



SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK YÖNETİMİ TALİMATI (SHT-CAM)

BİRİNCİ BÖLÜM Başlangıç Hükümleri

Amaç

MADDE 1- (1) Bu Talimatın amacı, 05/11/2022 tarih ve 32004 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetmeliği (SHY-CA) kapsamında sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu ve birleşik uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu onayı verilmesine ve bu kuruluşların faaliyetlerine ve ayrıca hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinin sağlanması ile ilgili gerekliliklere ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

Kapsam

MADDE 2- (1) Bu Talimat, ülkemizin sivil hava aracı siciline kayıtlı veya kayıt edilecek hava araçlarını ve bunların sürekli uçuşa elverişliliğini sağlamak için yürütülecek faaliyetlerden sorumlu olan aşağıda belirtilenleri kapsar:

- Hava araçlarının sahiplerini ve işleticilerini,
- Hava araçlarının sürekli uçuşa elverişliliğini yönetmek üzere yetkilendirilmiş kuruluşları,
- Hava araçlarına ve onlara takılacak komponentlere bakım hizmeti vermek üzere yetkilendirilmiş kuruluşları ve kişileri,
- Bu kuruluşlarda görev yapan yöneticileri ve çalışan personeli.

(2) Yelken kanat, ayakla inilen yelken kanat, paraşüt, yamaç paraşütü gibi harici güç ile havalanabilen hava araçları bu Talimat kapsamı dışındadır.

(3) Amatör yapım hava araçları, insansız hava araçları, araştırma, deneysel, geliştirme, tasarım ve üretim aşamasında olan hava araçları ile Genel Müdürlük tarafından yayımlanmış ya da kabul edilmiş bir tip sertifikasına sahip olmayan hava araçları bu Talimatın kapsamı dışındadır.

Dayanak

MADDE 3- (1) Bu Talimat, 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'na, 15/07/2018 tarihli ve 30479 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 4 numaralı Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'ne ve 05/11/2022 tarih ve 32004 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetmeliği'ne (SHY-CA) dayanılarak aşağıdaki uluslararası düzenlemelere uyumlu olarak hazırlanmıştır.

- a) 5/6/1945 tarihli ve 4749 sayılı Kanun ile onanan 7/12/1944 tarihli Şikago Konvansiyonu'nun personel lisansları konulu Ek-1, hava aracı operasyonu konulu Ek-6, uçuşa elverişlilik konulu Ek-8'ine,
- b) Hava Aracı ve Havacılık Ürün, Parça ve Cihazlarının Sürekli Uçuşa Elverişliliği ile Bu Görevlerde Yer Alan Kuruluşlar ve Personelin Onayı konulu 26/11/2014 tarihli ve (AB) 1321/2014 sayılı Komisyon Tüzüğü ile söz konusu Tüzüğe yapılan (AB) 2015/1088, (AB) 2015/1536, (AB) 2018/1142, (AB) 2019/1383, (AB) 2019/1384, (AB) 2020/270, (AB) 2020/1159, (AB) 2021/700, (AB) 2021/1963, (AB) 2022/410, (AB) 2022/1360 numaralı değişiklikler.

Tanımlar ve Kısaltmalar

MADDE 4- (1) Bu Talimatta geçen terimlerin tanımları:

- a) Bakım: Uçuş öncesi kontrol hariç olmak üzere, bir hava aracının veya komponentin revizyonu, tamiri, kontrol edilmesi, değiştirilmesi, modifikasyonu veya arıza giderme işlemlerinden herhangi birisinin veya bunların herhangi bir kombinasyonunun uygulanmasını,
- b) Bakım kuruluşu: Hava aracı veya komponenti üzerinde bakım yapmak üzere Genel Müdürlük tarafından belirlenen gereklilikleri yerine getirdiği tespit edilerek yetkilendirilen kamu kurum ve kuruluşu ile gerçek veya tüzel kişiye ait işletmeyi,
- c) Büyük hava aracı: Azami kalkış ağırlığı 5700 Kg üzerinde olan uçaklar ile azami kalkış ağırlığı 3175 Kg üzerinde olan veya birden fazla motoru bulunan helikopterleri,
- ç) ELA1 (Avrupa Hafif Hava Aracı 1) sınıf hava aracı:
 - 1) Azami kalkış ağırlığı 1200 Kg veya altında olan, karmaşık motorlu hava aracı olarak sınıflandırılmayan uçak, planör veya motorlu planörü,
 - 2) Azami kalkış ağırlığı 1200 Kg veya altında olan planör veya motorlu planörü,
 - 3) Azami tasarım kaldırma gazı veya sıcak hava hacmi, sıcak hava balonları için 3400 m3'ün, gaz balonları için 1050 m3'ün, bağlı gaz balonları için 300 m3'ün üzerinde olmayan balonu,

4) Azami dört kişi alacak şekilde tasarlanmış, azami tasarım kaldırma gazı veya sıcak hava hacmi, sıcak hava gemisi için 3400 m³'ün ve gaz hava gemisi için 1000 m³'ün üzerinde olmayan hava gemisini,

d) ELA2 (Avrupa Hafif Hava Aracı 2) sınıf hava aracı:

1) Azami kalkış ağırlığı 2000 Kg veya altında olan, karmaşık motorlu hava aracı olarak sınıflandırılmayan uçak, planör veya motorlu planörü,

2) Azami kalkış ağırlığı 2000 Kg veya altında olan planör veya motorlu planörü,

3) Balonu,

4) Sıcak hava gemisini,

5) %3 azami statik ağırlık, vektörel olmayan itki (geri itki hariç), yapısı, kontrol sistemi ve balon bölme sistemi geleneksel ve basit tasarımlı, güç destekli olmayan kontroller gibi karakteristik özelliklere sahip gaz hava gemisi,

6) Döner kanatlı çok hafif hava aracını,

e) Emniyet riski: Hava aracındaki bir durumun veya nesnenin, olaya veya kazaya doğrudan neden olması ya da kaza veya olay yaratma potansiyeli bulunması durumlarının sonuçları ile bunların olası şiddeti hakkında öngörülme olasılığını,

f) Gösteri uçuşu: Hava aracının bir gösteri uçuşu için yapılan idmanlar ile reklamı yapılan etkinliğe gitmek ve dönmek için kullanımı dâhil olmak üzere, halka açık bir tanıtım etkinliğinde sergilenmesi veya eğlence amacıyla gerçekleştirilen herhangi bir uçuş faaliyetini,

g) Gözetim planlama döngüsü: Onayın tüm alanlarının ve tüm süreçlerin, denetimler ve incelemeler yoluyla Genel Müdürlük tarafından gözden geçirilmesi gereken zaman çerçevesini,

ğ) Gözetim programı: Genel Müdürlük tarafından gerçekleştirilecek yetkiye, ürüne ve tesise özgü denetimlerin ve incelemelerin teferruatlı şekilde yapılması için öngörülen zaman çerçevesinde ayrıntıları belirlenen denetimlerin ve incelemelerin sayısını, kapsamını ve süresini gösteren detaylı planı,

h) Grup 3 hava aracı: Karmaşık motorlu uçaklar, çok motorlu helikopterler, maksimum onaylı uçuş irtifa seviyesi FL290 değerini aşan uçaklar, elektromekanik uçuş kumanda sistemlerine sahip hava araçları veya Genel Müdürlük tarafından farklı bir hava aracı tipi olduğu kabul edilen hava araçları haricinde kalan piston motorlu uçakları,



- i) Hat bakım: Hava aracının veya hava aracı parçasının onaylanmış standartlara uygun olarak hangar gerektirmeyen bakım, onarım, parça değiştirme ve hasar giderme işlemlerinin yapılmasını,
- ii) Hata: Bir kişi tarafından gerçekleştirilen kabul edilen prosedürlerden veya düzenlemelerden sapmalara yol açabilecek faaliyet veya eylemsizliği,
- j) Hava aracı: Havalanabilme ve/veya havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü taşıtı,
- k) Hava aracı bakım personeli: Belirli tipte hava aracına veya komponentine ve belirlenen kapsamda bakım yapmak üzere yetkilendirilen teknik elemanı,
- l) Hava aracı sahibi: Hava aracının mülkiyetine sahip olan kişi veya kuruluşu,
- m) İlave tip sertifikası: Ürün tip sertifikasından farklı olarak, tip sertifikası sahibi dışındaki organizasyon tarafından, ürün üzerinde yapılan modifikasyonların onayı için ülke otoritesi tarafından verilen belgeyi,
- n) İnsan faktörü: Havacılık faaliyetlerine uygulanan ilkeler anlamında insan performansını etkileyen ve insan kapasitesinin dikkate alınarak insan ve diğer sistem bileşenleri arasında güvenli arayüz tesisini etkileyen her şeyi,
- o) İnsan performansı: Havacılık faaliyetlerinin emniyetine ve verimliliğine etki eden insan kabiliyetini, yeteneklerini ve sınırlamalarını,
- ö) İşletici: Uçuş operasyonu gerçekleştirmek amacıyla Genel Müdürlükten işletme ruhsatı ya da onayı almış kişi veya kuruluşları,
- p) Karmaşık motorlu hava aracı: Aşağıda listelenen özelliklerden herhangi birini sağlayan hava aracı;
- 1) Azami sertifikalandırılmış kalkış ağırlığı 5700 Kg ve üzerinde olan veya azami yolcu koltuk kapasitesi 19'dan fazla olan veya asgari iki pilotla uçuş için sertifikalandırılmış olan veya turbo jet motora veya motorlara ya da birden fazla turbo prop motora sahip olan uçak,
- 2) Azami sertifikalandırılmış kalkış ağırlığı 3175 Kg ve üzerinde olan veya azami yolcu koltuk kapasitesi 9'dan fazla olan veya asgari iki pilota sertifikaya edilmiş olan helikopterleri,
- 3) Tilt rotor hava araçlarını,
- r) Komponent: Hava aracına ait her tür motor, pervane, parça veya cihazını,
- s) Kritik bakım görevi: Çalışması sırasında hata meydana gelirse uçuş emniyetini doğrudan tehlikeye atabilecek; hava aracının, motorun veya pervanenin herhangi bir parçası veya bir sistemin bozulması, arızası veya bir komponentin montajı ile ilişkilendirilen bakım işlemini,

- ş) Kurtarılamaz malzeme: Mevcut teknoloji ile tamiri mümkün olmayan ve ömür sınırları uzatılamayan malzemeleri,
- t) Kuruluş: Bir gerçek kişi, tüzel kişi veya tüzel kişiliğin bir parçasını,
- u) LSA (Hafif Sportif Hava Aracı): Aşağıdaki özelliklerin tümüne sahip olan hava aracı;
- 1) Azami kalkış ağırlığı 600 Kg'ın üzerinde olmayan,
 - 2) İniş konfigürasyonundaki (VS0) azami havada tutunabilme hızı, hava aracının belgelendirilmiş azami kalkış ağırlığında ve en kritik kütle merkezinde kalibre edilmiş hava hızı (CAS) cinsinden 45 knot'ın üzerinde olmayan,
 - 3) Pilot dâhil olmak üzere, en fazla iki kişilik azami koltuk kapasitesine sahip,
 - 4) Pervaneli, türbin olmayan tek motorlu,
 - 5) Basınçlandırılmamış kabine sahip hava aracını,
- ü) Onaylayıcı personel: Bakım sonrasında bir hava aracının veya komponentin bakım çıkışından sorumlu olan personelini,
- v) Otorite: ICAO üyesi ülkelerin sivil havacılık organizasyonlarından sorumlu kurumu,
- y) Özel operasyon: Hava aracının tarım, inşaat, fotoğrafçılık, haritacılık, gözlem ve keşif, havadan reklam, bakım kontrol uçuşları gibi özel faaliyetler için kullanıldığı, ticari hava taşımacılığı dışındaki herhangi bir operasyonu,
- z) Ramak kala: SHT-OLAY talimatına göre zorunlu olarak bildirilmesi gereken bir olayın kıl payı önleildiği veya kaçınıldığı bir vakayı,
- aa) Risk değerlendirme: Mevcut veya algılanan riskin kabul edilebilir veya tolere edilebilir olup olmadığını belirlemek için mühendislik ve operasyonel yargı veya analiz metotlarına dayalı değerlendirmeyi,
- bb) Seviye 1 bulgu: Bu Talimatın gerekliliklerine uymayan, emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan her tür önemli uygunsuzluk halini,
- cc) Seviye 2 bulgu: Bu Talimatın gerekliliklerine uymayan, emniyet standardını düşürebilecek ve uçuş emniyetini tehlikeye atması muhtemel olan her tür önemli uygunsuzluk halini,
- çç) Sınırlı operasyon (Limited operations): Kompleks motorlu olmayan uçaklar ve helikopterler ile yapılan aşağıdaki operasyonlar;

- 1) Reklam faaliyetleri yapılmadan ve ticari operasyon niteliğinde olmadan, doğrudan maliyetin hava aracı içindekilerin hepsi tarafından paylaşılması ve doğrudan maliyetleri paylaşan kişi sayısının pilot dâhil altı ile sınırlı olması koşuluyla, özel şahıslarla yapılan maliyet paylaşımli uçuşlar,
- 2) Yarışma uçuşları ya da gösteri uçuşları,
- 3) SHY-1 Yönetmeliğine göre onaylanmış bir eğitim kuruluğu ya da havacılık sporunu veya eğlence amaçlı havacılığı desteklemek amacıyla oluşturulan bir kuruluş tarafından işletilen hava aracı ile, kâr amacı güdülmeyen ve kuruluş üyesi olmayanların dâhil olduğu durumlarda bu uçuşların kuruluşun sadece sıra dışı bir faaliyetini temsil etmesi koşuluyla, gerçekleştirilen tanıtım uçuşları, paraşüt atma, planör çekme veya akrobasi uçuşları,
- dd) Sürekli uçuşa elverişlilik: Hava aracının, işletim ömründeki herhangi bir zamanda yürürlükteki uçuşa elverişlilik gerekliliklerine uygun ve emniyetli işletim için elverişli bir durumda olmasını sağlayan süreçleri,
- ee) Tanıtım uçuğu: Ücret karşılığında, ilgi çekmek ve teşvik etmek maksadıyla, SHY-1 Yönetmeliği kapsamındaki onaylı bir eğitim kuruluğu veya hava sporlarının veya havacılık eğlence etkinliklerinin tanıtılması amacıyla kurulmuş bir kuruluş tarafından gerçekleştirilen kısa süreli bir hava turunun yapıldığı herhangi bir uçuğu,
- ff) Tasarım kuruluğu: SHY-21 Yönetmeliği kapsamında yetkilendirilmiş veya Genel Müdürlükçe yetkili olduğu kabul edilen hava aracı, parçası ve cihazı tasarım kuruluğunu,
- gg) Tehlike: Hava aracındaki bir durumun veya nesnenin, olaya veya kazaya doğrudan neden olması ya da kaza veya olay yaratma potansiyelinin bulunması halini,
- ğğ) Ticari hava taşımacılığı operasyonu: Ücret karşılığı sivil hava araçları ile yolcu, kargo veya posta taşınan hava aracı operasyon türünü,
- hh) Ticari operasyon: Kamuya açık olan veya kamuya açık olmadığı durumlarda, bir işletici ve müşteri arasında, müşterinin işletici üzerinde hiçbir kontrole sahip olmadığı bir sözleşme kapsamında, ücret karşılığı yapılan hava aracı operasyonunu,
- ıı) Ticari özel operasyon: Genel Müdürlük tarafından yayınlanan SHT-OPS Talimatında belirtilen gerekliliklere tabi olan uçuş operasyonlarını,
- ii) Tip sertifikası: Hava aracı, motor veya pervane için tasarım kriterlerine ve uçuşa elverişlilik kurallarına uygunluğu belirleyen, tip tasarımını, teknik özellikleri ile işletme limitlerini içeren ve tasarımın gerçekleştirildiği ülke otoritesi tarafından verilen belgeyi,

- jj) Uçuş öncesi kontrol: Hava aracının amaçlanan uçuşa uygun olduğundan emin olmak amacı ile uçuş öncesinde yerine getirilen ve arıza giderimini kapsamayan kontrolleri,
- kk) Uygunluk beyanı: Ürün, parça veya cihazın onaylı tasarıma ve emniyetli kullanıma uygun olduğunu, teknik düzenlemeleri ve uluslararası standartları karşıladığını gösteren belgeyi,
- ll) Üretim kuruluşu: SHY-21 Yönetmeliği kapsamında yetkilendirilmiş veya Genel Müdürlükçe yetkili olduğu kabul edilen hava aracı, parçası ve cihazı üretim kuruluşunu,
- mm) Üs bakım: Hava aracının veya komponentin, hangar ve atölye mekânlarında onaylanmış standartlara göre yenileştirme, onarım, parça değiştirme veya hasar giderme işlemlerinin birlikte veya ayrı yapılmasını,
- nn) Atölye bakım: Hava aracı komponentinin atölye içerisinde onaylanmış standartlara göre yenileştirme, onarım, parça değiştirme veya hasar giderme işlemlerinin birlikte veya ayrı yapılmasını,
- oo) Yarışma uçuşu: Hava aracının, hava yarışmalarında kullanıldığı ve ayrıca hava aracının hava yarışmalarına yönelik idmanlarda ve bu etkinliklere gitmek ve dönmek için kullanıldığı herhangi bir uçuş faaliyetini,
- öö) Yenileştirme (Overhaul): Hava aracının ve hava aracı parçasının işlevsel ömrünü arttırmak için onaylanmış standartlara uygun olarak tetkik edilmesini ve eğer gerekiyorsa parça değiştirerek restorasyon etme işlemlerini,
- pp) Yetkinlik: Bireysel becerilerin, pratik ve teorik bilgilerin, tutumların, eğitimin ve deneyimin birleşimi,
- rr) Yönetici personel: Genel Müdürlüğün uygunluğunu ilgili mevzuat kapsamında gerçekleştirilen değerlendirme sonrası kabul ettiği ve bu Talimat gerekliliklerini yerine getirmekten sorumlu olan yöneticiyi,
- ss) Yüksek riskli ticari amaçlı özel operasyon: Bir acil durum halinde yerde bulunan üçüncü şahısların emniyetinin tehlikeye girmesinin muhtemel olduğu bir alan üzerinde gerçekleştirilen ve uzmanlık gerektiren ticari hava aracı operasyonunu ya da operasyonun gerçekleştirildiği yerin bağlı olduğu yetkili otorite tarafından tespit edilen, özel doğası ve operasyonun gerçekleştirildiği yerel çevre sebebiyle özellikle yerdeki üçüncü şahıslar için yüksek risk teşkil eden ticari amaçlı özel operasyonu, ifade eder.

(2) Bu Talimatta geçen kısaltmalar:

a) AD: Uçuşa elverişlilik direktifi,

- b) ALI (Airworthiness Limitations Item): Hava aracı ya da komponentin üreticisi tarafından konulmuş, komponentin hava aracından belirli bir zaman, periyot içerisinde sökülmesini belirleyen kısıtlamalar,
- c) AMC (Acceptable Means of Compliance): EASA tarafından yayımlanan ve sağlanması zorunlu olan gerekliliklerin kabul edilebilir uygulama usul ve esasları,
- ç) AltmMOC (Alternative Means of Compliance): Yayımlanan Yönetmelik ve Talimat kurallarına uyumun, emniyet ve güvenilirlik seviyesinin asgari belirlendiği şekilde karşılandığı varsayımıyla hava aracı sahibi veya işleticisi tarafından uygulanması önerilen ve Genel Müdürlük tarafından kabul edilen detaylı ve kapsamlı prosedür,
- d) AMP: Hava aracı bakım programı,
- e) AOC (Air Operator Certificate): Havayolu işletmecilerine ticari hava taşımacılığı yapabilmeleri için Genel Müdürlük tarafından düzenlenen belge,
- f) ARC: Uçuşa elverişlilik ya da ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası,
- g) ARS: Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli,
- h) CAE: Birleşik uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluştur el kitabı,
- ı) CAME: Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi el kitabı,
- i) CAMO: Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluştur,
- j) CAO: Birleşik uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluştur,
- k) CDCCL (Critical Design Configuration Control Limitations): Hava aracının uçuşa elverişliliğinin ve tip dizaynının korunması için uygulanacak hava aracının kritik dizayn özelliklerinin kontrolü ile bakım usul ve esasları,
- l) CDL (Configuration Deviation List): Hava aracının sınırları belirlenmiş şartlar dahilinde belirli gayri faal veya eksik dış teçhizatla (paneller, kapaklar ve benzeri) işletilebilmesine olanak sağlamak için imalatçı tarafından yayımlanan el kitabı,
- m) CRS (Certificate of Release To Service): Hava aracı veya komponentine uygulanan bakım işlemi sonrasında işlemi gerçekleştiren bakım kuruluştur veya kişi tarafından yayımlanan ve hava aracının veya komponentinin servise verilmeye hazır olduğunu gösteren belge,
- n) DAH: Tasarım onayı sahibi,
- o) DOA: Tasarım organizasyon onayı,



- ö) EASA: Avrupa Birliği Havacılık Emniyeti Ajansı,
- p) GM (Guidance Material): EASA tarafından yayınlanan ve uygulanması gereken kararlar için rehber doküman,
- r) ICA: Sürekli uçuşa elverişlilik talimatları,
- s) ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı,
- ş) IR (Implementing Rule): EASA tarafından yayınlanan ve sağlanması zorunlu olan gereklilikleri,
- t) MEL (Minimum Equipment List): Hava aracının sınırları belirlenmiş şartlar dâhilinde belirli gayri faal teçhizatla işletilebilmesine olanak sağlamak için imalatçı tarafından yayımlanan, işletici tarafından hazırlanan ve Genel Müdürlük tarafından onaylanarak yürürlüğe giren el kitabı,
- u) MIP: Asgari kontrol programı,
- ü) MSG: Bakım yönlendirme grubu,
- v) MTOW: Azami kalkış ağırlığı,
- y) POA: Üretim organizasyon onayı,
- z) SB: Servis bülteni,
- aa) FAA (Federal Aviation Administration): ABD sivil havacılık otoritesi,
- bb) ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil): Brezilya sivil havacılık otoritesi,
- cc) TCCA (Transport Canada Civil Aviation): Kanada sivil havacılık otoritesi.

(3) Bu Talimatta belirtilmeyen tanımlar ve kısaltmalar için 2920 sayılı Kanun, 4 numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, SHY-CA Yönetmeliği ve ülkemizin üyesi bulunduğu ICAO ve EASA tarafından yayımlanan dokümanlarda belirtilen tanımlar ve kısaltmalar ile Genel Müdürlük tarafından yayımlanan diğer sivil havacılık mevzuatlarında belirtilen tanımlar ve kısaltmalar esas alınır.

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Hususlar

Uygulama esasları

MADDE 5- (1) Bu Talimatta yer alan hükümlerle ilgili esasların uygulanmasında eklerde yer alan gerekliliklerin yerine getirilmesi zorunludur.

(2) Faaliyetler sırasında bu Talimatta bulunan AMC veya GM'de yer alan hususlar uygun olarak kabul edilir.

(3) Bu Talimatta AMC veya GM bulunmayan konularda, EASA tarafından yayınlanan Hava Aracı ve Havacılık Ürün, Parça ve Cihazlarının Sürekli Uçuşa Elverişliliği ile Bu Görevlerde Yer Alan Kuruluşlar ve Personelin Onayı konulu 26/11/2014 tarihli ve (AB) 1321/2014 sayılı Komisyon Tüzüğü ile ilişkili en güncel AMC veya GM'de yer alan hususlar uygun olarak kabul edilir.

(4) İkinci ve üçüncü fıkra gerekliliklerinden farklı şekilde uygulanmak istenen hususların uygunluğu Genel Müdürlük tarafından ayrıca değerlendirilir.

Yurtdışındaki kuruluşların yetkilendirilmesi

MADDE 6- (1) Yurt dışında yerleşik kuruluşların bu Talimat kapsamındaki CAMO ve CAO onay talepleri, Genel Müdürlük tarafından değerlendirmeye alınır. Genel Müdürlük başvuruları kabul etmeden önce kuruluşun onay belgesine olan ihtiyacının doğruluğunu inceleme hakkını saklı tutar.

(2) Gerekli görülmesi halinde yerinde denetim ve inceleme yapılarak, bu Talimat kapsamında istenen gerekliliklerin karşılandığından emin olunur. Bahse konu kuruluşların yetkilendirilmesi konusundaki usul ve esaslar Genel Müdürlük tarafından ayrıca düzenlenir.

EASA sertifikalarının tanınması

MADDE 7- (1) Genel Müdürlük ile EASA arasında imzalanan İş Birliği Anlaşması kapsamında aşağıdaki sertifika ve onaylar Genel Müdürlük tarafından aksine bir düzenleme olmadığı takdirde geçerli kabul edilir.

- a) SHT-145 onayı doğrultusunda kuruluş tarafından yayınlanan hava aracı ve komponent bakım çıkış sertifikası yerine, EASA Part-145 onayına sahip kuruluş tarafından yetkisi kapsamında yayınlanan hava aracı ve komponent bakım çıkış sertifikası,
- b) Bakım yapma yetkisini içeren ve bu Talimata göre düzenlenmiş CAO onayına sahip kuruluş tarafından yayınlanan hava aracı ve komponent bakım çıkış sertifikası yerine, bakım yapma yetkisini içeren ve EASA Part-CAO onayına sahip kuruluş tarafından yetkisi kapsamında yayınlanan hava aracı ve komponent bakım çıkış sertifikası,
- c) SHY-21 Yönetmeliği kapsamında yayınlanan sertifika ve onaylar yerine, EASA Part-21 kapsamında yayınlanan sertifika ve onaylardan Genel Müdürlük tarafından uygun görülenler. Söz konusu kabul konusundaki usul ve esaslar Genel Müdürlük tarafından ayrıca düzenlenir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Standart Uçuşa Elverişlilik Sertifikası

Standart uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenen hava araçları

MADDE 8- (1) Genel Müdürlük veya sivil havacılık otoriteleri EASA, FAA, TCCA ve ANAC veya ülkeler arası ikili anlaşmalarda bu yönde hüküm bulunduğu durumda söz konusu ülke sivil havacılık otoritesi tarafından yayımlanan tip sertifikasına sahip hava araçları için Standart Uçuşa Elverişlilik Sertifikası düzenlenir.

Standart uçuşa elverişlilik sertifikası düzenleme şartları

MADDE 9- (1) Standart Uçuşa Elverişlilik Sertifikası geçerlilik süresinden bağımsız şekilde yayımlanır.

(2) Standart Uçuşa Elverişlilik Sertifikasına sahip bir hava aracı, geçerli Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikasına sahip olmadan uçuş gerçekleştiremez.

(3) Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikasının yayınlanması, temdit edilmesi ve geçerlilik şartları, söz konusu hava aracı için geçerli olan ilgili ek (Ek-1 Part-M veya Ek-2 Part-ML) içerisinde düzenlenmektedir.

Standart uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenmesi için aranan belgeler

MADDE 10- (1) Standart Uçuşa Elverişlilik Sertifikasının yayınlanması için SHT-21 Talimatının 21.A.174 maddesinde belirtilen belgeler ve Genel Müdürlükten alınmış teknik uygunluk yazısı aranır.

Standart uçuşa elverişlilik sertifikası için teknik uygunluk yazısı

MADDE 11- (1) Standart uçuşa elverişlilik sertifikası yayınlanacak bir hava aracı için teknik uygunluk yazısını düzenlemek amacıyla aşağıdaki belgeler aranır:

- a) EASA, FAA, TCCA ve ANAC tarafından onaylı tip sertifikası ve teknik veri listesi,
- b) Hava aracının ithal edildiği ülkenin sivil havacılık otoritesi tarafından ülkemize hitaben son 60 gün içerisinde düzenlenmiş olan İhraç Uçuşa Elverişlilik Sertifikası veya yeni hava aracı ise hava aracının imalatçısı tarafından yayınlanan uygunluk belgesi,
- c) Onaylı veya onaya sunulan bakım programı kapsamında gerekli tüm bakım faaliyetlerinin bu Talimat şartlarına uygun olarak servise verilmiş olmasını sağlamak üzere yapılan veya yapılacak köprüleme bakımına ait bilgi ve detayları içeren bir rapor.
- d) Genel Müdürlük tarafından hava aracı tip kabulünün ilgili düzenlemelere uygun olarak yapılmış olması.

(2) Teknik uygunluk izninin verilmesi için birinci fıkra (b) bendi gereği İhraç Uçuşa Elverişlilik Sertifikasının yayınlanması esas olmakla birlikte, söz konusu gerekliliğin sağlanamadığı istisnai hallerde Genel Müdürlük gerçekleştireceği denetimler ile ilgili gerekliliğin sağlanmasını temin edebilir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Ulusal Uçuşa Elverişlilik Sertifikası

Ulusal uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenen hava araçları

MADDE 12- (1) Aşağıda belirtilen kategorilerdeki hava araçlarına Ulusal Uçuşa Elverişlilik Sertifikası düzenlenir:

- a) EASA üyesi ülke sivil havacılık otoritelerince veya ülkeler arası ikili anlaşmalarda bu yönde hüküm bulunduğu durumda söz konusu ülke sivil havacılık otoritesince yetkilendirilen organizasyonlar tarafından onaylanan tip tasarımına sahip olan ve buna ilişkin üreticinin uygunluk beyanı yayımladığı hava araçlarından Genel Müdürlükçe uygun değerlendirilenler,
- b) SHY-6A-ÇH ve SHY-6C Yönetmelikleri kapsamında işletilen hava araçları,
- c) Sahibinin veya işleticisinin başvurusu halinde yangın söndürme ve zirai ilaçlama operasyonlarında kullanılan Madde 8 kapsamındaki hava araçları.

(2) Birinci fıkra kapsamına giren hava araçlarının operasyonuna ilişkin getirilebilecek kısıtlamalar ulusal uçuşa elverişlilik sertifikasında belirtilir. Hava aracı sahibi veya işleticisinin söz konusu kısıtlamalara riayet etmesi gerekir.

Ulusal uçuşa elverişlilik sertifikası düzenleme şartları

MADDE 13- (1) Ulusal Uçuşa Elverişlilik Sertifikası geçerlilik süresi olmaksızın yayınlanır.

(2) Ulusal Uçuşa Elverişlilik Sertifikasına sahip bir hava aracı, geçerli Ulusal Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikasına sahip olmadan uçuş gerçekleştiremez.

(3) Ulusal Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikasını yayımlama, temdit etme ve geçerli tutma şartları Ek-3 Part-MD içerisinde düzenlenmektedir.

(4) SHY-6C kapsamında tescil sertifikası tanzim edilmiş hava araçları ile ticari olan/olmayan özel operasyon veya hangi amaçla olduğuna bakılmaksızın eğitim uçuş faaliyetleri gerçekleştirilemez; bu kapsamda (ulusal) uçuşa elverişlilik sertifikası, “Bu sertifikaya sahip hava araçları ile ticari olan/olmayan özel operasyon veya eğitim uçuş operasyonları gerçekleştirilemez.” açıklaması yazılarak yayımlanır.

Ulusal uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenmesi için aranan belgeler

MADDE 14- (1) Ulusal Uçuşa Elverişlilik Sertifikasının yayınlanması için aşağıdaki belgeler aranır:

- a) Yeni üretim hava araçları dışındaki hava araçları için, MD.A.901 doğrultusunda uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapıldığını ve tip tasarımına uygunluğunun doğrulandığını gösterir kayıtlar,
- b) Aksi Genel Müdürlükçe uygun bulunmadığı sürece MD.A.302'ye uygun olarak hazırlanmış bakım programına göre gerekli bakımların yaptırıldığına dair kayıtlar,
- c) Genel Müdürlükten alınmış teknik uygunluk yazısı,
- d) Hava aracı için tasarım onayı sahibinin tavsiyelerinden Genel Müdürlükçe aksi uygun görülmediği sürece herhangi bir sapma yapılmayacağını taahhüt eden hava aracı sahibinin yazılı beyanı.

Ulusal uçuşa elverişlilik sertifikası için teknik uygunluk

MADDE 15- (1) Bir hava aracı için ulusal uçuşa elverişlilik sertifikasına yönelik teknik uygunluk yazısı düzenleyebilmek amacıyla aşağıdaki belgeler aranır:

- a) Madde 12 birinci fıkra (a) bendinde belirtilen tip sertifikası veya Genel Müdürlükçe uygun bulunacak eşdeğeri bir doküman ve teknik veri listesi,
- b) Hava aracının ithal edildiği ülkenin sivil havacılık otoritesi tarafından ülkemize hitaben son 60 gün içerisinde düzenlenmiş olan İhraç Uçuşa Elverişlilik Sertifikası veya uçuşa elverişlilik sertifikası veya SHT-21 Talimatı 21.A.701 (a)(15) maddesi kapsamında olduğu Genel Müdürlükçe değerlendirilen özel uçuş izni veya eşdeğer bir doküman veya yeni hava aracı ise imalatçı tarafından yayınlanan uygunluk belgesi,
- c) Aksi Genel Müdürlükçe uygun bulunmadığı sürece MD.A.302 maddesine göre hazırlanan bakım programı kapsamında gerekli tüm bakım faaliyetlerinin bu Talimat şartlarına uygun olarak tamamlanmasını sağlamak üzere yapılan veya yapılacak köprüleme bakımına ait bilgi ve detayları içeren bir rapor.
- d) Genel Müdürlük tarafından hava aracı tip kabulünün ilgili düzenlemelere uygun olarak yapılmış olması.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Sürekli Uçuşa Elverişlilik Gereklikleri

Part-M gerekliklerine tabi hava araçları

MADDE 16- (1) Standart uçuşa elverişlilik sertifikasına sahip olan ve 17nci madde kapsamına girmeyen, Türk sivil hava aracı siciline kayıtlı veya Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilen işleticiler tarafından uçuş operasyonları gerçekleştirilen hava araçlarının ve bunlara takılı komponentlerin sürekli uçuşa elverişliliğini sağlamak için zorunlu olan gereklikler, Ek-1 Part-M'de yer alan hükümler ile düzenlenmiştir.

Part-ML gerekliklerine tabi hava araçları

MADDE 17- (1) Standart uçuşa elverişlilik sertifikasına sahip olan ve SHY-6A Yönetmeliği kapsamında ticari hava taşımacılığında kullanılmayan ve karmaşık motorlu olmayan aşağıdaki kategorilerde yer alan hava araçlarının ve bunlara takılı komponentlerin sürekli uçuşa elverişliliğini sağlamak için zorunlu olan gereklikler, Ek-2 Part-ML'de yer alan hükümler ile düzenlenmiştir.

- a) Azami kalkış ağırlığı 2730 Kg ve altı olan uçaklar,
- b) Azami kalkış ağırlığı 1200 Kg ve altı olan, koltuk kapasitesi en çok 4 olan helikopterler,
- c) ELA1 ve ELA2 sınıf hava araçları.

(2) Birinci fıkra kapsamındaki hava araçları ile ticari hava taşımacılığı gerçekleştiriliyor ise sürekli uçuşa elverişlilik gereklikleri için Madde 19 hükümleri uygulanır.

Part-MD gerekliklerine tabi hava araçları

MADDE 18- (1) Ulusal uçuşa elverişlilik sertifikasına sahip olan ve ticari operasyonlarda, eğitim faaliyetlerinde kullanılmayan hava araçlarının sürekli uçuşa elverişliliğini sağlamak için zorunlu olan gereklikler, Ek-3 Part- MD'de yer alan hükümler ile düzenlenmiştir.

(2) SHY-6B kapsamında B1: NCO kategorisinde veya SHY-6C kapsamında tescil sertifikası tanzim edilmiş hava araçları ile ticari olan/olmayan özel operasyon veya hangi amaçla olduğuna bakılmaksızın eğitim ya da tecrübe uçuşu gerçekleştirilemez. Ancak SHY-6A-ÇH ve SHY-6B (B2: Ticari-SPO, B3: FTO, B4: NCC, B5: SPO) kapsamında tescil edilmiş hava araçları ile ticari olan/olmayan özel operasyon veya hangi amaçla olduğuna bakılmaksızın eğitim ya da tecrübe uçuşu gerçekleştiriliyor ise sürekli uçuşa elverişlilik gereklikleri için Ek-2: Part-ML'nin ilgili hükümleri uygulanır.

Part-ML'den Part-M'ye geçiş

MADDE 19- (1) Madde 17 birinci fıkrada kapsamındaki hava aracının SHY-6A Yönetmeliği kapsamında ticari hava taşımacılığında uçuş faaliyetlerine dahil edilebilmesi için aşağıdaki gereklilikler aranır:

- Hava aracı bakım programının Part-M M.A.302 maddesi gereklerine göre onaylanmış olması,
- Hava aracı bakım programına göre en son yıllık bakım işlemlerinin ve sonrasında gelen bakım işlemlerinin, onaylı bakım kuruluşu tarafından gerçekleştirilmiş ve sertifikalandırılmış olması,
- Part-M M.A.901 maddesine uygun olarak uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapılmış ve yeni bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının yayınlanmış olması.

(2) Birinci fıkrada kapsamında geçişi sağlanan hava araçlarının ve bunlara takılı komponentlerin sürekli uçuşa elverişliliğini sağlamak için zorunlu olan gereklilikler, Part-M'de yer alan hükümler ile düzenlenmiştir.

KDM-ERP Sistemi Sürekli Uçuşa Elverişlilik Modülü

Kuruluş yönettiği hava araçlarına ait bilgileri KDM-ERP sürekli uçuşa elverişlilik modülüne girmek ve sürekli olarak güncel tutmaktan sorumludur. Sisteme girişi yapılacak tüm bilgiler güncel verilerin elde edilmesini takiben 30 gün içerisinde KDM-ERP sistemine aktarılır.

ALTINCI BÖLÜM

Kuruluş Onayları

Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu (CAMO) onay gereklilikleri

MADDE 20- (1) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu onayı verilmesine ilişkin gereklilikler Ek-4 Part-CAMO'da yer alan maddelerde düzenlenmiştir.



Birleşik uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşt (CAO) onay gereklilikleri

MADDE 21- (1) Birleşik uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşt onayı verilmesine ilişkin gereklilikler Ek-5 Part-CAO'da yer alan maddelerde düzenlenmiştir.

(2) Madde 12 birinci fıkra a bendi kapsamındaki hava araçlarının sürekli uçuşa elverişliliğini sağlayacak kuruluştara Part-CAO kapsamında yetki verilmesi Genel Müdürlükçe uygun değerlendirilebilir.

YEDİNCİ BÖLÜM

Çeşitli ve Son Hükümler

Yürürlükten kaldırılan mevzuat

MADDE 22- (1) Bu talimatın yürürlüğe girmesi ile birlikte aşağıdaki Talimatlar ve Genelgeler yürürlükten kaldırılmıştır.

- a) 10/06/2013 tarihli Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Talimatı (SHT-M),
- b) 15/10/2015 tarihli SHY-M Kapsamına Girmeyen Hava Araçlarının Sürekli Uçuşa Elverişliliği Talimatı (SHT-MD),
- c) 01/02/2018 tarihli ve UED-2018/01 sayılı Avrupa Sivil Havacılık Konferansı'nın 35/1 Sayılı Tavsiyesi Genelgesi,
- ç) 15/07/2015 tarihli ve UED-2015/4 sayılı ACAM İncelemeleri Genelgesi,
- d) 10/06/2014 tarihli ve UED-2014/4 sayılı Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Kuruluşt Yetkileri Genelgesi,
- e) 14/05/2014 tarihli ve UED-2014/2 sayılı Uçuşa Elverişlilik Dairesine Yapılacak Başvuru İşlemleri Gönderilecek Bildirimler Genelgesi,
- f) 26/12/2013 tarihli Hava Aracı Güvenilirlik Raporları Genelgesi.

Mevcut uçuşa elverişlilik sertifikaları

GEÇİCİ MADDE 1- (1) Ulusal uçuşa elverişlilik sertifikaları, geçerlilik tarihi sonuna kadar geçerliliğini korur.

(2) Dördüncü Bölüm kapsamında ulusal uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenmesi gerekirken standart uçuşa elverişlilik sertifikası veya Üçüncü Bölüm kapsamında standart uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenmesi gerekirken ulusal uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenmiş olması halinde, Genel Müdürlüğe yapılacak başvuru ekinde ilgili sertifikaların asıl nüshası ibraz edilerek düzeltme işlemi talep edilir.

(3) İkinci fıkra kapsamında yapılacak başvurularda Genel Müdürlükçe yapılacak değerlendirme sonrası bu Talimat gereklerinin karşılandığı gerektiğinde denetimler ile kontrol edilerek geçerli bir sertifika yayımlanır.

(4) Bu Talimatın yürürlük tarihinden önce yayımlanmış olan uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikalarının uzatma işlemleri Part-M ve Part-ML'de yer alan ilgili gerekliliklere uygun olarak gerçekleştirilir ve mevcut sertifika üzerinde uzatma gerçekleştirildiği belirtilir.

Mevcut kuruluş onaylarının CAMO ya da CAO onayına dönüştürülmesi

GEÇİCİ MADDE 2- (1) Bu Talimatın yayımlandığı tarihte yürürlükten kaldırılan 10/06/2013 tarihli Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Talimatı (SHT-M) yedinci bölümü gerekliliklerine göre Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Kuruluşu onayına sahip olan kuruluşların yetkileri, SHY-CA Yönetmeliği Geçici Madde 1 üçüncü fıkra gerekliliklerine uygun olarak gerçekleştirilecek denetimler sonrasında, onay sahibinin talebi ve gerçekleştirdiği operasyon kategorileri de dikkate alınarak CAMO ya da sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi yetkisini içeren CAO onay sertifikasına dönüştürülür.

(2) Bu Talimatın yayımlandığı tarihte yürürlükten kaldırılan 10/06/2013 tarihli Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Talimatı (SHT-M) altıncı bölümü kapsamında F Bakım Kuruluşu onayına veya 11/6/2013 tarihli ve 28674 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Onaylı Hava Aracı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-145) kapsamında Bakım Kuruluşu onayına sahip olan kuruluşların yetkileri, başvurmaları halinde SHY-CA Yönetmeliği Geçici Madde 1 üçüncü fıkra gerekliliklerine uygun olarak gerçekleştirilecek denetimler sonrasında, bakım yetkisini içeren CAO onay sertifikasına dönüştürülür.

(3) CAO onay sertifikasının kapsamı, onay sahibinin mevcut yetki durumu ve talebi, gerçekleştirdiği operasyon kategorileri ile Genel Müdürlük tarafından SHY-CA Yönetmeliği Geçici Madde 1 üçüncü fıkra gerekliliklerine uygun olarak gerçekleştirilecek denetimlerdeki tespitler dikkate alınarak belirlenir.

(4) SHY-CA Yönetmeliği Geçici Madde 1 üçüncü fıkra gerekliliklerini yerine getiremeyen kuruluşların onay sertifikası iptal edilir; bu durumda Genel Müdürlük tarafından kuruluşa ve personele yönelik tanzim edilen tüm yetki sertifikalarını iade etmekle, kuruluşun sorumlu müdürü yükümlüdür.

(5) SHY-CA Yönetmeliği yürürlük tarihinde, daha önce SHT-M Talimatı Altıncı ve Yedinci Bölüm gereklerine göre yetkilendirilmiş kuruluşların birinci ve ikinci fıkra gerekleri doğrultusunda yetki dönüşümü gerçekleştirilene kadar, Genel Müdürlükçe aksine bir değerlendirme olmadığı sürece SHT-M Talimatı kapsamında verecekleri beyanlar dahil olmak üzere bu Talimatın ilgili Part-CAMO ve Part-CAO kapsamında gerekliliklerini karşıladığı değerlendirilir.

(6) SHY-6A-ÇH kapsamında tescil edilmiş hava araçları ile ticari olan/olmayan özel operasyon veya hangi amaçla olduğuna bakılmaksızın eğitim uçuşları gerçekleştiriliyor ise sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi gereklilikleri sağlanması koşuluyla hava aracı işleticisi/sahibi bakım programına ve üretici dokümanlarına göre yapılması gereken bakımlar için SHT-145 Talimatı veya bu Talimatın Ek-5: Part-CAO kapsamında yetkilendirilmiş/onaylanmış bakım kuruluşu gerekliliğini 01 Temmuz 2025 tarihine kadar yerine getirir. Aksi halde, söz konusu hava araçları için Madde 13, dördüncü fıkra hükümleri uygulanır.

(7) UOD-2022/2 numaralı Tecrübe Kazanma ve Uçuş Saati Doldurma Maksatlı Kiralama Uçuşları Genelgesi kapsamındaki hava araçları için 31 Mayıs 2023 tarihinden sonra söz konusu hava araçlarının işleticileri tarafından ilgisine göre Part-M veya Part-ML veya Part-MD kapsamındaki gerekliliklerin ticari operasyon kapsamındaki hava araçları için geçerli olanları uygulanır.

Yürürlük

MADDE 23- (1) Bu Talimat yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 24- (1) Bu Talimat hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.



İçindekiler Tablosu

İçindekiler Tablosu.....	1
BÖLÜM A-TEKNİK GEREKLİLİKLER.....	6
ALTBÖLÜM B - HESAP VERİLEBİLİRLİK	6
M.A.201 Sorumluluklar.....	6
M.A.201 (a) Hava aracı sahibinin sorumlulukları.....	6
M.A.201 (b) Kiralayanın sorumlulukları.....	6
M.A.201 (c) Bakım uygulayanın sorumlulukları.....	6
M.A.201 (d) Uçuş öncesi kontrol sorumluluğu.....	6
M.A.201 (e) SHY-6A kapsamında hava aracı işletenin sorumlulukları.....	6
M.A.201 (ea) Hava aracı işleticilerinin aynı ortaklığın parçası olmaları.....	7
M.A.201 (eb) Aynı ortaklığın parçası olma durumunda ruhsat iptali	7
M.A.201 (f) Uçuş eğitimi operasyonları veya ticari özel operasyonlar kapsamında karmaşık motorlu hava aracı işletenin sorumlulukları.....	7
M.A.201 (g) Diğer operasyon türlerinde karmaşık motorlu hava aracı işletenin sorumlulukları.....	8
M.A.201 (h) Karmaşık motorlu olmayan hava aracı işletenin sorumlulukları	8
M.A.201 (i) Diğer operasyonlarda karmaşık motorlu olmayan hava aracı işletenin sorumlulukları.....	8
M.A.201 (j) Denetim için erişim sağlanması	9
M.A.201 (k) AOC'de listelenen hava aracının ticari olmayan operasyon ve özel operasyon için kullanılması	9
M.A.202 Olay Bildirimi.....	9
M.A.202(a) Raporlanacak yerler	9
M.A.202(b) Rapor içeriği.....	9
M.A.202(c) Bakımı veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme kontrolünü yapanın sorumluluğu	9
M.A.202 (d) Raporlama süresi	9
M.A.202 (e) Takip raporu.....	9
ALTBÖLÜM C – SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞİLİK	10
M.A.301 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Görevleri	10
M.A.302 Hava Aracı Bakım Programı (AMP)	11
M.A.302 (a) Bakımların organizasyonu.....	11
M.A.302 (b) Bakım programının onayı	11



M.A.302 (c) Bakım programının dolaylı onayı	11
M.A.302 (d) Bakım programı dayanakları.....	11
M.A.302 (e) Bakım periyotlarının uzatılması	11
M.A.302 (f) Bakımın detayları.....	12
M.A.302 (g) Güvenilirlik programı	12
M.A.302 (h) Bakım programının güncellenmesi.....	12
M.A.303 Uçuşa Elverişlilik Direktifleri (AD)	12
M.A.303 (a) Uygulanacak uçuşa elverişlilik direktifleri.....	12
M.A.303 (b) AMOC uygulama.....	12
M.A.304 Modifikasyon ve Tamir Verileri	12
M.A.305 Hava Aracı Sürekli Uçuşa Elverişlilik Kayıt Sistemi	13
M.A.305(a) Bakımların kayıt sistemine girilmesi	13
M.A.305(b) Kayıt sistemini oluşturan veriler	13
M.A.305(c) Kayıt sisteminin içeriği	13
M.A.305(d) Kayıt sisteminde ömürlü parça bilgileri	13
M.A.305(e) Kayıt sisteminde tutulacak veriler ve süresi	14
M.A.305(f) Kayıt sistemi sorumluluğu	15
M.A.305(g) Kayıtların açık ve doğru girilmesi.....	15
M.A.306 Hava Aracı Teknik Kayıt Sistemi	15
M.A.306(a) Hava aracı teknik kayıt sistemi içeriği.....	15
M.A.306(b) Hava aracı teknik kayıt sistemi onayı	15
M.A.307 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Kayıtlarının Devredilmesi.....	15
M.A.307(a) İşletici veya sahibine devir.....	15
M.A.307(b) CAMO ya da CAO'ya devir	15
M.A.307(c) Kayıt sürelerine uyum	15
ALTBÖLÜM D – BAKIM STANDARTLARI	16
M.A.401 Bakım Verileri.....	16
M.A.401(a) Bakım verilerinin kullanılması.....	16
M.A.401(b) Geçerli bakım verileri	16
M.A.401(c) Bakım verilerinin güncelliği.....	16
M.A.402 Bakımın Uygulanması.....	16
M.A.403 Hava Aracı Arızaları	17
M.A.403(a) Arıza giderilmeden uçuş yapılmaması	17



M.A.403(b) Arızaların ertelenmesi	17
M.A.403(c) Ertelenen arızaların giderilmesi	17
M.A.403(d) Arızaların kayıt edilmesi	17
ALTBÖLÜM E - KOMPONENTLER	18
M.A.501 Komponentlerin Sınıflandırılması ve Kullanımı	18
M.A.501(a) Komponentlerin sınıflandırılması	18
AMC1 M.A.501 (a.1) SHGM Form 1 eşdeğeri	18
M.A.501(b) Kullanım şartları.....	19
M.A.502 Komponentlerin Bakımı	19
M.A.502(a) Bakım kuruluşu gerekliliği.....	19
M.A.502(b) Hava aracında bakım yapılması	19
M.A.502(c) Motora bakım yapılması	19
M.A.502(d) 21.A.307 (b.2)de belirtilen komponent bakımı	20
M.A.502(e) 21.A.307 (b.3) ila (b.6)da belirtilen komponent bakımı	20
M.A.503 Ömür SınırlıParçalar ve Süre Kontrollü Komponentler	20
M.A.503(a) Ömür sınırı	20
M.A.503(b) Ömrü dolan parçalar ve komponentler	20
M.A.504 Komponentlerin Birbirinden Ayrılması	21
M.A.504(a) Komponentlerin ayrıştırılması	21
M.A.504(b) Kurtarılamaz komponentler	21
ALTBÖLÜM H - HAVA ARACI BAKIM ÇIKIŞ SERTİFİKASI (CRS)	22
M.A.801 Hava aracı bakım çıkış sertifikası.....	22
M.A.801 (a) Kapsam	22
M.A.801 (b) Bakımı uygulayacak kuruluş yada kişi.....	22
M.A.801 (c) Öngörülemeyen durumlarda bakım	22
M.A.801 (d) Bakım personeline yardımcı olma	23
M.A.801 (e) Bakım çıkış sertifikası içeriği	23
M.A.801 (f) Tamamlanamayan bakım işlemleri.....	23
M.A.801 (g) Uçuş emniyetini tehlikeye düşürebilecek durum olmaması.....	23
M.A.802 Komponent Bakım Çıkış Sertifikası (CRS)	23
M.A.802 (a) CRS zorunluluğu	23
M.A.802 (b) SHGM Form 1	23
M.A.803 Hava Aracı Sahibi Pilot Yetkilendirmesi	24

M.A.803 (a) Hava aracı sahibi pilot yetkilendirmesine uygunluk	24
M.A.803 (b) Hava aracı sahibi pilot bakımı ile ilişkili CRS	24
M.A.803 (c) Hava aracı sahibi pilot bakımlarının tanımlanması	24
M.A.803 (d) Hava aracı sahibi pilot bakımı kayıt içeriği	24
ALTBÖLÜM I - UÇUŞA ELVERİŞLİLİK GÖZDEN GEÇİRME SERTİFİKASI	25
M.A.901 Hava Aracı Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme İşlemi	25
M.A.901 (a) UEGG sertifikasının formatı	25
M.A.901 (b) Kontrollü ortam	25
M.A.901 (c) Ticari hava taşımacılığında kullanılan ve 2730 Kg üzeri olan hava aracı için CAMO tarafından UEGG yayınlanması.....	25
M.A.901 (d) Tavsiye raporuna göre UEGG yayınlanması.....	25
M.A.901 (e) Ticari hava taşımacılığında kullanılmayan ve 2730 Kg ve altındaki hava aracı için CAMO tarafından UEGG yayınlanması.....	26
M.A.901 (f) UEGG uzatma işlemi	26
M.A.901 (g) Emniyet gerekçesiyle UEGG'nin Genel Müdürlükçe yapılması.....	26
M.A.901 (h) Genel Müdürlükçe UEGG yapıldığı durumlar	26
M.A.901 (i) Genel Müdürlükçe UEGG yapıldığında hava aracının sahibinin/işleticisinin yükümlülüğü	26
M.A.901 (j) Uçuşa elverişli olmadığına dair bir kanıtın bulunması	27
M.A.901 (k) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme (UEGG) işlemi.....	27
M.A.901 (l) Fiziksel kontrol gerekliliği.....	28
M.A.901 (m) Fiziksel kontrol işlemi	28
M.A.901 (n) Gözden geçirme işleminin 90 gün önceden yapılabilmesi	28
M.A.901 (o) UEGG sertifikasının ve tavsiye raporunun yayınlanma şartları	28
M.A.901 (p) Yayınlanan ve geçerlilik süresi uzatılan UEGG sertifikalarının SHGM'ye gönderilmesi ...	28
M.A.901 (q) UEGG işlemlerinin alt yükleniciye devredilememesi.....	28
M.A.901 (r) UEGG yayınlanmamasını gerektiren bulgulara ilişkin bilgilendirme	28
M.A.901 (s) UEGG sertifikasının yayınlanması.....	29
M.A.902 Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikasının Geçerliliği	29
M.A.902 (a) Geçerlilik şartları	29
M.A.902 (b) Uçuşa izin verilmeyecek durumlar	29
M.A.902 (c) ARC'nin SHGM'ye iade edilmesi	29
M.A.903 Hava Aracı Devri.....	30
M.A.903 (a) Genel Müdürlük izni	30



M.A.903 (b) ARC geçerliliği	30
M.A.903 (c) İhraç uçuşa elverişlilik sertifikası.....	30
M.A.904 Türkiye'ye İthal Edilecek Hava Aracına Ait İşlemler	30
M.A.904 (a) Genel Müdürlük izni	30
M.A.904 (b) UEGG Genel Müdürlük dışında gerçekleştirildiğinde	31
M.A.904 (c) Erişim imkanı verilmesi	31
M.A.904 (d) SHT-21'e uygunluk.....	31
M.A.904 (e) İlk UEGG sertifikası.....	31
M.A.905 Bulgular	31
M.A.905 (a) Seviye 1 bulgu.....	31
M.A.905 (b) Seviye 2 bulgu.....	31
M.A.905 (c) Düzeltici faaliyet planı.....	31
BÖLÜM B-GENEL MÜDÜRLÜK PROSEDÜRLERİ	33
ALTBÖLÜM B – HESAP VERİLEBİLİRLİK	33
M.B.201 Sorumluluklar	33
ALTBÖLÜM C – SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK	34
M.B.303 Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik izleme.....	34
M.B.303 (a) Gözetim programı.....	34
M.B.303 (b) Ürün gözetimleri.....	34
M.B.303 (c) Standartların örneklenmesi	34
M.B.303 (d) Bulguların yazılı bildirilmesi	34
M.B.303 (e) Bulgu kapatma faaliyetlerinin kayıt edilmesi.....	34
M.B.303 (f) Diğer eklere göre de bulgu tespit edilmesi.....	34
ALTBÖLÜM I – UÇUŞA ELVERİŞLİLİK GÖZDEN GEÇİRME SERTİFİKASI.....	35
M.B.901 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası tavsiyelerinin değerlendirilmesi	35
M.B.903 Bulgular	35
PART-M İLAVE GEREKLİLİKLER	36
EK-1.1 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetim Sözleşmesi	36
EK-1.2 Yetkilendirilmiş Bakım Çıkış Sertifikası “SHGM Form 1”	41
EK-1.3 SHT-145'de atıfta bulunulan bakım kuruluşlarının onayı için kullanılacak sınıf ve yetki sistemi	46
EK-1.4 Karmaşık Bakım Görevleri	50
EK-1.5 Sınırlı Hava Aracı Sahibi Pilot Bakımı	52

BÖLÜM A-TEKNİK GEREKLİLİKLER

ALTBÖLÜM B - HESAP VERİLEBİLİRLİK

M.A.201 Sorumluluklar

M.A.201 (a) Hava aracı sahibinin sorumlulukları

(a) Hava aracı sahibi, hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinden sorumlu olup aşağıdaki gereklilikler sağlanmadan hiçbir uçuşun gerçekleştirilmediğinden emin olur.

- 1.) Hava aracının uçuşa elverişli durumda muhafaza edilmesi,
- 2.) Hava aracında mevcut olan her bir operasyonel ve acil durum ekipmanının doğru bir şekilde takılı ve faal olması veya açıkça gayri faal olarak tanımlanmış olması,
- 3.) Genel Müdürlük tarafından kabul edilen teknik düzenlemelere uygun olarak yayınlanan uçuşa elverişlilik sertifikasının geçerli tutulması,
- 4.) Hava aracının bakımının, M.A.302'de belirtilen bakım programına göre uygulanması.

M.A.201 (b) Kiralayanın sorumlulukları

~~(b)~~ Hava aracının kiraya verilmesi halinde, aşağıdaki durumlardan birinin sağlanması şartıyla, sorumluluklar kiracıya devredilir.

- 1.) Kiracının tescil sertifikasında belirtilmesi, ya da
- 2.) Kira sözleşmesinde sorumluluk devri ile ilgili maddelerin ayrıntılı olarak yer alması.

Bu mevzuat kapsamında kullanılan 'hava aracı sahibi' ifadesi, ifadenin geçtiği maddeye göre hava aracının sahibini veya kiracısını ifade eder.

M.A.201 (c) Bakım uygulayanın sorumlulukları

~~(c)~~ Bakımı uygulayan her bir kişi veya kuruluş, uyguladığı bakım işlemlerinden sorumludur.

M.A.201 (d) Uçuş öncesi kontrol sorumluluğu

~~(d)~~ Uçuş öncesi kontrolün el kitaplarında belirtilen şekilde yerine getirilmesinden ticari hava taşımacılığı yapılmadığı durumda sorumlu kaptan pilot, ticari hava taşımacılığı yapıldığı durumda ise işletici sorumludur. Bu kontrolün pilot veya yetkin kişiler tarafından uygulanması gerekmekte birlikte, onaylı bakım kuruluşu veya onaylayıcı personel tarafından yapılması zorunlu değildir.

M.A.201 (e) SHY-6A kapsamında hava aracı işletenin sorumlulukları

~~(e)~~ SHY-6A Yönetmeliği kapsamında Ticari Hava Taşımacılığı için ruhsatlandırılmış İşletici, işlettiği hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinden sorumlu olmakla birlikte,

- 1.) (a) bendinde belirtilen şartlar yerine getirilmeden herhangi bir uçuş yapılmamasından,

- 2.) İşlettiği hava araçları için Part-CAMO veya Part-M uyarınca Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Kuruluşu (CAMO) yetkisinin Genel Müdürlük tarafından yayımlanan işletme ruhsatının bir parçası olarak onaylanmasından,
- 3.) SHT-145 onayı almaktan veya SHT-145 kapsamında onaylı kuruluş ile CAMO.A.315(c) maddesine uygun bir sözleşme yapmaktan sorumludur.

M.A.201 (ea) Hava aracı işleticilerinin aynı ortaklığın parçası olmaları

~~(ea)~~ M.A.201 (e)(2) maddesine istisna olarak, SHY-6A Yönetmeliği kapsamında Ticari Hava Taşımacılığı için ruhsatlandırılmış en az iki İşleticinin tek bir ortaklığın parçası olduklarının Genel Müdürlükçe kabul edildiği durumda, işlettikleri tüm hava araçlarının sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sorumluluğunu aynı CAMO'nun üstlenmesi, aşağıdaki tüm gerekliliklerin sağlandığı durumda kabul edilebilir;

- 1.) söz konusu CAMO'nun yönetilecek hava araçları için Part-CAMO kapsamında yetkili olması,
- 2.) söz konusu CAMO'nun işleticilerin oluşturduğu aynı ortaklığın bir parçası olması,
- 3.) söz konusu CAMO ile kendisi CAMO onayına sahip olmayan AOC sahibi arasında Ek-1.1 gereklerini karşılayan bir anlaşma imzalanmış olması,
- 4.) söz konusu CAMO'nun sorumluluklarını yerine getirdiği ana iş yeri adresinin ülke sınırları içerisinde olması,
- 5.) sözleşme imzalayan kuruluşların kendi yönetim sistemlerinin birbiriyle uyumlu hale getirilmesi.

M.A.201 (eb) Aynı ortaklığın parçası olma durumunda ruhsat iptali

~~(eb)~~ M.A.201 (e)(2) maddesine istisna olarak, SHY-6A Yönetmeliği kapsamında Ticari Hava Taşımacılığı için ruhsatlandırılmış İşleticinin bir ortaklığın parçası olması **durumunun M.A.201(ea) ile uyumluluğunu yitirmesi** ve M.A.201 (ea) kapsamında ortaklardan birinin işletme ruhsatının iptali durumu söz konusu olduğunda, söz konusu işletici M.A.201 (e)(2) gereklerini yerine getirmek üzere Genel Müdürlükçe kabul edilecek bir aksiyon planını ilgili gereklilikleri mümkün olan en kısa sürede sağlamak üzere belirler ve hayata geçirir.

M.A.201 (f) Uçuş eğitimi operasyonları veya ticari özel operasyonlar kapsamında karmaşık motorlu hava aracı işletenin sorumlulukları

~~(f)~~ Ticari hava taşımacılığı yapılmayan ticari özel operasyonlarda veya Onaylı Eğitim Organizasyonu (ATO: Approved Training Organisation) ve Beyan Edilmiş Eğitim Organizasyonu (DTO: Declared Training Organisations) kapsamında faaliyet yürüten uçuş eğitimi operasyonlarında kullanılan karmaşık motorlu hava araçları için İşletici;

- 1.) (a) bendindeki şartlar yerine getirilmeden herhangi bir uçuş yapılmamasından,
- 2.) Sürekli uçuşa elverişlilik ile ilgili işlemlerin Part-CAMO veya Part-M'e uygun olarak yetkilendirilmiş bir CAMO tarafından yürütülmesinden sorumludur. Bu amaçla işletici CAMO onayı almaktan veya onay almadığı durumda ise Part-CAMO veya Part-M'e uygun olarak yetkilendirilmiş bir CAMO ile sürekli uçuşa elverişlilik görevlerinin yerine getirilmesi için Ek-1.1'e uygun şekilde hazırlanarak imzalanmış yazılı bir sözleşme yapılmasından,

3.) Hava aracı ve komponentlerinin bakımı ve montajı için (2)nci bentte değinilen CAMO'nun, SHT-145 onayına sahip bir kuruluş olmasından veya SHT-145 kapsamında onaylı bir kuruluş ile CAMO.A.315 (c) maddesine uygun yazılı sözleşme yapılmasından sorumludur.

M.A.201 (g) Diğer operasyon türlerinde karmaşık motorlu hava aracı işletenin sorumlulukları

~~(g)~~ (e) ve (f) bentleri kapsamına girmeyen operasyonlarda kullanılan karmaşık motorlu hava araçları için hava aracı sahibi;

- 1.) (a) bendindeki şartlar yerine getirilmeden herhaangi bir uçuş yapılmamasından,
- 2.) Sürekli uçuşa elverişlilik ile ilgili işlemlerin yetkilendirilmiş bir CAMO tarafından uygulanmasından sorumludur. Bu amaçla işletici CAMO onayı almaktan veya onay almadığı durumda ise yetkilendirilmiş bir CAMO ile sürekli uçuşa elverişlilik görevlerinin yerine getirilmesi için Ek- 1.1'e uygun şekilde hazırlanarak imzalanmış yazılı bir sözleşme yapılmasından,
- 3.) Hava aracı ve komponentlerinin bakımı ve montajı için (2)nci bentte değinilen CAMO'nun, SHT-145 onayına sahip bir kuruluş olmasından veya SHT-145 kapsamında onaylı bir kuruluş ile CAMO.A.315 (c) maddesine uygun yazılı sözleşme yapmaktan sorumludur.

M.A.201 (h) Karmaşık motorlu olmayan hava aracı işletenin sorumlulukları

~~(h)~~ Uçuş eğitim operasyonları veya ticari hava taşımacılığı dışında ticari özel operasyonlar için ilgili mevzuata göre yetkilendirilerek faaliyetini karmaşık motorlu olmayan hava aracı ile sürdüren işletici;

- 1.) (a) bendindeki şartlar yerine getirilmeden herhangi bir uçuş yapılmamasından,
- 2.) Sürekli uçuşa elverişlilik ile ilgili işlemlerin onaylı bir CAMO/CAO tarafından yürütülmesinden sorumludur. İşleticinin CAMO/CAO onayı bulunmuyorsa yetkilendirilmiş CAMO/CAO ile Ek-1.1'e uygun şekilde hazırlanarak imzalanmış yazılı bir sözleşme yapmaktan,
- 3.) Hava aracı ve komponentlerinin bakımı için (2)nci bentte belirtilen CAMO/CAO'nun SHT-145 veya bakım yetkisi içeren CAO onayına sahip olmasından veya SHT-145 veya bakım yetkisi içeren CAO onayına sahip bir kuruluş ile yazılı bir sözleşme yapmaktan sorumludur.

M.A.201 (i) Diğer operasyonlarda karmaşık motorlu olmayan hava aracı işletenin sorumlulukları

~~(i)~~ (e) ve (h) bentleri kapsamına girmeyen operasyon kategorilerinde veya kısıtlandırılmış operasyonlarda kullanılan karmaşık motorlu olmayan hava araçları için hava aracı sahibi (a) bendinde belirtilen şartları yerine getirerek uçuş yapmaktan sorumludur. Bu amaçla, hava aracı sahibi;

- 1.) M.A 301'de belirtilen ~~s~~Sürekli uçuşa elverişlilik ile ilgili işlemleri, EK-1.1'e uygun şekilde hazırlanarak imzalanmış sözleşme yoluyla onaylı bir CAMO/CAO'ya devredebilir veya
- 2.) Bahse konu görevleri kendi sorumluluğunda yönetebilir veya;
- 3.) M.A.302'ye uygun şekilde bakım programını hazırlama ve onaylanma sürecini yönetme hususunda CAMO/CAO ile sınırlı bir sözleşme yapılması haricinde bahse konu programı hazırlama görevini kendi sorumluluğunda yönetebilir.

M.A.201 (j) Denetim için erişim sağlanması

(+) Bu Talimata uygunluğun tespit edilebilmesi için hava aracının sahibi ve/veya işletici, Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilen kişilere, faaliyetler ile ilgili dokümanlara, hava aracına, tesislerine ve ayrıca alt yüklenicilerin tesis ve ilgili dokümanlara erişim hak ve imkânını vermekten sorumludur.

M.A.201 (k) AOC'de listelenen hava aracının ticari olmayan operasyon ve özel operasyon için kullanılması

(+) Hava aracı sahibi ve/veya işletici, İşletme Ruhsatının (AOC) bir parçası olan işletme şartlarında listelenen hava aracının, SHT-OPS ORO.GEN.310 veya NCO.GEN.104 kapsamında ticari olmayan operasyonlar ve özel operasyonlar için kullanılması durumunda, sürekli uçuşa elverişlilik ile ilgili görevleri, yetkilendirilmiş CAMO/CAO tarafından yerine getirilmesini sağlar.

M.A.202 Olay Bildirimi**M.A.202(a) Raporlanacak yerler**

(+) M.A.201'e göre sorumlu olan her bir kişi veya kuruluş, hava aracında veya komponentte tespit edilen ve uçuş emniyetini tehlikeye düşüren olayları veya durumları, Genel Müdürlüğe (farklı ise hava aracının tescil otoritesine), tip tasarımı veya ilave tip tasarımından sorumlu kuruluşa rapor eder. Bu bildirim SHT-145 veya Part-CAMO'da yer alan olay bildirim gerekliliklerini ortadan kaldırmaz.

M.A.202(b) Rapor içeriği

(+) Raporlar, Genel Müdürlük tarafından belirlenen şekilde iletilir ve olayı veya durumu raporlayan kişi veya kuruluşun, söz konusu olay veya durum hakkında sahip olunan bilgilerin tamamını eksiksiz şekilde içerir.

M.A.202(c) Bakımı veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme kontrolünü yapanın sorumluluğu

(+) Hava aracının bakımı veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme kontrolü yazılı bir sözleşme kapsamında yapıldığında, bu faaliyetlerden sorumlu kişi veya kuruluş, tespit ettiği herhangi bir olayı veya durumu, (a) bendinde atıfta bulunulan yerlerin haricinde uçağın sahibine, işleticisine ve farklı olması durumunda ilgili CAMO/CAO'ya bildirir.

M.A.202 (d) Raporlama süresi

(+) Olay veya durum hakkında raporda ilişkilendirilecek şartlar belirlendiği andan itibaren kişi veya kuruluş, (a) ve (c) bentlerinde bahsi geçen taraflara, tespit ettiği herhangi bir olayı veya durumu, istisnai şartların yapılmasına imkan vermediği durumlar haricinde, 72 saatten geç olmamak üzere mümkün olan en kısa sürede iletir, rapor eder.

M.A.202 (e) Takip raporu

(+) Kişi veya kuruluş, gelecekte benzer olayları önlemek için gerçekleştirmeyi planladığı eylemlerin ayrıntılarını, bu eylemler belirlenir belirlenmez, takip raporu şeklinde Genel Müdürlüğe sunar. Takip raporu, Genel Müdürlük tarafından tanzim edilen bir formatta ve şekilde sunulur.

ALTBÖLÜM C – SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK

M.A.301 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Görevleri

Bir hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği ve operasyonel ve acil durum ekipmanlarının faal tutulması aşağıdaki şartlar yerine getirilerek sağlanır:

- a.) Uçuş öncesi kontrollerinin yapılması,
- b.) Hava aracına uygulanabilir ise asgari teçhizat listesi (MEL) ve konfigürasyon sapma listesi (CDL) göz önünde bulundurularak, emniyetli operasyona etki eden her bir arızanın veya hasarın M.A.304 ve M.A.401'de belirtilen onaylı verilere uygun şekilde giderilmesi,
- c.) Hava aracının tüm bakımlarının M.A.302'de tanımlanan hava aracı bakım programına uygun olarak yapılması,
- d.) Her bakım sonrasında hava aracının veya komponentin bu Talimata göre servise verilmesi,
 - (d.1) Bakımda geçen sürenin 6 ayı aşması durumunda bakım interval takibi taskın uygulandığı tarihten başlar. 6 aydan daha kısa olduğu durumlarda ise uygulanan tasklar için CRS tarihi kabul edilir.
 - (d.2) Bakımın 6 aydan kısa sürdüğü durumlarda, intervali 6 aydan kısa olan taskların uygulaması CRS tarihine yakın uygulanmalıdır. Aksi takdirde interval hesaplamasında taskın uygulandığı tarih interval başlangıcı sayılır.
- e.) Karmaşık motorlu hava araçları veya ticari hava taşımacılığında kullanılan hava araçları için M.A.302'de atıfta bulunulan onaylı hava aracı bakım programının etkinliğinin analizinin yapılması,
- f.) Aşağıdakilerden geçerli olanların uygulanması:
 - (f.1) Uçuşa elverişlilik direktifi,
 - (f.2) Sürekli uçuşa elverişliliği etkileyen operasyonel direktif,
 - (f.3) Genel Müdürlük tarafından yayınlanmış sürekli uçuşa elverişlilik gereklilikleri;
 - (f.4) (Uçuş) emniyet sorununa istinaden tedbir olarak Genel Müdürlük tarafından ivedilikle uygulanmak için yayınlanan usul ve esaslar,
- g.) Modifikasyonların ve tamirlerin M.A.304'e uygun olarak gerçekleştirilmesi,
- h.) Hava aracının güncel konfigürasyonunu yansıtan ağırlık ve denge raporunun, sorumlu pilota veya SHY-6A Yönetmeliğine göre ruhsatlandırılan ticari hava taşımacılığı kuruluşunda işleticiye teslim edilmesi,
- i.) Gerekli görülmesi durumunda bakım kontrol uçuşlarının yapılması.

M.A.302 Hava Aracı Bakım Programı (AMP)**M.A.302 (a) Bakımların organizasyonu**

~~(a)~~ Her bir hava aracının bakımı, hava aracı bakım programına (AMP: Aircraft Maintenance Programme) göre organize edilir.

M.A.302 (b) Bakım programının onayı

~~(b)~~ Hava aracı bakım programı (AMP) ve sonrasında yapılan her bir değişiklik, Genel Müdürlük tarafından onaylanır.

M.A.302 (c) Bakım programının dolaylı onayı

~~(c)~~ Hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği, CAMO ya da CAO tarafından yönetildiğinde veya M.A.201 (i.3) maddesine göre hava aracı sahibi ile CAMO ya da CAO arasında sınırlı bir sözleşme olduğu zaman, AMP ve bundaki her bir değişiklik dolaylı onay prosedürü ile onaylanabilir.

Bu durumda, CAMO ya da CAO tarafından CAMO.A.300'e göre hazırlanmış sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluştaki el kitabının (CAME: Continuing Airworthiness Management Exposition) ya da CAO.A.025 göre hazırlanmış kombine uçuşa elverişlilik kuruluştaki el kitabının (CAE: Combined Airworthiness Exposition) ilgili bölümü/parçası olarak dolaylı onay prosedürü oluşturulur ve Genel Müdürlük tarafından onaylanır.

M.A.302 (d) Bakım programı dayanakları

~~(d)~~ AMP aşağıdakilerle uyumluluğu gösterir:

1.) Genel Müdürlük tarafından yayımlanmış düzenlemelere,

2.) Sürekli uçuşa elverişlilik ile ilgili talimatlara;

(2.i) Tip sertifikası, tahditli tip sertifikası, ilave tip sertifikası, büyük tamir tasarım onayı sahipleri, Avrupa Teknik Standart Usulleri (ETSO: European Technical Standard Order) yetki sahibi, Türk Teknik Standart Usulleri (TR-TSO) yetki sahibi veya bir tasarım uygunluk beyanının beyan sahibi veya SHT-21 (veya EASA Part-21 veya Part-21 Light) kapsamında verilen diğer ilgili onayların sahibi tarafından yayımlanan talimatlara,

(2.ii) Mevcutsa, SHT-21 21.A.90B veya 21.A.431B'de atıfta bulunulan sertifikasyon şartnamelerinde yer alan talimatlara,

(2.iii) Mevcutsa, SHT-21 21L.A.62, 21L.A.102, 21L.A.202 veya 21L.A.222'de atıfta bulunulan sertifikasyon şartnamelerinde yer alan talimatlara,

3.) Uçuş operasyonlarına yönelik yayınlanan ilave uçuşa elverişlilik şartnamelerinin (örneğin CS.26) uygulanabilir hükümlerine.

M.A.302 (e) Bakım periyotlarının uzatılması

~~(e)~~ (d) maddesine istisna olarak, hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini yöneten sahibi veya kuruluş, (d.2) bendinde belirtilen talimatlardan sapabilir ve (h) maddesine göre yapılacak gözden geçirmelerden elde edilen verilere dayanarak AMP'deki bakım aralıklarının değiştirilmesini önerebilir. Uçuş emniyet ile ilgili işlemlerin periyotlarının artırılması için dolaylı onaya izin verilmez.

Hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini yöneten sahibi veya kuruluş da AMP'de ilave talimatlar önerebilir.

M.A.302 (f) Bakımın detayları

~~(f)~~ AMP, operasyonların türüne ve özelliklerine ilişkin herhangi bir özel bakım işlemini ve bakım frekansını da kapsayacak şekilde uygulanacak her bakım görevinin detaylarını içerir.

M.A.302 (g) Güvenilirlik programı

~~(g)~~ Karmaşık motorlu hava araçları için AMP, bakım yönetme grup (MSG: Maintenance Steering Group) mantığına veya durum izlemeye dayandırıldığı zaman, hava aracı bakım programı güvenilirlik programı içerir.

M.A.302 (h) Bakım programının güncellenmesi

~~(h)~~ Bakım programı periyodik olarak gözden geçirilir ve gerektiğinde revize edilir.

Gözden geçirme çalışmasıyla; tip sertifikası veya ilave tip sertifikası veya tasarım uygunluk beyanının beyan sahibi ve SHT-21 (veya EASA Part-21 veya Part-21 Light) uyarınca bu tür verileri yayımlayan diğer herhangi bir kuruluş sahiplerince yayımlanan yeni veya güncellenen bakım talimatları referans alınarak ve ayrıca operasyon tecrübesi ve Genel Müdürlük talimatları da dikkate alınarak AMP'nin güncelliğinin ve geçerliliğinin sürdürülmesi sağlanır.

SYK El Kitabında tanımlanan prosedürlere göre kuruluş tarafından dolaylı onay kapsamında onaylanamayacak AMP'ler için hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinden sorumlu kuruluş veya bakım programı üzerine çalışan (anlaşmalı) kuruluş, kaynak/referans dokümanlardaki yeni veya değiştirilmiş bakım talimatlarını, yayın tarihinden itibaren en fazla 90 gün içinde AMP'ye işleyerek Genel Müdürlük onayına sunar.

M.A.303 Uçuşa Elverişlilik Direktifleri (AD)**M.A.303 (a) Uygulanacak uçuşa elverişlilik direktifleri**

~~(a)~~ Genel Müdürlük tarafından aksi belirtilmediği sürece, hava aracı veya komponenti için tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu ülke otoritesi tarafından yayımlanan her bir uçuşa elverişlilik direktifi, ilgili direktifin gerekliliklerine göre uygulanır.

M.A.303 (b) AMOC uygulama

~~(b)~~ Genel Müdürlük tarafından aksi belirtilmediği sürece, hava aracı veya komponenti için tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu ülke otoritesi tarafından onaylı alternatif kabul edilebilir yöntemler (AMOC: Alternative Method of Compliance) uygulanabilir kabul edilir. Buna ilişkin Genel Müdürlük görüşü uygulama öncesinde alınır.

M.A.304 Modifikasyon ve Tamir Verileri

Bir kuruluş ya da personel tarafından hava aracına veya komponente uygulanacak hasar değerlendirmeleri, modifikasyonlar ve tamirler, aşağıda belirtilen verilerden uygun olanı kullanılarak gerçekleştirilir.

a.) Tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu, tip tasarımından sorumlu ülke otoritesi, Genel Müdürlük veya Genel Müdürlük tarafından yapılacak değerlendirme sonrası uygunluğu onaylanan FAA veya EASA tarafından onaylanmış veriler ~~Tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu ülke otoritesi, EASA veya Genel Müdürlük tarafından onaylanmış veriler;~~

b.) Tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu, tip tasarımından sorumlu ülke otoritesince veya Genel

Müdürlük tarafından yapılacak değerlendirme sonrası uygunluğu onaylanan FAA veya EASA tarafından yetki verilen tasarım kuruluşunca imtiyaz kapsamında onaylanmış veriler ile Genel Müdürlükçe SHT-21 Talimatı kapsamında yetki verilen tasarım kuruluşunca imtiyaz kapsamında onaylanmış veriler, ~~Tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu ülke otoritesinin, EASA'nın veya Genel Müdürlüğün yetkilendirdiği tasarım kuruluşu tarafından SHT-21 (veya EASA Part 21) 'e göre onayladığı veriler,~~

- c.) SHT-21 Talimatı ~~(veya EASA Part 21) 'in~~ 21.A.90B veya 21.A.431B maddelerinde referans verilen gereklilikler kapsamındaki veriler,
- d.) SHT-21 Talimatı ~~(veya EASA Part 21 Light)~~ 21L.A.62, 21L.A.102, 21L.A.202 veya 21L.A.222'de atıfta bulunulan gerekliliklerde yer alan veriler,
- e.) SHT-21 ~~(veya Part 21 Light)~~e Talimatı gerekliliklerine uygun bir tasarıma uygunluk beyanının beyan sahibi tarafından beyan edilen veriler.

M.A.305 Hava Aracı Sürekli Uçuşa Elverişlilik Kayıt Sistemi

M.A.305(a) Bakımların kayıt sistemine girilmesi

~~(a)~~ Her bir bakım işlemleri sonrasında, M.A.801 veya 145.A.50 maddelerinde belirtilen bakım çıkış sertifikası (CRS), bakım işlemleri tamamlandığı günden itibaren 30 günü geçmeyecek şekilde mümkün olan en kısa sürede hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemine girilir.

M.A.305(b) Kayıt sistemini oluşturan veriler

~~(b)~~ Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemi aşağıdakilerden oluşur.

- 1.) Giriş tarihi, hava aracı, motor(lar) ve/veya pervane(ler) için uygun parametrik gösterimde serviste geçen toplam kullanım bilgisi,
- 2.) Aşağıdaki (e) bendinde tanımlanan referansları gösterilmiş ayrıntılı bakım kayıtları ile birlikte (c) ve (d) bentlerinde açıklanan hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları,
- 3.) M.A.306'ya göre gerektiğinde hava aracı teknik kayıt defteri.

M.A.305(c) Kayıt sisteminin içeriği

~~(c)~~ Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları, mevcut ağırlık ve denge raporu ile aşağıdakilerin güncel durumunu içerir.

- 1.) Uçuş emniyet sorununa ilişkin önlem amacıyla Genel Müdürlük tarafından zorunlu kılınan uçuşa elverişlilik direktifleri ve tedbirler,
- 2.) Modifikasyonlar ve tamirler,
- 3.) Bakım programına uygunluk,
- 4.) Ertelenen bakım taskları ve ertelenen arızaların onarım işlemleri.

M.A.305(d) Kayıt sisteminde ömürlü parça bilgileri

~~(d)~~ Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları, komponentler hakkında aşağıdakilerin güncel durumunu içerir.

- 1.) Her bir parçanın serviste geçirdiği toplam kullanım bilgisi dahil uygulanabilir uçuşa elverişlilik

sınırlama parametreleriyle ilişkilendirilmiş ömrü sınırlı parça bilgileri,

2.) AMP'de belirtilen periyoda uygun şekilde gerçekleştirilen son planlı bakım işleminden sonra, her bir komponentin kullanımda geçen takvim bazlı ömür bilgisi dahil uygulanabilir parametrelerle ilişkilendirilmiş süre kontrollü komponent bilgileri.

M.A.305(e) Kayıt sisteminde tutulacak veriler ve süresi

~~(e)~~ Hava aracı sahibi veya işletici, aşağıdaki belgeleri ve verileri Genel Müdürlük tarafından kabul edilebilir biçimde ve aşağıda belirtilen süreler boyunca saklamak için bir sistem kurar:

1.) Hava aracı teknik kayıt sistemi: Son veri girişinden önceki 36 aylık dönemi kapsayan teknik kayıtlar veya kapsam ve ayrıntı olarak eşdeğer diğer veriler,

2.) CRS ve ayrıntılı bakım kayıtları:

(2.i) Hava aracı, motor(lar), pervane(ler) ve bunlara takılan komponentler için geçerli olan ve (uçuş) emniyet sorununa ilişkin Genel Müdürlük tarafından uygulanması zorunlu kılınan AD'lere ve önlemlere uygunluğu gösterir dokümanların, kapsam ve içerik açısından eşdeğer yeni bilgi ile revize edilene kadar 36 aydan kısa olmayan süreyle saklanması,

(2.ii) Hava aracına, motor(lar)a, pervane(ler)e ve komponente uygulanacak geçerli uçuşa elverişlilik sınırlamalarına ait güncel modifikasyonlar ve onarımlar için M.A.304'de belirtilen geçerli verilere uygunluğu gösterir kayıtlar,

(2.iii) Hava aracına, motor(lar)a, pervane(ler)e ait sürekli uçuşa elverişlilik için gerekli planlı/plansız bakımların, kapsam ve içerik açısından eşdeğer yeni bir işlem ile revize edilene kadar 36 aydan kısa olmayan süreyle saklanması.

3.) Belirli komponentlere ait özel veriler:

(3.i) Uçuşa elverişlilik sınırlamalarına uygunluğun belirlendiği güncel durumu temel alan her bir ömrü sınırlı parça için servis geçmişi kaydı,

(3.ii) Ömrü sınırlı tüm parçalara ve süre/zaman kontrollü komponentlere uygulanan son planlı ve plansız bakımlar için CRS ve ayrıntılı bakım kayıtlarının, kapsam ve içerik açısından eşdeğer yeni bir bakım ile revize edilene kadar 36 aydan kısa olmayan süreyle saklanması,

(3.iii) SHT-21 (veya EASA Part-21), 21.A.307 (b.2) maddesi uyarınca SHGM Form 1 belgesi olmayan ve ELA2 kategorisindeki hava aracına takılan herhangi bir komponent için CRS'in ve hava aracı sahibinin kabul beyanının 36 aydan kısa olmayan süreyle saklanması,

(3.iv) SHT-21 (veya EASA Part-21 Light), 21L.A.193(b)(2) maddesi uyarınca SHGM Form 1 belgesi olmayan ve bir hava aracına takılan herhangi bir komponent için CRS'in ve hava aracı sahibinin kabul beyanının 36 aydan kısa olmayan süreyle saklanması.

4.) Hava aracının servisten kalıcı olarak çekildiği durumda aşağıdaki kayıtlar en az 12 ay süreyle tutulur:

(4.i) Hava aracı, motor(lar) ve pervane(ler) konusunda M.A.305 (b.1) maddesi ile tanımlanan veriler,

(4.ii) M.A.305 (c) ve (d) maddelerinde tanımlanan son (geçerli) durumu gösterir kayıtlar ve raporlar

(4.iii) M.A.305 (e.2.ii) ve (e.3.i) maddelerinde tanımlanan en güncel CRS(ler) ve ayrıntılı bakım kayıtları.



M.A.305(f) Kayıt sistemi sorumluluğu

~~(f)~~ M.A.201 maddesi kapsamında sürekli uçuşa elverişlilik görevlerinin yönetiminden sorumlu kişi veya kuruluş, hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemine ilişkin gereklilikleri yerine getirir ve talep edildiğinde kayıtların tamamını Genel Müdürlüğe sunar.

M.A.305(g) Kayıtların açık ve doğru girilmesi

~~(g)~~ Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemine girişi yapılan tüm bilgiler açık ve doğru olmalıdır. Bir kaydın düzeltilmesi gerektiğinde bu işlem, orijinal kayıt imha edilmeden ve açıkça görülebilecek şekilde yapılır.

M.A.306 Hava Aracı Teknik Kayıt Sistemi

M.A.306(a) Hava aracı teknik kayıt sistemi içeriği

~~(a)~~ Ticari hava taşımacılığı, ticari özel operasyonlar ve uçuş eğitim operasyonları için M.A.305'te belirtilen sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarına ek olarak, işletici her bir hava aracı için aşağıdaki bilgileri içeren teknik kayıt sistemi kullanır:

- 1.) Uçuş emniyetinin devamlılığını sağlamak için her bir uçuş hakkında gerekli bilgi,
- 2.) Güncel hava aracı servis verme sertifikası (CRS: Certificate of Release to Service),
- 3.) Planlı ve bakım periyoduna uymayan bakımlar dahil, bir sonraki uygulamanın zamanını gösteren ve hava aracının durumunu yansıtan güncel bakım açıklaması/beyanı. Bakım açıklamasının/beyanının bir başka yerde muhafazası, Genel Müdürlük tarafından uygun görülebilir.
- 4.) Hava aracının operasyonunu etkileyen, tüm ertelenmiş arıza giderme işlemleri,
- 5.) Bakım desteği düzenlemelerine ilişkin gerekli bilgiler.

M.A.306(b) Hava aracı teknik kayıt sistemi onayı

~~(b)~~ Hava aracı teknik kayıt sisteminin ilk versiyonu Genel Müdürlük tarafından onaylanır. Bu sistemin sonraki versiyonları, CAMO.A.300 (c) veya CAO.A.025 (c) maddeleri kapsamında yönetilir.

M.A.307 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Kayıtlarının Devredilmesi

M.A.307(a) İşletici veya sahibine devir

~~(a)~~ Hava aracı bir sahipten veya işleticiden diğerine kalıcı olarak devredildiği zaman devreden, M.A.305'te açıklanan sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının ve uygulanabilir ise M.A.306'da belirtilen hava aracı teknik kayıtlarının tamamının devredilmesini sağlar.

M.A.307(b) CAMO ya da CAO'ya devir

~~(b)~~ Hava aracı sahibi, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlemleri için bir CAMO/CAO ile yazılı bir anlaşma yaptığında, M.A.305'te belirtilen sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının söz konusu kuruluşla eksiksiz devredilmesini sağlar..

M.A.307(c) Kayıt sürelerine uyum

~~(c)~~ Hava aracının yeni sahibi, işleticisi veya CAMO/CAO, M.A.305 (e) maddesinde yazılan kayıt saklama sürelerine uymaya devam eder.

ALTBÖLÜM D – BAKIM STANDARTLARI

M.A.401 Bakım Verileri

M.A.401(a) Bakım verilerinin kullanılması

~~(a)~~ Hava aracına bakım uygulayan kişi veya kuruluş, modifikasyon ve onarım verileri de dahil bakım uygulamalarında, sadece ilgili hava aracı için geçerli ve güncel bakım kaynaklarına erişim imkanına sahip olmalı ve kullanılmalıdır.

M.A.401(b) Geçerli bakım verileri

~~(b)~~ Kullanılabilir bakım verisi aşağıdakilerden bir tanesidir;

- 1.) Genel Müdürlük, EASA, FAA, TCCA, ANAC (Brezilya), UK CAA (Birleşik Krallık) ve yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen otoriteler ve bu otoritelerin yetkilendirdiği kişi veya kuruluşlar tarafından yayınlanmış geçerli talimat, prosedür, standart veya gereklilikler,
- 2.) Uygulanabilir uçuşa elverişlilik direktifleri,
- 3.) Tip sertifikası ve ilave tip sertifikası sahipleri veya bir tasarım uygunluk beyanının beyan sahibi ve SHT-21 (veya EASA Part-21 veya Part-21 Light) uyarınca bu tür verileri yayınlayan diğer herhangi bir kuruluş tarafından yayımlanan, sürekli uçuşa elverişlilik ve bakım yöntemleri için geçerli talimatlar veya teknik yayınlar,
- 4.) Tasarım onayı sahibi veya tasarım uygunluk beyanı sahibi tarafından takılabilmesi onaylanan komponentler için, komponent üreticileri tarafından yayımlanan ve tasarım onayı sahibi veya tasarım uygunluk beyanı sahibi tarafından kabul edilebilir olan geçerli bakım talimatları,
- 5.) SHT-145 (veya EASA Part-145) kapsamında 145.A.45 (d) maddesine göre yayınlanmış geçerli veriler.

M.A.401(c) Bakım verilerinin güncelliği

~~(c)~~ Hava aracına bakım uygulayan kişi veya kuruluş, tüm geçerli bakım verilerinin güncel olmasını ve gerektiğinde kullanılmak üzere hazır bulunmasını sağlar. Kişi veya kuruluş, bir iş kartı veya çalışma sayfası sistemi kurar. Bakım verilerini söz konusu iş kartlarına veya çalışma sayfalarına doğru şekilde kaydeder ya da tanımlanmış bakım görevine veya ilgili bakım verilerindeki işlemlere açık şekilde atıfta bulunur.

M.A.402 Bakımın Uygulanması

SHY-CA (veya EASA Part-145) kapsamında yetkilendirilmiş bakım kuruluşlarınca uygulanan bakımlar haricinde, hava aracına bakım yapan kişi veya kuruluş aşağıdakileri karşılamakla yükümlüdür.

- a.) Bu Talimatta tanımlandığı üzere gerçekleştirilecek işlemler için yetkin olmak.
- b.) Bakımın yapılacağı alanın iyi organize edilmiş ve kirlilik ve atık bakımından temiz olması.

- c.) M.A.401 bakım verisi kriterinde belirtilen yöntemlerin, tekniklerin, standartların ve talimatların kullanılması.
- d.) M.A.401 bakım verisi kriterinde belirtilen alet, ekipman ve malzemelerin kullanılması. Alet ve ekipmanların gerektiğinde kontrol edilmesi ve (resmen) kabul edilen bir standarda göre kalibre edilmesi.
- e.) M.A.401 bakım verisi kriterinde belirtilen çevresel kısıtlamalar ışığında bakımın uygulanması.
- f.) Kötü hava şartlarında veya uzun sürecek bakımlarda çalışılabilecek uygun tesislerin kullanılması.
- g.) Bakım esnasında ortaya çıkabilecek çoklu hata risklerinin ve benzer bakım işlemlerinde tekrar edebilecek hata risklerinin asgariye indirilmesi.
- h.) Herhangi bir kritik bakım görevi yapıldıktan sonra hata tespit etme metodunun kullanılması.
- i.) Tüm bakım faaliyetlerinin tamamlanmasından sonra, hava aracının veya komponentin, alet ve ekipmanlardan ve her türlü yabancı parça ve malzemeden arınmış ve sökülen tüm erişim panellerinin tekrar yerlerine takılmış olduğundan emin olmak amacıyla genel bir doğrulama (kontrol) işleminin yürütülmesi.

M.A.403 Hava Aracı Arızaları

M.A.403(a) Arıza giderilmeden uçuş yapılmaması

~~(a)~~ Uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan her türlü hava aracı arızası, uçuş gerçekleştirilmeden önce giderilir.

M.A.403(b) Arızaların ertelenmesi

~~(b)~~ Bir hava aracı arızasının uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye düşürdüğüne/düşürmediğine ve dolayısıyla da uçuş öncesinde ne tür arıza giderici işlemlerin ne zaman yapılacağına ve hangi arıza giderme işleminin ertelenebileceğine, M.A.401'de değinilen bakım verilerini kullanarak, M.A.801 (b.1), (b.2), (c) ve (d) paragraflarına veya SHY-CA (EASA Part-145) kurallarına göre sadece yetkili onaylayıcı personel karar verebilir. Ancak, bu husus asgari ekipman listesi (MEL: minimum equipment list) 'nin pilot veya yetkili onaylayıcı personel tarafından kullanılması durumunda geçerli değildir.

M.A.403(c) Ertelenen arızaların giderilmesi

~~(c)~~ Uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atmayacak hava aracı arızaları, ilk tespit edildiği tarih sonrasında ve bakım verilerinde belirtilen limitler dahilinde veya MEL'de tanımlandığı şekilde, mümkün olan en kısa sürede giderilir.

M.A.403(d) Arızaların kayıt edilmesi

~~(d)~~ Uçuş öncesinde giderilmeyen her türlü arıza, M.A.305'e göre hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemine veya uygulanıyor ise M.A.306'ya göre hava aracı teknik kayıt sistemine girilir.

ALTBÖLÜM E - KOMPONENTLER

M.A.501 Komponentlerin Sınıflandırılması ve Kullanımı

M.A.501(a) Komponentlerin sınıflandırılması

(a) Bütün komponentler aşağıda belirtilen kategorilerde sınıflandırılır:-

- 1.) SHY-21 (veya EASA Part-21 veya Part-21 Light) 'in 21.A.307 veya 21L.A.193 maddesinde veya SHT-CAM Part-M veya Part-CAO'da aksi belirtilmedikçe; SHT-21 Alt bölüm Q (veya EASA Part-21 veya Part-21 Light) gereklerine uygun şekilde tanımlanan ve SHGM Form 1 veya eşdeğer bir form ile servise verilen komponentler,
- 2.) Bu Talimata göre bakımı yapılabilecek gayri faal komponentler.
- 3.) Ömür sınırına ulaştıkları için veya onarılamaz bir arızadan dolayı kurtarılamaz olarak sınıflandırılan komponentler.
- 4.) Bakım verilerinde tanımlanan ve geçerli standarda uyumluluğu kanıtlarıyla izlenebilen hava aracı, motor, pervane ve diğer komponent üzerinde kullanılan standart parçalar.
- 5.) Gerekli teknik özellikleri karşıladığı ve yeterli izlenebilirliğe sahip olduğu kuruluş tarafından doğrulanan ve bakım sırasında kullanılan ham malzemeler ve sarf malzemeler. Bütün malzemeler, söz konusu malzeme ile açıkça ilgili olan ve teknik özelliklere (spesifikasyonlara) uygunluk beyanı ile üretici ve tedarikçi kaynağını içeren dokümanlara sahip olmalıdır.

Tüm malzemelerin, malzemenin istenen teknik özelliklere uygun olduğunu açıkça belirten ve de üretici ile tedarikçi kaynağını içeren dokümanlara sahip olması gerekir.

AMC1 M.A.501 (a.1) SHGM Form 1 eşdeğeri

- a.) Bu Talimat kapsamında aşağıdaki dokümanlar SHGM Form 1'e eşdeğer kabul edilir.
- (a.1) Genel Müdürlük tarafından yapılan ikili anlaşmalar kapsamında, muhatap otoriteler ve bunların yetkilendirdiği organizasyonlar tarafından düzenlenen formlar,
 - (a.2) EASA onaylı kuruluş tarafından düzenlenen EASA Form 1,
 - (a.3) FAA (ABD) onaylı kuruluş tarafından düzenlenen FAA 8130-3,
 - (a.4) TCCA (Kanada) onaylı kuruluş tarafından düzenlenen TCCA Form One,
 - (a.5) ANAC (Brezilya) onaylı kuruluş tarafından düzenlenen ANAC Form SEGVOO 003,
 - (a.6) Birleşik Krallık Sivil Havacılık Otoritesi ile karşılıklı ikili anlaşmada aksi belirtilmedikçe ilgili otorite tarafından onaylanmış bir kuruluş tarafından düzenlenmiş olan CAA Form 1 dokümanı 31.12.2026 tarihine kadar,
 - (a.7) Genel Müdürlüğümüzce tip kabulü yapılan ve tip sertifikası sorumluluğu Rusya Federasyonu Sivil Havacılık Otoritesinde olan hava araçları için geçerli olmak üzere; AIC AR Russia Form C-5, Fata Russia Form E-02, Summary Certificate ve Ukrayna Sivil Havacılık Otoritesi SAA Ukraine Form-1.

(a.8) JAA üyesi bir devletin havacılık otoritesi tarafından yetkilendirdiği bir kuruluşun, bu Talimatın yürürlük tarihi öncesinde düzenlediği JAA Form 1,

(a.9) Genel Müdürlük tarafından imzalanmış ikili anlaşma yürürlükten kaldırılincaya kadar, Genel Müdürlük ile EASA dışındaki bir ülke arasında iki taraflı anlaşmanın hükümleri doğrultusunda Genel Müdürlüğün kabul edebileceği bakım çıkış (servise verme) dokümanı.

b.) SHGM Form 1 veya eşdeğeri dokümana sahip olmadan depolanmakta olan hiçbir malzeme/komponent, onaylı bakım kuruluşu tarafından AMC1 CAO.A.070 (a) veya AMC2 145.A.50 (d) maddeleri kapsamında SHGM Form 1 veya eşdeğeri düzenlenmeden ülkemiz siciline kayıtlı hava araçlarına takılamaz.

~~c.) Ülkemizde yerleşik ve Genel Müdürlükçe yetkilendirilmiş üretim veya bakım kuruluşu tarafından, imal edilen ya da bakımı yapılan malzeme/komponent, SHGM Form 1 ile temin edilmediği sürece ülkemiz siciline kayıtlı hava araçlarına takılamaz.~~

M.A.501(b) Kullanım şartları

~~(b)~~ (a) bendinde listelenen kategorilerden birine ait komponentler, standart parçalar ve malzemeler, yalnızca tatmin edici durumda olduklarında ve geçerli bakım verilerinde belirtilmesi durumunda hava aracına veya komponente takılabilir.

M.A.502 Komponentlerin Bakımı

M.A.502(a) Bakım kuruluşu gerekliliği

~~(a)~~ SHT-21 (veya EASA Part-21 veya Part-21 Light) 21.A.307 (b.2) ila (b.6) veya 21L.A.193 (b.2) ila (b.6) maddelerinde atıf yapılan komponentlerin haricindeki komponentlerin bakımı, yetkiye bağlı olarak SHT-M (veya EASA Part-M) kapsamındaki F bakım kuruluşu veya SHT-145 (veya EASA Part-145) veya SHT-CAM Part-CAO (veya EASA Part-CAO) gereklerine göre yetkilendirilen bakım kuruluşu tarafından gerçekleştirilir.

M.A.502(b) Hava aracında bakım yapılması

~~(b)~~ (a) bendine istisnai olarak, hava aracına takılı bir komponentin bakımı, SHT-M (veya EASA Part-M) kapsamındaki F bakım kuruluşu veya SHT-145 (veya EASA Part-145) veya SHT-CAM Part-CAO (veya EASA Part-CAO) kapsamında onaylı bakım kuruluşu veya M.A.801 (b.1) maddesinde belirtilen onaylayıcı personel tarafından, yerinde (komponent hava aracına takılı iken) yapılır. Söz konusu bakım, hava aracı bakım verilerine veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi durumunda komponent bakım verilerine uygun olarak yapılır.

Bununla birlikte, sökümden kaynaklanan ilave bakım ihtiyacı olmadığı haller dışında, komponente erişimi kolaylaştırmak amacıyla yetkili bakım kuruluşu veya onaylayıcı personel, bakım için söz konusu komponenti geçici olarak sökebilir.

Bu bent doğrultusunda uygulanan komponent bakımı, SHGM Form 1 veya eşdeğerinin düzenlenmesi için uygun değildir ve M.A.801 kapsamında belirtilen, hava aracı bakım çıkış gerekliliklerine tabidir.

M.A.502(c) Motora bakım yapılması

~~(c)~~ (a) bendine istisnai olarak, motora veya yardımcı güç ünitesine (APU: auxiliary power unit) takılı bir komponentin bakımı, motor bakım kuruluşu (SHT-M (veya EASA Part-M) kapsamındaki F

bakım kuruluğu veya SHT-145 (veya EASA Part-145) veya SHT-CAM Part-CAO (veya EASA Part-CAO) kapsamında yetkilendirilen bakım kuruluğu tarafından ~~yerinde, komponent motora takılı iken~~ yapılır. Söz konusu bakım, motor veya APU bakım verilerine göre veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi durumunda komponent bakım verilerine göre yapılır.

Bununla birlikte, sökümünden kaynaklanan ilave bakım ~~ihtiyacı olmadığı haller dışında~~ gerektiği durumlar hariç, komponente erişimi kolaylaştırmak amacıyla ~~B sınıfı yetkili~~ söz konusu bakım kuruluğu, bakım için söz konusu komponenti geçici olarak sökebilir.

M.A.502(d) 21.A.307 (b.2)de belirtilen komponent bakımı

~~(d)~~ SHT-21 (veya EASA Part-21 veya Part-21 Light) 21.A.307 (b.2) veya 21L.A.193 (b.2)'de tariflenen komponentlerin bakımı, SHT-M (veya EASA Part-M) kapsamındaki F bakım kuruluğu veya SHT-145 (veya EASA Part-145) veya SHT-CAM Part-CAO (veya EASA Part-CAO) kapsamında yetkilendirilen bakım kuruluğu ya da kriterlere uygun ise M.A.801 (b.1) maddesine göre onaylayıcı personel veya M.A.801 (b.2) maddesine göre hava aracı sahibi pilot tarafından, yerinde (komponent hava aracına takılı iken) veya gerekiyorsa erişimi kolaylaştırmak amacıyla geçici sökölerek yapılır.

Bu bent doğrultusunda uygulanan komponent bakımı, SHGM Form 1 veya eşdeğerinin düzenlenmesi için uygun değildir ve M.A.801 kapsamında belirtilen, hava aracı bakım çıkış gerekliliklerine tabidir.

M.A.502(e) 21.A.307 (b.3) ila (b.6)da belirtilen komponent bakımı

~~(e)~~ SHT-21 (veya EASA Part-21 veya Part-21 Light) 21.A.307 (b.3) ila (b.6) veya 21L.A.193 (b.3) ila (b.6) maddelerinde tariflenen komponentlerin bakımı, (a) paragrafında referans alınan bakım kuruluğu veya bakım sonrası bakım çıkış beyanını (declaration of maintenance accomplished) yayınlayan kişi ya da kuruluğu tarafından yapılır.

Bakım çıkış beyanı (declaration of maintenance accomplished), yapılan bakım hakkında temel ayrıntıları, bakımın tamamlandığı tarihi, dokümanı yayınlayan kişi veya kuruluğun tanımlayıcı bilgilerini içerir ve bakım kaydı olarak kabul edilir, ayrıca bakımı yapılan komponent açısından SHGM Form 1 belgesinin eşdeğeri olarak düşünölür.

M.A.503 Ömür Sınırlı Parçalar ve Süre Kontrollü Komponentler

M.A.503(a) Ömür sınırı

~~(a)~~ Takılı ömür sınırlı parçalar ve süre kontrollü komponentler, M.A.504 (b) maddesinde tanımlananlar dışında, onaylı bakım programında ve AD'lerde belirtilen onaylanmış kullanım sınırını aşmayacaktır.

M.A.503(b) Ömrü dolan parçalar ve komponentler

~~(b)~~ Onaylanmış kullanım sınırını tamamlayan komponentler bakım için ve ömür sınırlı parçalar ~~komponentler~~ ise bir daha kullanmamak üzere bertaraf etmek için hava aracından sökölür.



M.A.504 Komponentlerin Birbirinden Ayrılması

M.A.504(a) Komponentlerin ayrıştırılması

~~(a)~~ Gayrifaal ve kurtarılamaz komponentler, kullanılabilir komponentlerden, standard parçalardan ve malzemelerden ayrıştırılır.

M.A.504(b) Kurtarılamaz komponentler

~~(b)~~ Kurtarılamaz olarak sınıflandırılan komponentlerin, belgelendirilmiş ömür sınırı uzatılmakasızın veya SHT-21 (EASA Part-21)'e göre tamir/onarım çözümü onaylanmaksızın tedarik sistemine tekrar girmesine izin verilmez.

ALTBÖLÜM H - HAVA ARACI BAKIM ÇIKIŞ SERTİFİKASI (CRS)

M.A.801 Hava aracı bakım çıkış sertifikası

M.A.801 (a) Kapsam

~~(a)~~ SHT-145 onaylı bakım kuruluşu tarafından gerçekleştirilen bakım sonrası düzenlenen bakım çıkış (servise verme) sertifikası hariç olmak üzere, servise verme (bakım çıkış) sertifikası bu Talimatın M.A.801, M.A.802 ve M.A.803 maddeleri doğrultusunda düzenlenir.

M.A.801 (b) Bakımı uygulayacak kuruluş yada kişi

~~(b)~~ Hiçbir hava aracı, talep edilen bakım işlemlerinin tamamı uygun şekilde yapılarak CRS yayınlanmadan servise verilemez.

~~EK-1.4'te listelenen karmaşık bakım görevleri dışındaki bakımların haricindeki işlemler için~~ CRS, Part-CAO kriterlerine göre onaylanan bakım kuruluşunun yetkili onaylayıcı personeli tarafından düzenlenecektir ~~ancak~~ EK-1.4'te listelenen karmaşık bakım görevleri dışındaki bakım işlemleri için CRS, alternatif olarak aşağıdakiler tarafından düzenlenir:

- 1.) SHT-66'da belirtilen gerekliliklere uygun olarak lisanslandırılan bağımsız onaylayıcı personel veya,
- 2.) M.A.803 kapsamında yetkilendirilen çalışan hava aracı sahibi pilot tarafından.

M.A.801 (c) Öngörülemez durumlarda bakım

~~(e)~~ (b) bendine istisnai olarak, öngörülemez durumlarda, hava aracı ~~hiçbir~~ onaylı bakım kuruluşunun ve bağımsız onaylayıcı personelin mevcut olmadığı bir yerde kaldığında, hava aracı sahibi, bu Talimatta belirtilen standartlara uygun olarak hava aracına bakım yapması ve bakım çıkış sertifikası düzenlemesi için 3 yıldan az olmayan yeterli hava aracı bakım tecrübesine sahip ve uygun nitelikleri taşıyan herhangi bir kişiyi (ilgili hava aracı tipinde yetkilendirilen ICAO EK-1'e göre geçerli bakım lisansına sahip teknisyen) ya da onaylayıcı personeli (ICAO EK-6'ya göre onaylı bakım kuruluşu tarafından yetkilendirme gereken işler için görevlendirilen personel) yetkilendirebilir. Bu durumda hava aracı sahibi;

- 1.) CRS yayınlayacak personelin niteliklerini ve yapılan bakımın ayrıntılarını gösterir tüm dokümanı temin eder ve hava aracı kayıtlarında saklar ve
- 2.) Bu yöntemle yapılan bir bakım, M.A.801 (b) bendinde tanımlandığı şekilde yetkilendirilen ~~personel~~ ~~teknisyen~~ veya onaylı bakım kuruluşu tarafından, hava aracı sahibi tarafından görevlendirilmiş personel tarafından yayınlanan CRS'in düzenlenmesine müteakip 7 günü aşmamak kaydıyla mümkün olan ilk fırsatta yeniden kontrol edilir ve bakım çıkış sertifikasının yayınlanması sağlanır ve
- 3.) Sözleşme yapılarak yönetilen hava aracı için sürekli uçuşa elverişlilik yönetiminden sorumlu kuruluş veya böylesi bir sözleşme olmadığı durumda Genel Müdürlük, söz konusu yetkilendirmenin yapılmasından itibaren 7 gün içerisinde bilgilendirilir.

M.A.801 (d) Bakım personeline yardımcı olma

~~(d)~~ M.A.801 (b.1) fıkrasına uygun şekilde gerçekleştirilen hava aracını servise verme işlemlerinde, bakım çalışmalarının yürütülmesinde onaylayıcı personele, kendisinin doğrudan ve sürekli kontrolü altında olmak kaydıyla bir veya daha fazla sayıda kişi yardımcı olabilir.

M.A.801 (e) Bakım çıkış sertifikası içeriği

~~(e)~~ Bakım çıkış sertifikası (CRS) en az aşağıdaki bilgileri içerir:

- 1.) Yapılan bakıma ilişkin temel detaylar; ve
- 2.) Söz konusu bakımın tamamlandığı tarih; ve
- 3.) ~~Aşağıdakiler~~ Aşağıdaki maddelerden uygun olanı dahil olmak üzere CRS yayınlayan kuruluşun veya teknisyenin tanımlayıcı kimlik bilgileri:
 - (3.i) CRS yayınlayan bakım kuruluşunun ve onaylayıcı personelin onay referansları;
 - (3.ii) M.A.801 (b.2) bendine göre CRS yayınlanması durumunda, söz konusu sertifikayı imzalayan/onaylayan bağımsız onaylayıcı personelin (varsa) lisans numarası dahil tanımlayıcı kimlik bilgileri;
- 4.) Varsa, uçuşa elverişliliğe veya uçuş operasyonuna ilişkin sınırlamalar.

M.A.801 (f) Tamamlanamayan bakım işlemleri

~~(f)~~ (b) bendine istisnai olarak ve (g) bendinin hükümlerine bakılmaksızın, öngörülen/gerekli bakımın tamamlanamadığı durumlarda, hava aracı kısıtlamaları belirtilerek CRS yayınlanabilir. Bu durumda (e.4) bendi kapsamında gerekli görülen bilgilerin bir parçası olarak uçuşa elverişliliğe veya uçuş operasyonuna ilişkin sınırlamalar ile birlikte da tanımlanarak, CRS'te hava aracının bakımının tamamlanamadığı gösterilir.

M.A.801 (g) Uçuş emniyetini tehlikeye düşürebilecek durum olmaması

~~(g)~~ CRS ancak, uçuş emniyetini tehlikeye sokacak, ~~(ve)~~ bilinen herhangi bir uygunsuzluk ~~olmadığı~~ olduğu durumlarda yayımlanır. yayımlanamaz.

M.A.802 Komponent Bakım Çıkış Sertifikası (CRS)**M.A.802 (a) CRS zorunluluğu**

~~(a)~~ SHT-145 onaylı bakım kuruluşunca bakımı yapılan komponentler ve M.A.502 (e) bendinde belirtilen durumlar haricinde, M.A.502 gereğince hava aracı komponentine yapılan her türlü bakım işleminin tamamlanması sonrasında CRS yayımlanır.

M.A.802 (b) SHGM Form 1

~~(b)~~ SHGM Form 1 olarak tanımlanmış bakım çıkış sertifikası; hava aracı komponentlerine M.A.502 (b) veya (d)'ye uygun şekilde bakım yapıldığı zaman, M.A.801'de belirtilen prosedürler doğrultusunda uygulanan bakım için CRS yayınlanmasının haricinde, komponent bakım çıkış sertifikası olarak geçerlidir.

M.A.803 Hava Aracı Sahibi Pilot Yetkilendirmesi**M.A.803 (a) Hava aracı sahibi pilot yetkilendirmesine uygunluk**

~~(a)~~ Bir kişinin hava aracı sahibi pilot olarak nitelendirilebilmesi için;

1.) Hava aracı tip veya sınıf yetkisi için Genel Müdürlük tarafından yayımlanan veya geçerli kılınan pilot lisansına sahip olması gerekir.

2.) Tek başına veya müştereken hava aracının sahibi olması gerekir. Söz konusu hava aracı sahibi pilot;

(2.i) Tescil formunda yer alan gerçek kişilerden biri olmalıdır.

(2.ii) Tüzel kişiliğin tescil belgesinde hava aracı sahibi veya işletici olarak belirtilmesi durumunda kar amacı gütmeyen sportif/amatör tüzel kişiliğin üyesi olmalıdır. Söz konusu üye, bu tüzel kişiliğin karar verme sürecine doğrudan katılır ve bu tüzel kişilik tarafından hava aracı sahibi olarak bakım yapmak üzere görevlendirilir.

M.A.803 (b) Hava aracı sahibi pilot bakımı ile ilişkili CRS

~~(b)~~ Ticari hava taşımacılığında veya ticari özel (hava işi) operasyonlarda veya ATO yada DTO tarafından uçuş eğitim operasyonlarında kullanılmayan azami kalkış kütlesi (MTOM) 2730 Kg ve altında olan ve karmaşık motor gücüyle çalışmayan hava aracına sahip pilot, EK-1.5'te belirtilen sınırlı hava aracı sahibi pilot bakımı işlemlerinden sonra CRS yayımlayabilir.

M.A.803 (c) Hava aracı sahibi pilot bakımlarının tanımlanması

~~(c)~~ Sınırlı hava aracı sahibi pilot bakımının kapsamı, M.A.302 maddesinde atıf yapılan hava aracı bakım programında belirtilir.

M.A.803 (d) Hava aracı sahibi pilot bakımı kayıt içeriği

~~(d)~~ Bakım çıkış sertifikası hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemine girilir ve yapılan bakıma ilişkin temel detayları, kullanılan bakım verilerini, bakımın tamamlandığı tarihi ve ayrıca CRS'i yayımlayan hava aracı sahibi pilotun kimlik bilgilerini, imzasını ve pilot lisans numarasını içerir.

ALTBÖLÜM I - UÇUŞA ELVERİŞLİLİK GÖZDEN GEÇİRME SERTİFİKASI

M.A.901 Hava Aracı Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme İşlemi

Hava aracı uçuşa elverişlilik sertifikasının geçerliliğini sağlamak için, hava aracının ve sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının gözden geçirme işlemi periyodik olarak yapılır.

M.A.901 (a) UEGG sertifikasının formatı

~~(a)~~ Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin tamamlanması ve sonucunun uygun değerlendirilmesi sonrasında, Genel Müdürlük internet sayfasında yayınlanan SHGM Form 15A veya 15B kullanılarak yayınlanır.

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası bir yıl boyunca geçerlidir. Ancak SHY-6C kapsamında tescil edilmiş hava araçları için SHT-BPU kapsamında işlem yapılanlar hariç, tescil edilen uçuş operasyon kategorisi değiştirilmemek koşuluyla bu süre üç yıl olarak uygulanır.

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sürecinin sürekliliğinde herhangi bir kayıp oluşmaksızın gözden geçirme işlemi azami 30 gün öncesinde yapılabilir.

M.A.901 (b) Kontrollü ortam

~~(b)~~ Kontrollü ortamdaki hava aracı son 12 ay boyunca,

- 1.) tek bir CAMO veya CAO tarafından uçuşa elverişliliği kesintisiz olarak yönetilmiş ve
- 2.) onaylı bir bakım kuruluşu tarafından bakımları yapılmış olan hava aracıdır.

M.A.803 (b) bendinde belirtilen durumlarda bakımların uygulanmasını ve M.A.801 (b.1) veya (b.2) maddelerine göre yapılan bakım işlerinden sonra CRS yayınlanmasını da kapsar.

M.A.901 (c) Ticari hava taşımacılığında kullanılan ve 2730 Kg üzeri olan hava aracı için CAMO tarafından UEGG yayınlanması

~~(c)~~ Ticari hava taşımacılığında kullanılan ve azami kalkış kütlesi (MTOM) 2730 Kg üzerinde olan bütün hava araçlarının kontrollü ortamda tutulması koşuluyla, sürekli uçuşa elverişliliğini yöneten (b) fıkrasında belirtilen kuruluşun, gözden geçirme işlemi yapmak üzere Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilmesi durumunda kuruluş, (j) bendini dikkate alarak CAMO.A.125 (e) veya CAO.A.095 (c.1) maddelerine göre;

- 1.) M.A.901'e uygun şekilde uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayımlayabilir,
- 2.) Yayımladığı uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikalarının geçerliliğini, hava aracı (aynı) kontrollü ortamda kaldığı sürece, her seferinde bir yılığına olmak üzere en çok iki defa uzatabilir.

M.A.901 (d) Tavsiye raporuna göre UEGG yayınlanması

~~(d)~~ Ticari hava taşımacılığında kullanılan ve azami kalkış kütlesi (MTOM) 2730 Kg üzerinde olan;

- 1.) Kontrollü ortamda bulunmayan veya

2.) Sürekli uçuşa elverişlilik faaliyetleri, uçuşa elverişlilik gözden geçirme yetkisine sahip olmayan kuruluşlar tarafından yönetilen, bütün hava araçlarının uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası, hava aracı sahibinin/işleticisinin başvuru yazısının eklendiği, onaylı CAMO veya CAO tarafından gerçekleştirilen değerlendirme sonrasında uçuşa elverişliliği uygun (veya tip sertifikasına uygunluğu yeterli) görülerek onaylanan tavsiye raporu doğrultusunda Genel Müdürlük tarafından yayımlanır.

Söz konusu tavsiye raporu, M.A.901 gereğince yerine getirilen uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemine dayanarak onaylanır.

M.A.901 (e) Ticari hava taşımacılığında kullanılmayan ve 2730 Kg ve altındaki hava aracı için CAMO tarafından UEGG yayınlanması

~~(e)~~ Ticari hava taşımacılığında kullanılmayan ve azami kalkış kütlesi (MTOM) 2730 Kg ve altında olan hava araçları için, hava aracı sahibi/işleticisi tarafından tercih edilmiş CAMO veya CAO, (j) bendini dikkate alarak CAMO.A.125 (e) veya CAO.A.095(c) maddelerine göre,

1.) M.A.901 doğrultusunda uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayımlayabilir ve

2.) Yayımladığı uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikalarının geçerliliğini, hava aracı kendi yönetimindeki kontrollü ortamda kaldığı sürece, her seferinde bir yılına olmak üzere en çok iki defa uzatabilir.

M.A.901 (f) UEGG uzatma işlemi

~~(f)~~ M.A.901 (c.2) ve (e.2) bentlerine istisnai olarak, kontrollü ortamda olan hava araçlarının sürekli uçuşa elverişlilik faaliyetlerini yöneten (b) paragrafında tanımlanan kuruluş, Genel Müdürlük tarafından veya onaylı başka bir CAMO veya CAO tarafından düzenlenmiş uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerliliğini (j) bendindeki kriterlere uygunluğu dikkate alarak her seferinde bir yılına olmak üzere en çok iki defa uzatabilir.

M.A.901 (g) Emniyet gerekçesiyle UEGG'nin Genel Müdürlükçe yapılması

~~(g)~~ Kontrollü ortam koşullarının uçuş emniyetinde potansiyel risk varlığını ortaya çıkardığı durumlarda, Genel Müdürlük söz konusu uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini yapar ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını kendisi yayımlar.

M.A.901 (h) Genel Müdürlükçe UEGG yapıldığı durumlar

~~(h)~~ (g) bendine ilaveten, Genel Müdürlük aşağıdaki durumlarda uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimini yapar ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını kendisi yayımlar:

1.) Hava aracının sürekli uçuşa elverişlilik gözetimi, yurtdışında yerleşik olan onaylı CAMO veya CAO tarafından yönetildiğinde,

2.) Azami kalkış kütlesi 2730 Kg ve altında olan hava araçları için hava aracının sahibi tarafından talep edildiğinde,

M.A.901 (i) Genel Müdürlükçe UEGG yapıldığında hava aracının sahibinin/işleticisinin yükümlülüğü

~~(i)~~ Genel Müdürlüğün, (g) veya (h) maddelerine göre uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimini kendi yapmasından sonra veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme tavsiye raporunun sunulmasından

sonra uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını düzenlediği durumda, hava aracının sahibi/işleticisi, bu amaçların yerine getirilebilmesi için aşağıda istenenleri Genel Müdürlüğe temin eder:

- 1.) Genel Müdürlük tarafından gerekli görülen belgeler,
- 2.) Genel Müdürlük personeli için uygun bir mahalde çalışma ortamı,
- 3.) Gerektiğinde onaylayıcı personel desteği.

M.A.901 (j) Uçuşa elverişli olmadığına dair bir kanıtın bulunması

~~(+)~~ Hava aracının uçuşa elverişli olmadığına dair delil veya kanıtın tespit edilmesi durumunda, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayınlanmaz veya sertifikanın geçerlilik süresi uzatılamaz.

M.A.901 (k) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme (UEGG) işlemi

~~(+)~~ Hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi, aşağıdaki gereklerin yerine getirildiğini belgeleyen dokümanla edilmiş tüm kayıtların tam olarak gözden geçirilmesini içerir:

- 1.) Gövde, motor ve pervanenin uçuş saatlerinin ve uçuş sayılarının uygun şekilde kaydedilmiş olması,
- 2.) Uçuş el kitabının hava aracının konfigürasyonu için geçerli olması ve en güncel durumu yansıtması,
- 3.) Hava aracında yapılması gereken tüm bakım işlemlerinin, onaylı bakım programına göre gerçekleştirilmesi,
- 4.) Bilinen bütün arızaların giderilmiş olması veya uygulanabilir ise M.A.403'e göre kontrollü bir şekilde ileriye yönelik olarak ertelenmesi,
- 5.) Geçerli uçuşa elverişlilik direktiflerinin tamamının yerine getirilmesi ve uygun şekilde kayıt altına alınmış olması,
- 6.) Hava aracına uygulanan tüm modifikasyonların ve tamirlerin, M.A.304'e uygunluğu sağlaması ve kayıt altına alınmış olması,
- 7.) Hava aracına takılmış kullanım ömrü sınırlı komponentlerin ve servis süresi kısıtlı komponentlerin uygun şekilde tanımlanmış, kayıt altına alınmış ve onaylı limitlerini aşmamış olması,
- 8.) Tüm bakım işlemlerinin bu Talimata uygun olarak gerçekleştirilmesi,
- 9.) Güncel ağırlık ve denge raporunun hava aracının konfigürasyonunu yansıtması ve geçerli olması,
- 10.) Hava aracının EASA, FAA, TCCA (Kanada), ANAC (Brezilya) veya imzalanan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen otoriteler ve kuruluşlar ile Genel Müdürlük tarafından yapılacak değerlendirme sonrası denkliği kabul edilen otoriteler tarafından onaylanmış tip tasarımının son revizyonuna uygun olması,
- 11.) Gerektiğinde, hava aracının güncel konfigürasyonuna karşılık gelen ve SHT-21 Altbölüm I (veya EASA Part-21 veya Part-21 Light Subpart I) kriterlerine göre düzenlenmiş bir gürültü sertifikasına sahip olması,
- 12.) Genel Müdürlüğün hava aracı uçuşa elverişliliği ve operasyonuna ilişkin yayımladığı geçerli diğer mevzuatlardaki gereklilikler.

M.A.901 (l) Fiziksel kontrol gerekliliği

~~(+)~~ Hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi hava aracında fiziki bir incelemeyi de içerir.

Bu inceleme için, SHT-66'ya göre uygun niteliklere sahip olmayan uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeline söz konusu uygun niteliklere sahip olan personel tarafından yardımcı olunur.

M.A.901 (m) Fiziksel kontrol işlemi

~~(m)~~ Hava aracının fiziki incelemesinde, uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli:

1. Tüm gerekli işaretlemeler ve plakaların uygun bir şekilde takıldığından,
2. Hava aracının onaylı uçuş el kitabına uygunluğundan,
3. Hava aracı konfigürasyonunun onaylı dokümantasyona uygunluğundan,
4. M.A.403 gereğince kayda alınmamış hiçbir belirgin arızanın mevcut olmadığından,
5. Hava aracı ile (k) bendindeki belgelenmiş kayıtlar arasında hiçbir tutarsızlık tespit edilmediğinden emin olur.

M.A.901 (n) Gözden geçirme işleminin 90 gün önceden yapılabilmesi

~~(n)~~ (a) bendine istisnai olarak, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi, fiziksel incelemenin bakım faaliyeti sırasında gerçekleştirilmesine olanak sağlamak amacıyla uçuşa elverişlilik gözden geçirme sürecinin sürekliliğinde herhangi bir kayıp oluşmaksızın, azami 90 gün önceden yapılabilir.

M.A.901 (o) UEGG sertifikasının ve tavsiye raporunun yayınlanma şartları

~~(o)~~ Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası (SHGM Form 15B) veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının (SHGM Form 15A) düzenlenmesine yönelik tavsiye ancak;

- 1.) Onaylı kuruluş adına yetkilendirilmiş uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli tarafından ve
- 2.) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi eksiksiz bir şekilde yapıldığında yayımlanabilir.

M.A.901 (p) Yayınlanan ve geçerlilik süresi uzatılan UEGG sertifikalarının SHGM'ye gönderilmesi

~~(p)~~ Bir hava aracı için düzenlenmiş veya geçerliliği uzatılmış herhangi bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının bir kopyası Genel Müdürlüğe 10 gün içerisinde gönderilir.

M.A.901 (q) UEGG işlemlerinin alt yükleniciye devredilememesi

~~(q)~~ Uçuşa elverişlilik gözden geçirme görevleri anlaşma yoluyla alt yükleniciye devredilemez.

M.A.901 (r) UEGG yayınlanmamasını gerektiren bulgulara ilişkin bilgilendirme

~~(r)~~ Uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetiminin sonucu hava aracı yetersiz bulunması durumunda, gözden geçirme işlemini yapan CAMO veya CAO, uçuşa elverişlilik şartlarının bozulmasına neden olan durumun saptandığı andan itibaren 72 saati geçmeyecek şekilde Genel Müdürlüğü mümkün olan en kısa sürede bilgilendirir.

M.A.901 (s) UEGG sertifikasının yayınlanması

~~(s)~~ Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası tespit edilen bulguların tamamı kapatılmadan yayınlanmaz.

M.A.902 Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikasının Geçerliliği**M.A.902 (a) Geçerlilik şartları**

~~(a)~~ Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası aşağıdaki durumlarda geçerliliğini yitirir:

- 1.) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının askıya alınması veya iptal edilmesi;
- 2.) Uçuşa elverişlilik sertifikasının askıya alınması veya iptal edilmesi;
- 3.) Hava aracının Türkiye Cumhuriyeti sivil hava aracı sicilinde tescilli olmaması;
- 4.) Uçuşa elverişlilik sertifikasının bağlı olduğu tip sertifikasının askıya alınması veya iptal edilmesi.

M.A.902 (b) Uçuşa izin verilmeyecek durumlar

~~(b)~~ Uçuşa elverişlilik sertifikasının geçersiz olması veya aşağıdakilerden herhangi birisinin gerçekleşmesi durumunda hava aracının uçuş yapmasına izin verilmez:

- 1.) Hava aracının veya hava aracına takılı herhangi bir komponentin sürekli uçuşa elverişlilik durumunun bu Talimat gereklerini karşılamaması,
- 2.) Hava aracının; EASA, FAA, TCCA (Kanada), ANAC (Brezilya) veya imzalanan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen otoriteler ve kuruluşlar ile Genel Müdürlük tarafından yapılacak değerlendirme sonrası denkliği kabul edilen otoriteler tarafından onaylanmış tip tasarımı ile uygun olmaması,
- 3.) Gerekli önlemler almadan, hava aracının onaylı uçuş el kitabı veya uçuşa elverişlilik sertifikası sınırlamalarının ötesinde işletiliyor olması,
- 4.) Hava aracının, uçuşa elverişliliğine olumsuz şekilde etki eden bir olaya veya kazaya karışmasının akabinde hava aracının uçuşa elverişliliğini tekrar kazandıracak yeterli ve uygun işlemlerin yapılamaması durumunda,
- 5.) Yapılan modifikasyonun veya tamirin SHT-21 Talimatı (veya EASA Part-21 veya Part-21 Light) gerekleri ile uyumlu olmaması durumunda.
- 6.) Genel Müdürlüğün hava aracı uçuşa elverişliliği ve operasyonuna ilişkin yayımladığı geçerli diğer mevzuatlardaki gerekliliklerin karşılanmadığı durumda.

M.A.902 (c) ARCnin SHGMye iade edilmesi

~~(c)~~ Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geri alınması veya iptal edilmesi durumunda, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası Genel Müdürlüğe iade edilir.

M.A.903 Hava Aracı Devri

M.A.903 (a) Genel Müdürlük izni

~~(a)~~ Türkiye içerisinde bir hava aracı devredilirken, kendi filosuna/yönetimine alacak işletme, Genel Müdürlükten onay alır.

M.A.903 (b) ARC geçerliliği

~~(b)~~ Mevcut uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası son geçerlilik tarihine kadar geçerlidir.

Tescil işaretinin değişmesi durumunda uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası son geçerlilik tarihi saklı tutularak Genel Müdürlük tarafından yeniden düzenlenir.

M.A.903 (c) İhraç uçuşa elverişlilik sertifikası

~~(c)~~ Yurt dışına hava aracı ihraç edilmesi durumunda Genel Müdürlük tarafından aşağıdaki hususlar sağlandığı takdirde ihraç uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenir.

- 1.) İhraç uçuşa elverişlilik sertifikası yayımlanması için hava aracı sahibi/işleticisi Genel Müdürlüğe başvurur,
- 2.) Ülkemizde üretilen yeni hava araçları hariç, hava aracı sahibi/işleticisi tarafından M.A.901 doğrultusunda tatminkâr derecede uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimi yaptırılır,
- 3.) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini SYK'nın yapması durumunda, hava aracının ilgili gereklilikleri sağladığına kanaat getirilirse ihraç uçuşa elverişlilik sertifikasının yayımlanması için Genel Müdürlüğe tavsiye raporu gönderilir.
- 4.) Hava aracının sahibi/işleticisi, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini yapan kuruluşa (veya Genel Müdürlüğe), fiziksel kontrol için hava aracına ve dokümanlarına erişim izni verir
- 5.) Hava aracının üretim/tasarım gereklilikleri kapsamında öngörülen şartları taşıdığına ve ihraç edilecek ülke otoritesi tarafından talep edilen gereklilikler sağladığına kanaat getirildiğinde, Genel Müdürlük tarafından ihraç uçuşa elverişlilik sertifikası yayımlanır. İhraç edilecek ülke otoritesi tarafından kabul edilebilecek uyumsuzluklar, ihraç uçuşa elverişlilik sertifikasında belirtilir.

M.A.904 Türkiye'ye İthal Edilecek Hava Aracına Ait İşlemler

M.A.904 (a) Genel Müdürlük izni

~~(a)~~ Türkiye'ye herhangi bir ülkeden hava aracı ithal edecek hava aracı sahibi/işleticisi aşağıdakileri yerine getirir:

- 1.) Aşağıdakileri temin ederek Genel Müdürlükten ithal teknik uygunluk yazısı alır.
 - (1.a) EASA, FAA, TCCA ve ANAC veya ülkeler arası ikili anlaşmalarda bu yönde hüküm bulunduğu durumda söz konusu ülke sivil havacılık otoritesi tarafından onaylanmış tip sertifikası ve teknik data listesi,
 - (1.b) Hava aracının ithal edildiği ülkenin sivil havacılık otoritesi tarafından son 120~~60~~ gün içerisinde ülkemize hitaben düzenlenmiş İhraç Uçuşa Elverişlilik Belgesi/Sertifikası veya eşdeğer bir evrak veya hava aracı yeni üretilmiş ise hava aracı imalatçısının yayınladığı Uygunluk Beyanı,

(1.c) Onaylanmış veya onaya sunulan AMP referans alınarak tespit edilmiş bakım görevlerinin, bu Talimata uygun olarak servise verilmesini sağlamak üzere yapılan/yapılacak köprüleme bakımına ait bilgi ve detayları içeren bir rapor.

2.) Uçuşa elverişlilik sertifikasının SHT-21'de belirtilen kurallara göre yayımlanması için Genel Müdürlüğe başvurur,

(2.a.) Yeni üretilmiş hava araçları hariç, M.A.901 doğrultusunda tatminkâr seviyede uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yaptırır, yeni üretilmiş hava araçlarının uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimi Genel Müdürlük tarafından SHT-21 gereklerinin karşılandığını temin etmek üzere evrak üzerinden yapılır. Olası emniyet zayıflığı ve risk değerlendirmesine bağlı olarak, Genel Müdürlükçe uygun görüldüğünde M.A.901 doğrultusunda tatminkâr seviyede uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yerinde yapılır.

(2.b.) M.A.302'ye uygun olarak hazırlanmış ve onaylanmış AMP'ye göre gerekli bakımları yaptırır.

M.A.904 (b) UEGG Genel Müdürlük dışında gerçekleştirildiğinde

~~(b)~~ Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi Genel Müdürlük haricinde bir kuruluş tarafından yapılması durumunda, kuruluş hava aracının ilgili gerekleri sağladığına kanaat getirdiğinde uçuşa elverişlilik sertifikasının yayımlanması için Genel Müdürlüğe tavsiye raporu gönderir.

M.A.904 (c) Erişim imkanı verilmesi

~~(c)~~ Hava aracının sahibi/işleticisi, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini yapan kuruluşa (veya Genel Müdürlüğe), fiziksel kontrol için hava aracına ve dokümanlarına erişim imkanı sağlar.

M.A.904 (d) SHT-21'e uygunluk

~~(d)~~ Hava aracının SHT-21 gerekliliklerini sağladığına kanaat getirildiğinde, Genel Müdürlük tarafından uçuşa elverişlilik sertifikası yayımlanır.

M.A.904 (e) İlk UEGG sertifikası

~~(e)~~ Genel Müdürlük, hava aracı uçuşa elverişlilik sertifikası ile birlikte geçerlilik tarihinde sınırlandırma gerektirecek emniyet riskine ilişkin bir neden tespit etmediği sürece, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını bir yıllık süreli yayımlar.

M.A.905 Bulgular

M.A.905 (a) Seviye 1 bulgu

~~(a)~~ Seviye 1 bulgu, emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan her türlü Part-M kuralları ile önemli derecedeki uygunsuzluk durumudur.

M.A.905 (b) Seviye 2 bulgu

~~(b)~~ Seviye 2 bulgu, emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini tehlikeye atma olasılığına sahip her türlü Part-M gerekleriyle uygunsuzluk durumudur.

M.A.905 (c) Düzeltici faaliyet planı

Sorumluluğu M.A.201 maddesinde tanımlanan kişi veya kuruluş, bulgulara ilişkin bildirimin alınmasından sonra belirtilen süre içerisinde kök neden analizlerini de içeren bir düzeltici faaliyet planı



sunar. Düzeltici işlemler, bildirilen bulguların kapatılabilmesi için tatmin edici faaliyetleri ve tekrar meydana gelmesini önleyecek düzenlemeleri içerir.



BÖLÜM B-GENEL MÜDÜRLÜK PROSEDÜRLERİ

ALTBÖLÜM B – HESAP VERİLEBİLİRLİK

M.B.201 Sorumluluklar

Genel Müdürlük bu EK gerekliliklerine uyumun kontrolü amacıyla denetim, inceleme ve soruşturmalar gerçekleştirir.

ALTBÖLÜM C – SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK

M.B.303 Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik izleme

M.B.303 (a) Gözetim programı

~~(a)~~ Genel Müdürlük kendi sicilindeki uçak filosunun uçuşa elverişlilik durumunu izlemek için risk temelli bir yaklaşım üzerine bir gözetim programı geliştirir.

M.B.303 (b) Ürün gözetimleri

~~(b)~~ Gözetim programı, hava aracının örnek ürün denetimlerini ~~gözetimlerini~~ içerecek ve uçuşa elverişliliğink tüm temel risk unsurlarının tüm yönlerini kapsar.

M.B.303 (c) Standartların örneklenmesi

~~(c)~~ Ürün denetlemesi, ilgili gerekliliklerle ortaya konan uçuşa elverişlilik standartlarına göre örnekleme yoluyla yapılmalı, her bir bulgu tanımlanmalıdır.

~~Ürün gözetimi, geçerli gereklilikler temelinde ulaşılan uçuşa elverişlilik standartlarını örnekler ve her türlü bulguyu tespit eder.~~

M.B.303 (d) Bulguların yazılı bildirilmesi

~~(d)~~ Tanımlanan tüm bulgular, bu EK gerekliliklerine göre sınıflandırılacak ve M.A.201'e göre sorumlu kişi veya kuruluşa yazılı olarak iletilecektir. Yetkili makam, bulguların emniyet açısından önemini analiz etmek için bir süreç oluşturmalıdır.

~~Tespit edilen herhangi bir bulgu, bu EK gerekliliklerine göre sınıflandırılacak ve M.A.201'e göre sorumlu kişi veya kuruluşa yazılı olarak teyit edilir. Genel Müdürlük, emniyet önemleri açısından bulguları analiz etmek için bir süreç oluşturur.~~

M.B.303 (e) Bulgu kapatma faaliyetlerinin kayıt edilmesi

~~(d)~~ Genel Müdürlük, tüm bulguları ve kapatma faaliyetlerini kayıt altına alır.

M.B.303 (f) Diğer eklere göre de bulgu tespit edilmesi

~~(f)~~ Hava aracı gözetimleri sırasında bu EK'e veya başka herhangi bir EK'e uygunsuzluk gösteren kanıtlar bulunursa, bulgu ilgili olduğu EK'te belirtildiği şekilde ele alınır.



ALTBÖLÜM I – UÇUŞA ELVERİŞLİLİK GÖZDEN GEÇİRME SERTİFİKASI

M.B.901 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası tavsiyelerinin değerlendirilmesi

Bir başvurunun ve M.A.901 maddesi kapsamında düzenlenmiş uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası tavsiyesinin alınması üzerine:

- 1- Genel Müdürlüğün uygun niteliklere sahip personeli, tavsiyede yer alan uygunluk beyanının, M.A.901 maddesi uyarınca eksiksiz bir uçuşa elverişlilik incelemesinin yapıldığını gösterdiğini doğrular.
- 2- Genel Müdürlükçe inceleme yapılır ve tavsiyenin değerlendirilmesini desteklemek için daha fazla bilgi talep edebilir.

M.B.903 Bulgular

Hava aracı gözetimleri sırasında veya başka yollarla bir Part-M gerekliliğine uyulmadığını gösteren kanıtlar tespit edilirse, Genel Müdürlük aşağıdaki önlemleri alır:

- 1- Seviye 1 bulgular için, Genel Müdürlük, sonraki uçuştan önce uygun düzeltici önlemin alınmasını isteyecek ve Genel Müdürlük, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını iptal etmek veya askıya almak için derhal harekete geçecektir.
- 2- Seviye 2 bulgular için, Genel Müdürlük tarafından gerekli tutulan düzeltici faaliyet, bulgunun niteliğine uygun olacaktır.

PART-M İLAVE GEREKLİLİKLERİ

EK-1.1 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetim Sözleşmesi

1. Hava aracı sahibi / İşletici, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlemlerini yerine getirmek üzere M.A.201'e göre onaylı bir CAMO veya CAO ile sözleşme yaptığında, söz konusu sözleşmenin bir kopyasını her iki tarafça da imzalanmasına müteakiben Genel Müdürlüğe sunar.
2. İlgili sözleşme bu Talimat gerekliliklerine göre düzenlenir ve hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğine ilişkin her bir imza tarafına ait olan yükümlülükleri tanımlar.
3. İlgili sözleşme asgari aşağıdakileri içerir;
 - Hava aracının tescili, tipi ve seri numarası,
 - Hava aracı sahibinin adı veya İşleticinin ticari ismi ve adresi dahil olmak üzere şirket detayları,
 - Sözleşme yapılan CAMO veya CAO'nun adres dahil tüm detayları,
 - Operasyon tipi.

4. Aşağıdaki ifadeyi belirtir:

“Hava aracı sahibi / işleticisi, söz konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinin yönetilmesi, Genel Müdürlük tarafından onaylanmak üzere bir bakım programının geliştirilmesi ve bu bakım programı doğrultusunda bakım işlemlerinin uygulanmak üzere gerekli organizasyonun yapılması görevlerini CAMO/CAO'ya devreder.

Bu sözleşme gereğince, her iki imza tarafı da ilgili yükümlülüklerine uymayı taahhüt eder.

Hava aracı sahibi / işleticisi kendi bilgisi dahilinde olan hususlar kapsamında söz konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği ile ilgili olarak CAMO/CAO'ya verilen tüm bilgilerin doğru olduğunu ve olacağını ve ayrıca söz konusu hava aracında CAMO/CAO'nun onayı olmaksızın değişiklik yapılmayacağını beyan eder.

İmzacılardan herhangi birinin bu sözleşmeye aykırı davranması durumunda, CAMO veya CAO ile hava aracı sahibi veya işletmeci, bunun sözleşmenin devamını etkileyip etkilemediğini değerlendirecek ve Genel Müdürlüğü bilgilendirecektir. Kuruluşlar tarafından gerçekleştirilen değerlendirmede, uygunsuzluğun emniyet açısından önemi ve tekrarlayıcı nitelikte olup olmadığı dikkate alınmalıdır. İmza sahiplerinden herhangi birinin bu değerlendirme sonucunda kendi sınırlamaları veya imzalayanın kusurları nedeniyle sorumluluklarını yerine getiremeyeceği sonucuna varması halinde sözleşme feshedilir ve Genel Müdürlüğe derhal bilgi verilir. Böyle bir durumda, hava aracı sahibi veya işleticisi, hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği ile bağlantılı her görev için tüm sorumluluğu üstlenecektir ve hava aracı sahibi veya işleticisi, sözleşme ile ilgili söz konusu uygunsuzluk hakkında Genel Müdürlüğü 2 hafta içinde bilgilendirecektir. M.A.201(ea) uyarınca akdedilen sözleşme durumunda, Genel Müdürlük derhal bilgilendirilecektir.”

5. Hava aracı sahibi / işleticisi, M.A.201 gereği bir CAMO veya CAO ile sözleşme yaptığında, her bir tarafın yükümlülükleri aşağıdaki gibi belirtir:

5.1. CAMO veya CAO yükümlülükleri:

1. Yetki kapsamında ilgili hava aracı tipinin mevcut olması;
 2. Söz konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini devam ettirmek üzere aşağıda belirtilen koşullara uymak:
 - (a) Söz konusu hava aracı için, uygulanabilirliği varsa güvenilirlik programını da içerecek şekilde, bir bakım programı oluşturmak;
 - (b) M.A.803 (c) bendine göre hava aracı sahibi pilot tarafından uygulanacak bakım işlemlerini (söz konusu onaylı bakım programında) beyan etmek;
 - (c) Söz konusu hava aracının bakım programının onayını organize etmek;
 - (d) Onaylanmasına müteakiben, söz konusu hava aracı bakım programının bir kopyasını hava aracı sahibi / işleticisine iletmek;
 - (e) Söz konusu hava aracının mevcut onaylı bakım programı ile daha önceki bakım programı arasındaki farklılıkların tespit edilmesini ve uyumlu hale getirilmesi için gerekli bakım işlemlerinin gerçekleştirilmesini organize etmek;
 - (f) Onaylı bakım kuruluşu tarafından uygulanacak bakımı organize etmek;
 - (g) Uygulanması gereken tüm uçuşa elverişlilik direktiflerini organize etmek;
 - (h) Planlı bakım ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemleri sırasında tespit edilen veya hava aracı sahibi tarafından rapor edilen tüm uygunsuzlukların onaylı bakım kuruluşu tarafından giderilmesini organize etmek;
 - (i) Komponentlerin muayenesi, ömürlü parçaların değiştirilmesi ve geçerli herhangi bir AD'nin gerçekleştirilmesi dahil olmak üzere planlı bakımların koordinasyonunu sağlamak, sürekli uçuşa elverişlilik anlamında etkiye sahip operasyonel gerekliliklere, Genel Müdürlük tarafından belirlenen sürekli uçuşa elverişlilik gerekliliklerine ve bir emniyet sorununa anında tepki vermesi için Genel Müdürlükçe gerekli kılınan tedbirlere uyum göstermek;
 - (j) Söz konusu hava aracının onaylı bakım kuruluşunda bakımın uygulanacağı her durumu hava aracı sahibine ya da işletmecisine bildirmek;
 - (k) Tüm hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarını yönetmek ve saklamak;
 - (l) Hava aracı bakım programından herhangi bir sapma için Genel Müdürlüğe yapılan herhangi bir başvurunun işletici veya hava aracı sahibi ile koordinasyonunu sağlamak;
 - (m) Bakım kontrol uçuşları gerçekleştirirken hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği konusunda işletmeciye veya hava aracı sahibi pilota destek olmak.
 3. Uygulama öncesinde, hava aracında gerçekleştirilecek her bir modifikasyonun SHT-21 Talimatına (veya EASA Part-21 veya Part-21 Light) göre onayını organize etmek;
- Bir tasarıma uygunluk beyanına tabi bir hava aracı söz konusu olduğunda, herhangi bir modifikasyon için uygunluk beyanını söz konusu modifikasyon uygulanmadan önce SHT-21 (EASA Part-21 Light Subpart F) uyarınca organize etmek.

4. Uygulama öncesinde, hava aracında gerçekleştirilecek her bir tamirin SHT-21 Talimatına (veya EASA Part-21 veya Part-21 Light) göre onayını organize etmek;

Bir tasarıma uygunluk beyanına tabi bir hava aracı söz konusu olduğunda, herhangi bir tamir için uygunluk beyanını söz konusu tamir uygulanmadan önce SHT-21 (EASA Part-21 Light Subpart N) uyarınca organize etmek.

5. CAMO veya CAO tarafından talep edildiği halde söz konusu hava aracının hava aracı işleticisi tarafından onaylanmış bakım kuruluşlarında bakımın uygulanmadığı her durumu Genel Müdürlüğe bildirmek;

6. Mevcut sözleşmeye uyulmadığı takdirde Genel Müdürlüğü bu durumdan haberdar etmek;

7. Gerektiğinde söz konusu hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin gerçekleştirildiğinden ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının tanzim edildiğinden veya Genel Müdürlüğe tavsiyede bulunulduğundan emin olmak;

8. Tanzim veya temdit edilen her bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının bir kopyasını Genel Müdürlüğe 10 gün içerisinde göndermek;

9. Geçerli mevzuat tarafından gerekli görülen tüm olay bildirimlerini yapmak;

10. Mevcut sözleşmenin geçerliliği taraflardan herhangi biri tarafından sonlandırıldığında, Genel Müdürlüğü bu durumdan haberdar etmek.

5.2. Hava aracı sahibinin veya işleticisinin yükümlülükleri

1. Onaylı bakım programı hakkında genel olarak bilgi sahibi olmak;

2. Bu Talimat hakkında genel olarak bilgi sahibi olmak;

3. Söz konusu hava aracının bakımını, CAMO veya CAO'nun talebi üzerine CAMO veya CAO ile mutabık kalınan zamanda onaylı bakım kuruluşuna yaptırmak,

4. CAMO veya CAO'ya danışmadan hava aracında değişiklik yapmamak;

5. CAMO veya CAO'nun kontrolü ve bilgisi dışında istisnai olarak uygulanan tüm bakım işlemlerini CAMO veya CAO'ya bildirmek,

6. Operasyon esnasında tespit edilen tüm hasar ve arızaları teknik kayıt defteri vasıtasıyla CAMO veya CAO'ya rapor etmek;

7. Mevcut sözleşmenin taraflardan herhangi biri tarafından sonlandırıldığı durumlarda, Genel Müdürlüğü bu durumdan haberdar etmek,

8. Söz konusu hava aracı satıldığında, Genel Müdürlüğü ve CAMO veya CAO'yı bu durumdan haberdar etmek;

9. Geçerli mevzuat tarafından gerekli görülen tüm olay bildirimlerini yapmak,

10. Söz konusu hava aracının uçuş saatleri ve diğer her bir kullanım ile ilgili bilgileri mutabık olunduğu şekilde CAMO veya CAO'ya düzenli olarak bildirmek;

11. M.A.803 (c) bendi kapsamında ortaya konmakta olan onaylı bakım programında beyan edildiği şekilde bakım işlemleri listesinin limitlerini aşmadan hava aracı sahibi pilot tarafından bakım gerçekleştirildiğinde, M.A.803 (d) bendi kapsamında belirtilen teknik kayıt defterine bakım çıkış sertifikasını kayıt etmek;

12. M.A.305 (a) bendine göre hava aracı sahibi pilot tarafından uygulanan bakım işlemlerini, gerçekleştirildiği tarihe müteakip 30 gün içerisinde, CAMO veya CAO'ya bildirmek.

13. Onaylı bakım programına uyumu sağlamak ve bir bakım programı aralığının herhangi bir kereye mahsus uzatılması için Genel Müdürlüğe yapılan başvurunun sonuçlandırılması için CAMO veya CAO ile koordinasyon sağlamak;

14. Hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini etkileyebilecek operasyonel gerekliliklere herhangi bir uyumsuzluk hakkında CAMO veya CAO'yu bilgilendirmek;

15. Hava aracını gerekli konfigürasyonda tutmak için yerine getirilmesi gereken herhangi bir operasyonel gereklilik (Örneğin: özel onaylar) hakkında CAMO veya CAO'yu bilgilendirmek.

6. Hava aracı sahibi / işleticisi, M.A.201 gereği bir CAMO veya CAO ile sözleşme yaptığında, zorunlu olay bildirimleri ile ilgili olarak her bir tarafın sorumlulukları açıkça belirtilir.

7. M.A.201(ea) maddesinin uygulanması durumunda ek gereklilikler:

Yukarıda 5.1 ve 5.2 maddelerinde listelenen gerekliliklere ve yükümlülükler ek olarak, CAMO ile işletici arasında M.A.201(ea) maddesine uygun olarak bir sözleşme akdedildiğinde, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sözleşmesi de aşağıdaki 7.1 ila 7.3. maddelerinin gerekliliklerine uygun olacaktır.

Sözleşme imzalanmadan önce, işletici, CAMO'nun sözleşme gerekliliklerini yerine getirme kabiliyetine ve kapasitesine sahip olduğundan emin olmak için CAMO'yu değerlendirecektir.

7.1. Uygunluk:

M.A.201(ea) uyarınca sürekli uçuşa elverişlilik sözleşmesi, yalnızca ilgili hava taşıyıcısının SHY-6A Yönetmeliğine göre ruhsat sahibi olması ve CAMO'nun aynı hava taşıyıcısı iş grubunun bir parçası olması durumunda akdedilecektir. Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sözleşmesi, M.A.201(ea)'de açıklanan koşulların nasıl karşılandığının açık bir tanımını içerecektir. Özellikle, kuruluşların bireysel olarak kendi yönetim sistemlerinin birbirleri arasında nasıl uyumlu hale getirildiğini açıklayacaktır.

7.2. CAMO'nun ek yükümlülükleri:

1. Sözleşmenin yerine getirilmesine ilişkin işleticinin prosedürleri hakkında bilgi sahibi olmak;
2. Sürekli uçuşa elverişlilik görevlerini altyükleniciye vermeden önce işleticinin mutabakatını aramak;
3. Hava aracının CAMO'nun talep ettiği şekilde işletici tarafından onaylı bakım kuruluşuna sunulmaması, mevcut sözleşmeye uyulmaması veya sözleşmenin taraflardan herhangi biri tarafından feshedilmesi durumunda derhal Genel Müdürlüğü bilgilendirmek;
4. İşleticinin personeline, CAMO'ya ilişkin aşağıdakileri anlamalarını sağlamak için eğitim vermek:
 - (a) politikalar ve prosedürler, sorumluluklar, yükümlülükler, görevler ve arayüz alanları;
 - (b) iletişim hatları (örneğin hava aracı kayıtları, doğru uçuşa elverişlilik bilgilerinin normal çalışma saatleri dışında da zamanında değiş tokuşu);
 - (c) özelleştirilmiş yazılım kullanımı, güvenilirlik izleme, hava aracı teknik kayıt sisteminin kullanımı ve birlikte çalışabilirlik hükümleri gibi özellikle CAMO'ya ilişkin prosedürler.

7.3. İşleticinin ek yükümlülükleri:

1. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının yayımlanması ve yenilenmesi konularında CAMO ile arayüz prosedürleri geliştirmek;



-
2. SHT-145 Talimatına göre onaylanmış veya Genel Müdürlükçe kabul edilen bir bakım kuruluşu ile sözleşmenin olmadığı yerlerde beklenmedik bakım ihtiyaçları olması durumunda, derhal CAMO'yu bilgilendirmek;
 3. Sözleşme taraflardan herhangi biri tarafından feshedildiğinde Genel Müdürlüğü derhal bilgilendirmek;
 4. İşleticiye ilişkin aşağıdakileri anlamalarını sağlamak için CAMO personeline eğitim sağlamak:
 - (a) politikalar ve prosedürler, sorumluluklar, yükümlülükler, görevler ve arayüz alanları;
 - (b) iletişim hatları;
 - (c) operasyonel prosedürler, özelleştirilmiş yazılım kullanımı, hava aracı teknik kayıt sisteminin kullanımı ve birlikte çalışabilirlik hükümleri gibi özellikle işleticiye ilişkin prosedürler.

EK-1.2 Yetkilendirilmiş Bakım Çıkış Sertifikası “SHGM Form 1”

Bu talimat, sadece bakım gereği için SHGM Form 1 kullanımı ile ilgilidir. Üretim gereği SHGM Form 1 kullanımı SHT-21 Talimatı gerekliliklerine göre yapılacaktır. İlgili forma Genel Müdürlük internet sitesinden erişim sağlanabilmektedir.

1. AMAÇ VE KULLANIM

- 1.1. Sertifikanın esas amacı ürünler, parçalar ve teçhizat (bundan böyle "Parça" olarak adlandırılacaktır.) üzerinde uygulanan bakım işlemlerinin uçuşa elverişliliğini beyan etmektir.
- 1.2. Sertifika ve Parça(lar) arasında mutlaka ilişki kurulmalıdır. Belgeyi düzenleyen, orijinal bilgilerin doğrulanmasını sağlayacak bir şekilde Sertifikayı tutmalıdır.
- 1.3. Sertifika birçok uçuşa elverişlilik otoritesi tarafından kabul edilmekle birlikte, iki taraflı sözleşmelerin mevcudiyetine ve/veya uçuşa elverişlilik otoritesinin politikasına bağlı olabilir. Bu Sertifika içerisinde geçen "onaylı tasarım verileri", ithal eden ülkenin uçuşa elverişlilik otoritesi tarafından da onaylanmalıdır.
- 1.4. Sertifika bir sevk irsaliyesi veya teslim ordinosu değildir.
- 1.5. Hava araçları bu sertifika kullanılarak bakımdan çıkarılmayacaktır.
- 1.6. Söz konusu sertifika, parçanın belirli bir hava aracına, motora veya pervaneye takılmasına onay teşkil etmemekle birlikte; son kullanıcının, söz konusu parçanın Uçuşa Elverişlilik onay durumunu belirlemesine yardımcı olmaktadır.
- 1.7. Üretim çıkışı ve bakım çıkışı yapılmış parçaların aynı sertifika üzerinde yer almasına izin verilmez.

2. GENEL FORMAT

- 2.1. Hane numaraları ve her bir hanenin konumu dahil olmak üzere sertifika, ekte yer alan formata uygun olmalıdır. Bununla birlikte, her bir hanenin boyutu münferit uygulamalara uyacak şekilde değiştirilebilir, ancak bu değişiklik sertifikanın tanınmayacak hale gelmesine sebebiyet verecek kadar olmamalıdır.
- 2.2. Sertifika yatay formatta olmalıdır, ancak sertifika tanınabilir ve okunaklı olduğu sürece genel boyut belirgin bir şekilde büyütülebilir veya küçültülebilir. Herhangi bir şüphe halinde Genel Müdürlüğe başvurulmalıdır.
- 2.3. Kullanıcı veya parçayı takanın sorumluluk beyanı, formun ön veya arka yüzünde yer alabilir.
- 2.4. Baskı kalitesinin kolay okumaya olanak verecek şekilde açık, net ve okunaklı olması gerekmektedir.
- 2.5. Sertifika, matbaa baskısı veya bilgisayarda hazırlanabilecek olmakla birlikte, her iki durumda da çizgilerin ve karakterlerin basımı, net, okunaklı ve tanımlanmış formata uygun olmalıdır.
- 2.6. Sertifika, İngilizce lisanında ve eğer mümkün ise, bir veya daha fazla sayıda lisanda olabilir.
- 2.7. Sertifika üzerine girilecek bilgiler, dijital olarak veya kitap yazısıyla yazılan büyük harflerle elle yazılabilir ve kolay okunmalıdır.
- 2.8. Anlaşılır olması için kısaltma kullanımını asgari seviyede tutunuz.

2.9. Düzenleyen tarafından sertifikanın arka yüzündeki boşluk herhangi bir onay beyanına yer verilmeden ilave bilgi için kullanılabilir. Sertifikanın arka yüzünün her türlü kullanımı sertifikanın ön yüzündeki uygun hane belirtilmelidir.

3. KOPYALAR

3.1. Müşteriye gönderilen veya düzenleyende kalan sertifika kopya sayısına ilişkin hiçbir kısıtlama bulunmamaktadır.

4. SERTİFİKA ÜZERİNDEKİ HATA (HATALAR)

4.1. Son kullanıcının sertifika üzerinde hata bulması halinde, bu hatanın sertifikayı düzenleyene yazılı olarak bildirmesi gerekmektedir. Hatanın doğrulanabilmesi ve düzeltilebilmesi halinde, düzenleyen yeni bir sertifika tanzim edebilir.

4.2. Yeni sertifika yeni bir takip numarasına, imzaya ve tarihe sahip olmalıdır.

4.3. Yeni bir sertifika düzenlenmesine yönelik talep, parça(ların) durumunu doğrulamaksızın kabul görebilir. Yeni sertifika, güncel duruma ilişkin bir beyan değildir ve aşağıdaki ifade ile hane 12'de önceki sertifikaya atıfta bulunulmalıdır.

“Bu sertifika [ilk tanzim tarihini giriniz] tarihli [ilk takip numarasını giriniz] numaralı Sertifikanın [düzeltile hane (haneleri) giriniz] hanedeki (hanelerdeki) hatayı (hataları) düzeltmektedir ve uygunluğu/durumu/bakım çıkışı kapsamamaktadır”. Her iki Sertifika da ilki ile ilişkili olan muhafaza süresince tutulmalıdır.

5. SERTİFİKANIN DÜZENLEYEN TARAFINDAN DOLDURULMASI

Hane 1 Onaylayan Yetkili Otorite/Ülke

Bu haneye Genel Müdürlük bilgilerinin yazılması gerekmektedir.

Hane 2 SHGM Form 1 başlık

“AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE

SHGM FORM 1”

Hane 3 Form Takip Numarası

Hane 4'te tanımlanan kuruluşun numaralandırma sistemi/prosedürü tarafından belirlenmiş özgün numarayı giriniz; bu numara alfa/nümerik karakterleri içerebilir.

Hane 4 Kuruluş Adı ve Adresi

Bu sertifikanın kapsadığı işlemin, bakım çıkışı gerçekleştirilen onaylı kuruluşun (SHGM Form 3'e bakınız.) tam adını ve adresini giriniz. Bu hanede logoya hane içerisine sığdığı takdirde izin verilir.

Hane 5 İş Emri/Anlaşma/Fatura

Parçaların müşteri tarafından izlenebilirliğini kolaylaştırmak amacıyla, iş emri numarasını, anlaşma numarasını, fatura numarasını veya benzer referans numarayı giriniz.

Hane 6 Parça

Birden fazla parça olduğu durumlarda, her bir parça için satır numarası giriniz. Bu hane, hane 12'de yer alan açıklamalara, kolaylıkla çapraz referans yapılmasını sağlamaktadır.

Hane 7 Tanım

Parçanın adını veya tanımını giriniz. Sürekli uçuşa elverişlilik veya bakım verilerine yönelik talimatlarda kullanılan terim tercih edilmelidir (Örneğin; Resimli Parçalar Katalogu, Hava Aracı Bakım El Kitabı, Servis Bülten, Komponent Bakım El Kitabı).

Hane 8 Parça Numarası

Parça numarasını parçanın veya etiket/ambalajı üzerinde görüldüğü şekilde giriniz. Motor veya pervane durumunda model adı kullanılabilir.

Hane 9 Miktar

Parça(lar)ın miktarını belirtiniz.

Hane 10 Seri Numarası

Parçanın bir seri numarası ile tanımlanması yasal olarak gerekiyorsa, söz konusu seri numarasını buraya giriniz. İlaveten, yasal olarak gerekli görülmeyen diğer her bir seri numarası da girilebilir. Parça üzerinde belirtilen hiçbir seri numarası olmaması halinde "N/A (Geçerli Değildir)" ibaresini giriniz.

Hane 11 Durum/İşlem

Aşağıda hane 11 için izin verilen girişler tanımlanmıştır. Birden fazla durumun geçerli olabileceği durumlarda, yapılan bakım işleminin kapsamını ve/veya parçanın durumunu en doğru şekilde açıklayan terimi kullanınız.

(i) Yenileştirme - Uçak Parçasının, Tip Sertifikası Sahibinin veya ekipman imalatçısının, Sürekli Uçuşa Elverişliliğe yönelik talimatlarında veya Otorite tarafından onaylanmış veya kabul edilmiş verilerde belirtilen geçerli servis toleransları ile uyumlu olmasını sağlayan bakım işlemi anlamına gelmektedir. Uçak Parçası, yukarıda belirtilen veriler doğrultusunda en azından alt parçalarına ayrılmış, temizlenmiş, kontrol edilmiş, gerektiği şekilde onarılmış, yeniden montajı yapılmış ve test edilmiş olacaktır.

(ii) Tamir – Arızanın geçerli bir standart (*) kullanılarak giderilmesi.

(iii) Kontrol/Test - Geçerli bir standart (*) doğrultusunda inceleme, ölçüm, vb. (Örneğin; gözle muayene, fonksiyonel test işlemi, tezgah test işlemleri, vb.)

(iv) Modifikasyon - Bir uçak parçasının geçerli bir standarda (*) uygun olması için değiştirilmesi.

(*) Geçerli standart, Genel Müdürlük tarafından onaylanmış veya kabul edilmiş bir imalat/dizayn /bakım/kalite standardı, metodu, tekniği veya uygulaması anlamına gelmektedir. Geçerli standart hane 12'de belirtilir.

Hane 12 Açıklamalar

Uygulanan bakım işlemi ile ilgili olarak, parçanın uçuşa elverişliliğini tespit etmek üzere kullanıcı veya takan kişi için gerekli olan, ister doğrudan ister destekleyici dokümantasyona atıfta bulunarak hane 11'de belirtilen bakım işlemini tanımlayınız. Gerekli olması halinde, ana SHGM Form 1'e atıfta bulunularak ayrı bir sayfa kullanılabilir. Her açıklama, hane 6'da belirtilen hangi parça ile ilişkili olduğunu açık bir şekilde tanımlamalıdır.

Hane 12 içerisine yazılabilecek örnek bilgiler şunlardır:

(i) Revizyon durumu ve referansı dahil olmak üzere, kullanılan bakım verileri,

(ii) Uçuşa elverişlilik direktifleri veya servis bültenler ile uyum durumu,

- (iii) Uygulanan tamirler,
- (iv) Uygulanan modifikasyonlar,
- (v) Değiştirilmiş parçalar,
- (vi) Ömürlü parça durumu,
- (vii) Müşteri İş Emrinden sapmalar,
- (viii) Yabancı Sivil Havacılık Otoritesinin Bakım gerekliliğinin karşılanmasına ilişkin bakım çıkışı beyanları,
- (ix) Teslim sonrası, sevkiyat gereklilikleri veya yeniden takılma işlemi için ihtiyaç duyulan bilgiler,
- (x) Bu Talimat doğrultusunda onaylı F bakım kuruluşları için M.A.613 kapsamında atıfta bulunan komponent bakım çıkış sertifikası taahhüdü:

“Bu hanede aksi belirtilmediği sürece, hane 11’de belirtilen ve bu hanede açıklanan bakım işleminin, SHT-CAM EK-5 Part-CAO doğrultusunda yerine getirilmiş olduğu ve söz konusu işlem ile ilgili olarak parçanın bakımdan çıkışa hazır olduğu onaylanır. Bu, SHT-145 Talimatı kapsamında bir bakım çıkışı değildir.”

“Certifies that, unless otherwise specified in this block, the work identified in block 11 and described in this block was accomplished in accordance with the requirements of SHT-CAM EK-5 Part-CAO and in respect to that work the item is considered ready for release to service. ‘THIS IS NOT A RELEASE UNDER SHT-145 REGULATION’ ”

Verilerin elektronik SHGM Form 1’den yazdırılması halinde, diğer haneler için uygun olmayan her türlü bilgi bu haneye girilmelidir.

Hane 13a-13e

13a-13e haneleri için Genel Gereklilikler: Bakım çıkışı için kullanılmaz. Yanlışlıkla veya yetkisiz kullanımı engellemek için gölgelendiriniz, koyulaştırınız veya başka bir şekilde işaretleyiniz.

Hane 14a

Tamamlanmış iş için hangi mevzuatın geçerli olduğunu belirtmek için ilgili kutucuğu(ları) işaretleyin. Eğer **“other regulations specified in block 12”** kutucuğu işaretlenmiş ise geçerli olan diğer mevzuatın **“hane 12”**de belirtilmesi gerekmektedir. En az bir kutucuğun işaretli olması zorunlu olup, duruma göre her iki kutucuk da işaretlenmiş olabilir.

Bu talimata göre onaylı F Bakım Kuruluşları tarafından gerçekleştirilen tüm bakım işlemleri için, **“other regulation specified in block 12”** kutucuğunun işaretlenmiş olması gerekmektedir ve bakım çıkış taahhüdü **“hane 12”**de belirtilmek zorundadır. Bu durumda, **“unless otherwise specified in this block”** taahhüt ifadesi aşağıdaki durumları ifade etmek için kullanılır:

- (a) Bakımın tamamlanamadığı durumlar,
- (b) Bakımın bu Talimat standartlarından sapması durumlarında,
- (c) Bakımın SHY-M Yönetmeliğinde belirtilen farklı bir gereklilik doğrultusunda yürütülmesi durumunda, hangi ulusal mevzuata göre gerçekleştirildiği **“block 12”**de belirtilir.

SHT-145 Talimatı uyarınca onaylanmış bakım kuruluşları tarafından yürütülen tüm bakım işlemleri için, **“unless otherwise specified in block 12”** belgelendirme beyanı ifadesi aşağıdaki durumlar

içindir;;

- (a) bakımın tamamlanamamış olması,
- (b) Bakımın SHT-145 tarafından gerekli görülen standartlardan sapmış olması,
- (c) Bakımın, SHT-145 kapsamında belirtilenler haricindeki bir gereklilik doğrultusunda uygulanmış olması. Böyle bir durumda, Hane 12’de bu Ulusal mevzuat belirtilir.

Hane 14b Yetkili İmza

Bu boşluk, yetkili kişinin imza atması için kullanılır. Bu haneyi, sadece Yetkili Otoritenin kural ve politikaları kapsamında özel olarak yetkilendirilmiş olan kişilerin imzalamasına izin verilmektedir. Yetkili Kişiyi tanımaya yardımcı olması için, söz konusu yetkili kişiyi belirten özgün bir numara ilave edilebilir.

Hane 14c Sertifika/Onay Numarası

Sertifika/Onay numarasını/referansını giriniz. Bu numara veya referans, Yetkili Otorite tarafından tanzim edilir.

Hane 14d Adı Soyadı

Hane 14b’yi imzalayan kişinin adını ve soyadını okunaklı bir şekilde giriniz.

Hane 14e Tarih

Hane 14b’nin imzalandığı tarihi giriniz; buradaki tarih gün = 2 haneli olarak gün, ay = ayın ilk 3 harfi, yıl = 4 haneli yıl formatında olmalıdır.

Kullanıcı/Takan Kişi Sorumlulukları

Son kullanıcılara, formun beraberindeki herhangi bir Parça’nın takımı ve kullanımı ile ilgili sorumluluklarından feragat etmediklerini bildirmek üzere Sertifikanın üzerinde aşağıdaki beyana yer veriniz:

“Bu sertifika, kendi başına takma yetkisi teşkil etmemektedir.

Kullanıcının/takan kişinin, hane 1’de belirtilen uçuşa elverişlilik otoritesinden farklı olan bir uçuşa elverişlilik otoritesinin mevzuatlarına göre bakım uyguladığı durumlarda; kullanıcının/takan kişinin, kendi uçuşa elverişlilik otoritesinin hane 1’de belirtilen uçuşa elverişlilik otoritesinden uçak parçalarını kabul ettiğinden emin olması esastır.

Hane 13a ve hane 14a kapsamında yer alan beyanlar, takma onayını teşkil etmemektedir. Tüm durumlarda, hava aracının uçuşu öncesinde hava aracı bakım kayıtlarının, kullanıcı/takan kişi tarafından ulusal mevzuatlar doğrultusunda tanzim edilmiş bir takma onay içermesi gerekmektedir.”

EK-1.3 SHT-145’de atıfta bulunulan bakım kuruluşlarının onayı için kullanılacak sınıf ve yetki sistemi

1. 12 inci paragraf kapsamındaki en küçük ölçekli kuruluşlar için aksinin belirtilmesi hariç olmak üzere, 13 üncü paragraf kapsamında atıfta bulunulan tablo, F ve SHT-145 kapsamındaki bakım kuruluşlarının onayı için standart sistemi ortaya koymaktadır. Kuruluşa, tek bir sınıf ve sınırlamalı yetkiden tüm sınıflara ve sınırlamasız yetkilere kadar uzanan bir onay verilmelidir.

2. 13 üncü paragraf kapsamında atıfta bulunulmakta olan tabloya ilaveten, onaylı bakım kuruluşunun kendi çalışma kapsamını kendi bakım kuruluşu el kitabında belirtmesi gerekmektedir. Bakınız ayrıca paragraf 11.

3. Genel Müdürlük tarafından verilen onay sınıfı (sınıfları) ve yetki (yetkiler) dahilinde, bakım kuruluşu el kitabında belirtilen çalışma kapsamı onayın tam sınırlarını tanımlamaktadır. Bu sebepten dolayı, onay sınıfı (sınıfları) ve yetkisi (yetkileri) ile kuruluşun çalışma kapsamının eşleşmesi esastır.

4. Kategori A sınıf yetkisi, onaylı bakım kuruluşunun hava aracı ve her tür komponent üzerinde (motorlar ve/veya Yardımcı Güç Üniteleri (APU'lar (*Auxiliary Power Units*)) dahil olmak üzere) hava aracı bakım verileri doğrultusunda veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi halinde, komponent bakım verileri doğrultusunda, sadece söz konusu komponentler hava aracına takılı iken bakım yapılabileceği anlamına gelmektedir.

Bununla birlikte, söz konusu sökümün bu bendin hükümleri için uygun olmayan ilave bakım ihtiyacını doğurduğu haller hariç olmak üzere, söz konusu A yetkisi onaylı bakım kuruluşu, komponente erişimi iyileştirmek amacıyla söz konusu komponenti bakım için geçici olarak sökebilecektir.

Bu işlem, Genel Müdürlük tarafından onaylı bakım kuruluşu el kitabında yer alan kontrol prosedürüne uygun olacaktır. Sınırlama bölümünde, söz konusu bakımın kapsamı açıklanacak, böylelikle de onayın kapsamı belirtilecektir.

5. Kategori B sınıf yetkisi, onaylı bakım kuruluşunun hava aracına takılı olmayan (sökülmüş) motor ve/veya APU ve motor ve/veya APU komponentleri üzerinde motor ve/veya APU bakım verileri doğrultusunda veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi halinde, komponent bakım verileri doğrultusunda, sadece söz konusu komponentler hava aracına takılı iken bakım yapılabileceği anlamına gelmektedir.

Bununla birlikte, söz konusu sökümün bu bendin hükümleri için uygun olmayan ilave bakım ihtiyacını doğurduğu durumlar hariç olmak üzere, söz konusu B yetkisi onaylı bakım kuruluşu, komponente erişimi iyileştirmek amacıyla söz konusu komponenti bakım için geçici olarak sökebilecektir.

Sınırlama bölümünde, söz konusu bakımın kapsamı açıklanacak, böylelikle de onayın kapsamı belirtilecektir. Kategori B sınıf yetkisi ile onaylanmış bir bakım kuruluşu ayrıca, Genel Müdürlük tarafından onaylanacak bakım kuruluşu el kitabında yer alan kontrol prosedürüne uygun olarak "üs" ve "hat" bakımı sırasında takılı bir motor üzerinde de bakım yapılabilecektir. Bakım kuruluşu el kitabı çalışma kapsamı, Genel Müdürlük tarafından müsaade edildiği durumlarda bu tür faaliyeti yansıtabilir.

6. Kategori C sınıf yetkisi, onaylı bakım kuruluşunun hava aracına veya motora/APU'ya takılması amaçlanan takılmamış komponentler (motorlar ve APU'lar hariç) üzerinde bakım yapılabileceği



anlamına gelmektedir. Sınırlama bölümünde, söz konusu bakımın kapsamı açıklanacak, böylelikle de onayın kapsamı belirtilecektir.

Kategori C sınıf yetkisi ile onaylanmış bir bakım kuruluşu ayrıca, Genel Müdürlük tarafından onaylanacak bakım kuruluşu el kitabında yer alan kontrol prosedürüne uygun olarak üs ve hat bakımı sırasında takılı bir komponent üzerinde veya bir motor/APU bakım tesisinde de bakım yapılabilecektir. Bakım kuruluşu el kitabı çalışma kapsamı, Genel Müdürlük tarafından müsaade edildiği durumlarda bu tür faaliyeti yansıtabilecektir.

7. Kategori D sınıf yetkisi, belirli bir hava aracı, motor veya diğer komponent ile ilgili olması gerekmeyen müstakil bir sınıf yetkisidir. D1 - Tahribatsız Test İşlemleri (NDT) (*Non-Destructive Testing*) yetkisi sadece, diğer kuruluşlar için belirli bir görev olarak NDT yapan onaylı bakım kuruluşu için gereklidir.

Kategori A veya B veya C sınıf yetkisi ile onaylanmış bir bakım kuruluşu, NDT prosedürleri içeren bakım kuruluşu el kitabına uygun olarak kendisinin bakım yapmakta olduğu ürünler üzerinde, D1 sınıf yetkisine gerek bulunmaksızın, NDT yapılabilecektir.

8. SHT-145/EASA Part 145 kapsamında onaylı bakım kuruluşları, Kategori A sınıf yetkileri "Üs" veya "Hat" bakımı olarak ayrılmaktadır. Bu tür bir kuruluş sadece "Üs" veya "Hat" bakımı veya her ikisi için de onaylanabilecektir. Ana üs tesisinde yerleşik bir "Hat" tesisinin bir "Hat" bakım onayı gerektirdiği dikkate alınmalıdır.

9. Sınırlama bölümünün amacı, Genel Müdürlüğe onayı herhangi bir belirli bir kuruluş için uyarlamada esneklik sağlamaktır. Yetkiler onayda, sadece uygun bir şekilde sınırlamaya tabi olduğunda belirtilmelidir. 13 üncü paragraf kapsamında atıfta bulunulmakta olan tablo olası sınırlama türlerini ortaya koymaktadır.

Bakımın her bir sınıf yetkisinde sonda listelendiği durumlarda, kuruluş için bunun daha uygun olması halinde (örneğin, aviyonik sistemleri kurulumu ve ilgili bakım) hava aracı veya motor tipinden veya imalatçısından ziyade bakım görevinin vurgulanması kabul edilebilir. Sınırlama bölümünde yer alan böyle bir bahis, söz konusu bakım kuruluşunun belirli bir tipe/göreve kadar ve söz konusu belirli tip/görev dahil olacak şekilde bakım yapmak üzere onaylı olduğuna işaret eder.

10. Sınıf A ve Sınıf B'nin sınırlandırma bölümlerinde seriye, tipe ve gruba atıf yapılan durumlarda, seri Airbus 300 veya 310 veya 310 veya Boeing 737-300 serisi veya RB211-524 serisi veya Cessna 150 veya Cessna 172 veya Beech 55 serisi veya kıtasal O-200 serisi vb. gibi özel tipte bir seri anlamına gelmektedir; tip, Airbus 310-240 tip veya RB 211-524 B4 tip veya Cessna 172RG tip gibi özel bir tip anlamına gelmektedir; herhangi bir sayıda seri veya tip yazılabilecektir; grup, örneğin Cessna tek piston motorlu uçak veya Lycoming aşırı beslemesiz (*non-supercharged*) piston motorlar vb. anlamına gelmektedir.

11. Sık değişikliğe tabi olabilecek uzun süreli bir kabiliyet listesinin kullanıldığı durumlarda, söz konusu değişiklikler 145.A.70 (c) ve 145.B.40 kapsamında atıfta bulunulan dolaylı onay prosedürü doğrultusunda olabilir.

12. Tüm bakımı planlamak ve yapmak üzere sadece tek bir kişi istihdam eden bakım kuruluşu sadece sınırlı kapsama sahip olan bir onay yetkisine sahip olabilir. İzin verilen azami limitler şunlardır:

SINIF	YETKİ	SINIRLAMA
-------	-------	-----------

SINIF HAVA ARACI	YETKİ A2 UÇAKLAR 5700 KG VE ALTINDAKİLER	PİSTON MOTOR 5700 KG VE ALTINDAKİLER
SINIF HAVA ARACI	YETKİ A3 HELİKOPTERLER	TEK PİSTON MOTOR 3175 KG VE ALTINDAKİLER
SINIF HAVA ARACI	YETKİ A4; A1, A2 VE A3 DIŞINDAKİ HAVA ARACI	SINIRLAMA YOKTUR
SINIF MOTORLAR	YETKİ B2 PİSTON	450 HP'NİN ALTINDA
TAM MOTORLAR VEYA APU'LAR DIŞINDA SINIF KOMPONENT YETKİLERİ	C1 İLA C22	KABİLİYET LİSTESİNE GÖRE
SINIF ÖZELLEŞMİŞ	D1 NDT	BELİRTİLECEK NDT METODU (METODLARI)

Bu tür bir kuruluşun ayrıca Genel Müdürlük tarafından, belirli kuruluşun kabiliyetine dayalı onay kapsamında da sınırlamaya tabi tutulabileceği dikkate alınmalıdır.

13. Tablo

SINIF	YETKİ	SINIRLAMA	ÜS	HAT
HAVA ARACI	A1 5.700 kg üzerindeki Uçaklar	[SHT-145 doğrultusunda onaylanmış Bakım Kuruluşları için ayrılmıştır.] [Uçak imalatçısını veya grubunu veya serisini veya tipini ve/veya bakım tasklarını belirtecektir] Örnek: Airbus A320 Serisi	[EVET/ HAYIR]*	[EVET/ HAYIR]*
	A2 5.700 kg ve altındaki Uçaklar	[Uçak imalatçısını veya grubunu veya serisini veya tipini ve/veya bakım görevlerini belirtecektir] Örnek: DHC-6 Twin Otter Serisi Uçuşa elverişlilik gözden geçirme ve tavsiye yayınlama yetkilendirmesinin olup olmadığının belirtilmesi gerekmektedir. (Sadece ticari faaliyette bulunmayan ELA1 uçakları için geçerlidir.)	[EVET/ HAYIR]*	[EVET/ HAYIR]*
	A3 Helikopterler	[Helikopter imalatçısını veya grubunu veya serisini veya tipini ve/veya bakım görevini (görevlerini) belirtecektir] Örnek: Robinson R44	[EVET/ HAYIR]*	[EVET/ HAYIR]*
	A4 A1, A2 ve A3 haricindeki hava araçları	[Hava aracı serisini veya tipini ve/veya bakım görevini (görevlerini) belirtecektir] Uçuşa elverişlilik gözden geçirme ve tavsiye yayınlama yetkilendirmesinin olup olmadığının belirtilmesi gerekmektedir. (Sadece ticari faaliyette bulunmayan ELA1 uçakları için geçerlidir.)	[EVET/ HAYIR]*	[EVET/ HAYIR]*
MOTORLAR	B1 Türbin	[Motor serisini veya tipini ve/veya bakım tasklarını belirtecektir] Örnek: PT6A Serisi		
	B2 Piston	[Motor imalatçısını veya grubunu veya serisini veya tipini ve/veya bakım tasklarını belirtecektir]		
	B3 APU	[Motor imalatçısını veya serisini veya tipini ve/veya bakım tasklarını belirtecektir]		
TAM MOTORLAR VEYA APU'LAR	C1 Havalandırma ve Basınçlandırma	[Hava aracı tipini veya hava aracı imalatçısını veya komponent imalatçısını veya belirli komponenti belirtecektir ve/veya el kitabındaki kabiliyet listesine		
	C2 Otomatik Uçuş			
	C3 Haberleşme ve Seyrüsefer			



HARİCİNDEKİ KOMPONENTLER	C4 Kapılar - Kapaklar	ve/veya bakım görevine (görevlerine) çapraz atıf yapacaktır] <i>Örnek: PT6A Yakıt Kontrolü</i>
	C5 Elektrik Gücü ve Işıklar	
	C6 Ekipman	
	C7 Motor - APU	
	C8 Uçuş Kumandaları	
	C9 Yakıt	
	C10 Helikopterler - Rotorlar	
	C11 Helikopter - Trans	
	C12 Hidrolik Gücü	
	C13 Gösterge - Kayıt Sistemleri	
	C14 İniş Takımları	
	C15 Oksijen	
	C16 Pervaneler	
	C17 Pnömatik ve Vakum	
	C18 Buzdan/yağmurdan /yangından koruma	
	C19 Pencereler	
	C20 Yapısal	
	C21 Safra Suyu (Su Atığı)	
	C22 Tahrik Arttırma (Takviye)	
İHTİSAS GEREKTİREN HİZMETLER	D1 Tahribatsız Test İşlemleri	[Belirli NDT metodunu (metotlarını) belirtecektir]

* Gereksiz olanı siliniz

EK-1.4 Karmaşık Bakım Görevleri

Aşağıdakiler, M.A.502 (d)3, M.A.801 (b)2 ve M.A.801 (c) kapsamında atıfta bulunulan karmaşık bakım görevlerini oluşturur:

1. Aşağıdaki gövde parçalarından herhangi birinin perçinleme, bağlama (birleştirme), laminasyon veya kaynak yoluyla modifikasyonu, tamiri veya değişimi:

- (a) Kutu kiriş/ (*box beam*);
- (b) Kanat stringeri (*wing stringer*) veya kord (veter) (*chord*) elemanı;
- (c) Uçak kanadı ana kirişi (*spar*);
- (d) Uçak kanadı ana kirişi flanşı (*spar flange*);
- (e) Truss tipi kiriş elemanı (*truss-type beam*);
- (f) Kiriş örgüsü (*web of a beam*);
- (g) Deniz uçağı gövdesinin (*flying boat hull*) veya palyenin (*float*) üçgen parçası (*keel*) veya sırt yayıklığı (*chine*) elemanı;
- (h) Kanat veya kuyruk yüzeyinde kıvrımlı /koruge sac kompresyon elemanı (*corrugated sheet compression member*);
- (i) Kanat ana ribi (*wing main rib*);
- (j) Kanat veya kuyruk yüzey gergi dikmesi (*brace strut*);
- (k) Motor yatağı (*engine mount*);
- (l) Gövde lonjeronu veya çerçevesi;
- (m) Yan kiriş (*side truss*), yatay kiriş (*horizontal truss*) veya bölme duvarı (*bulkhead*);
- (n) Koltuk destek bağı (*brace*) veya dayanağı (*bracket*);
- (o) Koltuk rayı değişimi;
- (p) İniş takımı dikmesi (*landing gear strut*) veya bağlantı dikmesi (*brace strut*);
- (q) Mil (*axle*);
- (r) Tekerlek ve
- (s) Düşük sürtünme kaplaması (*low-friction coating*) değişimi hariç, kayak (*ski*) veya kayak kaidesi (*ski pedestal*).

2. Aşağıdaki parçalardan herhangi birinin modifikasyonu veya tamiri:

- (a) Hava aracı yüzeyi (*aircraft skin*) veya hava aracı palyesinin yüzeyi (*aircraft float*), çalışmanın destek, kalibred (*jig*) veya aparat (*fixture*) gerektirmesi halinde;
- (b) Basınçlandırma yüklerine maruz kalan hava aracı yüzeyi (*aircraft skin*), yüzeyde oluşan hasarın herhangi bir yönde 15 cm'den (6 inçten) fazla olması halinde;
- (c) Bir kumanda kolonu (*control column*) pedal, şaft, kadran (*quadrant*), manivela (*bell crank*), tork tüpü, kumanda yekesi (*control horn*) dövülmüş veya döküm dayanak (*forged or cast bracket*) dahil, ancak aşağıdakiler hariç olmak üzere, bir kumanda sisteminin yük taşıyan parçası;



(i) Tamir ek yerinin/birleştirmesinin (*repair splice*) veya kablo montajının (*cable fitting*) tokaçlanması (kalıpta dövülmesi) (*swaging*) ve

(ii) Perçinleme yoluyla tutturulmuş bir puşpul (itmeli-çekmeli) tüp ucu bağlantısının değişimi ve

(d) Bir imalatçı tarafından söz konusu bakım el kitabında, yapısal tamir el kitabında veya sürekli uçuşa elverişlilik talimatlarında temel yapı olarak belirlenmiş, (1) içerisinde listelenmeyen diğer her tür yapı (strüktür).

3. Bir piston motor üzerinde aşağıdaki bakımın yapılması:

(a)

(i) piston/silindir gruplarına (*assemblies*) ulaşmak veya

(ii) yağ pompası gruplarını (*assemblies*) muayene (kontrol) etmek ve/veya değiştirmek amacıyla arka aksesuar kapağını sökmek

durumları hariç olmak üzere, söz konusu çalışmanın iç dişlilerin (*internal gears*) sökülmesini ve yeniden yerine takılmasını içermediği, piston motorun sökülmesi (parçalarına ayrılması) ve sonra tekrar bir araya getirilmesi;

(b) redüksiyon dişlilerinin (*reduction gears*) sökülmesi (parçalara ayrılması) ve sonra tekrar bir araya getirilmesi;

(c) Komponent değiştirilmesi hariç olmak üzere, uygun bir şekilde onaylanmış veya yetkilendirilmiş bir kaynakçı tarafından yapılan egzoz ünitelerindeki küçük çaplı kaynak tamirleri haricinde derzlerin/ek yerlerinin (*joints*) kaynaklanması ve lehimlenmesi;

(d) Normalde servis sırasında değiştirilebilen veya düzeltilebilen/ayarlanabilen unsurların değiştirilmesi veya düzeltilmesi/ayarlanması hariç olmak üzere, tezgah testi uygulanmış üniteler (*bench tested units*) olarak tedarik edilen ünitelerin münferit parçalarının düzeninin bozulması.

4. Aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere pervanenin balanslanması:

(a) Bakım el kitabı tarafından gerekli görülen durumlarda statik balanslamanın sertifikasyonu (onaylanması) için;

(b) Bakım el kitabı veya diğer onaylanmış uçuşa elverişlilik verileri tarafından izin verildiği durumlarda, takılı pervaneler üzerinde elektronik balanslama ekipmanı kullanarak gerçekleştirilen dinamik balanslama;

5. Aşağıdakileri gerekli gören her tür ilave görev:

(a) İhtisas aletleri, ekipmanları veya tesisleri veya

(b) Görevlerin geniş süresi ve birkaç kişinin müdahil olması sebebiyle belirgin koordinasyon prosedürleri.

EK-1.5 Sınırlı Hava Aracı Sahibi Pilot Bakımı

Bu Talimatta ortaya konan gerekliliklere ilaveten, Hava Aracı Sahibi Pilot Bakımı kapsamında herhangi bir bakım görevinin yapılabilmesi için aşağıdaki temel prensiplere uyulması gerekir:

(a) Yetkinlik ve sorumluluk

- 1) Hava aracı sahibi pilot, yaptığı her tür bakımdan daima sorumludur.
- 2) Herhangi bir hava aracı sahibi pilot bakım görevi yapmadan önce, Hava aracı sahibi pilot, söz konusu bakım görevini yapmaya yetkin olduğundan emin olmalıdır. Kendi hava araçlarına yönelik standart bakım uygulamaları ve hava aracı bakım programı hakkında bilgi sahibi olmaktan hava aracı sahibi pilot sorumludurlar. Hava aracı sahibi pilot yapılacak olan görev için yetkin olmaması halinde, söz konusu görevi yapamaz.
- 3) Hava aracı sahibi pilot (veya kendisinin sözleşme yapmış olduğu, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu), bakım programında hava aracı sahibi pilot görevlerinin bu temel prensipler doğrultusunda belirlenmesinden ve söz konusu dokümanın güncel tutulmasını sağlamaktan sorumludur.
- 4) Bakım programı M.A.302 doğrultusunda onaylanır.

(b) Görevler

Hava aracı sahibi pilot, gövdenin, motorların, sistemlerin ve komponentlerin genel durumunu ve belirgin hasarını ve normal işleyişini kontrol etmek için gözle basit kontroller yapabilir veya işlemler gerçekleştirebilir

Bakım işlemleri aşağıdaki durumlarda hava aracı sahibi pilot tarafından gerçekleştirilmeyecektir;

1. Bir bakım işleminin kritik olarak tanımlanması halinde ve/veya;
2. Bakım görevinin önemli parçaların veya düzeneğin sökümünü içerdiği durumlarda ve/veya;
3. Uçuşa Elverişlilik Direktifi (AD - Airworthiness Directive) veya Uçuşa Elverişlilik Sınırlama Maddesi'nde (ALI - Airworthiness Limitation Item) özellikle izin verilmediği sürece, bakım görevinin bir Uçuşa Elverişlilik Direktifi veya bir Uçuşa Elverişlilik Sınırlandırma Maddesi ile uygunluk dahilinde yapıldığı durumlarda ve/veya;
4. Bakım görevinin özel aletler, kalibre edilmiş aletler (tork anahtarı (torque wrench) ve sıkıştırma pensi (crimping tool) hariç) kullanımını gerektirdiği durumlarda ve/veya;
5. Bakım görevinin test ekipmanlarının veya özel testlerin kullanımını gerektirdiği durumlarda (Örneğin; NDT, aviyonik ekipmanlar için sistem testleri veya operasyonel kontroller) ve/veya;
6. Bakım görevinin önceden planlanmamış her türlü özel kontrollerden oluştuğu durumlarda (Örneğin; sert iniş kontrolü) ve/veya;
7. Bakım görevinin IFR operasyonları için esas olan sistemlere tesir ettiği durumlarda ve/veya;
8. Bakım görevinin Ek-5 kapsamında olması veya madde M.A.502 doğrultusunda gerçekleştirilen komponent bakım işlemi olması halinde.

Yukarıda 1 ila 8 paragraflarında listelenen kriterler yerini, "M.A.302 (d) Bakım Programı" doğrultusunda yayımlanmış daha az kısıtlayıcı talimatlara bırakamaz.

Hava aracı uçuş el kitabında hava aracını uçuşa hazırlayıcı olarak tanımlanan her tür bakım görevi (Örneğin; planör kanatlarının (glider wings) takılması veya uçuş öncesi kontrolleri) bir pilot görevi olarak görülmekte ve hava aracı sahibi pilot bakım görevi sayılmamaktadır ve dolayısıyla da bir Bakım Çıkış Sertifikası gerektirmemektedir.



(c) Hava aracı sahibi pilot bakım görevlerinin yapılması ve kayıtlar.

M.A.401 kapsamında belirtilen bakım verileri, hava aracı sahibi pilot bakımının yapılması sırasında daima hazır bulundurulmalıdır ve daima bu verilere riayet edilmelidir. Pilot-hava aracı sahibi bakımının yapılmasında atıfta bulunulan verilere ilişkin detaylara M.A.803 (d) doğrultusunda Bakım Çıkış Sertifikasında yer verilmelidir.

Hava aracı sahibi pilot, M.A.305 (a) doğrultusunda hava aracı sahibi pilot bakım görevini tamamlaması sonrasındaki en geç 30 gün içerisinde, söz konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinden sorumlu olan onaylı sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşuna bilgi vermelidir.



İçindekiler Tablosu

PART-ML	3
GENEL	3
ML.1 Genel	3
BÖLÜM A-TEKNİK GEREKLİLİKLER	4
ALTBÖLÜM A - GENEL	4
ML.A.101 Kapsam	4
ALTBÖLÜM B - HESAP VERİLEBİLİRLİK	5
ML.A.201 Sorumluluklar	5
ML.A.202 Olay bildirimi	7
ALTBÖLÜM C – SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK	8
ML.A.301 Sürekli uçuşa elverişlilik görevleri	8
ML.A.302 Hava aracı bakım programı (AMP)	8
ML.A.303 Uçuşa elverişlilik direktifleri (AD)	12
ML.A.304 Modifikasyon ve tamir verileri	12
ML.A.305 Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemi	13
ML.A.307 Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının devredilmesi	15
ALTBÖLÜM D – BAKIM STANDARTLARI	16
ML.A.401 Bakım verileri	16
ML.A.402 Bakımın uygulanması	17
ML.A.403 Hava aracı arızaları	17
ALTBÖLÜM E – KOMPONENTLER	19
ML.A.501 Komponentlerin sınıflandırılması ve kullanımı	19
AMC1 ML.A.501 (a) SHGM Form 1 eşdeğeri	19
ML.A.502 Komponentlerin bakımı	21
ML.A.503 Servis ömrü sınırlı komponentler	22
ML.A.504 Gayri faal komponentlerin kontrolü	23
ALTBÖLÜM H - HAVA ARACI BAKIM ÇIKIŞ SERTİFİKASI (CRS)	25
ML.A.801 Hava aracı bakım çıkış sertifikası (CRS)	25
ML.A.802 Komponent bakım çıkış sertifikası (CRS)	26



ML.A.803 Hava aracı sahibi pilot yetkilendirmesi	27
ALTBÖLÜM I - UÇUŞA ELVERİŞLİLİK GÖZDEN GEÇİRME SERTİFİKASI	29
ML.A.901 Hava aracı uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi.....	29
ML.A.902 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerliliği.....	31
ML.A.903 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme süreci.....	32
ML.A.904 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli (ARS).....	34
ML.A.905 Hava aracının devri.....	35
ML.A.906 Türkiye'ye ithal edilen hava aracının uçuşa elverişliliğinin incelenmesi	36
ML.A.907 Bulgular	37
BÖLÜM B-GENEL MÜDÜRLÜK PROSEDÜRLERİ	39
ALTBÖLÜM A – GENEL	39
ML.B.101 Kapsam	39
ML.B.102 Genel Müdürlük	39
ML.B.104 Kayıt saklama.....	40
ALTBÖLÜM B – HESAP VERİLEBİLİRLİK	41
ML.B.201 Sorumluluklar	41
ALTBÖLÜM C – SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK	42
ML.B.302 Muafiyetler.....	42
ML.B.303 Hava Aracı Sürekli Uçuşa Elverişlilik İzleme.....	42
ML.B.304 Yetki İptali veya Askıya Alma.....	43
ALTBÖLÜM I – UÇUŞA ELVERİŞLİLİK GÖZDEN GEÇİRME SERTİFİKASI.....	44
ML.B. 902 Genel Müdürlük tarafından yapılan uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetlemesi.....	44
ML.B.903 Bulgular	45
PART-ML İLAVE GEREKLİLİKLERİ	46
EK-2.1 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Sözleşmesi	46
Ek-2.2 Sınırlı Hava Aracı Sahibi Pilot Bakımı	49
Ek-2.3 Hava Aracı Sahibi Pilot Bakım Göreviyle Yapılamayacak Karmaşık Bakım İşlemleri.....	50
Ek-2.4: Bakım Anlaşmaları	52



PART-ML

GENEL

ML.1 Genel

(a) Bu Ek, Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A) kapsamında İşletme Ruhsatı yayınlanmış kuruluşların İşletme Şartları Sertifikasında listelenmemiş karmaşık olmayan motorlu hava araçlarına yönelik düzenlemeleri açıklar. Bu tür hava araçları şunlardır:

(1) MTOM, 2730 Kg veya daha az olan uçaklar;

(2) MTOM, 1200 Kg veya daha az olan ve en fazla 4 kişilik kapasiteye sahip olarak sertifikalandırılmış helikopter;

(3) ELA2 hava aracı (kompleks motorlu hava aracı olarak sınıflandırılmayan, azami 2000 Kg MTOM'a sahip sabit kanatlı hafif hava aracı ya da basit tasarıma sahip, en fazla 2 kişi taşıyabilen, türbin veya roket motorlu olmayan, gündüz VFR şartlarda uçuş operasyonları yürütülen, 600 Kg veya daha az MTOM'ye sahip çok hafif döner kanatlı hava aracı).

(b) Genel Müdürlük, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu uyarınca Türk siciline kayıtlı ve sivil amaçlı uçuş operasyonlarında kullanılan hava araçlarına ilişkin düzenlemeleri yapmakla yetkili otoritedir.

(c) Bu Ek'in amacı doğrultusunda, aşağıdaki tanımlar geçerlidir:

(1) Bağımsız onaylayıcı personel: Onaylı bakım kuruluşu adına çalışmayan ve SHT-66 Talimatı kapsamındaki gerekliliklere uygun lisanslandırılmış personel veya SHT-66'nın uygulanmadığı durumlarda, hava aracını tescil eden ICAO üyesi devletin yürürlükteki düzenlemelere göre yetkilendirdiği teknisyen;

(2) Bakım kuruluşu: SHT-145 Talimatına göre veya SHT-CAM Ek-5: Part-CAO kapsamında hava araçlarına bakım yapma hususunda yetkilendirilmiş kuruluş;

(3) Hava aracı sahibi: Hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinden sorumlu özel/tüzel kişi veya anlaşma yapan kiracı veya uçuş operasyonlarını yöneten işletmeci.



BÖLÜM A-TEKNİK GEREKLİLİKLER

ALTBÖLÜM A - GENEL

ML.A.101 Kapsam

Bu Ek, hava aracının uçuşa elverişli durumda olmasını sağlamak için alınması gereken tedbirleri belirler. Ayrıca, hava aracının uçuşa elverişliliği ile ilgili faaliyetlerde yer alan kişi veya kuruluşlar tarafından karşılanması gereken koşulları da açıklar.



ALTBÖLÜM B - HESAP VERİLEBİLİRLİK

ML.A.201 Sorumluluklar

ML.A.201 (a) Hava aracı sahibinin sorumlulukları

Hava aracı sahibi, hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinden sorumlu olup aşağıdaki gereklilikler sağlanmadan hiçbir uçuşun gerçekleştirilmediğinden emin olur.

- 1.) Hava aracının uçuşa elverişli durumda muhafaza edilmesi,
- 2.) Hava aracında mevcut olan her bir operasyonel ve acil durum ekipmanının doğru bir şekilde takılı ve faal olması veya açıkça gayri faal olarak tanımlanması,
- 3.) Genel Müdürlük tarafından kabul edilen teknik düzenlemelere uygun olarak yayınlanan uçuşa elverişlilik sertifikasının geçerli tutulması,
- 4.) Hava aracının bakımının, ML.A.302'de belirtilen bakım programına göre uygulanması.

ML.A.201 (b) Kiralayanın sorumlulukları

~~(b)~~ Hava aracının kiraya verilmesi halinde, aşağıdaki durumlardan birinin sağlanması şartıyla, sorumluluklar kiracıya devredilir.

- 1.) Kiracının tescil sertifikasında belirtilmesi,
- 2.) Kira sözleşmesinde sahibi, kiracı, hava aracı ve benzeri bilgilerin ayrıntılı olarak yer alması.

~~Bu mevzuat kapsamında “hava aracı sahibi” ifadesi, ifadenin geçtiği maddeye göre hava aracının sahibini veya kiracısını ifade eder.~~

ML.A.201 (c) Bakım uygulayanın sorumlulukları

~~(c)~~ Bakımı uygulayan her bir kişi veya kuruluş, uyguladığı bakım işlemlerinden ve kayıt altına almaktan sorumludur.

ML.A.201 (d) Uçuş öncesi kontrol sorumluluğu

~~(d)~~ Uçuş öncesi kontrolün el kitaplarında belirtilen şekilde yerine getirilmesinden, sorumlu kaptan pilot veya yetkin kişi sorumludur. Bu kontrolün pilot veya yetkin kişiler tarafından uygulanması gerekmekte olup, onaylı bakım kuruluşu veya onaylayıcı personel tarafından uygulanması zorunlu değildir.

ML.A.201 (e) Ticari hava taşımacılığı dışında hava aracı işletenin sorumlulukları ~~SHY-6B, SHY-6A-ÇH kapsamında hava aracı işletenin sorumlulukları~~

Kompleks olmayan motorlu hava aracı ile ticari olmayan uçuş operasyonları (SHY-6B B1: NCO) kategorisinde işletilenler hariç SHY-6B Yönetmeliği kapsamında kullanılan hava araçları, balonla (SHT-OPS-B) ya da planörle (SHT-OPS-S) yapılan operasyonlarda kullanılan hava araçları, UOD-2022/2 sayılı Genelgeye göre tecrübe uçuşlarında kullanılan hava araçları veya SHY-6A-ÇH Yönetmeliği kapsamında kullanılan hava araçları için işletici/sahibi ~~(c) Kompleks motorlu olmayan hava aracı ile ticari olmayan uçuş operasyonlarında (NCO) kullanılan hava araçları hariç SHY-6B ve SHY-6A-ÇH kapsamında ruhsatlandırılmış hava araçlarıyla ticari olan/olmayan özel operasyon veya hangi amaçla olduğuna bakılmaksızın eğitim ya da tecrübe uçuşu gerçekleştiren veya balonla~~



~~(SHT-OPS-B) ya da planörle(SHT-OPS-S) yapılan operasyonlarda kullanılan hava araçları için işletici;~~

- 1.) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimiyle ilgili işlemlerin onaylı bir CAMO/CAO tarafından uygulanmasından sorumludur. Bu amaçla İşletici, CAMO/CAO onayı alınmasından veya onaylı bir CAMO/CAO ile EK- 2.1'e uygun olarak hazırlanmış yazılı bir sözleşme yapılmasından,
- 2.) Tüm bakım işlemlerinin SHT-145 Talimatına göre veya SHT-CAM Ek-5: Part-CAO gerekliliklerine göre bakım yetkisi olan onaylı bir kuruluş tarafından gerçekleştirilmesinden, ~~Tüm bakımların SHT 145 veya Part CAO kapsamında onaylı bakım kuruluşu tarafından gerçekleştirilmesinden.~~
- 3.) (a) bendindeki şartlar yerine getirilmeden uçuş yapılmamasından sorumludur.

ML.A.201 (f) Diğer operasyonlarda kullanılan hava aracı işletenin sorumlulukları

~~(f)~~(e) bendi kapsamına girmeyen operasyonlarda kullanılan hava araçları için hava aracı sahibi (a) bendindeki şartlar yerine getirilmeden uçuş yapılmamasını sağlamaktan sorumludur. Bu amaçla, hava aracı sahibi;

- 1.) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi ile ilgili işlemleri onaylı bir CAMO/CAO'ya EK-52.1'e uygun olarak yapılmış bir sözleşme yoluyla devredebilir. ~~veya~~
- 2.) Bahse konu görevler için herhangi bir sözleşme yapılmamış ise sürekli uçuşa elverişlilik yönetimiyle ilgili işlemleri kendi sorumluluğunda yürütebilir. ~~Bahse konu görevleri kendi sorumluluğunda yönetebilir.~~

ML.A.201 (g) Denetim için erişim sağlanması

~~(g)~~Hava aracı sahibi ve/veya İşleticisi, hava aracının bu Talimata uygunluğunun tespit edilebilmesi için Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilmiş kişilere kendi tesislerine, hava aracı veya hava aracının faaliyetleri ile ilgili dokümanlara, denetim konusu hava aracına işlem yapan ilgili alt yüklenicilerin dokümanlarına erişim hak ve imkânının verilmesinden sorumludur.

ML.A.201 (h) AOC'de listelenen hava aracının ticari olmayan operasyonlar ve özel operasyonlar için kullanılması

Hava aracı sahibi ve/veya işleticisi, AOC'de listelenen hava araçlarının SHT-OPS Talimatına göre ticari olmayan operasyonlar veya özel amaçlı operasyonlar (ORO.GEN.310) için kullanılması ya da bir AOC'de bulunan hava aracının bir diğer NCO işleticisi tarafından kullanılması (NCO.GEN.104) durumunda, sürekli uçuşa elverişlilik ile ilişkili görevlerin CAMO/CAO kapsamında onaylı bir kuruluş tarafından gerçekleştirilmesini sağlar. ~~(h) Hava aracı sahibi ve/veya İşleticisi, AOC'de listelenen hava araçlarının SHT-OPS ORO.GEN.310 veya NCO.GEN.104 kapsamında ticari olmayan operasyonlar veya özel amaçlı operasyonlar için kullanılması durumunda, sürekli uçuşa elverişlilik ile ilgili görevlerin CAMO/CAO kapsamında onaylı bir kuruluş tarafından gerçekleştirilmesini sağlar.~~



ML.A.202 Olay bildirimi

ML.A.202 (a) Raporlanacak yerler

~~(a)~~ Sorumluluğu ML.A.201'de tanımlanan her bir kişi veya kuruluş, hava aracında veya herhangi bir komponentte tespit edilen ve uçuş emniyetini tehlikeye düşüren olay veya durumları, Genel Müdürlüğe veya farklı ise hava aracının tescil otoritesine, tip tasarımı veya ilave tip tasarımından sorumlu kuruluşa rapor eder.

Bu bildirim SHT-145 veya CAMO/CAO'da yer alan olay bildirim gerekliliklerini ortadan kaldırmaz.

ML.A.202 (b) Rapor içeriği

Raporlar, SHT-OLAY Talimatına uygun şekilde Genel Müdürlük tarafından belirlenen formatta iletilir ve rapor konusu olay ve bilinen durum hakkında sorumluların sahip olduğu tüm bilgileri içerir. ~~(b) Raporlar, Genel Müdürlük tarafından belirlenen şekilde iletilir ve rapor konusu olay ve durum hakkında sorumluların sahip olduğu tüm bilgileri içerir.~~

ML.A.202 (c) Bakımı veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme uygulayanın raporlama sorumluluğu

~~(c)~~ Hava aracının bakımının veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin bir sözleşme kapsamında yapıldığı durumlarda, bu görevleri yürüten kişi veya kuruluş da (a) bendinde atıfta bulunulan herhangi bir durumu uçağın sahibine, işleticisine ve farklı olması durumunda ilgili CAMO/CAO'ya bildirir.

ML.A.202 (d) Raporlama süresi

~~(d)~~ Sorumlu kişi veya kuruluş, (a) ve (c) bentlerinde atıfta bulunulan raporları/bildirimleri, (öncelik dikkate alınarak) olayın tespit edildiği veya gerçekleştiği andan itibaren en geç 72 saat içerisinde ilgili taraflara beyan eder.



ALTBÖLÜM C – SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK

ML.A.301 Sürekli uçuşa elverişlilik görevleri

Bir hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği ve operasyonel ve acil durum ekipmanlarının faal tutulması aşağıdaki gereklilikler yerine getirilerek sağlanır.

- a.) Uçuş öncesi kontrollerinin yapılması,
- b.) Hava aracına uygulanabilir ise, asgari teçhizat listesi (MEL) ve konfigürasyon sapma listesi (CDL) göz önünde bulundurularak, emniyetli operasyona etki eden her bir arıza veya hasarın ML.A.304 ve/veya ML.A.401'de belirtilen onaylı veriler doğrultusunda giderilmesi,
- c.) Hava aracına yapılacak tüm bakımların, ML.A.302 hava aracı bakım programına uygun olarak gerçekleştirilmesi,
- d.) Aşağıdakilerden geçerli olanların uygulanması:
 - (d.1) Uçuşa elverişlilik direktifi,
 - (d.2) Sürekli uçuşa elverişliliği etkileyen operasyonel direktif,
 - (d.3) Genel Müdürlük tarafından yayınlanmış sürekli uçuşa elverişlilik gereklilikleri;
 - (d.4) Bir emniyet sorununa istinaden Genel Müdürlük tarafından uygulanması için yayınlanan usul ve esaslar,
 - (d.5) Hava aracı veya komponent imalatçısının yayınladığı ve uygulanması zorunlu olan güncel teknik yayınlar,
- e.) Modifikasyon ve tamirlerin ML.A.304'e uygun olarak uygulanması,
- f.) Hava aracı bakım el kitabında belirtilmesi koşuluyla bakım sonrasında veya kontrol yüzeylerinin, kanatların, motorun veya iniş takımlarının sökülmesi, takılması sonrasında test (kontrol) uçuşlarının yapılması.

ML.A.302 Hava aracı bakım programı (AMP)

ML.A.302 (a) Bakımların organizasyonu

~~(a)~~ Her bir hava aracının bakımı hava aracı bakım programına göre organize edilir.

ML.A.302 (b) Bakım programının onayı ve güncel tutma sorumluluğu

~~(b)~~ Bakım programı ve revizyonları;

- 1.) Hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinin bir CAMO/CAO tarafından yönetilmediği durumlarda, hava aracı sahibi tarafından ML.A.302 maddesinin (c.7) bendi uyarınca beyan edilir veya
- 2.) Hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini yönetmekten sorumlu CAMO/CAO tarafından



onaylanır.

Bakım programını güncel tutmaktan (b.1) maddesine göre bakım programı beyanını yapan hava aracı sahibi veya (b.2) maddesine göre bakım programını onaylayan kuruluş sorumludur.

ML.A.302 (c) Bakım programı içeriği

1.) AMP geçerli olan hava aracı, motor ve pervane bilgileriyle birlikte hava aracı sahibini, uygulanıyor ise işleticisini, CAMO/CAO'yu ve anlaşmalı bakım kuruluşlarını açıkça tanımlar. ~~Bakım programı kapsadığı hava araçlarını, motorları ve pervaneleri ile birlikte hava aracı sahibini, uygulanıyor ise işleticisini veya CAMO/CAO'yu açıkça tanımlar.~~

2.) Bakım programı alternatifli olarak aşağıdaki yöntemlerden birine göre hazırlanabilir. ~~iki farklı içeriğe göre hazırlanabilir.~~

(2.a) (d) bendinde atıfta bulunulan asgari kontrol programında (MIP: Minimum Inspection Programme) yer alan tasklar ve kontroller,

(2.b) Tasarım onayı sahibi (DAH: Design Approval Holder) tarafından yayınlanan sürekli uçuşa elverişlilik talimatlarını (ICA: Instructions for Continuing Airworthiness),

(2.c) Tasarım uyum beyanı düzenleyen özel/tüzel kişi tarafından yayınlanan ICA. ~~Bir tasarım uygunluk beyanının beyan sahibi tarafından verilen ICA.~~

3.) Bakım programı (b) bendine göre beyan edildiğinde veya onaylandığında, (c.2) bendinde atıf yapılanlardan ~~başka~~ ~~ilave~~ ~~fazla~~ bakım eylemini ya da hava aracı sahibinin veya CAMO/CAO'nun teklifiyle (c.2.b) bendinde atıf yapılanlara alternatif bakım tasklarını içerebilir.

(c.2.b) bendinde atıf yapılanlara alternatif olan bakım işlemleri, ilgili MIP'de belirtilenlerden daha az kısıtlayıcı olamaz.

4.) Bakım programı tekrarlayan AD'ler, ICA'ların uçuşa elverişlilik sınırlandırma bölümü (ALS: Airworthiness Limitation Section) ve tip sertifikası veri sayfasında (TCDS: Type Certificate Data Sheet) yer alan özel bakım gereksinimleri gibi tüm zorunlu sürekli uçuşa elverişlilik bilgilerini içerir.

5.) Hava aracı tipi, konfigürasyonu, operasyon türü ve özelliği gibi nedenlerle gerçekleştirilmesi gereken her türlü ~~ilave~~ bakım eylemi, asgari olarak aşağıdaki unsurlar dikkate alınarak bakım programında belirlenir.

(5.a) Hava aracına özel olarak takılmış teçhizat ve modifikasyonlar,

(5.b) Hava aracında gerçekleştirilen yapısal ve majör tamirler,

(5.c) Ömürlü komponentler ve uçuş emniyeti açısından kritik komponentler,

(5.d) Servis bültenine, teknik dokümana veya yayınlanan tüm bakım kılavuzuna, yenileme aralıkları (TBO: Time Between Overhaul) dahil herhangi bir sapma olmaksızın uyulması,

(5.e) Montajı yapılan teçhizata ait periyodik kontroller, incelemeler ve ilgili uçuşa elverişlilik ve operasyonel direktifler veya gereksinimler,

(5.f) Özel operasyonel onaylar,

(5.g) Hava aracının kullanım şekli ve operasyonel ortamın kullanımı,

6.) Bakım programı, hava aracı sahibi pilot bakımının yapıp yapılmayacağını tanımlar.

7.) Bakım programı hava aracı sahibi tarafından beyan edildiğinde, bu dokümanın tescili belirtilen hava aracı için bakım programı olduğunu, özellikle de DAH'ın tavsiyelerinden herhangi bir sapma yapılmadığını ve içeriğinden tamamen sorumlu olduğunu taahhüt ettiği imzalı bir beyan içerir.

8.) Bakım programı CAMO/CAO tarafından onaylandığında, DAH'ın tavsiyelerinde herhangi bir sapma yapılıyor ise gerekçesini açıklayarak kayıtlarında tutacaktır.

9.) Bakım programının incelenmesi ve etkinliğinin değerlendirilmesi yani gözden geçirme işlemi yılda en az bir kez ve aşağıdaki yöntemlerle şekillerde yapılır:

(9.a) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapan yetkili personel tarafından, hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemiyle bağlantılı olarak veya,

(9.b) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemiyle birlikte AMP incelemesi yapılmadığı durumlarda hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini yöneten CAMO/CAO tarafından.

AMP etkinlik analizinde ve inceleme neticesinde hava aracında tespit edilen eksikliklerin AMP içeriğindeki yetersizliklerle ilişkili olduğu görülür ise bakım programı bu kapsamda revize edilir. AMP incelemesini gerçekleştiren kişi, AMP'de yapılan değişiklikler hakkında hava aracı sahibinin veya CAMO/CAO'nun aldığı önlemleri yeterli ve uygun bulmaz ise bulgularla birlikte Genel Müdürlüğü bilgilendirir. Genel Müdürlük, bakım programında hangi değişikliklerin yapılacağına karar verir ve bulgulara dayanarak gerekirse ML.B.304 maddesine göre işlem yapar. Hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini yöneten CAMO/CAO tarafından.

~~İnceleme neticesinde hava aracı bakım programı içeriğinde eksiklikler görülür ise bakım programı bu kapsamda revize edilir. Hava aracı sahibi veya CAMO/CAO, gözden geçirme neticesinde tespit edilen eksiklikleri uygulamayı kabul etmez ise incelemeyi gerçekleştiren kişi, bulgularla birlikte Genel Müdürlüğü bilgilendirir. Genel Müdürlük, bakım programında hangi değişikliklerin yapılacağına karar verir ve bulgulara dayanarak gerekirse ML.B.304 maddesine göre işlem yapar.~~

ML.A.302 (d) Asgari kontrol programı (Minimum Inspection Programme – MIP)

~~(d)~~ Bir asgari kontrol programı (MIP):

1.) Aşağıdaki kontrol aralıklarını içerir:

(1.a) Uçaklar, motorlu planörler (TMG: Touring Motor Gliders) ve balonlar için, her yıl veya 100 saatlik aralıklarla, hangisi önce gelirse, 1 ay veya 10 saatlik tolerans uygulanabilir. Bir sonraki kontrol aralığı, kontrolün yapıldığı zamandan itibaren hesaplanır;

(1.b) TMG dışındaki planörler ve motorlu planörler için, her yıl için 1 aylık tolerans uygulanabilir. Bir sonraki kontrol aralığı, kontrolün yapıldığı zamandan itibaren hesaplanır;

2.) Hava aracı tipine uygun şekilde aşağıdakileri içerir:

(2.a) DAH gerekleri doğrultusunda ikmal işlemleri (servicing tasks),

(2.b) İşaretlemelemlerin (markings) incelenmesi,

(2.c) SHT-OPS, SHT-OPS-B ve SHT-OPS-SHT-OPS uyarınca tartım kayıtlarının ve tartımın incelenmesi,

(2.d) Transponderin operasyonel testi (takılı ise),



(2.e) Pitot-statik sistemin işlevsel testi,

(2.f) Uçaklar söz konusu olduğunda:

(i) Güç, devir sayısı (rpm), manyetolar, yakıt ve yağ basıncı, motor sıcaklıkları için operasyonel testler;

(ii) Otomatik kontrol ile donatılmış motorlar için yayınlanmış çalıştırma prosedürü;

(iii) Kuru karterli motorlar, turbo-şarjlı motorlar ve sıvı soğutmalı motorlar için bozulmuş sıvı sirkülasyonu belirtilerine yönelik bir operasyonel test;

(2.g) Aşağıdaki alanlara karşılık gelen yapısal elemanların, sistemlerin ve bileşenlerin durumunun ve bağlantısının muayenesi:

(i) Uçaklar için gövde, kabin ve kokpit, iniş takımı, kanat ve orta bölüm, uçuş kontrolleri, kuyruk grubu, aviyonik, elektrik, güç grubu, kavramalar (clutches), dişli kutuları, pervane ve balistik kurtarma sistemi gibi çeşitli sistemler,

(ii) Planörler ve motorlu planörler için gövde, kabin ve kokpit, iniş takımı, kanat ve orta bölüm, kuyruk grubu, aviyonik, elektrik, (motorlu planörler için) güç grubu ve su balast sistemi dahil olmak üzere çıkarılabilir balast ve sürüklenme paraşütü gibi çeşitli sistemler,

(iii) Sıcak hava balonları için: kubbe, burner, sepet, yakıt tankları, ekipman ve aletler,

(iv) Gaz balonları için kubbe, sepet, ekipman ve aletler.

Bu Talimat zeplin ve döner-kanat hava aracı için bir MIP belirtmediği sürece, bunların AMP'sinde (c.2.b) maddesinde atıfta bulunulduğu üzere DAH tarafından yayınlanan ICA referans olarak alınacaktır.

ML.A.302 (e) Doğrudan sürekli uçuşa elverişlilik talimatlarının (ICA: Instructions for Continuing Airworthiness) kullanılması

(e)(b) ve (c) maddelerine istisna olarak aşağıdaki koşullar yerine getirildiğinde, bakım programının tanzim edilmesi ve hava aracı sahibi tarafından beyan yapılması veya CAMO/CAO tarafından onaylanması gerekli değildir.

1.) DAH tarafından yayınlanan tüm ICA'ların herhangi bir sapma olmaksızın takip edilmesi,

2.) Servis bültenine, teknik dokümana veya zorunlu olmayan diğer uygulama kılavuzuna, yenileme aralıkları (TBO: Time Between Overhaul) dahil bütün bakım tavsiyelerine herhangi bir sapma olmaksızın uyulması,

3.) Aşağıdakilerden herhangi biri nedeniyle gerçekleştirilecek ilave bakım görevlerinin bulunmaması:

(3.a) özel olarak takılmış teçhizat ve hava aracı modifikasyonu;

(3.b) hava aracında gerçekleştirilen (yapısal ve majör) tamirler;

(3.c) ömrü sınırlı komponentler ve uçuş emniyeti açısından kritik komponentler;

(3.d) özel operasyonel onaylar;

(3.e) hava aracının kullanım şekli, uçağın ve operasyonel ortamının kullanımı.



4.) Hava aracı sahibi pilotun, hava aracı sahibi pilot bakımlarını gerçekleştirmeye yetkili olması. Hava aracı sahibi pilot bakımlarının yapılabileceği, beyan edilen veya onaylanan AMP'de belirtilmesi gerekir. Hava aracı sahibi pilot veya müştereken sahip olan pilotlardan herhangi biri, hava aracı sahibi pilot bakımını gerçekleştirme yetkisine sahip değilse bu istisnai durumdan yararlanılamaz.

ML.A.302 (f) Bakımın detayları

~~(f)~~(e.1) ila (e.4) bentlerinde belirtilen koşullar karşılanırsa, hava aracı için geçerli bakım programı aşağıdakilerden oluşacaktır:

- 1.) DAH tarafından yayınlanan ICA;
- 2.) Servis bülteni, teknik doküman, zorunlu olmayan diğer uygulama kılavuzları ve yenileme aralıkları (TBO) dahil bakım tavsiyeleri,
- 3.) Tekrarlayan AD'ler, ICA'nın ALS'si ve TCDS'de yer alan (özel) bakım gereksinimleri gibi zorunlu sürekli uçuşa elverişlilik bilgileri;
- 4.) Özel operasyonel veya hava sahası direktiflerinden kaynaklanan işlemler veya belirli alet ve teçhizat gerekliliklerinden kaynaklanan tasklar.

ML.A.303 Uçuşa elverişlilik direktifleri (AD)

ML.A.303 (a) Uygulanacak uçuşa elverişlilik direktifleri

~~(a)~~ Genel Müdürlük tarafından aksi belirtilmediği sürece, ilgili hava aracı/komponenti için tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu ülke otoritesi tarafından yayımlanan her bir uçuşa elverişlilik direktifi, ilgili direktifin gerekliliklerine göre uygulanır.

ML.A.303 (b) Alternatif kabul edilebilir yöntemleri (AMOC: Alternate Means of Compliance) uygulama

~~(b)~~ Genel Müdürlük tarafından aksi belirtilmediği sürece, ilgili hava aracı/komponenti için tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu ülke otoritesi tarafından onaylanmış olan AMOC uygun kabul edilir.

ML.A.304 Modifikasyon ve tamir verileri

Bir kuruluş ya da personel tarafından hava aracına veya komponente uygulanacak hasar değerlendirmeleri, modifikasyonlar ve tamirler, aşağıda belirtilen verilerden uygun olanı kullanılarak gerçekleştirilir.

a.) Tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu, tip tasarımından sorumlu ülke otoritesi, Genel Müdürlük veya Genel Müdürlük tarafından yapılacak değerlendirme sonrası uygunluğu onaylanan FAA veya EASA tarafından onaylanmış veriler, ~~Tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu ülke otoritesi, EASA veya Genel Müdürlük tarafından onaylanmış veriler,~~

b.) Tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu, tip tasarımından sorumlu ülke otoritesince veya Genel Müdürlük tarafından yapılacak değerlendirme sonrası uygunluğu onaylanan FAA veya EASA tarafından yetki verilen tasarım kuruluşunca imtiyaz kapsamında onaylanmış veriler ile Genel Müdürlükçe SHT-21 Talimatı kapsamında yetki verilen tasarım kuruluşunca imtiyaz kapsamında



onaylanmış veriler, ~~Tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu ülke otoritesinin, EASA'nın veya Genel Müdürlüğün yetkilendirdiği tasarım kuruluşu tarafından SHT-21 (veya EASA Part 21) 'e göre onayladığı veriler,~~

c.) SHT-21 Talimatı 21.A.90B veya 21.A.431B maddelerinde referans verilen gereklilikler kapsamındaki veriler, ~~SHT-21 (veya EASA Part 21) 'in 21.A.90B veya 21.A.431B maddelerinde referans verilen gereklilikler kapsamındaki veriler,~~

d.) SHT-21 Talimatı 21L.A.62, 21L.A.102, 21L.A.202 veya 21L.A.222 maddelerinde referans verilen gerekliliklerde yer alan veriler, ~~SHT-21 (veya EASA Part 21 Light) 21L.A.62, 21L.A.102, 21L.A.202 veya 21L.A.222'de atıfta bulunulan gerekliliklerde yer alan veriler,~~

e.) SHT-21 Talimatı gerekliliklerine uygun bir tasarıma uygunluk beyanının beyan sahibi tarafından beyan edilen veriler. ~~SHT-21 (veya Part 21 Light)'e uygun bir tasarıma uygunluk beyanının beyan sahibi tarafından beyan edilen veriler.~~

ML.A.305 Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemi

ML.A.305 (a) Bakımların kayıt sistemine girilmesi

~~(a)~~ Her bir bakım işlemi tamamlandığında, ML.A.801 veya SHT-145 Talimatı ~~IR~~ 145.A.50 maddelerinde ~~inde~~ belirtilen bakım çıkış sertifikası, bakımın bittiği günden itibaren en çok 30 gün içinde yayınlanır ve ilgili bakım verileri hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarına girilir.

ML.A.305 (b) Kayıt sisteminin oluşumu

~~(b)~~ Hava aracının sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları, gövde, motor (veya motor modülü), pervane ve servis ömrü sınırlı parçaların kayıt defterlerinin uygun olanlarından oluşur.

ML.A.305 (c) Logbook'a kayıt edilecekler

~~(c)~~ Hava aracı tipi, tescil işareti, tarih, toplam uçuş saati (flight hour), uçuş sayısı (flight cycle) ve iniş sayıları (landings) hava aracı kayıt defterine (logbook) yazılır.

ML.A.305 (d) Kayıt sisteminin içeriği

~~(d)~~ Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları aşağıdakileri içerir.

- 1.) AD'lerin güncel durumu ve emniyet sorununa ilişkin Genel Müdürlük tarafından zorunlu kılınan önlemler;
- 2.) modifikasyonların, tamirlerin ve diğer DAH bakım önerilerinin mevcut durumu;
- 3.) bakım programı ve uygulanan bakımların (güncel) uygunluk durumu;
- 4.) sert iniş, kuş çarpması v.b. nedenlerden kaynaklanan plansız bakımların güncel durumu
- 5.) servis ömrü sınırlı komponentlerin güncel durumu;
- 6.) güncel ağırlık ve denge raporu;
- 7.) güncel ertelenmiş bakım listesi.



ML.A.305 (e) Kayıt sisteminde tutulacak kayıtlar ve süresi

~~(e)~~ SHGM Form 1 veya eşdeğeri dokümana ek olarak, motor, pervane, motor modülü veya servis ömrü sınırlı komponentler gibi hava aracına takılı olan herhangi bir komponentle ilgili aşağıdaki bilgiler, gövde, motor veya pervane kayıt defteri ile motor modülü veya servis ömrü sınırlı komponent kayıt kartlarından uygun olanına girilir:

- 1.) komponentin tanımı;
- 2.) montaj ve söküm referansı ile birlikte, komponentin takıldığı gövdenin, motorun, pervanenin, motor modülünün veya servis ömrü sınırlı parçanın uygun olanına ait tanımı, tipi, parça numarası ve seri numarası ile tescili;
- 3.) belirli bir komponente ilişkin uçuş operasyonundaki takvim süresi, toplam uçuş saati, uçuş sayısı (ve iniş sayısı) ve ilişkili tarihler;
- 4.) Komponente geçerli olan (d) bendinde atıfta bulunulan güncel bilgiler.

ML.A.305 (f) Kayıt sorumluluğu

~~(f)~~ Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi ve ML.A.201 maddesinde belirtilen görevlerin yönetiminden sorumlu kuruluş veya hava aracı sahibi ML.A.305 maddesinde ayrıntıları verildiği şekilde kayıtları kontrol eder ve talep edildiğinde kayıtları yetkililere, görevlilere sunar.

ML.A.305 (g) Kayıt sistemine uyum sorumluluğu

~~(g)~~ Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemine girişi yapılan tüm bilgiler, açık ve doğru şekilde girilir. Bir kaydın düzeltilmesi gerektiğinde, orijinal kayıt imha edilmeden ve görülebilecek şekilde düzeltme işlemi yapılır.

ML.A.305 (h) Kayıt sisteminde tutulacak kayıtlar ve süresi

~~(h)~~ Hava aracı sahibi, aşağıdaki kayıtları belirtilen süreler boyunca tutmak için bir sistem kurulmasını sağlar:

- 1.) hava aracı ve servis ömrü sınırlı komponent ile ilgili tüm bakım kayıtları; hava aracı veya komponent servise verildikten sonra asgari 36 aydan az olmamak üzere kapsam ve ayrıntı bakımından eşdeğer yeni bilgiler yerine geçene kadar,
- 2.) hava aracı ve servis ömrü sınırlı tüm komponentin toplam kullanım süresi; yani takvim süresi, uçuş saati, uçuş sayısı (ve iniş sayısı) bilgileri; hava aracı veya komponentin kalıcı olarak servisten çekilmesinden sonra en az 12 ay,
- 3.) servis ömrü sınırlamasına tabi tutulan komponentin son planlı bakımdan sonra geçen kullanım süresi; yani uygun olduğu şekilde takvim zamanı, uçuş saati, uçuş sayısı (ve iniş sayısı), hava aracı tescili, serviste kalabileceği azami süre/tarih bilgileri; kapsam ve ayrıntı bakımından eşdeğer başka bir bakım yerine geçene kadar,
- 4.) bakım programına uyumu gösteren güncel durum kayıtları; kapsam ve ayrıntı bakımından eşdeğer yeni bir bakım yerine geçene kadar,
- 5.) uygulanan tüm AD'lerin mevcut durumunu gösteren kayıtlar; hava aracı veya komponentin servisten kalıcı olarak çekilmesinden sonra en az 12 ay,
- 6.) Hava aracı, motor(lar), pervane(ler) ve uçuş emniyeti için hayati önem taşıyan diğer



komponentler üzerinde yapılan güncel modifikasyonların ve tamirlerin ayrıntıları; servisten kalıcı olarak çekildikten en az 12 ay sonrasına kadar,

ML.A.307 Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının devredilmesi

ML.A.307 (a) İşletici veya sahibine devir

~~(a)~~ Hava aracı bir sahipten veya işleticiden diğerine kalıcı olarak devredildiğinde, devreden, ML.A.305'te belirtilen sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının eksiksiz teslimini sağlar.

ML.A.307 (b) CAMO ya da CAO'ya devir

~~(b)~~ Hava aracı sahibi, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlemleri için bir CAMO/CAO ile sözleşme yaptığında, ML.A.305'te belirtilen sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının söz konusu kuruluşa eksiksiz devredilmesini sağlar.

ML.A.307 (c) Kayıt sürelerine uyum

~~(c)~~ Hava aracının yeni sahibi, işleticisi, CAMO/CAO, ML.A.305 (h) maddesinde belirlenen sürelerle uymaya devam etmekle yükümlüdür.

ALTBÖLÜM D – BAKIM STANDARTLARI

ML.A.401 Bakım verileri

ML.A.401 (a) Bakım verilerinin kullanılması

~~(a)~~ Hava aracı bakımını yapan kişi veya kuruluş, modifikasyon ve tamir verileri de dahil olmak üzere bakım uygulamalarında, ilgili hava aracı için geçerli olan bakım verilerinin tamamına erişim imkanına sahip olmalı ve bunları kullanmalıdır.

ML.A.401 (b) Geçerli bakım verileri

Bu Talimat kapsamındaki kullanılabilir bakım verileri aşağıdakilerden oluşur: ~~(b) Kullanılabilir bakım verisi aşağıdakilerden bir tanesidir;~~

- 1.) Genel Müdürlük, EASA, FAA, TCCA, ANAC (Brezilya), UK CAA (Birleşik Krallık) ve yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen otoriteler ve bu otoritelerin yetkilendirdiği kişi veya kuruluşlar tarafından yayınlanmış geçerli talimat, prosedür, standart veya gereklilikler,
- 2.) Uygulanabilir uçuşa elverişlilik direktifleri,
- 3.) Tip sertifikası ve ilave tip sertifikası sahipleri veya bir ta bir kuruluş tarafından düzenlenmiş olan CAA Form 1 dokümanı 31.12.2026 tarihine kadar, (a.7) Genel Müdürlüğümüzce tip kabulü yapılan ve tip sertifikası sorumluluğu Rusya Federasyonu Sivil Havacılık Otoritesinde olan hava araçları için geçerli olmak üzere; AIC AR Russia Form C-5, Fata Russia Form E-02, Summary Certificate ve Ukrayna Sivil Havacılık Otoritesi SAA Ukraine Form-1. (a.8) JAA üyesi bir devletin havacılık otoritesi tarafından yetkilendirdiği bir kuruluşun, bu Talimatın yürürlük tarihi öncesinde düzenlediği JAA Form 1, (a.9) Genel Müdürlük tarafından imzalanmış ilgili bir anlaşma yürürlükten kaldırılincaya kadar, Genel Müdürlük ile EASA dışındaki bir ülke arasında imzalanmış anlaşma hükümleri doğrultusunda Genel Müdürlük nezdinde kabul edilebilir (yetkili bir kuruluş tarafından yayınlanan) servis çıkış dokümanı, (a.10) Üretimi veya bakımı ML.A.502 (c) bendine göre gerçekleştiren komponentler için imalatçının yayınladığı üretim beyanı (declaration of production) veya uygunluk beyanı (declaration of conformity) yada bakımı gerçekleştiren kişi veya kuruluşun yayınladığı bakım beyanı (declaration of maintenance). (b.) SHGM Form 1 veya eşdeğeri dokümana sahip olmadan depolanmakta olan hiçbir malzeme/komponent, onaylı bakım kuruluşu tarafından AMC1 CAO.A.070 (a) veya AMC2 145.A.50 (d) maddeleri kapsamında SHGM Form 1 düzenlenmeden ülkemiz siciline kayıtlı hava aracına takılamaz. c.) Genel Müdürlükçe yetkilendirilmiş üretim ya da bakım kuruluşu tarafından, üretimi ya da bakımı yapılan malzeme/komponent, SHGM Form 1 ile temin edilmediği sürece ülkemiz siciline kayıtlı hava aracına takılamaz.
- 4.) Tasarım onayı sahibi veya tasarım uygunluk beyanı sahibi tarafından takılabilmesi onaylanan komponentler için, komponent üreticileri tarafından yayımlanan ve tasarım onayı sahibi veya tasarım uygunluk beyanı sahibi tarafından kabul edilebilir olan geçerli bakım talimatları,
- 5.) SHT-145 (veya EASA Part-145) kapsamında 145.A.45 (d) maddesine göre yayınlanmış geçerli veriler.



ML.A.402 Bakımın uygulanması

ML.A.402 (a) SHT-145 veya Part-CAO bakımları

~~(a)~~ Onaylı bakım kuruluşlarınca yapılan bakımlar, SHT-145 veya SHT-CA EK-5 Part-CAO'ya uygun olarak gerçekleştirilir.

ML.A.402 (b) Bakımı uygulayan kişi ya da kuruluşun sorumlulukları

~~(b)~~ SHT-145 veya Part-CAO onaylı bakım kuruluşları tarafından yapılan bakımlar haricinde, bakımı uygulayan kişiler aşağıdakileri sağlamakla yükümlüdür.

- 1.) Bu ~~Ek'in~~ talimatın gerektirdiği şekilde gerçekleştirilecek bakım işlemi için yetkin olmak.
- 2.) Bakımın gerçekleştirildiği alanın iyi tanzim edilmiş ve kir ve atık hususunda temiz olması.
- 3.) ML.A.401 maddesinde tanımlanan bakım verilerinde belirtilen yöntemlerin, tekniklerin, standartların ve talimatların kullanılmalıdır.
- 4.) ML.A.401 maddesinde tanımlanan bakım verilerinde belirtilen alet, ekipman ve malzemelerin kullanılmalıdır. Gerekğinde, alet ve ekipmanların kontrol edilmesi ve resmi olarak kabul edilen standarda göre kalibre edilmelidir.
- 5.) ML.A.401 maddesinde tanımlanan bakım verilerinde belirtilen her türlü çevresel kısıtlama dahilinde bakımın gerçekleştirilmesini sağlamalıdır.
- 6.) Kötü hava şartlarında veya uzun süreli bakım uygulamalarında uygun tesislerin kullanılmasını sağlamalıdır.
- 7.) Bakım sırasında çoklu hataların oluşma olasılığının ve özdeş bakım işlemlerinde hataların tekrarlanma riskinin azaltılmasını temin etmelidir.
- 8.) Herhangi bir kritik bakım işlemi uygulandığında, hata yakalama metodunun kullanılmasını garantilemelidir.
- 9.) Tüm bakım faaliyetlerinin tamamlanmasından sonra, hava aracının veya komponentin, alet ve ekipmandan ve diğer her tür yabancı parça ve malzemedan arınmış olduğundan ve sökülmüş tüm erişim panellerinin yerlerine takılmış olduğundan emin olmak amacıyla genel doğrulama kontrolünü gerçekleştirmelidir.
- 10.) Gerçekleştirilen tüm bakım işlemlerinin uygun şekilde kayıt edilmesi ve belgelenmesini sağlamalıdır.

ML.A.403 Hava aracı arızaları

ML.A.403 (a) Arıza giderilmeden uçuş yapılmaması

~~(a)~~ Uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye sokan her türlü hava aracı arızası, uçuş gerçekleştirilmeden önce giderilir.



ML.A.403 (b) Arızaların ertelenmesi

~~(b)~~ Aşağıdaki kişiler, bir arızanın uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atmadığına karar verebilir ve buna göre ilgili arızayı ~~bunu~~ erteleyebilir;

- 1.) gerekli olmayan hava aracı ekipmanını etkileyen arızalar açısından pilot,
- 2.) gerekli hava aracı ekipmanını etkileyen arızalarla ilgili olarak asgari ekipman listesi (MEL: Minimum Equipment List) kullanıldığı zaman pilot, aksi halde, bakım gerekliliği olması halinde yalnızca onaylayıcı personel,
- 3.) aşağıdaki tüm koşulların sağlanması durumunda, (b.1) ve (b.2) bentlerinde belirtilen arızalar haricindeki durumlarla ilgili olarak, pilot;

(3.i) UOD-2022/2 sayılı Genelgeye göre tecrübe uçuşlarında kullanılanlar hariç kompleks olmayan motorlu hava aracı ile ticari olmayan uçuş operasyonları kategorisinde işletilen (SHY-6B B1: NCO) veya amatör havacılık faaliyetlerinde kullanılan hava araçları, SHT-OPS-B Talimatına göre işletilmeyen balonlar veya SHT-OPS-S Talimatı kapsamında olmayan planörler, ~~kompleks motorlu olmayan hava aracı ile ticari olmayan uçuş operasyonları kapsamında işletilen hava aracı veya (SHT-OPS-B) kapsamında işletilmeyen balonlar ya da (SHT-OPS-S) kapsamında olmayan planörler söz konusu olduğunda;~~

(3.ii) hava aracı sahibinin veya mevcutsa sözleşmeli CAMO/CAO'nun kabulü ile, ~~pilot arızayı erteleyerek;~~

4.) (b.1) ve (b.2) bentlerinde atıfta bulunulanlar dışındaki diğer kusurlar hakkında, (b.3.i) ve (b.3.ii) şıklarında belirtilen koşullar sağlanmadığında uygun niteliklere sahip onaylayıcı personel.

ML.A.403 (c) Ertelenen arızaların giderilmesi

~~(c)~~ Uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atmayacak hava aracı arızası, ~~bahse konu~~ arızanın ilk tespit edildiği tarih sonrasında ve bakım verilerinde belirtilen limitler dahilinde, mümkün olan en kısa sürede giderilir.

ML.A.403 (d) Arızaların kayıt edilmesi

~~(d)~~ Uçuş öncesinde giderilmeyen her türlü arıza, ML.A.305'e göre hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik (bakım) kayıt sistemine kaydedilir ve bu kayıtlar pilot için erişilebilir şekilde bulundurulur.



ALTBÖLÜM E – KOMPONENTLER

ML.A.501 Komponentlerin sınıflandırılması ve kullanımı

ML.A.501(a) Komponentlerin sınıflandırılması

SHT-21 Talimatında parçalar ve cihazlar konusunda parçaların ve cihazların takılmasının uygunluğu (21.A.307), parçalar konusunda montaj için parçaları servise verme sertifikaları (21L.A.193), SHT-145 veya SHT-CAM Ek-5: Part-CAO 'da aksi belirtilmediği sürece, komponentler yalnızca aşağıdaki koşulların tümü karşılanırsa hava aracına takılabilir: ~~(a) SHT-21 (EASA Part 21 21.A.307 veya Part 21 Light 21L.A.193), SHT-145 (EASA Part 145), veya SHT-CAM Part CAO (EASA Part CAO)'da aksi belirtilmediği sürece, komponentler yalnızca aşağıdaki koşulların tümü karşılanırsa takılabilir:~~

- (i) kabul edilebilir ~~tatmin edici~~ bir durumda olması,
- (ii) SHGM Form.1 veya eşdeğeri kullanılarak uygun şekilde servise verilmiş olması,
- (iii) SHT-21 (EASA Part-21 veya Part-21 Light Subpart Q)'e göre işaretlenmiş olması.

AMC1 ML.A.501 (a) SHGM Form 1 eşdeğeri

a.) Bu Talimat kapsamında aşağıdaki dokümanlar SHGM Form 1'e eşdeğer kabul edilir.

(a.1) Genel Müdürlük tarafından yapılan ikili anlaşmalar kapsamında, muhatap otoriteler ve bunların yetkilendirdiği organizasyonlar tarafından düzenlenen formlar,

(a.2) EASA onaylı kuruluş tarafından düzenlenen EASA Form 1,

(a.3) FAA (ABD) onaylı kuruluş tarafından düzenlenen FAA 8130-3,

(a.4) TCCA (Kanada) onaylı kuruluş tarafından düzenlenen TCCA Form One,

(a.5) ANAC (Brezilya) onaylı kuruluş tarafından düzenlenen ANAC Form SEGVOO 003,

(a.6) (Değişik: 11.12.2024 - 91660) Birleşik Krallık Sivil Havacılık Otoritesi ile karşılıklı ikili anlaşmada aksi belirtilmedikçe ilgili otorite tarafından onaylanmış bir kuruluş tarafından düzenlenmiş olan CAA Form 1 dokümanı 31.12.2026 tarihine kadar,

(a.7) Genel Müdürlüğümüzce tip kabulü yapılan ve tip sertifikası sorumluluğu Rusya Federasyonu Sivil Havacılık Otoritesinde olan hava araçları için geçerli olmak üzere; AIC AR Russia Form C-5, Fata Russia Form E-02, Summary Certificate ve Ukrayna Sivil Havacılık Otoritesi SAA Ukraine Form-1.

(a.8) JAA üyesi bir devletin havacılık otoritesi tarafından yetkilendirdiği bir kuruluşun, bu Talimatın yürürlük tarihi öncesinde düzenlediği JAA Form 1,

(a.9) Genel Müdürlük tarafından imzalanmış ilgili bir anlaşma yürürlükten kaldırılıncaya kadar, Genel Müdürlük ile EASA dışındaki bir ülke arasında imzalanmış anlaşma hükümleri doğrultusunda Genel Müdürlük nezdinde kabul edilebilir (yetkili bir kuruluş tarafından yayınlanan) servis çıkış dokümanı,



(a.10) Üretimi veya bakımı ML.A.502 (c) bendine göre gerçekleştiren komponentler için imalatçının yayınladığı üretim beyanı (declaration of production) veya uygunluk beyanı (declaration of conformity) yada bakımı gerçekleştiren kişi veya kuruluşun yayınladığı bakım beyanı (declaration of maintenance).

(b.) SHGM Form 1 veya eşdeğeri dokümana sahip olmadan depolanmakta olan hiçbir malzeme/komponent, onaylı bakım kuruluşu tarafından AMC1 CAO.A.070 (a) veya AMC2 145.A.50 (d) maddeleri kapsamında SHGM Form 1 düzenlenmeden ülkemiz siciline kayıtlı hava aracına takılamaz.

c.) Genel Müdürlükçe yetkilendirilmiş üretim ya da bakım kuruluşu tarafından, üretimi ya da bakımı yapılan malzeme/komponent, SHGM Form 1 ile temin edilmediği sürece ülkemiz siciline kayıtlı hava aracına takılamaz.

ML.A.501 (b) Komponent kullanım şartları

~~(b)~~ Bir komponenti hava aracına ~~montajından~~ ~~takmadan~~ önce, hava aracı bakım teknisyeni (onaylayıcı personel) veya onaylı bakım kuruluşu, uygulanabilir farklı modifikasyon veya geçerli AD var ise belirli bir komponentin takılmaya uygun olduğundan emin olur.

ML.A.501 (c) Standart parça kullanım şartları

~~(c)~~ Bakım verileri ~~ilgili~~ ~~söz konusu~~ parçayı tanımlaması koşuluyla standart parçalar, bir hava aracına veya sistemine takılabilir. Uygulanabilir geçerli standartlara sahip olduğu kanıtlanabilen ve ~~yeterli~~ ~~tatmin edici~~ izlenebilirliğe sahip olan standart parçalar da hava aracı veya sistemine takılabilir.

ML.A.501 (d) Ham-madde ve sarf malzemeler

~~(d)~~ Ham-madde veya sarf malzemesi, hava aracında veya komponentlerinde yalnızca aşağıdaki şartların sağlanması koşuluyla kullanılır:

- 1.) hava aracı veya komponent üreticisi, söz konusu ham maddenin veya sarf malzemenin, ilgili bakım verilerinde ya da SHT-145'te veya Part-CAO'da kullanıma uygun olduğunu özel olarak belirtmesi gerekir.
- 2.) bu tür malzeme, istenen (gerekli) malzeme standartlarını, özelliklerini karşılamalıdır ve yeterli izlenebilirliğe sahip olmalıdır.
- 3.) bu tür malzeme imalat ve tedarik zincirini de içeren, söz konusu malzemeye açıkça ilgili olan ve bir standarda (sertifikasyon şartlarına) uygunluk beyanını gösteren dokümantasyona sahip olmalıdır.

ML.A.501 (e) Balonlar

~~(e)~~ Balonlarda, belirli bir kubbe için farklı sepet, burner ve yakıt silindiri kombinasyonları uygulanabilir olduğunda bunların montajını yapan kişi aşağıdakilerin sağlandığından emin olur:

- 1.) sepet, burner ve/veya yakıt tüplerinin, tip sertifikasına veya tip sertifikasına atıfta bulunan diğer belgelere göre farklı kombinasyona elverişli olması,
- 2.) sepet, burner ve/veya yakıt tüplerinin servise verilebilir şekilde faal ve uygun bakım kayıtlarına sahip olması.

**ML.A.502 Komponentlerin bakımı****ML.A.502 (a) Bakımı gerçekleştirilmesi**

SHT-21 Talimatında parçalar ve cihazlar konusunda parçaların ve cihazların takılmasının uygunluğu (21.A.307(b)), parçalar konusunda montaj için parçaları servise verme sertifikaları (21L.A.193(b)) gerekliliklerine uygun olan bileşenlerin (örneğin ömür sınırlı olmayan, yapısal olmayan, uçuş kontrolleriyle ilişkisiz olan standart parçaların) bakımını, hava aracı sahibi tarafından yazılı şekilde kabul edilmesi koşuluyla, teknisyen veya bakım kuruluşu gerçekleştirebilir. Bu kapsam doğrultusunda uygulanan komponent bakımı, SHGM Form 1 veya eşdeğerinin düzenlenmesi için uygun değildir ve hava aracı bakım çıkışı gerekliliklerine tabi olacaktır. ~~(a) SHT-21 veya EASA Part-21 21.A.307 maddesi (b.2) veya Part-21 Light 21L.A.193 maddesi (b.2)'ye uygun şekilde hava aracı sahibi tarafından kabul edilen komponentlerin bakımı, SHT-21 veya EASA Part-21 21.A.307 maddesi (b.2) veya Part-21 Light 21L.A.193 maddesi (b.2)'deki şartlara göre hava aracı sahibi tarafından kabul edilmesi koşuluyla hava aracı bakım teknisyeni (onaylayıcı personel) veya onaylı bakım kuruluşu tarafından gerçekleştirilir.~~

~~Bu kapsam doğrultusunda uygulanan komponent bakımı, SHGM Form 1 veya eşdeğerinin düzenlenmesi için uygun değildir ve hava aracı bakım çıkış gerekliliklerine tabi olacaktır.~~

ML.A.502 (b) Bakım çıkışının yapılması

(b) Komponentlerin bakım çıkışı aşağıdaki tabloya uygun olarak yapılır.

	SHGM Form 1 kullanarak bakım çıkışı	ML.A.801 kapsamında hava aracı seviyesinde bakım çıkışı
Komponent üreticisinin yayınladığı bakım verilerine göre bakımı yapılan komponentler		
Overhaul kapsamında olmayan bakımlar	*Motorlar için motor kategorisinde yetkili bakım kuruluşu veya *Diğer komponentler için komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşları,	*hava aracı kategorisinde yetkili bakım kuruluşu ve/veya *bağımsız onaylayıcı personel.
Pervane ve motor haricindeki komponentlerin overhaul işlemi	*Komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşları	*Uygulanabilir değil.
CS-VLA, CS-22 ve LSA hava araçlarının motor ve pervanelerinin overhaul işlemi	*Motorlar için motor kategorisinde yetkili bakım kuruluşu veya *Pervaneler için komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşları,	*hava aracı kategorisinde yetkili bakım kuruluşu ve/veya *bağımsız onaylayıcı personel.
CS-VLA, CS-22 ve LSA dışındaki hava araçlarının motor ve pervanelerinin overhaul işlemi	*Motorlar için motor kategorisinde yetkili bakım kuruluşu veya	*Uygulanabilir değil.



	*Pervaneler için komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşları,	
Hava aracı üreticisinin bakım verilerine göre bakım yapılan komponentler		
Bütün komponentlerin her türlü bakımı	*Motorlar için motor kategorisinde yetkili bakım kuruluşu veya *Diğer komponentler için komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşları,	*hava aracı kategorisinde yetkili bakım kuruluşu ve/veya *bağımsız onaylayıcı personel.

ML.A.502 (c) Komponent bakımı

SHT-21 Talimatında parçalar ve cihazlar konusunda parçaların ve cihazların takılmasının uygunluğu (21.A.307(b)(3) — (b)(6)), parçalar konusunda montaj için parçaları servise verme sertifikaları (21L.A.193(b)(3) — (b)(6)) gerekliliklerine uygun olan bileşenlerin bakımı, herhangi bir teknisyen veya onaylı/onaysız bakım kuruluşu tarafından yapılabilir. Bu durumda (b) paragrafından farklı olarak, bakımı gerçekleştiren kişi/kuruluş tarafından yayınlanan 'bakımın tamamlandığını gösterir beyan' ile bu komponent bakım sonrasında servise verilebilir.

'Bakımın tamamlandığını gösterir beyan' en azından gerçekleştirilen bakımın temel ayrıntılarını, bakımın tamamlandığı tarihi ve bakımı yapan kişinin/kuruluşun tanımlayıcı kimliğini içermelidir. Bu beyan bir bakım kaydı olarak ve bakımı yapılan bileşenin SHGM Form 1 eşdeğeri olarak kabul edilir. ~~(c) SHT-21 veya EASA Part 21 21.A.307 veya Part 21 Light 21L.A.193 maddesinde (b.3) ile (b.6) belirtilen komponentlerin bakımı, hava aracı bakım teknisyeni (onaylayıcı personel) veya onaylı bakım kuruluşu tarafından yapılır. Bu durumda (b) bendinden farklı olarak, bakımı gerçekleştiren tarafından yayınlanan 'bakımın tamamlandığını gösterir beyan' ile bu komponent bakım sonrasında servise verilebilir. 'Bakımın tamamlandığını gösterir beyan' yapılan bakımın en azından temel ayrıntılarını, bakımın tamamlandığı tarihi ve bakımı yapan kişinin/kuruluşun tanımlayıcı kimliğini içermelidir. Bu kayıt bakım kaydı olarak ve bakımı yapılan bileşenin SHGM Form 1 eşdeğeri olarak kabul edilir.~~

ML.A.503 Servis ömrü sınırlı komponentler

ML.A.503 (a) Servis ömrü sınırlı komponentler tanımı

Servis ömrü sınırlı komponent terimi aşağıdaki bileşenleri içerir: ~~(a) Servis ömrü sınırlı komponent terimi aşağıdaki parça, teçhizat ve ekipmanı içerir:~~

- 1.) Sertifikalandırılmış ömür sınırına tabi olan ve bu sınıra ulaştıktan sonra kullanım dışı bırakılması gereken komponentler, ~~Sertifikalandırılmış ömrünü doldurduktan sonra kullanım dışı olacak komponentler ve~~



2.) Belirli bir hizmet ömrü sınırı uygulanan ve bu sınırın sonunda kullanılabilirliği yeniden kazanması amacıyla bakıma alınması gereken komponentler. ~~Servis ömrünü doldurduktan sonra bakım işlemine tabi tutularak tekrar faal hale getirilecek komponentler.~~

ML.A.503 (b) Ömür sınırına uyma

~~(b)~~ Hava aracına veya sisteme takılı servis ömrü sınırlı komponentler, ML.A.504 (c) maddesinde açıklanan gerekli işlemler yapılmaksızın ~~dan~~, bakım programında ve AD'lerde belirtilen onaylı servis ömrü sınırını aşmayacaktır.

ML.A.503 (c) Ömür sınırının ifade edilmesi

~~(c)~~ Onaylı servis ömrü, takvim günü, uçuş saati, uçuş sayısı veya iniş sayısı olarak uygun olanı ile ifade edilir.

ML.A.503 (d) Ömrü dolan komponentler

~~(d)~~ Onaylı servis ömrünün sonunda komponent, bakım amacıyla veya sertifikalandırılmış ömrünü dolduranlar için imha edilmesi amacıyla hava aracından veya sistemden kaldırılır.

ML.A.504 Gayri faal komponentlerin kontrolü

ML.A.504 (a) Gayri faal komponentlerin sınıflandırılması

~~(a)~~ Aşağıdaki şartlardan herhangi biri oluştuğunda komponent gayri faal sayılır:

- 1.) komponentin servis ömrü sınırının bakım programında tanımlandığı şekilde sona ermesi;
- 2.) Genel Müdürlük tarafından uygulanması zorunlu tutulan geçerli uçuşa elverişlilik direktifleri ve diğer sürekli uçuşa elverişlilik gereklilikleri ile uygunsuzluk durumunda
- 3.) komponentin uçuşa elverişlilik durumunu veya hava aracına takılmaya uygunluğu belirlemek üzere gerekli olan bilgilerin mevcut olmaması;
- 4.) hasarlara veya arızalara ilişkin belirtiler bulunması;
- 5.) servise vermeyi veya faal durumunu olumsuz etkileme olasılığı olan bir olaya veya kazaya karışmış olması.

ML.A.504 (b) Gayri faal komponentlerin tanımlanması

~~(b)~~ Gayri faal komponentler aşağıda belirtilen ifadelerden uygun olanına göre tanımlanır.

- 1.) Komponentin gelecekteki durumuna ilişkin karar verilinceye kadar güvenli bir yerde onaylı bakım kuruluşunun veya bağımsız onaylayıcı personelin kontrolü altında muhafaza edilenler gayri faal olarak,
- 2.) kişi veya kuruluş tarafından gayri faal olarak beyan edilen komponentler ve bunların saklama, tutma sorumluluğu ML.A.305'de açıklandığı şekilde hava aracı bakım kayıt sisteminde tanımlanarak dokümantasyon yapıldıktan sonra hava aracı sahibine aktarılanlar gayri faal olarak.

ML.A.504 (c) Kurtarılamaz komponentler

~~(c)~~ Belgelendirilmiş ömür sınırını doldurmuş olan veya tamir edilemez bir hasar veya arızası olan komponentler, kurtarılamaz olarak sınıflandırılır ve ML.A.304'te açıklandığı şekilde bu bileşenlerin



belgelendirilmiş ömür sınırı uzatılmadığı veya tamir çözümü onaylanmadığı sürece komponentin tedarik sistemine tekrar girmesine izin verilmez. ~~bu komponentlerin, belgelendirilmiş ömür sınırı uzatılmadığı veya ML.A.304'te açıklandığı şekilde tamir çözümü onaylanmadığı sürece komponentin tedarik sistemine tekrar girmesine izin verilmez.~~

ML.A.504 (d) Kurtarılamaz komponentlerin tahrip edilmesi

~~(d)~~(c) bendinde belirtildiği şekilde kurtarılamaz komponent olması durumunda, bu Talimat kapsamında sorumlu olan her kişi veya kuruluş; aşağıdaki işlemlerden bir tanesini gerçekleştirecektir:

- 1.) bu tür komponenti (b) bendinde belirtilen mahalde muhafaza edilmesini veya,
- 2.) bu tür komponente ilişkin sorumluluktan feragat etmezden önce, söz konusu komponentin ekonomik olarak düzeltilemez veya onarılamaz biçimde tahrip edilmesini sağlar.

ML.A.504 (e) Kurtarılamaz komponentlerin eğitimde kullanılması

~~(e)~~(d) bendindeki hususa bakmaksızın, bu Talimat kapsamında sorumlu olan kişi veya kuruluş kurtarılamaz olarak sınıflandırdığı komponentlere ilişkin sorumluluğu herhangi bir tahribat yapmadan eğitim veya araştırma amaçlı bir kuruluşa devir edilebilir.



ALTBÖLÜM H - HAVA ARACI BAKIM ÇIKIŞ SERTİFİKASI (CRS)

ML.A.801 Hava aracı bakım çıkış sertifikası (CRS)

ML.A.801 (a) CRS yayınlanması

~~(a)~~ Bakım çıkış sertifikası (CRS), hava aracında gerekli bakım işlemleri üretici el kitaplarında tanımlandığı şekilde gerçekleştirildikten sonra yayımlanır.

ML.A.801 (b) CRS yayınlayacak kuruluş ya da kişi ~~Bakımı uygulayacak kuruluş yada kişi~~

~~(b)~~ Bakım çıkış sertifikası (CRS), alternatifli olarak aşağıdakiler tarafından düzenlenir:

- 1.) Onaylı bakım kuruluşu adına uygun onaylayıcı personel,
- 2.) İlgili hava aracı tipi yetkisine sahip ve lisansına bu tipin kayıt edildiği hava aracı bakım teknisyeni (bağımsız onaylayıcı personel) veya,
- 3.) ML.A.803 ~~maadesi~~ ile uyumlu olacak şekilde hava aracı sahibi pilot.

ML.A.801 (c) Öngörülemez durumlarda bakım

~~(c)~~ (b) bendine istisnai olarak, öngörülemez durumlarda, hava aracı hiçbir onaylı bakım kuruluşunun ve onaylayıcı personelin mevcut olmadığı bir yerde kaldığında, hava aracı sahibi, bu Talimatın dördüncü bölümünde vurgulanan standartlara uygun olarak hava aracına bakım yapması ve bakım çıkış sertifikası düzenlemesi için 3 yıldan az olmayan (bahse konu hava aracında) bakım tecrübesine sahip olan ve uygun nitelikleri taşıyan doğru bir kişiyi yetkilendirebilir. Bu durumda hava aracı sahibi;

- 1.) Bakım işlemini gerçekleştiren teknisyen tarafından yapılan tüm çalışmanın ~~ayrıntılarına~~ ve CRS yayınlayan onaylayıcı personelin sahip olduğu niteliklerin detaylarına ~~na~~ ilişkin kayıtları temin eder ve bunları hava aracı kayıtlarında saklar,
- 2.) Böylesi bir bakımın, ML.A.801 (b) bendinde belirtildiği şekilde yetkilendirilmiş kişi veya onaylı bakım kuruluşu tarafından 7 günü aşmayacak sürede ve mümkün olan ilk fırsatta, yeniden kontrol edilmesini ve bakım çıkışının yapılmasını sağlar. Azami süre, , UOD-2022/2 sayılı Genelgeye göre tecrübe uçuşlarında kullanılanlar hariç kompleks olmayan motorlu hava aracı ile ticari olmayan uçuş operasyonları kategorisinde işletilen (SHY-6B B1: NCO) veya amatör havacılık faaliyetlerinde kullanılan hava araçları, SHT-OPS-B Talimatına göre işletilmeyen balonlar veya SHT-OPS-S Talimatı kapsamında olmayan planörler için 30 günü aşamaz. ~~kompleks motorlu olmayan hava aracı ile ticari olmayan uçuş operasyonlarında (Part NCO) işletilen hava araçlarında veya (SHT OPS-B) kapsamında işletilmeyen balonlarda veya (SHT OPS-S) kapsamında işletilmeyen planörlerde 30 günlük süreyi aşamaz.~~
- 3.) Hava aracının sürekli uçuşa elverişlilik yönetiminden sorumlu olan sözleşmeli kuruluşu veya böyle bir sözleşmenin bulunmadığı durumda Genel Müdürlüğü, söz konusu yetkilendirmenin yapılmasından itibaren 7 gün içerisinde bilgilendirir.



ML.A.801 (d) Bakım personeline yardımcı olma

(b)(1) veya (b)(2) paragrafları ~~(d) ML.A.801 (b.2) bendi~~ doğrultusunda servise vermek için gerçekleştirilen bakım işlemlerinin yapılmasında, onaylayıcı personelin doğrudan ve sürekli kontrolü altında olmak kaydıyla, bir veya daha fazla sayıda kişi yardımcı olabilir.

ML.A.801 (e) Bakım çıkış sertifikası içeriği

~~(e)~~ Bakım çıkış sertifikası (CRS) en az aşağıdaki bilgileri içerir:

1.) Yapılan bakıma ilişkin temel detaylar ve referanslar,

2.) Bakımın tamamlandığı tarih, hava aracının uçuş saati, uçuş sayısı

Komponent bakımı yapılması durumunda tarih, komponentin uçuş saati, uçuş sayısı

3.) Aşağıdakiler **alternatif yöntemlere göre** ~~er dahil olmak üzere~~, CRS yayımlayan kuruluşun ve/veya kişinin kimlik bilgileri:

(3.a) Bakım kuruluşunun ve CRS yayımlayan onaylayıcı personelin onay referansları;

(3.b) ML.A.801 (b.2) bendine göre **işlem yapılması durumunda** CRS yayımlayan ~~nnması durumunda, sertifikayı yayımlayan~~ bağımsız onaylayıcı personelin **unvanı ve lisans numarası;** ~~adı, soyadı ve lisans numarası;~~

4.) **Varsa uçuşa elverişlilik ve uçuş operasyonlarına yönelik sınırlamalar.** ~~Varsa, operasyonlara ilişkin sınırlamalar.~~

ML.A.801 (f) Tamamlanamayan bakım işlemleri

~~(f)~~ (b) bendine istisnai olarak ve (g) bendinin hükümlerine bakılmaksızın, öngörülen bakım tamamlanamadığı durumlarda, bakım çıkış sertifikası, onaylı hava aracı sınırlamaları tanımlamalarına göre yayımlanabilir. Bu durumda (e.4) bendi kapsamında gerekli görülen bilgilerin bir parçası olarak, uygulanabilir uçuşa elverişlilik veya uçuş operasyonu kısıtlamalarına ilişkin belirlenen kriterler ile birlikte hava aracı bakımının tamamlanamadığı CRS üzerinde gösterilir.

ML.A.801 (g) Uçuş emniyetini tehlikeye sokacak durum olmaması

~~(g)~~ Bakım çıkış sertifikası, uçuş emniyetini tehlikeye sokacağı bilinen ve bu Talimat gerekleri ile herhangi bir uygunsuzluk olduğu durumda yayımlanamaz.

ML.A.802 Komponent bakım çıkış sertifikası (CRS)

ML.A.802 (a) CRS zorunluluğu

~~(a)~~ ML.A.502 (c)'de belirtilen durumlar haricinde, hava aracı komponenti üzerinde ML.A.502 gereğince yapılan her türlü bakım işlemi sonrasında bir komponent bakım çıkış sertifikası yayımlanır.

ML.A.802 (b) SHGM Form 1

~~(b)~~ Bakımın ML.A.502 (b) bendi kapsamında hava aracı seviyesinde **tamamlanarak** servise verildiği durumlar haricinde, Part-M Ek-1.2'de tanımlanan SHGM Form 1 dokümanı komponent bakım çıkış sertifikasını oluşturur.



ML.A.803 Hava aracı sahibi pilot yetkilendirmesi

ML.A.803 (a) Hava aracı sahibi pilot yetkilendirmesine uygunluk

~~(a)~~ Bir kişinin hava aracı sahibi pilot olarak nitelendirilebilmesi için;

1.) Hava aracı tip veya sınıf yetkisi için Genel Müdürlük tarafından yayımlanan veya geçerli kılınan pilot lisansına sahip olması gerekmektedir.

2.) Tek başına veya müştereken hava aracı sahibi olması gerekmektedir. Söz konusu hava aracı sahibi aşağıdaki vasıfları taşımalıdır;

(2.a) Tescil formunda yer alan gerçek kişilerden biri olmak zorundadır, veya

(2.b) Tüzel kişiliğin tescil belgesinde hava aracı sahibi veya işletici olarak belirtildiği durumlarda, kar amacı gütmeyen tüzel kişiliğin üyesi olmak zorundadır. Söz konusu üyenin, üyesi olduğu tüzel kişiliğin karar verme sürecine doğrudan katılımı olmalıdır ve söz konusu tüzel kişilik tarafından hava aracı sahibi pilot olarak bakımı yapmak üzere görevlendirilmelidir.

ML.A.803 (b) Hava aracı sahibi pilot yetkilendirmesinin kapsamı

SHY-6B Yönetmeliği (B2: Ticari SPO, B3: FTO, B4: NCC, B5: SPO) kapsamında kullanılan hava araçları, balonla (SHT-OPS-B) ya da planörle (SHT-OPS-S) yapılan operasyonlarda kullanılan hava araçları, UOD-2022/2 sayılı Genelgeye göre tecrübe uçuşlarında kullanılan hava araçları veya SHY-6A-ÇH Yönetmeliği kapsamında kullanılan hava araçları hariç;

UOD-2022/2 sayılı Genelgeye göre tecrübe uçuşlarında kullanılanlar hariç kompleks olmayan motorlu hava aracı ile ticari olmayan uçuş operasyonları kategorisinde işletilen (SHY-6B B1: NCO) veya amatör havacılık faaliyetlerinde kullanılan hava araçları, SHT-OPS-B Talimatına göre işletilmeyen balonlar veya SHT-OPS-S Talimatı kapsamında olmayan planörler için hava aracı sahibi pilot olarak Ek-5.2'de listelenen sınırlı bakım işlemlerini yapıp sonrasında CRS yayımlayabilir. ~~(b) Ticari olmayan uçuş operasyonlarında kullanılan veya hava işi ve uçuş eğitim operasyonlarında kullanılmayan, azami kalkış kütlesi (MTOM) 2730 Kg ve altında olan ve motor gücüyle çalışan hava aracı ile (SHT-OPS-B) kapsamında işletilmeyen balonlar ya da (SHT-OPS-S) tanımlanan kurallara tabii olmayan planörler için hava aracı sahibi pilot, EK 2.2 kapsamında belirtilen yaptığı sınırlı bakım işlemleri sonrasında bakım çıkış sertifikası yayımlayabilir.~~

ML.A.803 (c) Hava aracı sahibi pilot bakım çıkış sertifikası

~~(c)~~ Bakım çıkış sertifikası (CRS) hava aracı kayıt sistemine kaydedilir. CRS, yapılan bakımı, kullanılan referansları ve bunlardaki temel detayları, bakımın tamamlandığı tarihi, hava aracı uçuş saatini, uçuş sayısını ve söz konusu bakımı yapan dolayısıyla sertifikayı yayımlayan hava aracı sahibi pilotun kimliğini, imzasını ve pilot lisans numarasını içerir.



ALTBÖLÜM I - UÇUŞA ELVERİŞLİLİK GÖZDEN GEÇİRME SERTİFİKASI

ML.A.901 Hava aracı uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi

Hava aracı uçuşa elverişlilik sertifikasının geçerliliğini sağlamak için, hava aracının uçuşa elverişliliğini tetkik etme ve sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarını gözden geçirme işlemi periyodik olarak yapılır.

ML.A.901 (a) UEGG sertifikasının formatı

~~(a)~~ Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin tatmin edici bir şekilde yapılması ve sonucunun uygun değerlendirilmesi sonrasında SHGM Form 15G formatında yayımlanır.

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası bir yıl boyunca geçerlidir. Ancak SHY-6C kapsamında tescil edilmiş hava araçları için SHT-BPU kapsamında işlem yapılanlar hariç, tescil edilen uçuş operasyon kategorisi değiştirilmemek koşuluyla bu süre üç yıl olarak uygulanır.

ML.A.901 (b) UEGG gerçekleştirme yetkisi

~~(b)~~ Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi ve ARC'nin yayınlanması, aşağıdakiler tarafından ML.A.903 maddesine uygun olarak gerçekleştirilir:

1.) Genel Müdürlük;

2.) Bu talimata ~~Kriterlere~~ göre yetkilendirilmiş CAMO/CAO;

3.) Bakım programında yer alan 100 saatlik veya yıllık kontrolü (bakım işlemini) gerçekleştiren onaylı bakım kuruluşu;

4.) UOD-2022/2 sayılı Genelgeye göre tecrübe uçuşlarında kullanılanlar hariç kompleks olmayan motorlu hava aracı ile ticari olmayan uçuş operasyonları kategorisinde işletilen (SHY-6B B1: NCO) veya amatör havacılık faaliyetlerinde kullanılan hava araçları, SHT-OPS-B Talimatına göre işletilmeyen balonlar veya SHT-OPS-S Talimatı kapsamında olmayan planörler için bakım programındaki 100 saatlik veya yıllık bakımı gerçekleştiren; ~~SHT-OPS-Part-NCO kapsamında işletilen hava aracı veya ticari operasyonlarda kullanılmayan balonlar ve planörler için bakım programında yer alan 100 saatlik veya yıllık bakımı gerçekleştiren aşağıdaki niteliklere sahip bağımsız onaylayıcı personel:~~

(4.a) İlgili hava aracı tipi yetkisine sahip SHT-66 lisanslı bağımsız onaylayıcı personel. ~~İlgili hava aracı tipi yetkisine sahip ve lisansına bu tipin kaydedildiği HBL-66 lisanslı onaylayıcı personel veya ilgili hava aracı tipinin EASA Part-66 tip listesinde olmadığı durumlarda söz konusu (veya benzer tip) hava aracı bakım yetkisine sahip ulusal hava aracı bakım lisanslı teknisyen.~~

~~Genel Müdürlük tarafından belirlenen kriterleri karşılayan teknisyenler için yapılan yetkilendirmeye (ulusal hava aracı bakım lisansına) dayanarak yürütülen uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi sonrasında ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayımlanır.~~

(4.b) Hava aracı tipinin EASA Part-66 tip listesinde olmadığı durumlarda, söz konusu hava aracı tipi ile benzer/aynı tipteki hava araçlarına bakım yetkisi olan SHT-66 (veya ulusal) lisanslı bağımsız onaylayıcı personel. (Bu durumda sorunsuz ve uçuş emniyeti açısından risksiz sonuçlanan uçuşa



elverişlilik gözden geçirme işlemi sonrasında ulusal ARC yayınlanabilmesi için Genel Müdürlüğe tavsiye raporu sunulur.) ~~Genel Müdürlük tarafından düzenlenen yetkilendirme.~~

~~Koşulların olası bir emniyet tehdidinin varlığını ortaya çıkardığı durumlarda, Genel Müdürlük söz konusu uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini kendi yapar ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını yayımlar.~~

ML.A.901 (c) ARC ~~UEGG~~ uzatma işlemi

(c) ARC'nin geçerlilik süresini ~~Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını~~ uzatma işlemi, hava aracı kayıtlarının incelenmesi, hava aracının tip sertifikasına uygunluk ve emniyet gereklerini karşıladığının doğrulanması anlamında bir işlemdir.

ARC'nin geçerlilik süresi, ~~Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerliliği~~, aşağıdaki koşullara bağlı olarak, onaylı CAMO/CAO tarafından her seferinde bir yıl olmak üzere ardışık şekilde iki kez uzatılabilir.

1.) Hava aracının aynı CAMO/CAO tarafından son 12 ay boyunca kesintisiz olarak yönetilmiş olması,

2.) Hava aracı bakımlarının son 12 ay boyunca onaylı bakım kuruluşu tarafından yapılmış olması. Bu kriter, bağımsız onaylayıcı personel veya hava aracı sahibi pilot tarafından gerçekleştirilerek bakım çıkış sertifikası (CRS) yayınlanan bakımları da kapsamaktadır.

3.) Hava aracının uçuşa elverişli olmadığı hakkında CAMO/CAO'yu şüpheye düşürecek herhangi bir kanıtın ve nedenin bulunmaması. ~~Hava aracının uçuşa elverişsiz olduğuna dair CAMO/CAO'yu şüpheye düşürecek bir kanıt ve nedenin bulunmaması.~~

CAMO/CAO tarafından yapılacak bu uzatma işleminde ARC'nin ilk olarak kim tarafından yayınlandığının bir etkisi bulunmamaktadır.

ML.A.901 (d) 30 gün önceden ARC'yi ~~UEGG~~ uzatma

(d) ~~Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerlilik süresinin~~ uzatılmasının azami 30 gün önceden yapılması kabul edilebilir ve bu durumda uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi düzeni ve sürekliliği kaybolmaz.

Gözden geçirme işleminde düzenin kaybolmaması; yeni geçerlilik tarihinin, mevcut yazılı tarihten tam bir yıl sonrası olarak belirlenmesidir. ~~Gözden geçirme işlemi düzeninin kaybolmamasının anlamı, yeni geçerlilik tarihinin, mevcut geçerlilik tarihinden tam bir yıl sonrası olarak belirlenmesidir~~

ML.A.901 (e) Genel Müdürlükçe ARC yayınlama işlemi ~~UEGG yapıldığında~~ gereklilikleri

(e) Genel Müdürlüğün uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini yapması ve ~~ARS uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını~~ düzenlemesi durumunda, hava aracının sahibi veya işletici Genel Müdürlüğe aşağıda belirtilenleri sağlar:

- 1.) Genel Müdürlük tarafından incelenmesi gerekli görülen belgeler,
- 2.) Genel Müdürlük personeli için uygun bir mahalde çalışma ortamı,
- 3.) Gerektiğinde onaylayıcı personel desteği.

ML.A.902 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerliliği**ML.A.902 (a) Geçerlilik şartları**

~~(a) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası~~ ARC aşağıdaki her bir durumlar da geçerliliğini yitirir:

- 1.) ARC'nin ~~Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının~~ askıya alınması veya iptal edilmesi;
- 2.) Uçuşa elverişlilik sertifikasının askıya alınması veya iptal edilmesi;
- 3.) Hava aracının Türkiye Cumhuriyeti hava aracı sicilinde kayıtlı olmaması;
- 4.) Uçuşa elverişlilik sertifikasının bağlı olduğu tip sertifikasının askıya alınması veya iptal edilmesi.

ML.A.902 (b) Uçuşa izin verilmeyecek haller

~~(b) ARC'nin Uçuşa elverişlilik sertifikasının~~ geçersiz olması durumunda veya aşağıdaki durumların herhangi birisinin gerçekleşmesi halinde hava aracının uçuş yapmasına izin verilemez:

- 1.) Hava aracının veya hava aracına takılı herhangi bir komponentin sürekli uçuşa elverişliliğinin bu Talimat gerekliliklerini karşılamaması,
- 2.) Hava aracının; EASA, FAA, TCCA, ANAC (Brezilya), v CAA (Birleşik Krallık) veya yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlükçe kabul edilen otoriteler ve yetkilendirilen organizasyonlar tarafından yayınlanan tip sertifikasına/tasarımına uygunluğunu yitirmesi ya da Genel Müdürlük tarafından yapılacak değerlendirme sonrası, denkliği kabul edilen otorite tarafından yayınlanan tip sertifikası/tasarımı ile uygun olmadığına anlaşılmaması,
- 3.) Gerekli önlemler alınmadan, onaylı uçuş el kitabının veya uçuşa elverişlilik sertifikasında belirtilen sınırlamaların ötesinde hava aracının işletiliyor olması,
- 4.) Hava aracının uçuşa elverişliliğini etkileyecek bir olaya veya kazaya karışmasının akabinde uçuşa elverişliliğini geri kazandıracak uygun onarımın yapılmaması
- 5.) Hava aracına veya herhangi bir komponente uygulanan modifikasyonun veya tamirin SHT-21 Talimatı ~~(veya EASA Part 21 veya Part 21 Light)~~ gereklerine uyumlu olmaması.
- 6.) Genel Müdürlüğün hava aracı uçuşa elverişliliği ve operasyonuna ilişkin yayımladığı geçerli diğer mevzuatlardaki gerekliliklerin karşılanmadığı durumda.

ML.A.902 (c) ARCU EGG'nin SHGM'ye iade edilmesi

~~(c) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının~~ ARC'nin geri alınması veya iptal edilmesi durumunda, ~~uçuşa elverişlilik gözden geçirme~~ sertifikasının aslı Genel Müdürlüğe iade edilir.



ML.A.903 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme süreci

ML.A.903 (a) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi

~~(a)~~ ML.A.901'de vurgulanan hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi, aşağıdakilerin yerine getirildiğini belgeleyen dokümanla edilmiş tüm kayıtların ARS tarafından gözden geçirilmesini, tetkik edilmesini içerir:

- 1.) Gövde, motor ve pervane uçuş saatleri ve uçuş sayılarının uygun şekilde kaydedilmiş olması,
- 2.) Uçuş el kitabının güncel revizyonunun kullanılması ve hava aracı konfigürasyonu için geçerli olması, ~~Uçuş el kitabının hava aracının konfigürasyonu için geçerli olması ve son revizyonunun güncel durumu yansıtması,~~
- 3.) Hava aracında yapılması gereken tüm bakım işlemlerinin, onaylı bakım programına uygun olarak gerçekleştirilmesi,
- 4.) Bilinen bütün arızaların giderilmiş olması veya mümkünse kontrollü bir şekilde ileriye yönelik olarak ertelenmesi,
- 5.) Geçerli ~~uçuşa elverişlilik direktiflerinin~~ AD'lerin uygun şekilde kayıt altına alınmış ve uygulama gerekliliklerinin sağlanmış olması,
- 6.) Hava aracına uygulanmış tüm modifikasyonların ve tamirlerin, SHT-21 Talimatına ~~(veya EASA Part-21 veya Part-21 Light)~~ uygun şekilde yapılmış ve kayıt altına alınmış olması,
- 7.) Hava aracına takılmış tüm ömürlü komponentlerin uygun şekilde tanımlanmış, kayıt altına alınmış ve beyan edilen, onaylı servis ömrü sınırlarını aşmamış olması,
- 8.) Tüm bakımlara ait servise verme sertifikasının (CRS) bu Talimata uygun olarak yayınlandığının ~~doğrulanması~~ olması,
- 9.) Güncel ağırlık ve denge raporunun hava aracının mevcut konfigürasyonunu yansıtması ve geçerli olması,
- 10.) Hava aracının; EASA, FAA, TCCA, ANAC (Brezilya), CAA (Birleşik Krallık) veya yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlükçe kabul edilen otoriteler ve yetkilendirilen organizasyonlar tarafından yayınlanan tip sertifikasına/tasarımına uygun olması ya da Genel Müdürlük tarafından yapılacak değerlendirme sonrası, denkliği kabul edilen otorite tarafından yayınlanan tip sertifikasının/tasarımının son revizyonu ile hava aracının uyumlu olduğunun anlaşılması,
- 11.) Gerekğinde, hava aracının güncel konfigürasyonuna karşılık gelen ve SHT-21 Altbölüm I ~~(veya EASA Part-21 veya Part-21 Light Subpart-I)~~ kriterlerine göre düzenlenmiş bir gürültü sertifikasına sahip olması,
- 12.) Genel Müdürlüğün hava aracı uçuşa elverişliliği ve operasyonuna ilişkin yayımladığı geçerli diğer mevzuatlardaki gereklilikler.

ML.A.903 (b) Fiziksel kontrol gerekliliği

~~(b)~~ Hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapan yetkilendirilmiş personel (ARS), hava aracının fiziksel incelemesini de yerine getirir.

Bu inceleme için SHT-66'ya göre tanzim edilmiş lisansı olmayan veya gözden geçirme işlemi

yapılan hava aracı tipi lisansına kayıtlı olmayan ARS'ye, söz konusu hava aracı tipi lisansına işlenmiş bakım personeli ~~tarafından~~ yardımcı olur.~~nur.~~

ML.A.903 (c) Fiziksel kontrol içeriği

~~(e)~~ Hava aracının fiziki incelemesinde ARS, şunların eksiksiz şekilde yerine getirildiğinden emin olur:~~Hava aracının fiziki incelemesinde, uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli:~~

- 1.) Gerekli tüm işaretlemelerin ve plakaların uygun şekilde takıldığından,
- 2.) Hava aracının onaylı AFM (veya POH)~~uçuş el kitabına~~ ile uygunluğundan,
- 3.) Hava aracı konfigürasyonunun onaylı dokümantasyona, ~~tasarım üretici~~ verilerine uygunluğundan,
- 4.) ML.A.403 gereğince kayda alınmamış hiçbir belirgin arızanın bulunmadığından,
- 5.) Hava aracı ile (a) bendine göre dokümente edilmiş ve incelenmiş kayıtlar arasında hiçbir tutarsızlığın tespit edilmediğinden emin olur.

ML.A.903 (d) Fiziksel kontrolün 90 gün öncesinden gerçekleştirilmesi

~~(d)~~ ML.A.901 (a) bendine istisnai olarak, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi, fiziksel incelemenin bakım faaliyeti sırasında gerçekleştirilmesine olanak sağlamak amacıyla, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sürecinin sürekliliğinde herhangi bir kayıp oluşmaksızın, azami 90 gün önceden yapılabilir.~~Aksi takdirde azami 30 gün öncesinde yapılabilir.~~

ML.A.903 (e) ~~UEGG sertifikasını~~ARC yayınlama şartları

~~(e)~~ Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası (SHGM Form 15C), aşağıdaki şartlar sağlandığında yayımlanabilir.

- 1.) Uygun şekilde yetkilendirilen ~~uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli~~ARS tarafından;
- 2.) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi eksiksiz yapılarak ve ayrıca tespit edilen bulgular kapatıldığında,
- 3.) Bakım programında herhangi bir eksiklik, ~~tutarsızlık~~ tespit edildiği zaman bu durum ML.A.903 (h)'ye göre uygun şekilde giderildiğinde.

ML.A.903 (f) ~~ARC~~UEGG yayınlama ve uzatma işlemlerinin SHGM'ye gönderilmesi

Bir hava aracı için düzenlenmiş veya geçerliliği uzatılmış herhangi bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının bir kopyası Genel Müdürlüğe 10 gün içerisinde gönderilir.

ML.A.903 (g) UEGG işlemlerinin yükleniciye devredilmesi

~~(g)~~ Uçuşa elverişlilik gözden geçirme görevleri, sözleşme yoluyla ~~alt~~ yükleniciye devredilemez.

ML.A.903 (h) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme ve AMP ilişkisi*işlemi*

~~(h)~~ AMP'nin etkinliği, ML.A.302-~~maddesi~~ (c.9) bendi uyarınca uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi ile ~~bağlantılı olarak tetkik~~ birlikte analiz edilebilir. Bu ~~analiz tetkik~~ işlemi, uçuşa elverişlilik gözden geçirme incelemesini gerçekleştiren kişi tarafından tamamlanacaktır.

~~Analiz Tetkik~~ işleminde AMP içeriğindeki eksikliklerle bağlantılı hava aracında da eksiklikler tespit



edilmiş ise, bakım programı bu eksiklikleri giderecek şekilde güncellenecektir.

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi sırasında, bir çeşit AMP etkinlik analizi yapan ARS tarafından tespit edilen AMP'deki eksiklikler hakkında CAMO/CAO'nun veya hava aracı sahibinin yaptığı düzeltici eylemler, AMP güncellemeleri bulgularla uyumlu olmadığı için ARS tarafından kabul edilmez ise, gözden geçirmeyi gerçekleştiren kişi olarak Genel Müdürlüğü bilgilendirir. Böylesi bir durumda Genel Müdürlük, ML.B.903 maddesinde tanımlanan denetim bulgularının kaldırılması için ve gerekirse ML.B.304 maddesine göre işlem yaparak AMP'de hangi değişikliklerin gerekli olduğuna karar verir. ~~CAMO/CAO veya hava aracı sahibi tarafından AMP'deki eksiklikleri giderici önlemleri, güncellemeleri kabul etmez ise, gözden geçirmeyi gerçekleştiren kişi, Genel Müdürlüğü bilgilendirir. Böyle bir durumda Genel Müdürlük, ML.B.903 maddesinde tanımlanan ilgili bulguları gündeme getirerek ve gerekirse ML.B.304 maddesine göre işlem yaparak AMP'de hangi değişikliklerin gerekli olduğuna karar verecektir.~~

ML.A.904 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli (ARS)

ML.A.904 (a) Genel Müdürlük tarafından yapılan gözden geçirme işlemi

~~(a) Kalifikasyonları ML.B.902 maddesine uygun olan ve Genel Müdürlükçe uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli (ARS) olarak yetkilendirilen kişiler tarafından Genel Müdürlük adına denetimler gerçekleştirilir.) Genel Müdürlük adına gerçekleştiren denetimler, Genel Müdürlükçe yetkilendirilen uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli görevlendirilerek yürütülür.~~

ML.A.904 (b) CAMO, 145, CAO uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli nitelikleri

~~(b) CAMO, CAO veya onaylı bakım kuruluşu çalışanları içerisinde, Genel Müdürlük adına uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimi yapmak amacıyla yetkilendirilecek personel ilgili mevzuattaki niteliklere sahip olur.~~

ML.A.904 (c) Bağımsız ~~çalışan~~ uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli ARS nitelikleri

~~(c) ML.A.901(b)(4) maddesine uygun şekilde çalışan bağımsız onaylayıcı personel, en azından aşağıdaki nitelikleri taşıyor ise; ML.A.901 (b.4) maddesi kapsamındaki işlemler için görev yapacak bağımsız nitelikteki uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli aşağıdaki gerekleri sağlar:~~

1.) HBL-66 hava aracı bakım personeli lisansında işli hava aracı tiplerinde ARS olarak yetkilendirilebilir. ~~İlgili hava aracı tipi HBL-66 bakım lisansında kayıtlı teknisyen olmak veya HBL-66 lisansının bahse konu hava aracı için geçerli olmadığı durumlarda ilgili hava aracı için geçerli ulusal hava aracı bakım personeli lisansına (ulusal onaylayıcı personel kalifikasyonuna) sahip olmak ve~~

2.) (2) Hava aracı tipinin EASA Part-66 tip listesinde olmadığı durumlarda, söz konusu hava aracı tipi ile benzer/aynı teknolojiye sahip hava araçlarına bakım yetkisi olan SHT-66 (veya ulusal) lisanslı bağımsız onaylayıcı personel bu tipteki söz konusu hava araçlarında ARS olarak yetkilendirilebilir. ~~Genel Müdürlük tarafından yetkilendirme.~~

ML.A.904 (d) Bağımsız ~~uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli~~ çalışan ARS yetkilendirilmesi

~~(d) ML.A.904 (c.2) maddesinde belirtilen Genel Müdürlük tarafından yapılacak ARS~~



yetkilendirmesine ait sertifika aşağıdaki işlemlerin ardından yayınlanır.

1.) Onaylayıcı personelin, bu Talimatın sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin uygulanması ve ARC yayınlama kriterleri hakkında bilgi sahibi olduğu değerlendirilerek,

2.) Onaylayıcı personel, Genel Müdürlüğün gözetiminde başarılı bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini gerçekleştirerek.

Bu yetkilendirme, her 12 ayda en az bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapılması koşuluyla 53 yıl süreyle geçerliliğini koruyacaktır. Aksi halde, Genel Müdürlüğün gözetiminde yeni bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin başarılı bir şekilde gerçekleştirmesi istenecektir.

Geçerliliğin sona ermesi üzerine, yetkilendirme (d.1) ve (d.2) maddelerine göre yapılacak yeni bir değerlendirmeye bir sonraki 53 yıl için yenilenecektir. Yenileme sayısında herhangi bir sınırlama yoktur.

ARS olarak yetkilendirilen teknisyen, yürüttüğü tüm uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemlerinin kayıtlarını saklar ve talep edildiğinde Genel Müdürlüğe ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini yaptığı hava aracının sahibine veya işleticisine eksiksiz sunar.

Bağımsız uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin çalışan ARS'nin yetkilendirilmesi, yetki sahibinin yetkinliğinde veya verilen yetkinin kullanım şeklinde şüpheye düşüldüğünde (tereddüt edildiğinde) ya da havacılık emniyeti açısından risk yaratacağı değerlendirildiği durumlarda Genel Müdürlükçe iptal edilebilir.

ML.A.905 Hava aracının devri

ML.A.905 (a) Genel Müdürlük izni

(a) Türk sivil hava aracı siciline kayıtlı bir hava aracı Türkiye içerisinde devredilirken, hava aracını filosuna katacak işletme veya yeni sahibi Genel Müdürlükten onay alır.

ML.A.905 (b) ARCU EGG sertifikasının geçerliliği

(b) Mevcut uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası, son geçerlilik tarihine kadar geçerlidir.

Tescil işaretinin değişmesi durumunda uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasındaki son geçerlilik tarihi saklı tutularak yeni tescile ait ARCU EGG sertifikası Genel Müdürlük tarafından yeniden düzenlenir.

Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşunun değişmesi durumunda, her iki uygulamada da ARCU EGG sertifikasının geçerlilik süresini uzatma işlemi yapılamaz.

ML.A.905 (c) İhraç uçuşa elverişlilik sertifikası

(c) Yurt dışına hava aracı ihraç edilmesi durumunda aşağıdaki hususlar yerine getirilerek Genel Müdürlük tarafından ihraç uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenir.

1.) İşletici/hava aracı sahibi,

(1.a) İhraç uçuşa elverişlilik sertifikası yayımlanması için Genel Müdürlüğe başvurur,



- (1.b) Ülkemizde üretilen yeni hava araçları dışındaki hava araçları için, M.A.903 doğrultusunda tatminkâr seviyede uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yaptırılır,
- 2.) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin ~~ni~~ CAMO/CAO tarafından ~~SYK'nın~~ yapılması durumunda, hava aracının ilgili gereklilikleri sağladığı CAMO/CAO ~~SYK~~ tarafından kanıtlandığında ihraç uçuşa elverişlilik sertifikasının yayımlanması için Genel Müdürlüğe tavsiye raporu gönderilir.
- 3.) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi Genel Müdürlük tarafından yapılması durumunda hava aracının işleticisi/sahibi, fiziksel kontrol ve sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının kontrolü için hava aracına ve dokümanlara erişim imkanı sağlar. Gerekli durumlarda ilgili hava aracı tipinin, hava aracı bakım personeli lisansına işlenmiş olan personel desteği de verilir.
- 4.) Hava aracının üretim/tasarım gereklilikleri kapsamında öngörülen şartları taşıdığına kanaat getirildiğinde, Genel Müdürlük tarafından ihraç uçuşa elverişlilik sertifikası yayımlanır.
- 5)İhraç edilecek hava aracında uçuş emniyetini tehlikeye sokacak herhangi bir risk olmamasına karşın tip sertifikası ile uyumsuzluk olması durumunda Asgari Teçhizat Listesi (MEL: Minimum Equipment List) kapsamında tanımlanan olası eksiklikler ihraç uçuşa elverişlilik sertifikasında belirtilir. MEL ile tanımlanmayan sapmalar olması durumunda ise söz konusu sertifika tanzim edilmez.
- 6) İhraç uçuşa elverişlilik sertifikası azami 120 gün süreyle geçerlidir.

ML.A.906 Türkiye'ye ithal edilen hava aracının uçuşa elverişliliğinin incelenmesi

ML.A.906 (a) Genel Müdürlük izni

~~(a)~~ Türkiye'ye herhangi bir ülkeden hava aracı ithal ederek Türk hava aracı siciline kayıt ettirecek özel veya tüzel kişilik, işletici veya sahibi, aşağıdaki iş ve işlemleri yerine getirir:

Türk siciline kaydedilecek hava aracı tipinin/modelinin UED-2021/2 sayılı Tip Kabul Genelgesine göre Genel Müdürlük tarafından tip kabulünün yapılmış olması ön koşuldur.

1.) Aşağıdakiler sağlanarak Genel Müdürlükten teknik uygunluk yazısı alınır.

(1.a) EASA, FAA, TCCA ve ANAC veya ülkeler arası ikili anlaşmalarda bu yönde hüküm bulunduğu durumda söz konusu ülke sivil havacılık otoritesi tarafından veya bunların yetkilendirdiği organizasyonlar tarafından yayınlanmış tip sertifikası veri listesi (TCDS),

(1.b) Hava aracının ithal edildiği ülkenin sivil havacılık otoritesi tarafından düzenlenmiş ve ülkemize hitaben son 120~~60~~ gün içerisinde yayınlanmış 'İhraç Uçuşa Elverişlilik Belgesi/Sertifikası' veya eşdeğer bir doküman,

Hava aracını ihraç eden ülkenin sivil havacılık otoritesi 'İhraç Uçuşa Elverişlilik Belgesi/Sertifikası' düzenlemiyor ise uygulamanın bu yönde olduğunu gösteren kanıt belge ile birlikte hava aracının uçuş operasyonlarını yöneten işleticinin, sahibinin veya sürekli uçuşa elverişliliğini yöneten kuruluşun tanzim ettiği hava aracının uçuşa elverişli olduğunu gösterir en çok 120 gün öncesinden düzenlenmiş doküman kabul edilebilir.

Hava aracı yeni ise hava aracının imalatçısı tarafından azami 6 ay öncesinden yayınlanmış teknik uygunluk belgesi dosyaya eklenir ~~yayınlanmış teknik uygunluk belgesi~~,



(1.c) Köprüleme bakımına ait bilgi ve detayları içeren bir rapor.

Üretici el kitapları referans alınarak hazırlanmış bakım programı, uygulanması gereken AD, servis ömrü sınırlı komponentler, ve benzerlerinin (takvim bazlı, iniş sayısı, uçuş saati, uçuş sayısı), yapılması gereken bakımlarının tamamına ait düzenlenmiş iş emri köprüleme bakımı için kabul edilebilir.

2.) Türk tesciline geçiş sonrasında ilk defa yayınlanacak hava aracı uçuşa elverişlilik sertifikası ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası için SHT-21 gereklerine göre dokümanları tamamlayarak Genel Müdürlüğe başvurur,

(1.c)'ye göre köprüleme bakımı amacıyla hazırlanmış iş emri ile bakıma verilen hava aracına ait servise verme sertifikası (CRS) bahse konu sertifikaların yayınlanabilmesi için müracaat dosyasında sunulur.

(2.a) Kullanılmış hava araçları için, ML.A.901 doğrultusunda eksiksiz uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimi yaptırır;

(2.b) Yeni (kullanılmamış) hava aracı için uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimi dokümantasyon üzerinden yapılabilir.

3.) ML.A.302'ye uygun olarak hava aracı bakım programı hazırlanır ve ML.A.302 (b) bendine göre onaylanarak yürürlüğe girer.

ML.A.906 (b) UEGG Genel Müdürlük dışında gerçekleştirildiğinde

~~(b)~~ Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi Genel Müdürlük dışında özel veya tüzel kişilik tarafından yapılması durumunda, hava aracının ilgili kriterleri karşıladığına yapılan tetkik sonrası kanaat getirdiğinde, denetim yapan kişi/kuruluş uçuşa elverişlilik sertifikasının yayımlanması için Genel Müdürlüğe bir tavsiye raporu gönderir.

Hava aracı ilgili gereklilikleri sağladığında uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini gerçekleştiren ML.A.901 (b) maddesi kapsamında, yetkili CAMO, CAO, bakım kuruluşu veya bağımsız uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını yayımlar ve bir kopyasını Genel Müdürlüğe gönderir.

ML.A.906 (c) Erişim imkanı verilmesi

~~(c)~~ Hava aracının sahibi veya işletici, uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimi için Genel Müdürlüğe hava aracına ve dokümanlara erişim imkânı sağlar.

ML.A.906 (d) Uçuşa elverişlilik sertifikası

~~(d)~~ Uçuşa elverişlilik sertifikası hava aracı bu Talimatın ile SHT-21 gerekliliklerini sağladığında Genel Müdürlük tarafından yayımlanır.

ML.A.907 Bulgular

ML.A.907 (a) Bulgu kategorileri

~~(a)~~ Bulgular 2 kategoride tanımlanır:



- 1.) Seviye 1 bulgu, bu Talimat gereklerini karşılamayıp emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan her türlü önemli, belirgin uygunsuzluk durumudur.
- 2.) Seviye 2 bulgu, bu Talimat gereklerini karşılamayıp emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini tehlikeye atma olasılığı olan her türlü önemli uygunsuzluk durumudur.

ML.A.907 (b) düzeltici faaliyet planı

~~(b)~~ ML.A.201 kapsamında belirtilen sorumlulukları üstlenen kişi veya kuruluş, ML.B.903 bendine göre bulgulara ilişkin bildirim almasından sonra Genel Müdürlüğün tanımladığı süre içerisinde kök neden analizlerini içeren bir çalışma yaparak benzer bulgunun tekrar ortaya çıkmasını engellemek için bir düzeltici faaliyet planı hazırlar ve kök neden analizleriyle birlikte düzeltici önleyici faaliyetleri göstererek bulgulara ait işlemlerin uygunluğunu onaylanmak üzere Genel Müdürlüğe sunar.



BÖLÜM B-GENEL MÜDÜRLÜK PROSEDÜRLERİ

ALTBÖLÜM A – GENEL

ML.B.101 Kapsam

Bu Bölüm, Ek-2: Part-ML Bölüm A: Teknik Gereklilikler'in uygulanmasından ve yürütülmesinden sorumlu Genel Müdürlük tarafından uyulması gereken idari gereklilikleri açıklar.

ML.B.102 Genel Müdürlük

ML.B.102 (a) Genel

Genel Müdürlük, yetkinin ve yetkiye bağlı sertifikaların verilmesi, devam ettirilmesi, değiştirilmesi, askıya alınması veya iptal edilmesi ile sürekli uçuşa elverişliliğin gözetimi konularında SHY-CA Yönetmeliği ve ilişkili mevzuatlar çerçevesinde iş ve işlemleri yürütür. Bunun için gerekli usul ve esasları belirleyerek prosedürler oluşturur.

ML.B.102 (b) Kaynaklar

Genel Müdürlük nitelikleri ayrıntılı şekilde belirleyerek yeterli sayıda personel istihdam etmelidir.

ML.B.102 (c) Kalifikasyon ve eğitim

SHT-CAM Talimatı Ek-2: Part-ML kapsamında yürütülen faaliyetlere dahil olan tüm personel, kendileri için tahsis edilen görevleri yerine getirebilmek amacıyla uygun niteliklere, bilgiye, deneyime ve ilk/tekrarlanan eğitimlere sahip olmalıdır.

ML.B.102 (d) Prosedürler

Genel Müdürlük, SHT-CAM Talimatı Ek-2: Part-ML ile uyumun nasıl sağlandığını ayrıntılı olarak açıklayan usuller, kurallar oluşturmalıdır.

Bu usuller, mevzuat uyumunda sürekliliği sağlamak amacıyla periyodik olarak gözden geçirilmeli ve gerektiğinde güncellenmelidir.



ML.B.104 Kayıt saklama

ML.B.104 (a) Arşivleme sistemi

Genel Müdürlük, her bir sertifika ve yetkilendirmenin verilmesi, devam ettirilmesi, değiştirilmesi, askıya alınması veya iptal edilmesi süreçlerinin yeterli şekilde izlenebilirliğini sağlayacak basılı evrak veya sayısal arşiv sistemi oluşturur.

ML.B.104 (b) Arşiv içeriği

Her bir hava aracına yönelik gözetim kayıtları, en azından aşağıdakileri içerir:

- (1) Hava Aracı Uçuşa Elverişlilik Sertifikaları (CofA),
- (2) Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikaları (ARC),
- (3) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetlemelerine ilişkin raporlar,
- (4) Hava aracı ile ilgili tüm yazışmalar,
- (5) Herhangi bir muafiyet ve uygulanan yaptırım(lar)ın detayları,
- (6) SHT-CAM Talimatı Ek-2: Part-ML kapsamında ve ayrıca SHY-6A, SHY-6B, SHY-6C veya SHY-6A-ÇH Yönetmeliklerine göre uçuşa elverişlilik bağlamında Genel Müdürlük tarafından onaylanmış her türlü belge ve kanıtları.

ML.B.104 (c) Kalifikasyon ve eğitim

(b) bendinde belirtilen kayıtlar, hava aracı hizmetten kalıcı olarak çekildikten sonra en az 2 yıl süreyle saklanmalıdır.

ML.B.104 (d) Paylaşım

(b) bendinde belirtilen tüm kayıtlar, talep edilmesi halinde 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu hükümlerine uygun olarak diğer sivil havacılık otoritelerine sunulmalıdır.



ALTBÖLÜM B – HESAP VERİLEBİLİRLİK

ML.B.201 Sorumluluklar

Genel Müdürlük, SHT-CAM Talimatı Ek-2: Part ML gerekliliklerine uyulup uyulmadığını doğrulamak amacıyla denetim ve soruşturmaları yürütmekle sorumludur.

ALTBÖLÜM C – SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK

ML.B.302 Muafiyetler

Ciddi bir teknik arıza, doğal afet kaynaklı olağanüstü haller veya acil durumlarda uçuşa elverişlilik ve lisans kurallarının esnetilmesi gibi nedenlerle kuruluşlara; zorunluluk ve gerekçe delilleriyle birlikte gösterilerek, emniyeti riske atmayacak şekilde uygulanması koşuluyla Genel Müdürlük tarafından kısa süreli verilen tüm muafiyetler, kayıt altına alınmalı ve saklanmalıdır.

ML.B.303 Hava Aracı Sürekli Uçuşa Elverişlilik İzleme

ML.B.303 (a) Gözetim programı

~~(a)~~ Genel Müdürlük Türk sivil hava aracı siciline uçak filosunun uçuşa elverişlilik durumunu izlemek için risk temelli bir yaklaşım üzerine bir gözetim programı geliştirir.

ML.B.303 (b) Ürün gözetimleri

~~(b)~~ Gözetim programı, hava aracının örnek ürün gözetimlerini içerecek ve uçuşa elverişlilik temel risk unsurlarının tüm yönlerini kapsar.

ML.B.303 (c) Standartların örneklenmesi

~~(c)~~ Ürün gözetimi, geçerli gereklilikler temelinde ulaşılan uçuşa elverişlilik standartlarını örnekler ve her türlü bulguyu tespit eder.

ML.B.303 (d) Bulguların yazılı bildirilmesi

~~(d)~~ Tespit edilen herhangi bir bulgu, ML.B.903 gerekliliklerine göre sınıflandırılır ve ML.A.201'e göre sorumlu kişi veya kuruluşa yazılı olarak teyit edilir. Genel Müdürlük, emniyet önlemleri açısından bulguları analiz etmek için bir süreç oluşturur.

ML.B.303 (e) Bulgu kapatma faaliyetlerinin kayıt edilmesi

~~(e)~~ Genel Müdürlük, tüm bulguları ve kapatma faaliyetlerini kayıt altına alır.

ML.B.303 (f) Diğer eklere göre de bulgu tespit edilmesi

~~(f)~~ Hava aracı gözetimleri sırasında bu EK'e veya başka herhangi bir EK'e uygunsuzluk gösteren kanıtlar bulunursa, bulgu ilgili olduğu EK'te belirtildiği şekilde ele alınır.

ML.B.303(g) Diğer mevzuatlarla ilgili bulgu tespit edilmesi

Yürürlükteki düzenlemelere uygun düzeltici eylemlerin yapılmasını sağlamak amacıyla gerektiğinde, Genel Müdürlük (f) paragrafına göre belirlenen uygunsuzluklar hakkında diğer birimler ve/veya kurumlarla bilgi paylaşımında bulunur.



ML.B.304 Yetki İptali veya Askıya Alma

ML.B.304 (a) ARC'nin ~~Gözden-geçirme sertifikasının~~ askıya alınması veya iptali

(a) Genel Müdürlük,

a) potansiyel bir emniyet tehdidi olduğuna dair makul gerekçeler bulunduğu ~~ARC'yi uçuşa elverişlilik gözden-geçirme sertifikasını~~ iptal eder veya

b) ML.B.903(1) maddesi kapsamında ~~ARC uçuşa elverişlilik gözden-geçirme sertifikasını~~'yi iptal eder veya askıya alır.

ML.B.304 (b) Bağımsız onaylayıcı personelin ~~gözden-geçirme~~ yetkisinin iptal edilmesi

(b) Genel Müdürlük, ML.A.904(c) maddesi kapsamında gözden geçirme yetkisi verdiği bağımsız onaylı personelin gözden geçirme performansının düşük olması veya yetkiyi uygunsuz şekilde kullanması durumunda bahse konu yetkisini iptal eder.



ALTBÖLÜM I – UÇUŞA ELVERİŞLİLİK GÖZDEN GEÇİRME SERTİFİKASI

ML.B. 902 Genel Müdürlük tarafından yapılan uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetlemesi

ML.B.902(a) ARC yayınlama koşulu

Genel Müdürlük, uçuşa elverişlilik gözden geçirme incelemesini ML.A.903 maddesine uygun olarak gerçekleştirdiğinde, düzenlemelere kıyaslandığında herhangi bir uyumsuzluk hali tespit edilmemiş ise Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikasını (SHGM Form 15) yayımlar.

ML.B.902(b) ARS aranan nitelikler

Genel Müdürlük, uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimlerini gerçekleştirmek üzere uygun nitelikte personele (Teknik Denetçi / ARS) sahip olmalıdır. Bu personel aşağıdaki kalifikasyonlar sahip olmalıdır:

- (1) Sürekli uçuşa elverişlilik alanında en az 3 yıllık deneyim,
- (2) Hava aracı kategorisine, sınıfına, tipine uygun olarak SHT-66 Talimatına göre düzenlenmiş geçerli bir lisans veya hava aracı kategorisine (VLA, VLR, LSA, balon, planör) uygun olan ulusal hava aracı bakım personeli lisansı veya mühendislik alanında lisans diploması,
- (3) Uygun bir havacılık bakım eğitimi;
 - (a) SHY-CA Yönetmeliği ve ilişkili Talimatların ilgili bölümleri,
 - (b) MEL, CDL, AMM, AFM, Ağırlık denge, Yakıt, Yükleme gibi operasyonel gereklilikler ve prosedürlerin ilgili bölümleri,
 - (c) Sürekli uçuşa elverişlilik ile ilgili Genel Müdürlük prosedürleri,
 - (d) Resmleştirilmiş bir eğitim kursu aracılığıyla kazanılan asgari Seviye 1 (Genel Tanıtım) düzeyinde hava aracı tip(ler)ine ilişkin uygun bir örnek üzerinden edinilmiş bilgi
- (4) Genel Müdürlük adına imza atma yetkisini içeren bir görev pozisyonu.

Yukarıdaki (1) ila (4) bentlerine bakılmaksızın, ML.B.902(b)(1) maddesinde aranan kriterlere ek olarak, ML.B.902(b)(2) maddesindeki lisans/yeterlilik şartı, ilave 4 yıllık sürekli uçuşa elverişlilik deneyim ile değiştirilebilir.

ML.B.902(c) ARS arşiv kayıtları

Genel Müdürlük, ARS'lerin tüm kayıtlarını tutmalıdır. Bu kayıtlar sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi alanındaki deneyimi, alınan eğitimlerin bir özetini ve sahip olunan her türlü ilgili yeterliliğin ayrıntılarını içermelidir.

ML.B.902(d) Verilere erişim hakkı

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetiminde Genel Müdürlük, ML.A.305 ve ML.A.401 maddelerinde belirtilen geçerli verilere erişebilmelidir.



ML.B.902(e) ARC yayınlama zamanı

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme incelemesini yapan ARS, sorunsuz ve bulgusuz geçen denetimin başarıyla tamamlanmasından sonra, prosedürlerde tanımlandığı şekilde ARC (SHGM Form 15) düzenler.

ML.B.902(f) Genel Müdürlüğün ARC yayınlaması

Koşullar herhangi bir potansiyel emniyet tehdidinin varlığını ortaya çıkardığında, Genel Müdürlük bünyesindeki Başkanlık, uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimini gerçekleştirecek ve ARC'yi düzenleyip yayınlayacaktır.

ML.B.903 Bulgular

Hava aracı gözetimleri sırasında veya başka yollarla bir Part-ML gerekliliğine uyulmadığını gösteren kanıtlar tespit edilirse, Genel Müdürlük aşağıdaki önlemleri alır:

- 1- Seviye 1 bulgular için, Genel Müdürlük, sonraki uçuştan önce uygun düzeltici önlemin alınmasını isteyecek ve Genel Müdürlük, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını iptal etmek veya askıya almak için derhal harekete geçer.
- 2- Seviye 2 bulgular için, Genel Müdürlük tarafından gerekli tutulan düzeltici faaliyet, bulgunun niteliğine uygun olarak belirlenir.

PART-ML İLAVE GEREKLİLİKLERİ

EK-2.1 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Sözleşmesi

a.) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sözleşmesinin beyan edilmesi

Hava aracı sahibi veya işletici, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlemlerini yerine getirmek üzere ML.A.201'e göre onaylı bir CAMO/CAO ile sözleşme yaptığında, sözleşmenin bir kopyasını her iki tarafça da imzalanmasına müteakiben Genel Müdürlüğe sunar.

Genel Müdürlükçe yetkilendirilmemiş bir bakım yönetimi kuruluşu (CAMO/CAO) ile sözleşme yapılacak ise, sözleşme imzalanmadan önce hava aracı sahibi veya işletici, Genel Müdürlük tarafından sözleşmenin onaylamasını talep eder. Bu durumda ilgili devletin ICAO USOAP kapsamında yapılan denetimler sonucunda ortaya çıkan AIR alanındaki güncel Etkin Uyum Seviyesinin 70 üzerinde olması gerekir; aksi halde Genel Müdürlük sözleşmeyi onaylamadan önce ilgili CAMO/CAO'ya sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi konusunda sistem/süreç denetimi yapar.

CAMO/CAO ile yapılan sözleşmenin doğal ekleri, kuruluşun yetki sertifikası ve yetki kapsamını gösterir kuruluş el kitabının ilgili bölümleridir.

b.) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sözleşmesinin referansı

Sözleşme bu Talimat gerekliliklerine göre düzenlenir ve hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğine ilişkin tarafların yükümlülüklerini tanımlar.

c.) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sözleşmesinin içeriği

Sözleşme asgari aşağıdaki bilgileri içerir;

(c.1) Hava aracının tescili, tipi ve seri numarası ile motor ve pervane bilgileri, seri numaraları,

(c.2) Hava aracı sahibinin/sahiplerinin ad(lar)ı ve iletişim bilgileri veya işleticinin ticari ismi ile adres dahil olmak üzere şirket yöneticilerinin adları ve iletişim bilgileri,

(c.3) Sözleşme yapılan CAMO/CAO'nun ticari ismi ile adres dahil olmak üzere şirket yöneticilerinin adları ve iletişim bilgileri,

(c.4) Operasyon tipi.

d.) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sözleşmesinde bulunacak asgari metin

“Hava aracı sahibi veya işletici, sözleşme konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinin yönetilmesi, (gerektiğinde Genel Müdürlük tarafından onaylanmak üzere) bakım programının hazırlanması ve geliştirilmesi ve bu bakım programı doğrultusunda bakım işlemlerinin yürütülmesi için gerekli organizasyonun yapılması görevlerini CAMO/CAO'ya devreder.

Bu sözleşme gereğince, her iki taraf, sözleşme konusuyla ilgili yükümlülüklerine uymayı taahhüt eder. Hava aracı sahibi veya işletici sözleşme konusu hava aracı hakkında, bilgisi dahilindeki tüm verileri, tam ve eksiksiz olarak CAMO/CAO ile paylaşacağını ve ayrıca hava aracında CAMO/CAO'nun onayı olmaksızın değişiklik yapılmayacağını beyan eder.

Taraflardan herhangi birinin sözleşme şartlarına uymaması halinde sözleşme geçersiz hale gelir. Böyle bir durumda, sözleşme konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği hakkındaki her türlü sorumluluk, hava aracı sahibine veya işleticiye geçer. Bu durumda CAMO/CAO hava aracına ait dokümanların tamamını, sözleşmenin tarafı olan hava aracı sahibine veya işleticiye eksiksiz teslim eder ve sözleşmenin hükümsüz hale geldiği hususunda Genel Müdürlüğü azami iki hafta içerisinde bilgilendirir.”

e.) Sözleşme yapan tarafların yükümlülükleri

Hava aracı sahibi/işletici, ML.A.201'e uygun şekilde CAMO/CAO ile sözleşme yaptığında, her bir tarafın yükümlülükleri aşağıdaki gibi paylaşılır.

(e.1) CAMO/CAO yükümlülükleri:

(e.1.i) Yetki kapsamında sözleşme konusu hava aracı tipinin mevcut olması;

(e.1.ii) Sözleşme konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini sürdürmek üzere aşağıdaki koşullara uymak;

(e.1.ii.A) CAMO/CAO'da sözleşme konusu hava aracı tipine ait onaylanmış AMP bulunmuyor ise hazırlamak ve Genel Müdürlük onayına sunmak,

(e.1.ii.B) Sözleşme öncesinde onaylanmış AMP var ise incelemek ve üreticinin güncel el kitaplarından yapılan olası sapmaları (farklılıkları, eksiklikleri) tespit ederek AMP/MPD'nin son revizyonlarındaki verilerle uyumlu hale getirerek AMP'yi güncelleştirmek, onaylanmasına müteakiben bir kopyasını hava aracı sahibine/işleticisine vermek,

(e.1.ii.C) Bir önceki (son) bakım programı ile CAMO/CAO'nun revize ettiği güncel bakım program arasındaki olası sapmaları/farklılıkları, köprüleme bakımı ile gidermek üzere bakım işlemlerini organize etmek, güncel AMP ile uyumlu hale getirmek,

(e.1.ii.D) Bütün bakımları onaylı bakım kuruluşu veya izin veriliyorsa bağımsız onaylayıcı personel tarafından gerçekleştirilmesini sağlamak,

(e.1.ii.E) Uygulanması gereken tüm uçuşa elverişlilik direktiflerini organize etmek,

(e.1.ii.F) Planlı bakım ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemleri sırasında tespit edilen veya hava aracı sahibi/işletici tarafından rapor edilen tüm uygunsuzlukların onaylı bakım kuruluşu (veya izin veriliyorsa bağımsız onaylayıcı personel) tarafından giderilmesini sağlamak,

(e.1.ii.G) Planlı bakımların, uçuşa elverişlilik direktiflerinin, servis ömrü sınırlı parça değişimlerinin ve komponent kontrol gerekliliklerinin takip edilmesini koordine etmek,

(e.1.ii.H) Bakım yapılması gerektiğinde hava aracını onaylı bakım kuruluşuna (veya izin veriliyorsa bağımsız onaylayıcı personele) teslim edilmesi için hava aracı sahibini/işleticiyi zamanında bilgilendirmek,

(e.1.ii.I) Tüm teknik kayıtları yönetmek ve arşivlemek.

(e.1.iii) Hava aracında gerçekleştirilecek her bir modifikasyonun veya (büyük) tamirin SHT-21 Talimatına göre onayını ve uygulanmasını organize etmek;

Tasarıma uygunluk beyanına tabi bir hava aracı söz konusu olduğunda, herhangi bir modifikasyon veya (büyük) tamir için uygunluk beyanını ilgili işlemten önce SHT-21 Talimatı uyarınca organize etmek;

(e.1.iv) CAMO/CAO tarafından planlanmasına rağmen hava aracı sahibi veya işletici tarafından hava aracını bakım için teslim edilmediğinde Genel Müdürlüğü bilgilendirmek;



- (e.1.v) Sözleşme konusu hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin gerçekleştirildiğinden ve ARC'nin tanzim edildiğinden emin olmak;
- (e.1.vi) Tanzim veya temdit edilen her bir ARC'nin bir kopyasını, kanıt doküman mahiyetindeki ekleriyle birlikte Genel Müdürlüğe 10 gün içerisinde göndermek;
- (e.1.vii) SHT-OLAY Talimatı ve ilişkili mevzuatla düzenlenmiş konulardaki hava aracı olaylarını ilgili taraflara bildirmek;
- (e.1.viii) Sözleşme taraflardan herhangi biri tarafından zamanından önce sonlandırıldığında veya sözleşme maddelerine riayet edilmediği takdirde Genel Müdürlüğü bilgilendirmek;
- (e.1.ix) Bakım planlaması CAMO/CAO tarafından yapılmasına rağmen hava aracına yetkisiz, kontrolsüz ve plansız bakım yapılması durumunda Genel Müdürlüğü bilgilendirmek;
- (e.1.x) CAMO/CAO tarafından organize edilmesine rağmen onaylı bakım kuruluşu veya bağımsız onaylayıcı personel tarafından iş emirlerine aykırı veya eksik bakım uygulanması halinde Genel Müdürlüğü bilgilendirmek.
- (e.2) Hava aracı sahibinin veya işleticinin yükümlülükleri:
- (e.2.i) Hava aracı bakım programı hakkında bilgi sahibi olmak,
- (e.2.ii) SHT-CAM Talimatı hakkında bilgi sahibi olmak,
- (e.2.iii) Sözleşme konusu hava aracını, CAMO/CAO'nun organizasyonuna göre ve mutabık kalınan zamanda bakım için teslim etmek,
- (e.2.iv) Hava aracında CAMO/CAO'nun organize etmediği modifikasyonları yapmamak,
- (e.2.v) CAMO/CAO'nun kontrolü ve bilgisi dışında istisnai olarak uygulanan tüm bakım işlemlerini, bakım evraklarıyla birlikte CAMO/CAO'ya en çok 10 gün içinde teslim etmek,
- (e.2.vi) Uçuş operasyonu sırasında tespit edilen tüm hasar ve arızaları hava aracı (teknik) kayıt defteri vasıtasıyla CAMO/CAO'ya aktarmak,
- (e.2.vii) Sözleşme taraflardan herhangi biri tarafından sonlandırıldığında veya sözleşme hükümlerine uyulmadığında Genel Müdürlüğe bu konularda bilgi vermek,
- (e.2.viii) Sözleşme konusu hava aracı satıldığında veya işletici değiştiğinde Genel Müdürlüğü ve CAMO/CAO'yu en çok 10 gün içinde bilgilendirmek,
- (e.2.ix) Mevzuatla düzenlenmiş konulardaki hava aracı olaylarını ilgili taraflara zamanında bildirmek,
- (e.2.x) Hava aracı (uçuş) kayıt defterini işin tekniğine uygun şekilde doldurmak ve ayrıca uçuş saatlerini, uçuş sayılarını ve CAMO/CAO ile mutabık kalınan diğer kullanım bilgilerini CAMO/CAO'ya düzenli olarak bildirmek,
- (e.2.xi) ML.A.803(c) bendi kapsamında hava aracı sahibi pilot tarafından bakım gerçekleştirildiğinde, teknik kayıt defterine bakım çıkışını kaydetmek ve bakım dokümanlarını CAMO/CAO'ya en çok 10 gün içinde teslim etmek.



Ek-2.2 Sınırlı Hava Aracı Sahibi Pilot Bakımı

Bu Talimatta belirtilen gerekliliklere ilaveten, hava aracı sahibi pilot olarak bakım programında yer alan herhangi bir bakım taskını yapabilmek için aşağıdaki temel ilkelere uyulması gerekir:

a.) Yetkinlik ve sorumluluk

(a.1) Hava aracı sahibi pilot, yaptığı her bakımdan daima sorumludur.

(a.2) Hava aracı sahibi pilot, ilgili bakımı yapmadan önce işlemi gerçekleştirmeye yetkin olduğundan emin olmalıdır. Standart bakım uygulamaları ve AMP hakkında bilgi sahibi olmaktan, hava aracı sahibi pilot sorumludur. Hava aracı sahibi pilot yapılacak görev için yetkinliğinden emin değilse, uçuş emniyetini öncelikleyerek söz konusu bakım işlemini yapamaz.

b.) Görevler

Hava aracı sahibi pilot, gövdenin, motorların, sistemlerin ve komponentlerin genel durumunu ve belirgin hasarını ve normal işleyişini kontrol etmek için gözle basit kontroller yapabilir veya işlemler gerçekleştirebilir.

Bakım işlemleri aşağıdaki durumlarda hava aracı sahibi pilot tarafından gerçekleştirilmeyecektir:

(b.1) Bakım işleminin kritik olarak tanımlanması;

(b.2) Bakım faaliyeti hava aracının önemli, ana parçalarının veya düzeneğinin sökümünü içermesi;

(b.3) Uçuşa Elverişlilik Direktifi (AD) veya Uçuşa Elverişlilik Sınırlama Maddesi (ALI) özellikle izin vermediği sürece, bakım işleminin bir AD veya ALI ile uygunluk dahilinde yapılması;

(b.4) Bakım işlemi, özel ekipman, kalibre edilmiş alet (tork anahtarı (torque wrench) ve sıkıştırma pensi (crimping tool) hariç) kullanımını gerektirmesi;

(b.5) Bakım faaliyeti, test cihazlarının kullanılmasını veya özel test yöntemlerinin uygulanmasını gerektirmesi (Örneğin NDT, aviyonik ekipmanlar için sistem testleri veya operasyonel kontroller)

(b.6) Bakım işleminin önceden planlanmamış özel kontrollerden oluşması (Örneğin sert iniş, motor durması, sert frenleme, pist dışına çıkma);

(b.7) Bakım faaliyetinin IFR operasyonları için esas olan asli sistemlere tesir etmesi;

(b.8) Bakım işleminin 'Ek-2.3: Hava Aracı Sahibi Pilot Olarak Bakım Yapılamayacak Karmaşık Bakım İşlemleri' kapsamında karmaşık bakım görevi olması veya Madde ML.A.502(a) ve (b) doğrultusunda gerçekleştirilen komponent bakım işlemi olması;

(b.9) Yapılacak bakım tasklarının 100 saatlik veya yıllık bakım kapsamında olması (bu durumda bakım taskları, onaylı bakım kuruluşu veya bağımsız onaylayıcı personel tarafından uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemiyle birlikte gerçekleştirilebilir.);

Yukarıda 1 ila 9 paragraflarında listelenen kriterler yerini 'ML.A.302 Bakım Programı' doğrultusunda yayımlanan dokümandan (AMP) daha az kısıtlayıcı talimatlara bırakamaz.

Hava aracı uçuş el kitabında veya diğer operasyonel kaynaklarda, hava aracının uçuşa hazırlanması olarak tanımlanan görevler (örneğin; planör kanatlarının takılması veya uçuş öncesi kontroller veya balonlarda sepet, brülör ve yakıt tüpleri ve kubbe takımının bir araya getirilmesi), pilot görevi olarak kabul edilmekte ve hava aracı sahibi pilot bakım görevi sayılmamaktadır ve dolayısıyla da bir Bakım Çıkış Sertifikası gerektirmemektedir. Bununla birlikte, bu parçaları monte eden kişi, bunların montaja uygun ve hizmete hazır durumda olmasını sağlamaktan sorumludur.



c.) Hava aracı sahibi pilot bakım görevlerinin uygulanması ve kayıtlar

ML.A.401 kapsamında belirtilen bakım verileri, hava aracı sahibi pilot bakımının yapılması sırasında daima hazır bulundurulmalıdır ve bu dokümanlara riayet edilmelidir. Hava aracı sahibi pilot bakımı yapıldığında atıfta bulunulan verilere ilişkin detaylara, ML.A.803 (d) doğrultusunda Bakım Çıkış Sertifikasında yer verilmelidir.

Hava aracı sahibi pilot, ML.A.305(a) doğrultusunda hava aracı sahibi pilot bakımı işlemlerini tamamlaması sonrasında en geç 10 gün içerisinde, (varsa) hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinden sorumlu CAMO/CAO'ya, hava aracı sahibi pilot bakımı görevini yaptığı hakkında bilgi vermelidir.

Ek-2.3 Hava Aracı Sahibi Pilot Bakım Göreviyle Yapılamayacak Karmaşık Bakım İşlemleri

Aşağıdakiler, Ek-2.2'ye göre hava aracı sahibi pilot olarak bakım yapılamayacak işlemleri, karmaşık bakım görevlerini oluşturur. Bu task'lar onaylı bakım kuruluşu veya bağımsız onaylayıcı personel tarafından gerçekleştirilir.

a.) Aşağıdaki gövde parçalarından herhangi birinin perçinleme, bağlama, birleştirme, laminasyon veya kaynak yoluyla modifikasyonu, tamiri veya değişimi:

- (a.1) Kutu kiriş (box beam);
- (a.2) Kanat stringeri veya kord/veter elemanı;
- (a.3) Kanat/kuyruk ana kirişi (spar);
- (a.4) Ana kirişi flanşı;
- (a.5) Kafes (truss) tipi kiriş elemanı;
- (a.6) Kiriş örgüsü/gövdesi;
- (a.7) Deniz uçağı gövdesinin veya palyenin omurga (keel) veya sırt (chine) elemanı;
- (a.8) Kanat veya kuyruk yüzeyindeki kıvrımlı/koruge sac kompresyon elemanı;
- (a.9) Kanat ana ribi;
- (a.10) Kanat veya kuyruk yüzey gergi/destek dikmesi;
- (a.11) Motor yatağı;
- (a.12) Gövde lonjeronu veya çerçevesi;
- (a.13) Yan kiriş, yatay kiriş veya bölme duvarı (bulkhead) elemanı;
- (a.14) Koltuk destek bağı (brace) veya bağlantı parçası/dayanağı;



- (a.15) Koltuk rayı değişimi;
- (a.16) İniş takımı dikmesi veya bağlantı/destek dikmesi;
- (a.17) Mil (axle);
- (a.18) Tekerlek;
- (a.19) Düşük sürtünme kaplaması değişimi hariç, kayak (ski) veya kayak kaidesi (ski pedestal).
- b.) Aşağıdaki parçalardan herhangi birinin modifikasyonu veya tamiri:
- (b.1) Yapılacak çalışmanın destek, master (jig) veya fikstür (fixture) gerektirmesi halinde hava aracı kaplaması veya hava aracı palyesinin/şamandirasının yüzeyi;
- (b.2) Herhangi bir yönde 15 cm (6 inç)'ten fazla hasar olması halinde basınçlandırma yüklerine maruz kalan hava aracı yüzeyi;
- (b.3) Kumanda kolonu, pedal, şaft, kadran, manivela (bell crank), tork tüpü, kumanda yekesi (control horn), dövme veya döküm dayanak (forged or cast bracket) dahil, ancak aşağıdakiler hariç olmak üzere kumanda sisteminin yük taşıyan parçası;
- (b.3.i) Tamir ek yerinin (repair splice) veya kablo montajının (cable fitting) birleştirilmesi/tokaçlanması,
- (b.3.ii) Perçinleme yoluyla tutturulmuş itmeli-çekmeli (push-pull) tüp ucu bağlantısının değişimi ve
- (b.4) İmalatçı tarafından yayınlanan bakım el kitabında, yapısal onarım el kitabında (SRM) veya sürekli uçuşa elverişlilik talimatlarında (ICA) temel yapı olarak tanımlanmış, (a) paragrafında listelenmeyen her türlü diğer yapı (structure).
- c.) Pistonlu motor üzerinde aşağıdaki bakımların tümünün yapılması:
- (c.1) Aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere pistonlu motorun sökülmesi ve daha sonra tekrar bir araya getirilmesi;
- (c.1.i) Piston/silindir gruplarına/tertibatlarına erişim sağlamak,
- (c.1.ii) Yağ pompası gruplarını incelemek, kontrol etmek ve/veya değiştirmek amacıyla iç dişlilerin sökülmesini ve yeniden yerine takılmasını içermeyen arka aksesuar kapağının çıkarılması,
- (c.2) redüksiyon dişlilerinin (reduction gears) sökülmesi ve sonra tekrar bir araya getirilmesi;

(c.3) Komponent değiştirilmesi hariç olmak üzere, teknik düzenlemelere uygun şekilde onaylanmış veya yetkilendirilmiş bir kaynakçı tarafından yapılan egzoz ünitelerindeki küçük çaplı kaynak tamirleri haricinde derzlerin, ek yerlerinin kaynaklanması ve lehimlenmesi;

(c.4) Normalde servis sırasında değiştirilebilen veya düzeltilebilen, ayarlanabilen parçaların değiştirilmesi veya düzeltilmesi, ayarlanması hariç olmak üzere, tezgah testi uygulanmış üniteler olarak tedarik edilen ünitelerin münferit parçalarının düzeninin bozulması.

d.) Aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere pervanenin balans ayarı:

(d.1) Bakım el kitabında gerekli görülen durumlarda statik balans sertifikasyonu, onaylanması için;

(d.2) Bakım el kitabı veya diğer onaylanmış uçuşa elverişlilik verileri tarafından izin verildiği durumlarda, takılı pervaneler üzerinde elektronik balans ekipmanı kullanarak gerçekleştirilen dinamik balans ayarı;

e.) Aşağıdakileri gerekli gören her tür ilave işlemler:

(e.1) Özel alet, ekipman veya tesis;

(e.2) İşlemin uzun sürmesi ve birkaç kişinin müdahil olması sebebiyle belirgin koordinasyon gerektiren prosedürler.

Ek-2.4: Bakım Anlaşmaları

1. Bakım anlaşmaları

Burada, standart bakım anlaşması şablonunu paylaşmaktan ziyade, tatbikinin mümkün olduğu durumlarda, CAMO/CAO ve bakım kuruluşu arasındaki bakım anlaşmasında değinilmesi gereken ana hususların listesi verilmektedir. Burada sadece teknik konulara değinilmekte ve maliyet, gecikme, garanti, v.b. konular kapsama alınmamaktadır.

Bakımın birden fazla kuruluşa anlaşmayla devredildiği durumlarda (örneğin, hava aracı üs bakımının X'e, motor bakımının Y'ye ve hat bakımının Z1, Z2 ve Z3'e devredilmesi) farklı bakım anlaşmalarının tutarlılığına dikkat edilmesi gerekmektedir.

Bakım anlaşması normalinde personele, gerekli ve detaylı çalışma talimatları sağlamak için tasarlanmaz. Bu doğrultuda, konuya müdahil olan herhangi bir kişi, kendi sorumluluğundan, hesap



verebilirliğinden ve geçerli prosedürlerden haberdar olacak şekilde, bu fonksiyonların tatminkar bir şekilde karşılanması için CAMO/CAO ve bakım kuruluşundaki organizasyonel rollerin, sorumluluğun, prosedürlerin ve rutin işlemlerin belirlenmesi gerekmektedir. Bu prosedürlere ve rutin işlemlere CAME/CAE ve bakım kuruluşunun el kitabında yer verilebilir veya bu prosedürler ve rutin işlemler söz konusu dokümanlara ilave edilebilir veya ayrı prosedürlerde de yer alabilir. Başka bir deyişle, prosedürler ve rutin işlemler anlaşma koşullarını yansıtmalıdır.

NOT.1: Genel Müdürlükçe yetkilendirilmemiş bir bakım kuruluşu ile anlaşma yapılacak ise, anlaşma imzalanmadan önce hava aracı sahibi veya işletici, Genel Müdürlük tarafından anlaşmanın onaylamasını talep eder. Bu durumda ilgili devletin ICAO USOAP kapsamında yapılan denetimler sonucunda ortaya çıkan AIR alanındaki güncel Etkin Uyum Seviyesinin 70 üzerinde olması gerekir; aksi halde Genel Müdürlük anlaşmayı onaylamadan önce ilgili bakım kuruluşuna bakım faaliyetleri, prosedürleri, kapasite, yetkinlik ve (teknik) personel konularında sistem/süreç denetimi yapar.

NOT.2: Bakım kuruluşu ile yapılan anlaşmanın doğal ekleri, kuruluşun yetki sertifikası ve yetki kapsamını ve kabiliyet listesinin gösterir kuruluş el kitabının ilgili bölümleridir.

2. Hava aracı ve/veya motor bakımı

Aşağıdaki konular hava aracı üs bakımı, hat bakımı ve motor bakımı için geçerli olan bakım anlaşmasına uyarlanabilir.

Hava aracı bakımı ayrıca, hava aracına takılı oldukları sırada motorların ve APU'nun bakımını da kapsamaktadır.

2.1. İş kapsamı

Bakım kuruluşu tarafından yapılacak bakım tipinin açık bir şekilde belirtilmesi gerekmektedir. Hat ve/veya üs bakımı durumunda, söz konusu anlaşma hava araçlarının tipini belirtmeli ve tercihen hava araçlarının tescillerini içermelidir.

Motor bakımı durumunda, anlaşmada motor tipi de belirtilmelidir.

2.2. Bakım tesisleri ve sahip olunan sertifikalar

Uygun olduğu şekilde üs, hat veya motor bakımının gerçekleştirileceği yer(ler) ve ayrıca bu yerler için geçerli olan bakım kuruluşunun sahip olduğu sertifikalar anlaşmada belirtilmelidir. Gerekirse hava aracının hizmet veremez hale gelmesi, yerde kalması durumunda veya dönemsel hat bakım ihtiyacından kaynaklanan destekleyici nitelikteki (plansız) bakımların herhangi bir mahalde yapılma olasılığındaki çözümler de söz konusu anlaşmada belirtilebilir.

2.3. Alt yüklenicilik

Bakım anlaşmalarında, bakım kuruluşunun görevlerini hangi koşullar altında üçüncü tarafa (bu üçüncü taraf onaylı bakım kuruluşu olsun veya olmasın) anlaşma yoluyla devredebileceğini belirtilmelidir. Söz konusu anlaşma en azından CAO.A.095(a)(2) veya SHT-145 Talimatı, Ek-1: Tablo-18 ‘Bakım Kuruluşunun Yetkileri’ 145.A.75(b)’ye atıf yapmalıdır. Açıklama mahiyetindeki ek bilgiler bahsedilen mevzuat maddelerine ait AMC ve GM içerisinde yer almaktadır.

CAMO/CAO, bakım kuruluşunun herhangi bir işi, işlemi üçüncü tarafa anlaşma yoluyla devretmeden önce onayının alınmasını gerekli görebilir. CAMO/CAO’ya, bakım kuruluşunun anlaşmaya müdahil olan alt yüklenicileri ile ilgili her tür bilgilere (bilhassa kalite gözetimi, uyumluluk izleme bilgilerine) erişim izni verilmelidir. Öte yandan, CAMO/CAO’nun sorumluluğu kapsamında hem kendisi hem de Genel Müdürlük, alt yüklenicilik hakkında bilgilendirilme hakkına sahiptir; ancak Genel Müdürlüğün normal şartlarda yalnızca uçak, motor ve APU alt yükleniciliği ile ilgileneceği unutulmamalıdır.

2.4. Bakım programı

Söz konusu bakımın, hangi bakım programına göre yapıldığı belirtilmelidir. CAMO/CAO, söz konusu bakım programını Genel Müdürlüğe onaylatmalıdır.

2.5. Kalite gözetimi

Anlaşma koşulları, CAMO/CAO’nun bakım kuruluşunda kalite gözetimi, uyumluluk izleme denetimlerinin yapılmasına olanak veren bir hüküm içermelidir. Bakım anlaşmasında, kalite gözetimi sonuçlarının bakım kuruluşu tarafından nasıl ele alınacağı belirtilmelidir.

2.6. Genel Müdürlüğün müdahilliği

Anlaşma hava aracı, işletici (operatör), CAMO/CAO ve bakım kuruluşunun gözetimleri için sorumlu olan (doğal olarak yetkilendiren) sivil havacılık otoritelerini açıkça belirtmelidir. Ayrıca anlaşma her zaman Genel Müdürlüğe, bakım kuruluşu tesislerine, dokümanlarına ve diğerlerine erişim hakkı sağlamalıdır.

2.7. Bakım verileri

Anlaşmanın gereğini yerine getirebilmek için gerekli olan bakım ve onarım verileri ve diğer el kitapları anlaşmada belirtilmelidir. Ayrıca bu veriler ile el kitaplarının ne şekilde temin edileceği (CAMO/CAO veya bakım kuruluşu tarafından temin edilmesine bakılmaksızın) ve güncel tutulacağı da belirtilmelidir.

Bu husus, bunlarla sınırlı olmamakla birlikte aşağıdakileri içerebilecektir:

- Bakım programı (AMP),



- Uçuşa elverişlilik direktifleri (AD),
- Tamir ve modifikasyon verileri,
- Hava aracı bakım el kitabı (AMM),
- Hava aracı yedek parça katalogu (IPC),
- Tesisat şemaları (Wiring diagramları),
- Arıza giderme el kitabı,
- Hava aracında yüklü olan asgari teçhizat listesi (MEL),
- İşletme el kitabı,
- Uçuş (operasyon) el kitabı,
- Motor bakım el kitabı,
- Motor revizyon el kitabı.

2.8. Bakım girişi koşulları

Söz konusu anlaşma, hava aracının onaylı bakım kuruluşunda hangi koşulda hazır edilmesi gerektiğini belirtmelidir. Detaylı bakımlarda, yapılacak işler üzerinde karşılıklı olarak mutabık olunabilmesi için iş kapsamı planlama toplantısının organize edilmesi faydalı olabilir.

2.9. Uçuşa elverişlilik direktifleri ve servis bültenleri, modifikasyonlar

Anlaşma, CAMO/CAO'nun bakım kuruluşuna AD, SB ve modifikasyon konularında hangi bilgileri temin etmekle sorumlu olduğunu belirtmelidir. Bu bilgiler şunları içerebilir:

- AD durum bilgisi, yapılması gereken son tarihler ve uygulanabilir ise tercih edilen alternatif uyumluluk yöntemleri,
- Modifikasyon durum bilgisi ve bir modifikasyon veya SB'nin uygulanması konusundaki karar.

Bunlara ilaveten AD, SB ve modifikasyon durumlarının takibini tamamlayabilmesi için CAMO/CAO'nun geri bildirim olarak ihtiyaç duyacağı bilgi türleri de belirtilmelidir.

2.10. Uçuş saati ve sayısı kontrolü

Uçuş saatinin ve sayısının kontrolü, CAMO/CAO'nun sorumluluğu dahilindedir ve anlaşmada CAMO/CAO'nun güncel saat ve sayı değerlerini bakım kuruluşuna ne şekilde ileteceği de



belirtilmelidir. Ayrıca kendi planlama fonksiyonlarına ilişkin kayıtları güncelleyebilmesi için bakım kuruluşunun güncel uçuş saat ve sayı bilgilerini düzenli olarak alması gerekip gerekmediğini de anlaşmada yer almalıdır.

2.11. Ömür sınırlı parçalar ve zaman kontrollü komponentler

Ömür sınırlı parçaların ve zaman kontrollü komponentlerin takibi CAMO/CAO'nun sorumluluğundadır. Anlaşmada, CAMO/CAO'nun bu bileşenlerin durumları hakkında bilgiyi bakım kuruluşuna sağlayıp sağlamayacağı ve bakım kuruluşunun, bu bileşenlerin sökülmesi/takılması ile ilgili olarak CAMO/CAO'ya hangi bilgileri iletmesi gerektiği belirtilmelidir. Bu sayede CAMO/CAO kendi kayıtlarını güncelleyebilir.

2.12. Parçaların tedarik edilmesi

Anlaşmada, belirli bir malzeme veya komponentin CAMO/CAO tarafından mı yoksa bakım kuruluşu tarafından mı temin edileceği, hangi tür komponentlerin ortak havuzdan sağlanacağı gibi hususlar belirtilmelidir. Söz konusu ekipmanın SHT-21 Talimatı kapsamında onaylanmış veya hava aracı tasarım uyum beyanı gerekliliklerine göre beyan edilmiş verileri, standartları karşıladığından emin olmanın ve hava aracına takmaya elverişli durumda bulunduğunu doğrulamanın bakım kuruluşunun sorumluluğunda olduğu açıkça belirtilmelidir. Komponentlerin kabulüne ilişkin daha fazla bilgiye M.A.501, ML.A.501 ve SHT-145 Talimatı 145.A.42 maddelerinde yer verilmektedir.

2.13. Hat istasyonlarında ortak havuzda toplanan parçalar

Uygulanabilir olduğu durumlarda, anlaşmada hat istasyonlarında ortak kullanılan parçalar konusunun nasıl ele alınacağı belirtilmelidir.

2.14. Planlı bakım

Programlanmış bakım kontrollerinin planlanabilmesi için, bakım kuruluşuna verilecek destek dokümanlar belirtilmelidir. Bu husus, bunlarla sınırlı olmamakla birlikte aşağıdakileri içerebilir:

- İş kartları dahil olmak üzere, geçerli iş paketi;
- Planlanan komponent söküm listesi;
- Gerçekleştirilecek modifikasyonlar.

Bakım kuruluşunun herhangi bir nedenden dolayı bir bakım işini ertelemeyebilmesi için CAMO/CAO ile resmi olarak mutabakata varması ve bu yönde davranması gerekmektedir. Erteleme onaylı sınırların ötesine geçmesi halinde bakım programından sapma konusu devreye girer. Bu husus, uygulanabilir olduğu durumlarda, bakım anlaşmasında ele alınmalıdır.



2.15. Plansız bakım, Arıza giderme

Anlaşmada, bakım kuruluşunun CAMO/CAO'ya başvurmaksızın hangi düzeydeki arızayı giderebileceği belirtilmelidir. Asgari olarak, tamirlerin onayına ve büyük tamirlerin gerçekleştirilmesine değinilmelidir. Her türlü kusur, arıza giderme işleminin ertelenmesi CAMO/CAO'ya sunulmalıdır.

2.16. Ertelenmiş görevler

Yukarıdaki 2.14 ve 2.15 paragrafları ile birlikte M.A.801(f), ML.A.801(f) ve SHT-145 Talimatı 145.A.50(e) maddeleri göz önünde bulundurularak, hava aracı hat ve üs bakımı için işletcinin MEL kullanılabilir ve hat istasyonunda giderilemeyen bir arıza olması durumunda CAMO/CAO ile kurulacak irtibat ile çözüm tayin edilebilir.

2.17. Bakım programından sapma

Bakım programından sapmalar, bakım programında tanımlanmış prosedürlere göre CAMO/CAO tarafından yönetilmelidir. Söz konusu anlaşma, sapma talebini gerekçelendirmek amacıyla bakım kuruluşunun işletciye temin edebileceği desteği belirtmelidir.

2.18. Bakım kontrol uçuşu (MCF)

Hava aracı bakımı sonrasında herhangi bir kontrol uçuşunun gerekli olması halinde, MCF CAME/CAE'de ve işletme el kitabında belirlenmiş prosedürler doğrultusunda yapılmalıdır.

2.19. Tezgah testi (Bench test)

Söz konusu anlaşmada, test kabul kriterleri ile birlikte motorun teste tabi tutulması sırasında CAMO/CAO temsilcisinin bulunmasının gerekip gerekmediği belirtilmelidir.

2.20. Servise verme dokümantasyonu

Servise verme, hizmete sunma, kendi prosedürleri doğrultusunda bakım kuruluşu tarafından yapılması gerekmektedir. Öte yandan, anlaşma hangi destek formlarının kullanılması gerektiğini (Hava aracı teknik kayıt defteri (technical log), bakım kuruluşunun bakım çıkış sertifikası formatı, vb.) ve bakım kuruluşunun hava aracının teslim edilmesine müteakiben SYK'ya temin etmesi gereken dokümantasyonu belirtmelidir. Bu husus, bunlarla sınırlı olmamakla birlikte aşağıdakileri içerebilir:

Servise verme (hizmete sunma) işlemi, bakım kuruluşu tarafından kendi prosedürlerine uygun şekilde gerçekleştirilmelidir. Öte yandan anlaşmada, hangi destek formlarının kullanılmasının gerektiği (hava aracı teknik kayıt defteri, bakım kuruluşunun bakım çıkış sertifikası formatı, v.b.) ve hava aracının



teslimi sırasında bakım kuruluşu tarafından CAMO/CAO'ya hangi belgelerin sağlanacağı belirtilmelidir. Bu dokümanlar aşağıdakileri içerebilir ancak bunlarla sınırlı değildir:

- Servise verme, hizmete sunma sertifikası (CRS),
- Uçuş testi raporu,
- Uygulanan modifikasyonlar listesi,
- Tamirler listesi,
- Tamamlanan AD listesi,
- Bakım raporu,
- Tezgah testi raporu.

2.21. Bakım kayıtlarının saklanması

CAMO/CAO, SHT-CAM Talimatı kapsamında gerekli görülen bakım kayıtlarının bazılarının muhafaza edilmesi için bakım kuruluşu ile alt yüklenicilik anlaşması imzalayabilir. Bu, CAMO/CAO'nun kendi yönetim sistemi kapsamında kayıt tutma görevlerinin bir kısmını alt yükleniciye devrettiği anlamına gelir ve bu nedenle CAMO.A.125(d)(3) ve/veya CAO.A.095(b)(3) maddesinin hükümleri uygulanır.

2.22. Bilgi alışverişi

CAMO/CAO ve bakım kuruluşu arasında bilgi alışverişinin gerekli olduğu her durumda, söz konusu anlaşma hangi bilgilerin ne zaman, hangi durumda, hangi sıklıkta, nasıl ve kim tarafından kime iletilmesi ve temin edilmesi gerektiğini belirtmelidir.

2.23. Toplantılar

Söz konusu bakım anlaşmanın şartları içinde CAMO/CAO ve bakım kuruluşu arasında belirli sayıda toplantı yapılmasına yönelik hükümler yer almalıdır.

2.23.1. Anlaşmanın gözden geçirilmesi

Anlaşmanın yürürlüğe girmesinden önce, anlaşma şartlarının yerine getirilmesine müdahil olacak her iki tarafın teknik personelinin bir araya gelerek, her maddenin doğru şekilde anlaşılması, tarafların görev ve sorumlulukları konusunda ortak bir konsensusa varılması büyük önem taşır.

2.23.2. İş kapsamı planlama toplantısı



Yapılacak görevlerin ortak mutabakatla belirlenebilmesi için iş kapsamı planlama toplantıları düzenlenebilir.

2.23.3. Teknik toplantı

AD, SB, gelecekteki modifikasyonlar, bakım kontrolü sırasında tespit edilen önemli kusurlar, hava aracı ve komponent güvenilirliği, v.b. teknik konuları düzenli bir şekilde gözden geçirmek amacıyla planlı toplantılar organize edilebilir.

2.23.4. Uyumluluk ve performans toplantısı

CAMO/CAO'nun gözetim faaliyetleri sonucunda gündeme gelen konuların ele alınması ve gerekli düzeltici/önleyici çalışmaların karara bağlanması amacıyla uyumluluk izleme ve performans toplantıları düzenlenebilir.

2.23.5. Güvenilirlik toplantısı

Bir güvenilirlik programı mevcut olduğu durumlarda, anlaşma, güvenilirlik toplantılarına katılım dahil olmak üzere CAMO/CAO'nun ve bakım kuruluşunun söz konusu programa müdahil olma durumlarını belirtmelidir.



İçindekiler Tablosu

PART-MD	3
BÖLÜM A-TEKNİK GEREKLİLİKLER	3
MD.A.201 Sorumluluklar	3
MD.A.202 Olay bildirimi	4
MD.A.301 Sürekli uçuşa elverişlilik görevleri.....	4
MD.A.302 Hava aracı bakım programı	5
AMC1 MD.A.302 (c) Hava aracı bakım programı (AMP).....	6
MD.A.303 Uçuşa elverişlilik direktifleri	7
MD.A.304 Modifikasyon ve tamir verileri	7
MD.A.305 Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemi	8
MD.A.307 Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının devredilmesi	10
MD.A.401 Bakım verileri.....	10
MD.A.402 Bakımın Uygulanması	10
MD.A.403 Hava Aracı Arızaları.....	11
MD.A.501 Komponentlerin sınıflandırılması ve kullanımı.....	11
AMC1 MD.A.501 (a)1 SHGM Form 1 eşdeğeri.....	11
MD.A.502 Komponentlerin bakımı.....	13
MD.A.503 Komponentler.....	14
MD.A.801 Hava aracı bakım çıkış sertifikası	15
MD.A.803 Hava aracı sahibi pilot yetkilendirmesi.....	16
MD.A.901 Hava aracı uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi	16
MD.A.902 Ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerliliği	18
MD.A.903 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme süreci	20
MD.A.904 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin (ARS) nitelikleri.....	21
MD.A.905 Hava Aracının Devri	23
MD.A.906 Türkiye'ye İthal Edilen Hava Aracının Uçuşa Elverişliliğinin İncelenmesi	23
MD.A.907 Bulgular	24
BÖLÜM B-GENEL MÜDÜRLÜK PROSEDÜRLERİ	26



MD.B.201 Sorumluluklar	26
MD.B.303 Hava Aracı Sürekli Uçuşa Elverişlilik İzleme	26
MD.B.304 Yetki İptali veya Askıya Alma	26
MD.B.305 Hava Aracı Teknik Kayıt Sistemi	27
MD.B.901 Tavsiye Raporunun Değerlendirilmesi	27
MD.B.903 Bulgular	27
PART-MD İLAVE GEREKLİLİKLERİ	28
Ek-3.1 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetim Sözleşmesi	28
Ek-3.2 Sınırlı Hava Aracı Sahibi Pilot Bakımı	32
Ek-3.3 Karmaşık Bakım Görevleri	34

PART-MD

BÖLÜM A-TEKNİK GEREKLİLİKLER

MD.A.201 Sorumluluklar

MD.A.201 (a) Hava aracı sahibinin sorumlulukları

Hava aracı sahibi, hava aracını ticari faaliyetlerde kullanmaksızın, hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinden sorumlu olup aşağıdakiler sağlanmadan hiçbir uçuşun gerçekleştirilmediğinden emin olur.

- 1.) Hava aracının uçuşa elverişli durumda muhafaza edilmesi,
- 2.) Hava aracında mevcut olan her bir operasyonel ve acil durum ekipmanının doğru şekilde takılı ve faal olması veya açıkça gayri faal olarak tanımlanması,
- 3.) Genel Müdürlük tarafından yayınlanmış uçuşa elverişlilik sertifikasının geçerli tutulması,
- 4.) Hava aracı bakımının MD.A.302'de belirtilen bakım programına göre uygulanması.

MD.A.201 (b) Bakım uygulayanın sorumlulukları

Hava aracı bakım, tamir modifikasyon işlemi uygulayan her bir kişi veya kuruluş, uyguladığı bakım işlemlerinden ve kayıt altına almaktan sorumludur.

MD.A.201 (c) Uçuş öncesi kontrol sorumluluğu

Uçuş öncesi kontrolün el kitaplarında belirtilen şekilde yerine getirilmesinden, sorumlu kaptan pilot veya yetkin kişi sorumludur.

MD.A.201 (d) Kompleks motorlu hava aracı işletenin sorumlulukları

Hava aracı sahibi (a) bendindeki şartlar yerine getirilmeden bir uçuş yapılmamasını sağlamaktan sorumludur. Bu amaçla;

- 1) Sürekli uçuşa elverişlilik ile ilgili işlemleri gerçekleştirmek için CAMO onayı alır veya onaylı bir CAMO'ya Ek-2.1'e uygun olarak yapılmış bir sözleşme yoluyla devreder.
- 2) Hava aracı ve takılacak komponentlerin bakımlarının onaylı bir SHT-145 bakım kuruluşunda yapılmasından sorumludur.

MD.A.201 (e) Kompleks motorlu olmayan hava aracı işletenin sorumlulukları

Hava aracı sahibi (a) bendindeki şartlar yerine getirilmeden bir uçuş yapılmamasını sağlamaktan sorumludur. Bu amaçla;



- 1) Sürekli uçuşa elverişlilik ile ilgili işlemleri onaylı bir CAMO veya CAO'ya Ek-2.1'e uygun olarak yapılmış bir sözleşme yoluyla devredebilir veya bahse konu görevleri kendi sorumluluğu altında yönetebilir.
- 2) Hava aracı ve takılacak komponentlerin bakımlarının MD.A.801'e ve MD.A.502'ye uygun olarak yapılmasından veya onaylı bir bakım kuruluşunda yapılmasından sorumludur.

MD.A.201 (f) Denetim için erişim sağlanması

Hava aracı sahibi veya işletici, hava aracının bu Talimata uygunluğunun tespit edilebilmesi için Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilmiş kişilere kendi tesislerine, hava aracına ve hava aracının faaliyetleri ile ilgili dokümanlara erişim hak ve imkânı vermekle sorumludur.

MD.A.202 Olay bildirimi

MD.A.202 (a) Raporlanacak yerler

MD.A.201'e göre sorumlu olan her bir kişi veya kuruluş, hava aracında veya herhangi bir komponentte tespit edilen ve uçuş emniyetini tehlikeye düşüren olay veya durumları, Genel Müdürlüğe veya farklı ise hava aracının tescil otoritesine, tip tasarımı veya ilave tip tasarımından sorumlu kuruluşa rapor eder.

Bu bildirim SHT-145 veya Part-CAMO'da yer alan olay bildirim gerekliliklerini ortadan kaldırmaz.

MD.A.202 (b) Rapor içeriği

Raporlar, Genel Müdürlük tarafından belirlenen şekilde iletilir ve rapora konu olay ve durum hakkında sorumluların sahip olduğu tüm bilgileri içerir.

MD.A.202 (c) Bakımı veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme uygulayanın raporlama sorumluluğu

Hava aracı bakımının veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin bir sözleşme kapsamında yaptırılması ya da sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi konusunun bir anlaşma ile devredilmesi durumlarında, bu görevleri yürüten kişi veya kuruluş (a) bendinde atıfta bulunulan herhangi bir durumu uçağın sahibine, işleticisine, Genel Müdürlüğe veya farklı ise hava aracının tescil otoritesine, tip tasarımından veya ilave tip tasarımından sorumlu kuruluşa bildirir.

MD.A.202 (d) Raporlama süresi

Sorumlu kişi veya kuruluş, (a) ve (c) bentlerinde atıfta bulunulan raporları/bildirimleri, (öncelik dikkate alınarak) olayın tespit edildiği veya gerçekleştiği andan itibaren en geç 72 saat içerisinde ilgili taraflara beyan eder.

MD.A.301 Sürekli uçuşa elverişlilik görevleri

Bir hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği ve operasyonel ve acil durum ekipmanlarının faal



tutulması aşağıdaki gereklilikler yerine getirilerek sağlanır.

- a) Uçuş öncesi kontrollerinin yapılması,
- b) Hava aracına uygulanabilir ise, asgari teçhizat listesi (MEL) ve konfigürasyon sapma listesi (CDL) göz önünde bulundurularak, emniyetli operasyona etki eden her bir arıza veya hasarın MD.A.304 ve/veya MD.A.401’de belirtilen onaylı veriler doğrultusunda giderilmesi,
- c) Hava aracının ve komponentlerinin tüm bakımlarının MD.A.302 hava aracı bakım programına uygun olarak uygulanması,
- d) Aşağıdakilerden geçerli olanların uygulanması:
 - (1) Uçuşa elverişlilik direktifi,
 - (2) Sürekli uçuşa elverişliliği etkileyen operasyonel direktif,
 - (3) Genel Müdürlük tarafından yayınlanmış sürekli uçuşa elverişlilik gereklilikleri;
 - (4) Bir emniyet sorununa istinaden Genel Müdürlük tarafından ivedilikle uygulanmak için yayınlanan usul ve esaslar,
- e) Modifikasyon ve tamirlerin MD.A.304’e uygun olarak uygulanması,
- f) Hava aracı için gerekli görülmesi durumunda bakım kontrol uçuşlarının yapılması.

MD.A.302 Hava aracı bakım programı

MD.A.302 (a) Bakım programının temeli

- 1.) Bakım programı, hava aracının emniyetli şekilde operasyon yapması için gerekli olan bakım görevlerini, bu görevlerin frekansını ve ilgili uygulama prosedürlerini açıklar.
- 2.) Bakım programı hazırlanırken hava aracında yapılması gereken iş ve işlemlerin ne şekilde uygulanacağını detaylı şekilde açıklayan, genel olarak yağlama, ikmal, sistem kontrolleri ve fonksiyonel kontrolleri içeren bakım el kitabı referans alınır.
- 3.) Hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinin devamı için üretici tarafından yayımlanan (bakım planlama dokümanı, asgari teçhizat listesi, uçuş operasyon el kitabı v.b.) dokümanlardan da yararlanılabilir.
- 4.) Tasarım onayı sahibi tarafından yayınlanan sürekli uçuşa elverişlilik talimatları, uçuşa elverişlilik sınırlandırma kriterleri, tip sertifikasında yer alan (özel) bakım görevleri gibi bilgiler de bakım programında kullanılır.
- 5.) Tekrarlayan uçuşa elverişlilik ve operasyonel direktiflerin yanı sıra üretici tarafından uygulanması zorunlu olduğu bildirilen servis bülteni ve teknik dokümanlardan kaynaklanan işlemler veya belirli alet ve teçhizat gerekliliklerinden kaynaklanan tasklar.

MD.A.302 (b) Bakım programının onayı ve güncel tutma sorumluluğu

Bakım programı ve revizyonları;

- 1.) Bakım programı ve revizyonları, hava aracı sahibi veya işletici tarafından MD.A.302 maddesinin (c.5) bendi uyarınca beyan edilir veya



- 2.) Bakım programı ve revizyonları, hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini yönetmekten sorumlu CAMO/CAO tarafından onaylanır.
- 3.) Bakım programını güncel tutmaktan (b.1) maddesine göre bakım programı beyanını yapan hava aracı sahibi veya işletici ya da (b.2) maddesine göre bakım programını onaylayan kuruluş sorumludur.

MD.A.302 (c) Bakım programı içeriği

Bakım programı içeriği;

- 1.) Bakım programı motorları ve pervaneleri ile birlikte kapsadığı hava araçlarını, sahibini, işleticisini (uygulanıyor ise) CAMO/CAO'yu açıkça tanımlar.
- 2.) Bakım programı (b) bendine göre beyan edildiğinde veya onaylandığında, (a) bendinde belirtilenlerden daha az kısıtlayıcı olmamak koşuluyla daha fazla bakım eylemi içerebilir.
- 3.) Hava aracı tipi, konfigürasyonu, operasyon türü gibi nedenlerle gerçekleştirilmesi gereken her türlü bakım eylemi, asgari olarak aşağıdaki unsurlar dikkate alınarak bakım programında belirlenir:
 - (3.a) Hava aracına özel olarak takılmış teçhizat,
 - (3.b) Hava aracında gerçekleştirilen (majör) tamirler ve modifikasyonlar,
 - (3.c) Hizmet ömrü sınırlı komponentler ve uçuş emniyeti açısından kritik komponentler,
 - (3.d) Periyodik kontroller ve işlemler,
 - (3.e) Hava aracının ve operasyonel ortamın kullanımına yönelik kriterler.
 - (3.f) Mevcutsa, hava aracına uygulanan STC ve Modifikasyon gereği bakım gereklilikleri.
- 4.) Hava aracı sahibi pilot bakımının yapılıp yapılmayacağını tanımlar. (Hava aracı sahibi pilot veya müştereken sahip olan pilotlardan herhangi biri, sınırlı pilot bakım görevini gerçekleştirme yetkisine sahip değilse bu istisnai durumdan yararlanılamaz.)
- 5.) Bakım programı, hava aracı için tasarım onayı sahibinin tavsiyelerinden herhangi bir sapma yapılmadığı ve içeriğinden tamamen sorumlu olduğu taahhüt edilen imzalı beyan içerir.

AMC1 MD.A.302 (c) Hava aracı bakım programı (AMP)

- 1.) Planörler, balonlar ve sabit/döner kanatlı hava araçları için (hangisi önce gelirse) her yıl veya 100 saatlik aralıklarla kontrol. Bir sonraki kontrol aralığı, kontrolün yapıldığı zamandan itibaren hesaplanır;
- 2.) Hava aracı tipine uygun şekilde aşağıdakileri içerir:
 - (2.a) Tasarım onayı sahibinin tanımladığı ikmal işlemleri (servicing tasks),
 - (2.b) İşaretlemelemlerin (markings) incelenmesi,
 - (2.c) Azami kalkış kütlesini etkileyen işlemler sonrasında tartım kayıtlarının ve tartımın incelenmesi,
 - (2.d) Takılı ise transponderin operasyonel testi,

(2.e) Pitot-statik sistemin işlevsel testi.

(2.f) Mevcutsa, ELT operasyonel testleri.

3.) Motor donatılı hava araçlarında;

(3.a) Güç, devir sayısı (rpm), manyetolar, yakıt ve yağ basıncı, motor sıcaklıkları için operasyonel testler,

(3.b) Otomatik kontrol özellikli motorlar için yayınlanmış çalıştırma prosedürü,

(3.c) Kuru karterli, turbo-şarjlı veya sıvı soğutmalı motorlar için evsafı bozulmuş sıvı sirkülasyonu belirtilerine yönelik operasyonel test.

4.) Aşağıdaki alanlara karşılık gelen yapısal elemanların, sistemlerin ve bileşenlerin durumunun ve bağlantısının muayenesi;

(4.a.) Sabit ve döner kanatlı hava araçları için gövde, kabin ve kokpit, iniş takımı, kanat ve orta bölüm, uçuş kontrolleri, kuyruk grubu, aviyonik, elektrik, güç grubu, kavramalar (clutches), dişli kutuları, pervane ve balistik kurtarma sistemi gibi çeşitli sistemler,

(4.b) Planörler için gövde, kabin ve kokpit, iniş takımı, kanat ve orta bölüm, uçuş kontrolleri, kuyruk grubu, aviyonik, elektrik, (motorlu planörler için) güç grubu ve su balast sistemi dahil olmak üzere çıkarılabilir balast ve sürüklenme paraşütü gibi çeşitli sistemler,

(4.c) Sıcak hava balonları için kubbe, burner, sepet, yakıt tankları, ekipman ve aletler,

(4.d) Gaz balonları için kubbe, sepet, ekipman ve aletler.

MD.A.303 Uçuşa elverişlilik direktifleri

MD.A.303 (a) Uçuşa elverişlilik direktifleri

Genel Müdürlük tarafından aksi belirtilmediği sürece, ilgili hava aracı/komponenti için tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu ülke otoritesi tarafından yayımlanan her bir uçuşa elverişlilik direktifi, ilgili direktifin gerekliliklerine göre uygulanır.

MD.A.303 (b) Servis bültenleri

Genel Müdürlük tarafından aksi belirtilmediği sürece, ilgili hava aracı/komponenti için üretim kuruluşunun yayınladığı ve uygulanması zorunlu olduğu bildirilen servis bültenleri, teknik dokümanlar uygulanır.

MD.A.304 Modifikasyon ve tamir verileri

Bakım kuruluşu ya da hava aracı bakım personeli tarafından uygulanacak modifikasyonlar ve tamirler aşağıda belirtilen verilerden uygun olanı kullanılarak gerçekleştirilir.

1.) Hava aracı veya komponent tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu ülke otoritesi, EASA veya Genel Müdürlük tarafından onaylanmış veriler,

2.) Hava aracı veya komponent tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu ülke otoritesi tarafından, SHY-21 (veya EASA Part-21)'e göre yetkilendirilmiş tasarım kuruluşu tarafından onaylanmış



veriler,

3.) Tip sertifikasında ve tahditli tip sertifikasında yapılan değişiklikler konusunda SHT-21 (veya EASA Part-21) 21.A.90B veya tamirler konusunda SHT-21 (veya EASA Part-21) 21.A.431B maddelerinde referans verilen sertifikasyon gereklilikleri kapsamındaki veriler.

MD.A.305 Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemi

MD.A.305 (a) Bakımların kayıt sistemine girilmesi

Bakım işlemi tamamlandığında, bakım çıkış sertifikası (CRS), bakımın bittiği günden itibaren en fazla 2 gün içinde yayımlanır ve ilgili bakım verileri hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarına 30 gün içinde girilir.

MD.A.305 (b) Kayıt sisteminin oluşumu

Hava aracı gövde, motor ve pervane kayıt defterlerinden uygun olanına hava aracı tipi, seri numarası, tescil işareti, toplam uçuş saati, (takip ediliyor ise) uçuş/iniş sayısı ve CRS tarihi yazılır.

Motor ve pervane kayıt defterlerine ayrıca bu komponentlerin tipi, seri numarası, toplam uçuş saati, (takip ediliyor ise) uçuş/iniş sayısı, yenileştirme tarihi, yenileştirme sonrasındaki toplam uçuş saati, yenileştirme sonrasındaki (takip ediliyor ise) uçuş/iniş sayısı da kayıt edilir.

MD.A.305 (c) Kayıt sisteminin içeriği

Hava aracının sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları, gövde, motor, pervane ve hizmet ömrü sınırlı parçaların kayıt defterlerinin uygun olanlarından oluşur ve aşağıdakileri içerir:

- 1.) AD'lerin, zorunlu teknik dokümanların ve emniyet sorununa ilişkin Genel Müdürlük tarafından uygulanması zorunlu kılınan işlemlerin güncel durumu,
- 2.) Modifikasyonların, tamirlerin ve tasarım onayı sahibinin önerilerinin mevcut durumu,
- 3.) Bakım programı ve uygulanan bakımların güncel durumu,
- 4.) Sert iniş, kuş çarpması, uzun süreli stoklama, pallerin çarpması, pervane veya rotorun hız aşımı, hasar yaşanan olaylar ve benzeri nedenlerden kaynaklanan plansız bakımların güncel durumu,
- 5.) Servis ömrü sınırlı komponentlerin güncel durumu,
- 6.) Güncel ağırlık ve denge raporu,
- 7.) Güncel ertelenmiş bakım görevleri.

MD.A.305 (d) Kayıt sisteminde tutulacak veriler

En azından (b) bendinde konu edilen kayıt defterlerinde gösterilmesi gereken bilgilerle birlikte, SHGM Form 1 veya eşdeğeri dokümana ek olarak motor, pervane, motor modülü veya servis ömrü sınırlı komponentler gibi hava aracına takılı olan herhangi bir ekipmanla ilgili aşağıdaki bilgiler,



motor modülü veya komponent kayıt kartlarından uygun olanına girilir:

- 1.) Komponentin tanımı, tipi, parça numarası ve seri numarası,
- 2.) Montaj ve söküm referansı ile birlikte, komponentin takıldığı hava aracının tipi, seri numarası, tescil işareti,
- 3.) Belirli bir komponente ilişkin uçuş operasyonundaki takvim süresi, toplam uçuş saati, (takip ediliyor ise) uçuş/iniş sayısı ve ilişkili tarihler;
- 4.) Parça ve ekipman için geçerli olan ve (c) bendinde atıfta bulunulan güncel bilgiler.

MD.A.305 (e) Kayıt sorumluluğu

Sürekli uçuşa elverişlilik ve MD.A.201 maddesinde belirtilen görevlerin yönetiminden sorumlu kuruluş veya hava aracı sahibi, MD.A.305 maddesinde ayrıntıları verildiği şekilde kayıtları kontrol eder ve talep edildiğinde kayıtları yetkililere, görevlilere sunar.

MD.A.305 (f) Kayıtlarda düzeltme

Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemine girişi yapılan tüm bilgiler, açık ve doğru şekilde girilir. Bir kaydın düzeltilmesi gerektiğinde, orijinal kayıt imha edilmeden ve görülebilecek şekilde yapılır.

MD.A.305 (g) Tutulacak kayıtların saklama ve süresi

Hava aracı sahibi veya uçuş operasyonlarını yöneten işletici, aşağıda belirtilen ilkeler doğrultusunda hava aracı tescil bilgisi dahil ilgili kayıtları tutmak için bir sistem kurar:

- 1.) Hava aracı ve servis ömrü sınırlı komponent bakım kayıtları için hava aracı veya komponent servise verildikten sonra 36 aydan az olmamak üzere; kapsam ve ayrıntı bakımından eşdeğer yeni bilgiler yerine geçene kadar,
- 2.) Toplam kullanım süresi, uçuş saati, (takip ediliyor ise) uçuş/iniş sayısı bilgileri için hava aracı ve servis ömrü sınırlı komponent; kalıcı olarak servisten çekilmesinden sonra en az 12 ay,
- 3.) Uygulanan son bakımdan itibaren servis ömrü sınırlamasına tabi tutulan komponent için geçen takvim süresi, uçuş saati, (takip ediliyor ise) uçuş/iniş sayısı ve ayrıca serviste kalabileceği azami süre, tarih bilgisi; kapsam ve ayrıntı bakımından eşdeğer yeni bakım bilgileriyle değiştirilene kadar,
- 4.) Bakım programına uyumu gösteren güncel durum verileri için kapsam ve ayrıntı bakımından eşdeğer yeni bakım bilgileri yerini alan kadar,
- 5.) Uygulanan AD'lerin, zorunlu teknik dokümanların ve emniyet sorununa ilişkin yapılan işlemlerin mevcut durumunu gösteren kayıtlar için hava aracı veya komponent servisten kalıcı olarak çekildikten sonra en az 12 ay,
- 6.) Hava aracı, motor(lar), pervane(ler) ve uçuş emniyeti için hayati önem taşıyan diğer komponentler üzerinde yapılan güncel modifikasyonların ve tamirlerin ayrıntıları için ilgili parçalar ve ekipman servisten kalıcı olarak çekildikten sonra en az 12 ay.



MD.A.307 Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının devredilmesi

MD.A.307 (a) İşletici veya sahibine devir

Hava aracı bir sahipten veya işleticiden diğerine kalıcı olarak devredildiğinde, devreden, MD.A.305'te belirtilen sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının eksiksiz teslimini sağlar.

MD.A.307 (b) CAMO ya da CAO'ya devir

Hava aracı sahibi, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlemleri için bir CAMO/CAO ile sözleşme yaptığında, MD.A.305'te belirtilen sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının söz konusu kuruluşa eksiksiz devredilmesini sağlar.

MD.A.401 Bakım verileri

MD.A.401 (a) Bakım verilerinin kullanılması

Hava aracı bakımını yapan kişi veya kuruluş, modifikasyon ve tamir verileri de dahil olmak üzere bakım uygulamalarında, ilgili hava aracı için geçerli olan bakım verilerine erişim imkanına sahip olmalı ve bunları kullanmalıdır.

MD.A.401 (b) Geçerli bakım verileri

Geçerli bakım verileri;

- 1.) Genel Müdürlük ve tasarım sahibinin otoritesi tarafından yayınlanan direktif, standart, emniyet bülteni,
- 2.) Tasarım sahibi tarafından yayınlanan prosedür, talimat, zorunlu teknik bültenler. 3.) Geçerli uçuşa elverişlilik direktifi, zorunlu servis bültenleri ve talimatları
- 4.) Tip sertifikası sahibi, ilave tip sertifikası sahibi veya tasarım kuruluşu tarafından yayınlanmış sürekli uçuşa elverişlilik talimatı,
- 5.) Tasarım kuruluşunca hava aracına takılmak üzere onaylanan komponentler için komponent üreticisi tarafından yayınlanan ve tasarım sahibince kabul edilen bakım talimatı.

MD.A.402 Bakımın Uygulanması

Her bir hava aracının bakımı, hava aracı bakım programına göre organize edilir.

Hava aracına bakım yapacak kişi, ilgili mevzuata göre adına lisans tanzim edilmiş, HBL-66 lisansında söz konusu tipin kayıt edildiği hava aracı bakım teknisyeni olmalıdır.

Hava aracı sahibi pilot veya müştereken sahip olan pilotlardan herhangi biri, karmaşık bakım görevleri hariç pilot sınırlı bakım iş ve işlemlerini gerçekleştirebilir.



Bakım faaliyetleri bir onaylı bakım kuruluşu tarafından yapılacak ise söz konusu hava aracı tipi kuruluşun yetki kapsamında olmalıdır.

Hava aracı bakım el kitabında ya da uçuş operasyon el kitabında belirtilmesi koşuluyla bakım amaçlı kontrol yüzeylerinin, kanatların, motorun veya iniş takımlarının sökülmesi, takılması sonrasında test (kontrol) uçuşları yapılır.

MD.A.403 Hava Aracı Arızaları

Uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atabilecek her türlü hava aracı arızası, (uygulanabilir ise) asgari teçhizat listesi (MEL) ve konfigürasyon sapma listesi (CDL) göz önünde bulundurularak, MD.A.304 ve/veya MD.A.401'de belirtilen onaylı veriler doğrultusunda uçuş gerçekleştirilmeden önce giderilir.

Herhangi bir arızanın uçuş emniyetini tehlikeye düşüreceğine/düşürmeyeceğine sorumlu pilot ya da HBL-66 lisansında söz konusu tipin kayıt edildiği hava aracı bakım teknisyeni karar verebilir.

Emniyetli operasyona etki eden ve uçuş öncesinde giderilmeyen her türlü arıza veya hasar, MD.A.305'e göre hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik (bakım) kayıt sistemine kaydedilir ve bu kayıtlar pilot için erişilebilir şekilde bulundurulur.

Uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atmayacak hava aracı arızası, bahse konu arızanın ilk tespit edildiği tarih sonrasında ve bakım verilerinde belirtilen limitler dahilinde, mümkün olan en kısa sürede giderilir.

MD.A.501 Komponentlerin sınıflandırılması ve kullanımı

MD.A.501(a) Komponentlerin kullanımı

Aşağıdaki koşulları sağlayan herhangi bir parça veya cihaz hava aracında kullanılabilir.

- 1.) Emniyetli operasyon için uygun kondisyonda olması,
- 2.) Tasarım veya bakım verilerine göre üretimi ya da bakımı yapıldığı hakkında servise verme dokümanına (SHGM Form 1) sahip olması ve
- 3.) İlgili hava aracına takılabilir olduğu tanımlanmış olması.

AMC1 MD.A.501 (a)1 SHGM Form 1 eşdeğeri

(a) Bu Talimat kapsamında aşağıdaki dokümanlar SHGM Form 1'e eşdeğerdir.

(1) Yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen otoriteler ve organizasyonlar tarafından düzenlenen formlar,

- (2) EASA onaylı bir kuruluş tarafından düzenlenmiş olan EASA Form 1,
- (3) FAA onaylı bir kuruluş tarafından düzenlenmiş olan FAA 8130-3,
- (4) Kanada (TCCA) onaylı bir kuruluş tarafından düzenlenmiş olan TCCA Form One,
- (5) ANAC (Brezilya) onaylı bir kuruluş tarafından düzenlenmiş olan ANAC Form SEGVOO 003,
- (6) JAA Tam Üyesi bir Devlet tarafından onaylanmış bir kuruluş tarafından bu Talimatın yürürlük tarihi öncesinde düzenlenmiş olan JAA Form 1,
- (7) Genel Müdürlük tarafından imzalanmış ilgili bir anlaşma tarafından yürürlükten kaldırılıncaya kadar, Genel Müdürlük ile EASA dışındaki bir ülke arasındaki iki taraflı bir anlaşmanın hükümleri doğrultusunda Genel Müdürlük nezdinde kabul edilebilir çıkış dokümanı,
- (8) İmalî veya bakımı MD.A.502(c) bendine uygun şekilde gerçekleştiren komponentler için bakımı gerçekleştiren kişi veya kuruluş tarafından yayınlanan ‘üretim beyanı – declaration of production’ veya ‘uygulanmış bakımın beyanı - declaration of maintenance accomplished’ belgesi.
- (9) Birleşik Krallık Sivil Havacılık Otoritesi ile karşılıklı ikili anlaşmada aksi belirtilmedikçe ilgili otorite tarafından onaylanmış bir kuruluş tarafından düzenlenmiş olan CAA Form 1 dokümanı 31.12.2026 tarihine kadar,

MD.A.501 (b) SHGM Form 1 gerekmeyen durumlar

- 1.) (a) bendine istisna olarak aşağıdaki koşulları sağlanan standart parçalar veya malzemeler için SHGM Form 1 veya eşdeğeri gerekmez:
 - (1.a) İlgili sektör kuruluşu, resmi, sivil veya tüzel kuruluşlar tarafından kabul edilen standarda uygun olarak üretildiği gösterilebilen standart parça,
 - (1.b) Tasarım onayı sahibinin hava aracı dokümanlarında söz konusu standart parçanın kullanılabileceğini açıkça belirtmesi,
 - (1.c) Tasarım, imalat, test ve kabul kriteri verilerinin izlenebilirliği sağlanabilen ve ilgili standarda uygunluğu kanıtlanabilen standart parça,
- 2.) ELA1 ve ELA2 kategori hava araçlarında hava aracı sahibi tarafından aşağıdaki hususların sağlandığı doğrulanan ve doğabilecek olası sonuçlarda sorumluluğun yazılı şekilde kabul edildiği parçalar veya malzemeler için de SHGM Form 1 veya eşdeğeri gerekmez:
 - (2.a) Ömürlü parça, ana yapının bir parçası veya uçuş kontrollerinin bir parçası olmayan,
 - (2.b) İlgili hava aracına takılabilir olarak tanımlan ekipmanlar veya malzemeler.
- 3.) İmalatını ya da bakımını yapan kişi veya kuruluş tarafından düzenlenmiş parça veya malzemenin adını, parça (ve seri) numarasını ve tasarım verilerine uygunluğunu beyan eden ve yayın tarihini içeren bir belgeye sahip olması şartıyla parça veya malzeme, SHGM Form 1 veya eşdeğeri dokümana sahip olmadan hava aracında kullanılabilir.



4.) Kuruluş, ham maddenin ve sarf malzemesinin gerekli spesifikasyonları karşıladığından ve uygun izlenebilirliğe sahip olduğundan emin olduğunda bunları bakım sırasında kullanabilir. Bu durumda ham maddeye ve sarf malzemesine, imalat ve tedarikçi kaynağını gösteren belgeler ve ilgili spesifikasyona, teknik özelliklere uygunluk beyanı eşlik etmelidir.

MD.A.502 Komponentlerin bakımı

MD.A.502 (a) SHGM Form 1'siz komponent bakımı

Hava aracı sahibinin MD.A.501 (b) bendi uyarınca kabul ettiği komponentlerin bakımı, ilgili hava aracı tipi yetki kapsamında olan onaylı bakım kuruluşu ya da HBL-66 lisansında söz konusu tipin kayıt edildiği hava aracı bakım teknisyeni marifetiyle gerçekleştirilir.

Bu bent doğrultusunda uygulanan bakımlar için SHGM Form 1 veya eşdeğeri düzenlenmez ve hava aracı bakım çıkış gereklilikleri uygulanır.

MD.A.502 (b) Bakım çıkışının yapılması

Komponentlerin bakım çıkışı aşağıdaki tabloya uygun olarak yapılır.

	SHGM Form 1 bakım çıkışı	MD.A.801 kapsamında bakım çıkışı
Komponent üreticisinin bakım verilerine göre bakım yapılan komponentler		
Overhaul dışındaki bakımlar	Motorlar için motor kategorisinde yetkili veya Diğer komponentler için komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşları,	(i) hava aracı kategorisinde yetkili bakım kuruluşu ve/veya (ii) bağımsız onaylayıcı personel.
Pervane ve motor dışındaki komponentlerin overhaul işlemi	Komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşları	Mümkün değil.
CS-VLA, CS-22 ve LSA hava araçlarının motor ve pervanelerinin overhaul işlemi	Motorlar için motor kategorisinde yetkili veya Pervaneler için komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşları,	(i) hava aracı kategorisinde yetkili bakım kuruluşu ve/veya (ii) bağımsız onaylayıcı personel.



CS-VLA, CS-22 ve LSA dışındaki hava araçlarının motor ve pervanelerinin overhaul işlemi	Motorlar için motor kategorisinde yetkili veya Pervaneler için komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşları,	Mümkün değil.
Hava aracı üreticisinin bakım verilerine göre bakım yapılan komponentler	SHGM Form 1 kullanarak bakım çıkışı	MD.A.801 kapsamında hava aracı seviyesinde bakım çıkışı
Bütün komponentlerin her türlü bakımı	Motorlar için motor kategorisinde yetkili veya Diğer komponentler için komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşları,	(i) hava aracı kategorisinde yetkili bakım kuruluşu ve/veya (ii) bağımsız onaylayıcı personel.

MD.A.503 Komponentler

MD.A.503 (a) Servis ömrü sınırlı komponentler

Servis ömrü sınırlı komponent terimi aşağıdaki parça, teçhizat ve ekipmanı içerir:

- 1.) Sertifikalandırılmış ömrünü doldurduktan sonra kullanım dışı kalacak komponentler,
- 2.) Servis ömrünü doldurduktan sonra MD.A.502'ye göre bakım işlemine tabi tutularak tekrar faal hale getirilecek komponentler.

MD.A.503 (b) Gayri faal komponentler

Aşağıdaki şartlardan herhangi biri oluştuğunda komponent gayri faal sayılır:

- 1.) Servis ömrü sınırının tanımlandığı şekilde sona ermesi,
- 2.) İmalatçı, tasarım onayı sahibi veya Genel Müdürlük tarafından uygulanması zorunlu tutulan teknik yayınlardaki işlemlerin yapılmaması durumunda,
- 3.) Komponentin uçuşa elverişlilik durumunu veya hava aracına takmaya uygunluğunu belirlemek amacıyla gerekli bilgilerin mevcut olmaması,
- 4.) Hasarlara veya arızalara ilişkin belirtiler bulunması,
- 5.) Servise vermeyi veya faal durumunu olumsuz etkileme olasılığı olan bir olaya veya kazaya karışmış olması.

MD.A.503 (c) Kurtarılamaz komponentler

Belgelendirilmiş ömür sınırını doldurmuş olan veya tamir edilemez bir hasar veya arızası olan komponentler, kurtarılamaz olarak sınıflandırılır ve bu komponentlerin, MD.A.304'te açıklanan yöntemle belgelendirilmiş ömür sınırı uzatılmadığı veya tamir çözümü onaylanmadığı sürece komponentin tedarik sistemine tekrar girmesine izin verilmez.

MD.A.801 Hava aracı bakım çıkış sertifikası**MD.A.801 (a) CRS yayınlanması**

Bakım çıkış sertifikası (CRS), hava aracında gerekli bakım işlemleri, üretici el kitaplarında tanımlandığı şekilde gerçekleştirildikten sonra ve ancak uçuş emniyetini tehlikeye sokacak herhangi bir uygunsuzluk olmadığı durumda yayımlanır.

MD.A.801 (b) Bakımı uygulayacak kuruluş yada kişi

CRS, alternatifli olarak aşağıdakiler tarafından düzenlenir:

- 1.) Onaylı bakım kuruluşu adına uygun onaylayıcı personel,
- 2.) İlgili mevzuata göre adına lisans tanzim edilmiş, HBL-66 lisansında söz konusu tip için yetkili olan hava aracı bakım teknisyeni
- 3.) MD.A.803 kapsamında hava aracı sahibi pilot.

MD.A.801 (c) Bakım personeline yardımcı olma

MD.A.801 (b.2) bendi doğrultusunda bakım işlemlerinde çalışan onaylayıcı personele, doğrudan ve sürekli kontrolü altında olmak kaydıyla, bir veya daha fazla sayıda kişi yardımcı olabilir.

MD.A.801 (d) Bakım çıkış sertifikası içeriği

Bakım çıkış sertifikası, hava aracı kayıt sistemine kaydedilir ve en az aşağıdaki bilgileri içerir:

- 1.) Hava aracının tipi/modeli, seri numarası, tescili,
 - 2.) Yapılan bakıma ilişkin temel detaylar ve referanslar,
 - 3.) Bakımın tamamlandığı tarih, hava aracının uçuş saati ve uçuş sayısı,
- Komponent bakımı yapılması durumunda komponent adı, parça numarası, seri numarası, tarih, komponentin uçuş saati ve uçuş sayısı,
- 4.) Aşağıdakiler dahil olmak üzere, CRS yayınlayan kuruluşun ve/veya kişinin kimlik bilgileri:
 - (4.a) Bakım kuruluşunun ve CRS yayınlayan onaylayıcı personelin onay numaraları;
 - (4.b) MD.A.801 (b.2) bendine göre CRS yayınlanması durumunda, sertifikayı yayınlayan bağımsız onaylayıcı personelin adı, soyadı ve lisans numarası;
 - (4.c) MD.A.801 (b.3) bendine göre bakım yapılması durumunda hava aracı sahibi pilotun lisans numarası.

5.) Varsa, uçuş operasyonuna ilişkin sınırlamalar.

MD.A.803 Hava aracı sahibi pilot yetkilendirmesi

MD.A.803 (a) Hava aracı sahibi pilot yetkilendirmesine uygunluk

Bir kişinin hava aracı sahibi pilot olarak nitelendirilebilmesi için;

1.) Hava aracı tipinde veya sınıfında Genel Müdürlük tarafından yayımlanan veya geçerli kılınan pilot lisansına sahip olması ve tek başına veya müştereken hava aracının sahibi olması gerekmektedir. Ayrıca yapacağı işlerle ilgili bakım programı hazırlayarak, Genel Müdürlüğe onaylatıp yetkilendirilmesi gerekmektedir

2.) Hava aracı sahibi pilot;

(2.a.) Tescil sertifikasında yer alan gerçek kişilerden biri olmak zorundadır.

(2.b.) Kar amacı gütmeyen tüzel kişiliğin tescil belgesinde hava aracı sahibi veya işletici olarak belirtildiği durumlarda, pilot tüzel kişiliğin üyesi olmak zorundadır. Üye (pilot), tüzel kişiliğin karar verme sürecine doğrudan katılır ve söz konusu tüzel kişilik tarafından hava aracı sahibi pilot bakımını yapmak üzere görevlendirilir.

MD.A.803 (b) Hava aracı sahibi pilot yetkilendirmesinin kapsamı

Ticari olmayan uçuş operasyonlarında kullanılan veya hava işi ya da uçuş eğitim operasyonlarında kullanılmayan azami kalkış kütlesi (MTOM) 2730 Kg ve altında olan ve motor gücüyle çalışan sabit/döner kanatlı hava aracı, planör veya balon için hava aracı sahibi pilot, EK-3.2'te belirtilen hava aracı sahibi pilot sınırlı bakım işlemleri sonrasında CRS yayımlayabilir.

MD.A.901 Hava aracı uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi

Hava aracı uçuşa elverişlilik sertifikasının geçerliliğini sağlamak için hava aracının uçuşa elverişliliğini tetkik etme ve sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarını gözden geçirme işlemi periyodik olarak yapılır.

MD.A.901 (a) UEGG formatı

Ulusal Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikası uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin tamamlanması ve sonucunun uygun değerlendirilmesi sonrasında SHGM Form 15N kullanılarak yayımlanır.

Ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası bir yıl boyunca geçerlidir. Ancak SHY-6C kapsamında tescil edilmiş hava araçları için SHT-BPU kapsamında işlem yapılanlar hariç, tescil edilen uçuş operasyon kategorisi değiştirilmemek koşuluyla bu süre üç yıl olarak uygulanır.

MD.A.901 (b) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme yetkisi

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi ve ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının

yayınlanması, MD.A.903 maddesine uygun olarak aşağıdakiler tarafından gerçekleştirilir:

- 1.) Genel Müdürlük;
- 2.) Uygun şekilde onaylanmış bir CAMO veya CAO;
- 3.) Genel Müdürlük tarafından yapılan değerlendirmede uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi konusunda yetkilendirilmiş; ilgili hava aracı tip eğitimini almış ve HBL-66 lisansında söz konusu tipin kaydedildiği hava aracı bakım teknisyeni.

Koşulların olası bir emniyet tehdidinin varlığını ortaya çıkardığı durumlarda, Genel Müdürlük söz konusu uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini kendi yapar ve ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını kendisi yayımlar.

MD.A.901 (c) Kontrollü ortamda gözden geçirme sertifikası temdit işlemi

Ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerliliği aşağıdakiler tarafından her seferinde bir yıl olmak üzere ardışık şekilde iki kez uzatılabilir.

- 1.) Hava aracı aynı CAMO/CAO tarafından son 12 ay boyunca kesintisiz olarak yönetildiğinde CAMO/CAO tarafından;
- CAMO/CAO tarafından yapılacak uzatma işleminde, Form 15N'nin ilk olarak kim tarafından yayınlandığının bir etkisi bulunmamaktadır.
- 2.) Hava aracı bakımlarının son 12 ay boyunca onaylı bakım kuruluşu tarafından yapıldığında onaylı bakım kuruluşu tarafından;
- 3.) Bakım programına göre 100 saatlik veya yıllık kontrolü (bakım işlemini) gerçekleştiren HBL-66 lisansına göre söz konusu tipte yetkili olan hava aracı bakım teknisyeni;
- 4.) Genel Müdürlük tarafından yapılan değerlendirmede uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi konusunda yetkilendirilmiş; ilgili hava aracı tip eğitimini almış ve HBL-66 lisansında söz konusu tip için yetkili olan hava aracı bakım teknisyeni tarafından;

Bu uzatma işlemi, temdit gerçekleştirecek kişi tarafından (d) bendine göre uygulanacak yıllık değerlendirme sonucunun olumlu olması koşuluyla yapılabilir.

MD.A.901 (d) Yıllık değerlendirme

Ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerlilik süresini uzatma işlemi, hava aracı kayıtlarının incelenerek tip sertifikasına uygunluğunun ve uçuş emniyeti gereksinimlerini karşıladığının doğrulanması, hava aracının uçuşa elverişli olduğu anlamında bir çalışmadır. Yıllık değerlendirmede aşağıdaki hususların sağlandığı kontrol edilir ve Genel Müdürlükçe belirlenen formatta yazılı olarak kayıt altına alınır.

- 1.) MD.A.302 maddesinde belirtilen bakım programına göre gerekli tüm bakımların gerçekleştirilmiş olması,
- 2.) Genel Müdürlük ve tasarım sahibinin otoritesi tarafından yayınlanan direktif, standart, emniyet bülteni,
- 3.) Tasarım sahibi tarafından yayınlanan prosedür, talimat, zorunlu teknik bültenler.



- 4.) Hava aracı kayıtlarına yazılan tüm arızaların, Genel Müdürlük ve/veya hava aracı tasarım sahibi tarafından açıklanan şekilde giderilmiş olması,
- 5.) Her bakım çıkış sertifikasının uygun şekilde yayınlanmış olması.

MD.A.901 (e) 30 gün önceden ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını uzatma

Ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını geçerlilik süresinin uzatılması, azami 30 gün önceden yapılabilir ve bu durumda uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemine ait süreklilik ve düzen kaybolmaz.

Gözden geçirme işlemi düzeninin kaybolmamasının anlamı, yeni geçerlilik tarihinin, mevcut geçerlilik tarihinden tam bir yıl sonrası olarak belirlenmesidir.

MD.A.901 (f) Yayınlanan ve uzatılan sertifikalarının SHGM'ye gönderilmesi

Bir hava aracı için düzenlenmiş veya temdit edilmiş herhangi bir ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının bir kopyası Genel Müdürlüğe 10 gün içerisinde gönderilir.

MD.A.902 Ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerliliği

MD.A.902 (a) Geçerlilik şartları

Ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası aşağıdaki durumlarda geçerliliğini yitirir:

- 1) Ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının askıya alınması veya iptal edilmesi;
- 2) Ulusal uçuşa elverişlilik sertifikasının askıya alınması veya iptal edilmesi;
- 3) Söz konusu hava aracının Türkiye Cumhuriyeti hava aracı sicilinde tescilli olmaması;
- 4) Söz konusu ulusal uçuşa elverişlilik sertifikasının bağlı olduğu tip sertifikasının askıya alınması veya iptal edilmesi.

MD.A.902 (b) Uçuşa izin verilmeyecek haller

Ulusal uçuşa elverişlilik sertifikasının geçersiz olması durumunda veya aşağıdaki durumların herhangi birisinin gerçekleşmesi halinde hava aracının uçuş yapmasına izin verilemez:

- 1) Hava aracının veya söz konusu hava aracına takılı herhangi bir komponentin, bu Talimat gerekliliklerini karşılamaması,
- 2) Hava aracının onaylı tip tasarımı ile uygun olmaması,
- 3) Hava aracının gerekli önlemler alınmadan, onaylı uçuş el kitabının veya uçuşa elverişlilik sertifikasının sınırlamalarının ötesinde işletiliyor olması,
- 4) Hava aracının, uçuşa elverişliliğine etki eden bir olaya veya kazaya karışmasının akabinde hava aracının uçuşa elverişliliğini sağlamaması durumunda,



- 5) Bir modifikasyonun veya tamirin gerekliliklere uyumlu olmaması durumunda,
- 6) Genel Müdürlüğün hava aracı uçuşa elverişliliği ve operasyonuna ilişkin yayımladığı geçerli diğer mevzuatlardaki gerekliliklerin karşılanmadığı durumda.

MD.A.902 (c) Ulusal UEGG'nin SHGM'ye iade edilmesi

Ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının, geri alınması veya iptal edilmesi durumunda, ulusal uçuşa elverişlilik sertifikası ile birlikte uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının aslı Genel Müdürlüğe iade edilir.



MD.A.903 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme süreci

MD.A.903 (a) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi

Hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi, aşağıdakilerin yerine getirildiğini belgeleyen dokümanite edilmiş tüm kayıtların uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli tarafından gözden geçirilmesini, tetkik edilmesini içerir.

- 1.) Gövde, motor ve pervane uçuş saatleri ve uçuş sayılarının uygun şekilde kaydedilmiş olması,
- 2.) Uçuş el kitabının hava aracı konfigürasyonu için geçerli olması ve güncel durumu yansıtması,
- 3.) Hava aracında yapılması gereken tüm bakım işlemlerinin, onaylı bakım programına uygun olarak gerçekleştirilmesi,
- 4.) Bilinen bütün arızaların giderilmiş olması veya mümkünse kontrollü bir şekilde ileriye yönelik olarak ertelenmesi,
- 5.) Geçerli uçuşa elverişlilik direktiflerinin uygun şekilde kayıt altına alınması ve uygulama gerekliliklerinin sağlanması,
- 6.) Hava aracına uygulanmış tüm modifikasyonların ve tamirlerin, üretici tarafından yayımlanan ve Genel Müdürlükçe kabul edilen talimatlara uygun şekilde yapılmış ve kayıt altına alınmış olması,
- 7.) Hava aracına takılan ömürlü komponentlerin uygun şekilde tanımlanmış, kayıt altına alınmış ve beyan edilen, onaylı servis ömrü sınırlarını aşmamış olması,
- 8.) Bakım sonrasına ait servise verme işlemlerinin bu Talimata uygun olarak gerçekleştirilmesi,
- 9.) Güncel ağırlık ve denge raporunun hava aracının mevcut konfigürasyonunu yansıtması,
- 10.) Hava aracının, onaylı tip tasarımının/sertifikasının son revizyonu ile uyumlu olması
- 11.) Gerektiğinde, hava aracının, güncel konfigürasyonuna karşılık gelen gürültü sertifikasına sahip olması,
- 12.) Genel Müdürlüğün hava aracı uçuşa elverişliliği ve operasyonuna ilişkin yayımladığı geçerli diğer mevzuatlardaki gereklilikler.

MD.A.903 (b) Fiziksel kontrol gerekliliği

Hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi hava aracında fiziki bir incelemeyi de içerir.

Bu inceleme için, HB-66 bakım lisansına sahip olmayan uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeline ilgili hava aracı tipi yetkisine sahip (HBL-66 lisansına bu tipin kaydedildiği) hava aracı bakım teknisyeni tarafından yardımcı olunur.

MD.A.903 (c) Fiziksel kontrol içeriği

Hava aracının fiziki incelemesinde, uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli:

1. Tüm gerekli işaretlemeler ve plakaların uygun bir şekilde takıldığından,
2. Hava aracının onaylı uçuş el kitabına uygunluğundan,
3. Hava aracı konfigürasyonunun onaylı dokümantasyona uygunluğundan,



4. MD.A.403 gereğince kayıtlara alınmamış hiçbir belirgin arızanın mevcut olmadığından,
5. Hava aracı ile (a) bendindeki belgelenmiş kayıtlar arasında hiçbir tutarsızlık tespit edilmediğinden emin olur.

MD.A.903 (d) Fiziksel kontrolün 90 gün öncesinden gerçekleştirilmesi

MD.A.901 (a) bendine istisnai olarak, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi, fiziksel incelemenin bir bakım faaliyeti sırasında gerçekleştirilmesine olanak sağlamak amacıyla uçuşa elverişlilik gözden geçirme sürecinin sürekliliğinde herhangi bir kayıp oluşmaksızın, azami 90 gün önceden yapılabilir.

MD.A.903 (e) Ulusal gözden geçirme sertifikası yayınlama şartları

Ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası (a) bendindeki incelemeler doğrulandığında ve aşağıdaki şartlar sağlandığında yetkilendirilen uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli tarafından yayınlanabilir:

- 1.) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi zamanında ve eksiksiz yapıldığında ve varsa tespit edilen bulgular kapatıldığında,
- 2.) Bakım programına göre bir eksiklik tespit edilmesi durumunda, bu uygunsuzluk giderildiğinde.

MD.A.903 (f) UEGG yayın ve uzatmaların 10 gün içerisinde SHGM'ye gönderilmesi

Bir hava aracı için düzenlenmiş veya temdit edilmiş herhangi bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının bir kopyası Genel Müdürlüğe 10 gün içerisinde gönderilir.

MD.A.903 (g) Genel Müdürlükçe uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapıldığında gereklilikler

Genel Müdürlüğün uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini yapması durumunda, hava aracının sahibi/işleticisi Genel Müdürlüğe aşağıda belirtilen hususları sağlar:

- 1.) Muhteviyatı MD.A.903 (a)'dan daha az olmamak üzere Genel Müdürlük tarafından gerekli görülen belgeler,
- 2.) Genel Müdürlük personeli için uygun çalışma ortamı,
- 3.) HBL-66 lisansına göre söz konusu tip için yetkili olan hava aracı bakım teknisyeni.

MD.A.904 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin (ARS) nitelikleri

MD.A.904 (a) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli nitelikleri

Genel Müdürlük adına gerçekleştirilecek uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemleri için yetkilendirilebilecek ARS'de aranan nitelikler:

- 1.) CAMO veya CAO veya onaylı bakım kuruluşunda uygun pozisyonda istihdam edilen HBL- 66 lisanslı hava aracı bakım teknisyeni ya da ilgili hava aracı tip eğitimini almış ve HBL-66 lisansında sınırlama olmadan kayıtlı hava aracı tiplerinde en az 5 yıl bağımsız çalışan hava aracı bakım teknisyeni olması,



- 2.) Asgari 5 yılı hava aracı bakım faaliyetleri, iş ve işlemlerinde tamamlanması koşuluyla en az 10 yıldır havacılık sektöründe çalışması,
- 3.) Genel Müdürlük tarafından lisansı ile ilgili herhangi ceza ve yaptırım almamış olması,
- 4.) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi, birleşik uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluştur, hava aracı bakımları, uçuşa elverişlilik gözden geçirme prosedürleri, hava aracı kayıtları ve tanzim edilen sertifikalar hakkında bilgi sahibi olması.

MD.A.904 (b) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli yetkilendirmesi

1.) Talimatın bu ekine (Part-MD) göre yapılacak uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli yetkilendirmesi, aşağıdaki işlemlerin tamamlanmasından sonra yapılır.

(1.a.) Bu Talimata göre sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi ve hava aracına yönelik tanzim edilen sertifikaları yayınlama kriterleri hakkında sahip olduğu değerlendirilerek,

Bu değerlendirmede kalite sistemi (veya organizasyonel gözden geçirme), emniyet, güvenilirlik, uyumluluk konularında farkındalık dikkate alınır.

(1.b.) Genel Müdürlüğün gözetiminde başarılı bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi gerçekleştirilerek.

2.) Yetkilendirme, her 12 ayda bir en az bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapılması koşuluyla 3 yıl süreyle geçerliğini koruyacaktır. Aksi halde, 3 yıllık periyot içerisinde Genel Müdürlüğün gözetiminde yeni bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi başarılı bir şekilde tamamlaması istenecek ve süre sonuna kadar ilk cümledeki ilkeye göre uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli olarak işlem yapmaya devam edecektir.

3.) 3 yıllık yetki geçerliliği sona erdiği zaman tekrar yetkilendirme, güncel mevzuat bilgisinin değerlendirme neticesine bağlı olarak ve yenileme tarihinden başlayarak 3 yıl süreyle uzatılır, yenilenir.

4.) Bağımsız uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin yetkisi, yetki sahibinin performansına bağlı olarak veya havacılık emniyeti açısından risk yaratacağı değerlendirildiği durumlarda Genel Müdürlükçe iptal edilir.

MD.A.904 (c) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme kayıtları

1.) CAMO veya CAO veya onaylı bakım kuruluşu bünyesinde çalışan uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin yetkisinin yapmış olduğu uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemlerine ait kayıtların muhafazası ve talep edildiğinde Genel Müdürlüğe veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi gerçekleştirdiği hava aracının sahibine veya işleticiye eksiksiz şekilde sunması bünyesinde çalıştığı onaylı kuruluşa aittir.

2.) Yetkilendirilen bağımsız uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin yetkisi, yürüttüğü tüm uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemlerinin kayıtlarını saklar ve talep edildiğinde bu dokümanları Genel Müdürlüğe veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi gerçekleştirdiği hava aracının sahibine veya işleticiye eksiksiz şekilde sunar.

MD.A.905 Hava Aracının Devri

- 1.) Türk sivil hava aracı siciline kayıtlı bir hava aracı, özel veya tüzel nitelikli kuruluşa devredilirken, Genel Müdürlükten izin alınır.
- 2.) Hava aracı devredildiğinde mevcut ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası son geçerlilik tarihine kadar geçerlidir.

Tescil işaretinin değişmesi durumunda ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasındaki son geçerlilik tarihi saklı tutularak ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası Genel Müdürlük tarafından yeniden düzenlenir.
- 3.) Hava aracının yurt dışına ihraç edilmesi durumunda aşağıdaki hususlar yerine getirilerek Genel Müdürlük tarafından ihraç uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenir.
 - (3.a.) Hava aracı sahibi veya işletici, ihraç uçuşa elverişlilik sertifikası yayımlanması için Genel Müdürlüğe başvurur,
 - (3.b) Kullanılmış hava araçları için MD.A.903 doğrultusunda tatminkâr seviyede uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapılır;

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi MD.A.904 kapsamında yetkilendirilen ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli tarafından yapıldığında ve MD.A.903'e göre hava aracının ilgili gereklilikleri sağladığı kanıtlandığında, sertifikanın yayımlanması için Genel Müdürlüğe tavsiye raporu gönderilir.

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi Genel Müdürlük tarafından yapılması durumunda hava aracının işleticisi/sahibi, fiziksel kontrol ve sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının kontrolü için MD.A.903 (g) paragrafına göre imkan sağlar.
- 4.) İhraç edilecek hava aracında uçuş emniyetini tehlikeye sokacak herhangi bir risk olmamasına karşın tip sertifikası ile uyumsuzluk olması durumunda, eksiklikler sertifikada belirtilir. Üretim ve tasarım gereklilikleri ile asgari teçhizat listesi kapsamında tanımlanmayan sapmalar olması durumunda söz konusu sertifika tanzim edilmez.

MD.A.906 Türkiye'ye İthal Edilen Hava Aracının Uçuşa Elverişliliğinin İncelenmesi

Türkiye'ye hava aracı ithal ederek sivil hava aracı siciline kayıt ettirecek özel/tüzel kişilik, işletici veya sahibi, aşağıdaki iş ve işlemleri yerine getirir:

- 1.) Genel Müdürlük tarafından tip kabulünün yapılması koşuluyla aşağıdakiler sağlanarak Genel Müdürlükten ithal teknik uygunluk yazısı alınır:
 - (1.a) Yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen sivil havacılık otoritelerinin (EASA üyesi ülke, FAA (ABD), TCCA (Kanada), ANAC (Brezilya) ve FATA

(Rusya)) yetkilendirdiği organizasyonlar tarafından yayınlanan tip sertifikası ve/veya tasarım onayı;

(1.b) Hava aracının ithal edildiği ülkenin sivil havacılık otoritesi tarafından ülkemize hitaben son 60 gün içerisinde düzenlenmiş olan ihraç uçuşa elverişlilik sertifikası veya uçuşa elverişlilik sertifikası veya özel uçuş izni veya eşdeğer bir doküman ya da yeni hava aracı ise hava aracının imalatçısı tarafından yayınlanan (teknik) uygunluk belgesi,

(1.c) Hava aracı bakım programına göre yapılması gereken bakımlara ait bilgi ve detayları içeren rapor ve köprüleme bakımı kapsamında yapılacak işler için çıkarılan iş emri;

Üretici el kitapları referans alınarak hazırlanmış bakım programı, uygulanması gereken AD, servis ömrü sınırlı komponentler ve benzerleri için yapılması gereken bakımların tamamına ait düzenlenmiş iş emri, köprüleme bakımı için kabul edilebilir.

2.) Türk tesciline geçiş sonrasında ilk defa yayınlanacak ulusal hava aracı uçuşa elverişlilik sertifikası için bu Talimatın Dördüncü Bölümü gereklerine göre ilgili dokümanları tamamlayarak Genel Müdürlüğe başvurur,

(2.a) (1.c)'ye göre köprüleme bakımı amacıyla hazırlanmış iş emri ile bakıma verilen hava aracına ait bakım sonrası servise verme sertifikası (CRS);

(2.b) Kullanılmış hava araçları için, MD.A.901 (b) doğrultusunda yayınlanmış ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi, MD.A.904 kapsamında yetkilendirilen uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli tarafından yapıldığında ve MD.A.903'e göre hava aracının ilgili gereklilikleri sağladığı kanıtlandığında, ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayımlanması için Genel Müdürlüğe tavsiye raporu gönderilir.

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi Genel Müdürlük tarafından yapılması durumunda hava aracının işleticisi/sahibi, fiziksel kontrol ve sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının kontrolü için MD.A.903 (g) paragrafında belirtilen imkanları sağlar.

Yeni (kullanılmamış) hava aracı için uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimi dokümantasyon üzerinden yapılabilir.

3.) MD.A.302'ye uygun olarak hava aracı bakım programı hazırlanır ve MD.A.302 (b) bendine göre onaylanarak yürürlüğe girer.

MD.A.907 Bulgular

1.) Bulgular 2 kategoride tanımlanır:

(1.a) Seviye 1 bulgu, bu Talimat gereklerini karşılamayıp emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan her türlü önemli, belirgin uygunsuzluk durumudur.

(1.b) Seviye 2 bulgu, bu Talimat gereklerini karşılamayıp emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini tehlikeye atma olasılığı yüksek olan her türlü önemli uygunsuzluk durumudur.

2.) MD.A.201'de belirtilen sorumlulukları taşıyan kişi veya kuruluş, bulgulara ilişkin bildirim



almasından sonra Genel Müdürlüğün tanımladığı süre içerisinde kök neden analizlerini içeren bir çalışma yaparak benzer bulguların tekrar ortaya çıkmasını engellemek için bir düzeltici önleyici faaliyet planı hazırlar ve bulgulara yönelik yapılan işlemlerin uygunluğunu onaylanmak üzere Genel Müdürlüğe sunar.



BÖLÜM B-GENEL MÜDÜRLÜK PROSEDÜRLERİ

MD.B.201 Sorumluluklar

Genel Müdürlük bu Talimat gerekliliklerine uyumu doğrulamak amacıyla haberli/habersiz denetim, inceleme ve soruşturmalar gerçekleştirir.

MD.B.303 Hava Aracı Sürekli Uçuşa Elverişlilik İzleme

- 1.) Genel Müdürlük, sivil hava aracı siciline kayıtlı hava araçlarının uçuşa elverişlilik durumunu izlemek için risk temelli yaklaşım üzerine bir gözetim programı geliştirir.
- 2.) Gözetim programı, örnek ürün gözetimlerini ve uçuşa elverişlilik temel risk unsurlarının tüm yönlerini kapsar.
- 3.) Ürün gözetimi, geçerli sertifikasyon spesifikasyonları temelinde yapılacak ve uçuşa elverişlilik standartlarını örnekleyerek olası bulguları belirlemeye yönelik yürütülür.
- 4.) Tespit edilen herhangi bir bulgu, sınıflandırılarak MD.A.201'de tanımlanan sorumlu kişiye veya kuruluşa yazılı olarak bildirilir.
- 5.) Genel Müdürlük, tüm bulguları ve kapatma faaliyetlerini kayıt altına alır.
- 6.) Genel Müdürlük, emniyet önemleri açısından bulguları analiz etmek için bir süreç oluşturur.

MD.B.304 Yetki İptali veya Askıya Alma

- 1.) Genel Müdürlük, potansiyel emniyet tehdidi olduğuna dair makul gerekçeler olduğunda ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını iptal eder veya askıya alır.
- 2.) Ulusal hava aracı uçuşa elverişlilik sertifikasının askıya alınması veya iptal edilmesi, hava aracının sicilden terkin olması, tip sertifikasının askıya alınması veya iptali, hava aracının onaylı tip tasarımına uygun olmaması durumlarında ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası geçerliliğini yitirir ve hava aracının uçuş operasyonlarını durdurur.
- 3.) Genel Müdürlük, MD.A.904 maddesi kapsamında yetkilendirilen uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin performansının düşük olması veya yetkiyi kötüye kullanması durumunda bahse konu yetkiyi iptal eder.



MD.B.305 Hava Aracı Teknik Kayıt Sistemi

Hava aracı bakım programında, MD.A.305 (a) ve (b) paragraflarına göre hava aracı teknik kayıt sisteminin örnek formatı gösterilir.

MD.B.901 Tavsiye Raporunun Değerlendirilmesi

MD.A.905 ve MD.A.906 maddelerine göre ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası veya ihraç uçuşa elverişlilik sertifikası yayınlanabilmesi için tavsiye raporu alındığında;

- 1.) Genel Müdürlük personeli tavsiye raporunda yer alan uygunluk beyanının, MD.A.903 maddesini eksiksiz bir şekilde karşıladığını doğrular.
- 2.) Genel Müdürlük personeli, tavsiye raporunun değerlendirilmesini desteklemek için daha fazla bilgi talep edebilir.

MD.B.903 Bulgular

Hava aracı gözetimlerinde veya diğer denetimlerde ya da olay bildirimlerine bağlı olarak bu Talimat gereklerine uyulmadığını gösteren kanıtlar tespit edilirse, Genel Müdürlük aşağıdaki önlemleri alır:

- 1.) Seviye 1 bulgular için düzeltici işlemler yerine getirilene kadar Genel Müdürlük, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını askıya alır ve hava aracının uçuş operasyonlarını durdurur.
- 2.) Seviye 2 bulgular için yürütülen düzeltici önleyici faaliyet bulgunun niteliğine uygun değil ise hava aracı sahibi veya işletici yazılı olarak uyarılır.



PART-MD İLAVE GEREKLİLİKLERİ

EK-3.1 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetim Sözleşmesi

a.) SYK sözleşmesinin beyan edilmesi

Hava aracı sahibi veya işletici, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlemlerini yerine getirmek üzere MD.A.201'e göre onaylı bir CAMO/CAO ile sözleşme yaptığında, sözleşmenin bir kopyasını her iki tarafça da imzalanmasına müteakiben Genel Müdürlüğe sunar.

b.) SYK sözleşmesinin referansı

Sözleşme bu Talimat gerekliliklerine göre düzenlenir ve hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğine ilişkin tarafların yükümlülüklerini tanımlar.

c.) SYK sözleşmesinin içeriği

Sözleşme asgari aşağıdakileri içerir;

(c.1) Hava aracının tescili, tipi ve seri numarası ile motor ve pervane bilgileri, seri numaraları,

(c.2) Hava aracı sahibinin/sahiplerinin adı/adları ve adresi/adresleri veya işleticinin ticari ismi ile adres dahil olmak üzere şirket yöneticilerinin adları ve iletişim bilgileri,

(c.3) Sözleşme yapılan CAMO/CAO'nun ticari ismi ile adres dahil olmak üzere şirket yöneticilerinin adları ve iletişim bilgileri,

(c.4) Operasyon tipi.

d.) SYK sözleşmesinde bulunacak asgari metin

Sözleşmede en az aşağıdaki ifade yer alır:

“Hava aracı sahibi veya işletici, sözleşme konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinin yönetilmesi, (gerektiğinde Genel Müdürlük tarafından onaylanmak üzere) bakım programının hazırlanması ve geliştirilmesi ve bu bakım programı doğrultusunda bakım işlemlerinin yürütülmesi için gerekli organizasyonun yapılması görevlerini CAMO/CAO'ya devreder.

Bu sözleşme gereğince, her iki imza tarafı da ilgili yükümlülüklerine uymayı taahhüt eder.



Hava aracı sahibi veya işletici sözleşme konusu hava aracı hakkında, bilgisi dahilindeki tüm verileri, tam ve eksiksiz olarak CAMO/CAO ile paylaşacağını ve ayrıca hava aracında CAMO/CAO'nun onayı olmaksızın değişiklik yapılmayacağını beyan eder.

İmza taraflarından herhangi biri tarafından sözleşme şartlarına uyulmaması halinde, bu sözleşme geçersiz hale gelir. Böyle bir durumda, sözleşme konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği hakkındaki her türlü sorumluluk, hava aracı sahibine veya işleticiye geçer. Bu durumda CAMO/CAO hava aracına ait dokümanların tamamını, sözleşmenin tarafı olan hava aracı sahibine veya işleticiye eksiksiz teslim eder ve sözleşmenin hükümsüz hale geldiği hususunda Genel Müdürlüğü azami iki hafta içerisinde bilgilendirir.”

e.) Sözleşme yapan tarafların yükümlülükleri

Hava aracı sahibi/işletici, MD.A.201'e uygun şekilde CAMO/CAO ile sözleşme yaptığında, her bir tarafın yükümlülükleri aşağıdaki gibi paylaşılır.

(e.1) CAMO/CAO yükümlülükleri:

(e.1.i) Yetki kapsamında anlaşma konusu hava aracı tipinin mevcut olması;

(e.1.ii) Anlaşma konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini sürdürmek üzere aşağıda belirtilen koşullara uymak:

(e.1.ii.A) Önceden hava aracı bakım programı hazırlanmamış ise oluşturmak;

(e.1.ii.B) Anlaşma öncesinde hava aracı bakım programı var ise incelemek ve üreticinin güncel el kitaplarından yapılan sapmaları (farklılıkları, eksiklikleri, hataları) tespit ederek hava aracı bakım programını el kitaplarının son revizyonlarındaki verilerle uyumlu hale getirerek revize etmek,

(e.1.ii.C) Bakım programının bir kopyasını hava aracı sahibine/işleticisine vermek (Gerektirmesi halinde onaylanmasına müteakiben);

(e.1.ii.D) Bir önceki (son) bakım programı ile CAMO/CAO'nun revize ettiği güncel bakım programı arasındaki olası sapmaları/farklılıkları, köprüleme bakımı ile gidermek üzere bakım işlemini organize etmek, güncel bakım programı ile uyumlu hale getirmek,

(e.1.ii.E) Uygulanması gereken tüm uçuşa elverişlilik direktiflerini organize etmek;

(e.1.ii.F) Planlı bakım ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemleri sırasında tespit edilen veya hava aracı sahibi tarafından rapor edilen tüm uygunsuzlukların onaylı bakım kuruluşu veya bağımsız onaylayıcı personel tarafından giderilmesini organize etmek;

(e.1.ii.G) Planlı bakımların, uçuşa elverişlilik direktiflerinin, ömürlü parça değişimlerinin takip edilmesini ve komponent kontrol gerekliliklerini koordine etmek;

(e.1.ii.H) Bakım yapılması gerektiğinde hava aracını onaylı bakım kuruluşuna veya bağımsız onaylayıcı personele teslim edilmesi için hava aracı sahibini/işleticiyi zamanında bilgilendirmek;



-
- (e.1.ii.I) Tüm teknik kayıtları yönetmek ve arşivlemek;
- (e.1.iii) Hava aracında gerçekleştirilecek modifikasyonun onayını almak ve uygulanmasını bu Talimata göre organize etmek;
- (e.1.iv) Hava aracında gerçekleştirilecek her bir (yapısal) tamirin onayını almak ve uygulanmasını bu Talimata göre organize etmek;
- (e.1.v) CAMO/CAO tarafından organize edilmesine rağmen onaylı bakım kuruluşu veya bağımsız onaylayıcı personel tarafından iş emirlerine aykırı veya eksik bakım uygulanması halinde Genel Müdürlüğü bilgilendirmek;
- (e.1.vi) Sözleşme maddelerine riayet edilmediği takdirde Genel Müdürlüğü bilgilendirmek;
- (e.1.vii) Sözleşme konusu hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin gerçekleştirildiğinden ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının tanzim edildiğinden emin olmak;
- (e.1.viii) Tanzim veya temdit edilen her bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının bir kopyasını ekleriyle birlikte Genel Müdürlüğe 10 gün içerisinde göndermek;
- (e.1.ix) Mevzuatla düzenlenmiş konulardaki hava aracı olaylarını ilgili taraflara bildirmek;
- (e.1.x) Mevcut sözleşme taraflardan herhangi biri tarafından zamanından önce sonlandırıldığında veya sözleşme hükümlerine uyulmadığında Genel Müdürlüğü bilgilendirmek.
- (e.1.xi) Bakım planlaması CAMO/CAO tarafından yapılmasına rağmen hava aracına yetkisiz ve kontrolsüz (ve plansız) bakım yapılması durumunda Genel Müdürlüğü bilgilendirmek,
- (e.2) Hava aracı sahibinin veya işleticinin yükümlülükleri
- (e.2.i) Hava aracı bakım programı hakkında bilgi sahibi olmak;
- (e.2.ii) Bu Talimat hakkında bilgi sahibi olmak;
- (e.2.iii) Anlaşma konusu hava aracını, CAMO/CAO'nun organizasyonuna göre ve mutabık kalınan zamanda bakım kuruluşuna veya bağımsız onaylayıcı personel teslim etmek,
- (e.2.iv) Hava aracında CAMO/CAO'nun organize etmediği değişiklikleri yapmamak;
- (e.2.v) CAMO/CAO'nun kontrolü ve bilgisi dışında istisnai olarak uygulanan tüm bakım işlemlerini, bakım evraklarıyla birlikte CAMO/CAO'ya en çok 10 gün içinde teslim etmek,
- (e.2.vi) Uçuş operasyonu sırasında tespit edilen tüm hasar ve arızaları hava aracı (teknik) kayıt defteri vasıtasıyla CAMO/CAO'ya aktarmak;



-
- (e.2.vii) Sözleşme taraflardan herhangi biri tarafından sonlandırıldığında, Genel Müdürlüğe bu konuda bilgi vermek;
- (e.2.viii) Sözleşme konusu hava aracı satıldığında, işletici değiştiğinde Genel Müdürlüğü ve CAMO/CAO'yu bilgilendirmek;
- (e.2.ix) Mevzuatla düzenlenmiş konulardaki hava aracı olaylarını ilgili taraflara zamanında bildirmek;
- (e.2.x) Hava aracı (uçuş) kayıt defterini işin tekniğine uygun şekilde doldurmak ve ayrıca uçuş saatlerini, uçuş sayılarını ve CAMO/CAO ile mutabık kalınan diğer kullanım bilgilerini CAMO/CAO'ya düzenli olarak bildirmek;
- (e.2.xi) MD.A.803 (c) bendi kapsamında hava aracı sahibi pilot tarafından bakım gerçekleştirildiğinde, teknik kayıt defterine bakım çıkışını kayıt etmek ve bakım dokümanlarını CAMO/CAO'ya en çok 10 gün içinde teslim etmek,
- (e.2.xii) Sözleşme taraflardan herhangi biri tarafından zamanından önce sonlandırıldığında veya sözleşme hükümlerine uyulmadığında Genel Müdürlüğü bilgilendirmek.

Ek-3.2 Sınırlı Hava Aracı Sahibi Pilot Bakımı

Bu Talimatta belirtilen gerekliliklere ilaveten, Hava Aracı Sahibi Pilot Bakımı kapsamında herhangi bir bakım görevinin yapılabilmesi için aşağıdaki prensiplere uyulması gerekir:

a.) Yetkinlik ve sorumluluk

(a.1) Hava aracı sahibi pilot, yaptığı her bakımdan daima sorumludur.

(a.2) Hava aracı sahibi pilot, ilgili bakımı yapmadan önce işlemi gerçekleştirmeye yetkin olduğundan emin olmalıdır. Standart bakım uygulamaları ve hava aracı bakım programı hakkında bilgi sahibi olmaktan, hava aracı sahibi pilot sorumludur. Hava aracı sahibi pilot yapılacak görev için yetkinliğinden emin değilse, uçuş emniyetini öncelikleyerek söz konusu görevi yapamaz.

b.) Görevler

Hava aracı sahibi pilot, gövdenin, motorların, sistemlerin ve komponentlerin genel durumunu ve belirgin hasarını ve normal işleyişini kontrol etmek için gözle basit kontroller yapabilir veya işlemler gerçekleştirebilir.

Bakım işlemleri aşağıdaki durumlarda hava aracı sahibi pilot tarafından gerçekleştirilmeyecektir;

(b.1) Bakım işleminin kritik olarak tanımlanması;

(b.2) Bakım faaliyeti hava aracının önemli, ana parçalarının veya düzeneğinin sökümünü içermesi;

(b.3) Uçuşa Elverişlilik Direktifi (AD: Airworthiness Directive) veya Uçuşa Elverişlilik Sınırlama Maddesi (ALI: Airworthiness Limitation Item) özellikle izin vermediği sürece, bakım işleminin bir AD veya ALI ile uygunluk dahilinde yapılması;

(b.4) Bakım işlemi, özel aletler, kalibre edilmiş aletler (tork anahtarı (torque wrench) ve sıkıştırma pensi (crimping tool) hariç) kullanımını gerektirmesi;

(b.5) Bakım faaliyeti, test ekipmanlarının veya özel testlerin kullanımını gerektirmesi (Örneğin; NDT, aviyonik ekipmanlar için sistem testleri veya operasyonel kontroller)

(b.6) Bakım işleminin önceden planlanmamış özel kontrolden oluşması (Örneğin; sert iniş kontrolü);

(b.7) Bakım faaliyetinin IFR operasyonları için esas olan asli sistemlere tesir etmesi;

(b.8) Bakım işleminin EK-3.3 kapsamında karmaşık bakım görevi olması veya Madde MD.A.502 doğrultusunda gerçekleştirilen komponent bakım işlemi olması,

(b.9) Bakım görevlerinin, task'larının bakım kuruluşu veya bağımsız onaylayıcı personel tarafından gerçekleştirilen 100 saatlik veya yıllık bakım kapsamında yer alması.

Yukarıda 1 ila 9 bentlerinde listelenen kriterler yerini 'MD.A.302 (c) Bakım Programı İçeriği' doğrultusunda yayımlanan dokümandan daha az kısıtlayıcı talimatlara bırakamaz.



Hava aracı uçuş el kitabında, hava aracının uçuşa hazırlanması olarak tanımlanan görevler (örneğin; planör kanatlarının (glider wings) takılması veya uçuş öncesi kontroller), bir pilot görevi olarak kabul edilmekte ve hava aracı sahibi pilot bakım görevi sayılmamaktadır ve dolayısıyla da bir Bakım Çıkış Sertifikası gerektirmemektedir.

c.) Hava aracı sahibi pilot bakım görevlerinin yapılması ve kayıtlar

MD.A.401 kapsamında belirtilen bakım verileri, hava aracı sahibi pilot bakımının yapılması sırasında daima hazır bulundurulmalıdır ve bu dokümanlara riayet edilmelidir. Hava aracı sahibi pilot bakımı yapıldığında atıfta bulunulan verilere ilişkin detaylara, Bakım Çıkış Sertifikasında yer verilmelidir.

Hava aracı sahibi pilot, MD.A.305 (a) doğrultusunda hava aracı sahibi pilot bakımı görevini tamamlaması sonrasında en geç 10 gün içerisinde, (varsa) hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinden sorumlu sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşuna bilgi vermelidir.

Ek-3.3 Karmaşık Bakım Görevleri

Aşağıdakiler, MD.A.502 ve MD.A.801 kapsamında atıfta bulunulan karmaşık bakım görevlerini oluşturur:

1.) Gövde parçaları

Aşağıdaki gövde parçalarından herhangi birinin perçinleme, bağlama, birleştirme, laminasyon veya kaynak yoluyla modifikasyonu, tamiri veya değişimi:

- (1.a) Kutu kiriş (box beam);
- (1.b) Kanat stringeri (wing stringer) veya kord/veter (chord) elemanı;
- (1.c) Uçak kanadı ana kirişi (spar);
- (1.d) Uçak kanadı ana kirişi flanş (spar flange);
- (1.e) Truss tipi kiriş elemanı (truss-type beam);
- (1.f) Kiriş örgüsü (web of a beam);
- (1.g) Deniz uçağı gövdesinin (flying boat hull) veya palyenin (float) üçgen parçası (keel) veya sırt yayıklığı (chine) elemanı;
- (1.h) Kanat veya kuyruk yüzeyinde kıvrımlı/koruge sac kompresyon elemanı (corrugated sheet compression member);
- (1.i) Kanat ana ribi (wing main rib);
- (1.j) Kanat veya kuyruk yüzey gergi dikmesi (brace strut);
- (1.k) Motor yatağı (engine mount);
- (1.l) Gövde lonjeronu veya çerçevesi;
- (1.m) Yan kiriş (side truss), yatay kiriş (horizontal truss) veya bölme duvarı (bulkhead);
- (1.n) Koltuk destek bağı (brace) veya dayanağı (bracket);
- (1.o) Koltuk rayı değişimi;
- (1.p) İniş takımı dikmesi (landing gear strut) veya bağlantı dikmesi (brace strut);
- (1.q) Mil (axle);
- (1.r) Tekerlek ve
- (1.s) Düşük sürtünme kaplaması (low-friction coating) değişimi hariç, kayak (ski) veya kayak kaidesi (ski pedestal).

2.) Modifikasyon veya tamir

Aşağıdaki parçalardan herhangi birinin modifikasyonu veya tamiri:

- (2.a) Hava aracı yüzeyinde (aircraft skin) veya hava aracı palyesinin yüzeyinde (aircraft float) yapılacak çalışmanın destek, kalibred (jig) veya aparat (fixture) gerektirmesi halinde;



(2.b) Basınçlandırma yüklerine maruz kalan hava aracı yüzeyinde (aircraft skin) oluşan hasarın herhangi bir yönde 15 cm (6 inç)'ten fazla olması halinde;

(2.c) Kumanda kolonu (control column), pedal, şaft, kadran (quadrant), manivela (bell crank), tork tüpü, kumanda yekesi (control horn), dövülmüş veya döküm dayanak (forged or cast bracket) dahil, ancak aşağıdakiler hariç olmak üzere kumanda sisteminin yük taşıyan parçası;

(2.c.i) Tamir ek yerinin/birleştirmesinin (repair splice) veya kablo montajının (cable fitting) tokaçlanması, kalıpta dövülmesi (swaging) ve

(2.c.ii) Perçinleme yoluyla tutturulmuş bir itmeli-çekmeli (push-pull) tüp ucu bağlantısının değişimi ve

(2.d.) İmalatçı tarafından bakım el kitabında (AMM), yapısal tamir el kitabında (SRM) veya sürekli uçuşa elverişlilik talimatlarında (ICA) temel yapı olarak belirlenmiş, (1) içerisinde listelenmeyen diğer her tür yapı (structure).

3.) Piston motor bakımı

Piston motor üzerinde aşağıdaki bakımın yapılması:

(3.a) Aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere iç dişlilerin (internal gears) sökülmesini ve yeniden yerine takılmasını içermeyen, piston motorun sökülmesi, parçalarına ayrılması ve sonra tekrar bir araya getirilmesi;

(3.a.i) piston/silindir gruplarına (assemblies) ulaşmak veya

(3.a.ii) yağ pompası gruplarını (assemblies) muayene, kontrol etmek ve/veya değiştirmek amacıyla arka aksesuar kapağını sökmek

(3.b) redüksiyon dişlilerinin (reduction gears) sökülmesi, parçalara ayrılması ve sonra tekrar bir araya getirilmesi;

(3.c) Komponent değiştirilmesi hariç olmak üzere, teknik düzenlemelere uygun şekilde onaylanmış veya yetkilendirilmiş bir kaynakçı tarafından yapılan egzoz ünitelerindeki küçük çaplı kaynak tamirleri haricinde derzlerin, ek yerlerinin (joints) kaynaklanması ve lehimlenmesi;

(3.d) Normalde servis sırasında değiştirilebilen veya düzeltilebilen, ayarlanabilen parçaların değiştirilmesi veya düzeltilmesi, ayarlanması hariç olmak üzere, tezgah testi uygulanmış üniteler (bench tested units) olarak tedarik edilen ünitelerin münferit parçalarının düzeninin bozulması.

4.) Pervane balansı

Aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere pervanenin balanslanması:

(4.a) Bakım el kitabında gerekli görülen durumlarda statik balanslamanın sertifikasyonu, onaylanması için;

(4.b) Bakım el kitabı veya diğer onaylanmış uçuşa elverişlilik verileri tarafından izin verildiği durumlarda, takılı pervaneler üzerinde elektronik balanslama ekipmanı kullanarak gerçekleştirilen dinamik balanslama;

5.) Diğer bakım görevleri

Aşağıdakileri gerekli gören her tür ilave görev:



(5.a) İhtisas aletleri, ekipmanları veya tesisleri veya

(5.b) İşlemin uzun çalışma süresi ve birkaç kişinin müdahil olması sebebiyle belirgin koordinasyon gerektiren prosedürler.



İçindekiler Tablosu

PART-CAMO	3
BÖLÜM A-ORGANİZASYON GEREKLİLİKLERİ	3
CAMO.A.105 Yetkili otorite	3
CAMO.A.115 Kuruluş sertifikası için başvuru	3
CAMO.A.120 Uyumluluk Yöntemleri	4
CAMO.A.125 Onay şartları ve kuruluşun yetkileri	4
CAMO.A.130 Kuruluştaki değişiklikler	5
CAMO.A.135 Onayın sürekli geçerliliği	6
CAMO.A.140 Erişim	7
CAMO.A.150 Bulgular	7
CAMO.A.155 Bir emniyet problemine karşı anında eyleme geçme	7
CAMO.A.160 Olay raporlama	7
CAMO.A.200 Yönetim sistemi	8
CAMO.A.202 İç emniyet raporlama sistemi	10
CAMO.A.205 Bakım ve alt yüklenici anlaşmaları	10
CAMO.A.215 Tesisler	11
CAMO.A.220 Kayıtların saklanması	11
CAMO.A.300 Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi el kitabı (CAME)	12
CAMO.A.305 Personel gereklilikleri	14
AMC6.CAMO.A.305 Yönetici atama süreci	16
CAMO.A.310 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli (ARS) nitelikleri	16
CAMO.A.315 Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi	17
CAMO.A.320 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme	18
CAMO.A.325 Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi verileri	18
BÖLÜM B-GENEL MÜDÜRLÜK PROSEDÜRLERİ	20
CAMO.B.005 Kapsam	20
CAMO.B.115 Gözetim Esasları	20



CAMO.B.120 Uyumluluk Usul ve Esasları	20
CAMO.B.135 Emniyet Problemine Karşı Acil Aksiyon Alınması.....	21
CAMO.B.220 Kayıtların Saklanması	21
CAMO.B.300 Gözetim esasları.....	22
CAMO.B.305 Gözetim programı	23
CAMO.B.310 İlk onay süreci	24
CAMO.B.330 Değişiklikler	25
CAMO.B.350 Bulgular ve düzeltici faaliyetler.....	26
CAMO.B.355 Askıya alma, sınırlama ve iptal.....	27



PART-CAMO

BÖLÜM A-ORGANİZASYON GEREKLİLİKLERİ

CAMO.A.105 Yetkili otorite

Bu ek kapsamında yetkili otorite, kuruluşun yetki kapsamındaki ana işlerini yürüttüğü yerin Şikago Konvansiyonuna tabi bir Üye Devletin sınırlarında olup olmamasına bakılmaksızın Genel Müdürlüktür.

CAMO.A.115 Kuruluş sertifikası için başvuru

Kuruluş ilk onayı veya mevcut onayda değişiklik yapılması için yapılacak başvurular Part-M, ~~ve~~ Part-ML ve Part-MD'in ilgili gereklilikleri de göz önüne alınarak Genel Müdürlük tarafından belirlenen form ve usullerle yapılır.

CAMO.A.115 (b) Başvuruda sağlanacaklar

Kuruluş ilk onayı için başvuru sahibi aşağıdaki gereklilikleri Genel Müdürlüğe sunar:

- (1) Bu Talimat ile Part-M, ~~ve~~ Part-ML ve Part-MD'in ilgili gerekliliklerine uygunluğunu değerlendirildiği, kuruluşça gerçekleştirilen ön denetimin sonuçlarını gösteren bir rapor,
- (2) Kuruluşun bu Talimattaki gereklilikleri nasıl yerine getireceğine dair dokümantasyon,

Bu dokümantasyon, CAMO.A.130 maddesinde belirtilen değişiklikler gerçekleşmeden önce Genel Müdürlük onayı gerektirmeyen değişikliklerin nasıl yönetileceğine ve Genel Müdürlüğe bilgilendirmenin nasıl yapılacağına ilişkin prosedürleri de içerir.



CAMO.A.120 Uyumluluk Yöntemleri

(a) Genel Müdürlük tarafından onaylanan AMC'ye alternatif uyum araçları, bir kuruluş tarafından SHY-CA'ya uyum sağlamak için kullanılabilir.

(b) Bir kuruluş alternatif bir uyumluluk yöntemi kullanmak istediğinde, bunu kullanmadan önce yetkili makama alternatif uyumluluk yönteminin tam bir tanımını sunmalıdır. Açıklama, kılavuzlarda veya prosedürlerde ilgili olabilecek revizyonların yanı sıra SHY-CA'ya uyumluluğu gösteren bir değerlendirmeyi de içerecektir.

Kuruluş, Genel Müdürlüğün önceden onayına tabi olarak ve CAMO.B.120 maddesinde öngörüldüğü şekilde bildirim alınıması üzerine bu alternatif uyumluluk yöntemlerini kullanabilir.

CAMO.A.125 Onay şartları ve kuruluşun yetkileri

CAMO.A.125 (a) Onay Sertifikası

Kuruluşun onayı Genel Müdürlükçe düzenlenen sertifika üzerinde belirtilir.

CAMO.A.125 (b) Ticari Hava Taşımacılığı

(a) bendine bakılmaksızın, SHY-6A kapsamında Ticari Hava Taşımacılığı yapan hava taşıyıcıları için onay, aynı hava taşıma ortaklığının parçasını oluşturan işletmeciler tarafından söz konusu CAMO ile, Part-M M.A.201(ea) maddesi uyarınca sözleşme yapıldığı durum hariç olmak üzere, işletilen hava araçları için Genel Müdürlük tarafından düzenlenen işletme ruhsatının bir parçası olacaktır.

CAMO.A.125 (c) Onay kapsamı

Onay kapsamı, Kuruluş tarafından CAMO.A.300 maddesi kapsamında hazırlanan Sürekli Uçuşa Elverişlilik El Kitabında (CAME) belirtilir.

CAMO.A.125 (d) Onay yetkileri

Bu Talimat kapsamında onaylı kuruluş aşağıda belirtilen maddeler kapsamında yetkilendirilir:

(1) SHY-6A kapsamında Ticari Hava Taşımacılığında kullanılanlar hariç, onay sertifikasında belirtilen hava araçlarının uçuşa elverişliliğini yönetmek,

(2) SHY-6A kapsamında Ticari Hava Taşımacılığında kullanılan hava araçlarının ~~Hem yetki~~ ~~onay~~ sertifikasında hem de ~~M.A.201(ea) maddesinin uygulanması dahil~~ işletme ruhsatında listelenmesi durumunda yada M.A.201(ea) maddesinin uygulanması durumunda, ~~SHY-6A kapsamında Ticari Hava Taşımacılığında kullanılan hava araçlarının~~ sürekli uçuşa elverişliliğini yönetmek,

(3) Sürekli uçuşa elverişlilik görevlerinin bir kısmının yerine getirilebilmesi için onay sertifikasında belirtilen ve kendi kalite sistemi altında çalışan herhangi bir kuruluş ile anlaşma yapmak,



- (4) Genel Müdürlük tarafından veya Talimatın yedinci bölümü doğrultusunda onaylanmış başka bir SYK tarafından düzenlenmiş bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını M.A.901 (f), ML.A.901(c), MD.A.901 (c) veya MD.A.901 (d) maddesi kapsamında temdit etmek,
- (5) Part-ML veya Part-MD kapsamında yönettiği hava araçlarının Bakım Programını ML.A.302 (b)2 veya MD.A.302 (b)2 maddesi kapsamında onaylamak.

CAMO.A.125 (e) Gözden geçirme yetkisi

Bu Talimat kapsamında onaylı bir kuruluş ilaveten, M.A.901, ML.A.903 veya MD.A.903 maddesi kapsamında belirtilen uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemlerini yerine getirmek için onaylanabilir ve bu kapsamda;

1. İlgili uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını düzenleyebilir ve söz konusu sertifikayı IR M.A.901 (c)2 ve (e)2 veya ML.A.901(c) maddelerinden uygun olanına göre zamanında temdit edebilir,
2. M.A.901 (d) veya M.A.904 (b) maddesi kapsamında Genel Müdürlüğe iletmek üzere uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemine ilişkin tavsiye düzenleyebilir.

CAMO.A.125 (f) Özel uçuş izni yayınlama yetkisi

(f) Onayında (e) paragrafında belirtilen yetkilere sahip olan kuruluş ilaveten, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayınlamak üzere, onaya sahip olduğu hava araçları için 21.A.711 (d) maddesine uygun olarak uçuş koşullarına uygunluktan emin olduğunda özel uçuş izni yayınlamak üzere yetkilendirilebilir.

Konuyla ilgili uygun prosedürler, CAMO.A.300 maddesi kapsamında hazırlanan sürekli uçuşa elverişlilik el kitabında detaylandırılarak Genel Müdürlük onayına sunulur.

CAMO.A.130 Kuruluştaki değişiklikler

CAMO.A.130 (a) Gerçekleşmesi öncesinde onaya tabi olan değişiklikler

Kuruluşta yapılacak aşağıdaki değişiklikler gerçekleşmesi öncesinde onaya tabidir:

- (1) Sertifikanın kapsamını veya kuruluşun onay şartlarını etkileyen değişiklikler,
- (2) CAMO.A.305 maddesinin (a) (3) ila (a) (5) ve (b) (2) fıkralarına göre atanan yönetici personel değişiklikleri,
- (3) CAMO.A.305 maddesinin (a) (3) ila (a) (5) ve (b) (2) fıkralarına uygun olarak atanan yönetici personel ile sorumlu yönetici arasında gerçekleşen raporlama hatlarındaki değişiklikler,
- (4) (c) bendinde atfedildiği üzere, ön onay gerektirmeyen değişikliklere ilişkin prosedürler.



CAMO.A.130 (b) Başvuru

Kuruluş, CAMO.A.130(a) maddesinde belirtilen değişikliklerle ilgili olarak, Genel Müdürlüğün bu Ek ile sürekli uygunluğu tespit etmesine imkan vermek amacıyla, değişiklikler gerçekleşmeden önce Genel Müdürlüğe gerekli dokümantasyonla birlikte onay için başvurmaktan sorumludur.

İlgili değişiklikler, sadece Genel Müdürlükten resmi onay veya eşdeğeri kuruluşa iletilmesi durumunda **takdirde** uygulanabilecektir.

Kuruluş, CAMO.A.130 (a) maddesi kapsamındaki değişiklik talebi sürecinde, Genel Müdürlük tarafından daha önceden belirlenmiş olan koşullar altında faaliyetini sürdürecektir.

CAMO.A.130 (c) Gerçekleşmesi öncesinde onaya tabi olmayan değişiklikler

Gerçekleşmesi öncesinde onaya tabi olmayan tüm değişiklikler, CAMO.A.115(b) maddesinde belirlenen prosedürler kapsamında yönetilir ve Genel Müdürlüğe bildirilir.

Bu değişiklikler CAMO.B.310(h) maddesine uygun olarak Genel Müdürlükçe onaylanır.

CAMO.A.135 Onayın sürekli geçerliliği

CAMO.A.135 (a) Geçerlilik şartları

Kuruluşun onay sertifikası aşağıdaki şartların yerine getirilmesi durumunda geçerliliğini korur.

1. Kuruluşun, CAMO.B.350 maddesinde belirtilen bulguların yönetilmesi hususu da göz önüne alınarak Genel Müdürlük düzenlemelerine uygunluğunu sürdürmesi,
2. CAMO.A.140 maddesi kapsamında Genel Müdürlüğe kuruluşa erişim hakkının verilmesi,
3. Onayın askıya alınmaması veya iptal edilmemesi.

CAMO.A.135 (b) İşletme ruhsatının geçersiz olması

SHY-6A Yönetmeliği kapsamında Ticari Hava Taşımacılığı için ruhsatlandırılmış bir İşleticinin işletme ruhsatının sonlandırılması, askıya alınması ya da iptal edilmesi durumunda; kuruluşun CAMO Onayı, işletme şartlarında tescilleri listelenmiş hava araçlarını kapsayacak şekilde, Genel Müdürlükçe aksi açıkça belirtilmediği sürece, otomatik olarak geçerliliğini yitirir.

CAMO.A.135 (c) Aynı ortaklığın parçası olan işleticinin ruhsatının geçersiz olması

(b) bendine bakılmaksızın, CAMO ile Part-M M.A.201(ea) maddesi uyarınca bir hava taşıma ortaklığının parçasını oluşturan işleticiler arasında sözleşme imzalandığında, işleticinin ruhsatının feshi, askıya alınması veya iptali otomatik olarak CAMO'nun sertifikasını geçersiz kılmaz. Bu durumda, Part-M Ek-1.1 uyarınca sözleşme geçersiz hale gelir.



CAMO.A.135 (d) Sertifikanın Genel Müdürlüğe iade edilmesi

(d) Onayın sonlandırılması ya da iptal edilmesi durumunda, onay sertifikası bir gecikme olmaksızın Genel Müdürlüğe iade edilir.

CAMO.A.140 Erişim

Kuruluş, Genel Müdürlüğün düzenlemelerine sürekli uygunluğun tespit edilmesi amacıyla Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilen kişiye herhangi bir anda, altyüklenici de dahil olmak üzere, herhangi bir tesise, hava aracına, dokümana, kayıtlara, verilere, prosedürlere veya yetkisinde ki faaliyetlerle onayıyla ilgili başka herhangi bir bilgi ve belgeye bir malzemeye erişim hakkı verir.

CAMO.A.150 Bulgular

CAMO.A.150 (a) Bulgular için alınması gerekli eylemler

Kuruluş, CAMO.B.350 maddesi kapsamında tespit edilen bulgulara ilişkin Genel Müdürlük tarafından resmi bildirimi aldığı anda;

- (1) bulguya ilişkin kök nedenleri ve bulguya etki eden ilave faktörleri belirler,
- (2) bir düzeltici işlem eylem planı oluşturur,
- (3) düzeltici işlem eylem planının belirtildiği şekilde uygulandığını Genel Müdürlüğe gösterir.

CAMO.A.150 (b) Eylemler için tanınan süre

Kuruluş, (a) maddesinde belirtilen eylemlerin Genel Müdürlükle CAMO.B.350 maddesi kapsamında mutabık kalınan sürelerde gerçekleştirilmesini sağlar.

CAMO.A.155 Bir emniyet problemine karşı anında eyleme geçme

Kuruluşun uygulaması gereken eylemler;

(a) CAMO.B.135 maddesi uyarınca Genel Müdürlük tarafından zorunlu kılınan tüm emniyet önlemleri; Kuruluş, Genel Müdürlükçe yayınlanan zorunlu emniyet bilgilerini ve belirlenen emniyet tedbirlerini uygulamaktan sorumludur.

(b) Genel Müdürlük tarafından yayımlanan ilgili tüm zorunlu emniyet bilgileri.

CAMO.A.160 Olay raporlama

CAMO.A.160 (a) Olay bildirim sistemi

Kuruluş, yönetim sisteminin bir parçası olarak SHT-OLAY Talimatına uygun şekilde bir olay



raporlama sistemi kurar.

CAMO.A.160 (b) Raporlanacak olaylar ve yerler

Kuruluş, (a) maddesi gereklikleri ile sınırlı kalmamak üzere, herhangi bir ciddi olay, arıza, teknik kusur, teknik limit aşımı, SHT-21 (veya EASA Part-21 veya Part-21 Light) gerekleri kapsamında oluşturulan bakım verilerindeki hatalı, eksik ve belirsizlik durumlarını veya uçuş emniyetini tehlikeye atan veya atabilecek bir kaza yada ciddi olayla sonuçlanmamış diğer olağan dışı olayları Genel Müdürlüğe ve hava aracının tasarımından sorumlu kuruluşa bildirir.

~~b) Kuruluş, (a) maddesi gereklikleri ile sınırlı kalmamak üzere, herhangi bir kırım, arıza, teknik aksaklık, teknik limit aşımı ile SHT 21 (veya EASA Part 21 veya Part 21 Light) gerekleri kapsamında oluşturulan bakım verilerindeki hatalı, eksik ve belirsizlik durumlarını ve uçuş emniyetini tehlikeye atan veya atabilecek bir kaza yada ciddi olayla sonuçlanmamış diğer olağan dışı olayları Genel Müdürlüğe ve hava aracının tip tasarımından sorumlu kuruluşa bildirir.~~

CAMO.A.160 (c) Rapor içeriği

Raporlar, Genel Müdürlük tarafından SHT-OLAY talimatında belirlenen format ve yöntemle iletilir ve raporlar, kuruluşun söz konusu durumla ilgili sahip olduğu tüm bilgileri içerir.

~~(e) Raporlar, Genel Müdürlük tarafından SHT-OLAY talimatında belirlenen formatta iletilir ve rapora konu olay, durumlar söz konusu kişi ve ya kuruluşların tüm gerekli bilgilerini içerir.~~

CAMO.A.160 (d) Raporlama süresi

Raporlar, istisnai durumların bunu engellediği durumlar haricinde, kişi veya kuruluşun raporun ilgili olduğu durumu tespit ettiği andan itibaren 72 saatten geç olmamak üzere mümkün olan en kısa sürede iletilir.

CAMO.A.160 (e) Takip raporu

~~Kuruluş, gelecekte benzer olayları önlemek adına, gerçekleştirmeyi planladığı eylem adımlarını belirledikten sonra, format ve şekli Genel Müdürlük tarafından belirlenen bir takip raporu sunar.~~

İlgili durumlarda, kuruluş, benzer olayların gelecekte önlenmesi için almayı planladığı eylemlerin ayrıntılarını sağlamak üzere, bu eylemler belirlenir belirlenmez bir takip raporu üretecektir. Bu rapor, yetkili makam tarafından belirlenen bir biçim ve yöntemle üretilenektir.

CAMO.A.200 Yönetim sistemi

CAMO.A.200 (a) Yönetim sistemi içeriği

Kuruluş, aşağıdakileri içeren bir yönetim sistemini kurar, uygular ve sürdürür.

- 1) Sorumlu Müdürün doğrudan emniyet ile ilgili sorumluluğu ve hesap verebilirliği de dâhil olmak üzere, kuruluşun tüm kademelerinde sorumluluk ve hesap verebilirlik sınırları,
- 2) Emniyet politikası olarak tanımlanan, kuruluşun emniyet ile ilgili temel felsefe ve ilkelerine ilişkin genel bir açıklama,



3) ~~Kuruluşun faaliyetlerinden kaynaklı havacılık emniyet tehlikelerinin tanımlanması, değerlendirilmesi ve ilgili risklerin yönetilmesi, riski azaltacak ve etkinliği doğrulanmış işlemlerin yapılması,~~

Kuruluşun faaliyetlerinden kaynaklanan havacılık emniyet tehlikelerinin belirlenmesi, bunların değerlendirilmesi ve ilgili risklerin yönetimi, riskleri azaltmak için önlemler alınması ve bunların etkinliğinin doğrulanması dahil olmak üzere;

4) Personelin eğitimi ve görevlerini ifa edebilecek yeterliliğe sahip olmasının sağlanması,

5) ~~Tüm yönetim sisteminin kilit süreçlerinin, personelin tüm sorumluluklarının bilincinde olmasını sağlayan bir süreç akışı ile belgelendirilmesi ve gerektiğinde değişikliklerin yapılmasına dair bir prosedür oluşturulması,~~

Personelin sorumluluklarının bilincinde olmasını sağlayan bir prosesinde dahil olduğu tüm yönetim sistemi anahtar processlerinin dokümantasyonu ve bu dokümantasyonun revizyon prosedürünün oluşturulması.

6) Kuruluşun ilgili gerekliliklere uyumluluğunun izlenmesini sağlayan bir sistem geliştirmesi ve uyumluluk izleme sisteminin düzeltici işlemlerinin gerektiği gibi etkin bir şekilde uygulanmasının sağlanması için bulgulara yönelik Sorumlu Müdüre bir geri bildirim sistemini içerir,

7) Bu Talimatta ve SHT-SMS Talimatında belirtilen her türlü ilave gereklilik.

CAMO.A.200 (b) Yönetim sisteminin boyutu ve yapısı

Yönetim sistemi, yapılan faaliyetlere özgü tehlikeler ve ilişkili riskler dikkate alınarak, kuruluşun büyüklüğüne ve faaliyetlerinin özellikleri ile karmaşıklığına uygun olacaktır.

CAMO.A.200 (c) Yönetim sistemlerinin birleştirilmesi

Kuruluşun yönetim sistemi kurma zorunluluğu bulunan Genel Müdürlükten alınmış başka bir veya birden fazla onaya sahip olması durumunda, ilgili yönetim sistemleri birleştirilebilir.

CAMO.A.200 (d) Yönetim sisteminin AOC'nin bir parçası olma zorunluluğu

SHY-6A Yönetmeliği kapsamında Ticari Hava Taşımacılığı için ruhsatı bulunan kuruluşların CAMO yönetim sistemi, İşletici yönetim sisteminin **bütünleşik** bir parçası olacaktır.

CAMO.A.200 (e) Yönetim sistemlerinin uyumlulaştırılması

Part-M M.A.201(ea) uyarınca, CAMO ile bir hava taşıma ortaklığının parçasını oluşturan işletmeciler arasında bir sözleşme akdedildiğinde, söz konusu CAMO kendi yönetim sisteminin bu ortaklığın parçasını oluşturan işletmecilerin yönetim sistemleriyle uyumlu hale getirilmesini sağlayacaktır.



CAMO.A.202 İç emniyet raporlama sistemi

CAMO.A.202 (a) Kuruluş içi Emniyet Raporlama Sistemi/Şeması kurulması

Yönetim sisteminin bir parçası olarak kuruluş, CAMO.A.160 maddesi kapsamında raporlanması gereken olayların toplanması ve değerlendirilmesini sağlamak için bir iç emniyet raporlama düzeni kurar.

CAMO.A.202 (b) Zorunlu raporlama dışındaki olaylar

Sistem ayrıca, (a) bendi kapsamına girmeyen dahili olarak rapor edilen hataların, ramak kala durumlarının ve tehlikelerin toplanmasını ve değerlendirilmesini de sağlar.

CAMO.A.202 (c) Sistemin amaçları

Bu sistem aracılığıyla, kuruluş:

- (1) rapor edilen hataların, ramak kala durumlarının ve tehlikelerin nedenlerini ve tüm bunların oluşmasına sebep olan faktörleri belirlemek ve bunları, CAMO.A.200 maddesinin (a) (3) bendi uyarınca emniyet risk yönetiminin bir parçası olarak ele alacaktır;
- (2) hatalar, prosedürlerin takip edilememesi, ramak kala durumlar ve tehlikelerle ilgili tüm bilgilerin değerlendirilmesini ve gerektiğinde bilgilerin dağıtımını sağlamak için bir yöntem sağlar.

CAMO.A.202 (d) Altyüklenici kuruluşlar ile bilgi paylaşımı

Kuruluş, herhangi bir alt yüklenici kuruluşun kendi iç emniyet raporlama sistemine erişimini sağlar.

CAMO.A.202 (e) Emniyet soruşturmalarında işbirliği sağlanması

~~Kuruluş, kendi sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinin emniyetine önemli bir katkısı olan emniyet soruşturmaları konusunda diğer kuruluşlarla işbirliği yapar.~~

Kuruluş, kendi sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinin güvenliğine önemli katkı sağlayan diğer kuruluşlarla güvenlik soruşturmaları konusunda işbirliği yapacaktır.

CAMO.A.205 Bakım ve alt yüklenici anlaşmaları

CAMO.A.205 (a) Anlaşma şartları

Kuruluş, bakım için sözleşme yaparken veya sürekli devam eden uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinin herhangi bir bölümünü alt yükleniciye verirken aşağıdaki gereklilikleri sağlar.

- (1) Faaliyetlerin geçerli gerekliliklere uygunluk sağlaması ve
- (2) ~~bu tür sözleşmelerden~~ Yüklenici veya altyüklenici kaynaklı havacılık emniyeti tehlikelerinin kuruluşun yönetim sistemi kapsamına dahil edilmesi.
- (3) Anlaşma metninin imza öncesinde Genel Müdürlük onayına sunulması.

CAMO.A.205 (b) Alt yüklenicinin kalite sistemi altına girmesi ve erişim

Kuruluş, ~~devam eden~~ sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinin herhangi bir bölümünü başka bir kuruluşa taşımada, alt yüklenici kuruluş kendi onayı altında çalışır.

Kuruluş, geçerli şartlara uygunluğun devam ettiğini belirlemek için Genel Müdürlüğe alt



yükleniciye erişim verilmesini sağlar.

CAMO.A.215 Tesisler

Kuruluş, CAMO.A.305 maddesinde belirtilen personel için gerekli olan yerlerde uygun şekilde ofis yerleşimi sağlayacaktır.

CAMO.A.220 Kayıtların saklanması

CAMO.A.220 (a) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kayıtları

Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kayıtları ile ilgili olarak aşağıdaki gereklilikler sağlanır.

- (1) Kuruluş, M.A.305, ML.A.305 ve uygunsa M.A.306 maddelerinde gerekli görülen kayıtların saklanmasını sağlar.
- (2) Kuruluş, yürütülen işin tüm ayrıntılarını kaydeder.
- (3) Kuruluş, CAMO.A.125 maddesinin (e) bendinde atıfta bulunulan yetkiye sahipse, yayınlanan veya uygun olduğu şekilde, uzatılmış her uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası ve tavsiyesinin bir kopyasını tüm destekleyici belgeler ile birlikte saklar. Ayrıca, kuruluş, CAMO.A.125 maddesinin (d) (4) bendinde atıfta bulunulan yetki kapsamında uzattığı uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının bir kopyasını saklar.
- (4) Kuruluş, CAMO.A.125 maddesinin (f) bendinde atıfta bulunulan yetkiye sahipse, SHT-21 Talimatının 21.A.729 maddesi hükümlerine uygun olarak düzenlenen her uçuş izninin bir kopyasını muhafaza eder.
- (5) Kuruluş, (a) (2) ila (a) (4) bentlerinde atıfta bulunulan tüm kayıtların bir kopyasını, M.A.201 ~~veya~~ ML.A.201 veya MD.A.201 maddelerine göre hava aracının sorumluluğunun kalıcı olarak başka bir kişiye veya kuruluş aktarılmasından itibaren 3 yıl süreyle saklar.
- (6) Kuruluş faaliyetini sonlandırması halinde, tutulan tüm kayıtları hava aracının sahibine devreder.

CAMO.A.220 (b) Yönetim sistemi ve anlaşma kayıtları

Yönetim sistemi, ~~bakım~~ yüklenici ve alt yüklenici anlaşmalarının kayıtları ile ilgili olarak;

- (1) Kuruluş, aşağıdaki kayıtların saklanmasını sağlar:
 - (i) CAMO.A.200 maddesinde tanımlanan yönetim sisteminin kilit süreçlerinin kayıtları,
 - (ii) CAMO.A.205 maddesinde tanımlandığı üzere hem ~~yüklenici~~ bakım hem de alt yüklenici anlaşmaları.
- (2) Yönetim sistemi kayıtları ve CAMO.A.205 maddesine göre yapılan anlaşmalar en az 5 yıl süreyle saklanır.



CAMO.A.220 (c) Personel kayıtları

Personel kayıtları ile ilgili olarak;

(1) Kuruluş, aşağıdaki kayıtların saklanması sağlar:

(i) sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi, uyumluluk izleme ve emniyet yönetimi ile ilgili personelin nitelik ve deneyim kayıtları,

(ii) tüm uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli ile uçuş tavsiyeleri ve izinleri veren personelin nitelik ve deneyim kayıtları.

(2) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin, tavsiyelerde bulunan personelin ve özel uçuş izni veren personelin kayıtları, ilgili sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi deneyimi ve eğitiminin bir özeti ve yetkinin bir kopyası ile birlikte tutulan uygun niteliklerin ayrıntılarını içerecektir.

(3) Personel kayıtları, kişi kuruluşta çalıştığı sürece tutulur ve kişi kuruluştan ayrıldıktan sonra 3 yıl saklanır.

CAMO.A.220 (d) Kayıtların saklama koşulları ve izlenebilirlik

Kuruluş, gerçekleştirilen tüm faaliyetlerin kayıtlarının uygun şekilde saklanmasına ve güvenilir şekilde izlenebilirliğine imkan veren bir kayıt tutma sistemi oluşturur.

CAMO.A.220 (e) Kayıtların formatı

Kayıtların formatı, kuruluşun prosedürlerinde belirtilir.

CAMO.A.220 (f) Kayıtların korunması

Kayıtlar, hasar, değişiklik ve hırsızlığa karşı koruma sağlanacak şekilde saklanır.

CAMO.A.300 Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi el kitabı (CAME)

CAMO.A.300 (a) CAME içeriği

CAME insan faktörleri gözetilerek hazırlanmalıdır. Kuruluş, Genel Müdürlüğe aşağıdaki bilgilerin tümünü içeren bir CAME ve eğer kullanılıyorsa, ilişkili el kitapları, dokümanlar ve prosedürleri sağlar:

(1) Sorumlu yönetici tarafından imzalanan ve kuruluşun her zaman bu Talimat, Part-M ve Part-ML kapsamında ve onaylı CAME ile uyumlu olarak çalışacağını teyit eden bir beyan. Sorumlu yönetici kuruluşun icra kurulu başkanı değilse, bu tür bir icra kurulu başkanı da beyanı imzalar,

(2) CAMO.A.200 maddesinin (a) (2) maddesinde tanımlanan kuruluşun emniyet politikası,

(3) Kuruluşun onay şartlarına ilişkin çalışma kapsamı,



- (4) ~~CAMO.A.305 maddesinin (d) bendi gereği mevcut olması gereken personel işgücü kaynağının ve mevcudiyetinin planlama sisteminin genel bir tanımı~~, CAMO.A.305 maddesinin (d) bendinde belirtilen şekilde personel mevcudiyetini planlamak için mevcut insan kaynakları ve sistemin genel tanımı;
- (5) CAMO.A.305 maddesinin (a) (3) ila (a) (5), (b) (2) ve (f) maddelerinde belirtilen ~~kişi (ler)~~ ~~in~~ kişilerin unvanları ve isimleri,
- (6) CAMO.A.305 maddesinin (a) (3) ila (a) (5), (b) (2), (e) ve (f) bentlerinde ~~de~~ göre atan ~~an~~ ~~görevlendirilen~~ kişilerin görevleri, hesap verebilirlik, sorumlulukları ve yetkileri,
- (7) CAMO.A.305 maddesinin (a) (3) ila (a) (5), (b) (2), (e) ve (f) bentlerinde ve CAMO.A.200 (a) (1) bendinde belirtilen tüm kişiler ~~(ler)~~ arasındaki ilişkili hesap verebilirlik ve sorumluluk zincirlerini gösteren bir organizasyon şeması,
- (8) CAMO.A.305 maddesinin (e) bendinde atıfta bulunulan, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikaları veya tavsiyeleri vermeye yetkili personelin listesi, uygun olduğu durumlarda, CAMO.A.125 (c) bendi uyarınca uçuş izni vermeye yetkili personel listede belirtilir.
- (9) Tesislerin genel bir tanımı ve yeri,
- (10) CAMO.A.202 maddesinin gerektirdiği iç emniyet raporlama ~~sisteminin~~ ~~şemasının~~ açıklaması.
- (11) Kuruluşun Part-CAMO, Part-M, ~~ve~~ Part-ML ~~'den~~ ~~ve~~ Part-MD ~~'den~~ geçerli olana uygunluğunu nasıl sağlayacağını, özellikle aşağıdakileri de içerecek şekilde, tanımlayan prosedürler,
- (i) CAMO.A.200 maddesinin gerektirdiği şekilde yönetim sisteminin kilit süreçlerinin dokümantasyonu,
- (ii) Kuruluşun, CAMO.A.205 maddesi ve CAMO.A.315 (c) maddesi kapsamında ~~yüklenici bakım~~ ve alt yüklenici anlaşmalı olarak yürütülen faaliyetlerin nasıl kontrol edildiğini tanımlayan prosedürler,
- (iii) ~~Uçuşa elverişlilik yönetimi ile yetkili olduğunda uçuşa elverişlilik gözden geçirme ve uçuş izni prosedürleri~~, Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi, uçuşa elverişlilik gözden geçirme ve uçuş izni yetkilerinden mevcut olanlarının prosedürleri;
- (iv) CAMO.A.115 (b) ve CAMO.A.130 (c) maddesi kapsamında önceden onay gerektirmeyen değişikliklerin kapsamını tanımlayan ve bu tür değişikliklerin nasıl yönetileceğini ve bildirileceğini açıklayan prosedür,
- (v) CAME değişiklik prosedürleri.
- (12) M.A.201, ~~veya~~ ML.A.201 ~~veya~~ MD.A.201 maddelerine uygun olarak sürekli uçuşa elverişlilik yönetim sözleşmesinin mevcut olduğu hava araçları için onaylanmış hava aracı bakım programlarının listesi,
- (13) CAMO.A.315 maddesinin (c) bendi uyarınca bakım sözleşmelerinin listesi,



(14) ~~Halihazırda~~ Onaylanmış alternatif uyumluluk yöntemlerinin listesi.

CAMO.A.300 (b) CAME'nin ilk onayı

CAME'in ilk yayımlanmış hali Genel Müdürlük tarafından onaylanır. Kuruluşun tanımının ve işleyişinin güncel kalması amacıyla gerektiğinde revize edilir.

CAMO.A.300 (c) CAME'nin revizyonları

CAME'deki revizyonlar, (a)(11)(iv) ve (a)(11)(v) bentlerinde atıfta bulunulan prosedürlerde tanımlandığı şekilde yönetilir.

(a)(11)(iv) maddesinde atıfta bulunulan prosedürün kapsamına girmeyen revizyonlar ve ayrıca CAMO.A.130 (a) maddesinde listelenen değişikliklerle ilgili revizyonlar Genel Müdürlük tarafından onaylanacaktır.

CAMO.A.305 Personel gereklikleri

CAMO.A.305 (a) Sorumlu Müdür

Kuruluş, tüm sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinin finanse edilebilmesini ve mevzuat gerekliklerine uygun şekilde yürütülebilmesini sağlayan kurumsal yetkiye sahip bir Sorumlu Müdür atar.

Söz konusu Sorumlu Müdür aşağıdaki gereklikleri sağlar.

- (1) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinin bu Talimat, Part-M, ~~ve~~ Part-ML ~~ve~~ Part-MD'ye uygun şekilde yürütülmesi ve kuruluş onay sertifikasını muhafazası için gerekli tüm kaynakların mevcut olmasını sağlamak,
- (2) CAMO.A.200 maddesinde belirtilen emniyet politikasını oluşturmak ve teşvik etmek,
- (3) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi, uçuşa elverişlilik gözden geçirme ve özel uçuş izni yayınlama faaliyetlerinin Part-CAMO ~~bu Talimat~~, Part-M, ~~ve~~ Part-ML ~~ve~~ Part-MD'ye uygun şekilde yürütülmesinden sorumlu bir kişi veya kişiler grubunu tayin eder,
- (4) Yönetim sisteminin bir parçası olarak uyumluluk izleme işlevini yönetme sorumluluğuna sahip bir kişi veya kişiler grubunu tayin eder,
- (5) Yönetim sisteminin bir parçası olarak etkili emniyet yönetimi süreçlerinin geliştirilmesi, idaresi ve sürdürülmesinden sorumlu bir kişi veya kişiler grubunu tayin eder,
- (6) ~~CAMO.A.305 maddesinin (a) (3) ile (a) (5) ve (b) (2) bentlerine göre atanan kişi veya kişiler grubunun, kendisini uyumluluk ve emniyet konularında bilgilendirmesi için doğrudan erişebilmesini sağlar~~, CAMO.A.305 maddesinin (a)(3) ile (a)(5) ve (b)(2) bentlerine göre atanan kişi veya kişilerin, uyumluluk ve emniyet konularında kendisini doğru bir şekilde bilgilendirebilmeleri için doğrudan



erişime sahip olmalarını sağlamak;

(7) Bu Talimat hakkında temel bilgilere sahip olmak. ~~+ temel olarak anladığını gösterir.~~

CAMO.A.305 (b) Ticari Hava Taşımacılığı (CAT) durumunda Sorumlu Müdür

SHY-6A kapsamında Ticari Hava Taşımacılığı (CAT) yapmak üzere ruhsatlandırılan kuruluşların Sorumlu Müdürü ayrıca aşağıdaki gereklilikleri sağlar:

- (1) SHT-OPS Talimatının ORO.GEN.210 maddesinin (a) bendinin gerektirdiği şekilde hava taşıyıcısı için sorumlu müdür olarak atanan kişi olmak,
- (2) Genel Müdürlük tarafından aksi uygun görülmedikçe ~~bulunmadıkça~~, işletmeye kuruluşla sözleşmeli olarak SHT-145 uyarınca hizmet sağlayan onaylanmış bir kuruluş tarafından istihdam edilmeyen sürekli uçuşa elverişliliğin yönetimi ve gözetiminden sorumlu bir kişiyi tayin eder.

CAMO.A.305 (ba) Atanmış kişilerin bakım kuruluşlarında çalışması

CAMO.A.305 (a)(3) uyarınca atanan kişi veya kişiler, M.A.201(ea) uyarınca oluşturulan bir sözleşme ile ilgili sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinde yer alıyorsa, Genel Müdürlük tarafından özel olarak kabul edilmedikçe, CAMO ile sözleşme yapmış olan SHT-145 uyarınca onaylanmış bir kuruluş tarafından istihdam edilmeyecektir.

CAMO.A.305 (c) Kişi veya kişiler grubu

CAMO.A.305 maddesinin (a) (3) ile (a) (5) ve (b) (2) bentlerine uygun olarak atanan kişi veya kişiler, hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi ile ilgili bilgi, geçmiş ve yeterli deneyime sahip olduğunu ve bu Talimat ile ilgili çalışma deneyimine sahip olduğunu gösterir. Bu kişi (ler), nihai olarak sorumlu Müdüre karşı sorumlu olur.

CAMO.A.305 (d) Yeterli sayı ve nitelikli personele sahip olma

Kuruluş, onayı kapsamındaki faaliyetlerinin uygun olarak planlanması, gerçekleştirilmesi, denetlenmesi, denetlenmesi ve izlenmesi için yeterli sayıda ve uygun nitelikli personele sahip olmasını sağlamak amacıyla personel mevcudiyetini planlamak için bir sistem kurar.

CAMO.A.305 (e) ARS'ye sahip olma

Kuruluş, CAMO.A.125 (e) bendi kapsamında uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapmak veya tavsiye raporu yayınlamak ve uygun olduğunda CAMO.A.125 (f) bendi kapsamında özel uçuş izni belgesi düzenlemek üzere onaylanmak için CAMO.A.310 maddesine uygun olarak nitelikli ve yetkilendirilmiş uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeline sahip olur.

CAMO.A.305 (f) ARC uzatma personeli

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikalarına CAMO.A.125(d)(4) bendi kapsamında uzatma gerçekleştiren kuruluşlar, uzatma yapmaya yetkili kişileri tayin eder.

CAMO.A.305 (g) Yetkinlik değerlendirmesi

Kuruluş, uyumluluk izleme, emniyet yönetimi, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi, uçuşa elverişlilik



gözden geçirme veya tavsiye yayınlama ve uygun olduğunda uçuş izni verme ile ilgili personelin yeterliliğini Genel Müdürlükçe kabul edilen bir prosedüre ve standarda göre oluşturur ve kontrol eder. Yetkinlik, işin icrası ile ilgili gerekli uzmanlığa ek olarak, kişinin kuruluştaki görev ve sorumluluklarına uygun emniyet yönetimi ve insan faktörleri ilkelerinin anlaşılmasını da içerir.

AMC6.CAMO.A.305 Yönetici atama süreci

(1) CAMO.A.305 (a)(3) (a)(4) (a)(5) ve b(2) maddelerine göre atanan yönetici personelde eksiklik olması durumunda, kuruluş el kitaplarında belirtilen vekalet süresi içerisinde yönetici personel adayını Genel Müdürlüğe sunmayan kuruluşun yetkisi askıya alınır.

Bununla birlikte, yönetici personel adayının, eksikliğin bildirildiği tarihten itibaren en fazla 45 gün içerisinde Genel Müdürlüğe sunulması gerekir aksi halde kuruluşun yetki belgesi askıya alınır.

Kuruluşlar, yönetici personel onayına ilişkin başvurularını Genel Müdürlüğe sunmakla yükümlüdür. Başvurulara ilişkin onay süreci, azami doksan (90) gün içerisinde tamamlanır. Belirtilen süre içerisinde kuruluşun, yönetici personel onay sürecini tamamlayamaması halinde, yetkisi Genel Müdürlük tarafından askıya alınır.

(2) Aday yöneticinin; başvuru sürecinde Genel Müdürlük tarafından düzenlenen ilgili yöneticilik sınavlarına 2 kez girme hakkı bulunmaktadır. Bu 2 sınavdan başarısız olması durumunda 6 ay süreyle sınavlara giremeyecektir.

CAMO.A.310 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli (ARS) nitelikleri

CAMO.A.310 (a) Nitelikler

CAMO.A.125(e) bendi uyarınca uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikaları veya tavsiyeleri düzenleyen ve uygun olduğunda CAMO.A.125(f) bendi uyarınca uçuş izni onaylayan uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli aşağıdaki niteliklere sahip olur.

- (1) Sürekli uçuşa elverişlilik konusunda en az 5 yıllık deneyime sahip olma,
- (2) SHT-66 lisansı veya havacılık ile ilgili lisans diploması veya bunların ulusal eşdeğerine sahip olma,
- (3) Resmi havacılık bakım eğitimine sahip olma,
- (4) Onaylı kuruluş bünyesinde uygun sorumluluklara sahip olan bir pozisyonda olma. ~~a sahip olma.~~

CAMO.A.310 (b) Mezuniyet yerine ilave tecrübe

(a)(1), (a)(3) ve (a)(4)'de yer alan gerekliliklere bakılmaksızın, (a)1 paragrafında istenen tecrübeye ilaveten sahip olunan sürekli uçuşa elverişlilik konusunda ~~ilaveki-ek-5~~ yıllık tecrübe (a)2 paragrafında yer alan şartların yerine kabul edilebilir.



CAMO.A.310 (c) ARS yetkilendirmesi

Atanan uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin kuruluş tarafından yetkilendirilmesi sadece; bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini Genel Müdürlüğün veya Genel Müdürlük tarafından onaylanmış bir prosedür doğrultusunda kuruluşun onaylı uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin gözetimi altında yeterli bir şekilde tamamlamasının ardından Genel Müdürlük tarafından resmi olarak kabul edildiği takdirde yayınlanabilir.

CAMO.A.310 (d) ARS güncel tecrübe

CAMO, hava aracı uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin yakın dönemde uygun sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi deneyimini kanıtlayabildiğinden emin olmalıdır.

CAMO.A.315 Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi

CAMO.A.315 (a) Part-M, ~~ve~~ Part-ML ve Part-MD gerekliliklerine uygunluk

Tüm sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetleri uygun olduğu şekli ile Part-M, ~~veya~~ Part-ML veya Part-MD Talimatlarının üçüncü bölümlerinde yer alan hususlar doğrultusunda gerçekleştirilir.

CAMO.A.315(b) Sürekli uçuşa elverişlilik görevleri

Onaylı kuruluş yönetilen her hava aracı için;

1. Uygun olduğu şekli ile M.A.302, ~~veya~~ ML.A.302 veya MD.A.302 maddeleri kapsamında gerekli olduğunda güvenilirlik programını da içeren bir bakım programı geliştirir ve kontrol altında tutar,
2. Ticari hava taşımacılığında kullanılmayan hava aracı için uygun olduğu şekli ile M.A.201, ML.A.201 veya MD.A.201 ~~M.A.201 veya ML.A.201~~ kapsamında sorumlu olan sahibine veya işleticisine bakım programının bir kopyasını temin eder;
3. Modifikasyon ve tamirler için kullanılan verilerinin uygun olduğu şekli ile M.A.304, ML.A.304 veya MD.A.304 ~~M.A.304 veya ML.A.304~~ maddesi gerekliliklerine uygun olmasını sağlar,
4. Karmaşık motorlu hava araçları veya SHY-6A kapsamında Ticari Hava Taşımacılığında kullanılan hava araçları için zorunlu olmayan modifikasyon ve kontrollerin değerlendirilmesi ve uygulanıp uygulanmamasına karar verilebilmesi için kuruluşun CAMO.A.200(a)(3) maddesi kapsamındaki emniyet risk yönetim sürecinin işletildiği bir prosedür oluşturur.
5. Gerekğinde hava aracının ve üzerinde takılı bulunan motor(lar) ile pervane(ler)in uygun şekilde onaylı bir bakım kuruluşuna teslim edilmesini sağlar,
6. Her bir bakımın düzgün bir şekilde gerçekleştirilmesi ~~mesini ve~~, hava aracının uçuşa elverişliliği olarak servise verilmesi için iş emri yayınlar, faaliyetleri gözlemler ve ~~ğinin belirlenmesini ve uygun şekilde servise verilmesini sağlamak için bakım iş emri hazırlar, faaliyetleri denetler ve~~ ilgili kararları koordine eder.



CAMO.A.315(c) Bakım destek anlaşması

Kuruluş, SHT-145 veya Part-CAO kapsamında bakım kuruluşu onayına sahip olmadığında, uygun olduğu şekli ile M.A.201 (e)(3), (f)(3), (g)(3) ve (h)(3) veya ML.A.201 maddeleri gereği bakım destek anlaşmalarını işletici ile koordine ederek aşağıdakileri sağlamak amacıyla yönetir.

- (1) Tüm bakım işlemlerinin nihai olarak onaylı bir bakım kuruluşunca icra edilmiş olması,
- (2) Uygun olduğu şekli ile M.A.301(b), (c), (f) ve (g), ~~veya~~ ML.A.301 veya MD.A.301 maddelerinde yer alan sürekli uçuşa elverişlilik görevleri ile ilgili işlevlerin açıkça belirlenmesi.

CAMO.A.315(d) Bağımsız iş emri

Aşağıdaki durumlar için (c) maddesine bakılmaksızın anlaşma onaylı bakım kuruluşunda açılan bağımsız iş emirleri şeklinde olabilir;

1. Hava aracının plansız hat bakımı ihtiyacı olduğunda,
2. Motor ve pervane de dahil olmak üzere komponent bakımı gerektiğinde.

CAMO.A.315(e) İnsan faktörlerini dikkate alma

Kuruluş, bakım anlaşması ve alt yüklenici faaliyetleri de dahil olmak üzere tüm sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinde insan faktörleri ve insan performansı sınırlamalarının dikkate alınmasından emin olmalıdır. ~~sağlar.~~

CAMO.A.320 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme konusunda CAMO.A.125 (e) maddesi kapsamında onaylı olan kuruluşlar, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemlerini uygun olduğu şekli ile M.A.901 veya ML.A.903 gerekliliklerine uygun şekilde icra eder.

CAMO.A.325 Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi verileri

Kuruluş, CAMO.A.315 maddesinde belirtilen sürekli uçuşa elverişlilik görevlerinin yerine getirilmesi için uygun olduğu şekli ile M.A.401 veya ML.A.401 kapsamında geçerli güncel bakım verilerine sahip olur ve kullanır.



Bu veriler, uygun bir sözleşmeye tabi olarak hava aracı sahibi veya işletici tarafından sağlanabilir. Böyle bir durumda, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluğu, CAMO.A.220 (a) maddesinde aksi belirtilmedikçe, bu tür verileri yalnızca sözleşme süresi boyunca saklar.



BÖLÜM B-GENEL MÜDÜRLÜK PROSEDÜRLERİ

CAMO.B.005 Kapsam

Bu Bölüm, bu Ek'in A Bölümünün uygulanması ve yürütülmesinden sorumlu olan Genel Müdürlük tarafından izlenmesi gereken idari ve yönetim sistemi gerekliliklerini belirler.

CAMO.B.115 Gözetim Esasları

Yetkili makam, ilgili personelin görevlerini yerine getirmeleri ve sorumluluklarını yerine getirmeleri için tüm yasal düzenlemeleri, standartları, kuralları, teknik yayınları ve ilgili belgeleri personele sağlayacaktır.

CAMO.B.120 Uyumluluk Usul ve Esasları

- Genel Müdürlük, SHT-CAM Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Talimatı ve bu Talimatın yetki devri ve yürütme maddeleri ile uyumluluğu belirlemek için kullanılabilecek kabul edilebilir uyumluluk yöntemleri ('AMC') yayımlayabilir.
- SHT-CAM Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Talimatı ve bu Talimatın yetki devri ve yürütme maddeleri ile uyumluluğu belirlemek için kullanılabilecek alternatif uyumluluk yöntemleri yayımlanabilir.
- Genel Müdürlük, kendisi veya denetimi altındaki kuruluşlar tarafından kullanılan tüm alternatif uyumluluk yöntemlerinin, SHT-CAM Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Talimatı ve bu Talimatın yetki devri ve yürütme maddeleri ile uyumun sağlanmasına imkan verdiğini tutarlı bir şekilde değerlendirmek için bir sistem kurmalıdır.
- Genel Müdürlük, CAMO.A.120 maddesi uyarınca bir kuruluş tarafından önerilen tüm alternatif uyumluluk yöntemlerini, sağlanan belgeleri analiz ederek ve gerekli görülmesi halinde kuruluştaki bir denetim gerçekleştirerek değerlendirir.

Genel Müdürlük, alternatif uyumluluk yöntemlerinin SHT-CAM Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Talimatı ve bu Talimatın yetki devri ve yürütme maddeleri ile uyumluluğu ile uygun olduğunu tespit ettiğinde, gecikme olmaksızın alternatif uyumluluk yöntemlerinin uygulanabileceğini başvuru sahibine bildirir ve uygulanabilir olması halinde, başvuru sahibinin onayını veya sertifikasını buna uygun olarak revize eder.



CAMO.B.135 Emniyet Problemine Karşı Acil Aksiyon Alınması

- (a) Genel Müdürlük, emniyet bilgilerini uygun şekilde toplamak, analiz etmek ve dağıtmak amacıyla bir sistem uygular.
- (b) Genel Müdürlük, (a) bendinde belirtilen bilgiler alındıktan sonra emniyet sorununu gidermek için uygun önlemleri alacaktır.
- (c) (b) bendine göre alınan önlemler, SHT-CAM Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Talimatı ve buna bağlı çıkarılan mevzuat kapsamında bu önlemlere uyması gereken tüm kişi ve kuruluşlara derhal bildirilir.

CAMO.B.220 Kayıtların Saklanması

- (a) Genel Müdürlük, aşağıdakilerin yeterli şekilde saklanmasını, erişilebilirliğini ve güvenilir şekilde izlenebilirliğini sağlayan bir kayıt tutma sistemi kurmalıdır:
1. Yönetim sistemine ait belgelenmiş politika ve prosedürler;
 2. Personelin eğitimi, nitelikleri ve yetkilendirilmesine ilişkin kayıtlar;
 3. Genel Müdürlük görevlerinin tahsisine ve tahsis edilen görevlerin detaylarına ilişkin kayıtlar;
 4. Sertifikasyon süreçleri ve sertifikalı kuruluşların sürekli gözetimi ile ilgili kayıtlar, özellikle:
 - (i) Kuruluş sertifikası başvurusu,
 - (ii) Genel Müdürlük sürekli gözetim programı, yapılan tüm değerlendirme, denetim ve inceleme kayıtları dahil,
 - (iii) Kuruluş sertifikası ve bu sertifikada yapılan tüm değişiklikler,
 - (iv) Denetimlerin planlandığı ve gerçekleştirildiği tarihleri gösteren gözetim programı kopyası,
 - (v) Tüm resmî yazışmaların kopyaları,
 - (vi) Bulguların detayları, düzeltici faaliyetler, faaliyetlerin kapatıldığı tarihler, istisnalar ve yaptırım işlemleri,
 - (vii) CAMO.B.300(d) maddesi uyarınca başka bir yetkili otorite tarafından yayınlanmış değerlendirme, denetim ve inceleme raporları,
 - (viii) Kuruluşlara ait SEK (Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi El Kitabı) veya diğer el kitapları ve bunlara yapılan değişikliklerin kopyaları,
 - (ix) Genel Müdürlük tarafından onaylanmış diğer tüm belgelerin kopyaları;
 5. Kuruluşlar tarafından önerilen alternatif uygulama usul ve esasları ('AMC') değerlendirilmesi ve Genel Müdürlük tarafından kullanılan alternatif uyum araçlarının değerlendirilmesi;
 6. CAMO.B.125 maddesi uyarınca toplanan emniyet bilgileri ve uygulanan takip tedbirleri;



7. SHT-CAM Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Talimatı ve buna bağlı çıkarılan mevzuat uyarınca imtiyaz hükümlerinin kullanımı.

(b) Genel Müdürlük, verdiği tüm kuruluş sertifikalarının bir listesini muhafaza etmelidir.

(c) (a) ve (b) bentlerinde belirtilen tüm kayıtlar, ilgili veri koruma mevzuatına tabi olmak kaydıyla, en az 5 yıl süreyle saklanmalıdır.

CAMO.B.300 Gözetim esasları

CAMO.B.300 (a) Gerekliliklere ve emniyet önlemlerine uyumun doğrulanması

Genel Müdürlük gözetim faaliyetlerinde aşağıdakileri doğrular.

- (1) Onay sertifikasının tanzim edilmesinden önce ilgili kuruluş için geçerli olan gerekliliklerin sağlandığını,
- (2) Onay sertifikası düzenlenen kuruluşların geçerli gerekliliklere sürekli uyum sağladığını,
- (3) Genel Müdürlük tarafından zorunlu kılınan emniyet önlemlerinin uygulamaya koyulduğunu.

CAMO.B.300 (b) Gerekliliklere uyumun doğrulanması süreci

Genel Müdürlük tarafından gerçekleştirilecek bu doğrulama aşağıdaki süreçleri içerir.

- (1) Özellikle emniyet gözetiminden sorumlu personelin görevlerini yerine getirmeleri için rehberlik sağlamayı amaçlayan belgeler kullanılır.
- (2) İlgili kuruluşlara emniyet gözetimi faaliyetinin sonuçlarıyla ilgili bilgi sağlanır.
- (3) Habersiz denetimler de dahil olmak üzere değerlendirmeler, incelemeler ve denetimler gerçekleştirilir.
- (4) CAMO.B.350 'Bulgular ve düzeltici faaliyetler' maddesinde belirtilen önlemler de dahil olmak üzere, daha fazla eylemin gerekli olması durumunda Genel Müdürlüğe ihtiyaç duyulan kanıtları sağlar.

CAMO.B.300 (c) Geçmiş gözetim faaliyetlerinin sonuçlarının dikkate alınması

(a) ve (b) bentlerin tanımlanan gözetim kapsamı, geçmiş gözetim faaliyetlerinin sonuçlarını ve emniyet önceliklerini dikkate alacaktır.

Genel Müdürlük, habersiz denetimler de dahil, gözetim süreçleri için yararlı olduğu düşünülen her türlü bilgiyi toplayacak ve değerlendirecektir.



CAMO.B.305 Gözetim programı

CAMO.B.305 (a) Gözetim programı oluşturma ve sürdürme

Genel Müdürlük, CAMO.B.300 maddesinin gerektirdiği gözetim faaliyetlerini kapsayan bir gözetim programı oluşturur ve sürdürür.

CAMO.B.305 (b) Gerekliliklere ve emniyet önlemlerine uyumun doğrulanması

Gözetim programı, kuruluşun özel yapısı, faaliyetlerinin karmaşıklığı, geçmiş belgelendirme ve gözetim faaliyetlerinin sonuçları dikkate alınarak geliştirilir ve ilgili risklerin değerlendirilmesine dayanır. Her bir gözetim planlama periyodu şunları içerecektir:

(1) habersiz denetimler dahil olmak üzere değerlendirmeler, incelemeler, denetimler ve uygun olduğu şekilde:

- (i) yönetim sistemi değerlendirmeleri ve süreç denetimleri,
- (ii) kuruluş tarafından yönetilen ilgili bir hava aracı örneğinin ürün denetimleri,
- (iii) gerçekleştirilen uçuşa elverişlilik incelemelerinin örnekleme ile kontrolü,
- (iv) verilen uçuş izinlerinden örnekleme ile kontrolü.

(2) Her ikisinin de önemli konulardan haberdar olmalarını sağlamak için Sorumlu Müdür ve Genel Müdürlük arasında yapılan toplantılar.

CAMO.B.305 (c) 24 aylık gözetim periyodu uygulanması

Genel Müdürlük tarafından onay sertifikası düzenlenen kuruluşlar için 24 ayı geçmeyen bir gözetim planlama periyodu uygulanır.

CAMO.B.305 (d) Gözetim periyodunun kademeli olarak 36 ve 48 aya çıkarılması

(c) bendine istisna olarak, Genel Müdürlüğün önceki 24 ay içinde aşağıdakilerin yerine getirildiğini tespit etmesi halinde, kuruluşun gözetim planlama periyodu 36 aya kadar uzatılabilir:

- (1) Kuruluşun, havacılık emniyeti tehlikelerinin etkin bir şekilde tanımlandığını ve ilgili risklerin yönetimini başarılı şekilde yaptığını,
- (2) Kuruluşun CAMO.A.130 maddesi kapsamında tüm değişiklikler üzerinde sürekli olarak tam kontrole sahip olduğunu,
- (3) Genel Müdürlükçe kuruluşa hiçbir seviye 1 bulgu yayımlanmamış olduğunu,
- (4) tüm düzeltici eylemler, CAMO.B.350 maddesi kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen veya uzatılan süre içinde uygulanmış olduğunu,

Ayrıca, yine (c) bendine istisna olarak, birinci paragrafın (1) ila (4) numaralı bentlerinde belirtilen koşullara ek olarak, kuruluşun kendisinin emniyet performansı ve mevzuata uyumluluğu hakkında Genel Müdürlüğe etkin bir sürekli raporlama sistemini oluşturması ve Genel Müdürlüğün bu sistemi onaylaması durumunda kuruluşun gözetim planlama periyodunu ilave olarak azami 48 aya kadar uzatabilir.



CAMO.B.305 (e) Gözetim periyodunun kısaltılması

Kuruluşun emniyet performansının düştüğüne dair herhangi bir kanıt varsa, gözetim planlama periyodu kısaltılabilir.

CAMO.B.305 (f) Gözetim programının içeriği

Gözetim programı, denetimlerin, incelemelerin ve toplantıların yapılması gereken tarihleri ve ne zaman gerçekleştirildiğinin kayıtlarını içerecektir.

CAMO.B.305 (g) Gözetim periyodunun devam tavsiyesi

Her bir gözetim planlama periyodu sonunda, Genel Müdürlük, gözetimin sonuçlarını yansıtan onayın devamına ilişkin bir tavsiye raporu yayınlar.

CAMO.B.310 İlk onay süreci

CAMO.B.310 (a) İlk onay için gerekliliklere uygunluğun doğrulanması

Genel Müdürlük, bir ilk onay başvurusu aldığında, başvuran kuruluşun geçerli gerekliliklere uygunluğunu doğrular.

CAMO.B.310 (b) Sorumlu Müdür ile yetkilendirme öncesi toplantı

Kuruluşun sorumlu yöneticisi ile, yetkilendirme sürecinin önemini ve CAME içerisinde tanımlanan prosedürlere uygunluk beyanını imzalama nedenini tam olarak anladığından emin olmak için ilk yetkilendirme süreçleri sırasında en az bir kez toplantı yapılır.

CAMO.B.310 (c) Bulguların, kapatma faaliyetlerinin ve tavsiyelerin kayıt altında tutulması

Genel Müdürlük, tüm bulguları, bulguyu kapatmak için gereken eylemleri ve onay sertifikası düzenlenmesi için yayınlanan tavsiyeleri kayıt altında tutar.

CAMO.B.310 (d) Sertifika öncesi tüm bulguların kapatılması

Genel Müdürlük, gerçekleştirdiği doğrulama sırasında ortaya çıkan tüm bulguları yazılı olarak kuruluşa bildirir. İlk onay için, sertifika verilmeden önce tüm bulgular Genel Müdürlüğü tatmin edecek şekilde kapatılır.

CAMO.B.310 (e) Onay sertifikası ve CAME onayı

Kuruluşun geçerli gerekliliklere uyduğundan emin olduğunda, Genel Müdürlük kuruluşa verilecek Onay Sertifikasını SHGM Form 14 formunu kullanarak düzenler ve CAME'yi resmi olarak onaylar.

CAMO.B.310 (f) Onay numarası

Kuruluşa özel olarak atanan Onay Numarası TR.CAMO.XXXX numaralandırma formatı kullanılarak SHGM Form 14 üzerinde belirtilir.



CAMO.B.310 (g) Sertifikanın sınırsız süre ile yayınlanması ve onay kapsamı

Sertifika sınırsız bir süre için verilir. Kuruluşun yetkileri, kuruluşun yürütmesi onaylanan faaliyetlerin kapsamı ve varsa sınırlamalar sertifikaya ekli olarak yayınlanan onay koşullarında belirtilir.

CAMO.B.310 (h) Ön onay gerektirmeyen değişiklikler prosedürünün onayı

Kuruluşun, CAMO.A.130 maddesinin (c) bendi kapsamında ilgili değişiklikler gerçekleşmeden Genel Müdürlük onayı alınmasına gerek olmayan değişikliklerin kapsamını, bu değişikliklerin nasıl yönetileceğini ve Genel Müdürlüğe nasıl bildirileceğini tanımlayan ilgili CAME prosedürü Genel Müdürlük tarafından onaylanır.

CAMO.B.330 Değişiklikler

CAMO.B.330 (a) Değişiklik için gerekliliklere uygunluğun doğrulanması

Genel Müdürlük, önceden onay gerektiren bir değişiklik başvurusunu aldığı anda, onayı vermeden önce kuruluşun geçerli gerekliliklere uygunluğunu doğrular.

CAMO.B.330 (b) Değişiklik sırasında faaliyet gösterme koşulları

Genel Müdürlük, kuruluşun sertifikasının askıya alınması gerektiğine karar vermedikçe, değişiklik sırasında kuruluşun faaliyet gösterebileceği koşulları belirler.

CAMO.B.330 (c) Değişikliklerin onaylanması

Genel Müdürlük, kuruluşun geçerli gerekliliklere uyduğundan emin olduğunda değişikliği onaylar.

CAMO.B.330 (d) Ön onay gerektirenler için onay alınmadan değişiklik gerçekleştirilmesi

Kuruluşun (c) bendinde belirtilen Genel Müdürlük onayını almadan, önceden onay gerektiren değişiklikleri uygulaması durumunda, değişikliğin kapsamı göz önüne alınarak, onay sertifikasının askıya alınması, sınırlandırılması veya iptal edilmesi dahil gerekli idari yaptırımları uygular.

CAMO.B.330 (e) Ön onay gerektirmeyen değişikliklerin incelenmesi

Genel Müdürlük, önceden onay gerektirmeyen değişiklikler için kuruluş tarafından CAMO.A.130 maddesinin (c) bendine göre gönderilen bildirimde sağlanan bilgileri, geçerli gerekliliklere uygunluğu doğrulamak için değerlendirir. Herhangi bir uygunsuzluk durumunda, Genel Müdürlük:

(1) uygunsuzluk hakkında kuruluşu bilgilendirir ve daha fazla değişiklik talep eder,

(2) seviye 1 veya seviye 2 bulgu olması durumunda, CAMO.B.350 maddesinin gerektirdiği şekilde işlem yapar.



CAMO.B.350 Bulgular ve düzeltici faaliyetler

CAMO.B.350 (a) Değişiklik için gerekliliklere uygunluğun doğrulanması

Genel Müdürlük, emniyete etkilerinin ciddiyeti açısından bulguları analiz edecek bir sisteme sahip olur.

CAMO.B.350 (b) Seviye 1 bulgu

Emniyet standardını düşüren veya uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan Genel Müdürlükçe yayınlanan düzenlemelere, kuruluşun onay koşullarına, kuruluşun prosedürlerine ve el kitaplarına karşı ciddi uygunsuzluk oluşturan durumlar, Genel Müdürlükçe seviye 1 bulgu olarak değerlendirilir.

Seviye 1 bulgular aşağıdakileri de içerir:

- (1) Genel Müdürlüğe, normal çalışma saatleri içinde ve iki yazılı talepten sonra CAMO.A.140 maddesinde tanımlandığı şekilde kuruluşun tesislerine erişim izni verilmemesi,
- (2) İbraz edilen belgesel kanıtların tahrif edilmesi yoluyla kuruluş belgesinin elde edilmesi veya geçerliliğinin sürdürülmesi,
- (3) kuruluş onay sertifikasının kötüye kullanıldığına veya hileli kullanıldığına dair kanıt tespit edilmesi,
- (4) Sorumlu Müdürün bulunmaması.

CAMO.B.350 (c) Seviye 2 bulgu

Emniyeti azaltabilecek veya uçuş emniyetini tehlikeye atabilecek Genel Müdürlükçe yayınlanan düzenlemelere, kuruluşun onay koşullarına, kuruluşun prosedürlerine ve el kitaplarına karşı uygunsuzluk oluşturan durumlar, Genel Müdürlükçe seviye 2 bulgu olarak değerlendirilir.

CAMO.B.350 (d) Bulgular için yapılacak eylemler

Gözetim sırasında veya başka herhangi bir yolla bir bulgu tespit edildiğinde, bulguyu kuruluşa yazılı olarak iletir ve tespit edilen uygunsuzlukları gidermek için düzeltici eylem talep eder. Bulgunun doğrudan ülkemiz siciline kayıtlı olmayan bir hava aracıyla ilgili olması durumunda, Genel Müdürlük hava aracının kayıtlı olduğu ülkeyi bilgilendirir.

(1) Seviye 1 bulgular olması durumunda, Genel Müdürlük, kuruluş tarafından başarılı düzeltici önlem alınana kadar bulgunun kapsamına bağlı olarak faaliyetleri durdurmak veya sınırlamak için uygun önlemleri derhal alır. Uygunsa, sertifikayı iptal etmek, tamamen ya da kısmen sınırlandırmak veya askıya almak için harekete geçer.

(2) Seviye 2 bulgular durumunda, Genel Müdürlük:

(i) Kuruluşa, bulgunun niteliğine uygun bir düzeltici faaliyet uygulama süresi verir ve her durumda başlangıçta 3 ayı geçmez. Bu süre bulgunun kuruluşa yazılı olarak bildirilerek, tespit edilen uygunsuzluğun giderilmesi için düzeltici eylem talep edildiği tarihten itibaren başlar. Bu sürenin



sonunda, kuruluşun bulgusunun niteliğine ve geçmiş emniyet performansına bağlı olarak, Genel Müdürlük tarafından kabul edilen tatmin edici bir düzeltici eylem planı kapsamında 3 aylık süre uzatılabilir,

(ii) kuruluş tarafından önerilen düzeltici eylem ve uygulama planını değerlendirir ve uygunsuzlukları ele almak için yeterli olduğu sonucuna varırsa, bunları kabul edir.

(3) Bir kuruluşun kabul edilebilir bir düzeltici eylem planı sunamaması veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilen veya uzatılan süre içinde düzeltici eylemi gerçekleştirememesi durumunda, bulgunun seviyesi seviye 1 olarak yükseltilir ve (d)1'de belirtildiği gibi işlem yapılır.

(4) Genel Müdürlük, kendisinin yazdığı ve kendisine iletilen tüm bulguları, varsa uyguladığı tüm idari yaptırımları ve düzeltici faaliyetleri kapatılması gereken ve kapatıldığı tarihlerle birlikte kayıt altına alır.

CAMO.B.355 Askıya alma, sınırlama ve iptal

CAMO.B.355 (a) Emniyet tehdidi durumunda askıya alma

Genel Müdürlük, olası bir emniyet tehdidi durumunda makul gerekçelerle onay sertifikasını askıya alır.

CAMO.B.355 (b) CAMO.B.350 maddesi kapsamında işlem

Genel Müdürlük, CAMO.B.350 maddesi uyarınca onay sertifikasını askıya alma, iptal etme veya sınırlama işlemini gerçekleştirir.

CAMO.B.355 (c) Güvenlik nedeniyle 24 ay boyunca denetim gerçekleştirememe

Genel Müdürlük denetçilerinin, tesislerin bulunduğu ülkedeki güvenlik durumu nedeniyle yerinde denetim(ler) yoluyla gözetim sorumluluklarını 24 ay boyunca yerine getirememesi durumunda Genel Müdürlük sertifikayı askıya alır.



PART-CAO

BÖLÜM A-ORGANİZASYON GEREKLİLİKLERİ

CAO.1

Bu Ek'in amacı doğrultusunda;

(1) Sivil havacılık otoritesi;

(a) Merkezi ofisi Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde bulunan kuruluşlar için Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,

(b) veya Genel Müdürlükten yetki almış kuruluşlar için Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,

(c) Aksi halde hava aracını siciline kayıt eden devletin otoritesini ifade eder.

(2) Hava aracı sahibi, hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinden sorumlu özel/tüzel kişi olup;

(a) Hava aracının tescilli sahibini,

(b) Kiralama sözleşmesi durumunda kiracıyı,(iii) veya İşleticisini ifade eder.

CAO.A.010

Bu Ek, başvuru üzerine hava araçlarının ve bunlara takılacak komponentlerin bakımı ile sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi için onay alabilmesi ve bu faaliyetleri sürdürebilmesi amacıyla birleşik uçuşa elverişlilik kuruluşunun (CAO) karşılaması gereken gereklilikleri belirler. Bu, karmaşık motorlu hava aracı sınıfında olmayan ve SHY-6A Yönetmeliği uyarınca lisanslandırılmış bir hava taşıyıcısının işletme ruhsatında (AOC) listelenmeyen hava araçları için geçerlidir.

CAO.A.015 Başvuru

Kuruluşlar, Genel Müdürlüğe başvurularında Form 2-CAO ve Genel Müdürlük resmi internet sayfasında yayınlanan başvuru formları ile müracaat ederler.



CAO.A.017 Uygunluk Yöntemleri

CAO.A.017(a) Alternatif uyumluluk yöntemleri

Genel Müdürlük tarafından kabul edilen uygunluk yöntemlerine (AMC) alternatif uyumluluk yöntemleri (AltMoC), kuruluş tarafından yürürlükteki düzenlemelere ve uygulama talimatlarına uygunluğu göstermek amacıyla kullanılabilir.

CAO.A.017(b) AltMoC Başvuru ve onay süreci

Bir kuruluş AltMoC kullanmak istediğinde, bu yöntemleri kullanmadan önce, AltMoC'ların tam açıklamasını Genel Müdürlüğe sunacaktır. Bu çalışma, AltMoC'ların yürürlükteki düzenlemelere ve uygulama talimatlarına uygunluğunu gösteren analiz ve değerlendirmeler içerir.

Kuruluş, Genel Müdürlükten onay aldıktan sonra ve CAO.B.017 maddesinde öngörülen bildirimin yapılması üzerine söz konusu AltMoC araçlarını kullanabilir.

CAO.A.020 Onay koşulları

CAO.A.020 (a) Yetkilendirme sistemi

Kuruluş, onay kapsamını, CAO.A.025 maddesine göre hazırladığı birleşik uçuşa elverişlilik el kitabının (CAE) ilgili bölümünde ayrıntıları vererek detaylı bir şekilde tanımlar. CAO yetki sertifikasında kapsam, aşağıdaki kriterlere göre sınıflandırılarak gösterilir:

~~(a) Kuruluş, onay kapsamını, CAO.A.025 maddesine göre hazırladığı birleşik uçuşa elverişlilik el kitabı (CAE) içerisinde tanımlar.~~

~~1.) MTOM 2730 Kg üzeri uçaklar ve MTOM 1200 Kg üzeri yada 4 koltuk ve üzeri için sertifikalandırılmış helikopterler için onay kapsamı hava aracı tipi bazında belirtilir. Onay kapsamındaki değişiklikler CAO.A.105 (a) ve CAO.B.065 (a) maddeleri kapsamında Genel Müdürlük tarafından onaylanır.~~

(1) Hava araçları

(1.i) İmalatçı, model, tip belirtilerek yazılanlar:

- MTOM > 2730 Kg uçak,
- MTOM > 1200 Kg helikopter veya 4 kişiden fazla koltuk kapasitesi için onaylı hava araçları

(1.ii) Tip sertifikası referans alınarak seri bazında gösterilenler:

- 2000 Kg < MTOM ≤ 2730 Kg uçak,
- 600 Kg < MTOM ≤ 1200 Kg helikopter.

(1.iii) Grup halinde yazılanlar:

- 750 Kg < MTOM ≤ 2000 Kg sabit kanatlı hava araçları (ELA1, ELA2),
- MTOM ≤ 750 Kg sabit kanatlı hava araçları (VLA.FW, LSA, ULA),
- MTOM ≤ 600 Kg esnek/döner kanatlı hava araçları (Helicopter, VLA.RW, Gyroplane, Microlight),



- Hava gemileri,
- Planörler,
- Balonlar.

~~2.-) Tam türbin motorlar için onay kapsamı motor üreticisi, grup, seri, tip veya bakım taskları bazında belirtilir. Onay kapsamındaki değişiklikler CAO.A.105 (a) ve CAO.B.065 (a) maddeleri kapsamında Genel Müdürlük tarafından onaylanır.~~

(2) Komponentler

(2.i) Türbinli motorlar ve 450 HP üzerindeki güçte olan pistonlu motorlar için onay kapsamı, motor üreticisi, grup, seri, tip, model veya bakım taskları bazında belirtilir.

(2.ii) 450 HP ve daha az güçte olan pistonlu motorların ve elektrikli motorların bakımları alanında yetkilendirilen kuruluşlar için onay kapsamı, sertifikada grup halinde gösterilir.

(2.iii) Motor dışındaki bileşenler ise ait oldukları kategori/sınıf belirtilerek yetki sertifikasında yazılır.

~~3.-) Bakım tasklarının planlanması ve gerçekleştirilmesi için sadece bir kişi istihdam eden bir CAO aşağıdaki belirtilen bakım yetkilerine sahip olamaz.~~

~~(a) Türbin motorlu bir uçağın bakımı (hava aracı kategorisi için);~~

~~(b) Türbin motorlu veya birden fazla piston motora sahip helikopterlerin bakımı (hava aracı kategorisi için);~~

~~(c) 450 HP ve üzeri piston motorların tam bakımı (motor bakım kategorisi için);~~

~~(d) Türbin motorların tam bakımı (motor bakım kategorisi için).~~

Bakım taskının planlanması ve gerçekleştirilmesi (bakım ve bakım yönetimi faaliyetleri) için sadece bir kişi istihdam eden CAO, aşağıdaki bakım imtiyazlarına sahip olamaz:

(a) Yetki kapsamında ilgili hava aracı imalatçı, model, tip bazında kayıtlı olsa dahi türbinli motor donatılı bir uçağın bakımı;

(b) Yetki kapsamında ilgili hava aracı imalatçı, model, tip bazında kayıtlı olsa dahi türbinli motora veya birden fazla pistonlu motora sahip helikopterlerin bakımı;

(c) Yetki kapsamında motor bakımı olan kuruluşlar için 450 HP ve üzeri pistonlu motorların bakımı;

(d) Yetki kapsamında motor bakımı olan kuruluşlar için türbinli motorların bakımı.

4.) İnci bentte belirtilenler dışındaki hava araçları, bütün halindeki türbin motor dışındaki komponentler ve NDT benzeri özelleşmiş hizmetler için onay kapsamı, CAO.A.025 (a.11) maddesine göre oluşturulan prosedüre uygun olarak CAO kontrolünde yönetilir.

Bütün halindeki motor dışındaki komponentlerin bakım kapsamı aşağıdaki yetki sınıflandırması kullanılarak tanımlanır.

(i) C1: İklimlendirme ve basınçlandırma (air conditioning and pressurisation) ;

(ii) C2: Otopilot (auto flight) ;

(iii) C3: Komünikasyon ve navigasyon (communications and navigation) ;

- (iv) C4: Kapılar ve menteşeler (doors and hatches) ;
- (v) C5: Elektriki güç ve lambalar (electrical power and lights) ;
- (vi) C6: Ekipmanlar (equipment) ;
- (vii) C7: Motor (engine) ;
- (viii) C8: Uçuş kumandaları (flight controls);
- (ix) C9: Yakıt (fuel);
- (x) C10: Helikopter - Dönen aksamlar (helicopter and rotors) ;
- (xi) C11: Helikopter- Aktarma Elemanları (helicopter transmission) ;
- (xii) C12: Hidrolik güç (hydraulic power);
- (xiii) C13: Gösterge ve kayıt sistemi (indicating and recording system);
- (xiv) C14: İniş takımı (landing gear);
- (xv) C15: Oksijen (oxygen);
- (xvi) C16: Pervaneler (propellers) ;
- (xvii) C17: Pnömatik ve vakum sistemleri (pneumatic and vacuum systems) ;
- (xviii) C18: Buz/yağmur/yangın koruma (protection from ice/rain/fire) ;
- (xix) C19: Pencereleler (windows) ;
- (xx) C20: Yapısal (structural);
- (xxi) C21: Safra suyu (water ballast);
- (xxii) C22: İtki artırma (propulsion augmentation) ;

~~Part-M Subpart G veya Subpart F veya Part-145 uyarınca düzenlenmiş mevcut bir kuruluş onayı temelinde Part-CAO uyarınca onay alan kuruluşlar, imtiyazların mevcut onayda yer alanlarla aynı olmasını sağlamak için gerekli tüm detayları işin kapsamına dahil edecektir.~~

Bu Talimat yürürlüğe girmeden daha önce, SHY-M Yönetmeliği SHT-M Talimatı Altbölüm G veya Altbölüm F ya da SHY-145 Yönetmeliği SHT-145 Talimatına göre onaylanan kuruluşların mevcut yetkilerinin, SHY-CA Yönetmeliği (1.) Geçici Madde (3.) fıkraya dayanarak, bu Talimata uygun şekilde dönüştürülebilmesi ve imtiyazların mevcut onayda yer alanlarla aynı olmasını sağlamak için kuruluşlar gerekli tüm ayrıntıları çalışma kapsamına dahil etmelidir.

(5) Özel işlem yetkileri

Yetki sertifikasında yazılan tahribatsız muayene hariç yakıt tankı emniyeti, boroskopik inceleme, kompozit onarımı gibi özel işlem yetkileri ait olduğu komponent kategorisi/sınıfı altında yazılarak gösterilir.

**CAO.A.020(b) Onay sertifikası**

~~(b) Kuruluşun onay kapsamı, Genel Müdürlükçe yayımlanan Form 3-CAO onay sertifikasında belirtilir.~~

Kuruluşun onayı ve yetki kapsamı, Genel Müdürlükçe yayımlanan ve şablon olarak Ek-5.1: Birleşik Uçuşa Elverişlilik Kuruluşu Sertifikası (SHGM FORM.3-CAO)'de verilen sertifikada belirtilir.

1.) Genel Müdürlük tarafından verilen onay sınıfı ve kategorileri kapsamında onayın kati sınırları kuruluş CAE'sinde tanımlanır. Dolayısıyla, CAE'de tanımlanan yetki sınırları kuruluş onay sertifikası ile uyumlu olmak zorundadır.

2.) Bir hava aracı bakım yetkisi, CAO'nun hava aracı ve her tür komponent üzerinde (motorlar dahil olmak üzere) hava aracı bakım verileri doğrultusunda veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi halinde komponent bakım verileri doğrultusunda, sadece söz konusu komponentler hava aracına takılı iken bakım yapılabileceği anlamına gelmektedir. Bununla birlikte, söz konusu sök/tak işleminin ~~ümün~~ bu paragrafın hükümlerine ~~için~~ uygun olmayan ilave bakım ihtiyacını doğurduğu haller hariç olmak üzere, söz konusu hava aracı yetkisine sahip CAO, komponente erişimi iyileştirmek amacıyla söz konusu komponenti bakım için geçici olarak sökebilecektir. Bu işlem, Genel Müdürlük tarafından onaylı CAE'de yer alan kontrol prosedürüne uygun olacaktır. Sınırlama bölümünde, söz konusu bakımın kapsamı açıklanacak, böylelikle de onayın kapsamı belirtilecektir.

3.) Motor bakım yetkisi (türbin, piston veya elektrikli), onaylı bakım kuruluşunun hava aracına takılı olmayan (sökülmüş) motor ve komponentleri üzerinde motor bakım verileri doğrultusunda veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi halinde komponent bakım verileri doğrultusunda, sadece söz konusu komponentler motora takılı iken bakım yapılabileceği anlamına gelmektedir. Bununla birlikte, ~~söz konusu~~ sök/tak ~~ökümün~~ bu paragrafın hükümleri için uygun olmayan ilave bakım ihtiyacını doğurduğu durumlar hariç olmak üzere, söz konusu motor bakım yetkisi bulunan CAO, komponente erişimi ~~kolaylaştırmak~~ ~~iyileştirmek~~ amacıyla söz konusu komponenti bakım için geçici olarak sökebilecektir. Sınırlama bölümünde, söz konusu bakımın kapsamı açıklanacak, böylelikle de onayın kapsamı belirtilecektir. Motor bakım yetkisi bulunan CAO ayrıca, Genel Müdürlük tarafından onaylanacak ~~CAE'de~~ ~~birleşik uçuşa elverişlilik kuruluşu el kitabında~~ yer alan kontrol prosedürüne uygun olarak 'üs' ve 'hat' bakımı sırasında takılı bir motor üzerinde de bakım yapılabilecektir. ~~birleşik uçuşa elverişlilik kuruluşu el kitabı çalışma kapsamı, Genel Müdürlük tarafından müsaade edildiği durumlarda bu tür faaliyeti yansıtabilir.~~

4.) Komponent bakım yetkisi (tam motorlar dışındaki komponentler), CAO'nun; hava aracına veya motora takılması amaçlanan takılmamış komponentler (~~bütün halindeki~~ ~~tam~~ motorlar hariç) üzerinde bakım yapılabileceği anlamına gelmektedir. Sınırlama bölümünde, söz konusu bakımın kapsamı açıklanacak, böylelikle de onayın kapsamı belirtilecektir. Komponent bakım yetkisine sahip CAO ayrıca, Genel Müdürlük tarafından onaylanacak ~~CAE'de~~ ~~bakım kuruluşu el kitabında~~ yer alan kontrol prosedürüne uygun olarak üs ve hat bakımı sırasında takılı bir komponent üzerinde veya bir motor bakım tesisinde de bakım yap ~~ılabilecektir.~~ ~~Birleşik uçuşa elverişlilik kuruluşu el kitabı çalışma kapsamı, Genel Müdürlük tarafından müsaade edildiği durumlarda bu tür faaliyeti yansıtabilir.~~

~~5.) Tahribatsız muayene yetkisi NDT, belirli bir hava aracı, motor veya diğer komponent ile ilgili olması gerekmeyen müstakil bir sınıf yetkisidir. Tahribatsız Muayene İşlemleri (NDT: Non-Destructive Testing) yetkisi sadece, diğer kuruluşlar için belirli bir görev olarak NDT yapan onaylı bakım kuruluşu için gereklidir. Hava aracı, motor yada komponent yetkili bir CAO, NDT~~



~~prosedürleri içeren CAE'ye uygun olarak kendisinin bakım yapmakta olduğu ürünler üzerinde, NDT yetkisine gerek bulunmaksızın NDT yapılabilecektir.~~

5.) Tahribatsız muayene işlemleri (NDT) yetkisi, belirli bir hava aracı, motor veya komponent ile ilgili olması gerekmeyen müstakil bir sınıf yetkisidir. NDT yetkisi, diğer kuruluşlar adına bu işlemi belirli bir görev olarak yapacak CAO için gereklidir. Hava aracı, motor ya da komponent bakım yetkisi olan CAO, NDT prosedürleri içeren CAE'ye uygun olarak kendisinin bakım yapmakta olduğu ürünler üzerinde, bu yetkiye gerek bulunmaksızın NDT yapabilecektir.

(6) Uçak, helicopter ve motor sınıfında yetkili olan kuruluşta, bakım ve bakım yönetimi faaliyetlerini sadece bir kişi yapıyor ise aşağıdaki bakım görevleri yetki kapsamı dışındadır:

(6.i) Türbinli motor ile donatılı uçaklarda bakım.

(6.ii) Türbinli motor veya birden fazla pistonlu motor ile donatılı helikopterlerde bakım.

(6.iii) 450 HP ve üzerindeki pistonlu motorlar veya türbinli motorlar üzerinde bakım.

CAO.A.020(c) Sınırlı alanlarda parça imal etme

~~(c) CAO, kendi tesisleri dahilinde gerçekleştirilen çalışma esnasında kullanılmak üzere, bakım verilerine uygun olarak sınırlı alanlardaki parçaları CAE'de belirtildiği şekilde imal edebilir.~~

CAO, kendi tesislerinde yürütülen çalışmalar sırasında kullanmak amacıyla, bakım verilerine uygun olarak sınırlı alanlardaki sınırlı sayıda parçaları CAE'de belirtildiği şekilde imal edebilir.

CAO.A.025 Birleşik uçuşa elverişlilik el kitabı

CAO.A.025 (a) CAE içeriği

~~(a) CAE içeriği~~

CAE insan faktörleri gözetilerek hazırlanmalıdır.

CAO asgari aşağıdaki bilgileri içeren bir el kitabı hazırlar.

1.) Sorumlu müdür tarafından imzalanan ve kuruluşun her zaman Part-CAO gerekliliklerine ve onaylı CAE (ve prosedürlerine) uygun çalışacağını teyit eden bir beyan, ~~Sorumlu yönetici tarafından imzalanan ve kuruluşun her zaman Part-CAO ve onaylı CAE ile uyumlu olarak çalışacağını teyit eden bir beyan,~~

2.) CAE onay kapsamı,

3.) CAO.035 (a) ve (b)'de belirtilen kişilerin unvanları ve isimleri,

4.) CAO.035 (a) ve (b) maddelerinde belirtilen tüm kişi (ler) arasındaki ilişkiyi, hesap verebilirlik ve sorumluluk zincirlerini gösteren bir organizasyon şeması,

5.) Mevcut olması durumunda, yetki kapsamlarını içeren onaylayıcı personel listesi,

6.) Mevcut olması durumunda, yetki kapsamlarını içeren bakım programı geliştirme ve onayından sorumlu personelin listesi,



- 7.) Mevcut olması durumunda, yetki kapsamlarını içeren uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli listesi,
- 8.) Mevcut olması durumunda, özel uçuş izni yayınlamaktan sorumlu personelin listesi,
- 9.) Tesislerin yeri ve genel tanımı,
- 10.) CAO'nun Part-CAO gerekliklerine nasıl uyacağına ilişkin prosedürler,
- 11.) CAO.A.105 (b)'de belirtilen CAE değişiklik prosedürü.

CAO.A.025 (b) CAE'nin ilk onayı

~~(b)~~ CAE'nin ilk onayı Genel Müdürlük tarafından gerçekleştirilir.

CAO.A.025 (c) CAE revizyonlarının onayı

~~(c)~~ CAE'nin revizyonlarının onayı CAO.A.105 maddesi kapsamında yönetilir.

CAO.A.030 Tesisler

CAO.A.030 Genel tesisler

Kuruluş, tüm planlı işlerin uygun şekilde gerçekleştirilebilmesi için uygun ofis yerleşimi dahil tüm gerekli tesisleri sağlar. Bakım yapma yetkisini de içeren bir CAO onayına sahip olan kuruluş, ilave olarak aşağıdakileri de sağlar.

CAO.A.030 (a) Bakım tesisleri

~~(a) Kuruluş, atölyeler, hangarlar, ve bakım bölümleri için çevresel ve çalışma alanı kirliliğini önlemek üzere gerekli tedbirleri alır.~~

Kuruluş, özelleştirilmiş atölyeler, hangarlar ve bölümler için kontaminasyon, atık ve çevresel kirliliği önlemek üzere gerekli tedbirleri alır.

CAO.A.030 (b) Depo tesisleri

Kuruluş;

- 1.) Komponentler, malzemeler, ekipmanlar ve aletler için güvenli depolama tesislerini sağlar,
- 2.) Depolanan gayri faal komponentlerin, malzemelerin, ekipman ve aletlerin faal olanlardan ayrı yerlerde tutulmasını sağlar,
- 3.) Depolama koşullarını, üreticinin talimatlarına uygun olarak depolanan unsurların bozulmasını ve hasar görmesini engelleyecek şekilde sağlar.
- 4.) Depolama tesislerine erişimi yetkili personel ile sınırlandırır.



CAO.A.035 Personel gereklikleri

CAO.A.035 (a) Sorumlu Müdür

~~(a)~~ Kuruluş, tüm sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinin finanse edilebilmesini ve mevzuat gerekliklerine uygun şekilde yürütülebilmesini sağlayan kurumsal yetkiye sahip bir Sorumlu Müdür atar.

CAO.A.035 (b) Yönetici atama

~~(b)~~ Sorumlu Müdür, CAO'nun bu Talimat ile sürekli uyumlu şekilde kalmasını sağlamaktan sorumlu bir kişi veya kişiler grubunu atar. Bu kişi veya kişiler, nihai olarak Sorumlu Müdüre karşı sorumlu olur.

CAO.A.035 (c) Yönetici nitelikleri

~~(c)~~ (b) bendine uygun olarak atanan kişi veya kişiler, görev pozisyonlarına uygun olarak hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi veya bakımı ile ilgili bilgi, geçmiş ve yeterli deneyime sahip olduğunu gösterir.

AMC1.CAO.A.035 (c) Yönetici nitelikleri

CAO.A.035(b) maddesi kapsamında tayin edilen kişi veya kişiler grubu aşağıdaki özellikleri taşır;

- (a) Havacılık emniyet standartlarının ve emniyetli operasyonel uygulamaların yerine getirilmesinde pratik deneyime ve uzmanlığa sahip olmak,
- (b) Part-M, Part-ML ve ilgili gereklikler, prosedürler hakkında kapsamlı bilgiye sahip olmak,
- c.) CAE ve kuruluş prosedürleri hakkında kapsamlı bilgiye sahip olmak,
- (d) En az iki yılı havacılık sektöründe uygun bir pozisyonda olmak üzere, beş yıllık havacılık tecrübesine sahip olmak;
- (e) Onay kapsamında yer alan ilgili örnek hava aracı tipi veya komponentine ait bilgi sahibi olmak. 'İlgili örnek hava aracı', bu eğitimlerin söz konusu onay kapsamında olan ve hava araçlarında yer alan tipik sistemleri içermesi gerektiği anlamına gelmektedir. Bu bilgi, resmi bir eğitim yada Genel Müdürlükçe gerçekleştirilecek mülakat yolu ile gösterilebilir. Bu eğitimler en azından SHT-66, Ek 3, Seviye 1'e eşdeğer bir seviyede olmalıdır ve bir SHT-147 / EASA Part-147 kuruluşu tarafından, imalatçı tarafından veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilen başka bir kuruluş tarafından verilebilir.
- (f) Kalite sistemi veya organizasyonel gözden geçirme sistemine ilişkin bilgi sahibi olmak,
- (g) Bakım standartları ve insan faktörleri hakkında bilgi sahibi olmak.

CAO.A.035 (d) Yeterli sayı ve nitelikte personele sahip olma

~~(d)~~ Kuruluş, planlanan işlerin gerçekleştirilebilmesi için gerekli olan yeterli sayıda ve nitelikte personele sahip olur. Kuruluş, geçici sözleşmeli personel kullanabilir.

CAO.A.035 (e) Yetkinlik değerlendirme

(e) Kuruluş, tüm personelinin niteliklerini ve yetkinliğini değerlendirir ve kayıt altına alır.



CAO.A.035 (f) Uzmanlık gerektiren işler personeli

~~(f) Kuruluş, kaynak işlemleri ve renk kontrast kontrolü dışındaki tahribatsız muayene işlemleri gibi uzmanlık gerektiren işlemleri gerçekleştiren personelinin resmi olarak bir standarda göre vasıflandırılmış olmasını sağlar.~~ Kuruluş, renk kontrastı muayeneleri dışındaki kaynak ve tahribatsız muayene işlemleri gibi uzmanlık gerektiren özellikli görevleri gerçekleştiren personelin, resmi olarak tanınan standartlara göre vasıflandırılmış olmasını sağlar.

CAO.A.040 Onaylayıcı personel

CAO.A.040 (a) Onaylayıcı personel yetki kullanım şartları

Hava aracı bakım lisansına kayıtlı hava aracı tiplerinde veya grup bazlı tanımlamalarda onaylayıcı personel, SHT-66 ve ilgili düzenlemelerde belirtilen şartlara uygun olarak yetkilendirilir.

~~(a)~~ Onaylayıcı personel yetkisini sadece CAO'nun aşağıdakileri sağlaması durumunda kullanabilir.

- 1.) Onaylayıcı personelin 66.A.20 (b) gerekliliklerini sağlaması.
- 2.) Bakım yapılacak ilgili hava aracı veya komponentleri veya her ikisi hakkında ve bakımı gerçekleştirmek için kuruluşun prosedürleri hakkında yeterli bilgi ve tecrübeye sahip olması. ~~Onaylayıcı personelin kuruluş prosedürleri ile birlikte bakım yapılacak olan ilgili hava aracı ve/veya komponentleri hakkında yeterli bilgi ve tecrübeye sahip olması.~~

CAO.A.040 (b) One-off yetkilendirme

~~(b)~~ (a) bendine istisna olarak, hiçbir uygun onaylayıcı personelin bulunmadığı ana üs dışındaki herhangi bir yerde öngörülemeden dolayı uçamayacak durumda kalan hava aracı için aşağıda belirtilen kişilerle bakım desteği sağlamak amacıyla CAO sözleşme yaparak, bir defaya mahsus olmak üzere tek seferlik yetkilendirme belgesi düzenleyebilir. ~~bendine istisna olarak, bakım desteği sağlamak üzere sözleşme yapılan CAO, hiçbir uygun onaylayıcı personelin bulunmadığı ana üs dışındaki herhangi bir yerde uçamayacak durumda kalan hava araçları için aşağıda belirtilen kişilere bir defaya mahsus olmak üzere tek seferlik yetkilendirme belgesi düzenleyebilir:~~

- 1.) Teknoloji, yapısal (metal, kompozit veya ahşap) ve sistem olarak benzer olan bir hava aracı üzerinde eşdeğer tip yetkilendirmesine sahip olan bir çalışan(la)ına veya
- 2.) Söz konusu yerde bu Talimat kapsamında onaylanmış bir kuruluşun bulunmaması ve anlaşmalı CAO'nun sözleşme yaptığı kişinin deneyimine ve lisansına ilişkin kanıt dosyasına sahip olması koşuluyla, en az 3 yıllık bakım tecrübesine ve yetkilendirmenin yapılacağı hava aracı tipini kapsayan geçerli bir ICAO hava aracı bakım lisansına sahip olan herhangi bir kişiye. ~~Söz konusu yerde bu talimat kapsamında onaylanmış bir kuruluşun bulunmaması ve sözleşmeli CAO'nun söz konusu kişinin deneyimine ve lisansına ilişkin kanıt dosyasına sahip olması koşuluyla, en az 3 yıllık bakım tecrübesine ve yetkilendirmenin yapılacağı hava aracı tipini kapsayan geçerli bir ICAO hava aracı bakım lisansına sahip olan herhangi bir kişiye.~~

Bu kapsamda belirtilen durumlar için düzenlenen tek seferlik yetkilendirme belgeleri, yayımlandığı ~~düzenlendiği~~ tarihten itibaren 7 gün içerisinde, Genel Müdürlüğe bildirilir.

Yetkilendirme belgesini düzenleyen CAO, uçuş emniyetini etkileyecek her tür bakımın tekrar kontrol edilmesini sağlar.



CAO.A.040 (c) Sorumlu pilotun onaylayıcı personel olarak yetkilendirilmesi

~~(e)~~ bendinden farklı olarak, ticari uçuş operasyonları yürüten işleticilere bakım hizmeti veren CAO, CAE'nin bir parçası, bölümü veya eki olarak uygun prosedürlere sahip olması koşuluyla aşağıdaki yetkilere sahip kalifiye teknisyeni, sözleşme yoluyla onaylayıcı personel yetkilendirmesiyle görevlendirebilir. ~~(a) bendine istisna olarak, ticari operasyon gerçekleştiren işleticilere bakım hizmeti veren CAO, CAE içerisinde uygun prosedürlere sahip olması halinde aşağıdaki yetkilere sahip onaylayıcı personel yetkilendirmesi yapabilir.~~

1.) İçeriğinde ~~sinde~~ uçuş ekibi tarafından gerçekleştirilebileceği belirtilen tekrarlı bir uçuş öncesi kontrol AD'sinin gerçekleştirilmesi için hava aracının sorumlu pilotuna, CAO tarafından gerekli standarda göre AD'yi gerçekleştirebilmesi için yeterli pratik eğitimi almış olması kaydıyla sahip olduğu lisans temelinde sınırlı bir yetkilendirme belgesi düzenlenebilir.

2.) Bakım desteği sağlanan yerlerden uzakta uçuş operasyonları gerçekleştiren hava araçları için bakım tasklarının standartlara uygun şekilde yapılabilmesi amacıyla hava aracının sorumlu pilotuna, gerekli işlem basamaklarına göre AD'yi gerçekleştirebilmesine yönelik yeterli pratik eğitimi almış olması kaydıyla, CAO tarafından sahip olduğu uçuş ekibi lisansı temelinde sınırlı bir yetkilendirme belgesi tanzim edilebilir. ~~Bakım desteği sağlanan yerlerden uzakta operasyon gerçekleştiren hava araçları için belirli bakım tasklarının gerçekleştirilmesi için hava aracının sorumlu pilotuna, CAO tarafından gerekli standarda göre AD'yi gerçekleştirebilmesi için yeterli pratik eğitimi almış olması kaydıyla sahip olduğu lisans temelinde sınırlı bir yetkilendirme belgesi düzenlenebilir.~~

CAO.A.040 (d) Onaylayıcı personel kayıtları

~~(d)~~ CAO, onaylayıcı personeline ilişkin tüm detayları kayıt altına alır ve yetkilendirme kapsamında ilişkin ayrıntılarla birlikte, tüm onaylayıcı personelin güncel bir listesini kuruluş CAE'sinin bir parçası olarak tutar.

CAO.A.045 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli

CAO.A.045 (a) ARS nitelikleri

~~(a)~~ Kuruluşun uçuşa elverişlilik gözden geçirme ve uygulanabilir olduğunda uçuş izni onaylama işlemi gerçekleştirmek üzere onaylanabilmesi için CAO aşağıdaki gereklilikleri sağlayan uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeline sahip olur.

1.) Sürekli uçuşa elverişlilik konusunda planör ve balonlarda en az bir yıl ve diğer hava araçlarında asgari 3 yıllık deneyime sahip olma,

2.) Hava aracı bakım ~~HBL-66~~ lisansı veya havacılık ile ilgili lisans diploması veya bunların ulusal eşdeğerini edinmiş olma veya 1'inci bende ilave olarak planör ve balonlar için en az 2 yıl ve diğer hava araçları için 4 yıllık sürekli uçuşa elverişlilik konusunda deneyime sahip olma,

~~3.) Resmi havacılık bakım eğitimine sahip olma,~~

CAO.A.045 (b) ARS yetkilendirmesi

~~(b)~~ Kuruluş hava aracı uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapma yetkisi vermeden önce, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini Genel Müdürlüğün veya Genel Müdürlük tarafından onaylanmış prosedür doğrultusunda kuruluşun onaylı ARS'si gözetiminde bu görevi yapacak kişiyi



aday gösterir. Bu gözetim ve değerlendirme, çalışmanın yeterli ve kabul edilebilir seviyede tamamlandığını doğruluyor ise Genel Müdürlük ilgili kişinin ARS olarak atanmasını resmi olarak kabul eder. ~~Atanan uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin kuruluş tarafından yetkilendirilmesi sadece; bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi Genel Müdürlüğün veya Genel Müdürlük tarafından onaylanmış bir prosedür doğrultusunda kuruluşun onaylı uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin gözetimi altında yeterli bir şekilde tamamlamasının ardından Genel Müdürlük tarafından resmi olarak kabul edildiği takdirde yayınlanabilir.~~

CAO.A.045 (c) ARS güncel tecrübe

~~(e)~~ CAO, hava aracı uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin yakın dönemde uygun sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi deneyimini kanıtlayabildiğinden emin olmalıdır.

CAO.A.045 (d) ARS listesi

~~(d)~~ Tüm uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli yetki kapsamı belirtilerek CAE içerisinde listelenir.

CAO.A.045 (e) ARS kayıtları

~~(e)~~ CAO, tüm ARS'nin kayıtlarını tutacaktır. Bu dokümanlar sahip olunan niteliklerin ayrıntılarını, kişinin ilgili sürekli uçuşa elverişlilik deneyimini ve eğitimlerinin özetini ve ayrıca yetkilendirme belgesinin bir kopyasını içerir. CAO bu kaydı, ilgili kişinin CAO'dan ayrıldığı tarihten sonra en az 2 yıl süreyle muhafaza edecektir. ~~CAO, tüm uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin bir kaydını tutacaktır; bu, uygun niteliklerin ayrıntılarını ve ilgili kişinin ilgili sürekli uçuşa elverişlilik deneyimini ve eğitiminin bir özetini ve ayrıca yetkisinin bir kopyasını içerecektir. CAO bu kaydı, ilgili kişinin CAO'dan ayrıldığı tarihten sonra en az 2 yıl süre ile saklar.~~

CAO.A.050 Komponentler, ekipman ve aletler

CAO.A.050 (a) Ekipman ve aletlere sahip olma

CAO aşağıdaki gereklilikleri sağlar.

- 1.) Bakım onayı kapsamında sıklıkla kullanılan CAO.A.055 maddesi kapsamındaki bakım verilerinde belirtilen ekipman ve aletlere veya CAE'de belirtildiği şekilde doğrulanmış eşdeğerlerine sahip olur.
- 2.) Nadiren kullanılan diğer tüm ekipman ve aletlerin bakım faaliyetlerinin icrası gerektiğinde temin edilebilmesi için bir prosedüre sahip olur.

CAO.A.050 (b) Kalibrasyon ve kontrol

CAO, kullandığı ekipman ve aletlerin resmi olarak tanınan bir standarda göre kontrol ve kalibre edilmesini sağlar. Ayrıca, bu kalibrasyon işlemlerinin ve kullanılan standartların kayıtlarını CAO.A.090 maddesine uygun olarak tutar.

CAO.A.050 (c) Komponentlerin kabulü

CAO, gelen tüm komponentleri M.A.501 ve M.A.504 maddelerine veya ML.A.501 ve ML.A.504



maddelerine göre kontrol eder, sınıflandırır ve uygun şekilde ayırır.

CAO.A.055 Bakım verileri ve iş emirleri

CAO.A.055 (a) Bakım verilerine sahip olma ve kullanma

CAO modifikasyon ve tamirler dahil bakım işlemlerinin gerçekleştirilmesi sırasında M.A.401 veya ML.A.401 maddelerinde belirtilen geçerli ve güncel bakım verilerine sahip olur ve kullanır.

Bakım verileri müşteri tarafından sağlanması durumunda, kuruluş ilgili verileri bakım işlemlerinin gerçekleştirilmesi sırasında tutması ve kullanması gerekir. ~~Bakım verileri müşteri tarafından sağlandığında, ilgili bakım verilerini sadece bakım işlemi sırasında tutar.~~

CAO.A.055 (b) İş emirleri

~~-Bakım işlemlerine başlamadan önce CAO ve bakım talebinde bulunan kişi veya kuruluş arasında yapılacak bakımın neler olduğunun karşılıklı kabulünü içeren yazılı bir iş emri düzenlenir. CAO ve bakımı gerçekleştirecek kişi veya kuruluş arasında bakımın başlangıcından önce yapılacak bakımın neler olduğunun karşılıklı kabulünü içeren yazılı bir iş emri düzenlenir.~~

CAO.A.060 Bakım standartları

CAO bakım gerçekleştirirken aşağıdaki gereklilikleri yerine getirir.

CAO.A.060 (a) Bakım personeli nitelikleri

Bakım gerçekleştiren tüm personelin bu talimatın ~~ek gerekliliklerine~~ kapsamında gerekli uygun olarak aranan niteliklere sahip olmasını sağlar.

CAO.A.060 (b) Bakım ortamı

Bakım gerçekleştirilen alanların çevresel ve çalışma alanı kirliliği açısından temiz olmasını ve düzgün organize edilmiş olmasını sağlar.

CAO.A.060 (c) Bakım verilerine ve iş emirlerine uyma

CAO.A.055 maddesinde belirtilen bakım verilerinde ve iş emirlerinde yer alan bakım metotlarını, tekniklerini, standartlarını ve talimatlarını kullanır.

CAO.A.060 (d) Alet, ekipman ve malzeme

Bakımlarda CAO.A.050 maddesinde belirtilen alet, ekipman ve malzemeyi kullanır.

CAO.A.060 (e) Çevresel sınırlamalar

Bakımları CAO.A.055 maddesinde belirtilen bakım verilerinde yer alan çevresel sınırlamalara uygun şekilde gerçekleştirilmesini sağlar.

CAO.A.060 (f) Uygun tesislerin kullanımı

Zorlu hava koşulları veya uzun süreli bakım işlemleri için uygun bakım tesislerinin kullanılmasını sağlar.



CAO.A.060 (g) Çoklu hata riskinin azaltılması

Bakım faaliyetleri sırasında çoklu hata riskinin ve benzer bakım işlemlerinde hataların tekrarlanma riskinin azaltılmasını sağlar. ~~(g) Çoklu hata riskinin ve benzer bakım işlemlerinin gerçekleştirilmesi sırasında hataların tekrarlanması riskinin azaltılmasını sağlar.~~

CAO.A.060 (h) Hata yakalama

Kritik bakım işlemlerinin gerçekleştirilmesi sonrası ~~bir~~ hata yakalama metodunun uygulanmasını sağlar.

CAO.A.060 (i) Genel doğrulama

-Bakımın tamamlanmasından sonra hava aracının veya komponentin; tüm alet, ekipman ve herhangi bir yabancı parça veya malzemeden arındırılmış olduğundan ve sökülen tüm erişim panellerinin tekrar yerine takıldığından emin olmak için genel bir doğrulama yapılmasını sağlar.

CAO.A.060 (j) Bakımın kayıt altına alınması ve belgelendirilmesi

Gerçekleştirilen tüm bakımın uygun şekilde kayıt altına alınmasını ve belgelendirilmesini sağlar.

CAO.A.065 Hava aracı bakım çıkış sertifikası (CRS)

Bu talimat ~~ek~~ kapsamında ~~bir~~ hava aracı bakım işleminin tamamlanmasının ardından M.A.801 veya ML.A.801 maddelerine uygun olanına göre ~~bir~~ CRS belgesi yayınlanır.

CAO.A.070 Komponent bakım çıkış sertifikası (CRS)

CAO.A.070 (a) Komponent CRS belgesi

Bu Talimata uygun olarak bütün komponentlerin bakımlarının tamamlanması sonrasında, M.A.802 veya ML.A.802 maddelerinden uygun olanı baz alınarak CRS düzenlenir.

M.A.502(b) ve (d) veya ML.A.502 maddelerine göre sağlananlar ve CAO.A.020(c)'ye uygun şekilde üretilen parçalar haricinde, SHGM Form 1 (veya EASA Form 1) yayınlanması zorunludur. ~~Bu Ek'e uygun olarak bütün komponent bakımlarının tamamlanması sonrasında, Part-M, M.A.802 veya Part-ML, ML.A.802 maddelerinden uygun olanına göre CRS düzenlenir.~~

~~CAO.A.020 (c)'ye uygun şekilde üretilen parçalar ve Part-M 502 (b) ve (d) ve ML.A.502 maddelerine göre sağlananlar haricinde, SHGM Form 1 (veya EASA Form 1) yayınlanması zorunludur.~~

CAO.A.070 (b) Form1'in bilgisayar tarafından üretilmesi

~~(b)~~ (a) bendinde belirtilen SHGM Form 1 belgesi bir bilgisayar veri tabanı üzerinden de üretilir.

CAO.A.075 Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi

CAO.A.075 (a) Part-M ve Part-ML'e uygunluk

CAO, tüm uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerini uygun olduğu şekli ile Part-M veya Part-ML



gerekliliklerine uygun şekilde gerçekleştirir.

CAO.A.075 (b) Yönetilen her bir hava aracı için

Yönetilen her bir hava aracı için CAO;

- 1.) AMP'yi geliştirir ve kontrol eder,
 - (1.i) Part-ML kapsamına giren hava araçları için AMP'nin revizyonlarının onayını yapar,
 - (1.ii) Part-M kapsamına giren hava araçları için AMP'nin revizyonlarını, M.A.302 (c) kapsamında dolaylı onay yetkisi olmadığında onaylanması için Genel Müdürlüğe sunar.
- 2.) AMP'nin bir kopyasını hava aracı sahibine (veya işleticisine) verir,
- 3.) Tamir ve modifikasyonlar için kullanılan bakım verilerinin M.A.304 veya ML.A.304 gerekliliklerine uygun olmasını sağlar,
- 4.) AMP'ye göre tüm bakım işlemlerinin gerçekleştirilmesi ve Part-M, SHT-145 veya Part-ML'den uygun olanına göre bakım çıkışı yapılmasını sağlar.
 - 4.(a) Bakım hizmeti alınması planlandığında, bakım anlaşması metninin imza öncesinde Genel Müdürlük onayına sunar.
- 5.) Tüm geçerli AD'lerin ve sürekli uçuşa elverişliliğe etkisi bulnan operasyonel direktiflerin uygulanmasını sağlar,
- 6.) Bakım sırasında ortaya çıkan ya da raporlanan tüm arızaların onaylı bakım kuruluşu veya bağımsız onaylayıcı personel tarafından uygun şekilde giderilmesini sağlar,
- 7.) Gerekli olduğunda hava aracını, bakım için onaylı bakım kuruluşuna götürülmesini ya da bağımsız onaylayıcı personele teslim edilmesini sağlar. ~~yada bağımsız onaylı bakım kuruluşuna götürülmesini sağlar.~~
- 8.) Tüm işlemlerin uygun şekilde yerine getirilmesini sağlamak amacıyla, planlı bakımları, AD'lerin uygulanmasını, ömürlü parçaların değiştirilmesini ve komponentlerin kontrolünü koordine eder.
- 9.) Tüm sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarını ve uygulanıyor ise ~~zorunlu~~ ise hava aracı teknik kayıt defterini yönetir ve arşivler,
- 10.) Hava aracının ağırlık ve denge raporunun hava aracının güncel durumunu yansıtmalarını sağlar.

CAO.A.080 Sürekli uçuşa elverişlilik verileri

CAO, CAO.A.075 maddesinde belirtilen sürekli uçuşa elverişlilik görevlerinin yerine getirilmesi için geçerli olduğu şekliyle M.A.401 veya ML.A.401 maddesinde belirtilen güncel ve geçerli bakım verilerine sahip olur ve kullanır.

Bu veriler, geçerli olduğu şekliyle M.A.201 (h.2), M.A.201 (i.1) veya M.A.201 (i.3) maddeleri ya da ML.A.201 (e.1) veya ML.A.201 (f) maddeleri kapsamında yapılan bir sözleşmede belirtilmesi halinde hava aracı tarafından sağlanabilir. Bu durumda CAO, bu veriler CAO.A.090 (b) kapsamında



tutulması gereken kayıtlardan değilse, sadece söz konusu sözleşmenin geçerli olduğu sürece tutar.

CAO.A.085 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme

CAO uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemlerini uygun olduğu şekli ile M.A.901 veya ML.A.903 gerekliliklerine uygun şekilde gerçekleştirir.

CAO.A.090 Kayıtların saklanması

CAO.A.090 (a) Saklanacak kayıtlar

CAO aşağıdaki kayıtları tutar.

1.) Bu Talimatın CRS yayınlanması konusundaki tüm gerekliliklerinin sağlandığını gösteren alt yüklenici servise verme dokümanları dahil tüm bakım kayıtlarını tutar.

CAO, tamir ve modifikasyonlar için kullanılan spesifik tamir yada modifikasyon verilerinin kopyaları ile birlikte, her bir CRS'in bir kopyasını hava aracı sahibine sağlar.

2.) Aşağıdaki maddeler tarafından gerekli kılınan sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kayıtlarını tuta ~~Aşağıdakiler kapsamındaki sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kayıtlarını tutar.~~

(2.i) M.A.305 ve geçerli ise M.A.306 maddesi,

(2.ii) ML.A.305 maddesi.

3.) CAO'nun CAO.A.095 (c) maddesinde belirtilen yetkiye sahip olması durumunda, ML.A.901 (a) maddesi kapsamında yayınlamış olduğu her bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının (ARC) ve tavsiye raporunun veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikalarının uzatma işlemlerinin bir kopyasını destekleyici tüm dokümanlarla birlikte kayıt altında tutar.

4.) CAO'nun CAO.A.095 (d) maddesinde belirtilen yetkiye sahip olması durumunda, 21.A.729 maddesi kapsamında yayınlamış olduğu her bir özel uçuş izni onaylarının kayıtlarını tutar.

CAO.A.090 (b) Saklama süresi

CAO, (a.1) maddesinde belirtilen kayıtların kopyasını ve ilgili bakım verilerini bakım işleminin uygulandığı hava aracı veya komponentin servise verildiği tarihten itibaren 3 yıl süre ile saklar.

CAO.A.090 (c) Saklama süresi

CAO, (a.2) ila (a.4) maddelerinde belirtilen kayıtları ilgili hava aracının kalıcı olarak servisten çekildiği tarihten itibaren 23 yıl süre ile saklar.

CAO.A.090 (d) Kayıtların korunması

Tüm kayıtlar, hasar, değişiklik veya hırsızlığa karşı korumalı bir şekilde saklanır.

CAO.A.090 (e) Bilgisayar yedeği

Bakım kayıtlarının yedeğinin tutulduğu tüm bilgisayar donanımları söz konusu verilerin bulunduğu ortamdan farklı bir yerde ve uygun koşullarda tutulur.

CAO.A.090 (f) Kayıtların devri

Bir hava aracının sürekli uçuşa elverişlilik yönetiminin başka bir kuruluşa veya kişiye devredilmesi



durumunda (a.2) ile (a.4) maddelerinde belirtilen kayıtlar diğer kuruluş veya kişiye devredilir. Devir yapıldıktan ~~anından~~ sonra (b) ve (c) maddeleri devralan kuruluş veya kişi için geçerli olur.

CAO.A.090 (g) CAO'nun faaliyetlerine son vermesi

CAO'nun faaliyetlerini ~~sonlandırması~~ ~~durdurması~~ durumunda tutmakta olduğu tüm kayıtlar aşağıdaki şekilde devredilir.

- 1.) (a.1) maddesinde belirtilen kayıtlar ilgili hava aracının veya komponentinin son sahibine ya da müşterisine devredilir veya Genel Müdürlüğün belirttiği şekilde saklanır.
- 2.) (a.2) ile (a.4) maddelerinde belirtilen kayıtlar hava aracının sahibine devredilir.

CAO.A.095 Kuruluşun yetkileri

CAO.A.095 (a) Bakım yapma yetkisi

Bakım gerçekleştirme konusunda yetkilendirilen CAO aşağıdaki yetkilere sahip olur.

- 1.) Yetkili olduğu hava araçlarına veya komponentlere, onay sertifikasında ve CAE'de tanımlanan yerlerde bakım yapmak,
- 2.) Uzmanlık gerektiren işlemlerin, CAO'nun kontrolü altında olan gerekli yetkinliğe sahip bir alt yüklenici tarafından gerçekleştirilmesi için CAE içerisinde Genel Müdürlükçe onaylanan prosedürlere uygun olarak gerekli düzenlemeleri yapmak,
- 3.) Yetkili olduğu hava araçlarına veya komponentlere, CAE'de belirtilen koşullar doğrultusunda, hava aracının gayri faal olduğu durumlarda veya geçici hat bakım desteği ihtiyacında herhangi bir yerde bakım yapmak
- 4.) Gerçekleştirdiği bakım işlemleri sonrası CAO.A.065 veya CAO.A.070 maddeleri ~~uyarınca~~ ~~kapsamında~~ bakım çıkış sertifikaları yayınlamak.

CAO.A.095 (b) Uçuşa elverişlilik yönetimi yetkisi

Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi konusunda yetkilendirilen CAO aşağıdaki yetkilere sahip olur.

- 1.) Yetkilendirildiği ~~Onaylı olduğu~~ herhangi bir hava aracının ~~tipinin~~ (serisinin, grubunun) sürekli uçuşa elverişliliğini yönetmek,
- 2.) Part-ML yada Part-MD kapsamında yönettiği hava araçları için AMP'yi ML.A.302 (b) veya MD.A.302 (b) maddesi kapsamında onaylamak,
- 3.) Onay sertifikasında belirtildiği şekilde, sınırlı sürekli uçuşa elverişlilik görevlerini kendi kalite sistemi altında yer alan sözleşmeli alt yüklenici vasıtasıyla yürütmek.
- 4.) Genel Müdürlük, başka bir kuruluş veya kişi tarafından yayınlanmış bir ARC'yi uygun olduğu duruma göre M.A.901 (f), ML.A.901 (c), MD.A.901 (c) veya MD.A.901 (d) maddesi kapsamında temdit etmek.

CAO.A.095 (c) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme yetkisi

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme konusunda yetkilendirilen CAO aşağıdaki yetkilere sahip olur.

- 1.) Ülkemizde yerleşik (b) bendi kapsamında sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi konusunda yetkiye sahip bir CAO, uygun olduğu duruma göre M.A.901, ML.A.903 veya MD.A.903 maddesi



kapsamında uçuşa elverişlilik gözden geçirme gerçekleştirme konusunda da yetkilendirilebilir. Bu durumda CAO aşağıdaki yetkilere sahip olur.

(1.i) ARC yayınlayabilir veya ARC yayınlanması için tavsiye raporu düzenlemek.

(1.ii) Mevcut bir ARC'nin geçerlilik tarihini temdit etmek.

2.) Ülkemizde yerleşik (a) bendi kapsamında bakım gerçekleştirme konusunda yetkiye sahip bir CAO, ML.A.903 veya MD.A.903 maddesi kapsamında uçuşa elverişlilik gözden geçirme gerçekleştirme ve ilgili ARC'yi yayınlama konusunda da yetkilendirilebilir.

CAO.A.095 (d) Özel uçuş izni onayı yetkisi

Ülkemizde yerleşik (c) maddesi kapsamında uçuşa elverişlilik gözden geçirme konusunda yetkiye sahip bir CAO, CAE içerisinde uygun bir prosedür bulunması şartıyla, ARC yayınlamak üzere yetkili olduğu hava araçlarına uçuş koşullarına uygunluk sağladığına kanaat getirdiğinde 21.A.711 (d) maddesi kapsamında özel uçuş izni onayı vermek üzere de yetkilendirilebilir.

CAO.A.095 (e) Birden fazla yetki kapsamı

Bir CAO bu yetkilerden bir veya birden fazlası için yetkilendirilebilir.

CAO.A.100 Kalite sistemi ve organizasyonel gözden geçirme

CAO.A.100 (a) Kalite sistemi kurulması

Kuruluş, ~~bu talimatın~~ ~~Part-CAO~~ gerekliklerinin sürekli olarak yerine getirilmesini sağlamak üzere bir kalite sistemi kurar ve bir kalite müdürü atar.

CAO.A.100 (b) Kalite sistemi faaliyetleri

Kalite sistemi, kuruluşun ~~bu talimatın~~ ~~Part-CAO~~ kapsamında gerçekleştirdiği faaliyetleri izler. Kalite sistemi özellikle,

- 1.) tüm faaliyetlerin onaylı prosedürlere uygun şekilde yürütülmesini,
- 2.) tüm sözleşmeli bakım işlemlerinin (tasklarının) sözleşmeye uygun şekilde gerçekleştirilmesini ve
- 3.) kuruluşun ~~bu talimatın~~ ~~Part-CAO~~ gerekliklerine sürekli olarak uyumlu olmasını izler.

CAO.A.100 (c) Kalite sistem kayıtları

Asgari olarak son 2 yıla ait kalite izleme faaliyetlerinin kayıtları saklanır.

CAO.A.100 (d) Kalite sistemlerinin birleştirilmesi

CAO onayına sahip bir kuruluşun, bu Talimat dışında kalite sistemi kurma zorunluluğu bulunan başka bir veya birden fazla yetkiye sahip olması durumunda, ilgili kalite sistemleri birleştirilebilir. ~~(d) Kuruluşun kalite sistemi kurma zorunluluğu bulunan Genel Müdürlükten alınmış başka bir veya birden fazla onaya sahip olması durumunda, ilgili kalite sistemleri birleştirilebilir.~~

CAO.A.100 (e) Küçük CAO tanımı

CAO aşağıdaki koşullar sağlandığı durumda küçük CAO olarak değerlendirilir.

- 1.) Onay kapsamı sadece Part-ML kapsamında olan hava araçlarını içermesi.



- 2.) Bakımda görev alan personelin adam saatinin, 10 tam zamanlı personele eşdeğer adam saati geçmemesi.
- 3.) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetiminde görev alan personelin adam saatinin, 5 tam zamanlı personele eşdeğer adam saati geçmemesi.

CAO.A.100 (f) Organizasyonel gözden geçirme

CAO'nun küçük CAO olarak değerlendirilmesi durumunda, Genel Müdürlüğün onaylaması şartıyla kalite sistemi yerine düzenli organizasyonel gözden geçirme uygulayabilir. Bu durumda CAO, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi görevlerini başka taraflara ~~kuruluşlara~~ sözleşmeli olarak devredemez.

CAO.A.105 Kuruluştaki değişiklikler

CAO.A.105 (a) Gerçekleşmeden önce bildirilecek değişiklikler

CAO, Genel Müdürlüğün bu talimat ~~Part-CAO~~ ile sürekli uygunluğu tespit etmesine imkan vermek amacıyla, aşağıdaki değişiklikler gerçekleşmeden önce Genel Müdürlüğe bildirmekten ~~ve/veya onay almaktan~~ sorumludur.

- 1.) Onay sertifikasında yer alan bilgileri ve CAO onay koşullarını etkileyen değişiklikler,
- 2.) CAO.A.035(a) ve (b)'de belirtilen yöneticilerdeki değişiklikler,
- 3) Kuruluşun yetki kapsamını gösteren sertifikada yapılacak değişiklikler;

(3.i) İmalatçı, model, tip belirtilerek yazılan hava araçları için, CAO.A.020(a)(1) bendinde tanımlanan yetki kapsamındaki hava aracı imtiyazlarında Genel Müdürlük denetimine bağlı değişiklikler,

(3.ii) Tip sertifikası referans alınarak seri bazında gösterilen hava araçları için, CAO.A.020(a)(1) bendinde tanımlanan yetki kapsamındaki hava aracı imtiyazlarında Genel Müdürlük denetimine bağlı değişiklikler,

(3.iii) CAO.A.020(a)(1) bendinde belirtilen yetki kapsamındaki diğer hava aracı imtiyazlarında yapılacak ilk yetkilendirme hariç, CAE güncellemesine bağlı değişiklikler (Onay sertifikasında grup halinde gösterilen ve ayrıntısı CAE'de listelenen imtiyazlarda 2 ve daha fazla değişiklik olması durumunda, Genel Müdürlük denetimine bağlı işlem yürütülür.),

~~3.) Azami kalkış ağırlığı (MTOM) 2730kg üzeri uçaklar ve Azami kalkış ağırlığı (MTOM) 1200kg üzeri veya 4 koltuk üzerine sertifikalandırılmış helikopterler durumunda, CAO.A.020 (a)(1) bendinde belirtilen onay kapsamında yer alan hava aracı tiplerindeki değişiklikler,~~

(4) Kuruluşun yetki kapsamını gösteren sertifikada komponent kategorisindeki/sınıfındaki değişiklikler;

(4.i) Türbinli motor ve 450 HP üzeri güçteki pistonlu motor durumunda, CAO.A.020(a)(2) bendinde atıf yapılan yetki kapsamındaki motor imtiyazlarında Genel Müdürlük denetimine bağlı değişiklikler,

(4.ii) CAO.A.020(a)(2) bendinde belirtilen yetki kapsamındaki diğer motor imtiyazlarında yapılacak ilk yetkilendirme hariç, CAE güncellemesine bağlı değişiklikler (Onay sertifikasında motor grubu şeklinde gösterilen ve ayrıntısı CAE’de listelenen imtiyazlarda 2 ve daha fazla değişiklik olması durumunda, Genel Müdürlük denetimine bağlı işlem yürütülür.),

(4.iii) CAO.A.020(a)(2) bendinde belirtilen komponent ve özel işlem imtiyazlarında yapılacak ilk yetkilendirme hariç, CAE güncellemesine bağlı değişiklikler (Onay sertifikasında komponent kategorisi/sınıfı ve özel işlem yetkisi şeklinde gösterilen ve ayrıntısı CAE’de listelenen imtiyazlarda 2 ve daha fazla değişiklik olması durumunda, Genel Müdürlük denetimine bağlı işlem yürütülür.), ~~4.) tam türbin motorlar durumunda, CAO.A.020 (a)(2) bendinde belirtilen onay kapsamındaki değişiklikler,~~

5.) CAO.A.105 (b) bendinde belirtilen kontrol prosedüründe yapılacak değişiklikler.

(6) Kuruluş, yetki kapsamını gösteren sertifikada grup halinde listelenen ve ayrıntısı CAE’de verilen hava aracı ve komponent yetkilerinde değişiklik yapmak istediğinde, CAO.A.025(a) bendinde belirtilen kuruluş el kitabında güncelleme yaparak Genel Müdürlüğe başvurur.

Bu amaçla hazırlanan ve onaylanması için Genel Müdürlüğe sunulan CAE revizyonu müracaat dosyasına uygulanabilir olan dokümanların (yetki kabiliyet listesi, alet ekipman ve malzeme ihtiyaç analizi, personel ihtiyaç analizi, iş yükü adam saat planı, AMP MEL AFM/POH, yetki değişikliği konusunda yapılan iç denetim raporu ve tespit edilen bulguların kapatılması işlemleri ve ayrıca gerekli formlar listeler ve prosedürler) önceki sürümleriyle kıyaslamalı güncel revizyonları da eklenir.

CAE revizyonu onaylanması koşuluyla bu değişiklikler geçerli olur.

CAO.A.105 (b) 15 gün içinde bildirilecek değişiklikler

İstasyonlar, tesisler, ekipman, aletler, malzeme, prosedürler, onay kapsamı ve personeldeki diğer tüm değişiklikler, CAE içerisinde tanımlanan kontrol prosedürüne uygun olarak CAO tarafından ~~kontrol edilir~~ yönetilir.

CAO bu değişiklikleri tanımlayan ~~bir~~ bildirim ve bu kapsamda güncellenen CAE'yi değişiklikler gerçekleşmesini takip eden 15 gün içerisinde Genel Müdürlüğe sunar.

CAO.A.110 Onayın sürekli geçerliliği

CAO.A.110 (a) Onayın geçerlilik şartları

Kuruluşun onay sertifikası süresiz olarak yayınlanmakta olup, aşağıdaki şartların yerine getirilmesi durumunda geçerliliğini korur.

1.) Kuruluşun, CAO.A.115 maddesinde belirtilen bulguların yönetilmesi hususu da göz önüne alınarak bu talimata ~~Part-CAO~~ uygunluğunu sürdürmesi,

2.) Kuruluşun bu talimata ~~Part-CAO'ya~~ sürekli uygunluğunun belirlenmesi için Genel Müdürlüğe kuruluşa erişim hakkının verilmesi,



3.) Onayın askıya alınmaması veya iptal edilmemesi.

CAO.A.110 (b) Sertifikanın iade edilmesi

Yetkinin ~~Onayın iadesi sonlandırılması~~ ya da iptal edilmesi durumunda, kuruluş onay sertifikasını Genel Müdürlüğe iade eder.

CAO.A.115 Bulgular

CAO.A.115 (a) Seviye 1

Seviye 1 bulgu, emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan ~~her tür~~ Part-CAO gereklilikleri ile önemli uygunsuzluk durumudur.

CAO.A.115 (b) Seviye 2

Seviye 2 bulgu, emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini tehlikeye atması olası olan ~~her tür~~ Part-CAO gereklilikleri ile uygunsuzluk durumudur.

CAO.A.115 (c) Düzeltici Eylem Planı

Kuruluş, tespit edilen bulgulara ilişkin bildirim aldığında; tespit edilen bulguların uygun şekilde giderilmesini sağlamak amacıyla ~~belirlenen~~ düzeltici eylem planı oluşturacak ve Genel Müdürlük tarafından tanınan süre içerisinde bulguyu kapatmak için gerekli düzeltici faaliyetleri gerçekleştirdiğini tatmin edici kanıtlarıyla birlikte Genel Müdürlüğe gösterecektir. ~~düzeltilen işlemlerin Genel Müdürlükçe tanınan süre içerisinde gerçekleştirildiğini gösteren bir düzeltici eylem planı oluşturur.~~

Bulgunun neden kaynaklandığını ve tekrarının yaşanmaması için ne türlü önleyici faaliyetlerin yürütüldüğünü açıklamak, düzeltici eylem planının adımları arasındadır.



BÖLÜM B-GENEL MÜDÜRLÜK PROSEDÜRLERİ

CAO.B.010 Kapsam

Bu bölüm, kuruluşlar için belirlenen gerekliliklerle bağlantılı olarak Genel Müdürlüğün yerine getireceği idari uygulamaları düzenler.

CAO.B.017 Uyumluluk Yöntemleri

CAO.B.020 (a) Kabul Edilebilir Uyumluluk Yöntemleri (AMC)

Genel Müdürlük, SHY-CA Yönetmeliğine ve ilişkili talimatlara uyumluluğun gösterilmesinde kullanılabilecek Kabul Edilebilir Uyumluluk Yöntemlerini (AMC) belirler.

CAO.B.017(b) Alternatif Uyumluluk Yöntemleri (AltMoC)

SHY-CA Yönetmeliğine ve ilişkili talimatlara uyumluluğun gösterilmesinde Alternatif Uyumluluk Yöntemleri (AltMoC) de kullanılabilir.

CAO.B.017(c) AltMoC kabul sistemi

Genel Müdürlük, gözetimindeki kuruluşlar tarafından kullanılan AltMoC'ların, yürürlükteki mevzuatlara, düzenlemelere uyumun tesis edilmesini sağladığını tutarlı şekilde değerlendirecek bir sistem oluşturur.

CAO.B.017(d) AltMoC değerlendirme süreci

Genel Müdürlük CAO.A.017 maddesine dayanarak kuruluş tarafından önerilen tüm AltMoC yöntemlerini, sunulan dokümantasyonu inceleyerek ve gerekli görmesi halinde kuruluştaki denetim yaparak değerlendirir.

Genel Müdürlük kuruluşun önerdiği AltMoC prosedürlerinin SHY-CA Yönetmeliğine ve ilişkili talimatlara uyumlu olduğunu tespit ettiğinde, gereksiz gecikmeye mahal vermeden;

(1) Başvuru yapan kuruluşa önerilen AltMoC'un kullanılabileceğini bildirir ve gerekli durumlarda onay sertifikasını buna göre değiştirir.

(2) Genel Müdürlük, AltMoC ve kabul süreciyle ilgili tüm evrakları, oluşturacağı arşiv sisteminde sonradan kontrol edilebilecek şekilde saklar.

CAO.B.020 Kayıtların Saklanması

CAO.B.020 (a) Kayıtların Sistemi

Genel Müdürlük tarafından verilen yetki kapsamında sertifika düzenleme, temdit etme, değişiklik, askıya alma ve iptal işlemlerinin uygun şekilde takibini sağlamak için bir kayıt sistemi oluşturulur.



CAO.B.020 (b) Asgari kayıt saklama belgeleri

Part-CAO kapsamında yetkilendirilen ~~onaylanan~~ kuruluşların gözetimi için Genel Müdürlük asgari olarak aşağıdaki kayıtları saklar:

- 1i.) Kuruluş tarafından yetki alma aşamasında Genel Müdürlüğe sunulan tüm başvuru evrakları,
- 2ii.) Kuruluşun onay kapsamındaki değişikliklerin takip edilebileceği ve sahip olduğu güncel yetkileri, ~~Kuruluşun sahip olduğu güncel onay sertifikası,~~
- 3iii.) Her bir kuruluşa ait denetlemelerin ne zaman yapıldığı ve yapılacağını gösteren denetleme planları,
- 4iv.) Tüm denetim kayıtları dahil olmak üzere sürekli gözetim kayıtları;
- 5v.) Tüm bulgular, bulgulara ait düzeltici ve önleyici işlemler ile kök neden analizleri ve ~~bulgu tavsiyeleri~~ bulguları kapatmak için gereken eylemler;
- 6vi.) Kuruluşla yapılan ~~ilgili~~ tüm yazışmaların kopyaları;
- 7vii.) Herhangi bir muafiyetin detayları ve icra eylemleri; viii.) Güncel CAE ve değişiklikler;
- 8ix.) Genel Müdürlük tarafından onaylanmış diğer tüm belgelerin kopyaları.

CAO.B.020 (c) Kayıtların saklanma süresi

(b) bendinde sıralanan kayıtların saklama süresi en az 5 yıldır.

CAO.B.020 (d) Kayıtların yetkili makama sunulması

~~(d)~~ Tüm kayıtlar, Genel Müdürlüğün uygun değerlendirmesi sonucuna göre; talep üzerine başka bir yetkili makama sunulabilir. ~~Onayın ve CAO.A.025 (a.1) maddesinde belirtilen taahhüdün öneminin kavrandığından emin olunması amacıyla onay için yapılan inceleme sırasında sorumlu müdür ile en az bir kez toplantı gerçekleştirilir.~~

CAO.B.025 Bilgi Alışverişi

CAO.B.025 (a) Bilgi paylaşımı

Genel Müdürlük, bu Talimat kapsamındaki görevleri yerine getirebilmesi için gerekli olduğu durumlarda, yetkili makamlar ve diğer sivil havacılık otoriteleri ile bilgi alışverişinde bulunabilir.

CAO.B.025 (b) Denetim desteği

Birden fazla sivil havacılık otoritesini ilgilendiren emniyet tehdidi söz konusu olduğunda, Genel Müdürlük denetim faaliyetini yürüterek, ilgili taraflara yardımcı olur.

CAO.B.030 Sorumluluklar

Genel Müdürlük, CAO.1 maddesine göre yetki verdiği ve gözetim sorumluluğu altında bulunan kuruluşların bu Talimat gerekliliklerini karşıladığını doğrulamak ve sağlamak amacıyla gerekli



denetimleri ve incelemeleri yürütür.

CAO.B.035 Muafiyetler

Genel Müdürlük, SHY-CA Yönetmeliğine uygun olarak bu Talimatın gerekliliklerinde bir kişiye/kuruluşa muafiyet tanıdığına, bu işlemi kayıtlara geçirir. Bu kayıtlar, CAO.B.020(b)(6) ve (b)(7) bendlerinde öngörüldüğü şekilde muhafaza edilir.

CAO.B.040 Başvuru

CAO.B.040 (a) İlk onaya yönelik denetim Yönetici personel onayı

CAO'nun tesisleri birden fazla lokasyonda bulunuyorsa ilk yetkilendirmede, her bir tesisin bu Talimata uygunluğu denetimlerle tespit edilir.

CAO.B.040 (b) Tesis değişikliği durumunda denetim

Hava aracının ve/veya komponentlerinin bakımlarının yapıldığı tesis değişiklikleri denetime bağlı iken, bakım yönetimi ve sürekli gözetime yönelik prosedürlerin değişiklik onayında, işlemlerin yürütüleceği ofislerin denetimleri Genel Müdürlük kararına bağlı olarak yapılır.

CAO.B.045 İlk yetkilendirme süreci

CAO.B.045 (a) Yönetici personel onayı

CAO.A.035 (a) ve (b) bentlerinde yer alan gereklilikler sağlandığında, kuruluş tarafından atanan Yönetici Personelin Genel Müdürlükçe kabul edildiği kuruluşa resmi olarak bildirilir.

CAO.B.045 (b) CAE prosedürlerinin uygunluğu

Genel Müdürlük, CAE içerisinde ve eklerinde tanımlanan prosedürlerin Part-CAO gerekliliklerine uygun olması ve CAO.A.025 (a.1) maddesinde belirtilen taahhüdün sorumlu müdür tarafından imzalandığından emin olur.

CAO.B.045 (c) Gerekliliklerin sağlanmasının doğrulanması

Genel Müdürlük kuruluşun Part-CAO gerekliliklerini yerine getirdiğini doğrular.

CAO.B.045 (d) Sorumlu Müdür ile toplantı

Onayın ve CAO.A.025 (a.1) maddesinde belirtilen taahhüdün öneminin tam olarak kavrandığından emin olunması amacıyla onay için yapılan inceleme sırasında sorumlu müdür ile en az bir kez toplantı gerçekleştirilir.

CAO.B.045 (e) Bulguların yazılı olarak bildirilmesi

CAO.B.060 maddesine uygun olarak yapılan tüm tespitler/bulgular, kuruluşun faaliyetine devam ettiği süreçte de kuruluşa yazılı olarak bildirilerek teyit edilir. ~~Tüm bulgular başvuruda bulunan kuruluşa yazılı olarak bildirilir.~~



CAO.B.045 (f) Tüm bulguların kapatılması

Onay sertifikası ~~İlk onay~~ düzenlenmeden önce, tüm bulgular kuruluş tarafından giderilir ve Genel Müdürlük tarafından kapatılır.

CAO.B.050 İlk onay sertifikasının yayınlanması

CAO.B.050 (a) Onay sertifikası

CAO.B.045 maddesi gerekliliklerinin başvuru sahibi tarafından yerine getirildiğinin tespit edilmesinin ardından SHGM Form 3-CAO sertifikası onay kapsamı ile birlikte Genel Müdürlük tarafından yayınlanır.

CAO.B.050 (b) Onay referansı

Genel Müdürlük SHGM Form 3-CAO sertifikası üzerinde kuruluşa özgü onay referans numarasını belirtir.

CAO.B.055 ~~Onayın devamlılığı~~ Sürekli Gözetim

CAO.B.055 (a) Gözetim planı

Genel Müdürlük, onay sertifikası yayınladığı tüm CAO'lar için gerçekleştirilen ve planlanan denetimleri gösteren bir gözetim programı ~~lanını~~ hazırlar ve güncel tutar.

CAO.B.055 (b) Gözetim periyodu, denetim kapsamı

Genel Müdürlük, onay sertifikası yayınladığı tüm CAO'ları 24 ayı geçmeyen periyotlarda denetler. Bu denetimlerde CAO.A.105 (b) maddesi kapsamında bildirilen değişikliklere özellikle odaklanılır.

CAO.B.055 (c) Hava aracı örnekleme

CAO'lar tarafından yönetilen hava araçları örnekleme yoluyla her 24 aylık periyotlarla içerisinde denetlenir. Söz konusu örneklemenin boyutuna, daha önceki denetlemelerin sonucunda ve daha önceki ürün denetlemelerine dayalı olarak Genel Müdürlük karar verir.

CAO.B.055 (d) Bulguların yazılı iletilmesi

Genel Müdürlük bu denetimlerde tespit ettiği bulguları CAO'ya yazılı olarak bildirir.

CAO.B.055 (e) Bulguların kaydedilmesi ~~Onay referansı~~

-Genel Müdürlük tüm bulguları, kapatma işlemlerini (bir bulgunun kapatılması için gerekli olan işlemler) ~~ve tavsiyeleri~~ kayıt altına alacaktır

CAO.B.055 (f) Toplantı ~~Onay referansı~~

Denetlemeler sırasında ortaya çıkan önemli konuları değerlendirmek amacıyla ve ayrıca hava aracı kazası veya idari yaptırım uygulanması durumlarında, Sorumlu Müdür veya yönetici personel ile 24 aylık periyotlarda toplantı yapılır. ~~(f) Denetlemeler sırasında ortaya çıkan önemli konulardan haberdar olmasını sağlamak amacıyla, sorumlu müdür ile her 24 ayda en az bir kez toplantı yapılır.~~



CAO.B.060 Bulgular

CAO.B.060 (a) Gerekliliklere ~~aykırılık~~**uyulmaması** durumunda alınacak tedbirler

(a) Denetimler sırasında bu Talimat gerekliliklerine uyulmadığını gösteren kanıtlar bulunduğu veya sivil toplum kuruluşları, resmi kurumlar veya diğer birimler tarafından havacılık emniyetinde risk yaratabilecek konularda bildirimler alındığında yapılacak denetimlerde doğrulayıcı kanıtlar tespit edildiğinde, Genel Müdürlük tarafından aşağıdaki işlemler yapılır: ~~denetimler sırasında veya diğer uygulamalar sırasında, Part CAO gerekliliklerine uyulmadığını gösteren kanıtlar bulunduğu, Genel Müdürlük tarafından aşağıdaki işlemler yapılır:~~

- 1.) Seviye 1 bulgular için, bulgunun kapsamına bağlı olarak bulgular giderilinceye kadar, CAO onayının iptali, sınırlandırılması veya tamamen/kısmen askıya alınması için derhal işlem gerçekleştirir.
- 2.) Seviye 2 bulgular için bulgunun niteliğine bağlı olarak 3 ayı geçmeyecek şekilde düzeltici faaliyet süresi verilir. Genel Müdürlük, bazı durumlarda, tatmin edici düzeltici eylem planına bağlı olarak bu sürenin sonunda, bir defalık 3 ay kadar ek süre verebilir. ~~Seviye 2 bulgular için, bulgunun niteliğine uygun olarak 3 ayı geçmeyen bir düzeltici faaliyet süresi verilir. Genel Müdürlük, belirli durumlarda, bu ilk sürenin sonunda ve tatmin edici bir düzeltici eylem planına bağlı olarak söz konusu 3 aylık süreyi uzatabilir.~~
- 3.) Kuruluş beyan ettiği ve kabul edilen zaman çizelgesine uymaması durumunda; gerekçe, illiyet ve düzeltici faaliyette geline aşama değerlendirilerek Genel Müdürlük tarafından yetkinin tamamen veya kısmen askıya alınması için harekete geçilecektir.

CAO.B.065 Onayda değişiklik

CAO.B.065 (a) Değişikliğin incelenmesi

-CAO.A.105 (a) maddesi kapsamında kuruluş onayında değişiklik başvurusunun alınmasına müteakip Genel Müdürlük değişikliği onaylamadan önce kuruluşun ilgili gerekliliklerle uyumluluğunu ~~gunluğunu~~ kontrol eder.

CAO.B.065 (b) Değişiklik sırasında faaliyete devam etme

Kuruluşun değişikliğin kapsamı gereği faaliyetlerini askıya alması gerektiğini değerlendirdiği durumlar dışında, değişiklik sırasında kuruluşun hangi şartlarda çalışacağı Genel Müdürlük tarafından belirlenir.

CAO.B.065 (c) Onay sertifikası

Önceden onay gerektirmeyen değişiklikler için Genel Müdürlük, gözetim faaliyetleri sırasında CAO'nun yetki kapsamındaki iş ve işlemlerin, CAO.A.105(b) maddesinde belirtilen onaylı kontrol prosedürlerine ve geçerli/ilgili gerekliliklere uyup uymadığını değerlendirir. ~~Gerçekleşmesi öncesinde onay gerektirmeyen değişikliklerle ilgili olarak, Genel Müdürlük CAO onayı kapsamında gerçekleştirdiği gözetim faaliyetleri sırasında kuruluşun CAO.A.105 (b) maddesi gerekliliklerine ve ilgili gerekliliklerine uygunluğunu kontrol eder.~~



CAO.B.070 Askıya Alma, Sınırlandırma ve İptal

CAO.B.070 (a) Askıya alma

Genel Müdürlük olası bir emniyet eksikliği durumunda, makul gerekçelerle bir onayı askıya alabilir.

CAO.B.070 (b) Yetkinin askıya alınması, iptali ve sınırlandırılması

Genel Müdürlük CAO.B.060 maddesi uyarınca bir onayı askıya alır, iptal eder veya sınırlandırır



EK-5.1: Birleşik Uçuşa Elverişlilik Kuruluşu Sertifikası (SHGM FORM.3-CAO)



SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION
BİRLEŞİK UÇUŞA ELVERİŞLİLİK
KURULUŞU SERTİFİKASI
COMBINED AIRWORTHINESS ORGANISATION CERTIFICATE

KURULUŞ NO
KURULUŞ UNVANI
Kuruluş Adresi

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, SHY-CA gereklerine uygun ve aşağıda belirtilen koşullara bağlı olarak ve SHT-CAM Ek-5: Part-CAO ile uyumlu olduğunu değerlendirerek yukarıda belirtilen kuruluşu, Birleşik Uçuşa Elverişlilik Kuruluşu olarak onaylar.

Pursuant to SHY-CA and subject to the conditions specified below, the Turkish DGCA hereby certifies the organisation specified above as a Combined Airworthiness Organisation in compliance with Annex-5: Part-CAO to SHT-CAM.

ŞARTLAR | CONDITIONS:

- Bu onay, SHT-CAM Ek-5: Part-CAO kısmında atıf yapılan onaylı Birleşik Uçuşa Elverişlilik El Kitabının "Kapsam" bölümünde ve ekli onay koşullarında belirtilenlerle sınırlıdır.
This approval is limited to that specified in the terms of approval attached, and in the "Scope of Work" section of the approved Combined Airworthiness Exposition, as referred to in Annex-5: Part-CAO to SHT-CAM.
- Bu onay, onaylı Birleşik Uçuşa Elverişlilik El Kitabında belirtilen prosedürlere uyumu gerektirir.
This approval requires compliance with the procedures specified in the approved Combined Airworthiness Exposition.
- Bu onay, onaylı Birleşik Uçuşa Elverişlilik Kuruluşu SHT-CAM Ek-5: Part-CAO ile uyumunu sürdürdüğü sürece geçerlidir.
This approval is valid whilst the approved Combined Airworthiness Organisation remains in compliance with Annex-5 Part-CAO to SHT-CAM.
- Bu onay, onaylı Birleşik Uçuşa Elverişlilik Kuruluşunun bir ya da birkaç kuruluş ile onların kalite sistemi altında hizmet almak için anlaşma yaptığı durumda, söz konusu kuruluşların ilgili sözleşmede yer alan geçerli yükümlülüklerini yerine getirdiği sürece geçerlidir.
Where the approved Combined Airworthiness Organisation contract out, under their quality system, the service of one or several organisations, this approval remains valid subject to such organisation(s) fulfilling applicable contractual obligations.
- Yukarıdaki şartlara uyuma bağlı olarak, bu onay iade edilmediği, yenilenerek geçersiz kılınmadığı, askıya alınmadığı ya da iptal edilmediği sürece geçerlidir.
Subject to compliance with the foregoing conditions, this approval shall remain valid for an unlimited duration unless the approval has previously been surrendered, superseded, suspended or revoked.

İlk yetki tarihi
Date of original issue of the approval certificate

Revizyon tarihi
Date of this revision of the approval certificate

Revizyon no
Revision number

Elektronik imzalıdır. | Electronically signed

Doğrulama adresi
Verification address

Kare kod okutulularak belgenin onay durumu doğrulanabilir.
Approval status of the document can be verified by the QR code

GG.AA.YYYY

GG.AA.YYYY

Adı SOYADI
Genel Müdür veya Genel Müdür Yrd.
Director General or Deputy Director General



**T.C. ULAŞTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIĞI**

Doküman No: SHGM.UED.48082085.FR.3A-CAO Yürürlük Tarihi: 21/02/2023 Revizyon No - Tarihi: 01 - 29/05/2025 1 / 1



SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION

BİRLEŞİK UÇUŞA ELVERİŞLİLİK KURULUŞU
ONAY KAPSAMI

COMBINED AIRWORTHINESS ORGANISATION, TERMS OF APPROVAL

KURULUŞ UNVANI (KURULUŞ NO)

Kuruluş Adresi

Sınıf Class	Kategori Rating	İmtiyazlar Privileges			
		Maintenance	Confirming Airworthiness Management	Airworthiness Review	Permit to Fly
HAVA ARACI AIRCRAFT *	MTOM > 2730 Kg Uçak *				
	MTOM > 1200 Kg Helikopter *				
	Üretici, Tip/Model				
	Üretici, Tip/Model				
	Üretici, Tip/Model				
	2000 Kg < MTOM ≤ 2730 Kg Uçak *				
	600 Kg < MTOM ≤ 1200 Kg Helikopter *				
	Tip sertifikasına bağlı seri				
	Tip sertifikasına bağlı seri				
	Tip sertifikasına bağlı seri				
	750 Kg < MTOM ≤ 2000 Kg sabit kanatlı hava araçları (ELA1, ELA2) *				
	MTOM ≤ 750 Kg sabit kanatlı hava araçları (VLA.FW, LSA, ULA) *				
	MTOM ≤ 600 Kg esnek/döner kanatlı hava araçları (Helicopter, VLA.RW, Gyroplane, Microlight) *				
	Hava gemileri Airships *				



T.C. ULAŞTIRMA VE
ALTİYAPİ BAKANLIĞI

Doküman No: SHGM.UED.48082085.FR.3A-CAO

Yürürlük Tarihi: 21/02/2023

Revizyon No - Tarihi: 01 - 29/05/2025 1 / 3



SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION

BİRLEŞİK UÇUŞA ELVERİŞLİLİK KURULUŞU
ONAY KAPSAMI

COMBINED AIRWORTHINESS ORGANISATION, TERMS OF APPROVAL

KURULUŞ UNVANI (KURULUŞ NO)

BİLEŞENLER COMPONENTS	Türbinli motorlar Turbine engines *	Maintenance
	450 HP üzeri güçlü pistonlu motorlar Piston engines rated above 450 HP *	
	Üretici, Tip/Model	
	Üretici, Tip/Model	
	Üretici, Tip/Model	
	450 HP ve daha az güçlü pistonlu motorlar Piston engines rated at 450 HP or less *	
	Elektrikli motorlar Electrical engines *	
	Motor dışındaki bileşenler Components other than engines *	Maintenance
	C1 İklimlendirme & Basınçlandırma Air conditioning & Pressurization.	
	C2 Otopilot Auto flight	
	C3 Konimikasyon ve navigasyon Communications & Navigation	
	C4: Kapılar ve menteşeler Doors and hatches	
	C5: Elektrikli güç ve lambalar Electrical power and light	
	C6: Ekipmanlar Equipment	
	C7: Motor Engine	
	C8: Uçuş kumandaları Flight controls	
	C9: Yakıt Fuel	
	C10: Helikopter - Dönen aksamlar Helicopter and rotors	
	C11: Helikopter- Aktarma elemanları Helicopter transmission	
	C12: Hidrolik güç Hydraulic power	
	C13: Gösterge ve kayıt sistemi Indicating and recording system	
	C14: İniş takımı Landing gear	
	C15: Oksijen Oxygen	
	C16: Pervaneler Propellers	
	C17: Pnömatik ve vakum sistemleri Pneumatic and vacuum systems	
	C18: Buz/yağmur/yangın koruma Protection from ice/rain/fire	
	C19: Pencereler Windows	
	C20: Yapısal Structural	
	C21: Su balastı Water ballast	
	C22: İtici artırma Propulsion augmentation	

Doküman No: SHGM/IED.48082085.FR.3A-CAO

T.C. ULAŞTIRMA VE
ALTYAPILAR BAKANLIĞI

Yürürlük Tarihi: 21/02/2023

Revizyon No - Tarihi: 01 - 29/05/2023

2 / 3



SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ
DIRECTORATE GENERAL OF CIVIL AVIATION
BİRLEŞİK UÇUŞA ELVERİŞLİLİK KURULUŞU
ONAY KAPSAMI
COMBINED AIRWORTHINESS ORGANISATION, TERMS OF APPROVAL

KURULUŞ UNVANI (KURULUŞ NO)

ÖZEL YETKİLER SPECIALISED SERVICES *	Tahrıatsız muayene <i>Non-destructive testing *</i>	NDT
* Geçerli olmayan yetki sınıfı listeden silinir. İş kapsamı, Kuruluş El Kitabı, Yetki/İş Kapsamı bölümünde ayrıntılı şekilde açıklanır. <i>Delete as appropriate. Please refer to CAE Scope of Work section.</i>		
Sınırlamalar Limitations		
Kalite Sistemi Altında Çalışan Kuruluşlar List of Organisation(s) Working Under the Quality System		

Bu onay kapsamı, onaylı Birleşik Uçuşa Elverişlilik El Kitabının "İş Kapsamı" bölümünde belirtilen faaliyetler ile söz konusu ürünler, parçalar ve cihazlar ile sınırlıdır.
These terms of approval are limited to those products, parts and appliances and to the activities specified in the "Scope of Work" section of the approved Combined Airworthiness Exposition.

Birleşik Uçuşa Elverişlilik El Kitabı referansı <i>Combined Airworthiness Exposition ref.</i>	CAE Kod
İlk yayın tarihi <i>Date of original issue of the exposition</i>	GG.AA.YYYY
Revizyon tarihi <i>Date of revision</i>	GG.AA.YYYY
Revizyon no <i>Revision number</i>	-----

Adı SOYADI
Genel Müdür veya Genel Müdür Yrd.
Director General or Deputy Director General

Elektronik imzalıdır. | *Electronically signed*

Doğrulama adresi
Verification address

Kare kod okutularak belgenin onay durumu doğrulanabilir.
Approval status of the document can be verified by the QR code.



T.C. ULAŞTIRMA VE
ALTYAPU BAKANLIĞI
Yürürlük Tarihi: 21/02/2023 Revizyon No - Tarihi 01 - 29/03/2023 3 / 3

EK-5.2: Organizasyonel Gözden Geçirme Sistemi

Küçük ölçekli bir kuruluşun karmaşıklık seviyesine (hava aracı sayısı ve tipi, farklı filo sayısı, uçuşa elverişlilik gözden geçirme yetkisi v.b.) bağlı olarak organizasyonel inceleme sistemi; bağımsızlık şartı hariç olmak üzere kalite sisteminin ilke ve uygulamalarına dayanan bir sistemden, kuruluşun sadeliğine ve yönetilen hava araçlarının azlığına göre uyarlanmış, basitleştirilmiş sisteme kadar değişebilir.

Temel olarak, organizasyonel gözden geçirme sistemi CAE’de açıklanması gereken aşağıdaki özelliklere sahip olmalıdır:

(a) Organizasyonel gözden geçirme programından sorumlu kişinin tanımlanması,

Bu sorumluluğu CAO.A.035(b)’de belirtilen personelden birine devretmediği sürece bu görev için varsayılan kişi sorumlu müdür olmalıdır.

(b) Organizasyonel inceleme sorumluluğunu yürütecek kişilerin belirlenmesi ve yeterlilik kriterleri,

Bu kişiler yönetmelikler, talimatlar ve kuruluş prosedürlerine hakim olmalıdır. Ayrıca eğitim veya deneyim yoluyla (tercihen denetçi olarak, ancak muhtemelen yetkili makam tarafından yürütülen çeşitli denetimlerde aktif görev alarak) edinilmiş denetim bilgisine de sahip olmalıdırlar.

(c) Organizasyonel gözden geçirme programının detaylandırılması,

(1) Kontrol listeleri, kuruluşun emniyetli ürün teslim ettiğini ve faaliyetlerin mevzuata uygun olduğunu teyit etmek için gerekli tüm öğeleri kapsamalıdır. CAE’de tanımlı tüm prosedürler ele alınmalıdır.

(2) Denetim planı, kontrol listesi maddelerinin yerine getirilmesi için hazırlanır. Her bir madde, her 12 ayda bir en az bir defa gözden geçirilir. Kuruluş yılda bir defa tam denetim yapmayı veya birkaç kısma ayırarak kademeli denetleme yapmayı tercih edebilir.

(d) Organizasyonel incelemelerin yürütülmesi

Kontrol listesindeki her bir öğe, aşağıdaki yöntemlerin uygun kombinasyonu kullanılarak yanıtlanmalıdır:

- Kayıtların, dokümanların ve benzer diğer belgelerin incelenmesi,
- Sözleşme kapsamındaki veya iş emri ile bakım yapılan hava araçlarının örneklemeli kontrolü,
- İlgili personel ile görüşme,
- Tutarsızlıkların, uyumsuzlukların ve dahili raporların gözden geçirilmesi (örneğin, mevcut prosedürler ve araçlar kullanılırken bildirilen zorluklar, prosedürlerden sistematik sapmalar),
- Müşteriler tarafından yapılan şikayetlerin incelenmesi.

(e) Bulguların ve olay raporlarının yönetimi

Tüm bulgular kayıt altına alınmalı ve ilgili kişilere bildirilmelidir.

(1) Emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan bulgular derhal Genel Müdürlüğe bildirilmelidir. Ayrıca serviste kullanımda olan hava araçlarında gerekli tüm acil önlemler derhal alınmalıdır.

(2) Tüm olay raporları, olası düzeltici ve önleyici faaliyetleri belirleyerek sistemin sürekli iyileştirilmesi amacıyla gözden geçirilmelidir. Bu süreç, önceki göstergeleri (mevcut prosedürler ve araçlar kullanılırken bildirilen zorluklar, prosedürlerden sistematik sapmalar, emniyetsiz davranışlar v.b.) ve olaydan önce fark edilmiş ve uygun şekilde yönetilmiş olsalardı istenmeyen olayın önlenmesini sağlayabilecek iptal edilmiş uyarıları bulmak için yapılmalıdır.

(3) Düzeltici ve önleyici faaliyetler, organizasyonel gözden geçirme programından sorumlu kişi tarafından onaylanmalı ve belirlenmiş zaman dilimi içinde uygulanmalıdır.

(4) Bu programdan sorumlu kişi, düzeltici faaliyetin etkili olduğunu teyit ettiğinde, bulgunun kapatıldığını kayıtlara geçirerek düzeltici faaliyeti özetile birlikte saklamalıdır.

(5) Tüm önemli bulgular ve organizasyonel gözden geçirme programının genel sonuçları düzenli olarak sorumlu müdüre rapor edilmelidir.

Basitleştirilmiş şekilde ana hatları aşağıda verilen organizasyonel gözden geçirmeye ait kontrol listesi, CAE, kullanılan prosedürler ve sahip olunan imtiyazlar kapsanacak şekilde uyarlanmalıdır:

1.) Kapsam

- Sözleşme yapılanlar dahil sorumluluk üstlenilen tüm hava araçlarının SHGM Form.3-CAO'da yer aldığı kontrol edilir.
- CAE'deki çalışma kapsamının SHGM Form.3-CAO ile tutarlı olduğu doğrulanır.
- SHGM Form.3-CAO ve CAE kapsamı dışında hiçbir çalışma yapılmadığı kontrol edilir.
- Sözleşmesi sona ermiş ve/veya uçuşa elverişlilik takip sorumluluğu fiilen yürütülmeyen hava araçlarının hâlen onay kapsamda tutulmasının gerekçesi sorgulanır.

2.) Bakım verisi

- Devam eden bakım faaliyetleri için bakım verisinin mevcut ve güncel olduğu doğrulanır.
- Tasarım onay sahibi (DAH) veya tasarım uygunluğu beyanında bulunan kişiden gelen bakım verisinde izinsiz değişiklik yapılmadığı kontrol edilir.

3.) Ekipman ve aletler

- CAE'de listelenen bakım ekipmanlarının ve aletlerinin mevcut olduğu ve bakım verilerine uygunluğu doğrulanır.
- Cihazların kalibrasyon durumu örnekleme yöntemiyle kontrol edilir.

4.) Depolar

- Depoların CAE prosedürlerindeki kriterleri karşıladığı kontrol edilir.
- Örnekleme yöntemiyle, depodaki malzemelerin uygun belgelerle birlikte olup olmadığı ve miadı geçmiş malzeme bulunup bulunmadığı kontrol edilir.

5.) Bakım sertifikasyonu

- Ürün ve komponent bakımlarının doğru şekilde sertifikalandırıldığı doğrulanır.
- Modifikasyonların ve onarımların uygun onayla gerçekleştirildiği örnekleme yöntemiyle kontrol edilir.

6.) Sözleşmeli bakım

- Bakım kayıtlarının örneklemeli kontrolü yapılır.

- İş emirlerinin varlığı ve yeterliliği doğrulanır.
- Bakım kuruluşundan gelen verilerin doğruluğu kontrol edilir.
- Ertelenmiş bakımlar da dahil olmak üzere geçerli CRS'ler incelenir.
- Sökülen ve takılan komponentlerin listesi ve ilişkili SHGM Form.1 (veya eşdeğeri) kopyaları kontrol edilir.
- Sözleşmeli bakım kuruluşlarının güncel SHGM Form.3 onay sertifikaları temin edilir.

7.) Alt yükleniciye yaptırılan bakım

Uzmanlık isteyen özel işlemleri yapan alt yüklenicilerin kuruluş tarafından uygun şekilde kontrol edildiği doğrulanır.

8.) Hava aracı sahibi/işleticisi ile ilişkiler – Bakım

- Bakımın uygun iş emirleri ile yürütüldüğü doğrulanır.
- Bakım konusunda sözleşme yapılmış ise, her iki tarafın da yükümlülüklerini yerine getirdiği kontrol edilir.

9.) Hava aracı sahibi/işleticisi ile ilişkiler – Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi

- CAO tarafından uçuşa elverişliliği yönetilen her bir hava aracı sahibi/işleticisi ile Ek-1: Part-M veya Ek-2: Part-ML eklerine uygun sözleşme imzalandığı doğrulanır.
- Sözleşme yapılan sahiplerin/işletmecilerin, yükümlülüklerini yerine getirdiği/getirilmediği kontrol edilir. Bu bağlamda;
 - (a) Pilotlarla görüşerek uçuş öncesi kontrollerin doğru şekilde yapıldığı sorgulanır.
 - (b) Uçuş saatleri/sayıları, pilot tarafından raporlanan kusurlar, bir sonraki planlı bakımların ne zaman yapılması gerektiği gibi hususların gösterildiği teknik kayıt defterinin veya eşdeğerinin doğru şekilde kullanıldığı sorgulanır.
 - (c) Hava aracı kayıtlarının örneklemeli kontrolü ile gecikmiş veya ertelenmiş bakımlara ya da kurallara uygun şekilde giderilmeyen kusurlara rağmen gerçekleştirilen uçuşların varlığı sorgulanır.
 - (d) Örneklem yöntemiyle hava aracı kayıtlarını inceleyerek veya hava aracı sahibi/işleticisi ile görüşerek CAO'ya bildirmeden bakım yapıldığı sorgulanır.

10.) Bakım kayıtları

- Bakım faaliyetlerinin uygun şekilde kayıt altına alındığı doğrulanır.
- SHGM Form.1 veya eşdeğeri ve uygunluk beyanları (CoC) dahil bakım kayıtlarının eksik olmadığı, tam olduğu ve uygun süreler boyunca saklandığı örneklemeli şekilde kontrol edilir.

11.) Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları

- Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarında eksik olmadığı ve uygun süreler boyunca saklandığı örneklenerek doğrulanır.
- Verilerin bilgisayar sistemlerinde güvenli şekilde saklandığı doğrulanır.

12.) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme ve özel uçuş izni kayıtları

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme incelemelerinin ve özel uçuş izni kayıtlarının tam olduğu ve uygun süreler boyunca muhafaza edildiği doğrulanır.

13.) Hava aracı uçuşa elverişlilik durumu

AD, bakım programı, servis ömrü sınırlı bileşenler, ertelenmiş bakımlar, ARC geçerliliği gibi hususları kapsayan sürekli uçuşa elverişlilik durum bilgilerinde süresi geçmiş öğelerin olup olmadığı kontrol edilir. Böylesi durumda, hava aracının uçuşlarının durdurulması gerekir.

14.) Hava aracı bakım programı (AMP) geliştirme ve kontrol

- Part-ML kapsamındaki hava araçları için AMP'nin CAO tarafından onaylandığı ve yıllık olarak gözden geçirildiği doğrulanır.
- Part-M kapsamındaki hava araçlarında son güncellemeden itibaren DAH'ın veya tasarım uyum beyanı düzenleyen kişinin yayınladığı sürekli uçuşa elverişlilik talimatlarındaki (ICA) değişikliklerin tamamının, Genel Müdürlük tarafından aksi onaylanmadıkça, bakım programına yansıtıldığı teyit edilir.
- Modifikasyonlardan ve tamirlerden kaynaklanan işlemler dikkate alınarak AMP'nin hazırlandığı doğrulanır.
- Bakım programı değişikliklerinin doğru düzlemde onaylandığı kontrol edilir.
- Bakım programına uygunluk durumu, yani uygulama ile en son onaylı dokümanın birebir uyumlu olduğu kontrol edilir.
- Kuruluşun şunları nasıl yönettiği;

(a) AMP aralıklarına ilişkin toleranslar, varyasyonlar sorgulanır.

(b) AMP'ye göre gerçekleştirilecek bakım tasklarında yapılan sapmalar sorgulanır.

(c) AMP'nin geliştirilmesinde DAH'ın veya tasarım uyum beyanı düzenleyen kişinin yayınladığı ICA'larda yapılan sapmaların doğru ve uygun şekilde gerekçelendirilmesi ve kaydedilmesi sorgulanır.

15.) AD'ler ve zorunlu kılınan emniyet tedbirleri

- Yapılan son incelemeden bu güne kadar yayınlanan tüm AD'lerin, AD durum listesine aktarıldığı kontrol edilir.
- Uygulanabilirlik, uyum tarihi, periyodu v.b. bilgilerin, AD durum listesine doğru şekilde yansıtıldığı örnekler üzerinde kontrol edilir.

16.) Modifikasyonlar/Tamirler

- İlgili durum listesindeki tüm modifikasyonların ve onarımların, M.A.304 veya ML.A.304 uyarınca onaylandığı örnekleme yöntemiyle doğrulanır.
- Son gözden geçirirmeden itibaren yapılan tüm modifikasyonların ve tamirlerin ilgili durum listesine işlendiği, hava aracı ve komponent kayıt defterlerinden veya eşdeğerinden örnekleme yapılarak kontrol edilir.

17.) Personel

- CAE'de sorumlu müdür ve diğer yönetici personelin doğru şekilde tanımlandığı ve güncel bilgileri yansıttığı doğrulanır.
- Personel sayısı azalmış veya faaliyetler artmış ise kuruluşun hala yeterli sayıda ve yetkinlikte personele sahip olduğu kontrol edilir.
- Yeni veya görev değişikliği olan personelin nitelik ve yeterlilik değerlendirmesinin yapıldığı doğrulanır.
- Personele aşağıdaki değişiklikleri kapsayacak şekilde gerekli eğitimlerin verildiği kontrol edilir:



- (a) Yönetmelikler, talimatlar ve düzenlemeler,
- (b) CAE ve ilgili prosedürler, İş, yetki kapsamı,
- (c) AD'ler, ICA'lar ve benzeri bakım verileri.

18.) Olay raporlama prosedürleri

- Raporlamanın doğru yapıldığı, gerekli aksiyonların uygulandığı ve kayıt altına alındığı doğrulanır.

19.) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme ve özel uçuş izni prosedürleri

- Uçuşa elverişlilik gözden geçirme incelemesinin doğru şekilde yapıldığı ve ARC'nin veya tavsiye raporunun doğru düzenlendiği kontrol edilir.
- Özel uçuş izninin doğru şekilde yayınlandığı ve onaylanmış uçuş koşullarına uyulduğu doğrulanır.

EK-5.3: Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Sözleşmesi

a.) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sözleşmesinin beyan edilmesi

Hava aracı sahibi veya işletici, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlemlerini yerine getirmek üzere ML.A.201'e göre onaylı bir CAMO/CAO ile sözleşme yaptığında, sözleşmenin bir kopyasını her iki tarafça da imzalanmasına müteakiben Genel Müdürlüğe sunar.

Genel Müdürlükçe yetkilendirilmemiş bir bakım yönetimi kuruluşu (CAMO/CAO) ile sözleşme yapılacak ise, sözleşme imzalanmadan önce hava aracı sahibi veya işletici, Genel Müdürlük tarafından sözleşmenin onaylamasını talep eder. Bu durumda ilgili devletin ICAO USOAP kapsamında yapılan denetimler sonucunda ortaya çıkan AIR alanındaki güncel Etkin Uyum Seviyesinin 70 üzerinde olması gerekir; aksi halde Genel Müdürlük sözleşmeyi onaylamadan önce ilgili CAMO/CAO'ya sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi konusunda sistem/süreç denetimi yapar.

CAMO/CAO ile yapılan sözleşmenin doğal ekleri, kuruluşun yetki sertifikası ve yetki kapsamını gösterir kuruluş el kitabının ilgili bölümleridir.

b.) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sözleşmesinin referansı

Sözleşme bu Talimat gerekliliklerine göre düzenlenir ve hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğine ilişkin tarafların yükümlülüklerini tanımlar.

c.) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sözleşmesinin içeriği

Sözleşme asgari aşağıdaki bilgileri içerir;

(c.1) Hava aracının tescili, tipi ve seri numarası ile motor ve pervane bilgileri, seri numaraları,

(c.2) Hava aracı sahibinin/sahiplerinin ad(lar)ı ve iletişim bilgileri veya işleticinin ticari ismi ile adres dahil olmak üzere şirket yöneticilerinin adları ve iletişim bilgileri,



(c.3) Sözleşme yapılan CAMO/CAO'nun ticari ismi ile adres dahil olmak üzere şirket yöneticilerinin adları ve iletişim bilgileri,

(c.4) Operasyon tipi.

d.) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sözleşmesinde bulunacak asgari metin

“Hava aracı sahibi veya işletici, sözleşme konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinin yönetilmesi, (gerekğinde Genel Müdürlük tarafından onaylanmak üzere) bakım programının hazırlanması ve geliştirilmesi ve bu bakım programı doğrultusunda bakım işlemlerinin yürütülmesi için gerekli organizasyonun yapılması görevlerini CAMO/CAO'ya devreder.

Bu sözleşme gereğince, her iki taraf, sözleşme konusuyla ilgili yükümlülüklerine uymayı taahhüt eder.

Hava aracı sahibi veya işletici sözleşme konusu hava aracı hakkında, bilgisi dahilindeki tüm verileri, tam ve eksiksiz olarak CAMO/CAO ile paylaşacağını ve ayrıca hava aracında CAMO/CAO'nun onayı olmaksızın değişiklik yapılmayacağını beyan eder.

Taraflardan herhangi birinin sözleşme şartlarına uymaması halinde sözleşme geçersiz hale gelir. Böyle bir durumda, sözleşme konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği hakkındaki her türlü sorumluluk, hava aracı sahibine veya işleticiye geçer. Bu durumda CAMO/CAO hava aracına ait dokümanların tamamını, sözleşmenin tarafı olan hava aracı sahibine veya işleticiye eksiksiz teslim eder ve sözleşmenin hükümsüz hale geldiği hususunda Genel Müdürlüğü azami iki hafta içerisinde bilgilendirir.”

e.) Sözleşme yapan tarafların yükümlülükleri

Hava aracı sahibi/işletici, ML.A.201'e uygun şekilde CAMO/CAO ile sözleşme yaptığında, her bir tarafın yükümlülükleri aşağıdaki gibi paylaşılır.

(e.1) CAMO/CAO yükümlülükleri:

(e.1.i) Yetki kapsamında sözleşme konusu hava aracı tipinin mevcut olması;

(e.1.ii) Sözleşme konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini sürdürmek üzere aşağıdaki koşullara uymak;

(e.1.ii.A) CAMO/CAO'da sözleşme konusu hava aracı tipine ait onaylanmış AMP bulunmuyor ise hazırlamak ve Genel Müdürlük onayına sunmak,

(e.1.ii.B) Sözleşme öncesinde onaylanmış AMP var ise incelemek ve üreticinin güncel el kitaplarından yapılan olası sapmaları (farklılıkları, eksiklikleri) tespit ederek AMP/MPD'nin son revizyonlarındaki verilerle uyumlu hale getirerek AMP'yi güncelleştirmek, onaylanmasına müteakiben bir kopyasını hava aracı sahibine/işleticisine vermek,

(e.1.ii.C) Bir önceki (son) bakım programı ile CAMO/CAO'nun revize ettiği güncel bakım program arasındaki olası sapmaları/farklılıkları, köprüleme bakımı ile gidermek üzere bakım işlemlerini organize etmek, güncel AMP ile uyumlu hale getirmek,

(e.1.ii.D) Bütün bakımları onaylı bakım kuruluşu veya izin veriliyorsa bağımsız onaylayıcı personel tarafından gerçekleştirilmesini sağlamak,

(e.1.ii.E) Uygulanması gereken tüm uçuşa elverişlilik direktiflerini organize etmek,

(e.1.ii.F) Planlı bakım ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemleri sırasında tespit edilen veya hava



aracı sahibi/işletici tarafından rapor edilen tüm uygunsuzlukların onaylı bakım kuruluşu (veya izin veriliyorsa bağımsız onaylayıcı personel) tarafından giderilmesini sağlamak,

(e.1.ii.G) Planlı bakımların, uçuşa elverişlilik direktiflerinin, servis ömrü sınırlı parça değişimlerinin ve komponent kontrol gerekliliklerinin takip edilmesini koordine etmek,

(e.1.ii.H) Bakım yapılması gerektiğinde hava aracını onaylı bakım kuruluşuna (veya izin veriliyorsa bağımsız onaylayıcı personele) teslim edilmesi için hava aracı sahibini/işleticiyi zamanında bilgilendirmek,

(e.1.ii.I) Tüm teknik kayıtları yönetmek ve arşivlemek.

(e.1.iii) Hava aracında gerçekleştirilecek her bir modifikasyonun veya (büyük) tamirin SHT-21 Talimatına göre onayını ve uygulanmasını organize etmek;

Tasarıma uygunluk beyanına tabi bir hava aracı söz konusu olduğunda, herhangi bir modifikasyon veya (büyük) tamir için uygunluk beyanını ilgili işlemde önce SHT-21 Talimatı uyarınca organize etmek;

(e.1.iv) CAMO/CAO tarafından planlanmasına rağmen hava aracı sahibi veya işletici tarafından hava aracını bakım için teslim edilmediğinde Genel Müdürlüğü bilgilendirmek;

(e.1.v) Sözleşme konusu hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin gerçekleştirildiğinden ve ARC'nin tanzim edildiğinden emin olmak;

(e.1.vi) Tanzim veya temdit edilen her bir ARC'nin bir kopyasını, kanıt doküman mahiyetindeki ekleriyle birlikte Genel Müdürlüğe 10 gün içerisinde göndermek;

(e.1.vii) SHT-OLAY Talimatı ve ilişkili mevzuatla düzenlenmiş konulardaki hava aracı olaylarını ilgili taraflara bildirmek;

(e.1.viii) Sözleşme taraflardan herhangi biri tarafından zamanından önce sonlandırıldığında veya sözleşme maddelerine riayet edilmediği takdirde Genel Müdürlüğü bilgilendirmek;

(e.1.ix) Bakım planlaması CAMO/CAO tarafından yapılmasına rağmen hava aracına yetkisiz, kontrolsüz ve plansız bakım yapılması durumunda Genel Müdürlüğü bilgilendirmek;

(e.1.x) CAMO/CAO tarafından organize edilmesine rağmen onaylı bakım kuruluşu veya bağımsız onaylayıcı personel tarafından iş emirlerine aykırı veya eksik bakım uygulanması halinde Genel Müdürlüğü bilgilendirmek.

(e.2) Hava aracı sahibinin veya işleticinin yükümlülükleri:

(e.2.i) Hava aracı bakım programı hakkında bilgi sahibi olmak,

(e.2.ii) SHT-CAM Talimatı hakkında bilgi sahibi olmak,

(e.2.iii) Sözleşme konusu hava aracını, CAMO/CAO'nun organizasyonuna göre ve mutabık kalınan zamanda bakım için teslim etmek,

(e.2.iv) Hava aracında CAMO/CAO'nun organize etmediği modifikasyonları yapmamak,

(e.2.v) CAMO/CAO'nun kontrolü ve bilgisi dışında istisnai olarak uygulanan tüm bakım işlemlerini, bakım evraklarıyla birlikte CAMO/CAO'ya en çok 10 gün içinde teslim etmek,

(e.2.vi) Uçuş operasyonu sırasında tespit edilen tüm hasar ve arızaları hava aracı (teknik) kayıt defteri

vasıtasıyla CAMO/CAO'ya aktarmak,

(e.2.vii) Sözleşme taraflardan herhangi biri tarafından sonlandırıldığında veya sözleşme hükümlerine uyulmadığında Genel Müdürlüğe bu konularda bilgi vermek,

(e.2.viii) Sözleşme konusu hava aracı satıldığında veya işletici değiştiğinde Genel Müdürlüğü ve CAMO/CAO'yu en çok 10 gün içinde bilgilendirmek,

(e.2.ix) Mevzuatla düzenlenmiş konulardaki hava aracı olaylarını ilgili taraflara zamanında bildirmek,

(e.2.x) Hava aracı (uçuş) kayıt defterini işin tekniğine uygun şekilde doldurmak ve ayrıca uçuş saatlerini, uçuş sayılarını ve CAMO/CAO ile mutabık kalınan diğer kullanım bilgilerini CAMO/CAO'ya düzenli olarak bildirmek,

(e.2.xi) ML.A.803(c) bendi kapsamında hava aracı sahibi pilot tarafından bakım gerçekleştirildiğinde, teknik kayıt defterine bakım çıkışını kaydetmek ve bakım dokümanlarını CAMO/CAO'ya en çok 10 gün içinde teslim etmek.

Ek-5.4: Bakım Anlaşmaları

1. Bakım anlaşmaları

Burada, standart bakım anlaşması şablonunu paylaşmaktan ziyade, tatbikinin mümkün olduğu durumlarda, CAMO/CAO ve bakım kuruluşu arasındaki bakım anlaşmasında değinilmesi gereken ana hususların listesi verilmektedir. Burada sadece teknik konulara değinilmekte ve maliyet, gecikme, garanti, v.b. konular kapsama alınmamaktadır.

Bakımın birden fazla kuruluşa anlaşmayla devredildiği durumlarda (örneğin, hava aracı üs bakımının X'e, motor bakımının Y'ye ve hat bakımının Z1, Z2 ve Z3'e devredilmesi) farklı bakım anlaşmalarının tutarlılığına dikkat edilmesi gerekmektedir.

Bakım anlaşması normalinde personele, gerekli ve detaylı çalışma talimatları sağlamak için tasarlanmaz. Bu doğrultuda, konuya müdahil olan herhangi bir kişi, kendi sorumluluğundan, hesap verebilirliğinden ve geçerli prosedürlerden haberdar olacak şekilde, bu fonksiyonların tatminkar bir şekilde karşılanması için CAMO/CAO ve bakım kuruluşundaki organizasyonel rollerin, sorumluluğun, prosedürlerin ve rutin işlemlerin belirlenmesi gerekmektedir. Bu prosedürlere ve rutin işlemlere CAME/CAE ve bakım kuruluşunun el kitabında yer verilebilir veya bu prosedürler ve rutin işlemler söz konusu dokümanlara ilave edilebilir veya ayrı prosedürlerde de yer alabilir. Başka bir deyişle, prosedürler ve rutin işlemler anlaşma koşullarını yansıtmalıdır.

NOT.1: Genel Müdürlükçe yetkilendirilmemiş bir bakım kuruluşu ile anlaşma yapılacak ise, anlaşma imzalanmadan önce hava aracı sahibi veya işletici, Genel Müdürlük tarafından anlaşmanın onaylanmasını talep eder. Bu durumda ilgili devletin ICAO USOAP kapsamında yapılan denetimler sonucunda ortaya çıkan AIR alanındaki güncel Etkin Uyum Seviyesinin 70 üzerinde olması gerekir; aksi halde Genel Müdürlük anlaşmayı onaylamadan önce ilgili bakım kuruluşuna bakım faaliyetleri, prosedürleri, kapasite, yetkinlik ve (teknik) personel konularında sistem/süreç denetimi yapar.

NOT.2: Bakım kuruluşu ile yapılan anlaşmanın doğal ekleri, kuruluşun yetki sertifikası ve yetki kapsamını ve kabiliyet listesinin gösterir kuruluş el kitabının ilgili bölümleridir.

2. Hava aracı ve/veya motor bakımı



Aşağıdaki konular hava aracı üs bakımı, hat bakımı ve motor bakımı için geçerli olan bakım anlaşmasına uyarlanabilir.

Hava aracı bakımı ayrıca, hava aracına takılı oldukları sırada motorların ve APU'nun bakımını da kapsamaktadır.

2.1. İş kapsamı

Bakım kuruluşu tarafından yapılacak bakım tipinin açık bir şekilde belirtilmesi gerekmektedir. Hat ve/veya üs bakımı durumunda, söz konusu anlaşma hava araçlarının tipini belirtmeli ve tercihen hava araçlarının tescillerini içermelidir.

Motor bakımı durumunda, anlaşmada motor tipi de belirtilmelidir.

2.2. Bakım tesisleri ve sahip olunan sertifikalar

Uygun olduğu şekilde üs, hat veya motor bakımının gerçekleştirileceği yer(ler) ve ayrıca bu yerler için geçerli olan bakım kuruluşunun sahip olduğu sertifikalar anlaşmada belirtilmelidir. Gerekirse hava aracının hizmet veremez hale gelmesi, yerde kalması durumunda veya dönemsel hat bakım ihtiyacından kaynaklanan destekleyici nitelikteki (plansız) bakımların herhangi bir mahalde yapılma olasılığındaki çözümler de söz konusu anlaşmada belirtilebilir.

2.3. Alt yüklenicilik

Bakım anlaşmalarında, bakım kuruluşunun görevlerini hangi koşullar altında üçüncü tarafa (bu üçüncü taraf onaylı bakım kuruluşu olsun veya olmasın) anlaşma yoluyla devredebileceğini belirtilmelidir. Söz konusu anlaşma en azından CAO.A.095(a)(2) veya SHT-145 Talimatı, Ek-1: Tablo-18 'Bakım Kuruluşunun Yetkileri' 145.A.75(b)'ye atıf yapmalıdır. Açıklama mahiyetindeki ek bilgiler bahsedilen mevzuat maddelerine ait AMC ve GM içerisinde yer almaktadır.

CAMO/CAO, bakım kuruluşunun herhangi bir işi, işlemi üçüncü tarafa anlaşma yoluyla devretmeden önce onayının alınmasını gerekli görebilir. CAMO/CAO'ya, bakım kuruluşunun anlaşmaya müdahil olan alt yüklenicileri ile ilgili her tür bilgilere (bilhassa kalite gözetimi, uyumluluk izleme bilgilerine) erişim izni verilmelidir. Öte yandan, CAMO/CAO'nun sorumluluğu kapsamında hem kendisi hem de Genel Müdürlük, alt yüklenicilik hakkında bilgilendirilme hakkına sahiptir; ancak Genel Müdürlüğün normal şartlarda yalnızca uçak, motor ve APU alt yükleniciliği ile ilgileceği unutulmamalıdır.

2.4. Bakım programı

Söz konusu bakımın, hangi bakım programına göre yapıldığı belirtilmelidir. CAMO/CAO, söz konusu bakım programını Genel Müdürlüğe onaylatmalıdır.

2.5. Kalite gözetimi

Anlaşma koşulları, CAMO/CAO'nun bakım kuruluşunda kalite gözetimi, uyumluluk izleme denetimlerinin yapılmasına olanak veren bir hüküm içermelidir. Bakım anlaşmasında, kalite gözetimi sonuçlarının bakım kuruluşu tarafından nasıl ele alınacağı belirtilmelidir.

2.6. Genel Müdürlüğün müdahillliği

Anlaşma hava aracı, işletici (operatör), CAMO/CAO ve bakım kuruluşunun gözetimleri için sorumlu olan (doğal olarak yetkilendiren) sivil havacılık otoritelerini açıkça belirtmelidir. Ayrıca anlaşma her zaman Genel Müdürlüğe, bakım kuruluşu tesislerine, dokümanlarına ve diğerlerine erişim hakkı sağlamalıdır.



2.7. Bakım verileri

Anlaşmanın gereğini yerine getirebilmek için gerekli olan bakım ve onarım verileri ve diğer el kitapları anlaşmada belirtilmelidir. Ayrıca bu veriler ile el kitaplarının ne şekilde temin edileceği (CAMO/CAO veya bakım kuruluşu tarafından temin edilmesine bakılmaksızın) ve güncel tutulacağı da belirtilmelidir.

Bu husus, bunlarla sınırlı olmamakla birlikte aşağıdakileri içerebilecektir:

- Bakım programı (AMP),
- Uçuşa elverişlilik direktifleri (AD),
- Tamir ve modifikasyon verileri,
- Hava aracı bakım el kitabı (AMM),
- Hava aracı yedek parça katalogu (IPC),
- Tesisat şemaları (Wiring diagramları),
- Arıza giderme el kitabı,
- Hava aracında yüklü olan asgari teçhizat listesi (MEL),
- İşletme el kitabı,
- Uçuş (operasyon) el kitabı,
- Motor bakım el kitabı,
- Motor revizyon el kitabı.

2.8. Bakım girişi koşulları

Söz konusu anlaşma, hava aracının onaylı bakım kuruluşunda hangi koşulda hazır edilmesi gerektiğini belirtmelidir. Detaylı bakımlarda, yapılacak işler üzerinde karşılıklı olarak mutabık olunabilmesi için iş kapsamı planlama toplantısının organize edilmesi faydalı olabilir.

2.9. Uçuşa elverişlilik direktifleri ve servis bültenleri, modifikasyonlar

Anlaşma, CAMO/CAO'nun bakım kuruluşuna AD, SB ve modifikasyon konularında hangi bilgileri temin etmekle sorumlu olduğunu belirtmelidir. Bu bilgiler şunları içerebilir:

- AD durum bilgisi, yapılması gereken son tarihler ve uygulanabilir ise tercih edilen alternatif uyumluluk yöntemleri,
- Modifikasyon durum bilgisi ve bir modifikasyon veya SB'nin uygulanması konusundaki karar.

Bunlara ilaveten AD, SB ve modifikasyon durumlarının takibini tamamlayabilmesi için CAMO/CAO'nun geri bildirim olarak ihtiyaç duyacağı bilgi türleri de belirtilmelidir.

2.10. Uçuş saati ve sayısı kontrolü

Uçuş saatinin ve sayısının kontrolü, CAMO/CAO'nun sorumluluğu dahilindedir ve anlaşmada CAMO/CAO'nun güncel saat ve sayı değerlerini bakım kuruluşuna ne şekilde ileteceği de belirtilmelidir. Ayrıca kendi planlama fonksiyonlarına ilişkin kayıtları güncelleyebilmesi için bakım kuruluşunun güncel uçuş saat ve sayı bilgilerini düzenli olarak alması gerekir gerekmediğini de anlaşmada yer almalıdır.

2.11. Ömür sınırlı parçalar ve zaman kontrollü komponentler

Ömür sınırlı parçaların ve zaman kontrollü komponentlerin takibi CAMO/CAO'nun sorumluluğundadır. Anlaşmada, CAMO/CAO'nun bu bileşenlerin durumları hakkında bilgiyi bakım kuruluşuna sağlayıp sağlamayacağı ve bakım kuruluşunun, bu bileşenlerin sökülmesi/takılması ile ilgili olarak CAMO/CAO'ya hangi bilgileri iletmesi gerektiği belirtilmelidir. Bu sayede CAMO/CAO kendi kayıtlarını güncelleyebilir.

2.12. Parçaların tedarik edilmesi

Anlaşmada, belirli bir malzeme veya komponentin CAMO/CAO tarafından mı yoksa bakım kuruluşu tarafından mı temin edileceği, hangi tür komponentlerin ortak havuzdan sağlanacağı gibi hususlar belirtilmelidir. Söz konusu ekipmanın SHT-21 Talimatı kapsamında onaylanmış veya hava aracı tasarım uyum beyanı gerekliliklerine göre beyan edilmiş verileri, standartları karşıladığından emin olmanın ve hava aracına takmaya elverişli durumda bulunduğunu doğrulamanın bakım kuruluşunun sorumluluğunda olduğu açıkça belirtilmelidir. Komponentlerin kabulüne ilişkin daha fazla bilgiye M.A.501, ML.A.501 ve SHT-145 Talimatı 145.A.42 maddelerinde yer verilmektedir.

2.13. Hat istasyonlarında ortak havuzda toplanan parçalar

Uygulanabilir olduğu durumlarda, anlaşmada hat istasyonlarında ortak kullanılan parçalar konusunun nasıl ele alınacağı belirtilmelidir.

2.14. Planlı bakım

Programlanmış bakım kontrollerinin planlanabilmesi için, bakım kuruluşuna verilecek destek dokümanlar belirtilmelidir. Bu husus, bunlarla sınırlı olmamakla birlikte aşağıdakileri içerebilir:

- İş kartları dahil olmak üzere, geçerli iş paketi;
- Planlanan komponent söküm listesi;
- Gerçekleştirilecek modifikasyonlar.

Bakım kuruluşunun herhangi bir nedenden dolayı bir bakım işini ertelemeyebilmesi için CAMO/CAO ile resmi olarak mutabakata varması ve bu yönde davranması gerekmektedir. Erteleme onaylı sınırların ötesine geçmesi halinde bakım programından sapma konusu devreye girer. Bu husus, uygulanabilir olduğu durumlarda, bakım anlaşmasında ele alınmalıdır.

2.15. Plansız bakım, Arıza giderme

Anlaşmada, bakım kuruluşunun CAMO/CAO'ya başvurmaksızın hangi düzeydeki arızayı giderebileceği belirtilmelidir. Asgari olarak, tamirlerin onayına ve büyük tamirlerin gerçekleştirilmesine değinilmelidir. Her türlü kusur, arıza giderme işleminin ertelenmesi CAMO/CAO'ya sunulmalıdır.

2.16. Ertelenmiş görevler

Yukarıdaki 2.14 ve 2.15 paragrafları ile birlikte M.A.801(f), ML.A.801(f) ve SHT-145 Talimatı 145.A.50(e) maddeleri göz önünde bulundurularak, hava aracı hat ve üs bakımı için işleticinin MEL kullanılabilir ve hat istasyonunda giderilemeyen bir arıza olması durumunda CAMO/CAO ile kurulacak irtibat ile çözüm tayin edilebilir.

2.17. Bakım programından sapma

Bakım programından sapmalar, bakım programında tanımlanmış prosedürlere göre CAMO/CAO tarafından yönetilmelidir. Söz konusu anlaşma, sapma talebini gerekçelendirmek amacıyla bakım kuruluşunun işleticiye temin edebileceği desteği belirtmelidir.

2.18. Bakım kontrol uçuşu (MCF)

Hava aracı bakımı sonrasında herhangi bir kontrol uçuşunun gerekli olması halinde, MCF CAME/CAE’de ve işletme el kitabında belirlenmiş prosedürler doğrultusunda yapılmalıdır.

2.19. Tezgah testi (Bench test)

Söz konusu anlaşmada, test kabul kriterleri ile birlikte motorun teste tabi tutulması sırasında CAMO/CAO temsilcisinin bulunmasının gerekip gerekmediği belirtilmelidir.

2.20. Servise verme dokümantasyonu

Servise verme, hizmete sunma, kendi prosedürleri doğrultusunda bakım kuruluşu tarafından yapılması gerekmektedir. Öte yandan, anlaşma hangi destek formlarının kullanılması gerektiğini (Hava aracı teknik kayıt defteri (technical log), bakım kuruluşunun bakım çıkış sertifikası formatı, vb.) ve bakım kuruluşunun hava aracının teslim edilmesine müteakiben SYK’ya temin etmesi gereken dokümantasyonu belirtmelidir. Bu husus, bunlarla sınırlı olmamakla birlikte aşağıdakileri içerebilir:

Servise verme (hizmete sunma) işlemi, bakım kuruluşu tarafından kendi prosedürlerine uygun şekilde gerçekleştirilmelidir. Öte yandan anlaşmada, hangi destek formlarının kullanılmasının gerektiği (hava aracı teknik kayıt defteri, bakım kuruluşunun bakım çıkış sertifikası formatı, v.b.) ve hava aracının teslimi sırasında bakım kuruluşu tarafından CAMO/CAO’ya hangi belgelerin sağlanacağı belirtilmelidir. Bu dokümanlar aşağıdakileri içerebilir ancak bunlarla sınırlı değildir:

- Servise verme, hizmete sunma sertifikası (CRS),
- Uçuş testi raporu,
- Uygulanan modifikasyonlar listesi,
- Tamirler listesi,
- Tamamlanan AD listesi,
- Bakım raporu,
- Tezgah testi raporu.

2.21. Bakım kayıtlarının saklanması

CAMO/CAO, SHT-CAM Talimatı kapsamında gerekli görülen bakım kayıtlarının bazılarının muhafaza edilmesi için bakım kuruluşu ile alt yüklenicilik anlaşması imzalayabilir. Bu, CAMO/CAO’nun kendi yönetim sistemi kapsamında kayıt tutma görevlerinin bir kısmını alt yükleniciye devrettiği anlamına gelir ve bu nedenle CAMO.A.125(d)(3) ve/veya CAO.A.095(b)(3) maddesinin hükümleri uygulanır.

2.22. Bilgi alışverişi

CAMO/CAO ve bakım kuruluşu arasında bilgi alışverişinin gerekli olduğu her durumda, söz konusu anlaşma hangi bilgilerin ne zaman, hangi durumda, hangi sıklıkta, nasıl ve kim tarafından kime iletilmesi ve temin edilmesi gerektiğini belirtmelidir.

2.23. Toplantılar

Söz konusu bakım anlaşmanın şartları içinde CAMO/CAO ve bakım kuruluşu arasında belirli sayıda toplantı yapılmasına yönelik hükümler yer almalıdır.

2.23.1. Anlaşmanın gözden geçirilmesi

Anlaşmanın yürürlüğe girmesinden önce, anlaşma şartlarının yerine getirilmesine müdahil olacak her iki tarafın teknik personelinin bir araya gelerek, her maddenin doğru şekilde anlaşılması, tarafların görev ve sorumlulukları konusunda ortak bir konsensusa varılması büyük önem taşır.

2.23.2. İş kapsamı planlama toplantısı

Yapılacak görevlerin ortak mutabakatla belirlenebilmesi için iş kapsamı planlama toplantıları düzenlenebilir.

2.23.3. Teknik toplantı

AD, SB, gelecekteki modifikasyonlar, bakım kontrolü sırasında tespit edilen önemli kusurlar, hava aracı ve komponent güvenilirliği, v.b. teknik konuları düzenli bir şekilde gözden geçirmek amacıyla planlı toplantılar organize edilebilir.

2.23.4. Uyumluluk ve performans toplantısı

CAMO/CAO'nun gözetim faaliyetleri sonucunda gündeme gelen konuların ele alınması ve gerekli düzeltici/önleyici çalışmaların karara bağlanması amacıyla uyumluluk izleme ve performans toplantıları düzenlenebilir.

2.23.5. Güvenilirlik toplantısı

Bir güvenilirlik programı mevcut olduğu durumlarda, anlaşma, güvenilirlik toplantılarına katılım dahil olmak üzere CAMO/CAO'nun ve bakım kuruluşunun söz konusu programa müdahil olma durumlarını belirtmelidir.

Ek-5.5: Birleşik Uçuşa Elverişlilik Kuruluşu El Kitabı (CAE)

CAE'de yer alması gereken bölümler, her bölümün kısa tanımı ve ilgili uygulama kurallarının referansları burada listelenmektedir.

Bölüm	Tanım	SHT-CAM, Ek-5: Part-CAO referansı
BÖLÜM A: GENEL TANIM		
A.1	Sorumlu müdür beyanı	CAO.A.025(a)(1) CAO.A.035(a)
A.2	Kuruluşun genel tanıtımı	CAO.A.035(a) CAO.A.100(e)
A.3	Tesislerin tanımı ve konumu	CAO.A.025(a)(9) CAO.A.030



Bölüm	Tanım	SHT-CAM, Ek-5: Part-CAO referansı
A.4	Çalışma kapsamı	CAO.A.020(a) CAO.A.020(b)(1) CAO.A.025(a)(2) CAO.A.095(e)
A.5	El kitabı güncellemeleri ve organizasyon değişiklikleri	CAO.A.025(a)(11) CAO.A.025(c) CAO.A.105
A.6	Alternatif uyum yöntemleri prosedürü	CAO.A.017
A.7	Yönetim personeli	CAO.A.025(a)(3) CAO.A.035(b) CAO.A.100(a)
A.8	Organizasyon şeması	CAO.A.025(a)(4)
A.9	İşgücü kaynakları	CAO.A.035(d)
A.10	Onaylayıcı personel listesi	CAO.A.025(a)(5)
A.11	Hava aracı bakım programı geliştirme ve onaydan sorumlu personel listesi	CAO.A.025(a)(6)
A.12	Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli listesi	CAO.A.025(a)(7) CAO.A.045(d)
A.13	Özel uçuş izni yayınlamaktan sorumlu personel listesi	CAO.A.025(a)(8)
BÖLÜM B: GENEL PROSEDÜRLER		
B.1	Kalite veya organizasyonel gözden geçirme sistemi	CAO.A.100(a) CAO.A.100(b) CAO.A.100(d) CAO.A.100(e) CAO.A.100(f)
B.2	Denetim planı veya organizasyonel gözden geçirme periyodu ve içeriği	CAO.A.100(b) CAO.A.100(f)
B.3	Bakım anlaşmalarının izlenmesi	CAO.A.100(b)(2)



Bölüm	Tanım	SHT-CAM, Ek-5: Part-CAO referansı
B.4	Personelin nitelikleri, değerlendirilmesi ve eğitimi	CAO.A.035(c) CAO.A.035(d) CAO.A.035(e) CAO.A.035(f) CAO.A.040(a) CAO.A.045(a) CAO.A.045(b) CAO.A.045(c) CAO.A.060(a)
B.5	Tek seferlik bakım yetkilendirmesi	CAO.A.040(b)
B.6	Sınırlı sertifikasyon yetkilendirmesi	CAO.A.040(c)
B.7	Alt yüklenicilik	CAO.A.095(a)(2) CAO.A.095(b)(3) CAO.A.100(f)
B.8	Bakım verileri ve sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi verileri	CAO.A.055(a) CAO.A.080
B.9	Kayıt yönetimi ve saklama	CAO.A.035(e) CAO.A.040(d) CAO.A.045(e) CAO.A.050(b) CAO.A.060(j) CAO.A.075(a) CAO.A.075(b)(9) CAO.A.090 CAO.A.100(c) CAO.A.085
B.10	Uçuşa elverişlilik gözden geçirme incelemesi	CAO.A.085 CAO.A.095(c)
B.11	Onaylanmış uçuş koşullarına uygunluk	CAO.A.095(d)
B.12	Özel uçuş izninin yayınlanması	CAO.A.095(d) CAO.A.045(a)
B.13	SHT-66 Talimatı 66.B.105 maddesi uyarınca Genel Müdürlüğe, SHT-66 hava aracı bakım lisansı verilmesi için tavsiye mektubu düzenleme prosedürü.	66.B.105



Bölüm	Tanım	SHT-CAM, Ek-5: Part-CAO referansı
BÖLÜM C: BAKIM PROSEDÜRLERİ		
C.1	Bakım — Genel	CAO.A.025(10)
C.2	İş emri kabulü	CAO.A.055(b)
C.3	Komponent, ekipman, alet ve malzeme tedariği, kabulü, ayrımı, depolanması, kalibrasyonu	CAO.A.050 CAO.A.060(d) CAO.A.030(b)
C.4	Bakım tesisi seçimi, yerleşimi, temizliği ve çevresel kısıtlamalar	CAO.A.060(b) CAO.A.060(e) CAO.A.060(f)
C.5	Bakımın gerçekleştirilmesi ve bakım standartları	CAO.A.020(b)(2) CAO.A.020(b)(3) CAO.A.020(b)(4) CAO.A.095(a)(1) CAO.A.060(c)
C.6	Bakım hatalarının önlenmesi	CAO.A.060(g) CAO.A.060 (i)
C.7	Kritik bakım görevleri ve hata yakalama yöntemi	CAO.A.060(h)
C.8	İmalat	CAO.A.020(c)
C.9	Onaylayıcı personel sorumlulukları ve bakım çıkış sertifikası	CAO.A.040(a) CAO.A.065 CAO.A.070 CAO.A.095(a)(4)
C.10	Bakım sırasında ortaya çıkan arızalar	CAO.A.075(b)(6)
C.11	Onaylı tesisler dışında bakım	CAO.A.095(a)(3)
C.12	Hava aracı veya motor yetkisi kapsamında komponent bakım prosedürü	CAO.A.020(b)(2) CAO.A.020(b)(3)
C.13	Motor veya komponent yetkisi kapsamında takılı motor veya komponent bakımı prosedürü	CAO.A.020(b)(3) CAO.A.020(b)(4)
C.14	Özelleştirilmiş tasklar, tahribatsız muayene, motor çalıştırma ve benzerleri için özel işlem prosedürleri	CAO.A.020(b)(5) CAO.A.030(a)
C.15	Bakım imtiyazı kapsamında uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayınlama	CAO.A.095(c)(2)



Bölüm	Tanım	SHT-CAM, Ek-5: Part-CAO referansı
BÖLÜM D: SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK YÖNETİM PROSEDÜRLERİ		
D.1	Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi — Genel	CAO.A.025(10) CAO.A.095(b)(1) CAO.A.075(a) CAO.A.075(b)(7) CAO.A.075(b)(9)
D.2	Asgari teçhizat listesi ve konfigürasyon sapma listesi uygulaması	CAO.A.075(a)
D.3	AMP geliştirme, kontrol ve periyodik gözden geçirme	CAO.A.075(a) CAO.A.075(b)(1) CAO.A.075(b)(2) CAO.A.095(b)(2)
D.4	Uçuşa elverişlilik direktifleri ve diğer zorunlu uçuşa elverişlilik gereklilikleri	CAO.A.075(a) CAO.A.075(b)(5) CAO.A.075(b)(8)
D.5	Modifikasyonlar ve onarımlar	CAO.A.075(b)(3)
D.6	Uçuş öncesi kontrol	CAO.A.075(a)
D.7	Arızalar	CAO.A.075(b)(6)
D.8	Bakım için sözleşme ve iş emirlerinin düzenlenmesi	CAO.A.075(a) CAO.A.075(b)(4) CAO.A.075(b)(7)
D.9	Bakım faaliyetlerinin koordinasyonu	CAO.A.075(b)(8)
D.10	Ağırlık ve denge beyanı	CAO.A.075(a) CAO.A.075(b)(10)
D.11	ARC veya ARC tavsiye raporunun yayınlanması	CAO.A.095(c)(1)(i)
D.12	ARC geçerlilik süresinin uzatılması	CAO.A.095(b)(4) CAO.A.095 (c)(1)(ii)
D.13	Bakım kontrol uçuşları	CAO.A.075(a)
BÖLÜM E: DESTEKLEYİCİ DOKÜMANLAR		
E.1	Örnek belgeler	
E.2	Bakım konusunda anlaşma yapılan (hizmet alınan) yüklenici kuruluş listesi	
E.3	Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi tarafında sözleşme yapılan (hizmet verilen) kuruluş listesi	



Bölüm	Tanım	SHT-CAM, Ek-5: Part-CAO referansı
E.4	Hava aracı teknik kayıt sistemi	
E.5	Onaylı alternatif uygunluk yöntemleri listesi	
E.6	Sürekli uçuşa elverişlilik görevleri için yapılan alt yüklenici sözleşmelerin kopyası	
E.7	Anlaşma ile bakım yapılan hava aracı listesi	
E.8	Anlaşma ile sürekli uçuşa elverişliliği yönetilen hava aracı listesi	
E.9		