, e-ban konusunda söz konusu iki ülkenin de uyguladığı yasak kapsamında Türk tarafı olarak hem ECA hem de IIFALPA nezdinde büyük hayal kırıklığı yaşandığını, konunun tamamen siyasi olduğunu, Türkiye'nin ECE ve IFALPA tarafından yalnız bırakıldığını, bu durumun tarafımızca not edildiğini, Türk tarafının yapmış olduğu girişimlerin dikkate alınmadığı, durumun kabul edilemez olduğu net bir şekilde ifade edilmiştir.

Daha sonra ise yakıt konusunda final reserve yakıtının 30dk.'dan 45 dk.'ya çıkarılması, bu konu hakkında EASA'ya bir rapor hazırlandığı, Siber taarruzlar konusunda farkındalık yaratılmaya çalışıldığı, adli konularda ECA'nın çalışanlarına destek vermesi gerektiği başlıkları tartışılmıştır.

2018 yılında iki tane pilot sempozyumu yapılacağı bir sonraki gündem olarak tartışılmıştır. Buna göre öncelikle Luksemburg'da GPS 2018 (Global Pilot Symposium) düzenleneceği, ardından da IFALPA Konferansı yapılacağı belirtilmiştir. Mali konuların GPS organizasyonunda belirleyici olduğu, mali sebeplerden dolayı 2019 yılında GPS yapılamayacağı, ECA'nın ek rezervlerinden belli miktar bir paranın kullanılması ihtiyacı olduğu, ECA'da üye kaybı yaşandığı, bazı ülkelerde Alpa faaliyetinin hiç olmadığı, Yunan Alpa'sının toparlanmaya çalıştığını ama özellikle Doğu Avrupa ülkelerinden herhangi bir destek alınmadığı, bu konuda yurt dışında çalışan pilotlar yoluyla bu ülkelerin Alpaları hakkında bilgi alınması gerektiği gündeme getirilmiş, Türk temsilci TALPA olarak THY'de çalışan yabancı pilotlarla temas kurularak bilgi aktarabilmesi konusunda yardımcı olmaya çalışacaklarını ifade etmiştir. Bu konuda THY ile temas kurulmasının uygun olduğu düşünülmektedir.

Sonraki konu ise Pilotsuz Uçaklar konusu olmuştur, burada pilotsuz uçakların öncelikle kargo uçuşlarında planlandığı, dronelerin bu konuda önemli bir yer tutacağı, drone pilotlarının Alpa'lara kabul edilmesi konusunun pilot derneklerinde önemli bir tartışması olacağı anlatılmıştır.

Sonrasında ise THY'yi de yakından ilgilendiren Nice 22R VOR Yaklaşması tartışılmış, Fransız Alpası tarafından hazırlanan bir çalışma ile meydanın Kritik Derecede Yetersiz kategorisinden Yetersiz kategorisine alınması teklif edilmiş, buna göre, touchdown zone işaretlemesi, pas geçme prosedürünün değiştirilmesi, yaklaşma ışıklarının revize edilmesi, RNAV yaklaşması dizayn edilmesi gibi önlemlerin alınacağı belirtilmiş, Türk temsilci ise öncelikle bu önlemlerin uygulamaya konulması, sonuçlarının gözlemlenmesi sonrasında Nice 22R yaklaşmasının statüsünün değiştirilmesi gerektiğini ileri sürerek söz konusu öneriyi reddetmiştir. Alman temsilci de benzer görüşleri savunarak çekimser oylamada kalmıştır.

Daha sonra ise başkan tarafından kapanış konuşması yapılarak toplantı sona ermiştir. Bir sonraki toplantı 22-24 Kasım'da yapılacaktır.

Toplantı sonucunda elde edilen ana noktalar aşağıda olduğu gibidir:

ABD ile AB arasında var olan ve özellikle kargo uçuşlarındaki anlaşmazlık konularında TALPA olarak dikkatli hareket ederek kendi çıkarlarımıza uygun bir yol bulmamız önemlidir, E-ban konusunda iki taraftandan da beklenen desteği bulamadığımız gerçeği unutulmamalıdır.

Veri Güvenliği konusunda D4S alışmalarına SHGM ile THY'nin katkıda bulunmasının önemli olduğu değerlendirilmektedir.

Lazer saldırıları konusunda SHGM ile işbirliği yapılmalıdır.

Havacılık sektörünün gelişmesi için siyasilere şirketler ve SHGM yoluyla lobicilik yapılmasının yolları araştırılmalıdır.

E-ban yasağı devam etmektedir, bu konu ulusal bir mesele olarak ele alınmalı Türkiye'nin temsil edildiği tüm platformlarda ısrarla gündeme getirilmelidir.

şirketlerden ve SHGM'den final reserve konusunda görüş alınmalıdır.

Nice uçuşları konusunda THY ile görüşülerek, temsil edilen yerlerde aynı fikirler savunulmalıdır.