



AB Pilot yorgunluk kuralları yeteri kadar etkili değil

Brüksel, 20 Şub 9am CET

18 Şubat 2017’de Avrupa Havayolu Şirketlerinin AB Uçuş Süresi Limitleri (FTL) kuralları ki bu kurallar uçuş güvenliğinin sağlanmasında pilot yorgunluğunun önlenmesi için koyulmuştu, uyarınca uçmalarının tam 1 yılı doldu. Gelgelelim maalesef kuralların çok geniş bir yorum alanı bulması, doğru uygulama için resmi bir klavuzun bulunmaması, havayollarında uygulanan gelişmemiş Yorgunluk Risk Yönetimi Sistemleri ve Avrupa kokpitlerinde süreklilik kazanan yorgunluk problemleri uçuş süresi limitleri konusunda güncel sorunları oluşturuyor. Bu eksikliklerin ortaklaşa olarak ortaya konması için havacılık paydaşları göreve çağrılıyor.

Birinci Yıl Dönümü içindeki uygulamalar, Avrupa FTL kurallarının karmaşıklığının geniş ölçüde yanlış yorumlamalara ve yanlış uygulamalara neden olduğunu göstermiştir. Birçok havayolu firması ve Ulusal Havacılık Otoritesi kuralları nasıl yorumlayacaklarını ve uçuş operasyonlarına bu regülasyonların temel noktalarını nasıl entegre edeceklerini bulmaya çalışmaktadır. Bunun sonucu olarak bazı firmalar yorgunluğun ekipler üzerindeki etkisini göz ardı ederek kendi operasyonlarına, planlama ve üretkenlik hedeflerine uyan yorumları yeğlemektedirler.

“Özellikle 10 saat veya 10 saati aşan gece uçuşları, 14 saatlik uzatılmış uçuşlar ve 18 saatten fazla uyanık olan pilotlarla stand by-uçuş kombinasyonları yapılması ve ama böyle görevlerden sonra da pilotların kendi uçaklarını ve yolcularını yere güvenli bir şekilde indirmelerini beklemek tehlike arz ediyor.” diyen ECA Başkanı Kaptan Dirk Polloczek devam ediyor: “Yeni kurallarımız olmasına rağmen eski problemler devam ediyor: Avrupa kokpitlerinde birçok yorulmuş pilot bulunuyor.”

London School of Economics (LSE), sadece iki ay önce EUROCONTROL ile beraber gerçekleştirdiği [Yeni Adil Kültür](#) çalışmasının önemli sonuçlarından biri olarak şu uyarıda bulundu; “[Çalışmamızda yolcu güvenliğini tehlike atan yorgunluğu havayolu pilotlarının yarısı rapor etti.](#)” Yapılan çalışma, yorgunluğun 10 Avrupalı pilottan 6’sını etkilediğinin altını çizdi – ama sadece 10 pilottan 2’si yorgunluğun çalıştıkları havayolu firmasının ciddiye alındığını düşünüyor. Bu araştırma Avrupa’da kokpitte yorgunluğun önemli bir gerçek olduğunu söyleyen önceki [pilot anketlerini](#) de onaylıyor.

“Bu bulgular Avrupalı ve ulusal havacılık otoriteleri için bir uyarı olmaları açısından gerçekten önemli.” diye devam ediyor Polloczek; “Ama asıl sorun bir çok ulusal havacılık otoritesinin yeni kuralları ve onların doğru uygulamalarını düzgün bir şekilde denetleyebilmek için yeteri kadar kaynağının ve bilgisinin olmaması. İşte bu yüzden EASA – the European Aviation Safety Agency – nın önemli bir rol üstlenmesi gerekli: ahenkli bir yorumlama ve uygulama için yol gösterici rolünde olmak. Bu nedenden biz EASA’ya daha aktif olması ve otoritelere, havayollarına, uçuş ekibine ve benzerlerine net yorumlama için gerekli kılavuz prensipleri sağlaması için bir çağrıda bulunuyoruz. “

Birinci Yıl Dönümü aynı zamanda proaktif Yorgunluk Risk Yönetimi sistemlerinin, havayolu firmalarının ekiplerinin yorgunluğunu azaltma çabalarında önemli rol oynayacağı gerekliliğini de ortaya koyuyor. Yorgunluk Risk Yönetimi havayollarına regülasyonların bazı yönlerini ihtiyaçlarına göre düzenleme fırsatı vererek aslında yapılagelen FTL kurallarını tamamlayıcı

bir unsurunu oluşturuyor. Bu iki bileşenin, beraber ele alındığında yeteri kadar yorgunluktan korunma ve havayollarının verimli işleyebilmesi için esneklik sağlaması gerekiyor.

“Gerçekte, oysa ki Yorgunluk Risk Yönetimi ya anlaşılmamış, iyi kotarılmamış, yetersiz denetlenen bir sistem olarak kalır ya da basitçe, yapılan yanlış uygulamaları örtbas etmek için bir paravan olarak kullanılır.” diyor Philip von Schöppenthau, ECA Genel Sekreteri; “ 30 havayolu firması arasında bizim yaptığımız değerlendirme çok az operatörün, ekiplerinin yorgunluk riskini yönetmek için gerçek anlamda fonksiyonel ve verimli bir sistem uyguladıklarını gösteriyor. Dolayısı ile EASA ve Ulusal Havacılık Otoritelerinin operatörlerin denetim ve eğitimine daha fazla yatırım yapmaları çok elzem. Aksi takdirde, Yorgunluk Risk Yönetimi yorgunluk üzerine gerçek bir etkisi olmayan kağıt kaynaklı bir egzersiz olarak kalma riski ile karşı karşıya.”

Birinci Yıl Dönümü, aynı zamanda Avrupa FTL kurallarının [yeni bir bilimsel gözden geçirmeye](#) tabii olmasının başlangıcı. Gelecek ay araştırma enstitülerinden oluşan bir konsorsiyum bu konuda çalışmaya başlayacak, ki bu çalışmanın sonuç raporunun Şubat 2019’da sonuçlanması bekleniyor. “Bu gözden geçirme çok önemli,” diyor von Schöppenthau, “çünkü birçok sene evvel zaten önde gelen [yorgunluk konusunda uzman bilim adamları](#) yeni FTL kurallarının pilot yorgunluğu kaynaklı güvenlik risklerinin giderilmesi için yetersiz olacağını uyarılmıştı. Dolayısı ile biz bu çalışmayı destekliyoruz ve umuyoruz ki nihayetinde Avrupa Birliği Kural Koyucularının bugünün kurallarının neden olduğu güvenlik boşluğunun gidermesine yardımcı olur.

* * *

Daha fazla bilgi için iletişim adresi:

Capt. Dirk Polloczek, ECA Başkanı
Philip von Schöppenthau, ECA Genel Sekreteri
Tel:+32 2 705 32 93

Editörlere Not: ECA bütün Avrupa’da 38.000’den fazla pilotun temsilcisidir, Avrupa’da en yüksek düzeyde havacılık güvenliği için ve sosyal hakların ve kaliteli istihdamın gelişmesi için çabalar – Web Sitemiz: www.eurocockpit.be