



## ULUSLAR ARASI TOPLANTI SONUÇ RAPORU

Toplantı Konusu: Training, Licencing and Operations Working Group  
(TLO-WG) 24-25 Ekim 2019

Rapor Tarihi:

05 Kasım 2019

Toplantı Yer ve Tarihi : ECA Ofisi Brüksel

Katılım Listesi : Kpt. Muharrem Gündoğan  
Kpt. O.Oğuz Çağlar

Hazırlayan : Kpt. O.Oğuz Çağlar

### ÖZET

ECA TLO-WG çalışması için 24-25 Ekim 2019 tarihlerinde TALPA adına Kpt. Muharrem Gündoğan ile birlikte katılım sağladık.

ECA Yönetim Kurulu tarafından Şubat 2007 tarihinde hayata geçirilen TLO WG, IFALPA görüşleri doğrultusunda lisanslandırma, eğitim ve operasyonel konularda (TLO) ECA'yı asiste etmekte ve bu konularda pilotları ilgilendiren hususlarla ilgili Avrupa kurum ve kuruluşları nezdinde ECA'ya destek vermektedir.

ECA'nın faaliyetleri arasında; Avrupa'da ve diğer ülkelerdeki TLO konusundaki gelişmeleri takip etmek, ilgili kurum ve kuruluşlara TLO faaliyetleri konusunda görüş bildirmek, çeşitli çalışma ve toplantılara katılarak ya da katılım sağlanamayanlarda follow-up yöntemiyle ECA'nın temsil edilmesini sağlamak, ECA çalışma sahalarını ilgilendiren konularda hukuki, idari ve/veya politik gelişmelere süratle müdahil olabilme kabiliyetini geliştirmek gibi faaliyetler bulunmaktadır.

24-25 Ekim tarihlerinde katılım sağladığımız çalışmanın ilk gününde operasyonel gündem maddeleri, ikinci günde ise eğitim ve lisanslandırma konuları üzerinde durulmuştur.

Çalışma; ECA temsilcileri Paulina Marcickiewicz ve Tanja Harter tarafından yönetilmiş, ve TALPA dahil toplam 11 Avrupa ülkesi temsilcisi tarafından katılım sağlanmıştır.

Çalışma grubunun gündem maddeleri aşağıda olduğu gibidir:



## ULUSLAR ARASI TOPLANTI SONUÇ RAPORU

### **Gündem:**

Öncelikle gündem maddelerinin bir özeti yapıldı ve katılımcılar kendilerini tanıttılar.

TLO WG için şu anda boşta bulunan OPS eş-başkan pozisyonunun ivedi olarak doldurulması gerektiği, aksi takdirde ECA Yönetim Kurulu tarafından çalışma grubu faaliyetlerinin durdurulmasının söz konusu olabileceği ifade edildi.

**ÖNERİ:** Bu çalışma grubuna TALPA tarafından Third Country Operator-TCO olarak katılım sağlanmakla birlikte, ilgili eş-başkanlık pozisyonuna diğer ülke temsilcilerinden bir aday bulunamaması durumunda, uygun görüldüğü takdirde, TALPA Yönetim Kurulundan bir aday teklif edilmesinin ECA ve TLO WG içerisindeki TALPA etki ve kontrolünü arttıracak değerlendirilmektedir.

Eş-başkan Tanja Harter tarafından 25-26 Haziran tarihlerinde Köln’de icra edilen EASA SAB ile ilgili bir brifing verildi. Kpt. Harter, önümüzdeki dönemde, ECA çalışmalarında “BIS-Best Intervention Strategy” olarak FCL, Crew Interoperability, siber güvenlik, HF kullanımı, ve pilot yaş sınırlaması konularının özellikle gündem arz edeceğini belirtti.

B737MAX üzerine yapılan kapalı oturumla ilgili de bilgi paylaşımında bulundu. Buna göre;

- . Boeing’in yapmayı planladığı teknik değişiklikler ve bu konuda FAA’in şeffaf olarak paylaşım ve işbirliğine açık olduğunu ifade ettiğini,
- . 23 Mayıs’ta çok sayıda operatörün katılımıyla yapılan toplantıda henüz kesin servise dönüş tarihi belirlenmediğini,
- . Servise dönüş konusunda EASA’nın öne sürdüğü koşullarla ilgili dizayn ve eğitim görüşmelerinin devam ettiğini,
- . EASA’nın sadece MCAS sistemi üzerinde değil tüm sistemler üzerinde yeniden sertifikalandırma talep ettiğini,
- . EASA’nın yeniden sertifikalandırmaya onay vermesi durumunda bile MAX kısıtlamalarının üye ülkelerin tümü tarafından aynı anda kaldırılmayabileceğini ifade etti.

### **Reduced Crew/Single Pilot Operations:**

IFALPA’nın, Ticari Hava Taşımacılığındaki mevcut yüksek emniyet standartlarını sonuna kadar desteklediği, bu bağlamda; iyi eğitilmiş, iyi dinlenmiş ve tam kalifiye iki kişiden oluşan uçuş ekibinin şu andaki standartları sağlayabildiği, gelecekte, gelişen teknolojilerden faydalanılarak atılacak her adımın bu emniyet seviyesini gözeterek yapılması gerektiği ifade edildi.



## ULUSLAR ARASI TOPLANTI SONUÇ RAPORU

IFALPA'nın görüşü olarak, bazı operatörlerin azaltılmış ekip operasyonunu ciddi şekilde düşündüğü ve planladığı, bu uygulamaya kısıtlı da olsa geçilmesinin uçuş emniyetini ciddi oranda düşürebileceği, tarihsel süreçte edinilen uçuş emniyet kazanımlarının göz ardı edilmemesi gerektiği belirtildi.

ALPA tarafından hazırlanan "The Dangers of Single Pilot Operations" PDF dökümanı [EK\(1\)](#)'dedir.

### **Greenhouse Gas Emissions:**

26 Haz 2019 tarihinde Köln'de gerçekleşen SAB 2019-02 toplantısındaki Çevre Sağlığı ile ilgili katılımcının yaptığı bilgilendirme sunumu [EK\(2\)](#)'dedir.

### **Evidence Based Training-EBT ve Competency Based Training and Assessment-CBTA Konuları:**

EBT programının amacı; ticari hava taşımacılığında, beklenen tehdit ve hataları, operasyonel ve eğitim uçuşlarından elde edilen "evidence" ler bazında yöneterek, operatörün ve pilotların emniyetli ve etkin bir operasyon yönetimini sağlamaktır. EBT; havayolu pilotlarının "evidence"a dayalı yeni bir yetkinlik bazlı eğitim ve değerlendirme (CBTA) ihtiyacından doğmuştur. Geçtiğimiz 20 yıl içerisinde havacılık sektöründe hem uçuş, hem de eğitim aktivitelerinden toplanan data çok yüksek oranda artmış ve EBT ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Sonuçta ICAO Doc.9868 PANS-TRG, Ch5 ve Ch6 ve ICAO Doc.9995 "Manual of Evidence Based Training" dökümanları ortaya çıkmıştır.

CBT ve EBT hususlarında değişik uçuş organizasyonlarındaki uygulama oran ve usülleri hakkında katılımcılar tarafından kendi şirketlerindeki uygulamalarla ilgili bilgilendirme yapıldı. Yine EBT uygulayan operatörlerin katılımcıları tarafından uygulamanın avantaj ve dezavantajları, OPC ve LPC için önce kontrol, sonra eğitim yapılmasının eğitime sağlayacağı katkılar ifade edildi.

### **Crew Interoperability:**

Farklı AOC'ler altında yapılan operasyonların günümüzde mevcut olduğu, ancak bunun için henüz tam bir uygulama tanımının yapılmadığı, potansiyel risklerin bulguya ve kanıta dayalı bir çalışmayla tanımlanması gerektiği, bu çalışmanın taslak olarak 2019 sonunda sonuçlanacağı ve 2020 içinde EASA'ya sunulmasının planlandığı ifade edildi. [EK \(3\)](#)



## ULUSLAR ARASI TOPLANTI SONUÇ RAPORU

### **Pilot Age Limit:**

Pilot yaş limitinin teknolojik gelişmeler ve beklenen yaşam süresinin yükselmesi paralelinde değişebileceği/yükselebileceği, bunun emniyetli bir şekilde yapılabilmesine yönelik yeterince bilimsel destek bulunduğu, ancak, bu çalışma için sadece pilot arzının yetersizliğinin belirleyici kriter olmaması gerektiği, yaş sınırlaması konusunda ECA'nın bir önerisinin olmadığı ve şu andaki mevcut yaş sınırlarını (60-tek pilot operasyonu, 65- çift pilot operasyonu) desteklediği ifade edildi.

### **EPAS 2019-2023:**

Dökümanla ilgili kısa bir değerlendirme yapıldı. Son çalışma grubu toplantısından bu yana bir değişiklik olmadığı ifade edildi. İlgili doküman [EK\(4\)](#)'tedir.

**EK(1): “The Dangers of Single Pilot Operations”**

**EK(2): “Update on EcoLabels”**

**EK(3): “BIS Crew Interoperability”**

**EK(4): “EPAS 2019-2023”**

### **SONUÇ VE ÖNERİLER:**