

## ECA FTL SC TOPLANTI SONUÇ RAPORU

Toplantı Tarihi: 21 Mart 2017

Toplantı Yeri: Eca Genel Merkezi, Brüksel

Katılımcı: M. Melih Başdemir

ECA bünyesinde oluşturulmuş olan FTL-SC (Flight Time Limitations- Steering Committee) toplantısı İngiltere, İspanya, İsviçre, Almanya, Belçika, Fransız, İzlanda Hollanda, Lüksemburg, Türkiye Alpa'larının ve ECA'nın FTL'den sorumlu Başkan Yardımcısı'nın katılımlarıyla 21 Mart 2017 tarihinde ECA Genel Merkezi, Brüksel'de yapılmıştır.

ECA Başkan Yardımcısının yorumlarıyla toplantı başlamıştır, Başkan Yardımcısı, FTL-SC'nin gün geçtikçe üye kaybettiğini, yeteri kadar uzman bulamadıklarını ve mali açıdan zorluk çektiklerini, FRM konusunda bu zorluklardan dolayı ilerleme kaydedilemediğini, FTL-SC için kurulan Wiki-FTL web sayfasının daha aktif hale getirilmesi gerektiğini, tüm bilgilerin bu sayfa üzerinden paylaşılmasının üyeler arasındaki iletişimi ve bilgi paylaşımını arttıracaklarını belirtmiştir.

Bu açılıştan sonra FTL konusunda ülkelerde yaşanan gelişmelerden bahsedilmiştir.

Luxemburg temsilcisi, Easa'nın FTL uzmanlarına ihtiyaç duyduğunu, ECA bölgesinde faaliyet gösteren şirketlerin EASA'ya bu konuda destek vermeleri gerektiğini, EASA tarafından hazırlanan bir FRM Anketi olduğunu, bu anketin yakın bir zamanda şirketlere gönderilerek FRM bilincinin geliştirilebileceğini ifade etmiştir. Daha sonra Lüksemburg temsilcisi, EASA bünyesinde içinde Türkiye'den de katılımcıların bulunduğu Mirror Grup toplantısından bahsetmiştir. Bu grubun yeni FTL ile ilgili özel alanlar hakkında çalışmalar yaptığını, FTL'in revize edilmesine yönelik çalışmalar içinde bulunduğunu, AB içinde havacılık kanununun değişmesine imkân verecek analizler yaptığını, belirlenen 6 konu içinden en fazla önem taşıyan 2 konu üzerinde çalışmak üzere AB'den finansal kaynak elde ettiğini, ancak bu 2 konunun hangisi olacağını belirlenmediğini, bu grup içinde akademisyenler, FTL uzmanları, şirket ve sendika temsilcileri, endüstri temsilcilerinin yer aldığını, öncelikli 2 konunun belirlenmesinde sektör temsilcilerine yönelik bir anket hazırlığı yaptığını, ancak parasal kaynakların kısıtlı olduğunu, şimdilik hazırlanan anketin 10 AB şirketinde 40'ar kişiyle yapılacağını anlatmıştır. Öte yandan, EASA'ya politik baskı yapmak ve sıkıntılı FTL maddelerini ortaya çıkartarak değişiklik yapmak amacıyla Londra Ekonomi Okulu tarafından hazırlanan anketin bir an önce üye ülkelerin pilotlarına gönderilmesinin önemli olduğunu vurgulamıştır. Son olarak, Avrupa Ulaştırma Federasyonu ile ECA arasındaki toplantı hakkında bilgi veren temsilci, bu federasyon ile işbirliği yapılarak FTL sorunlarının başka bir platformda daha gündeme getirilebileceğini belirtmiştir.

İngiliz temsilci, FTL konusunda FRM konusunda problemler yaşandığını, uçuş emniyet biriminin bu konuyla yeterince ilgilenmediğini, belirsiz uygulamalar olduğunu, pilotların fatigue raporu yazdıktan sonra 8 basamaklı bir uygulamaya tutulduklarını, bunun da tacize varan sonuçlar getirdiğini, boş günlerin değiştirilerek fatigue ile mücadele edildiğini, ancak ek dinlenme süresi verilmediğini, aşırı yorucu programlar olduğunu, 6 gün üst üste 4'ten fazla bacaklı uçuşlar yazılabildiğini, gece uçuşlarının bir sonraki gece uçuşlarına bağlandığını anlatmıştır.

İspanyol temsilci, FTL'in yürürlüğe girmesinin üzerinden bir yıldan fazla zaman geçmesine rağmen hala bir çok bilinmez olduğunu, Rest Type 3 konusunun hala şirketler tarafından tam olarak bilinmediğini ve uygulanmadığını, uçuş programlarında çok fazla değişiklik yapıldığını, bu oranın %30'dan fazla olduğunu, FTL konusundaki uygulamalarda genel olarak EASA'yı takip ettiklerini, FRM'in tam olarak uygulanmadığını, pilotların ve uçuş emniyetin bu konseptte sahip çıkmadığını, FRM konusunda en az 2 yıla ihtiyaç duyduklarını, dile getirmiştir.

İsviçre temsilcisi, Fatigue raporlarının gizli kalmadığını, uçuş işletmenin rapor yazan pilotları kişi bazında takip ederek, yeri geldiğinde sorgulama yaptığını, Swissair yönetiminin FRM konusunu beklemeye aldığını, ayrıca FRM 'in uçuş emniyet dışında kendine özel bir departman altında faaliyet gösterdiğini, FTL konusundaki aksaklıkları görüşmek üzere İsviçre Sivil Havacılık Otoritesiyle yılda 6 kez toplantı yapıldığını, ancak tatminkar bir sonuç elde edilemediğini, aynı zamanda kendilerine FTL hakkında 11 sayfalık bir sorunlar başlıklı bir yazı yazıldığını, ancak henüz net bir cevap alınmadığını, Sivil Havacılık Otoritesinin de EASA'nın uygulamalarına göre bu sorunları çözecek şekilde bir değişiklikler yapma niyetinde olduğunu belirtmiştir.

İzlanda temsilcisi, FTL konusunda uzman eksiklikleri bulunduğunu, FTL'in henüz tam olarak anlaşamadığını, İzlanda Sivil Havacılığı'nın konuya hala hâkim olamadığını, pilotların da FTL'i anlamadıklarını, bu bilinmezlerin giderilmesi amacıyla tüm tarafların katılımıyla bir seminer düzenleneceğini, en önemli sorunların boş gün tanımı, dinlenme süreleri, Er uçuları sonrası dinlenme ve yeni zaman dilimine alışma sürelerinin belirlenmesi, olduğunu belirtmiştir.

Belçika temsilcisi, FRM konusunda uzman sıkıntıları olduğunu, FTL konusunda çalışan kişi sayısının yetersiz olduğunu, FRM konseptinin hala tam olarak anlaşamadığını, ortaya çıkan risklerin şimdilik taraflarca kabul edildiğini ifade etmiştir.

Sonuç olarak edinilen izlenim;

- Avrupa'da EASA FTL'in uygulanmasında yaşanan sürecin Türk şirketlerinin yeni SHT-FTL'in uygulamalarındaki sürece benzer olduğu,
- Ana sorunların FTL'in anlaşılmaz, karmaşık, içinde birçok ayrıntı ve istisna uygulamayı barındırdığı,
- Boş gün, dinlenme süreleri, görev süreleri, transfer ve pas uçuşların görev sürelerindeki yerindeki belirsizlik, ana üs dışındaki boş gün tahsisi, FRM konusundaki belirsizlikler gibi konuların ana sorunlar olduğu,
- FRM konseptinin derhal uygulanmaya başlanması gerektiği ve bunun Uçuş Emniyet Departmanları tarafından sahiplenilmesi gerektiği,
- Ülkemizde de Genel FTL sorunlarının belirlenmesi için bir seminer yapılması gerektiği,
- Bu seminer sonuçlarına göre SHT-FTL'in acilen revize edilmesi ihtiyacı bulunduğu,
- EASA'daki uygulamaların takip edilmesinin bizim için faydalı olacağı, ancak EASA'daki sürecin AB Havacılık Komisyonu tarafından yürütülmesi dikkate alındığında oldukça yavaş ilerleyeceğinin bilinmesin önemli olduğu, asıl yapılması gerekenin, sorunların Şirketler, Sendika, TALPA, SHGM ve çalışanlar arasında çözülmesi gerektiği şeklindedir.