



ULUSLAR ARASI TOPLANTI SONUÇ RAPORU

Toplantı Konusu: ECA SEC WG (GÜVENLİK TOPLANTISI)

Rapor Tarihi: 3.4.2017

Toplantı Yer ve Tarihi :Brüksel ECA Ofis - 29-30 MART 2017

Katılım Listesi:ERGİN SEZER

Hazırlayan: ERGİN SEZER

ÖZET

Toplantıya İngiltere, Hollanda, Almanya, Türkiye, Norveç, İsviçre, IFALPA, İspanya, Fransa, Finlandiya, ECA ve İrlanda temsilcileri katıldı.

Fransa temsilcisi ülkedeki pasaport kontrollerinin sıkılaştırıldığını ve Biometric CMC uygulamasına başlandığını belirtti. Şimdilik sadece Fransa üslü uçuş ekiplerine yapılan bu uygulamanın yaygınlaştırılacağı belirtildi. Fransa temsilcisi ayrıca Biometric CMC (Cumulative Match Characteristic) konusunda Türkiye ile başatılan işbirliğine devam edileceğini iletti. Bu konuda Türk otoriteleri ile gerekli koordinasyonun sağlanması için TALPA'nın desteğini talep etti.

Hollanda güvenlik konusunda uzman bir kurul oluşturduğunu bildirdi. Türkiye, havaalanlarındaki güvenlik kontrollerinin titizlikle ve artırılmış şekilde yapıldığını bildirdi. Özellikle PED (personal electronic device) konusunda duyarlı güvenlik uygulamalarından bahsetti. Türkiye'nin güvenlik konusundaki hassasiyeti ve duyarlılığına rağmen ABD ve UK tarafından riskli ülke statüsünde tutulup kısıtlamalara maruz bırakılmasının uygun olmadığını belirtti. Ayrıca diğer ülkeler tarafından da uygulamanın eksik ve daha büyük bir emniyet ve güvenlik tehdidi yarattığı belirtildi. ECA bu konuda ekte taslağını sunduğum bir Position Paper yayınlacağını bildirdi. Ayrıca PED konusundaki kısıtlamanın uçuş ekiplerini kapsam dışı tutmasında fikir belirtildi.

Operatörlerin özellikle güvenlik tedbirlerini artırması ve yolcuların başka yolcuların PED cihazlarını kendi adlarına check in yaptırmaması konusunda bilgilendirmeleri istendi. Yolcu beraberinde ya da kargoda taşınacak AVI lerin herhangi bir güvenlik taramasından geçmemesinin de bir güvenlik açığı olduğu ve otoritelerin bu konuda yeni düzenlemeler yapması istendi.

EASA uyum kapsamında uçuş ekiplerine son 5 yılı içeren background check yapılması zorunluluğu görüşüldü. Bu konuda operatörlerin daha duyarlı davranması, ayrıca bünyesinde değişik ülkelerde yaşamış uçuş ekipleri ile ilgili background check ve güvenlik soruşturmaları konusunda operatörlerin usuller belirlemesi istendi. Ayrıca sahte evraklarla mücadele kapsamında farklı otoritelerden getirilen formların doğruluğunun teyidi yapılması gerekliliği belirtildi. Hollanda ve Norveç, EASA kriterlerine ek olarak ilave istihbarat bilgisi de topladığını bildirdi.

Germanwings kazasından sonra fizyolojik ve operasyonel sebeplerle kokpitte bir pilot kaldığında EASA tarafından yayınlanan SIB gereği operatörler bir kabin memurunun kokpite girmesini zorunlu koşuyordu. Ancak, bu tür uygulama öncesi bu görevi yapacak memurlara bu konuda eğitim verilmesi gerekliliği yine EASA tarafından aynı yazıda bildirilmişti. Son bir yıldır uygulanan bu usulün fayda ve zararları anketler ve görüşmeler ile tartışılmış ve EASA kısa bir süre sonra bu SIB üzerinde değişikliğe gideceğini ve bu uygulamanın faydadan çok risk yarattığını bildirmişti. Bu riskler aşağıda belirtilmiştir:

- Kabin memurlarına kapsamlı eğitim verilmemesi
- Kabin memurlarının kokpitte dikkat dağılmasına yol açabileceği
- Kokpitte yeterli operasyonel bilgi ve eğitimi olmayan insanların gereksiz olması
- Yolcuların pilotların kontrol edilmesi gerekliliği olduğunu düşünmesi ve ortaya çıkan güvensizlik
- Pilotların bu durumdan rahatsız olmaları
- Kokpit kapısının daha çok açılıp kapatılması ve güvenlik riski yaratması.



ULUSLAR ARASI TOPLANTI SONUÇ RAPORU

Yukarıdaki hususlar toplantıda da konuşulmuştur ve Lufthansa'nın Mayıs ayında bu uygulamaya son vereceği belirtilmiştir. Mayıs ayına kadar Lufthansa kamuoyunu bilgilendirecek ve background check, random alkol ve ilaç kontrolleri sayesinde kokpit ekibinin daha dikkatli seçildiği ve takip edildiğini haliyle kokpitte iki kişi olmasına gerek olmadığını duyuracak.

Finlandiya pilotlara siber tehditler hakkında eğitim verildiğini belirtti. Türkiye de pilotların bu konuda duyarlı olduğunu belirtti ve THY'nin yayınladığı bülteni paylaşarak ne tür tehditler olabileceği ve durumun hassasiyetle takip edilip rapor edilmesi gerektiğini belirtti.

Drone/UAV konusunda ülkeler hassasiyetlerini belirtti. Dronelar kriminal (kaçakçılık vs), terör tehditlerinin yanı sıra hava sahasının da güvenliğini ve emniyetini tehdit ettiği belirtildi. Özellikle teslimat ve kurye amaçlı kullanılan drone sayısı oldukça artmıştır. Otoritelerin drone kullanımı konusunda lisanslandırma, kullanım usulleri ve sahaları konusunda düzenlemeler yapılması istendi. Bu konuda Helsinki'de kullanılmaya başlanan tespit radarı konusunda bilgi toplanması istendi.

Son yıllarda rapor edilen GPS outage raporları üzerinde konuşuldu. Özellikle sinyal kaybolması olarak yapılan raporların yanı sıra GPS position shift olarak da raporların mevcut olduğu ve bunun hem emniyet hem de kasıtlı yapılması durumunda güvenlik tehdidi de oluşturduğu belirtildi.

COMM LOSS konusunda bazı operatörler tarafından pilotlara para cezası verildiği bildirildi. Comm loss raporları Eurocontrol tarafından doldurulmakta ve bu da pilotların görüşüne yer vermemekte ve hatta bazen yanlış bilgiler içerebilmektedir. Bu yüzden yaşanan aksaklıklarda ATC bilgilendirilmeli ve pilotlar tarafından da mutlaka rapor doldurulmalıdır. Ayrıca CPDLC, Selcal, oto Frekans değişimi, ACARS gibi teknolojiler kullanılarak aksaklıkların giderilmesi de tavsiye edilmiştir.

Lazer saldırılarının da sayısı artmıştır. 2016 yılında UK 1258 rapor aldıklarını bildirmiştir. UK ve Hollanda bu konuda kanun düzenlemelerine gittiğini bildirmiştir. Bu kanunlar lazer cihazlarının üretimi, ithalatı, bulundurulması ve kullanımı konusunda olacak ve bu sene yürürlüğe girecek diye bildirmişlerdir.

Son olarak özellikle bomb threat durumunda uçakları X-Ray taraması yaparak uçağın büyüklüğüne göre 5-15 dk gibi bir sürede tarayarak uçakta bomba vs gibi bir tehdit olup olmadığını tespit eden bir cihazın (Romanya'da kullanımda) tanıtımı üretici firma olan Tudor Scan Aeria tarafından yapıldı.

SONUÇ VE ÖNERİLER:

Safety & Security Concerns over large Personal Electronic Devices as Checked Baggage

– Brussels, 31/03/2017 –

Two states – including the United Kingdom – recently introduced a ban on large Personal Electronic Devices (PEDs) in the passenger cabin of aircraft operating on specific routes or from certain countries. This ban will increase significantly the number of such devices (computers, tablets, cameras, etc.) – which usually are powered by lithium batteries – to be placed in checked baggage. Airlines may collect these devices, just before boarding, and carry them in the hold as a single package.

ECA, representing 38.000 pilots from 37 European states, is seriously concerned about the potential negative safety implications of this ban, as well as about additional security risks that may be introduced. ECA therefore calls for an effective and comprehensive security and safety risk assessment to be carried out without delay, to ensure the ban does not create safety and security threats greater than the one it seeks to prevent.

Lithium batteries are commonly used in laptops and many other electrical devices. While it is quite rare, these batteries can be subject to thermal runaway and spontaneous ignition. Such fires are very difficult to extinguish. As a consequence, it has been made a recommendation that carriage of shipments, by air, of large numbers of lithium batteries is strictly controlled.

The new ban on PEDs in the passenger cabin therefore has the potential to create safety risks that could prove to be more harmful than allowing passengers to carry them as hand baggage. With current airplane cargo hold fire suppression systems, it might prove to be impossible to extinguish a lithium battery fire in the cargo hold, especially when the batteries are stored together. Therefore, any event of this nature during flight would more than likely be catastrophic. (*see also [IFALPA Safety Bulletin 17SAB04](#)*). Implementing specific operational procedures, aimed at mitigating a security threat but which risks degrading flight safety is not an acceptable way forward.

In the addition to the safety concerns, ECA is concerned that the new process provides a predictable mechanism whereby a prepared PED could be placed into the cargo hold together with a large number of lithium batteries (contained in other PEDs) in order to trigger a disastrous event.

ECA is seeking assurances that an effective and comprehensive security and safety risk assessment has been carried out, or will be carried out without delay. – If the threat is truly real and immediate then PEDs of interest should be removed from the aircraft entirely.

* * *