

## ECA TNA VE KONFERANS TOPLANTISI SONUÇ RAPORU

Toplantının Tarihi: 19-20 Haziran 2019

Toplantının Yeri: Brüksel, Belçika

Katılımcı: Dr. Kpt. Plt. M. Melih Başdemir

Toplantının ilk oturumunda Trans National Airlines (TNA) toplantısı yapılmıştır. Bu toplantıda, birden fazla ülkede üs kurarak, o ülkelerin havacılık ve ticaret kurallarına göre faaliyet gösteren RyanAir, Easy Jet, Norwegian Int'l gibi şirketlerde çalışan pilotların sorunları tartışılmıştır.

TNA ile ilgili, pilotların kurmuş olduğu, sendika, dernek ve çalışma grupları gibi kurumların desteklenmesi, bunlarla ortak bir politikalar belirlenmesi, aynı şirkette olmasına rağmen farklı kural ve haklarla değişik ülkelerde çalışan pilotların haklarının korunması, mali ve mesleki olarak ceza alan pilotlara yardımcı olunması, iş güvencelerinin sağlanması gibi konularda görüş birliğine varıldı. AB Havacılık Dairesi'nin TNA ile ilgili konularda çok yavaş davrandığı, şirketleri ve ticari kaygıları ön planda tuttuğu, buna karşılık ECA'nın bu tür şirketlerde çalışan pilotlara maddi ve manevi destek olması gerektiği, hukuksal danışmanlık vermesinin önemli olduğu, IFALPA ve ALPA nezdinde destek arayışlarına devam etmesinin zorunlu olduğu gündeme getirildi. Benzer sorunların sadece AB bölgesinde olmadığı, Latin Amerika ülkelerinde de benzer sorunların yaşandığı anlatıldı. TNA'in en önemli sorununun maddi yetersizlik ve pilotların ilgisizliği olduğu, kişilerin bir an önce hareket geçirilmesi gerektiği vurgulandı.

Toplantının İkinci oturumunda ECA Konferans toplantısı yapılmaya başlanmıştır. İlk olarak Azaltılmış Pilot Operasyonları (Reduced Pilot Ops) konusunda Lufthansa'dan uzman Kpt. Plt. Marcus Jager, bir sunum yapmış, sunumda pilot eksikliği ve ticari kaygılar sebebiyle tek pilotlu uçuşların firmalara bazı otoriteler tarafından tavsiye edildiği, özellikle uçak üreticisi firmaların "otonomus-kendi düşünen, kendi hareket eden" uçaklarla pilotlara daha fazla ihtiyaç duyulmayacağı savını hava yolu şirketlerine sunduklarını, bu durumun acil durumlarda ve önceden kestirilemeyen anormal durumlarda trajik sonuçlar doğurabileceği, onun için tüm pilot kuruluşlarının bu duruma karşı hazırlıklı olarak birlikte hareket etmeleri gerektiği anlatılmıştır.

Daha sonraki oturumda pilot ve uçakların birden fazla AOC altında çalışma durumları anlatılmış, bu durumun yine şirket sahipleri için maliyet etkin olacağı, ama pilotların maddi ve manevi haklarını zedeleyeceği, operasyonel sorunlar yaşatacağı ve pilot etkinliğini azaltarak mesai sorunları yaratacağı anlatılmıştır.

Sonrasında FTL revizyonu hakkındaki gelişmeler anlatılmış, pilotların konudan şikayetçi olmalarına rağmen revizyon komisyonuna yardımcı olmadıkları, yaşanan Fatigue durumlarında sadece %30 oranında rapor yazıldığı, FRMS'in tam olarak çalıştırılmadığı, acilen ECA nezdinde faaliyet gösteren FTL WG'a uzman ve mali destek verilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Mevcut FTL'e göre gece uçuşları ve disruptive uçuş programlarının çok yıpratıcı olduğu, bu şekilde yapılacak uçuşların asgari uçuş görev süresine sahip olması gerektiği anlatılmış, üyelerin ülkelerinde her seviyede FTL ve Fatigue konusunun dile getirilmesi gerektiği tavsiye edilmiştir.

Toplantının İkinci gününde, AB Paramentosu seçimleri sonrasında, yapılması gerekenler ve politikacılarla yapılacak lobi faaliyetleri konusunda yapılacaklar tartışılmış, özellikle Sosyal Demokrat ve Sol eğilimli partilerle yapılacak diyalogun daha faydalı olacağı vurgulanmıştır.

Daha sonra Boeing 737 Max hakkında Boeing test pilotları tarafından bir sunum alınmış, sunumda MCAS sisteminde yapılan yazılım iyileştirmeleri anlatılmış, uçağın şu an tamamen emniyetli olduğu vurgulanmış,

yazılımla birlikte yeni CBT modülleri, ipad uygulamaları, simülatör programlarının pilotların MCAS konusundaki yetkinliğini arttıracığı anlatılmıştır. Boeing firmasının, ülkelerin Sivil Havacılık Otoriteleriyle görüşmelerinin devam ettiği, ilgili otoritelerin ikna edilmesiyle birlikte B737 Max uçuşlarının başlayacağı anlatılmıştır. Ancak uçakların tekrar ne zaman uçaacağı hakkında bir bilginin olmadığı vurgulanmıştır.

Bir sonraki başlık olarak dronlar tartışılmış, EASA kurallarına göre 25kg.'den az ağırlıkta ve 120 m.'den düşük irtifada, dronların uçmalarının serbet olduğu, bununla ilgili bir lisansa ihtiyaç duyulmadığı, bu durumun uçuş emniyetini tehdit ettiği, FAA'e göre ise yerden 60000'te kadar uçuş yapan tüm hava araçların Sivil Havacılık kontrolünde olduğu, benzer durumun acilen Avrupa'da da olması gerektiği anlatılmıştır.

Son olarak ECA'ya sahip çıkılması gerektiği, herkesin ECA çalışmalarına destek vermesinin, uzman göndermesinin, maddi kaynak sağlamasının ve ECA'nın tanıtımına yardımcı olmasının çok önemli anlatılmış ve yapılan sunumla ECA'nın mali harcama kalemleri hakkında bilgi verilmiştir.