

T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

**SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK YÖNETİMİ TALİMATI'NDA DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA
DAİR TALİMAT**

MADDE 1 – 01/02/2025 tarihinde yayımlanan Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Talimatının 1 inci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“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.”

MADDE 2 – Aynı Talimatın 3 üncü maddesinin birinci fıkrasının a bendi maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“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, (AB) 2023/203, (AB) 2023/989, (AB) 2025/111 numaralı değişiklikler.~~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.~~

MADDE 3 – Aynı Talimatın 4 üncü maddesinin birinci fıkrasının (ç) bendinin (1) numaralı alt bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir..

“1) Azami kalkış ağırlığı 1200 Kg veya altında olan, karmaşık motorlu hava aracı olarak sınıflandırılmayan ~~hava araçları~~ ~~uçak, planör veya motorlu planörü,~~

MADDE 4 – Aynı Talimatın 4 üncü maddesinin birinci fıkrasının (d) bendinin (1) numaralı alt bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Azami kalkış ağırlığı 2000 Kg veya altında olan, karmaşık motorlu hava aracı olarak sınıflandırılmayan ~~uçak, planör veya motorlu planörü~~ ~~hava araçları,~~

MADDE 5 – Aynı Talimatın 4 üncü maddesinin birinci fıkrasının (d) bendinin (1) numaralı alt bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Azami kalkış ağırlığı 2000 Kg veya altında olan, karmaşık motorlu hava aracı olarak sınıflandırılmayan ~~uçak, planör veya motorlu planörü~~ ~~hava araçları,~~

MADDE 6 – Aynı Talimatın 4 üncü maddesinin birinci fıkrasının (i) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“i) Hata: Bir kişi/ekip tarafından gerçekleştirilen kabul edilen prosedürlerden veya düzenlemelerden istemsiz sapmalara yol açabilecek faaliyet veya eylemsizliği,”

MADDE 7 – Aynı Talimatın M.A.202 maddesinin (b) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“~~(b)~~ Raporlar, SHT-OLAY talimatına uygun şekilde Genel Müdürlük tarafından belirlenen formatta ~~şekilde~~ iletilir ve rapor konusu olay ve bilinen durum hakkında sorumluların sahip olduğu tüm bilgileri ~~olayı veya durumu raporlayan kişi veya kuruluşun, söz konusu olay veya durum hakkında sahip olunan bilgilerin tamamını eksiksiz şekilde içerir.~~

MADDE 8 – Aynı Talimatın M.A.301 maddesinin (d) bendinin (1) numaralı alt bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“(d.1) Üretici dokümanlarında aksi bir durum belirtilmediği sürece; bakımda geçen sürenin 12 ayı

aşması durumunda bakım interval takibi taskın uygulandığı tarihten başlar. Bakımda geçen sürenin 12 aydan daha kısa olduğu durumlarda ise son uygulama tarihi olarak CRS tarihi kabul edilir. “

MADDE 9 – Aynı Talimatın M.A.302 maddesinin (h) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“(+)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.302 (c) maddesi kapsamında dolaylı onay yetkisine sahip kuruluş, kaynak/referans dokümanlardaki yeni veya değiştirilmiş bakım talimatlarını, yayın tarihinden itibaren en fazla 90 gün içinde kendi uyumluluk izleme departmanının onayına sunar. 120 gün içerisinde de revize bakım programı yayınlanıp Genel Müdürlüğe bilgi verilir.”

MADDE 10 – Aynı Talimatın M.A.901 maddesinin (r) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“(+)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. kesin değilse, incelemeyi gerçekleştiren CAMO veya CAO, Genel Müdürlüğü mümkün olan en kısa sürede ve her halükarda, incelemenin neden bir sonuca bağlanamadığını tespit ettiği andan itibaren 72 saat içinde bilgilendirmelidir.”~~

MADDE 11 – Aynı Talimatın M.B.300 maddesinin aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“Genel Müdürlük, uçuşa elverişlilik ve sürekli hava aracı emniyetine ilişkin bilgilerin toplanması, saklanması ve paylaşılmasına yönelik bir bilgi havuzu tesis eder.”

“Bilgi havuzunda aşağıdaki içerikler yer alır:

- a) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetim kuruluşları (CAMO/CAO) ve işletmecilerden alınan raporlar,
- b) Uçuşa elverişlilik direktifleri (AD), emniyet bültenleri (SB) ve tavsiye edilen uygulamalar,
- c) Gözetim faaliyetleri sonucu elde edilen bulgular, uygunsuzluk raporları ve düzeltici faaliyetler,
- d) Kaza, ciddi olay ve emniyet raporlama sisteminden elde edilen veriler,
- e) Genel Müdürlük tarafından uygun görülen diğer teknik veya operasyonel bilgiler.”

“Bilgi havuzu, kuruluşlar tarafından ve Genel Müdürlük tarafından sürekli güncellenir. Verilerin doğruluğu ve güncelliği, ilgili daire başkanlıklarınca sağlanır. Kuruluşların yükümlülükleri kapsamında sağlayacağı bilgiler, belirlenen format ve en geç 30 gün içerisinde havuza aktarılır.”

“Yetkili Genel Müdürlük personeli, görevleri kapsamında bilgi havuzuna erişebilir. Kuruluşlar, sadece kendilerine ait verilere erişim hakkına sahiptir. Ulusal ve uluslararası kurumlarla yapılacak bilgi paylaşımı, gizlilik ve veri koruma ilkelerine uygun yürütülür.”

“Bilgi havuzunda yer alan veriler, yetkisiz erişimlere karşı korunur. Kişisel veriler, 7 Nisan 2016 tarih ve 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu ve ilgili mevzuata uygun olarak işlenir. Veri güvenliği, elektronik kayıt ve arşiv sistemleri aracılığıyla sağlanır.”

MADDE 12 – Aynı Talimatın M.B.302 maddesine aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“(1) Olağanüstü operasyonel ihtiyaçların ortaya çıkması, acil durumların yaşanması veya beklenmeyen şartların meydana gelmesi halinde, Genel Müdürlük; uçuş emniyetinin kabul edilebilir seviyesinin korunması kaydıyla ve geçici olmak şartıyla bu Talimatta yer alan gerekliliklerden sapmaya izin verebilir.”

“Genel Müdürlük tarafından sağlanacak esneklik;

- a) Emniyet seviyesini düşürmeyecek,
- b) Ulusal veya uluslararası zorunluluklar nedeniyle mevzuatın katı biçimde uygulanmasının mümkün olmaması hâlinde,
- c) Orantılılık ilkesi çerçevesinde uygulanabilir olmalıdır.”

“İlgili kuruluş veya işletmeciler, esneklik talebini gerekçeleri ile birlikte Genel Müdürlüğe yazılı olarak sunar. Talep; emniyet analizi, risk değerlendirmesi ve telafi edici tedbirleri içermelidir. Genel Müdürlük, talebi teknik bir incelemeye tabi tutar ve uygun görülmesi hâlinde istisna tanır.”

“Tanınan esneklik, belirli süreli veya kalıcı olabilir. Süreli esnekliklerde, sürenin bitiminde ilgili kuruluşun mevzuata tam uyum sağlaması esastır. Esneklik hükümleri kapsamında alınan kararlar, gerekçeleri ile birlikte kayıt altına alınır.”

“Uygulama, ulusal mevzuat portalında yayımlanarak sektör paydaşlarının erişimine açılır.”

MADDE 13 – Aynı Talimatın M.B.303 maddesinin (c) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

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

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

MADDE 14 – Aynı Talimatın M.B.303 maddesinin (d) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“(d) Tanımlanan tüm bulgular, bu EK gerekliliklerine göre sınıflandırılacak ve M.A.201'e göre sorumlu kişi veya kuruluşa yazılı olarak iletilecektir. Genel Müdürlük, bulguların emniyet açısından 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.”~~

MADDE 15 – Aynı Talimatın EK-1.3'ünde yer alan ve SHT-145'te atıfta bulunulan bakım kuruluşlarının onayı için kullanılacak sınıf ve yetki sistemine ilişkin madde yürürlükten kaldırılmıştır.

~~“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 sökümlün 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 sökümlün 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 yansıatacaktır.~~

~~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 yansıatacaktır.~~

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 üzerindek i Uçaklar	[SHT 145 doğrultusunda onaylanmış Bakım Kuruluşları için ayrılmıştır.] [Uçak	[EVE T/ HAYI R]*	[EVET / HAYI R]*

		imalatçısını- veya grubunu veya serisini veya tipini ve/veya bakım tasklarını belirtecektir]- <i>Örnek: Airbus A320 Serisi-</i>		
	A2- 5.700 kg ve altındaki Uçaklar	[Uçak imalatçısını- veya grubunu veya serisini veya tipini ve/veya bakım görevlerini belirtecektir]- <i>Örnek: DHC-6 Twin Otter Serisi-</i> Uçuşa- elverişlilik gözden- geçirme ve tavsiye- yayınlama- yetkilendirmes inin olup olmadığının belirtilmesi- gerekmektedir - (Sadece ticari faaliyette bulunmayan ELA1 uçakları için geçerlidir.)	[EVET / HAYI R]*	[EVE T/ HAYI R]*
	A3 Helikopterler	[Helikopter imalatçısını- veya grubunu veya serisini veya tipini ve/veya bakım görevini (görevlerini)- belirtecektir]- <i>Örneğin:- Robinson R44-</i>	[EVET / HAYI R]*	[EVE T/ HAYI R]*
	A4- A1, A2 ve A3 haricinde ki hava araçları	[Hava aracı serisini veya tipini ve/veya bakım- görevini (görevlerini)- belirtecektir]- Uçuşa- elverişlilik gözden- geçirme ve tavsiye- yayınlama- yetkilendirmes inin olup olmadığının belirtilmesi- gerekmektedir - (Sadece ticari faaliyette bulunmayan	[EVET / HAYI R]*	[EVE T/ HAYI R]*

		ELA1 uçakları için geçerlidir.)		
MOTORLAR	B1- Tübin	[Motor serisini veya tipini ve/veya bakım tasklarını belirtecektir] Örnek: PT6A Serisi		
	B2 Piston	[Motor imalatısını veya grubunu veya serisini veya tipini ve/veya bakım tasklarını belirtecektir]		
	B3 APU	[Motor imalatısını veya serisini veya tipini ve/veya bakım tasklarını belirtecektir]		
TAM MOTORLAR VEYA APU'LAR HARİCİNDEKİ KOMPONENTLER	C1 Havalandırma ve Basınçlandırma	[Hava aracı tipini veya hava aracı imalatısını veya komponent imalatısını veya belirli komponenti belirtecektir ve/veya el kitabındaki kabiliyet listesine ve/veya bakım görevine (görevlerine) çapraz atıf yapacaktır] Örnek: PT6A Yakıt Kontrolü		
	C2 Otomatik Uçuş			
	C3 Haberleşme ve Seyrüsefer			
	C4 Kapılar Kapaklar			
	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 Pencereleler			
	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 ”

MADDE 16 – Aynı Talimatın EK-1.6’sına “Olay Raporlama ve Takip Raporu” başlıklı madde aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“

Teknik Olay Bildirim Formu

Bu formu e-posta ile reporting@shgm.gov.tr adresine gönderiniz / Send this form by e-mail to reporting@shgm.gov.tr

1. REFERANS BİLGİ / REFERENCE INFORMATION		
1.1 Raporlayan organizasyon / Reporting organisation	1.2 Şehir, Ülke / Country, Site	1.3 Onay referansı / Approval reference

1.4 Raporlayan kişinin adı / <i>Name of submitter</i>	1.5 E-posta adresi / <i>e-mail address</i>	1.6 Telefon no / <i>Phone #</i>
1.7 İç referans numarası / <i>Internal reference #</i>	1.8 Rapor numarası / <i>Report #</i>	1.9 Rapor tarihi / <i>Reporting date</i>
1.10 Rapor tipi / <i>Report type</i> : İlk rapor tarihi / <i>First reporting date</i> (Takip seçildiyse doldurulacak) ☐ İlk / <i>Initial Follow-up</i> ☐ Takip / <i>Follow-up</i>		1.11 Rapor durumu / <i>Status of the report</i> (Rapor eden kuruluşta) ☐ Açık / <i>Yes</i> ☐ Kapalı / <i>No</i>
☐ <i>Initial finding notification only (follow-up report required).</i> ☐ <i>Notification of finding with complete investigation results.</i> ☐ <i>Follow-up report on earlier notification, specify</i>		
1.12 Bilgilendirilen taraflar / <i>Notifications</i> ☐ Tescil ülkesi / <i>State of registry</i> ☐ Sahibi / <i>Owner</i> ☐ SYK / <i>CAMO</i> ☐ Tasarım onay sahibi / <i>Type certificate holder</i> ☐ İşletme / <i>Operator</i> Bilgi verilen tasarım onay sahiplerinin isimleri (İlgisi varsa) i.) ii.) iii.)		

2. OLAYIN ÖZETİ / <i>SUMMARY OF THE OCCURENCE</i>			
2.1 Olay başlığı:		2.2 Olay tarihi:	
2.3 ATA chapter:		2.4 Yeri:	
2.5 Tespit fazı / <i>Detection phase</i> ☐ Üretim / <i>Production</i> ☐ Bekleme / <i>Handling</i> ☐ Tırmanma / <i>Climb</i> ☐ Planlı bakım / <i>Scheduled</i> ☐ Taksi / <i>Taxi</i> ☐ Yol boyu / <i>Enroute</i> ☐ Plansız bakım / <i>Non-scheduled</i> ☐ Kalkış / <i>Take-off</i> ☐ Alçalma / <i>Descent</i> ☐ Yaklaşma / <i>Approach</i> ☐ İniş / <i>Landing</i> ☐ Süzülme / <i>Hovering</i> ☐ Manevra / <i>Maneuver</i> ☐ Bilinmiyor / <i>Unkown</i> ☐ Diğer, açıklayınız / <i>Other, specify</i> :			
2.6 Olayın nedeni (Birden fazla seçilebilir) ☐ Tasarım ☐ Tamir ☐ Onaysız parçalar ☐ Belirlenememiş ☐ Üretim ☐ Yorulma ☐ İnsan faktörü ☐ Diğer, açıklayınız: ☐ Bakım ☐ Korozyon ☐ Operasyonel			

3. OLAYA AİT EKLER / <i>ATTACHMENTS</i>			
☐ Sketch(es)	☐ Report(s)	☐ Nameplate photo	☐ Photo(s), specify
☐ Other, specify			
3.1.) .			
3.2.) .			
3.3.) ..			
3.4.) .			

3.5.) .
3.6.) .

4. HAVAARACI BİLGİLERİ / AIRCRAFT INFORMATION		
4.1 Hava aracı üreticisi / Aircraft manufacturer	4.2 Hava aracı tipi ve modeli / Aircraft type and model	
4.3 Tip sertifikası / Type certificate	4.4 Hava aracı seri numarası / Aircraft serial number	
4.5 İşletici veya sahibi / Operator or owner	4.6 Hava aracı tescil işareti / Aircraft registration	
4.7 Hava aracı kullanım detayları / Aircraft usage details	Hava aracı zamanı Aircraft total time	Hava aracı devri Aircraft total cycles
İlk halinden beri / Since new Tespitten veya olaydan beri / Since inspection or defect found		

5. MOTOR BİLGİLERİ (İlgisi varsa) ☐ Türbin motor ☐ Piston motor				
5.1 Üretici, Tipi, Modeli			5.2 Tip sertifikası	
5.3 Motor seri numarası:				
5.4 Motor kullanım detayları:	Motor toplam zamanı	Motor toplam devri	Motor toplam zamanı	Motor toplam devri
İlk halinden beri				
Revizyondan/Atölyeden beri				
Overhaul tarihi				
5.5 Motor olayı (Detayları 8.1'de belirtiniz)				
☐ Kapsam dışı arıza LOTC/LOPC ☐ Kapanma ☐ Yangın ☐				
☐ Bilinmeyen ☐ Diğer				

6. PERVANE BİLGİLERİ (İlgisi varsa)						
6.1 Üretici, Tipi, Modeli				6.2 Tip sertifikası		
6.3 Pervane seri numarası						
6.4 Pervane kullanım detayı	Toplam zaman	Toplam devir	Toplam zaman	Toplam devir	Toplam zaman	Toplam devir
İlk halinden beri						
Revizyondan/Atölyeden beri						
Overhaul tarihi						

7.KOMPONENT BİLGİLERİ (İlgisi varsa) / DEFECTIVE COMPONENT
--

7.1 Üretici / <i>Manufacturer</i>	7.2 Parça numarası / <i>Part number</i>	7.3 Seri numarası / <i>Serial number</i>
7.4 Parça katalog ismi / <i>Illustrated Part Catalogue name</i>	7.5 (E)TSO referansı / <i>(E)TSO no.</i>	7.6 Üretim tarihi / <i>Date of manufacture</i>
7.7 Komponent kullanım detayları: İlk halinden beri / <i>Time since new</i> Revizyondan beri / <i>Time since overhaul</i> Overhaul tarihi	Toplam zaman / <i>Total time</i>	Toplam devir / <i>Total cycles</i>

8. DETAYLAR / <i>DETAILS</i>
8.1 Öykü / <i>Description of occurrence</i>
8.2 Olay incelemenin açıklaması / <i>Results of occurrence investigation</i>
8.3 Risk değerlendirmesi
8.4 Düzeltici işlemler
8.5 Sonuç

9. BEYAN / <i>DECLARATION</i>		
Bu formda sağladığım tüm bilgilerin doğru ve tam olduğunu, Genel Müdürlük tarafından SHT-CAM Sürekli Uçuşa Elverişlilik Talimatı kapsamında yürütülecek faaliyetler için yükümlülüklerimi eksiksiz yerine getireceğimi ve söz konusu faaliyetler esnasında Genel Müdürlükçe talep edilecek bilgi, belge ve tesislere erişimi sağlayacağımı taahhüt ederim. <i>I declare that the information contained herein is correct and complete, I shall fulfill my obligations as agreed for the activities to be carried out in accordance with SHT-CAM Instruction by DGCA and provide access to the information, documents and facilities to be requested by DGCA during such activities.</i>		
Sorumlu Adı <i>Post Holder (Technical)</i>	İmza <i>Signature</i>	Tarih <i>Date</i>

MADDE 17 – Aynı Talimata ML.1 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“(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.

MADDE 18 – Aynı Talimatın ML.A Bölümüne ML.A.101 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“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.”

MADDE 19 – Aynı Talimatın ML.A.201 maddesinin (b) bendine (3) ve (4) numaralı alt bentler aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

3.) Kiralanan hava aracı yabancı tescilli ise ML.A.302 maddesine uygun hazırlanmış bir bakım programının tescil ülkesi tarafından onaylı olması. ~~Bu mevzuat kapsamında “hava aracı sahibi” ifadesi, ifadenin geçtiği maddeye göre hava aracının sahibini veya kiracısını ifade eder.~~

4.) Kiralanan hava aracı için tescil sertifikasını yayımlayan sivil havacılık otoritesinin ICAO USOAP denetimlerinde AIR alanındaki Etkin Uyum Seviyesi, %75 ve yukarısında ise bakım programının yürütülmesi, modifikasyon ve tamir onayları, AD uygulamaları, uçuşa elverişlilik sertifikası, bakım çıkış sertifikası, telsiz ruhsatı kabulü dahil tescil ülkesinin gözetim sorumluluğu Genel Müdürlükçe kabul edilir.

Aksi halde tescil ülkesi olan sivil havacılık otoritesi ile işbirliği yapılarak hava aracına bakım yapacak kuruluşa (AMO) ve/veya sürekli uçuşa elverişliliğini yöneten kuruluşa, prosedürlere uyum, kapasite, kabiliyet ve yetkinlik değerlendirmesi amacıyla kiralama anlaşması öncesinde Genel Müdürlük tarafından denetim yapılır.”

MADDE 20 – Aynı Talimatın ML.A.201 maddesinin (e) bendi yürürlükten kaldırılmış ve yerine aşağıdaki hüküm eklenmiştir.

“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 ~~(e) Kompleks motorlu olmayan hava aracı ile ticari olmayan uçuş operasyonlarında (NCO) kullanılan hava araçları hariç SHY-6B ve SHY-6A-ÇH kapsamındaruhsatlandırılmış hava araçlarıyla ticari olan/olmayan özel operasyon veya hangi amaçla olduğunabakılmaksızın 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. ”

MADDE 21 – Aynı Talimatın ML.A.201 maddesinin (f) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~(e)~~ (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.~~

MADDE 22 – Aynı Talimatın ML.A.201 maddesinin (h) bendi yürürlükten kaldırılmış ve yerine aşağıdaki yeni hüküm eklenmiştir.

“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.”~~

MADDE 23 – Aynı Talimatın ML.A.202 maddesinin (a) bendi yürürlükten kaldırılmış ve yerine aşağıdaki yeni hüküm eklenmiştir.

“Sürekli uçuşa elverişlilik ile ilgili işlemleri onaylı bir CAMO/CAO tarafından yürütülen her bir hava aracı için ilgili CAMO/CAO, hava aracında veya komponentinde 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. Arızanın motor veya pervane ile ilgili olması durumunda, bu bilginin hem motor veya pervane tipi tasarımından sorumlu kuruluşa, hem de uçak tipi tasarımından sorumlu kuruluşa iletilmesi gerekmektedir. ~~(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. ”

MADDE 24 – Aynı Talimatın ML.A.202 maddesinin (b) bendi yürürlükten kaldırılmış ve yerine aşağıdaki yeni hüküm eklenmiştir.

“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.”~~

MADDE 25 – Aynı Talimatın ML.A.302 maddesinin (c) bendinin (1) numaralı alt bendi ile (9) numaralı alt bendinin (b) alt bendi yürürlükten kaldırılmış ve yerine aşağıdaki hüküm eklenmiştir.

1) Genel Müdürlük tarafından yayımlanmış düzenlemelere, insan faktörleri ve limitlerine uygun olarak hazırlanan ~~1.)~~ AMP, geçerli olan hava aracı, motor ve pervane bilgileriyle birlikte hava aracı sahibini, uyguluyor ise işleticisini, CAMO/CAO'yu ve anlaşmalı bakım kuruluşlarını açıkça tanımlar. ~~Bakım programı kapsadığı hava araçlarını, motorları ve pervaneleri ile birlikte hava aracı sahibini, uyguluyor ise işleticisini veya CAMO/CAO'yu açıkça tanımlar.~~

~~(1.a)~~ Genel Müdürlük tarafından yayımlanmış düzenlemelere, insan faktörleri ve limitlerine,

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

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

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.~~

MADDE 26 – Aynı Talimatın ML.A.304 maddesi yürürlükten kaldırılmış ve yerine aşağıdaki hüküm eklenmiştir.

“(a) Bir kuruluş ya da personel tarafından hava aracı, motor veya komponente uygulanacak hasar değerlendirmeleri, modifikasyonlar ve tamirler, aşağıda belirtilen verilerden uygun olanı kullanılarak gerçekleştirilir.

- 1) Genel Müdürlük tarafından onaylanmış veriler,
- 2) SHT-21 Talimatı gereklerine uygun olarak yetkilendirilmiş bir tasarım kuruluşu tarafından onaylanmış veriler,
- 3) SHT-21 Talimatı 21.A.90B veya 21.A.431B maddelerinde atıfta bulunulan gerekliliklerde yer alan veriler,
- 4) SHT-21 Talimatı Ek-1B 21L.A.62, 21L.A.102, 21L.A.202 veya 21L.A.222 maddelerinde belirtilen gerekliliklerde yer alan veriler,
- 5) SHT-21 Talimatı gereklerine uygun olarak hazırlanmış bir tasarım uygunluk beyanında beyan edilen veriler,

(b) Uygun olduğu hallerde, yukarıda belirtilen veriler tip tasarımından sorumlu ülke otoritesi, FAA, EASA gibi ikili anlaşma tarafı otoriteler veya bu otoriteler tarafından yetkilendirilmiş tasarım kuruluşları veya yetkili kişiler tarafından onaylanmış veriler, Genel Müdürlük tarafından yapılacak uygunluk değerlendirmesi sonrasında kabul edilir.

(c) Modifikasyon ve tamirlere ilişkin onaylı iş tarifi, çizim vb. veriler, gerekmesi durumunda tip tasarım verisi standardı ile modifikasyon tamir tasarım verisi standardı fark analizi sonucu ve sürekli uçuşa elverişlilik dokümanları vb. teknik dokümanlar Sivil Havacılık Bilgi Yönetim Sistemi Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetim Modülüne elektronik ortamda kaydedilir. CAMO ve CAO organizasyonları, kendi sorumluluklarındaki hava araçlarına ilişkin olarak:

- 1) Uygulanan modifikasyon ve tamir verilerini,
- 2) Onay veya kabul belgelerini,
- 3) Revizyon geçmişini,

Genel Müdürlük değerlendirmesi için Sivil Havacılık Bilgi Yönetim Sistemine yüklemek ve güncel tutmakla yükümlüdür.

(d) Genel Müdürlük, modifikasyon veya tamir verilerinin kabulü sürecinde, söz konusu değişikliğin:

- 1) Tip sertifikası üzerinde etkisi olup olmadığını,
- 2) Hava aracı çevresel koruma gereklilikleri (Gürültü, motor emisyonu, CO2 Emisyonu), ağırlık ve denge üzerindeki etkilerini,
- 3) Daha önce onaylanmış değişikliklerle uyumluluğunu değerlendirir.

(e) Modifikasyon veya tamir işlemleri sonrasında uçuş emniyetini etkileyen bir durum tespit edilmesi halinde, ilgili CAMO, CAO veya hava aracı sahibi bu durumu Genel Müdürlüğe ve tasarım otoritesine bildirir.

(f) Onaylı veriler, değerlendirme sonuçları ve modifikasyon/tamir kayıtları, Genel Müdürlük tarafından Sivil Havacılık Bilgi Yönetim Sistemi üzerinde elektronik ortamda arşivlenir ve izlenebilir biçimde muhafaza edilir.

(g) Aşağıdaki durumlarda, hava aracı, motor veya komponente uygulanan tamirin uçuş emniyeti açısından herhangi bir risk oluşturmadığı durumda, ilgili hava aracı, motor veya komponent servise verilebilir. ve tamirin uygulanmasını takiben servise verme sertifikasının yayımlanmasından sonra en geç on beş (15) iş günü içinde, uygun teknik dokümantasyon ile birlikte Genel Müdürlük onayına sunulur. Ancak Genel Müdürlük, yapılan değerlendirme sonucunda söz konusu tamirin verisinin revize edilerek ilgili tamirin uygulanması yönünde talimat verebilir.

- 1) Tip sertifikası sahibi tarafından tedarik edilen tamirler,
- 2) Operasyondaki veya bakımdaki hava aracının, motorun ve komponentin ana üs dışında tamir ihtiyacı sebebiyle yerde kalması vb. aciliyet gerektiren bir durum olması şartıyla; Tip Sertifikasını yayımlayan ülke otoritesi veya bu otoritenin yetkilendirdiği tasarım organizasyonu veya yetkili kişi tarafından tedarik edilen tamirler,
- 3) EASA, FAA ve ikili anlaşma tarafı ülke otoritelerinden veya bu otoritelerin yetkilendirdiği tasarım organizasyonları veya yetkili kişiler tarafından yayımlanmış onaylı verilerle gerçekleştirilen tamirler.

İlgili kuruluş, servise verme sertifikasının yayımlanmasından sonra tamir verilerini en geç yedi (7) iş günü içerisinde Sivil Havacılık Bilgi Yönetim Sistemine yükler.

(h) Genel Müdürlük tarafından ilave bir onaya gerek duyulmayan; tip tasarımından sorumlu ülke otoritesi, FAA veya EASA tarafından küçük değişiklik veya küçük tamir kapsamında onaylanmış veriler ile bu otoriteler tarafından yetkilendirilmiş tasarım kuruluşları veya yetkili kişiler tarafından onaylanmış veriler, Genel Müdürlük onayı alınmaksızın uygulanabilir. Genel Müdürlük, gerekli gördüğü hallerde bu verileri inceleyebilir veya yeniden değerlendirme yapabilir.

(i) Hava aracı, motor veya komponentlere Ülkemize ithali öncesinde uygulanan tamir ve modifikasyonların M.A.304 (a) ve (b) kapsamında belirtilen onaylı verilere uygunluğunun CAMO veya CAO organizasyonları tarafından doğrulanması halinde, Genel Müdürlükten uygunluk talebi yapılmasına gerek yoktur. Bu veriler Sivil Havacılık Bilgi Yönetim Sistemi Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetim Modülüne elektronik ortamda kaydedilir. Genel Müdürlük, gerekli gördüğü hallerde bu verileri inceleyebilir veya yeniden değerlendirme yapabilir.

GEÇİCİ MADDE 3- (1) Bu Talimatın yayınlandığı tarihte Ülkemiz tescilinde bulunan hava araçlarına daha önceki ülke tescilinde iken uygulanan tamir ve modifikasyonlar için M.A.304 (a) ve (b) kapsamında belirtilen onaylı verilere uygunluğunun CAMO veya CAO organizasyonları tarafından doğrulanması halinde, ilave bir onay ya da değerlendirme aranmaz. ~~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 kuruluşuna imtiyaz kapsamında onaylanmış veriler ile Genel Müdürlükçe SHT 21 Talimatı kapsamında yetki verilen tasarım kuruluşuna 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.”~~

MADDE 27 – Aynı Talimatın ML.A.403 maddesinin (b) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“(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.”

MADDE 28 – Aynı Talimatın ML.A.501 maddesinin (a) bendi yürürlükten kaldırılmış ve yerine aşağıdaki yeni hüküm eklenmiştir.

“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:~~ “

MADDE 29 – Aynı Talimatın ML.A.502 maddesinin (a) bendi yürürlükten kaldırılmış ve yerine aşağıdaki hüküm eklenmiştir.

“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 ilişkiz 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 çıkışı gerekliliklerine tabi olacaktır.”~~

MADDE 30 – Aynı Talimatın ML.A.502 maddesinin (c) bendi yürürlükten kaldırılmış ve yerine aşağıdaki hüküm eklenmiştir.

“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.”~~

MADDE 31 – Aynı Talimatın ML.A.503 maddesinin (a) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“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.”~~

MADDE 32 – Aynı Talimatın ML.A.504 maddesinin (c) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“~~(e) 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.~~

MADDE 33 – Aynı Talimatın ML.A.801 maddesinin (c) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“(e)–(b) bendine istisnai olarak, öngörülemeyen 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.”

MADDE 34 – Aynı Talimatın ML.A.803 maddesinin (b) bendi yürürlükten kaldırılmış ve yerine aşağıdaki hüküm eklenmiştir.

“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-CH 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 işlemleri 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.”~~

MADDE 35 – Aynı Talimatın ML.A.901 maddesinin (b) bendinin (4) numaralı alt bendi yürürlükten kaldırılmış ve yerine aşağıdaki hüküm eklenmiştir.

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 yayınlanır.~~

(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 işlemi kendi yapar ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını yayımlar.”~~

MADDE 36 – Aynı Talimatın ML.A.901 maddesinin (c) bendinin (3) numaralı alt bendi yürürlükten

kaldırılmış ve yerine aşağıdaki hüküm eklenmiştir.

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 kanıtın ve nedenin bulunmaması.~~

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

MADDE 37 – Aynı Talimatın ML.A.901 maddesinin (d) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“(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.”~~

MADDE 38 – Aynı Talimatın ML.A.903 maddesinin (h) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“(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.”~~

MADDE 39 – Aynı Talimatın ML.A.904 maddesinin (a) bendi yürürlükten kaldırılmış ve yerine aşağıdaki hüküm eklenmiştir.

~~“(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.”~~

MADDE 40 – Aynı Talimatın ML.A.904 maddesinin (c) bendi yürürlükten kaldırılmış ve yerine aşağıdaki hüküm eklenmiştir.

~~“(e) 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.”~~

MADDE 41 – Aynı Talimatın ML.A.906 maddesinin (a) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“(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 SHT-21 Talimatı 21A.172A maddesine göre Genel

Müdürlük tarafından tip kabulünün yapılmış olması ön koşuldur.

1.) Aşağıdakiler sağlanarak Genel Müdürlükten teknik uygunluk yazısı alınır.

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),

b) Hava aracının ithal edildiği ülkenin sivil havacılık otoritesi tarafından düzenlenmiş ve ülkemize hitaben son 12060 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,~~

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 aracı ait servise verme sertifikası (CRS) bahse konu sertifikaların yayınlanabilmesi için müracaat dosyasında sunulur.

a) Kullanılmış hava araçları için, ML.A.901 doğrultusunda eksiksiz uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimi yaptırır;

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.”

MADDE 42 – Aynı Talimatın ML.B Bölümüne ML.B.101 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“Bu Bölüm, Ek-2: Part-ML Bölüm A: Teknik Gereklilikler'in uygulanmasından ve yürütülmesinden sorumlu Genel Müdürlük tarafından uyulması gereken idari gereklilikleri açıklar.”

MADDE 43 – Aynı Talimatın ML.B.102 maddesine (a) bendi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“(a) 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.

(b) Genel Müdürlük nitelikleri ayrıntılı şekilde belirleyerek yeterli sayıda personel istihdam etmelidir.”

(c) 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.

(d) Genel Müdürlük, SHT-CAM Talimatı Ek-2: Part-ML ile uyumun nasıl sağlandığını ayrıntılı olarak açıklayan usuller, kurallar oluşturmaktadır.

Bu usuller, mevzuat uyumunda sürekliliği sağlamak amacıyla periyodik olarak gözden geçirilmeli ve gerektiğinde güncellenmelidir.”

MADDE 44 – Aynı Talimatın ML.B Bölümüne ML.B.104 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“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.

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 (b) bendinde belirtilen kayıtlar, hava aracı hizmetten kalıcı olarak çekildikten sonra en az 2 yıl süreyle saklanmalıdır.”

MADDE 45 – Aynı Talimatın ML.B.104 maddesinin (d) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“(b) bendinde belirtilen tüm kayıtlar, talep edilmesi halinde 6698 sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu hükümlerine uygun olarak diğer sivil havacılık otoritelerine sunulmalıdır.”

MADDE 46 – Aynı Talimatın ML.B.201 maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Genel Müdürlük, SHT-CAM Talimatı Ek-2: Part ML gerekliliklerine uyulup uyulmadığını doğrulamak amacıyla denetim ve soruşturmaları yürütmekle sorumludur.”

MADDE 47 – Aynı Talimatın ML.B.302 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“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.”

MADDE 48 – Aynı Talimatın ML.B.303 maddesinin (g) bendi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“Yürürlükteki düzenlemelere uygun düzeltici eylemlerin yapılmasını sağlamak amacıyla gerektiğinde, Genel Müdürlük bu maddenin (f) bendinde belirtilen uygunsuzluklar hakkında diğer birimlerle ve/veya kurumlarla bilgi paylaşımında bulunur.”

MADDE 49 – Aynı Talimatın ML.B Bölümüne ML.B.902 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“(a)Genel Müdürlük, uçuşa elverişlilik gözden geçirme incelemesini ML.A.903 maddesine uygun olarak gerçekleştirir. Yapılan incelemede mevzuata herhangi bir uyumsuzluk hali tespit edilmemiş ise Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikasını (SHGM Form 15) yayımlar.”

(b)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 deneyimi ile Genel müdürlüğün uygun görüşü ile değiştirilebilir.

(c)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.”

(d)Uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetiminde Genel Müdürlük, ML.A.305 ve ML.A.401 maddelerinde belirtilen geçerli verilere erişebilmelidir.”

(e)Uçuşa elverişlilik gözden geçirme incelemesini yapan ARS, sorunsuz ve bulgusuz geçen denetimin başarıyla tamamlanmasından sonra, prosedürlerde tanımlandığı şekilde ARC (SHGM Form 15) düzenler.”

(f) Koşullar herhangi bir emniyet tehdidinin varlığını ortaya çıkardığında, Genel Müdürlük'ün görevli Daire Başkanlığı uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimini gerçekleştirecek ve ARC'yi düzenleyip yayınlayacaktır.”

MADDE 50 – Aynı Talimatın “Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Sözleşmesi” başlıklı EK-2.1 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“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 yaptığıında, sözleşmenin bir kopyasını her iki tarafça da imzalanmasına müteakiben en geç 15 gün içerisinde 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 onaylanmasını talep eder. Bu durumda ilgili devletin ICAO USOAP kapsamında yapılan denetimler sonucunda ortaya çıkan AIR alanındaki güncel Etkin Uyum Seviyesinin 75 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 yaptığıında, 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.”

MADDE 51 – Aynı Talimatın “Sınırlı Hava Aracı Sahibi Pilot Bakımı” başlıklı EK-2.2 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“Bu Talimatta belirtilen gerekliliklere ilaveten, hava aracı sahibi pilot tarafından bakım programında yer alan herhangi bir bakım taskını yapabilmesi 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 düzeneğininin sökülmesini 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.);

Bu bentte 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 takımın 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.”

MADDE 52 – Aynı Talimatın “Hava Aracı Sahibi Pilot Tarafından Yapılamayacak Karmaşık Bakım İşlemleri” başlıklı EK-2.3 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“Aşağıdakiler, Ek-2.2'ye göre hava aracı sahibi pilot tarafından 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 giriş (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 giriş 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 giriş, yatay giriş 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, mastar (jig) veya fıkstür (fixture) gerektirmesi halinde hava aracı kaplaması veya hava aracı palyesinin/şamandrasının 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.”

MADDE 53 – Aynı Talimatın “Bakım Anlaşmaları” başlıklı EK-2.4 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“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 verilmektir. 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 yüklenici

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 yapılmalıdır. 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. Hava aracı bakım programı Genel Müdürlük veya (kuruluş el kitabındaki ilgili prosedüre göre) CAMO/CAO tarafından onaylanmış olmalıdır.

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 kataloğu (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 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.”

MADDE 54 – Aynı Talimatın “Hava Aracı Bakım Programı (AMP)” başlıklı EK-2.5 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“(1) Aynı tipten/modelden oluşan birden fazla hava aracı için AMP içeriğinde bulunması gereken bölümler, başlıklar halinde aşağıda listelenmektedir.

Bölüm	Tanım	Notlar
Uygulanmayan bölümler N/A ile belirtilir.		
BÖLÜM 0: GİRİŞ (ML.A.301, ML.A.302, ML.A.303, ML.A.304, ML.A.305, ML.A.306, ML.A.307)		
0.1.	İçindekiler	
0.2	Onay sayfası	Belge (Doküman) no, Revizyon.Tadil bilgisi, Hazırlayan kişi unvan imza, Onaylayan kişi unvan imza
0.3	Revizyonların.Tadillerin listesi	Revizyon.Tadil no, Onay tarihi, Dolaylı onay / SHGM onayı.
0.4	AMP geçmişi ve yapılan değişikliklerin özeti	Değişen bölümler hakkında kısa açıklama.
0.5	Efektif sayfalar listesi	Revizyon ve tadil numaralarıyla birlikte geçerli olan sayfaların/bölümlerin listesi.
0.6	Dağıtım listesi	CAMO/CAO yöneticileri, Mühendislik, Hava aracı sahibi/işleticisi, SHGM ve diğerleri.
0.7	Tanımlar, kısaltmalar	AMP’de geçen terimlerin tanımı ve kısaltmaların listesi
BÖLÜM 1: GENEL BİLGİLER		
1.1	Hava aracı sahibi/işleticisi/CAMO/CAO taahhüdü	ML.A.302 CAMO/CAO sorumlu müdür (veya hava aracı sahibi) imzalı mevzuat gerekliliklerine uygunluk beyanı.
1.2	Sorumlular	ML.A.201 ML.A.302 Hava aracı sahibi, işleticisi, CAMO/CAO, adres ve iletişim bilgileri.

Bölüm	Tanım	Notlar
		Uygulanmayan bölümler N/A ile belirtilir.
1.3	Hava aracı, motor, pervane tanımlamaları	ML.A.201 ML.A.302 Hava aracı modeli tipi tescili seri.no, Motor modeli tipi seri.no, Pervane modeli tipi seri.no, Tip sertifikaları, İlave tip serfitikaları
1.4	Hava aracı kullanımı	ML.A.302 Yaklaşık yıllık Flight Saati/Sayısı, v.b.
1.5	Referans dokümanlar / Temel kaynakları	ML.A.302 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Talimatları, Bakım Planlama Belgesi, Uçuşa Elverişlilik Sınırlamaları Bölümleri, Tip Sertifikası Veri Sayfası, Kılavuzlar
BÖLÜM 2: BAKIM PROSEDÜRLERİ		
2.1	Uçuş öncesi ve uçuş sonrası kontroller	ML.A.301 Uçuş öncesi ve sonrası kontrol prosedürü
2.2	Planlı bakım görevleri	ML.A.302 Task listesi, konusu, tipi, periyodu, bölgesi, kaynak, referans, effektivite, tarih.
2.3	Bakım periyotlarının başlangıcı ve uygulama aralıkları	ML.A.302 Taskların başlangıç noktası ve uygulama süreleri, Uçuşa Elverişlilik Direktifleri, Uçuşa Elverişlilik Sınırlamaları Bölümü, v.b.
2.4	Eklenen tekrarlı bakım taskları	ML.A.302 ML.A.801 Modifikasyon, tamir sonrası görevler, Tekrarlı Airworthiness Directives, Service Bulletins
2.5	Ömürlü parçalar	Ömürlü parçalar, v.b.
2.6	Motor ve komponent bakımları ve yenileme (overhaul)	ML.A.302 ML.A.501 ML.A.502 Motor, pervane ve komponent bakımı ve overhaul programı
2.7	Yapısal bakımlar ve tamirler	ML.A.302 Yapısal Onarım Kılavuzu, Korozyon Önleme ve Kontrol Programı, Hasar Toleransı ve Ek Yapısal İnceleme Programları, Yapısal Önemli Öğeler, Kritik Tasarım Konfigürasyonu Kontrol Sınırlamaları gereklilikleri, v.b.
2.8	Plansız bakımlar	

Bölüm	Tanım	Notlar
		Uygulanmayan bölümler N/A ile belirtilir.
2.9	Modifikasyon, Major tamir, SC/SR uygulamaları	Technical Standard Order, v.b.
2.10	Hava aracı tartılması	ML.A.304 AMM Bölüm.08 referansı, Yetkili kişi ve kuruluş.
2.11	Hava aracı, motor ve komponentlerin yerde tutulması, park ve depolama	ML.A.302 AMM referansı, Çevresel şartlara uyarlama
2.12	Köprüleme programı	ML.A.302 Bir önceki operatörün AMP'sinden geçiş
2.13	Operasyonel gereklilikler	ML.A.302 NCO: Kompleks motorlu olmayan hava araçları ile yapılan ticari olmayan operasyonlar Ticari SPO: Ticari özel operasyonlar FTO: Eğitim faaliyetleri NCC: Kompleks motorlu hava araçları ile yapılan ticari olmayan operasyonlar SPO: Ticari olmayan özel operasyonlar
2.14	Bakım sonrası kontrol uçuşu	
BÖLÜM 3: BAKIM PERİYOTLARI VE KABUL EDİLEBİLİR SAPMALAR		
3.1	Genel kurallar	ML.A.302 SHT-BPU
3.2	Planlı bakım aralıklarında sapmalar	ML.A.302 Periyot uzatma prosedürü
3.3	Sapma uygulanamayacak işlemler	
BÖLÜM 4: AMP VE ONAY İŞLEMLERİ VE RAPORLAMA		
4.1	AMP'nin periyodik gözden geçirilmesi	ML.A.302 Bakım taskları aralıklarında değişiklik, yeni taskların eklenmesi
4.2	AMP tadilleri hakkında prosedür	ML.A.302 AMP değişiklik prosedürü
4.3	AMP onayları	ML.A.302 Doğrudan/Dolaylı onay prosedürü

Bölüm	Tanım	Notlar
		Uygulanmayan bölümler N/A ile belirtilir.
4.4	Raporlama	SHT-OLAY ML.A.202 ML.A.302 CAO.A.100 Raporlama gereklilikleri
BÖLÜM 5: GÜVENİLİRLİK PROGRAMLARI		
5.1	Güvenilirlik programları	ML.A.302 CAO.A.095

MADDE 55 – Aynı Talimatın MD.A.202 maddesi yürürlükten kaldırılmıştır.

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 rapor etme zorunluluğu yoktur. 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 tasarımıyla 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 tasarımıyla veya ilave tip tasarımıyla 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.

MADDE 56 – Aynı Talimatın CAMO.A.120 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“(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 alınması üzerine bu alternatif uyumluluk yöntemlerini kullanabilir.”

MADDE 57 – Aynı Talimatın CAMO.A.125 maddesinin (d) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Bu Talimat kapsamında onaylı kuruluş aşağıda belirtilen maddeler kapsamında yetkilendirilir~~idir~~:

- (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~~~~kendi onay~~ sertifikasında hem de ~~M.A.201(ea) maddesinin uygulanması dahil~~ işletme ruhsatında listelenmesi durumunda ya da 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.”*

MADDE 58 – Aynı Talimatın AMC1 CAMO.A.150 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“Kuruluş, tespit edilen bulgulara ilişkin Genel Müdürlük tarafından resmi bildirimini aldığı anda; tüm bulgular için etkileri ve kök neden(ler) ile katkıda bulunan ilave faktörleri ele almak amacıyla gerekli eylemleri belirler ve tanımlar.

Konuya bağlı olarak, kuruluşun ivedi düzeltici faaliyet uygulaması gerekebilir.

Nihai Denetim Raporunun kuruluşu ulaşmasından itibaren 15 gün içerisinde kuruluş tarafından düzeltici eylem planı oluşturularak Genel Müdürlük onayına sunulur.

Kuruluş tarafından sunulan düzeltici eylem planının Genel Müdürlük tarafından uygun olarak değerlendirilmesinin ardından kabul edilen düzeltici eylem planı kapsamında kuruluş tarafından gerçekleştirilen düzeltici faaliyetler ve kanıtları bulgular için verilen son tarihten önce Genel Müdürlüğe gönderilir. Düzeltici eylem planı mücbir bir sebep olması durumunda CAMO.B.350 (d) (2) (i) gereklilikleri kapsamında başvuru yapılması halinde bir kereye mahsus olmak üzere azami 15 gün uzatılabilir.

Bulgular için kabul edilebilir bir düzeltici eylem planı sunulmadığı veya eylem planı zaman çizelgesi karşılanmadığı durumlarda CAMO.B.350 kapsamında işlem yapılır.

Düzeltilici faaliyet planı aşağıdaki unsurları içermelidir:

- Uygunsuzluğun düzeltilmesi ile düzeltici ve önleyici faaliyetler ile bu faaliyetlerin uygulanmasına yönelik planlama,*
- Uygulanmaya alınmadan önce kabul için Genel Müdürlüğe zamanında sunulması,*

Genel Müdürlükten düzeltici faaliyet planının uygun olduğunda dair bilgilendirmeyi aldıktan sonra, kuruluş ilgili faaliyetleri uygular. Belirlenen süre içinde kuruluş, düzeltici faaliyet planının tamamlandığını Genel Müdürlüğe bildirir ve Genel Müdürlüğün talep ettiği kanıtları sunar.”

MADDE 59 – Aynı Talimatın CAMO.A.155 maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“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.*

MADDE 60 – Aynı Talimatın CAMO.A.160 maddesinin (b) bendi yürürlükten kaldırılıp yerine aşağıdaki hüküm eklenmiştir.

“Kuruluş, (a) maddesi gereklilikleri 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 çelişkili durumları veya uçuş emniyetini tehlikeye atan veya atabilecek bir kaza ya da ciddi olayla sonuçlanmamış diğer olağan dışı olayları Genel Müdürlüğe ve hava aracının tasarımından sorumlu kuruluşu bildirir.

~~b) Kuruluş, (a) maddesi gereklilikleri 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.”~~

MADDE 61 – Aynı Talimatın CAMO.A.160 maddesinin (e) bendi yürürlükten kaldırılıp yerine aşağıdaki hüküm eklenmiştir.

~~“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 üretilen olacaktır.

MADDE 62 – Aynı Talimatın CAMO.A.200 maddesinin (a) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“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 sürecin de 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.”

MADDE 63 – Aynı Talimatın CAMO.A.202 maddesinin (e) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“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 emniyetine önemli katkı sağlayan diğer kuruluşlarla emniyet soruşturmaları konusunda iş birliği yapacaktır.”

MADDE 64 – Aynı Talimatın CAMO.A.205 maddesinin (a) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Kuruluş, bakım için sözleşme yaparken veya ~~sürekli devam eden~~ uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinin herhangi bir bölümünü alt yükleniciye verirken aşağıdaki gerekliliklerin sağlandığından emin olur.”

- (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.”

MADDE 65 – Aynı Talimatın AMC6 CAMO.A.305 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“(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. Yetkinin askı işlemi sonrası ilgili kuruluş tarafından yapılacak uygun bir yönetici adayı başvurusunun Genel Müdürlük tarafından onaylanması sonrası askı işlemi sonlandırılır.

(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.”

MADDE 66 – Aynı Talimatın CAMO.B.005 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“Bu Bölüm, bu Ek'in A Bölümünün uygulanması ve yürütülmesinden sorumlu olan Genel Müdürlük tarafından izlenmesi gereken idari ve yönetim sistemi gerekliliklerini belirler.”

MADDE 67 – Aynı Talimatın CAMO.B.115 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“Yetkili makam, ilgili personelin görevlerini yerine getirmeleri ve sorumluluklarını yerine getirmeleri için tüm yasal düzenlemeleri, standartları, kuralları, teknik yayınları ve ilgili belgeleri personele sağlayacaktır.”

MADDE 68 – Aynı Talimatın CAMO.B.120 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“(a) 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.

(b) SHT-CAM Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Talimatı ve bu Talimatın yetki devri ve yürütme maddeleri ile uyumluluğu belirlemek için kullanılabilecek alternatif uyumluluk yöntemleri yayımlanabilir.

(c) 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.

(d) 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.”

MADDE 69 – Aynı Talimatın CAMO.B.135 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“(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.”

MADDE 70 – Aynı Talimatın CAMO.B.220 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“(a) Genel Müdürlük, aşağıdakilerin yeterli şekilde saklanması, 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 resmi 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.”

MADDE 71 – Aynı Talimatın AMC1 CAMO.B.355 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“(a) Kuruluşun yetki sertifikasının CAMO.B.355 maddesi gereklilikleri kapsamında askıya alınması halinde kuruluşa 3 ay süre verilir. Bu süre içerisinde sertifikanın askıya alınmasına gerekçe olan uygunsuzlukların ortadan kaldırılması gerekmektedir.

(b) AMC.CAMO.B.355 (a) gereklilikleri kapsamında yetki sertifikası askıya alınan ve 3 ay süre verilen kuruluş azami 3 kez olmak üzere her defasında 3 aya kadar askı süresinin uzatılması talebinde bulunabilir. Uzatma talebi için kuruluşun Genel Müdürlüğe başvuru yapması gerekmektedir.

(c) Yetki sertifikasının askıya alınmasına neden olan uygunsuzlukların (a) ve (b) maddeleri kapsamında verilen sürede giderilememesi kuruluşun yetkisi iptal edilir.

(d) Kuruluş, yetki sertifikasının askıya alınmasına neden olan uygunsuzlukları gidererek, sertifikanın askı durumunun kaldırılması için Genel Müdürlüğe başvurması halinde bu Talimatta belirtilen şartların karşılandığını doğrulamak amacıyla Genel Müdürlük tarafından yerinde denetim yapılır. Denetim sonucunda şartların sağlandığının tespit edilmesi halinde kuruluşun sertifikasının askı durumu kaldırılır.”

MADDE 72 – Aynı Talimatın AMC2 CAMO.B.355 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“(a) Kuruluşun yetki sertifikasının belirli bir onay kapsamına yönelik CAMO.B.350 maddesi çerçevesinde uygunsuzluk tespit edilmesi halinde kuruluşun ilgili onay kapsamına sınırlama getirilebilir. Bu kapsamda sınırlama işlemi uygulanması halinde kuruluşa 3 ay süre verilir. Bu süre içerisinde sınırlama getirilmesine gerekçe olan uygunsuzlukların ortadan kaldırılması gerekmektedir.

(b) AMC2 CAMO.B.355 gereklilikleri kapsamında yetki sertifikasına sınırlama getirilen ve 3 ay süre verilen kuruluş azami 3 kez olmak üzere her defasında 3 aya kadar sınırlama süresinin uzatılması talebinde bulunabilir. Uzatma talebi için kuruluşun Genel Müdürlüğe başvuru yapması gerekmektedir.

(c) Yetki sertifikasının sınırlandırılmasına neden olan uygunsuzlukların (a) ve (b) maddeleri kapsamında verilen sürede giderilmemesi durumunda kuruluşun ilgili onay kapsamı iptal edilir. Bu çerçevede gerekli olması halinde onay sertifikası tekrar düzenlenir.

(d) Kuruluş, yetki sertifikasının sınırlandırılmasına neden olan uygunsuzlukları gidererek, sertifikanın sınırlama durumunun kaldırılması için Genel Müdürlüğe başvurması halinde bu Talimatta belirtilen şartların karşılandığını doğrulamak amacıyla Genel Müdürlük tarafından yerinde denetim yapılır. Denetim sonucunda şartların sağlandığının tespit edilmesi halinde kuruluşun sertifikasının sınırlandırılması kaldırılır.”

MADDE 73 – Aynı Talimatın CAO.1 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“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.”

MADDE 74 – Aynı Talimatın CAO.A.010 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“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.”

MADDE 75 – Aynı Talimatın CAO.A.017 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“Genel Müdürlük tarafından kabul edilen uygunluk yöntemlerine (AMC) alternatif uyumluluk yöntemleri (AltMoC), kuruluş tarafından yürürlükteki düzenlemelere ve uygulama talimatlarına uygunluğu göstermek amacıyla kullanılabilir.”

(b) 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.”

MADDE 76 – Aynı Talimatın CAO.A.020 maddesinin (a) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“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);~~

~~(e) 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: Elektrik 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: Pencere (windows) ;

(xx) C20: Yapısal (structural);

(xxi) C21: Safra suyu (water ballast);

(xxii) C22: İtici 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.”

MADDE 77 – Aynı Talimatın CAO.A.020 maddesinin (b) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“(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 ~~ümmün~~ 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 yansıtaacaktır.~~

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 yapılabilecektir. ~~Birleşik uçuşa elverişlilik kuruluşu el kitabı çalışma kapsamı, Genel Müdürlük tarafından müsaade edildiği durumlarda bu tür faaliyeti yansıtaacaktır.~~

~~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 ya da 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 yapılabilecektir.

(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.”

MADDE 78 – Aynı Talimatın CAO.A.020 maddesinin (c) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“(e) 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.”

MADDE 79 – Aynı Talimatın CAO.A.030 maddesinin (a) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“(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.”

MADDE 80 – Aynı Talimatın CAO.A.035 maddesinin (f) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“(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.”~~

MADDE 81 – Aynı Talimatın CAO.A.040 maddesine "Hava aracı bakım lisansına kayıtlı hava aracı tiplerinde veya grup bazlı tanımlamalarda onaylayıcı personel, SHT-66 ve ilgili düzenlemelerde belirtilen şartlara uygun olarak yetkilendirilir." ibaresi eklenmiştir ve CAO.A.040 (a) fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~(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”~~

MADDE 82 – Aynı Talimatın CAO.A.040 maddesinin (b) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“(b) (a) bendine istisna olarak, hiçbir uygun onaylayıcı personelin bulunmadığı ana üs dışındaki herhangi bir yerde öngörülemez nedenden 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.”

MADDE 83 – Aynı Talimatın CAO.A.040 maddesinin (c) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“(c) (a) 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~~

MADDE 84 – Aynı Talimatın CAO.A.045 maddesinin (b) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“(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 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 taktirde yayınlanabilir.”~~

MADDE 85 – Aynı Talimatın CAO.A.045 maddesinin (e) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“(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 deneyimi 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.”~~

MADDE 86 – Aynı Talimatın CAO.A.070 maddesinin (a) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“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.”~~

MADDE 87 – Aynı Talimatın CAO.A.075 maddesinin (b) bendinin (2) numaralı alt bendi “AMP’nin bir kopyasını hava aracı sahibine veya işleticisine verir,” şeklinde değiştirilmiştir.

- 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 yansıtmasını sağlar.”

MADDE 88 – Aynı Talimatın CAO.A.100 maddesinin (d) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~“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.”~~

MADDE 89 – Aynı Talimatın CAO.A.105 maddesinin (a) bendi yürürlükten kaldırılmış ve yerine aşağıdaki hüküm eklenmiştir.

“CAO, Genel Müdürlüğün bu talimatı ~~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.”

MADDE 90 – Aynı Talimatın CAO.A.115 maddesinin (c) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“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. ~~düzeltici işlemlerin Genel Müdürlüğe 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.

Kuruluş, tespit edilen bulgulara ilişkin Genel Müdürlük tarafından resmi bildirim aldığında; tüm bulgular için etkileri ve kök neden(ler) ile katkıda bulunan ilave faktörleri ele almak amacıyla gerekli eylemleri belirler ve tanımlar.

Konuya bağlı olarak, kuruluşun ivedi düzeltici faaliyet uygulaması gerekebilir.

Nihai Denetim Raporunun kuruluşu ulaşmasından itibaren 15 gün içerisinde kuruluş tarafından düzeltici eylem planı oluşturularak Genel Müdürlük onayına sunulur.

Kuruluş tarafından sunulan düzeltici eylem planının Genel Müdürlük tarafından uygun olarak değerlendirilmesinin ardından kabul edilen düzeltici eylem planı kapsamında kuruluş tarafından gerçekleştirilen düzeltici faaliyetler ve kanıtları bulgular için verilen son tarihten önce Genel Müdürlüğe gönderilir. Düzeltici eylem planı mücbir bir sebep olması durumunda CAO.B.060 gereklilikleri kapsamında başvuru yapılması halinde bir kereye mahsus olmak üzere azami 15 gün uzatılabilir.

Bulgular için kabul edilebilir bir düzeltici eylem planı sunulmadığı veya eylem planı zaman çizelgesi karşılanmadığı durumlarda CAO.B.060 kapsamında işlem yapılır.

Düzeltici faaliyet planı aşağıdaki unsurları içermelidir:

- Uygunsuzluğun düzeltilmesi ile düzeltici ve önleyici faaliyetler ile bu faaliyetlerin uygulanmasına yönelik planlama, “

MADDE 91 – Aynı Talimatın CAO.B Bölümüne CAO.B.010 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“Bu bölüm, kuruluşlar için belirlenen gerekliliklerle bağlantılı olarak Genel Müdürlüğün yerine getireceği idari uygulamaları düzenler.”

MADDE 92 – Aynı Talimatın CAO.B Bölümüne CAO.B.017 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“(a)Genel Müdürlük, SHY-CA Yönetmeliğine ve ilişkili talimatlara uyumluluğun gösterilmesinde kullanılabilecek Kabul Edilebilir Uyumluluk Yöntemlerini (AMC) belirler.”

(b)SHY-CA Yönetmeliğine ve ilişkili talimatlara uyumluluğun gösterilmesinde Alternatif Uyumluluk Yöntemleri (AltMoC) de kullanılabilir.

(c)Genel Müdürlük, gözetimindeki kuruluşlar tarafından kullanılan AltMoC’ların, yürürlükteki mevzuatlara, düzenlemelere uyumun tesis edilmesini sağladığını tutarlı şekilde değerlendirecek bir sistem oluşturur.”

(d)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.”

MADDE 93 – Aynı Talimatın CAO.B.020 maddesinin (d) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~*“(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.”*~~

MADDE 94 – Aynı Talimatın CAO.B.025 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“(a)Genel Müdürlük, bu Talimat kapsamındaki görevleri yerine getirebilmesi için gerekli olduğu durumlarda, yetkili makamlar ve diğer sivil havacılık otoriteleri ile bilgi alışverişinde bulunabilir.”

“(b)Birden fazla sivil havacılık otoritesini ilgilendiren emniyet tehdidi söz konusu olduğunda, Genel Müdürlük denetim faaliyetini yürüterek, ilgili taraflara yardımcı olur.”

MADDE 95 – Aynı Talimatın CAO.B Bölümüne CAO.B.030 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“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.”

MADDE 96 – Aynı Talimata CAO.B.035 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“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

öngöröldüğü şekilde muhafaza edilir.”

MADDE 97 – Aynı Talimata CAO.B.040 maddesi aşğıdaki şekilde eklenmiştir.

“(a)CAO'nun tesisleri birden fazla lokasyonda bulunuyorsa ilk yetkilendirmede, her bir tesisin bu Talimata uygunluğu denetimlerle tespit edilir.”

“(b)Hava aracının ve/veya komponentlerinin bakımlarının yapıldığı tesis değişiklikleri denetime bağlı iken, bakım yönetimi ve sürekli gözetime yönelik prosedürlerin değişiklik onayında, işlemlerin yürütüleceği ofislerin denimleri Genel Müdürlük kararına bağlı olarak yapılır.”

MADDE 98 – Aynı Talimatın CAO.B.045 maddesinin (e) bendi aşğıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“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.~~”

MADDE 99 – Aynı Talimatın CAO.B.055 maddesinin (f) bendi aşğıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“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.~~”

MADDE 100 – Aynı Talimatın CAO.B.060 maddesinin (a) bendi aşğıdaki şekilde değiştirilmiştir.

~~(a) “Denetimler sırasında bu Talimat gerekliliklerine uyulmadığını gösteren kanıtlar bulunduğunda 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 aşğıdaki işlemler yapılır: ~~denetimler sırasında veya diğer uygulamalar sırasında, Part CAO gerekliliklerine uyulmadığını gösteren kanıtlar bulunduğunda, Genel Müdürlük tarafından aşğıdaki 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.”

MADDE 101 – Aynı Talimatın CAO.B.065 maddesinin (c) bendi aşğıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“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.~~”

MADDE 102 – Aynı Talimata “Organizasyonel Gözden Geçirme Sistemi” başlıklı EK-5.2 maddesi aşğıdaki şekilde eklenmiştir.

“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 aşğıdaki 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,
- Tutarlılıkların, 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 olsalar dahi 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 özetleriyle 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 yürütülmemeyen 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 örneklemeye yöntemiyle kontrol edilir.

4.) Depolar

- Depoların CAE prosedürlerindeki kriterleri karşıladığı kontrol edilir.
- Örneklemeye 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 örnekleme 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 örnekleme kontrolü ile gecikmiş veya ertelenmiş bakımlara ya da kurallara uygun şekilde giderilmeyen kusurlara rağmen gerçekleştirilen uçuşların varlığı sorgulanır.
 - (d) Örnekleme 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 örnekleme şeklinde kontrol edilir.

11.) Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları

- Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarında eksik olmadığı ve uygun süreler boyunca saklandığı örnekleme şeklinde kontrol edilir.
- 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 geçirmeden 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 yansıtuğu 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 yayımlandığı ve onaylanmış uçuş koşullarına uyulduğu doğrulanır.”

MADDE 103 – Aynı Talimata “Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Sözleşmesi” başlıklı EK-5 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“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 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 Taliimatı 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 Müdürlüğü 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.”

MADDE 104 – Aynı Talimata “Bakım Anlaşmaları” başlıklı EK-5 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“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 verilmektir. 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 Taliimatı, 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 ilgileneneceği 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 girişı 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 tasarımı 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

yönetilmektedir. 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 belirtmelidir.

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 belirtmelidir. 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.”

MADDE 105 – Aynı Talimata “Birleşik Uçuşa Elverişlilik Kuruluşu” başlıklı EK-5.5 maddesi aşağıdaki şekilde eklenmiştir.

“CAE’de yer alması gereken bölümler, her bölümün kısa tanımı ve ilgili uygulama kurallarının referansları burada listelenmektedir.

B ö l ü m	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
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 . 1 0	Onaylayıcı personel listesi	CAO.A.025(a)(5)
A . 1 1	Hava aracı bakım programı geliştirme ve onaydan sorumlu personel listesi	CAO.A.025(a)(6)

B ö l ü m	Tanım	SHT-CAM, Ek-5: Part-CAO referansı
A . 1 2	Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli listesi	CAO.A.025(a)(7) CAO.A.045(d)
A . 1 3	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)
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 ö l ü m	Tanım	SHT-CAM, Ek-5: Part-CAO referansı
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 . 1 0	Uçuşa elverişlilik gözden geçirme incelemesi	CAO.A.085 CAO.A.095(c)
B . 1 1	Onaylanmış uçuş koşullarına uygunluk	CAO.A.095(d)
B . 1 2	Özel uçuş izninin yayınlanması	CAO.A.095(d) CAO.A.045(a)
B . 1 3	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 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 tedariki, 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)

B ö l ü m	Tanım	SHT-CAM, Ek-5: Part-CAO referansı
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 . 1 0	Bakım sırasında ortaya çıkan arızalar	CAO.A.075(b)(6)
C . 1 1	Onaylı tesisler dışında bakım	CAO.A.095(a)(3)
C . 1 2	Hava aracı veya motor yetkisi kapsamında komponent bakım prosedürü	CAO.A.020(b)(2) CAO.A.020(b)(3)
C . 1 3	Motor veya komponent yetkisi kapsamında takılı motor veya komponent bakımı prosedürü	CAO.A.020(b)(3) CAO.A.020(b)(4)
C . 1 4	Özelleştirilmiş tasklar, tahribatsız muayene, motor çalıştırma ve benzerleri için özel işlem prosedürleri	CAO.A.020(b)(5) CAO.A.030(a)
C . 1 5	Bakım imtiyazı kapsamında uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayınlama	CAO.A.095(c)(2)
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)

B ö l ü m	Tanım	SHT-CAM, Ek-5: Part-CAO referansı
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 . 1 0	Ağırlık ve denge beyanı	CAO.A.075(a) CAO.A.075(b)(10)
D . 1 1	ARC veya ARC tavsiye raporunun yayınlanması	CAO.A.095(c)(1)(i)
D . 1 2	ARC geçerlilik süresinin uzatılması	CAO.A.095(b)(4) CAO.A.095 (c)(1)(ii)
D . 1 3	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	
E . 4	Hava aracı teknik kayıt sistemi	
E . 5	Onaylı alternatif uygunluk yöntemleri listesi	

B ö l ü m	Tanım	SHT-CAM, Ek-5: Part-CAO referansı
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		

“

MADDE 106 – Aynı Talimatın CAMO.A.904 maddesinin (a) bendinin (1.b) alt bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Hava aracının ithal edildiği ülkenin sivil havacılık otoritesi tarafından son 60 gün içerisinde ülkemize hitaben düzenlenmiş İhraç Uçuşa Elverişlilik Belgesi/Sertifikası veya eşdeğer bir evrak veya hava aracı yeni üretilmiş ise üreticinin işletici firmaya hitaben yazdığı uçak tipi, üretici seri numarası ile motor tipi ve seri numaralarının yazılı olduğu belge,”

MADDE 107 – Aynı Talimatının 11 inci maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“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 üreticinin işletici firmaya hitaben yazdığı uçak tipi, üretici seri numarası ile motor tipi ve seri numaralarının yazılı olduğu belge,”

MADDE 108 – Bu Talimat yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 109 – Bu Talimat hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.