

ÇALIŞTAY RAPORU

SHGM'nin önderliğinde 29.07.2011 tarihinde Ankara'da yapılan toplantıda alınan karar doğrultusunda, ülkemizde yer alan MRO kuruluşları, sektörün sorunları ve beklentileri konusunda bir çalıştay başlatmıştır.

Çalıştay, ilk oturumundan sonra, "Devlet Kurum ve Kuruluşları, İnsan Kaynakları, Tesis Altyapı, Sektörel İşbirliği ve Stratejiler" ve "SHGM İşleyiş, SHGM Mevzuat" konularında olmak üzere iki ayrı gurup halinde yapılmış ve her gurup tarafından kendi içinde ikişer toplantı yapılmıştır. Son olarak her iki grup bir araya gelerek konular birleştirilmiştir.

Çalıştaya katılan kuruluşlar; THY Teknik A.Ş., THY A.O., MNG Teknik, MNG Havayolları, MyTechnic, Prima Havacılık, TEC, MNG Jet, SKY Havayoları, Genel Havacılık ve MATS Teknik'dir.

Yapılan çalışma sonucu aşağıdaki hususlar ve çözüm önerleri belirlenmiştir:

Devlet kurum ve kuruluşları (DHMI, İç İşleri Bakanlığı)

1. Yabancı şirket temsilcilerinin aprona giriş izin süresi aynı yıl içerisinde 90 gün ile kısıtlanmakta, bu durum MRO'ların müşteri ile ilişkisini etkileyerek iş kaybına sebep olmaktadır.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

a. Yabancı şirket temsilcilerinin apron giriş süresi ile ilgili kısıtlamayı düzenleyen kanun, kişilerin, Türkiye'deki vize süreleri ile paralel olarak düzenlenmelidir (Yabancıların çalışma izinleri hakkında Kanunun uygulama yönetmeliğinin muafiyetler başlıklı 55. Maddesinin güncellenmesi).

2. Müşterilerden alınan apron kiralari ile ilgili olarak mevzuat çözümü gerekmektedir.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

a. MRO tesislerine tahsis edilen apron alanında geçerli olmak üzere, Bakım/Teknik amaçlı gelen uçaklardan tüm uluslararası normlarda olduğu gibi "parking fee" alınmaması (THY Teknik A.Ş.)

3. SHGM/DHMI tarafından yayınlanan bir ücret tarifesi bulunmakta olup bu tarifedeki ücretler ve artış oranları yüksek tutulmaktadır.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

a. Türkiye'de bulunan MRO'ların rekabetçi olabilmesi amacıyla ile SHGM ve DHMI ücretlendirmelerinde MRO'lar için indirim yapılması önerilmektedir (MRO'lar ile ilgili olan ücretlendirme).

4. Uçak ve uçak parçası bakımında kullanılmakta olan malzemelere ve ekipmanlara uygulanmakta olan gümrük mevzuatı nedeniyle bakımlarda gecikmeler yaşanmakta ve ücretlendirme anlamında rekabetçiliğimiz azaltılmaktadır.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

a. Uçak ve uçak parçası bakımında kullanılmakta olan malzemelerin ve ekipmanların, Türkiye'ye girişinde uygulanmakta olan gümrük mevzuatının Avrupa'daki gümrük mevzuatı ile uyumlu hale gelmesi (Resmi tatil günleri çalışması, ordino uygulaması v.b. gibi).

5. NAndtB-TR "NDT Board"un SHGM tarafından resmi olarak tanınmamış olmasına rağmen, SHGM tarafından bu board kararlarına uyulması talep edilmektedir.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

a. Ulusal NDT Board'umuzun oluşturulması için ilgili devlet kuruluşları ile koordinasyon sağlanması ve SHGM'nin bu board uygulamalarını kabul etmesi.

6. Bakım için Türkiye'ye gelen yabancı uçakların ülkeye girişi ve kabulü sırasında mali ve bürokratik sorunlar vardır.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

a. Bu husustaki ulusal mevzuatların, mevcut zorluklar dikkate alınarak gözden geçirilmesi ve kolaylıklar sağlayacak şekilde, revize edilmesi önerilmektedir. Tasvip edildiği takdirde, oluşturulacak bir çalışma grubu vasıtasıyla konu detaylandırılarak çözüm önerileriyle birlikte SHGM'ye sunulacaktır.

İnsan Kaynakları

1. Türkiye'deki sivil havacılık sektörünün büyüme ihtiyacına orantılı olarak Lisanslı ve Lisansız tecrübeli personel yetiştirilmesi ihtiyacı vardır.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

a. MEB ile koordineli olarak sivil havacılık sektörünün ihtiyacı olan (yapısal tamir, boya, kabin içi, kaplama v.b.) personelin yetiştirilmesi ile ilgili sıkıntıların giderilmesi için meslek liseleri açılmalı ve/veya mevcut okulların eğitim kalitesinin geliştirilmesi, ve/veya müfredatının bu kapsamda geliştirilmesi sağlanmalıdır.

b. Uçak temel eğitimi vermekte olan üniversitelerin veya eğitim kurumlarının Part 147 yetkilendirmesi konusunda çalışmaları desteklenmeli ve mezun olanların modül sınavına girmeden lisanslandırmasının önü açılmalıdır.

c. Havacılık sektörüne personel yetiştiren okulların İngilizce dilinde eğitim seviyesinin yükseltilmesi için MEB ile koordinasyon sağlanması gerekmektedir.

d. Okullarda, Genel Havacılık kapsamında, helikopter teknisyeni yetiştirecek müfredat güncellemesi yapmaya ihtiyaç vardır.

2. Teknisyen yetiştiren okullar MEB'e bağlı ve MEB yılda 2 kere çalıştay yapıyor; ancak, Havacılık sektöründen yeterli katılım sağlanmamaktadır.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

a. SHGM'nin bu çalıştaylara katılması ve yönlendirici rol alması gerekmektedir. Sektörden de bu çalıştaylara katılım sağlanmalıdır.

Tesis Altyapı

1. MRO sektörünün gelişimi için çalışma alanlarının artırılması ihtiyacı vardır.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

a. MRO sektörünün havalimanı dışında da "Kümelenip" faaliyet gösterebilmesi için, sivil havacılık kurallarını ve kolaylıklarını sağlayabilecek bölgeler oluşturulması. Gümrük mevzuatında yapılacak değişiklikler ile Gümrüklü saha dışarısında Komponent Atölyelerinin açılmasında kolaylık sağlanması gerekmektedir. (Devlet kurum ve kuruluşları (DHMI, İç İşleri Bakanlığı; Madde 4 ile aynı anda görüşülmeli.)

Sektörel İşbirliği ve stratejiler

1. MRO sektörünün sorunlarının çözümü ve sektörel işbirliği ve gelişim konusunda stratejilerin geliştirilmesi için çalışmalar yapılmasına ihtiyaç bulunmaktadır.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ: Sektör temsilcilerinin kendi arasında çalışma grupları oluşturulmasında üç defa toplanması gerekmektedir.

- a. SHGM ile sektör temsilcilerinin düzenli olarak bir araya gelmesi.
- b. MRO sektörünü temsilen bir ekip oluşturup, sürekli koordinasyon sağlanması.
 - i. SHGM ekibi ile görüşme yapacak kişiler:
 - ii. Sekreteryaya:
 - iii. Çalışma Grubu:

THY Teknik A.Ş.: Can ŞAŞMAZ, Hüseyin ÇELİK, Güray ÖNEM; MNG Teknik: Vahap ÖNEN, Bilal KARAMAN, Emre APAYDIN; MyTechnic: Ergun DEMİRCİ, Arzu ERTEKİN; Genel Havacılık: Ünal GÜRSOY; MNG Airlines: Mehmet EYİGÜRBÜZ, Fatih GÜLER; PRİMA Havacılık: Erdal DÖKER, Yurdaer AKSOY.

SHGM İşleyiş

1. İşletmelerce hazırlanan ve mevzuat kapsamında onay gerektiren tüm dokümantasyonun (MOE, yetki talepleri, Form 2, vb) EASA-SHGM onay sürecinin kısaltılması.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

- a. Bu tür konulara yönelik SHGM hizmet standart sürelerine uyulması sağlanmalıdır (EASA ile ilgili süreçlere).

2. Bakımdan çıkan uçaklar için test uçuşu, ferry uçuş v.b. permileri mesai saatleri dışında ve hafta sonu alınamamaktadır.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

- a. FIC personelinin, SHGM tarafından yetkilendirilerek, çalışma saatlerinin dışında, MRO'ların yayınladığı CRS'i kabul etmesi sağlanmalıdır.

3. EASA Part 145 ile ilgili ortaya çıkan ve açıklamaya ihtiyaç duyulan konularla ilgili olarak, EASA foreign focal point'e mesaj yoluyla sorular gönderilmektedir. Sorulan soruların cevapları gecikmekte, zaman zaman 3-4 ay sonra bile sorulan sorulara cevap alınmadığı durumlar ortaya çıkmaktadır. Bu soruların, SHGM'ye kayıtlı bir sistem üzerinden sorulması ve hedeflenen zamanda cevap alınması beklenmektedir.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

- a. Bu tür konularda, EASA'ya direkt soru sorulup sorulamayacağı hususu netleştirilmeli, eğer soru sorulabiliyor ise cevaplama süresinin belirli bir hizmet standardına bağlanması önerilir.

4. SHGM'nin, EASA, FAA gibi uluslararası otoritelerle sektörü ilgilendiren konularda yaptığı ya da yapacağı çalışmalara yönelik sektör ile koordinasyon.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

- a. SHGM'nin, EASA, FAA gibi uluslararası otoritelerle sektörü ilgilendiren konularda yapılan ya da yapılacak olan çalışmalara yönelik sektör görüşünü alması ve bu çalışmaları sektörle paylaşması. SHGM MRO çalışma gruplarıyla bu konularda paylaşım yapabilirler.

5. Mühendislerin, EASA IR Part 66 gereği Kategori C lisans alabilmesi mümkün. SHY66'da da bu kural olmasına rağmen uygulamada sıkıntı mevcut.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

- a. Mevzuatta (SHY 66'da) yer alan mühendislere, C kategori lisansı verilmesi işlemlerinin ve gerekliliklerin EASA Part 66 ile paralel hale getirilmesi önerilmektedir.

SHGM Mevzuat

1. SHY-145 Yönetmeliği'nde bakım kuruluşu tanımı çok genel ve ayrıca Part 21 kuruluşlarının tanımı yok (örneğin tüm meydanlara giriş kartı almak için bile 3 yerde konuşlandırılması şartı hala aranmakta).

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

- a. SHY-145 Yönetmeliği'nde MRO ve Part 21 kuruluşlarının tanımlarının, EASA mevzuatı kapsamında yapılması önerilir. Bu konulardan Part 21 ile ilgili olarak son günlerde olumlu bir gelişme yaşanmış, SHGM tarafından 12. 08.2011 tarihinde SHT 21.T Onaylı Tasarım Kuruluşları Talimatı ile 16. 08. 2011 tarihinde SHT 21.Ü Onaylı Üretim Kuruluşları Talimatı yayınlanmıştır. Öte yandan, EASA yönetmeliklerinde MRO genel bir kavram olarak kullanılmaktadır ve bu kavram Line ile Base Maintenance'ı ve komponent bakım ve revizyon faaliyetlerini tümüyle kapsamaktadır. Münhasıran komponent bakımları kavramını yönetmeliklere dahil edebilmek için SHY 145-01'in 6. sayfasına değişiklik getirmek üzere, bu mesajın ekinde verdiğimiz "Yönetici Personel Nitelikleri" başlıklı, tadil edilmiş metin işe yarayabilir. EASA'nın yakın bir gelecekte "off-wing" personel konusunu yönetmeliklerle bir esasa bağlaması halinde bu konu da bir temele istinat ettirilebilecektir.
2. PMA parçaların EASA release'i yapılacak olan uçaklarda kullanımı ile ilgili 3 ana kriter var. Bu üç kriterden birisini sağlayan uçağa takılabiliyor. Ancak, OEM PMA sahiplerinden bu üç durumdan (Ref: ED Decision 2007/003/C, 16/07/2007, article1) birinin EASA Form 1'de ifade edilmediği parçalar gelmektedir. Bu parçaların tesellümü yapılamamaktadır.
ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:
 - a. SHGM bu konuda araştırma yapmalı ve sektörün önü açılmalıdır. OEM lisansı altında üretilen PMA parçalarda "Produced under licensing agreement from the FAA design approval holder" ibaresi olmasa da bu parçaların kabul edilmesi gerekmektedir.
3. Komponent bakımında çalışan personelde olması gereken kriterlere yönelik SHGM mevzuatı bulunmamaktadır.
ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:
 - a. Komponent bakımlarında çalışan personel için EASA'da var olan/olacak kriterlerin, sektör ile birlikte çalışılarak milli mevzuat haline getirilmesi önerilmektedir.
4. SMS konusunda özellikle MRO'lara yönelik uygulama örnekleri bilinmemektedir. Bu da SMS in MROlardaki uygulama etkinliğini azaltacaktır.
ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:
 - a. SMS'in MRO uygulamalarına yönelik çalıştaylar SHGM'nin koordinesi ile düzenlenip, uluslararası boyutta uygulamalardan yararlanılması önerilir.
5. Bakım organizasyonlarında görevlendirilecek olan hat bakım post holder'ların yetkinliklerinin, EASA Part 145 ile uyumlu olmadığı görülmektedir (Part-145.A.30 (b) vs SHY-145-01 Madde 13).
ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:
 - a. Bakım organizasyonlarında görevlendirilecek olan hat bakım post holder'ların yetkinliklerinin, EASA Part 145 ile uyumlu olması için mevzuatta değişiklik yapılması önerilmektedir.
6. SHY 145.01 madde 15.1 (a) da belirtilen O/P, D/P için tecrübe kriterlerinin ölçülebilir olmaması ("yeterli tecrübe") nedeniyle MRO'larda farklı uygulandığı görülmektedir.
ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:
 - a. Bu tanımın sayısal olarak netleştirilmesi önerilmektedir.

7. Son 2 yılda 6 ay uçak üzerinde çalışma gerekliliğinin benzer uçak tipleri konusunda net olmadığı görülmektedir. Birden fazla uçak tipinde yetkilendirme yapıldığı zaman deneyim süresinin karşılandığının gösterilmesinde zorluklar yaşanmaktadır.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

- a. Benzer uçak tipi kavramı netleştirilip, birden fazla uçak tipi üzerinde deneyim gerekliliğinin değerlendirilerek netleştirilmesi önerilir. Sıkça sorulan sorulara konacak. MRO çalışma gurubu önersin. MyTechnic MOE'sinde var. SHGM onayladı (MyTechnic'in MOE'sinde yer alan çalışma, çalışma grubuna gönderilecek).

8. Modül sınavındaki tüm sorular EASA'nın veritabanı satın alınarak oluşturulabilir. Modül sınavına girecek tüm teknisyen adaylarına, sınavda çıkabilecek tüm soruların her modül için İngilizce soru kitapçıkları oluşturularak verilmesi ve modül sınavlarının, kitapçıklarda olmayan soruların sorulmaması kaydıyla, İngilizce yapılması önerilmektedir. Uygulama için sektördeki insan kaynağı ihtiyacı ve durumu gözönüne alınarak sektörle beraber değerlendirme yaptıktan sonra geçiş tarihi belirlenmelidir.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

- a. Yukarıda yer alan şartlar sağlanıncaya kadar, SHGM'nin İngilizce sınavı yaparak teknisyen yeterliliğini belirledikten sonra lisans vermesi önerilmektedir. Söz konusu sınav, teknisyenin sektörde kullanılan dokümanları okuma, anlama ve yazma kabiliyetini tespit amacına yönelik olmalıdır. Türkiye'de EASA Part 147 yetkisi olan işletmelerden temsilciler bu alt çalışma grubuna katılmalıdır.

9. Part 66, Part 147 ve Part 21 konularında SHGM'nin akredistasyonunun bulunmaması.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

- a. SHGM'nin Part 66, Part 147 ve Part 21 akredistasyon alma konularında hedef koyması ve bu hedeflere ulaşmak için sektör çalışanları ve SHGM işbirliğiyle hazırlıklara başlaması önemlidir.
b. Eğitim kurumlarının Part 147 (Basic ve type training) konusunda EASA tarafından yetkilendirilmesi için SHGM'nin teşvik etmesi önerilmektedir.

10. SHY-M, SHY 145, SHY-66/147 konularında yayınlanmış olan mevzuat, EASA mevzuatına adapte değildir.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

- a. Söz konusu mevzuatın, EASA'dan daha kısıtlayıcı olmayacak şekilde, EASA'ya adaptasyonun sağlanması önerilmektedir.

11. Hat bakım yetkilerine, yeni bir istasyon ilave edilmesi ile ilgili mevzuat/standardizasyon yetersizliği vardır.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

- a. İlave edilecek hat bakım istasyonunun faaliyet süresine ve istasyonda yapılacak olan bakım seviyelerine bakılarak talep edilen gerekliliklerin yeniden gözden geçirilmesi ve mevzuatta değişiklik yapılması önerilmektedir (A bakımına kadar günlük operasyon yetkisinin yeni açılan istasyonlarda SHGM'nin kararına göre operasyon başlangıcında yetkilendirilmesi).

12. Teknisyenlerin bakım deneyimlerini gösteren kayıtların tutulduğu Experience Log Book'lar standart değildir.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

a. Teknisyenlerin bakım deneyimlerini gösteren kayıtların tutulduğu Experience Log Book'ların, hardcopy tutulması durumunda, SHGM tarafından standardlaştırılması ve bu kuralın elektronik tutulan loogbookları kapsamayacak şekilde uygulanması önerilmektedir.

13. Kategori A lisans sorunu.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

a. SHGM, Kategori A lisansı verilebilmesini yaygınlaştırabilmelidir. Sınav yapan kuruluşların sadece Kategori A lisansı için sınav yapabilmeleri teşvik edilmelidir.

14. Türk tescili dışındaki müşteri uçaklarına yapılan bakımların, ihracat kapsamında değerlendirilmesi rekabet açısından gereklidir.

15. Artık uçamayacak duruma gelmiş uçakların sökülerek/kesilerek değerlendirilmesi konusu bugüne kadar bir esasa bağlanmamıştır. Böyle görevlere talip olan kuruluşların otorite tarafından tanımları yapılmalı, uymaları gereken kurallar oluşturulmalı, nasıl ve hangi şartlarla yetkilendirilecekleri tarif edilmelidir.

16. Benzer şekilde uçak kaza kırım olayları sonucu, ihtiyaç duyulabilecek enkaz kaldırma konusunda da görev alacak kuruluşların otorite tarafından tanımları yapılmalı, uymaları gereken kurallar oluşturulmalı, nasıl ve hangi şartlarla yetkilendirilecekleri tarif edilmelidir.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

a. 15. ve 16. maddelerde tanımlanan işleri Ülkemizde yapacak kuruluşların SHY-145 ve / veya EASA Part-145 yetkisine sahip bulunmaları, bu kuruluşların ilgili personelinin konu ile ilgili olarak parça söküm, kayıt altına alma, etiketleme, depolama, hiçbir şekilde kullanılmayacak olan parçaların yürürlükten kaldırılması konularında bilgi ve tecrübe ile uluslararası standartlarda eğitim sahibi olmaları şartı aranır ve bu şarta sahip olup SHGM tarafından akredite edilmiş firmalar, ihtiyaç olduğunda SHGM ve DHMİ ile ilgili hava yolları ve sigorta firmaları ile görüşmede bulunma hakkına sahip olurlar" şeklinde bir SHGM kararına ihtiyaç olacaktır.

17. SHY-145 Madde 13, sadece komponent bakım ve revizyonu yapan bakım kuruluşlarını kapsamamaktadır.

ÇÖZÜM ÖNERİLERİ:

a. SHY-145 Madde 13'e aşağıdaki şartların ilave edilmesi önerilmektedir:

"Sadece Komponent Bakım ve Revizyonu yapan bakım kuruluşlarında:

1. Sorumlu teknik yöneticinin; havacılık, uçak, uzay, elektrik, elektronik veya makine mühendisi olması, insan faktörleri, BKEK, Part-145 ile kalite sistemi hakkında bilgi ve eğitim sahibi olması, ayrıca bu personelin iki yılı sivil havacılıkta olmak üzere en az beş yıllık iş tecrübesine sahip olması gerekmektedir.

2. Mühendislikten sorumlu yöneticinin; havacılık, uçak, uzay, elektrik, elektronik veya makine mühendisi olması, insan faktörleri, BKEK, Part-145, Part-M ile Kalite Sistemi hakkında bilgi ve eğitim sahibi olması gerekir. Ayrıca bu personelin, iki yılı sivil havacılık sektöründe olmak üzere en az üç yıllık iş tecrübesine sahip olması gerekir.

3. Üretim Planlamadan sorumlu yöneticinin; insan faktörleri, BKEK, Part-145 ile kalite sistemi hakkında bilgi ve eğitim sahibi olması gerekir. Ayrıca bu personelin bir yılı sivil havacılık bakım sektöründe olmak üzere en az üç yıllık iş tecrübesine sahip olması gerekir.

4. Atölyelerden sorumlu yöneticinin; insan faktörleri, BKEK, Part-145, Part-66 ile kalite sistemi hakkında bilgi ve eğitim sahibi olması gerekir. Ayrıca bu personelin iki yılı sivil havacılık bakım sektöründe olmak üzere en az üç yıllık iş tecrübesine sahip olması gerekir.

5. Kalite Sistemi yöneticisinin; havacılık, uçak, uzay, elektrik, elektronik, endüstri, makine, işletme mühendisi olması, kalite konusunda en az iki yıl tecrübeye ve JAR OPS, Part-M, Part-145, Part-66, İnsan Faktörleri ve kalite eğitimlerine sahip olması gerekir. Ayrıca bu personelin, havacılık, uzay, uçak, elektrik, elektronik, endüstri, makine veya işletme mühendisi ise iki yılı sivil havacılık bakım sektöründe olmak üzere en az beş yıllık iş tecrübesine sahip olması gerekir.”

THY Teknik A.Ş.

İsmail DEMİR

Can ŞAŞMAZ

Hüseyin SAĞLAM

Hüseyin ÇELİK

Güray ÖNEM

THY A.O.

Mehmet YILMAZ

MNG Teknik

Fikret GEÇKİLİ

Bilal KARAMAN

Vahap ÖNEN

Emre APAYDIN

MNG Havayolları

Mehmet EYİGÜRBÜZ

Fatih GÜLER

Şaban DOĞAN

MyTechnic

Ergun DEMİRCİ

Arzu ERTEKİN

Özcan UZUNOĞLU

PRIMA Havacılık

Erdal DÖKER

Yurdaer AKSOY

TEC

Uğur Selim ETLİK

MNG Jet

Yüksel DALYAN

SKY Havayolları

Banu GÜMÜŞOĞLU

Genel Havacılık

Ünal GÜRSOY

Hakan AKPINAR

MATS Teknik

Kürşad ÇİL

Sait YILMAZ