



SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK YÖNETİMİ TALİMATI (SHT-CAM)

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak ve Tanımlar

Amaç

MADDE 1 -(1) Bu Talimatın amacı, 00/00/0000 tarih ve 0000 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetmeliği (SHY-CA) kapsamında sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu ve birleşik uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu onayı verilmesine ve bu kuruluşların faaliyetlerine ve ayrıca hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinin sağlanması ile ilgili gerekliliklere ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

Kapsam

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

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

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

(3) Amatör yapım hava araçları, insansız hava araçları, araştırma, deneysel, geliştirme, tasarım ve üretim aşamasında olan hava araçları veya Genel Müdürlük tarafından yayımlanmış/tanınmış bir tip sertifikasına sahip olmayan hava araçları bu Talimatın kapsamı dışındadır.

Dayanak

MADDE 3 -(1) Bu Talimat, 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'na, 15/07/2018 tarihli ve 30479 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 4 numaralı Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'ne ve 00/00/0000 tarih ve 0000 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetmeliği'ne (SHY-CA) dayanılarak aşağıdaki uluslararası düzenlemelere uyumlu olarak hazırlanmıştır.

- 05/06/1945 tarihli ve 4749 sayılı, Şikago'da 7 Aralık 1944 Tarihinde Akit ve İmza Edilmiş Olan Uluslararası Sivil Havacılık Antlaşması ve Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun ile onaylanan Şikago Sözleşmesinin personel lisansları konulu EK-1, hava aracı operasyonu konulu EK-6, hava aracı uçuşa elverişlilik konulu EK-8,
- Avrupa Birliği'nin Commission Regulation (EU) No 1321/2014 düzenlemesi ve (EU) 2015/1088, (EU) 2015/1536, (EU) 2018/1142, (EU) 2019/1383, (EU) 2019/1384, (EU) 2020/270, (EU) 2020/1159, (EU) 2021/700 numaralı değişiklikleri.

Tanımlar ve kısaltmalar

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

- Bakım: Uçuş öncesi kontrol hariç olmak üzere, bir hava aracının veya komponentin revizyonu, tamiri, kontrol edilmesi, değiştirilmesi, modifikasyonu veya arıza giderme işlemlerinden herhangi



birisinin veya bunların herhangi bir kombinasyonunun uygulanmasını,

b) Bakım kuruluşu: Hava aracı veya komponenti üzerinde bakım yapmak üzere Genel Müdürlük tarafından belirlenen gereklilikleri yerine getirdiği tespit edilerek yetkilendirilen kamu kurum ve kuruluşu ile gerçek veya tüzel kişiye ait işletmeyi,

c) Büyük hava aracı: Azami kalkış ağırlığı 5700 Kg üzerinde olan uçaklar ile azami kalkış ağırlığı 3175 Kg üzerinde olan veya birden fazla motoru bulunan helikopterleri,

ç) ELA1 sınıf hava aracı: Avrupa hafif hava aracı 1;

ç.1) Azami kalkış kütlesi 1200 Kg veya altında olan, karmaşık motorlu hava aracı olarak sınıflandırılmayan uçak, planör veya motorlu planörü,

ç.2) Azami kalkış kütlesi 1200 Kg veya altında olan planör veya motorlu planörü,

ç.3) Azami tasarım kaldırma gazı veya sıcak hava hacmi, sıcak hava balonları için 3400 m³'ün, gaz balonları için 1050 m³'ün, bağlı gaz balonları için 300 m³'ün üzerinde olmayan balonu,

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

d) ELA2 sınıf hava aracı: Avrupa hafif hava aracı 2;

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

d.2) Azami kalkış kütlesi 2000 Kg veya altında olan planör veya motorlu planörü,

d.3) Balonu,

d.4) Sıcak hava zeplinini,

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

d.6) Döner kanatlı çok hafif uçağı,

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

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

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

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

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

ı) Hat bakım: Hava aracının veya hava aracı parçasının onaylanmış standartlara uygun olarak hangar gerektirmeyen bakım, onarım, parça değiştirme ve hasar giderme işlemlerinin yapılmasını,

i) Hata: Bir kişi tarafından kabul edilen prosedürlerden veya düzenlemelerden sapmalara yol açabilecek faaliyet veya eylemsizliği, (Not: Hatalar genellikle planlanmış zihinsel veya fiziksel aktivite dizisinin amaçlanan sonuca ulaşmadığı veya amaçlanan sonuca uygun olmadığı ve sonuçların tamamen şansa bağlanmadığı durumlarla ilişkilendirilir.)

j) Hava aracı: Havalanabilme ve/veya havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü taşıtı,

k) Hava aracı bakım personeli: Belirli tipte hava aracına veya komponentine ve belirlenen kapsamda bakım yapmak üzere yetkilendirilen teknik elemanı,

l) Hava aracı sahibi: Hava aracının mülkiyetine sahip olan kişi veya kuruluşu,

m) İlave tip sertifikası: Ürün tip sertifikasından farklı olarak, tip sertifikası sahibi dışındaki organizasyon tarafından, ürün üzerinde yapılan modifikasyonların onayı için ülke otoritesi tarafından



verilen belgeyi,

n) İnsan faktörü, Havacılık faaliyetlerine uygulanan ilkeler anlamında insan performansını etkileyen ve insan kapasitesinin dikkate alınarak insan ve diğer sistem bileşenleri arasında güvenli arayüz tesisini etkileyen her şeyi,

o) İnsan performansı: Havacılık faaliyetlerinin emniyetine ve verimliliğine etki eden insan kabiliyetini, yeteneklerini ve sınırlamalarını,

ö) İşletici: Uçuş operasyonu gerçekleştirmek amacıyla Genel Müdürlükten işletme ruhsatı almış kişi veya kuruluşları,

p) Karmaşık motorlu hava aracı: Aşağıda listelenen özelliklerden herhangi birini sağlayan hava aracı;

p.1) Azami sertifikalandırılmış kalkış ağırlığı 5700 Kg ve üzerinde olan veya azami yolcu koltuk kapasitesi 19'dan fazla olan veya asgari iki pilotla uçuş için sertifikalandırılmış olan veya turbojet motora veya motorlara ya da birden fazla turboprop motora sahip olan uçak,

p.2) Azami sertifikalandırılmış kalkış ağırlığı 3175 Kg ve üzerinde olan veya azami yolcu koltuk kapasitesi 9'dan fazla olan veya asgari iki pilota sertifikaya edilmiş olan helikopterleri,

p.3) Tilt rotor hava araçlarını,

r) Komponent: Hava aracına ait her tür motor, pervane, parça veya cihazını,

s) Kritik bakım görevi: Çalışması sırasında hata meydana gelirse uçuş emniyetini doğrudan tehlikeye atabilecek; hava aracının, motorun veya pervanenin herhangi bir parçası veya bir sistemin bozulması, arızası veya bir komponentin montajı ile ilişkilendirilen bakım işlemini,

ş) Kurtarılamaz malzeme: Mevcut teknoloji ile tamiri mümkün olmayan ve ömür sınırları uzatılamayan malzemeleri,

t) Kuruluş: Bir gerçek kişi, tüzel kişi veya tüzel kişiliğin bir parçasını,

u) LSA (Hafif spor uçak / Light sport aircraft): Aşağıdaki özelliklerin tümüne sahip olan hava aracı;

u.1) Azami kalkış kütlesi 600 Kg'ın üzerinde olmayan,

u.2) İniş konfigürasyonundaki (VS0) azami havada tutunabilme hızı, hava aracının belgelendirilmiş azami kalkış kütlesinde ve en kritik kütle merkezinde kalibre edilmiş hava hızı (CAS) cinsinden 45 knot'ın üzerinde olmayan,

u.3) Pilot dâhil olmak üzere, en fazla iki kişilik azami koltuk kapasitesine sahip,

u.4) Pervaneli, türbin olmayan tek motorlu,

u.5) Basınçlandırılmamış kabine sahip hava aracını,

ü) Onaylayıcı personel: Bakım sonrasında bir hava aracının veya komponentin bakım çıkışından sorumlu olan personelini,

v) Otorite: ICAO üyesi ülkelerin sivil havacılık organizasyonlarından sorumlu kurumu,

y) Özel operasyon: Hava aracının tarım, inşaat, fotoğrafçılık, haritacılık, gözlem ve keşif, havadan reklam, bakım kontrol uçuşları gibi özel faaliyetler için kullanıldığı, ticari hava taşımacılığı dışındaki herhangi bir operasyonu,

z) Ramak kala: SHT-OLAY talimatına göre zorunlu olarak bildirilmesi gereken bir olayın kıl payı önlenmediği veya kaçınıldığı bir vakayı, (Örneğin AD, AWL, CMR işlemlerinden kaynaklanan bir görevin/faaliyetin sonunda çalışmayı, sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemini kontrol eden personel, hava aracı filosunu etkileyen taskların zamanında uygulanmadığı ve uygun şekilde işlenmediği durum.)

aa) Risk değerlendirme: Mevcut veya algılanan riskin kabul edilebilir veya tolere edilebilir olup olmadığını belirlemek için mühendislik ve operasyonel yargı ve/veya analiz metotlarına dayalı değerlendirmeyi,

bb) Seviye 1 bulgu: Bu Talimatın gerekliliklerine uymayan, emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan her tür önemli uygunsuzluk halini,

cc) Seviye 2 bulgu: Bu Talimatın gerekliliklerine uymayan, emniyet standardını düşürebilecek ve uçuş emniyetini tehlikeye atması muhtemel olan her tür önemli uygunsuzluk halini,

çç) Sınırlı operasyon (Limited operations): Kompleks motorlu olmayan uçaklar ve helikopterler ile yapılan aşağıdaki operasyonlar;

çç.1) Reklam faaliyetleri yapılmadan ve ticari operasyon niteliğinde olmadan, doğrudan maliyetin hava aracı içindekilerin hepsi tarafından paylaşılması ve doğrudan maliyetleri paylaşan kişi sayısının pilot dâhil altı ile sınırlı olması koşuluyla, özel şahıslarla yapılan maliyet paylaşımli uçuşlar,



çç.2) Yarışma uçuşları ya da gösteri uçuşları,

çç.3) SHY-1 Yönetmeliğine göre onaylanmış bir eğitim kuruluşu ya da havacılık sporunu veya eğlence amaçlı havacılığı desteklemek amacıyla oluşturulan bir kuruluş tarafından işletilen hava aracı ile, kâr amacı güdülmeyen ve kuruluş üyesi olmayanların dâhil olduğu durumlarda bu uçuşların kuruluşun sadece sıra dışı bir faaliyetini temsil etmesi koşuluyla, gerçekleştirilen tanıtım uçuşları, paraşüt atma, planör çekme veya akrobasi uçuşları,

dd) Sürekli uçuşa elverişlilik: Hava aracının, işletim ömründeki herhangi bir zamanda yürürlükteki uçuşa elverişlilik gerekliliklerine uygun ve emniyetli işletim için elverişli bir durumda olmasını sağlayan süreçleri,

ee) Tanıtım uçuşu: Ücret karşılığında, ilgi çekmek ve teşvik etmek maksadıyla, SHY-1 Yönetmeliği kapsamındaki onaylı bir eğitim kuruluşu veya hava sporlarının veya havacılık eğlence etkinliklerinin tanıtılması amacıyla kurulmuş bir kuruluş tarafından gerçekleştirilen kısa süreli bir hava turunun yapıldığı herhangi bir uçuşu,

ff) Tasarım kuruluşu: SHY-21 veya EASA Part-21 kapsamında yetkilendirilmiş tasarım kuruluşunu,

gg) Tehlike: Hava aracındaki bir durumun veya nesnenin, olaya veya kazaya doğrudan neden olması ya da kaza veya olay yaratma potansiyelinin bulunması halini,

ğğ) Ticari hava taşımacılığı operasyonu: Ücret karşılığı sivil hava araçları ile yolcu, kargo veya posta taşınan hava aracı operasyon türünü,

hh) Ticari operasyon: Kamuya açık olan veya kamuya açık olmadığı durumlarda, bir işletici ve müşteri arasında, müşterinin işletici üzerinde hiçbir kontrole sahip olmadığı bir sözleşme kapsamında, ücret karşılığı yapılan hava aracı operasyonunu,

ıı) Ticari özel operasyon: Genel Müdürlük tarafından yayınlanan SHT-OPS Talimatı gerekliliklerine tabi olan uçuş operasyonlarını;

ii) Tip sertifikası: Hava aracı, motor veya pervane için tasarım kriterlerine ve uçuşa elverişlilik kurallarına uygunluğu belirleyen, tip tasarımını, teknik özellikleri ile işletme limitlerini içeren ve tasarımın gerçekleştirildiği ülke otoritesi tarafından verilen belgeyi,

jj) Uçuş öncesi kontrol: Hava aracının amaçlanan uçuşa uygun olduğundan emin olmak amacı ile uçuş öncesinde yerine getirilen ve arıza giderimini kapsamayan kontrolleri,

kk) Uygunluk belgesi/beyanı: Ürün, parça veya cihazın onaylı tasarıma ve emniyetli kullanıma uygun olduğunu, teknik düzenlemeleri ve uluslararası standartları karşıladığını gösteren belgeyi

ll) Üretim kuruluşu: SHY-21 veya EASA Part-21 kapsamında yetkilendirilmiş üretim kuruluşunu,

mm) Üs bakım: Hava aracının veya komponentin, hangar ve atölye mekânlarında onaylanmış standartlara göre yenileştirme, onarım, parça değiştirme veya hasar giderme işlemlerinin birlikte veya ayrı yapılmasını,

nn) Yarışma uçuşu: Hava aracının, hava yarışmalarında kullanıldığı ve ayrıca hava aracının hava yarışmalarına yönelik idmanlarda ve bu etkinliklere gitmek ve dönmek için kullanıldığı herhangi bir uçuş faaliyetini,

oo) Yenileştirme (Overhaul): Hava aracının ve hava aracı parçasının işlevsel ömrünü arttırmak için onaylanmış standartlara uygun olarak tetkik edilmesini ve parça değiştirerek restorasyon etme işlemlerini,

öö) Yetkinlik: Bireysel becerilerin, pratik ve teorik bilgilerin, tutumların, eğitimin ve deneyimin birleşimi,

pp) Yönetici personel: Genel Müdürlüğün uygunluğunu ilgili mevzuat kapsamında gerçekleştirilen değerlendirme sonrası kabul ettiği ve bu Talimat gerekliliklerini yerine getirmekten sorumlu olan yöneticiyi/yöneticileri,

rr) Yüksek riskli ticari amaçlı özel operasyon: Bir acil durum halinde yerde bulunan üçüncü şahısların emniyetinin tehlikeye girmesinin muhtemel olduğu bir alan üzerinde gerçekleştirilen ve uzmanlık gerektiren ticari hava aracı operasyonunu ya da operasyonun gerçekleştirildiği yerin bağlı olduğu yetkili otorite tarafından tespit edilen, özel doğası ve operasyonun gerçekleştirildiği yerel çevre sebebiyle özellikle yerdeki üçüncü şahıslar için yüksek risk teşkil eden ticari amaçlı özel operasyonu, ifade eder.

(2) Bu Talimatta geçen kısaltmalar:



- a) AD: Uçuşa elverişlilik direktifi,
- b) ALI (Uçuşa elverişlilik sınırlamaları maddesi / Airworthiness limitations item): Hava aracı ya da komponentin üreticisi tarafından konulmuş, komponentin hava aracından belirli bir zaman, periyot içerisinde sökülmesini belirleyen kısıtlamalar,
- c) AMC (Kabul edilebilir uyumluluk yöntemi / Acceptable means of compliance): EASA tarafından yayınlanan ve sağlanması zorunlu olan gerekliliklerin kabul edilebilir uygulama usul ve esasları,
- ç) AMOC (Alternatif uyumluluk yöntemi / Alternative means of compliance): Yayınlanan yönetmelik ve talimat kurallarına uyumun karşılandığı ve emniyet ve güvenilirlik seviyesini arttırdığı düşüncesiyle işletme/kuruluş tarafından uygulanması önerilen ve Genel Müdürlük tarafından kabul edilen detaylı ve kapsamlı prosedür,
- d) AMP: Hava aracı bakım programı,
- e) AOC (İşletme ruhsatı / Air operator certificate): Havayolu işletmecilerine ticari hava taşımacılığı yapabilmeleri için Genel Müdürlük tarafından düzenlenen belge,
- f) ARC: Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası,
- g) ARCn: Ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası,
- ğ) ARS: Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli,
- h) CAE: Birleşik uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu el kitabı,
- ı) CAME: Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi el kitabı,
- i) CAMO: Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu,
- j) CAO: Birleşik uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu,
- k) CDCCL (Kritik dizayn konfigürasyon kontrol sınırlamaları / Critical design configuration control limitations): Hava aracının uçuşa elverişliliğinin ve tip dizaynının korunması için uygulanacak hava aracının kritik dizayn özelliklerinin kontrol ve bakım usul ve esasları,
- l) CDL (Konfigürasyon sapma listesi / Configuration deviation list): Hava aracının sınırları belirlenmiş şartlar dahilinde belirli gayri faal veya eksik dış teçhizatla (paneller, kapaklar ve benzeri) işletilebilmesine olanak sağlamak için imalatçı tarafından yayımlanan el kitabı,
- m) CRS (Bakım çıkış sertifikası / Certificate of release to service): Hava aracı veya komponentine uygulanan bakım işlemi sonrasında işlemi gerçekleştiren bakım kuruluşu veya kişi tarafından yayımlanan ve hava aracının veya komponentinin servise verilmeye hazır olduğunu gösteren belge,
- n) DAH: Tasarım onayı sahibi,
- o) DOA: Tasarım organizasyon onayı,
- ö) EASA: Avrupa Havacılık Emniyet Ajansı,
- p) EASA Part 66: Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan (EU) No 1321/2014 numaralı mevzuatın (EK-3) son revizyonu,
- r) EASA Part 145: Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan (EU) No 1321/2014 numaralı mevzuatın (EK-2) son revizyonu,
- s) EASA Part 147: Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan (EU) No 1321/2014 numaralı mevzuatın (EK-4) son revizyonu
- ş) EASA Part M: Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan (EU) No 1321/2014 numaralı mevzuatın (EK-1) son revizyonu,
- t) EASA Part-21: Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan (EU) No 748/2012 numaralı mevzuatın (EK-1) son revizyonu,
- u) Genel Müdür: Sivil Havacılık Genel Müdürünü,
- ü) Genel Müdürlük: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,
- v) GM (Rehber doküman / Guidance material): EASA tarafından yayınlanan ve uygulanması gereken kararlar için rehber doküman,
- y) ICA: Sürekli uçuşa elverişlilik talimatı,
- z) ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı,
- aa) IR (Uygulama kuralı / Implementing rule): EASA tarafından yayınlanan ve sağlanması zorunlu olan gereklilikleri,
- bb) MEL (Asgari teçhizat listesi / Minimum equipment list): Hava aracının sınırları belirlenmiş şartlar dâhilinde belirli gayri faal teçhizatla işletilebilmesine olanak sağlamak için imalatçı tarafından



yayımlanan, işletici tarafından hazırlanan ve Genel Müdürlük tarafından onaylanarak yürürlüğe giren el kitabı,

cc) MIP: Asgari kontrol programı,

çç) MSG: Bakım yönlendirme grubu,

dd) MTOM: Azami kalkış kütlesi,

ee) POA: Üretim organizasyon onayı,

ff) SB: Servis bülteni,

gg) SHT-21: 25/11/2013 tarihli Hava Aracı ve İlgili Ürün, Parça ve Cihazın Uçuşa Elverişlilik ve Çevresel Sertifikasyon Talimatının güncel revizyonu,

ğğ) SHT-66: 13/05/2014 tarihli Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Talimatının güncel revizyonu,

hh) SHT-145: 21/11/2013 tarihli Onaylı Hava Aracı Bakım Kuruluşları Talimatının güncel revizyonu,

ıı) SHT-147: 05/09/2012 tarihli Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Talimatının güncel revizyonu,

ii) SHT-M: 10/06/2013 tarihli Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Talimatının güncel revizyonu,

jj) SHT-OLAY: 30/09/2015 tarihli Sivil Havacılık Emniyet Olaylarının Raporlanmasına Dair Talimatın güncel revizyonu,

kk) SHT-OPS: Uçuş Operasyonlarına Yönelik Usul ve Esaslar Talimatının güncel revizyonunu

ll) SHY-6A: 16/11/2013 tarihli ve 28823 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliğinin güncel revizyonu,

mm) SHY-6B: 14/05/2013 tarihli ve 28647 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Genel Havacılık Yönetmeliğinin güncel revizyonu,

nn) SHY-21: 20/08/2013 tarihli ve 28741 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Hava Aracı ve İlgili Ürün, Parça ve Cihazın Uçuşa Elverişlilik ve Çevresel Sertifikasyon Yönetmeliğinin güncel revizyonu,

oo) SHY-66: 30/10/2013 tarihli ve 28806 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliğinin güncel revizyonu,

öö) SHY-145: 11/06/2013 tarihli ve 28674 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Onaylı Hava Aracı Bakım Kuruluşları Yönetmeliğinin güncel revizyonu,

pp) SHY-147: 18/08/2012 tarihli ve 28388 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliğinin güncel revizyonu,

rr) SHY-CA: 00/00/0000 tarih ve 0000 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliğinin güncel revizyonu,

ss) SHY-M: 20/12/2012 tarih ve 28503 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliğinin güncel revizyonu,

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

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Hususlar

Uygulama esasları

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

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

(3) Bu Talimatta AMC veya GM bulunmayan konularda, EASA tarafından yayınlanan 'Commission Regulation (EU) No 1321/2014 of 26 November 2014 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and



personnel involved in these tasks' ile ilgili en güncel AMC veya GM'de yer alan hususlar uygun olarak kabul edilir.

(4) Avrupa Birliğinin Commission Regulation (EU) No 1321/2014 düzenlemelerine uyum için EASA tarafından yayınlanan AMC veya GM'lerden farklı şekilde uygulanmak istenen hususlar, Genel Müdürlük tarafından değerlendirildikten sonra işleme alınır.

Yurtdışındaki kuruluşların yetkilendirilmesi

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

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

EASA sertifikalarının tanınması

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

- SHT-145 onayı doğrultusunda kuruluş tarafından yayınlanan hava aracı ve komponent bakım çıkış sertifikası yerine, EASA Part-145 onayına sahip kuruluş tarafından yetkisi kapsamında yayınlanan hava aracı ve komponent bakım çıkış sertifikası,
- Bakım yapma yetkisini içeren ve bu Talimata göre düzenlenmiş CAO onayına sahip kuruluş tarafından yayınlanan hava aracı ve komponent bakım çıkış sertifikası yerine, bakım yapma yetkisini içeren ve EASA Part-CAO onayına sahip kuruluş tarafından sahip olduğu yetki kapsamında yayınlanan hava aracı ve komponent bakım çıkış sertifikası,
- SHY-21 Yönetmeliği kapsamında yayınlanan sertifika ve onaylar yerine, EASA üyesi sivil havacılık otoriteleri tarafından EASA Part-21 kapsamında yayınlanan sertifika ve onaylar.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Standart Uçuşa Elverişlilik Sertifikası

Standart uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenen hava araçları

MADDE 8 -(1) Genel Müdürlük ya da EASA, FAA (ABD), TCCA (Kanada) ve ANAC (Brezilya) havacılık otoriteleri tarafından onaylanan tip sertifikasına sahip hava araçları için Standart Uçuşa Elverişlilik Sertifikası düzenlenir.

Standart uçuşa elverişlilik sertifikası düzenleme şartları

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

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

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

Standart uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenmesi için aranan belgeler

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



Standart uçuşa elverişlilik sertifikası için teknik uygunluk yazısı

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

- a) EASA, FAA (ABD), TCCA (Kanada) ve ANAC (Brezilya) havacılık otoriteleri tarafından onaylı tip sertifikası ve teknik veri listesi,
- b) Hava aracının ithal edildiği ülkenin sivil havacılık otoritesi tarafından ülkemize hitaben son 6 ay içerisinde düzenlenmiş olan İhraç Uçuşa Elverişlilik Belgesi/Sertifikası veya yeni hava aracı ise hava aracının imalatçısı tarafından yayınlanan uygunluk belgesi,
- c) Onaylı veya onaya sunulan bakım programı kapsamında gerekli tüm bakım faaliyetlerinin bu Talimat şartlarına uygun olarak servise verilmiş olmasını sağlamak üzere yapılan/yapılacak köprüleme bakımına ait bilgi ve detayları içeren bir rapor.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Ulusal Uçuşa Elverişlilik Sertifikası

Ulusal uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenen hava araçları

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

- a) EASA üyesi ülke, FAA (ABD), TCCA (Kanada) ve ANAC (Brezilya) havacılık otoritelerince yetkilendirilen organizasyonlar tarafından onaylanan tip tasarımına sahip olan hava araçları,
- b) SHY-6A-ÇH ve SHY-6C yönetmelikleri kapsamında işletilen hava araçları,
- c) Sahibinin veya işleticisinin başvurusu halinde, Genel Müdürlük yada EASA, FAA (ABD), TCCA (Kanada), ANAC (Brezilya) ve FATA (Rusya) havacılık otoriteleri tarafından onaylanan tip sertifikasına sahip yangın söndürme ve zirai ilaçlama/aşılama operasyonlarında kullanılan hava araçlarına ulusal uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenebilir.

Ulusal uçuşa elverişlilik sertifikası düzenleme şartları

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

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

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

(4) SHY-6A-ÇH ve SHY-6C yönetmeliklerine göre tescil sertifikası tanzim edilmiş bir hava aracının ticari operasyon veya eğitim uçuşu kapsamında uçuş faaliyetlerini gerçekleştirebilmesi için Madde 19 gereklilikleri aranır. Aksi halde ulusal uçuşa elverişlilik sertifikası, ?Bu sertifika ticari/eğitim uçuş operasyonları gerçekleştiren hava aracı için düzenlenmemiştir.? açıklaması yazılarak yayınlanır.

Ulusal uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenmesi için aranan belgeler

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

- a) Yeni üretim hava araçları dışındaki hava araçları için, MD.A.901 doğrultusunda uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapıldığını ve tip tasarımına uygunluğunun doğrulandığını gösterir kayıtlar.
- b) MD.A.302'ye uygun olarak hazırlanmış bakım programına göre gerekli bakımların yaptırıldığına dair kayıtlar.
- c) Genel Müdürlükten alınmış teknik uygunluk yazısı.

Ulusal uçuşa elverişlilik sertifikası için teknik uygunluk

MADDE 15 -(1) Bir hava aracı için ulusal uçuşa elverişlilik sertifikasına yönelik teknik



uygunluk yazısı düzenleyebilmek amacıyla aşağıdaki belgeler aranır:

- a) 12nci maddenin birinci fıkrası (a) bendinde belirtilen tip sertifikası (veya eşdeğeri bir doküman) ve teknik veri listesi,
- b) Hava aracının ithal edildiği ülkenin sivil havacılık otoritesi tarafından ülkemize hitaben son 6 ay içerisinde düzenlenmiş olan İhraç Uçuşa Elverişlilik Sertifikası veya uçuşa elverişlilik sertifikası veya özel uçuş izni veya eşdeğer bir doküman ya da yeni hava aracı ise imalatçı tarafından yayınlanan uygunluk belgesi,
- c) MD.A.302 maddesine göre hazırlanan bakım programı kapsamında gerekli tüm bakım faaliyetlerinin bu Talimat şartlarına uygun olarak tamamlanmasını sağlamak üzere yapılan/yapılacak köprüleme bakımına ait bilgi ve detayları içeren bir rapor.
- d) Genel Müdürlük tarafından hava aracı tip kabulünün yapılmış olması.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Sürekli Uçuşa Elverişlilik Gereklilikleri

Part-M gerekliliklerine tabi hava araçları

MADDE 16 -(1) Standart uçuşa elverişlilik sertifikasına sahip olan ve 17nci madde kapsamına girmeyen, Türk sivil hava aracı siciline kayıtlı veya Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilen işleticiler tarafından uçuş operasyonları yönetilen hava araçlarının ve bunlara montajı yapılmış komponentlerin sürekli uçuşa elverişlilik gereklilikleri, EK-1 Part-M'de yer alan kurallar ve kriterler ile düzenlenmiştir.

Part-ML gerekliliklerine tabi hava araçları

MADDE 17 -(1) Standart uçuşa elverişlilik sertifikasına sahip olan ve SHY-6A Yönetmeliği kapsamında ticari hava taşımacılığında kullanılmayan ve karmaşık motorlu olmayan aşağıdaki kategorilerde yer alan hava araçlarının ve bunlara takılı komponentlerin sürekli uçuşa elverişlilik gereklilikleri EK-2 Part-ML'de belirtilen kurallar ve kriterler ile düzenlenmiştir.

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

(2) (2) 1inci fıkrada tanımlanan hava araçları ile ticari operasyon veya uçuş eğitimi gerçekleştiriliyor ise sürekli uçuşa elverişlilik gereklilikleri için Madde 19 hükümleri uygulanır.

Part-MD gerekliliklerine tabi hava araçları

MADDE 18 -(1) Ulusal uçuşa elverişlilik sertifikasına sahip olan ve ticari operasyonlarda, faaliyetlerde kullanılmayan tüm hava araçlarının sürekli uçuşa elverişlilik gereklilikleri, EK-1 Part-MD'de yer alan kural ve kaidelere göre yürütülür.

Part-MLden Part-Me geçiş

MADDE 19 -(1) 17nci madde 1inci fıkrada kapsamındaki hava aracının ticari operasyon veya uçuş eğitimi kapsamında uçuş faaliyetlerine dahil edilebilmesi için aşağıdaki gereklilikler aranır:

- a) Hava aracı bakım programının EK-1 Part-M, M.A.302 maddesi gereklerine göre onaylanmış olması,
- b) Hava aracı bakım programına göre son yıllık bakımların ve peşi sıra gelen bakım işlemlerinin, onaylı bakım kuruluşu tarafından gerçekleştirilmiş ve sertifikalandırılmış olması,
- c) EK-1 Part-M, M.A.901 maddesine uygun olarak uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapılmış ve yeni bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının yayınlanmış olması.



ALTINCI BÖLÜM Kuruluş Onayları

Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluğu (CAMO) onay gereklilikleri

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

Birleşik uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluğu (CAO) onay gereklilikleri

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

YEDİNCİ BÖLÜM İdari Yaptırımlar

İdari Yaptırımlar

MADDE 22 -(1) Bu Talimata aykırı iş ve işlem yapan kuruluğa ve ilgili personele 2920 sayılı Kanunun 27nci, 30uncu ve 143üncü maddesine ve 29/01/2013 tarihli ve 28543 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Tarafından Verilecek İdari Para Cezaları Hakkında Yönetmelik (SHY-İPC) hükümlerine göre işlem yapılır.

(2) Denetimler ve teknik incelemeler sırasında ve Genel Müdürlüğe yapılan olay bildirimlerine dayanarak bu Talimata aykırılık teşkil eden uygunsuzluklar tespit edildiğinde, sorumlu kuruluşlara ve ilgili personele, Genel Müdürlük tarafından birinci fıkrada belirtilen yaptırımın yanında aşağıdaki idari yaptırımlar da uygulanır.

a) Emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan önemli bir uygunsuzluk durumunun tespit edilmesi ve uygunsuzluğun birinci seviye bulgu olarak değerlendirilmesi halinde? etkilenen alanlar dikkate alınarak, kuruluğa önceden bildirimde bulunulmaksızın yetkinin tümü veya bir kısmı sınırlanır, askıya alınır veya iptal edilir.

b) Uçuş emniyetini doğrudan etkilemeyen, ancak bu Talimat hükümlerinde belirtilen koşulların tamamının veya bir kısmının kaybedildiğinin tespit edilmesi ve ikinci seviye bulgu olarak değerlendirilmesi halinde, kuruluğa en fazla üç ay süre verilerek eksikliklerin tamamlanması istenir. Olağanüstü koşullar olmaksızın eksiklikler bu süre içerisinde giderilmediğinde kuruluşun, konuyla ilgili faaliyetleri, ilgili bulgu için yapılacak düzeltici işlemin Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesine kadar durdurulur.

c) Yetkisinde sınırlama ya da askı işlemi uygulanan kuruluğa en fazla üç ay süre verilerek eksikliklerin tamamlanması istenir. Olağanüstü koşullar olmaksızın verilen süre içerisinde eksiklikleri tamamlamayan kuruluşun, sınırlamaya konu yetkileri onay kapsamından çıkarılır ya da askıya alınan onay sertifikası iptal edilir.

ç) Yetkilendirilmiş yönetici personel sayısında eksilme olması halinde kuruluş, azami 45 gün içerisinde yeni atama yapar. Kuruluş, bu sürede atama yapamaması halinde, makul sebeplerini Genel Müdürlüğe bildirerek ek süre talebinde bulunabilir. Genel Müdürlük, talebi yerinde görürse sürenin bitiminden başlamak üzere en fazla 45 gün ek süre verir. Mevzuatta belirlenen niteliklere sahip olduğu düşüncesiyle atanan yönetici personel onayı, ek süre sonunda da Genel Müdürlük tarafından yapılamazsa kuruluşun yetkisi, eksiklik giderilinceye kadar kısmen veya tamamen askıya alınır.

d) Denetimler ve teknik incelemeler sırasında ve Genel Müdürlüğe yapılan olay bildirimlerine dayanarak bu Talimata aykırılık teşkil eden uygunsuzluklar tespit edildiğinde, bulgular doğrultusunda kuruluğa görev alan yönetici personelden herhangi birisinin görev, yetki ve sorumluluklarını yerine getir(e)mediği belirlenmesi durumunda ilgili yönetici personel yazılı olarak uyarılır. Benzer durumun tekrarı halinde ise ilgili yönetici personel onay(lar)ı iptal edilir.

e) Genel Müdürlük tarafından yönetici personel onay(lar)ı iptal edilen personel iki yıl süreyle herhangi bir havacılık işletmesi bünyesinde yönetici personel olarak görev yapamaz.



- f) M.A.901 (f), ML.A.901 (c), MD.A.901 (c) veya MD.A.901 (d) maddeleri doğrultusunda hava aracı uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerlilik süresini, gerekli şartlar sağlanmadan uzatan personel ve bağlı olduğu kuruluşun yönetici personeli ya da bağımsız onaylayıcı personel yazılı olarak uyarılır. Tekrarı halinde Genel Müdürlüğünün yetkilendirdiği personelin onay(lar)ı iptal edilir, bağımsız onaylayıcı personelin ise hava aracı bakım personeli lisansı altı ay süreyle askıya alınır.
- g) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin sonucunun yetersiz olduğu bilinmesine rağmen uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını yayınlayan uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin onayı bir yıl süreyle askıya alınır. Tekrarı halinde uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli onayı iptal edilir.

SEKİZİNCİ BÖLÜM Çeşitli ve Son Hükümler

Yürürlükten kaldırılan mevzuat

MADDE 23 -(1) Bu talimatın yürürlüğe girmesi ile birlikte aşağıdaki Talimatlar yürürlükten kaldırılmıştır.

- a) 03/04/2015 tarihli Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Talimatı (SHT-M),
b) 15/10/2015 tarihli SHY-M Kapsamına Girmeyen Hava Araçlarının Sürekli Uçuşa Elverişliliği Talimatı (SHT-MD).

Mevcut ulusal uçuşa elverişlilik sertifikaları

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

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

Mevcut kuruluş onaylarının CAMO onayına dönüştürülmesi

GEÇİCİ MADDE 2 -(1) SHT-M Talimatının yedinci bölümü kriterlerine göre Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Kuruluşu onayına sahip olan kuruluşların yetkileri (onay sertifikaları), 30.06.2023 tarihine kadar, CAMO onay sertifikasına dönüştürülür.

(2) Mevcut sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu onay sertifikası, 1inci fıkra doğrultusunda CAMO onay sertifikasına dönüştürülen kuruluşlar, EK-4 Part-CAMO gerekliliklerini 30.12.2023 tarihine kadar yerine getirir. Anılan tarihe kadar EK-4 Part-CAMO gereklilikleri yerine getirmeyen kuruluşların onay sertifikası iptal edilir; bu durumda Genel Müdürlük tarafından kuruluş ve personele yönelik tanzim edilen tüm yetki sertifikalarını iade etmekten, kuruluşun son sorumlu müdürü yükümlüdür.

Mevcut kuruluş onaylarının CAO onayına dönüştürülmesi

GEÇİCİ MADDE 3 -(1) Bu Talimatın yayımlandığı tarihte SHT-M Talimatının yedinci bölümü kapsamında Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Kuruluşu onayına sahip olan kuruluşların onay sertifikaları, 30.06.2023 tarihine kadar başvurmaları halinde sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi yetkisini içeren CAO onay sertifikasına dönüştürülür.

(2) Bu Talimatın yayımlandığı tarihte SHT-M Talimatının altıncı bölümü kapsamında F Bakım Kuruluşu onayına veya SHY-145 Yönetmeliği kapsamında Bakım Kuruluşu onayına sahip olan kuruluşların onay sertifikaları, 30.06.2023 tarihine kadar başvurmaları halinde bakım yetkisini içeren CAO onay sertifikasına dönüştürülür.



(3) Bu Talimatın yayımlandığı tarihte SHT-M Talimatının yedinci bölümü kapsamında Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Kuruluşu onayına ve altıncı bölümü kapsamında F Bakım Kuruluşu onayına veya SHY-145 Yönetmeliği kapsamında Bakım Kuruluşu Onayına sahip olan kuruluşların onay sertifikaları, 30.06.2023 tarihine kadar başvuruları halinde sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi ve bakım kuruluşu yetkilerini içeren CAO onay sertifikasına dönüştürülür.

Kuruluş başvurusunda, sadece sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi yetkisinin veya sadece bakım kuruluşu yetkisinin onaylanmasını talep ediyor ise CAO onay sertifikasının kapsamı bu doğrultuda yayınlanır.

(4) 1inci, 2nci ve 3ncü fıkralara göre CAO onay sertifikası yayınlanan kuruluşlar, EK-5 Part-CAO gerekliliklerini 30.12.2023 tarihine kadar yerine getirir. Anılan tarihe kadar EK-5 Part-CAO gereklilikleri yerine getirmeyen kuruluşların onay sertifikası iptal edilir.

(5) Bu Geçici Maddenin 1inci, 2nci ve 3ncü fıkralarında belirtilen tarihten sonraki talepler, yeni CAO kuruluşu başvurusu olarak değerlendirilip işleme alınır.

(6) 30.06.2023 tarihinden sonra kuruluş tarafından herhangi bir başvuru yapılmaz ise kuruluş, SHT-M Talimatının Altıncı ve/veya Yedinci Bölümü kapsamındaki faaliyetine son vermiş olarak kabul edilir; bu durumda Genel Müdürlük tarafından kuruluşu ve personele yönelik tanzim edilen tüm yetki sertifikalarının iade edilmesinden, kuruluşun son sorumlu müdürü yükümlüdür.

Yürürlük

MADDE 24 -(1) Bu Talimat yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 25 -(1) Bu Talimat hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.



**EK-1
Part-M**

BÖLÜM A: TEKNİK GEREKLİLİKLER

M.A.201 Sorumluluklar

(a) Hava aracı sahibinin sorumlulukları

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

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

(b) Kiralayanın sorumlulukları

Hava aracının kiraya verilmesi halinde, aşağıdaki durumlardan birinin sağlanması şartıyla, sorumluluklar kiracıya devredilir.

- 1.) Kiracının tescil sertifikasında belirtilmesi,
 - 2.) Kira sözleşmesinde sorumluluk devri ile ilgili maddelerin ayrıntılı olarak yer alması.
- Bu mevzuat kapsamında kullanılan 'hava aracı sahibi' ifadesi, ifadenin geçtiği maddeye göre hava aracının sahibini veya kiracısını ifade eder.

(c) Bakım uygulayanın sorumlulukları

Bakımı uygulayan her bir kişi veya kuruluş, uyguladığı bakım işlemlerinden sorumludur.

(d) Uçuş öncesi kontrol sorumluluğu

Uçuş öncesi kontrolün el kitaplarında belirtilen şekilde yerine getirilmesinden ticari hava taşımacılığı yapılmadığı durumda sorumlu kaptan pilot, ticari hava taşımacılığı durumunda ise işletici sorumludur. Bu kontrolün pilot veya yetkin kişiler tarafından uygulanması gerekmektedir. Yetkin kişi tabiri ile hava aracının tip eğitimini almış ve lisansına söz konusu veya benzeri tipin kayıt edildiği hava aracı bakım teknisyeni olduğu anlaşılmalıdır.

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

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

- 1.) (a) bendinde belirtilen şartlar yerine getirilmeden herhangi bir uçuş yapılmamasından,
- 2.) işlettiği hava araçları için Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Kuruluşu (CAMO) yetkisinin Genel Müdürlük tarafından yayımlanan işletme ruhsatının bir parçası olarak onaylanmasından,
- 3.) SHT-145 onayı almaktan veya SHT-145 kapsamında onaylı kuruluş ile CAMO.A.315(c) maddesine uygun bir sözleşme yapmaktan sorumludur.



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

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

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

(g) Diğer operasyon türlerinde karmaşık motorlu hava aracı işletenin sorumlulukları

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

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

(h) Karmaşık motorlu olmayan hava aracı işletenin sorumlulukları

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

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

(i) Diğer operasyonlarda karmaşık motorlu olmayan hava aracı işletenin sorumlulukları

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

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

(j) Denetim için erişim sağlanması

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

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



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



M.A.202 Olay Bildirimi

(a) Raporlanacak yerler

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

(b) Rapor içeriği

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

(c) Bakımı veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme kontrolünü yapanın sorumluluğu

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

(d) Raporlama süresi

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

(e) Takip raporu

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



M.A.301 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Görevleri

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

- a.) Uçuş öncesi kontrollerinin yapılması,
- b.) Hava aracına uygulanabilir ise asgari teçhizat listesi (MEL) ve konfigürasyon sapma listesi (CDL) göz önünde bulundurularak, emniyetli operasyona etki eden her bir arızanın veya hasarın M.A.304 ve M.A.401'de belirtilen onaylı verilere uygun şekilde giderilmesi,
- c.) Hava aracının tüm bakımlarının M.A.302'de tanımlanan hava aracı bakım programına uygun olarak yapılması,
- d.) Her bakım sonrasında hava aracının veya komponentin bu Talimata göre servise verilmesi,
- e.) Karmaşık motorlu hava araçları veya ticari hava taşımacılığında kullanılan hava araçları için M.A.302'de atıfta bulunulan onaylı hava aracı bakım programının etkinliğinin analizinin yapılması,
- f.) Aşağıdakilerden geçerli olanların uygulanması:
 - (f.1) Uçuşa elverişlilik direktifi,
 - (f.2) Sürekli uçuşa elverişliliği etkileyen operasyonel direktif,
 - (f.3) Genel Müdürlük tarafından yayınlanmış sürekli uçuşa elverişlilik gereklilikleri,
 - (f.4) (Uçuş) emniyet sorununa istinaden tedbir olarak Genel Müdürlük tarafından ivedilikle uygulanmak için yayınlanan usul ve esaslar,
- g.) Modifikasyonların ve tamirlerin M.A.304'e uygun olarak gerçekleştirilmesi,
- h.) Hava aracının güncel konfigürasyonunu yansıtan ağırlık ve denge raporunun, sorumlu pilota veya SHY-6A Yönetmeliğine göre ruhsatlandırılan ticari hava taşımacılığı kuruluşunda işleticiye teslim edilmesi,
- i.) Gerekli görülmesi durumunda bakım kontrol uçuşlarının yapılması.



M.A.302 Hava Aracı Bakım Programı (AMP)

(a) Bakım organizasyonu

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

(b) Bakım programının onayı

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

(c) Bakım programının dolaylı onayı

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

Bu durumda, CAMO ya da CAO tarafından CAMO.A.300 yada M.A.704 göre hazırlanmış sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluğu el kitabının (CAME: Continuing Airworthiness Management Exposition) ya da CAO.A.025 göre hazırlanmış kombine uçuşa elverişlilik kuruluğu el kitabının CAE: Combined Airworthiness Exposition) ilgili bölümü/parçası olarak dolaylı onay prosedürü oluşturulur ve Genel Müdürlük tarafından onaylanır.

(d) Bakım programı dayanakları

AMP aşağıdakilerle uyumluluğu gösterir:

1.) Genel Müdürlük tarafından yayımlanmış düzenlemelere,

2.) Sürekli uçuşa elverişlilik ile ilgili talimatlara;

(2.i) Tip sertifikası, tahditli tip sertifikası, ilave tip sertifikası, büyük tamir tasarım onayı sahipleri, Avrupa Teknik Standart Usulleri (ETSO: European Technical Standard Order) yetki sahibi, Türk Teknik Standart Usulleri (TR-TSO) yetki sahibi veya SHT-21'e göre ilgili onay sahibi kuruluş tarafından yayımlanan talimatlara,

(2.ii) Varsa, SHT-21 (veya EASA Part-21)'de atf yapılan tamirler veya tip sertifikasındaki ya da kısıtlı tip sertifikasındaki değişikliklerle ilgili sertifikasyon spesifikasyonlarına,

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

(e) Bakım periyotlarının uzatılması

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

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

(f) Bakımın detayları

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

(g) Güvenilirlik programı

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

(h) Bakım programının güncellenmesi



Bakım programı periyodik olarak gözden geçirilir ve gerektiğinde revize edilir.

Gözden geçirme çalışmasıyla; tip sertifikası ve ilave tip sertifikası sahiplerince yayınlanan yeni veya güncel bakım talimatları ile SHT-21 (veya EASA Part-21) 'e göre yetkilendirilmiş tasarım/üretim kuruluşu tarafından yayınlanan benzeri veriler referans alınarak ve ayrıca operasyon tecrübesi kullanılarak ve Genel Müdürlük talimatları aktararak AMP'nin güncelliğinin ve geçerliliğinin sürdürülmesi sağlanır.

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



M.A.303 Uçuş Elverişlilik Direktifleri (AD)

(a) Uygulanacak uçuş elverişlilik direktifleri

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

(b) AMOC uygulama

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



M.A.304 Modifikasyon ve Tamir Verileri

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

- a.) Tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu ülke otoritesi, EASA veya Genel Müdürlük tarafından onaylanmış veriler,
- b.) Kuruluşun 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 (veya EASA Part-21) 'in 21.A.90B veya 21.A.431B maddelerinde referans verilen sertifikasyon spesifikasyonları kapsamındaki veriler.



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

(a) Bakımların kayıt sistemine girilmesi

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

(b) Kayıt sistemini oluşturan veriler

Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemi aşağıdakilerden oluşur.

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

(c) Kayıt sisteminin içeriği

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

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

(d) Kayıt sisteminde ömürlü parça bilgileri

Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları, komponentler hakkında aşağıdakilerin güncel durumunu içerir.

- 1.) Her bir parçanın serviste geçirdiği toplam kullanım bilgisi dahil uygulanabilir uçuşa elverişlilik sınırlama parametreleriyle ilişkilendirilmiş ömrü sınırlı parça bilgileri,
- 2.) AMP'de belirtilen periyoda uygun şekilde gerçekleştirilen son planlı bakım işleminden sonra, her bir komponentin kullanımda geçen takvim bazlı ömür bilgisi dahil uygulanabilir parametrelerle ilişkilendirilmiş süre kontrollü komponent bilgileri.

(e) Kayıt sisteminde tutulacak veriler ve süresi



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

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

2.) CRS ve ayrıntılı bakım kayıtları:

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

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

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

3.) Belirli komponentlere ait özel veriler:

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

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

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

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

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

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

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

(f) Kayıt sistemi sorumluluğu

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

(g) Kayıtların açık ve doğru girilmesi

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



M.A.306 Hava Aracı Teknik Kayıt Sistemi

(a) Hava aracı teknik kayıt sistemi içeriği

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

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

(b) Hava aracı teknik kayıt sistemi onayı

Hava aracı teknik kayıt sisteminin ilk versiyonu Genel Müdürlük tarafından onaylanır. Bu sistemin sonraki versiyonları, CAMO.A.300 (c) veya CAO.A.025 (c) veya M.A.704 (b) maddeleri kapsamında yönetilir.



M.A.307 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Kayıtlarının Devredilmesi

(a) İşleticiye veya sahibine devir

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

(b) CAMO ya da CAOya devir

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

(c) Kayıt sürelerine uyum

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



M.A.401 Bakım Verileri

(a) Bakım verilerinin kullanılması

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

(b) Geçerli bakım verileri

Kullanılabilir bakım verisi aşağıdakilerden bir tanesidir;

- 1.) Genel Müdürlük, EASA, FAA, TCCA, ANAC (Brezilya) ve yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen otoriteler ve bu otoritelerin yetkilendirdiği kişi veya kuruluşlar tarafından yayınlanmış geçerli talimat, prosedür, standart veya gereklilikler,
- 2.) Uygulanabilir uçuşa elverişlilik direktifleri,
- 3.) Tip sertifikası ve ilave tip sertifikası sahipleri ile diğer yetkilendirilen kuruluşlar tarafından SHT-21 (veya EASA Part-21) 'e uygun şekilde yayınlanan, sürekli uçuşa elverişlilik ve bakım yöntemleri için geçerli talimatlar, teknik yayınlar,
- 4.) Tasarım onayı sahibi tarafından monte edilmek amacıyla kabul edilen komponentler için komponent imalatçısı tarafından yayınlanan ve tasarım onayı sahibince kabul edilen bakım talimatları ve
- 5.) SHT-145 (veya EASA Part-145) kapsamında 145.A.45 (d) maddesine göre yayınlanmış geçerli veriler.

(c) Bakım verilerinin güncelliği

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



M.A.402 Bakımın Uygulanması

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

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



M.A.403 Hava Aracı Arızaları

(a) Arıza giderilmeden uçuş yapılmaması

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

(b) Arızaların ertelenmesi

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

(c) Ertelenen arızaların giderilmesi

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

(d) Arızaların kayıt edilmesi

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



M.A.501 Komponentlerin Sınıflandırılması ve Kullanımı

(a) Komponentlerin sınıflandırılması

Bütün komponentler aşağıda belirtilen kategorilerde sınıflandırılır.

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

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

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

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

- (a.1) Genel Müdürlük tarafından yapılan ikili anlaşmalar kapsamında, muhatap otoriteler ve bunların yetkilendirdiği organizasyonlar tarafından düzenlenen formlar,
- (a.2) EASA onaylı kuruluş tarafından düzenlenen EASA Form 1,
- (a.3) FAA (ABD) onaylı kuruluş tarafından düzenlenen FAA 8130-3,
- (a.4) TCCA (Kanada) onaylı kuruluş tarafından düzenlenen TCCA Form One,
- (a.5) ANAC (Brezilya) onaylı kuruluş tarafından düzenlenen ANAC Form SEGVOO 003,
- (a.6) Genel Müdürlüğümüzce tip kabulü yapılan ve tip sertifikası sorumluluğu Rusya Federasyonu Sivil Havacılık Otoritesinde olan hava araçları için geçerli olmak üzere; AIC AR Russia Form C-5, Fata Russia Form E-02, Summary Certificate ve Ukrayna Sivil Havacılık Otoritesi SAA Ukraine Form-1.
- (a.7) JAA üyesi bir devletin havacılık otoritesi tarafından yetkilendirdiği bir kuruluşun, bu Talimatın yürürlük tarihi öncesinde düzenlediği JAA Form 1,
- (a.8) Genel Müdürlük tarafından imzalanmış ikili anlaşma yürürlükten kaldırılıncaya kadar, Genel Müdürlük ile EASA dışındaki bir ülke arasında iki taraflı anlaşmanın hükümleri doğrultusunda Genel Müdürlüğün kabul edilebileceği bakım çıkış (servise verme) dokümanı.

b.) SHGM Form 1 veya eşdeğeri dokümana sahip olmadan depolanmakta olan hiçbir malzeme/komponent, onaylı bakım kuruluşu tarafından AMC M.A.613 (a) veya AMC1 CAO.A.070 (a) veya AMC2 145.A.50 (d) maddeleri kapsamında SHGM Form 1 düzenlenmeden ülkemiz siciline kayıtlı hava araçlarına takılamaz.

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

(b) Kullanım şartları

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



M.A.502 Komponentlerin Bakımı

(a) Bakım kuruluşu gerekliliği

SHT-21 (veya EASA Part-21) 21.A.307 (b.2) ila (b.6) maddelerinde atıf yapılan komponentlerin haricindeki komponentlerin bakımı, yetkiye bağlı olarak SHT-M (veya EASA Part-M) kapsamındaki F bakım kuruluşu veya SHT-145 (veya EASA Part-145) veya SHT-CAM, Ek-5 (veya EASA Part-CAO) gereklerine göre yetkilendirilen bakım kuruluşu tarafından gerçekleştirilir.

(b) Hava aracında bakım yapılması

(a) bendine istisnai olarak, hava aracına takılı bir komponentin bakımı, SHT-M (veya EASA Part-M) kapsamındaki F bakım kuruluşu veya SHT-145 (veya EASA Part-145) veya SHT-CAM, Ek-5 (veya EASA Part-CAO) kapsamında onaylı bakım kuruluşu veya M.A.801 (b.1) maddesinde belirtilen onaylayıcı personel tarafından, yerinde (komponent hava aracına takılı iken) yapılır. Söz konusu bakım, hava aracı bakım verilerine veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi durumunda komponent bakım verilerine uygun olarak yapılır.

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

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

(c) Motora bakım yapılması

(a) bendine istisnai olarak, motora veya yardımcı güç ünitesine (APU: auxiliary power unit) takılı bir komponentin bakımı, motor bakım kuruluşu (SHT-M (veya EASA Part-M) kapsamındaki F bakım kuruluşu veya SHT-145 (veya EASA Part-145) veya SHT-CAM, Ek-5 (veya EASA Part-CAO) kapsamında yetkilendirilen bakım kuruluşu) tarafından yerinde, komponent motora takılı iken yapılır. Söz konusu bakım, motor veya APU bakım verilerine göre veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi durumunda komponent bakım verilerine göre yapılır.

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

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

SHT-21 (veya EASA Part-21) 21.A.307 (b.2)'de tariflenen komponentlerin bakımı, SHT-M (veya EASA Part-M) kapsamındaki F bakım kuruluşu veya SHT-145 (veya EASA Part-145) veya SHT-CAM, Ek-5 (veya EASA Part-CAO) kapsamında yetkilendirilen bakım kuruluşu ya da kriterlere uygun ise M.A.801 (b.1) maddesine göre onaylayıcı personel veya M.A.801 (b.2) maddesine göre hava aracı sahibi pilot tarafından, yerinde (komponent hava aracına takılı iken) veya gerekiyorsa erişimi kolaylaştırmak amacıyla geçici sökülerak yapılır.

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

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

SHT-21 (veya EASA Part-21) 21.A.307 (b.2) ila (b.6) maddelerinde tariflenen komponentlerin bakımı, (a) paragrafında referans alınan bakım kuruluşu veya bakım sonrası bakım çıkış beyanını (declaration of maintenance accomplished) yayınlayan kişi ya da kuruluş tarafından yapılır.

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



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

(a) Ömür sınırı

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

(b) Ömrü dolan parçalar ve komponentler

Onaylanmış kullanım sınırını tamamlayan komponentler bakım için ve ömür sınırlı komponentler ise bir daha kullanmamak üzere bertaraf etmek için hava aracından sökülür.



M.A.504 Komponentlerin Birbirinden Ayrılması

(a) Komponentlerin ayrıştırılması

Gayrifaal ve kurtarılamaz komponentler, kullanılabilir komponentlerden, standard parçalardan ve malzemelerden ayrıştırılır.

(b) Kurtarılamaz komponentler

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



M.A.801 Hava Aracı Bakım Çıkış Sertifikası (CRS)

(a) Kapsam

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

(b) Bakımı uygulayacak kuruluş yada kişi

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

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

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

(c) Öngörülemeyen durumlarda bakım

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

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

(d) Bakım personeline yardımcı olma

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

(e) Bakım çıkış sertifikası içeriği

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

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

(f) Tamamlanamayan bakım işlemleri



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

(g) Uçuş emniyetini tehlikeye düşürebilecek durum olmaması

CRS ancak, uçuş emniyetini tehlikeye sokacak (ve) bilinen herhangi bir uygunsuzluk olmadığı durumda yayımlanır.



M.A.802 Komponent Bakım Çıkış Sertifikası (CRS)

(a) CRS zorunluluğu

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

(b) SHGM Form 1

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



M.A.803 Hava Aracı Sahibi Pilot Yetkilendirmesi

(a) Hava aracı sahibi pilot yetkilendirmesine uygunluk

Bir kişinin hava aracı sahibi pilot olarak nitelendirilebilmesi için;

- 1.) Hava aracı tip veya sınıf yetkisi için Genel Müdürlük tarafından yayımlanan veya geçerli kılınan pilot lisansına sahip olması gerekir.
- 2.) Tek başına veya müştereken hava aracının sahibi olması gerekir. Söz konusu hava aracı sahibi pilot;
 - (2.i) Tescil formunda yer alan gerçek kişilerden biri olmalıdır.
 - (2.ii) Tüzel kişiliğin tescil belgesinde hava aracı sahibi veya işletici olarak belirtilmesi durumunda kar amacı gütmeyen sportif/amatör tüzel kişiliğin üyesi olmalıdır. Söz konusu üye, bu tüzel kişiliğin karar verme sürecine doğrudan katılır ve bu tüzel kişilik tarafından hava aracı sahibi olarak bakım yapmak üzere görevlendirilir.

(b) Hava aracı sahibi pilot bakımı ile ilişkili CRS

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

(c) Hava aracı sahibi pilot bakımlarının tanımlanması

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

(d) Hava aracı sahibi pilot bakımı kayıt içeriği

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



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

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

(a) UEGG sertifikasının formatı

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin tamamlanması ve sonucunun uygun değerlendirilmesi sonrasında, Genel Müdürlük internet sayfasında yayınlanan SHGM Form 15A veya 15B kullanılarak yayınlanır. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası bir yıl boyunca geçerlidir.

(b) Kontrollü ortam

Kontrollü ortamdaki hava aracı son 12 ay boyunca,

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

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

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

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

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

(d) Tavsiye raporuna göre UEGG yayınlanması

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

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

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

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

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

- 1.) M.A.901 doğrultusunda uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayımlayabilir ve
- 2.) Yayımladığı uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikalarının geçerliliğini, hava aracı kendi yönetimindeki kontrollü ortamda kaldığı sürece, her seferinde bir yılına olmak üzere en çok iki defa uzatabilir.

(f) UEGG uzatma işlemi



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

(g) Emniyet gerekçesiyle UEGGnin Genel Müdürlükçe yapılması

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

(h) Genel Müdürlükçe UEGG yapıldığı durumlar

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

- 1.) Hava aracının sürekli uçuşa elverişlilik gözetimi, yurtdışında yerleşik olan onaylı CAMO veya CAO tarafından yönetildiğinde,
- 2.) Azami kalkış kütlesi 2730 Kg ve altında olan hava araçları için hava aracının sahibi tarafından talep edildiğinde,

(i) Genel Müdürlükçe UEGG yapıldığında hava aracının sahibinin/işleticisinin yükümlülüğü

Genel Müdürlüğün, (g) veya (h) maddelerine göre uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimini kendi yapmasından sonra veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme tavsiye raporunun sunulmasından sonra uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını düzenlediği durumda, hava aracının sahibi/işleticisi, bu amaçların yerine getirilebilmesi için aşağıda istenenleri Genel Müdürlüğe temin eder:

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

(j) Uçuşa elverişli olmadığına dair bir kanıtın bulunması

Hava aracının uçuşa elverişli olmadığına dair delil veya kanıtın tespit edilmesi durumunda, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayımlanmaz veya sertifikanın geçerlilik süresi uzatılamaz.

(k) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme (UEGG) işlemi



Hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi, aşağıdaki gereklerin yerine getirildiğini belgeleyen dokümanite edilmiş tüm kayıtların tam olarak gözden geçirilmesini içerir:

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

(l) Fiziksel kontrol gerekliliği

Hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimi hava aracında fiziksel incelemeyi de içerir. Bu inceleme için SHT-66'daki nitelikleri taşımadığı durumlarda, uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeline SHT-66'ya göre lisanslandırılan teknisyen (onaylayıcı personel) tarafından yardımcı olunur.

(m) Fiziksel kontrol işlemi

Hava aracının fiziki incelenmesi sırasında, uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli:

- 1.) Gerekli tüm işaretlemelerin ve plakaların uygun şekilde takıldığından,
- 2.) Hava aracının onaylı uçuş el kitabına uygunluğundan,
- 3.) Hava aracı konfigürasyonunun onaylı dokümantasyona uygunluğundan,
- 4.) M.A.403 maddesine göre kayda alınmamış hiçbir belirgin arızanın mevcut olmadığından,
- 5.) Hava aracı ile (k) bendinde ilişkilendirilen dokümanite edilmiş kayıtlar arasında hiçbir tutarsızlığın tespit edilmediğinden emin olur.

(n) Gözden geçirme işleminin 90 gün önceden yapılabilmesi

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

(o) UEGG sertifikasının ve tavsiye raporunun yayınlanma şartları

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

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

(p) Yayınlanan ve geçerlilik süresi uzatılan UEGG sertifikalarının SHGM'ye gönderilmesi

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

(q) UEGG işlemlerinin alt yükleniciye devredilememesi



Uçuş elverişlilik gözden geçirme görevleri anlaşma yoluyla altyükleniciye devredilemez.

(r) UEGG yayınlanmamasını gerektiren bulgulara ilişkin bilgilendirme

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

(s) UEGG sertifikasının yayımlanması

Uçuş elverişlilik gözden geçirme sertifikası tespit edilen bulguların tamamı kapatılmadan yayımlanmaz.



M.A.902 Uçuş Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikasının Geçerliliği

(a) Geçerlilik şartları

Uçuş elverişlilik gözden geçirme sertifikası aşağıdaki durumlarda geçerliliğini yitirir:

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

(b) Uçuş izin verilmeyecek durumlar

Uçuş elverişlilik sertifikasının geçersiz olması veya aşağıdakilerden herhangi birisinin gerçekleşmesi durumunda hava aracının uçuş yapmasına izin verilmez:

- 1.) Hava aracının veya hava aracına takılı herhangi bir komponentin sürekli uçuş elverişlilik durumunun bu Talimat gereklerini karşılamaması,
- 2.) Hava aracının; EASA, FAA, TCCA (Kanada), ANAC (Brezilya) veya imzalanan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen otoriteler ve kuruluşlar ile Genel Müdürlük tarafından yapılacak değerlendirme sonrası denkliği kabul edilen otoriteler tarafından onaylanmış tip tasarımı ile uygun olmaması,
- 3.) Gerekli önlemler almadan, hava aracının onaylı uçuş el kitabı veya uçuş elverişlilik sertifikası sınırlamalarının ötesinde işletiliyor olması,
- 4.) Hava aracının, uçuş elverişliliğine olumsuz şekilde etki eden bir olaya veya kazaya karışmasının akabinde hava aracının uçuş elverişliliğini tekrar kazandıracak yeterli ve uygun işlemlerin yapılamaması durumunda,
- 5.) Yapılan modifikasyonun veya tamirin EASA, FAA, TCCA (Kanada), ANAC (Brezilya) veya imzalanan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen otoriteler ve kuruluşlar veya Genel Müdürlük tarafından yapılacak değerlendirme sonrası denkliği kabul edilen otoriteler tarafından belirlenen kriterlere uyumlu olmaması durumunda.

(c) ARCnin SHGMye iade edilmesi

Uçuş elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geri alınması veya iptal edilmesi durumunda, uçuş elverişlilik gözden geçirme sertifikası Genel Müdürlüğe iade edilir.



M.A.903 Hava Aracının Devri

(a) Genel Müdürlük izni

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

(b) ARC geçerliliği

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

(c) İhraç uçuşa elverişlilik sertifikası

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

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



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

(a) Genel Müdürlük izni

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

1.) Aşağıdakileri temin ederek Genel Müdürlükten ithal teknik uygunluk yazısı alır.

(1.a) EASA, FAA, TCCA (Kanada), veya ANAC (Brezilya) tarafından onaylanmış tip sertifikası ve teknik data listesi,

(1.b) Hava aracının ithal edildiği ülkenin sivil havacılık otoritesi tarafından son 6 ay içerisinde ülkemize hitaben düzenlenmiş İhraç Uçuşa Elverişlilik Belgesi/Sertifikası veya eşdeğer bir evrak veya hava aracı yeni üretilmiş ise hava aracı imalatçısının yayınladığı Uygunluk Beyanı,

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

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

(2.a.) Yeni üretilmiş hava araçları hariç, M.A.901 doğrultusunda tatminkâr seviyede uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yaptırır,

Yeni üretilmiş hava araçlarının uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimi Genel Müdürlük tarafından evrak üzerinden yapılır. Olası emniyet zayıflığı ve risk değerlendirmesine bağlı olarak, M.A.901 doğrultusunda tatminkâr seviyede uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yerinde/sahada yapılır.

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

(b) UEGG Genel Müdürlük dışında gerçekleştirildiğinde

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

(c) Erişim imkanı verilmesi

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

(d) SHT-21e uygunluk

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

(e) İlk UEGG sertifikası

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



M.A.905 Bulgular

(a) Seviye 1 bulgu

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

(b) Seviye 2 bulgu

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

(c) Düzeltici faaliyet planı

Sorumluluğu M.A.201 maddesinde tanımlanan kişi veya kuruluş, bulgulara ilişkin bildirim alınmasından sonra belirtilen süre içerisinde kök neden analizlerini de içeren bir düzeltici faaliyet planı sunar. Düzeltici işlemler, bildirilen bulguların kapatılabilmesi için tatmin edici faaliyetleri ve tekrar meydana gelmesini önleyecek düzenlemeleri içerir.



BÖLÜM B: GENEL MÜDÜRLÜK DÜZENLEMELERİ

M.B.201 Sorumluluklar

- 1.) Genel Müdürlük bu EK gerekliliklerine uyumu doğrulamak amacıyla denetim, inceleme ve soruşturmalar gerçekleştirir.
- 2.) Genel Müdürlük,
 - (2.a) potansiyel emniyet tehdidi olduğuna dair makul gerekçeler bulunduğu uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını iptal eder veya
 - (2.b) M.B.903 (1) maddesi kapsamında uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını iptal eder veya askıya alır.

M.B.303 Hava Aracı Sürekli Uçuşa Elverişlilik İzleme

(a) Gözetim programı

Genel Müdürlük, Türk sivil hava aracı siciline kayıtlı uçak filosunun uçuşa elverişlilik durumunu izlemek için risk temelli yaklaşım üzerine bir gözetim programı geliştirir.

(b) Ürün gözetimleri

Gözetim programı, hava aracının örnek ürün gözetimlerini ve uçuşa elverişlilik temel risk unsurlarının tüm yönlerini kapsar.

(c) Uçuşa elverişlilik standartları

Ürün gözetimi, geçerli gereklilikler temelinde yapılacak uçuşa elverişlilik standartlarını örnekleyecek ve her çeşit bulguyu belirleyecektir.

(d) Bulguların yazılı bildirilmesi

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

(e) Bulgu kapatma faaliyetlerinin kayıt edilmesi

Genel Müdürlük, tüm bulguları ve kapatma faaliyetlerini kayıt altına alır.

(f) Diğer eklere göre de bulgu tespit edilmesi

Hava aracı gözetimleri sırasında bu EK'e veya herhangi bir diğer EK'e uygunsuzluk gösteren kanıtlar tespit edilirse, bulgu ilgili olduğu EK'te belirtildiği şekilde ele alınır.

M.B.305 Hava Aracı Teknik Kayıt Sistemi

(a) Hava aracı teknik kayıt sisteminin onayı

M.A.306 maddesine göre zorunlu tutulan hava aracı teknik kayıt sisteminin ilk onayı Genel Müdürlük tarafından yapılır.

(b) Hava aracı teknik kayıt sisteminin dolaylı onayı

Hava aracı teknik kayıt sisteminin revizyonlarının Genel Müdürlük onayı alınmadan uygulanabilmesi, CAMO.A.300 (c) veya CAO.A.025 (c) maddesinde belirtilen prosedürler Genel Müdürlük tarafından onaylanması durumunda yürütülebilir.

M.B.901 Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikası Tavsiyelerinin Değerlendirilmesi



Bir başvurunun ve M.A.901 maddesine göre düzenlenmiş uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayınlanması için tavsiye raporunun alınması üzerine:

- 1.) Genel Müdürlüğün uygun niteliklere sahip personeli, tavsiye raporunda yer alan uygunluk beyanının, M.A.901 maddesi uyarınca eksiksiz bir şekilde uçuşa elverişlilik gözden geçirme incelemesinin yapıldığını gösterdiğini doğrular.
- 2.) Genel Müdürlük tarafından inceleme yapılır ve tavsiye raporunun değerlendirilmesini desteklemek için daha fazla bilgi talep edebilir.

M.B.903 Bulgular

Hava aracı gözetimleri sırasında veya diğer denetimlerde Part-M gereklerine uyulmadığını gösteren kanıtlar tespit edilirse, Genel Müdürlük aşağıdaki önlemleri alır:

- 1.) Seviye 1 bulgular için Genel Müdürlük, yeni bir uçuş yapmadan önce uygun düzeltici işlemin yürütülmesini talep eder ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını iptal etmek veya askıya almak için gereğini ivedilikle yerine getirir.
- 2.) Seviye 2 bulgular için, Genel Müdürlük tarafından gerekli tutulan düzeltici faaliyet, bulgunun niteliğine uygun olmalıdır.



EK-1.1: Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetim Sözleşmesi

1.) Hava aracı sahibi veya işletici, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlemlerini yerine getirmek üzere M.A.201'e göre onaylı bir CAMO veya CAO ile sözleşme yaptığında, sözleşmenin bir kopyasını her iki tarafın da imzalamasına müteakiben Genel Müdürlüğe sunar.

2.) İlgili sözleşme bu Talimat gerekleri dikkate alınarak düzenlenir ve hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğine ilişkin her bir tarafın yükümlülüklerini tanımlar.

3.) İlgili sözleşme asgari aşağıdaki bilgileri içerir;

(3.1) Hava aracının tescili, tipi ve seri numarası,

(3.2) Hava aracı sahibinin veya kiralayanın adı ve adresi veya işleticinin ticari ismi ve adresi dahil olmak üzere şirket bilgileri,

(3.3) Sözleşme yapılan CAMO veya CAO'nun adres dahil detaylı bilgileri,

(3.4) Operasyon tipi.

4.) Sözleşmede aşağıdaki ifadeye yer verilir:

'Hava aracı sahibi veya işletici, hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinin yönetilmesi, Genel Müdürlük tarafından onaylanmak üzere bakım programının geliştirilmesi ve bu bakım programı doğrultusunda hava aracının bakımları için gerekli organizasyonun yapılması görevlerini CAMO/CAO'ya devreder.

Bu sözleşme gereğince, her iki taraf tanımlanan yükümlülükler uymayı taahhüt eder.

Hava aracının sahibi veya işleticisi, hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği hakkında bilgisi dahilinde olan tüm hususları eksiksiz bir şekilde CAMO veya CAO ile paylaşacağını, verilen tüm bilgilerin doğru olduğunu ve olacağını ve ayrıca CAMO veya CAO'nun onayı olmaksızın hava aracında değişiklik yapılmayacağını beyan eder.

Sözleşmeye taraf olanlardan herhangi biri tarafından sözleşme hükümlerine uyulmaması halinde, bu sözleşme geçersiz hale gelir. Böyle bir durumda hava aracının sahibi veya işleticisi, hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği ile ilgili her işlem için tüm sorumluluğu devralmış olur ve mevcut sözleşme hükümlerine uyulmadığı ve fesh olduğu hakkında Genel Müdürlüğü iki hafta içerisinde bilgilendirir.'

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

(5.1) CAMO veya CAO yükümlülükleri:

(5.1.1) Yetki kapsamında ilgili hava aracı tipinin mevcut olması;

(5.1.2) Hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini devam ettirmek üzere aşağıda belirtilen koşullara uymak:

(5.1.2.a) Söz konusu hava aracı için, uygulanabilirliği varsa, güvenilirlik programını da içerecek şekilde bakım programı oluşturmak;

(5.1.2.b) M.A.803 (c) bendine göre hava aracı sahibi pilot tarafından uygulanabilecek bakım işlemlerini bakım programında beyan etmek;

(5.1.2.c) Hava aracının bakım programının onayını organize etmek;

(5.1.2.d) Onaylanmasına müteakiben, hava aracı bakım programının bir kopyasını hava aracı sahibi / işleticisine teslim etmek;

(5.1.2.e) Onaylanacak bakım programı ile daha önceki bakım programı arasındaki farklılıkları tespit ederek, farklılıkları uyumlu hale getirmek amacıyla köprüleme bakımını organize etmek;

(5.1.2.f) Bakımların tamamının onaylı bakım kuruluşu tarafından yapılmasını organize etmek;

(5.1.2.g) Geçerli uçuşa elverişlilik direktiflerinin uygulanmasını organize etmek;

(5.1.2.h) Planlı bakım, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemleri sırasında tespit edilen veya hava aracı sahibi tarafından rapor edilen tüm arızaları, kusurları onaylı bakım kuruluşu tarafından giderilmesini organize etmek;

(5.1.2.i) Planlı bakımları, uçuşa elverişlilik direktiflerini, ömürlü parça değişimlerini ve komponent kontrollerini koordine etmek;

(5.1.2.j) Söz konusu hava aracının onaylı bakım kuruluşuna getirmesi hususunda hava aracı sahibine bilgilendirmek;

(5.1.2.k) Tüm teknik kayıtları yönetmek;

(5.1.2.l) Tüm teknik kayıtları arşivlemek;

(5.1.3) Hava aracında gerçekleştirilecek her bir modifikasyonun onayını, uygulama öncesinde, SHT-21 talimatına göre organize etmek;



- (5.1.4) Hava aracında gerçekleştirilecek her bir tamirin onayını, uygulama öncesinde, SH1-21 talimatına göre organize etmek;
- (5.1.5) CAMO veya CAO tarafından talep edildiği halde, planlanan zamanlarda, hava aracı sahibi tarafından hava aracı onaylı bakım kuruluşuna teslim edilmediği zaman Genel Müdürlüğe bilgi vermek; (Bildirim yükümlülüğü, hava aracına yaptırılan her türlü bakımın onaylı bakım kuruluşlarında gerçekleştirilmediği uygulamaları da kapsar.)
- (5.1.6) Mevcut sözleşmeye uyulmadığı takdirde Genel Müdürlüğü bu durumdan haberdar etmek;
- (5.1.7) Gerektiğinde anlaşma konusu hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin gerçekleştirildiğinden ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının tanzim edildiğinden veya Genel Müdürlüğe tavsiye raporu gönderildiğinden emin olmak;
- (5.1.8) Tanzim edilen veya geçerliliği uzatılan her bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının bir kopyasını Genel Müdürlüğe 10 gün içerisinde göndermek;
- (5.1.9) Geçerli mevzuat tarafından zorunlu kılınan tüm olay raporlamalarını yapmak;
- (5.1.10) Mevcut sözleşmenin geçerliliği taraflardan herhangi biri tarafından sonlandırıldığında, Genel Müdürlüğü haberdar etmek.
- (5.2) Hava aracı sahibinin veya işleticisinin yükümlülükleri
- (5.2.1) Onaylı bakım programı hakkında bilgi sahibi olmak;
- (5.2.2) Bu Talimat hakkında bilgi sahibi olmak;
- (5.2.3) CAMO veya CAO'nun talebi üzerine, tespit edilen zamanlarda CAMO veya CAO ile mutabık kalınan onaylı bakım kuruluşuna sözleşme konusu hava aracını teslim etmek;
- (5.2.4) CAMO veya CAO'ya danışmadan hava aracında değişiklik yapmamak;
- (5.2.5) CAMO veya CAO'nun kontrolü ve bilgisi dışında istisnai olarak uygulanan tüm bakım işlemlerini CAMO veya CAO'ya bildirmek;
- (5.2.6) Operasyon esnasında tespit edilen tüm hasar ve arızaları teknik kayıt defteri vasıtasıyla CAMO veya CAO'ya rapor etmek;
- (5.2.7) Mevcut sözleşme, taraflardan herhangi biri tarafından sonlandırıldığı durumlarda, Genel Müdürlüğü bilgilendirmek;
- (5.2.8) Anlaşma konusu hava aracı satıldığında, Genel Müdürlüğü ve CAMO veya CAO'yu bu durumdan haberdar etmek;
- (5.2.9) Geçerli mevzuat tarafından zorunlu kılınan tüm olay raporlamalarını yapmak;
- (5.2.10) CAMO veya CAO ile mutabık olduğu şekilde, hava aracının uçuş saatlerini ve diğer kullanım verilerini, CAMO veya CAO'ya düzenli aralıklarla bildirmek;
- (5.2.11) M.A.803 (c) bendi kapsamında ortaya konmakta olan onaylı bakım programında beyan edildiği şekilde bakım işlemleri listesinin limitlerini aşmadan hava aracı sahibi pilot tarafından bakım gerçekleştirildiğinde, M.A.803 (d) maddesinde belirtilen teknik kayıt defterine bakım çıkış sertifikasını kayıt etmek;
- (5.2.12) M.A.305 (a) bendine uygun şekilde hava aracı sahibi pilot tarafından uygulanan bakım işlemlerini, tamamlanmasından sonra azami 30 gün içerisinde, CAMO veya CAO'ya bildirmek.
- 6.) Hava aracı sahibi / işleticisi, M.A.201 gereği CAMO veya CAO ile sözleşme yaptığında, ilgili taraflara zorunlu ve gönüllü olay raporlamaları ile ilgili olarak her bir tarafın sorumlulukları açıkça belirtilir.



EK-1.2: Yetkilendirilmiş Bakım Çıkış Sertifikası 'SHGM Form 1'

Buradaki açıklama, bakım çıkışı amaçlı SHGM Form 1 kullanımı ile ilgilidir. Üretim çıkışı amaçlı SHGM Form 1 kullanımı, SHT-21 Talimatı gereklerine göre yapılır. İlgili forma Genel Müdürlük internet sitesinden erişilebilir.

1.) Amaç ve Kullanım

- (1.1) Sertifikanın esas amacı ürünler, cihazlar ve teçhizat (bundan böyle 'parça' olarak adlandırılacaktır.) üzerinde uygulanan bakım işlemlerinin uçuşa elverişliliğini beyan etmektir.
- (1.2) Sertifika ve parça(lar) arasında mutlaka ilişki kurulmalıdır. Parçayı üreterek belgeyi düzenleyen, orijinal verilerin doğrulanmasını sağlayacak bir biçimde sertifikayı saklamalıdır.
- (1.3) Sertifika birçok uçuşa elverişlilik otoritesi tarafından kabul edilmekle birlikte, bu kabul iki taraflı anlaşmaların mevcudiyetine ve/veya uçuşa elverişlilik otoritesinin politikasına bağlı olabilir. Bu sertifika içerisinde geçen 'onaylı tasarım verileri', ithal eden ülkenin uçuşa elverişlilik otoritesi tarafından da onaylandığı anlamına gelir.
- (1.4) Sertifika bir sevk irsaliyesi veya teslim ordinosu değildir.
- (1.5) Hava araçları bu sertifika kullanılarak bakımdan çıkarılmayacaktır.
- (1.6) Bu sertifika, parçanın belirli bir hava aracına, motora veya pervaneye takılmasına onay teşkil etmemekle birlikte; son kullanıcının, söz konusu parçanın uçuşa elverişlilik onay durumunun belirlenmesine yardımcı olmaktadır.
- (1.7) Üretim çıkışı ve bakım çıkışı yapılmış parçaların aynı sertifika üzerinde yer almasına izin verilmez.

2.) Genel Format

- (2.1) Hücre numaraları ve her bir hücrenin konumu dahil olmak üzere sertifika, ekte yer alan formata uygun olmalıdır. Bununla birlikte, her bir hücrenin boyutu münferit uygulamalara yeterli olacak şekilde değiştirilebilir, ancak bu değişiklik sertifikanın tanınmayacak hale gelmesine sebebiyet verecek derecede büyütülmemelidir.
- (2.2) Sertifika yatay formatta olmalıdır, ancak sertifika tanınabilir ve okunabilir olduğu sürece genel boyutu belirgin şekilde büyütülebilir veya küçültülebilir. Herhangi bir şüphe halinde Genel Müdürlüğe başvurulmalıdır.
- (2.3) Kullanıcı veya parçayı takanın sorumluluk beyanı, formun ön veya arka yüzünde yer alabilir.
- (2.4) Baskı kalitesinin kolay okumaya elverişli açık, net ve okunaklı olması gerekir.
- (2.5) Sertifika, matbu baskı veya bilgisayarda hazırlanabilecek olmakla birlikte, çizgilerin ve karakterlerin basımı, net, okunaklı ve tanımlanmış formata uygun olmalıdır.
- (2.6) Sertifika, İngilizce lisanında ve mümkün ise bir veya daha fazla sayıda lisanda olabilir.
- (2.7) Sertifikaya yazılacak detaylı bilgiler, dijital yöntemle veya büyük harflerle elle yazılabilir ve kolaylıkla okunmalıdır.
- (2.8) Anlaşılır olması için kısaltma kullanımını asgari seviyede tutulur.
- (2.9) Sertifikanın arka yüzünde kullanılmayan boşluk, herhangi bir sertifika onay beyanına yer verilmeden parçayı üreterek belgeyi düzenleyen tarafından ilave bilgi için kullanılabilir. Sertifikanın arka yüzünün herhangi bir amaçla kullanımı, sertifikanın ön yüzündeki uygun hücrede belirtilmelidir.

3.) Kopyalar

- (3.1) Müşteriye gönderilen veya belgeyi düzenleyende kalan sertifikanın kopyalama sayısında hiçbir kısıtlama bulunmamaktadır.

4.) Sertifikadaki Olası Hata(lar)

- (4.1) Son kullanıcının sertifika üzerinde hata bulması halinde, bu hatanın sertifikayı düzenleyene yazılı olarak bildirmesi gerekir. Hatanın doğrulanabilmesi ve düzeltilebilmesi halinde, parçayı üreterek belgeyi düzenleyen, yeni sertifika tanzim eder.
- (4.2) Yeni sertifika yeni takip numarasına, imzaya ve tarihe uygun şekilde yayınlanır.
- (4.3) Yeni sertifika düzenlenmesine yönelik talep, parçanın durumunu yeniden doğrulamaksızın kabul görebilir. Yeni sertifika, güncel duruma ilişkin bir beyan değildir ve 12. hücrede aşağıdaki ifade ile önceki sertifikaya atf yapılır.
'Bu sertifika [ilk tanzim tarihini giriniz] tarihli [ilk takip numarasını giriniz] numaralı Sertifikanın [düzeltilen hücreyi giriniz] hücredeki hatayı düzeltmektedir ve uygunluğu/durumu/bakım çıkışını kapsamamaktadır.' Her iki sertifika ilki ile ilişkili olan muhafaza süresine göre saklanır.



5.) Sertifikanın Düzenleyen Tarafından Doldurulması

Hücre 1: Onaylayan Yetkili Otorite/Ülke

Bu sertifikanın yayınlanmasına yetki veren sivil havacılık otoritesinin adı ve ülke bilgileri yazılır.

Hücre 2: SHGM Form 1 Başlık

'AUTHORISED RELEASE CERTIFICATE'

'SHGM FORM 1'

Hücre 3: Form Takip Numarası

Hücre 4'te tanımlanan kuruluşun, numaralandırma sistemi/prosedürü ile oluşturulmuş özgün numarası yazılır; bu numara alfa/nümerik karakterleri içerebilir.

Hücre 4: Kuruluş Adı ve Adresi

Bu sertifikada tanımlanan işlemin, bakım çıkışını gerçekleştiren (SHGM Form.3 ile yetkilendirilen) onaylı bakım kuruluşunun tam adı ve adresi yazılır. Bu hücrede kuruluşa ait logoya hücre içerisine sığdığı takdirde izin verilir.

Hücre 5: İş Emri/Anlaşma/Fatura

Parçaların müşteri tarafından izlenebilirliğini kolaylaştırmak amacıyla, iş emri numarasını, anlaşma numarasını, fatura numarasını veya benzeri referans numarası yazılır.

Hücre 6: Parça

Birden fazla parça olduğu durumda, her bir parça için satır numarası oluşturularak liste halinde yazılır. Buradaki bilgiler, Hücre 12'de yer alan açıklamalar ile kolaylıkla çapraz referans yapılabilmesine olanaklı olmalıdır.

Hücre 7: Tanım

Parçanın adı veya tanımı yazılır. Sürekli uçuşa elverişlilik veya bakım verilerine yönelik talimatlarda kullanılan terimler tercih edilmelidir. (Örneğin; Resimli Parçalar Katalogu, Hava Aracı Bakım El Kitabı, Servis Bülteni, Komponent Bakım El Kitabı).

Hücre 8: Parça Numarası

Parça numarası, parça üzerinde veya parçanın etiketinde/ambalajında görüldüğü şekilde yazılır. Motor veya pervane örneklerinde olabileceği gibi tip tanımı da kullanılabilir.

Hücre 9: Miktar

Parça(lar)ın miktarı belirtilir.

Hücre 10: Seri Numarası

Parçanın bir seri numarası ile tanımlanması yasal olarak gerekiyorsa, ilgili seri numarası buraya yazılır. İlave, yasal olarak zorunlu olmayan diğer her bir seri numarası da kaydedilebilir. Parça üzerinde belirtilecek hiçbir seri numarası olmaması halinde 'N/A (Geçerli Değildir)' ibaresi yazılır.

Hücre 11: Durum/İşlem

Bu hücre için kabul edilebilir girişler aşağıda tanımlanmıştır. Birden fazla işlemin geçerli olabileceği durumlarda, yapılan bakım işleminin kapsamını ve/veya parçanın durumunu en doğru şekilde açıklayan terim kullanılır.

(i) Yenileştirme (Overhauled): Hava aracı parçasının, tip sertifikası sahibi veya ekipman imalatçısının, sürekli uçuşa elverişliliğe yönelik talimatlarında veya yetkili otorite tarafından onaylanmış veya kabul edilmiş verilerde belirtilen geçerli servis toleransları ile uyumlu olmasını sağlayan bakım işlemidir. Hava aracı parçası, yukarıda belirtilen veriler doğrultusunda en azından alt parçalarına ayrılmış, temizlenmiş, kontrol edilmiş, gerektiği şekilde onarılmış, yeniden montajı yapılmış ve test edilmiş olacaktır.

(ii) Tamir (Repaired): Arızanın geçerli standart (*) kullanılarak giderilmesi.

(iii) Kontrol/Test (Inspected/Tested): Geçerli standart (*) doğrultusunda parçanın incelenmesi, ölçülmesi, vb. (Örneğin; gözle muayene, fonksiyonel test işlemi, tezgah test işlemi, vb.)

(iv) Modifikasyon (Modified): Bir hava aracı parçasının geçerli standarda (*) uygun olması için tadil edilmesi.

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

Hücre 12: Açıklamalar

Sertifikalandırılması yapılan bakım işlemi ile ilgili olarak, parçanın uçuşa elverişliliğini tespit etmek üzere kullanıcı veya takan kişi için gerekli olan, ister doğrudan ister destekleyici dokümana atıfta bulunarak Hücre 11'de belirtilen bakım işlemi açıklanır. Gerekli olması halinde, ait olduğu SHGM Form 1'e atıfta bulunularak ayrı bir sayfa kullanılabilir. Her açıklama, Hücre 6'da belirtilen hangi parça ile ilişkili olduğunu açık şekilde kapsamalıdır.

Hücre 12 içerisine yazılabilecek örnek bilgiler:

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

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

(iii) Uygulanan tamirler,



- (iv) Uygulanan modifikasyonlar,
- (v) Değiştirilmiş parçalar,
- (vi) Ömür sınırlı parça durumu,
- (vii) Müşteri iş emrinden (olası) sapmalar,
- (viii) Yabancı Sivil Havacılık Otoritesinin bakım gerekliliğinin karşılanmasında bakım çıkışı beyanı,
- (ix) Teslim sonrası, eksiklikler veya yeniden montaj hakkında sevkiyatı desteklemek için ihtiyaç duyulan bilgiler
- (x) Bu Talimat doğrultusunda yetkilendirilen F bakım kuruluşu tarafından M.A.613 paragrafında atıfta bulunulan komponent için kullanılabilir bakım çıkış sertifikası beyanı:

'Aksi belirtilmediği sürece, Hücre 11'de belirtilen ve burada açıklanan bakım işleminin, SHT-CAM, EK-5: Part-CAO doğrultusunda yerine getirilmiş olduğu ve söz konusu işlem ile ilgili olarak parçanın bakımdan çıkışa hazır olduğu onaylanır. BU, SHT-145 TALİMATI KAPSAMINDA BİR BAKIM ÇIKIŞI DEĞİLDİR.'

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

Elektronik SHGM Form 1'daki verilerin kağıda bastırılması halinde, diğer hücrelerin içeriğine için uygun olmayan farklı bilgiler bu hücreye yazılabilir.

Hücre 13a-13e: Genel Gereklilikler

Bakım çıkışı için kullanılmaz. Yanlışlıkla veya yetkisiz kullanımı engellemek için gölgelendiriniz, karartınız veya başka bir yöntemle işaretlenir.

Hücre 14a: Bilgilendirmeler

Tamamlanmış iş için hangi mevzuatın uygulandığını belirtmek amacıyla ilgili seçenek(ler) işaretlenir. 'Hücre 12'de belirtilen diğer mevzuatlar / Other regulations specified in block 12' seçeneği işaretlenmiş ise diğer uçuşa elverişlilik otoritelerinin uygulanan mevzuatı Hücre 12'de belirtilir. En az bir kutucuğun işaretli olması zorunlu olup, duruma göre her iki kutucuk da işaretlenebilir.

Bu talimata göre onaylı F bakım kuruluşu tarafından gerçekleştirilen tüm bakım işlemleri için 'Hücre 12'de belirtilen diğer mevzuatlar / Other regulations specified in block 12' seçeneği işaretlenmelidir ve bakım çıkış taahhüdü Hücre 12'de belirtilmek zorundadır. Bu durumda sertifika taahhüt ifadesi 'Burada aksi belirtilmedikçe / Unless otherwise specified in this block', aşağıdaki bilgilendirmeler için kullanılır:

- (a) Bakımın tamamlanamadığı durumlarda,
- (b) Bakımın bu Talimatın gerektirdiği standartlardan saptığı durumlarda,
- (c) Bakımın bu Talimatta belirtilen kriterlerden farklı bir gereklilik doğrultusunda yürütülmesi durumunda, Hücre 12'de hangi ulusal mevzuatın dikkate alındığı belirtilir.

SHT-145 Talimatı uyarınca yetkilendirilmiş bakım kuruluşu tarafından yürütülen bütün bakım işlemlerinde belgelendirme beyanı ifadesi 'Burada aksi belirtilmedikçe / Unless otherwise specified in this block', aşağıdaki bilgilendirmeleri kapsamaktadır:

- (a) Bakımın tamamlanamadığı durumlarda
- (b) Bakımın SHT-145 Talimatının gerektirdiği standartlardan saptığı durumlarda,
- (c) Bakımın SHT-145 Talimatında belirtilen kriterlerden farklı bir gereklilik doğrultusunda yürütülmesi durumunda, Hücre 12'de hangi ulusal mevzuatın dikkate alındığı belirtilir.

Hücre 14b: Yetkili İmza

Burası yetkili kişinin imzalayarak işin tamamlandığını göstermek için kullanılır. Sadece yetkili otoritenin kurallarına ve politikalarına göre özellikle yetkilendirilmiş kişiler tarafından bu hücre imzalanır. Yetkilendirilen kişiyi tanımaya yardımcı olması için bu kişiye ait özgün bir numara tahsis edilebilir.

Hücre 14c: Sertifika/Onay Numarası

Sertifika/Onay numarası/referansı yazılır. Bu numara veya referans, yetkili otorite tarafından tanzim edilir.

Hücre 14d: Adı Soyadı

Hücre 14b'yi imzalayan kişinin adı ve soyadı okunaklı bir şekilde yazılır.

Hücre 14e: Tarih

Hücre 14b'nin imzalandığı tarih kaydedilir; buradaki tarih formatı 2 basamaklı gün, ayın ilk üç harfi ve 4 basamaklı yıl olarak yazılır.



6.) Kullanıcı/Takan Kişi Sorumlulukları

Son kullanıcılara, forma/sertifikaya eşlik eden parçanın takımı ve kullanımı ile ilgili sorumluluklarından feragat etmediklerini hatırlatmak amacıyla sertifikada aşağıdaki beyana yer verilir:

'Bu sertifika, kendi başına takma yetkisini teşkil etmemektedir.

Hücre 1'de belirtilen uçuşa elverişlilik otoritesinin kurallarından farklı şekilde kullanıcı / takan kişi, bir diğer uçuşa elverişlilik otoritesinin mevzuatlarına göre bakım uyguladığı durumlarda; kullanıcı / takan kişi açısından, bağlı olduğu uçuşa elverişlilik otoritesinin, Hücre 1'de belirtilen uçuşa elverişlilik otoritesinden doğan hava aracı parçalarını kabul ettiğinden emin olması esastır.

Hücre 13a ve Hücre 14a'da yer alan beyanlar, takma onayını teşkil etmemektedir. Tüm durumlarda, hava aracının uçuşu öncesinde hava aracı bakım kayıtlarının, kullanıcı / takan kişi tarafından ulusal mevzuatlar doğrultusunda tanzim edilmiş bir takma onayı içermesi gerekir.'

'This certificate does not automatically constitute authority to install.

Where the user/installer performs work in accordance with regulations of an airworthiness authority different than the airworthiness authority specified in block 1, it is essential that the user/installer ensures that his/her airworthiness authority accepts items from the airworthiness authority specified in block 1.

Statements in blocks 13a and 14a do not constitute installation certification. In all cases aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.'



EK-1.3: SHT-145te ve Part-CAOda Atıf Yapılan Bakım Kuruluşlarının Onayı İçin Kullanılan Sınıf ve Yetki Sistemi

- 1.) 12 inci paragraf kapsamındaki en küçük ölçekli kuruluşlar için aksi durumun belirtilmesi hariç olmak üzere, 13 üncü paragrafta sunulan çizelge, Part-CAO ve SHT-145 kapsamındaki bakım kuruluşlarının onayı için geçerli bir (standart) sistemi tanımlamaktadır. Kuruluşa, tek bir sınıf ve sınırlamalı yetkiden tüm sınıflara ve sınırlamasız yetkilere kadar uzanan onay verilebilmektedir.
- 2.) 13 üncü paragrafta sunulan çizelgeye ilaveten, onaylı bakım kuruluşu kendi çalışma kapsamını, bakım kuruluşu el kitabında belirtmesi gerekir. Ayrıca 11 inci paragrafta bakınız.
- 3.) Genel Müdürlük tarafından kabul edilen sınıf ve yetki onayları paralelinde, bakım kuruluşu el kitabında verilen onayların, çalışma kapsamının sınırları tam olarak açıklanmaktadır. Bu sebepten dolayı, sınıf ve yetki onayları ile kuruluşun çalışma kapsamının eşleşmesi esastır.
- 4.) Kategori A sınıf yetkisi, onaylı bakım kuruluşunun hava aracı ve herhangi bir komponent üzerinde (motor ve/veya Yardımcı Güç Ünitesi (APU: Auxiliary Power Unit) dahil olmak üzere) hava aracı bakım verilerine göre veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi halinde komponent bakım verilerine uygun olarak, komponent hava aracına takılı iken sadece ilgili bakımın yapılabileceği anlamına gelmektedir. Bununla birlikte kategori A sınıf yetkisine sahip onaylı bakım kuruluşu, komponente erişimi kolaylaştırmak ve iyileştirmek amacıyla bakım için ilgili komponenti geçici olarak sökebilir. Bu maddenin doğrulanması için geçerli olmayan ilave bakım ihtiyacı ortaya çıkarması halinde komponent söküm işlemi yapılamaz. Bu işlem için Genel Müdürlük tarafından onaylanacak bakım kuruluşu el kitabında yer alan kontrol prosedürü yürütülecektir. Sınırlama bölümünde söz konusu bakımın kapsamı açıklanacak, böylelikle de onayın kapsamı ayrıntılı şekilde gösterilecektir.
- 5.) Kategori B sınıf yetkisi, onaylı bakım kuruluşunun hava aracına takılı olmayan (sökülmüş) motor'da ve/veya APU'da ve motor ve/veya APU komponentlerinde, motor ve/veya APU bakım verilerine göre veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi halinde komponent bakım verilerine uygun olarak, komponent motora ve/veya APU'ya takılı iken sadece ilgili bakımın yapılabileceği anlamına gelmektedir. Bununla birlikte kategori B sınıf yetkisine sahip onaylı bakım kuruluşu, komponente erişimi kolaylaştırmak ve iyileştirmek amacıyla bakım için ilgili komponenti geçici olarak sökebilir. Bu maddenin doğrulanması için geçerli olmayan ilave bakım ihtiyacı ortaya çıkarması halinde komponent söküm işlemi yapılamaz. Sınırlama bölümü, söz konusu bakımın kapsamını açıklamaktadır, böylelikle de onayın kapsamı gösterilecektir. Kategori B sınıf yetkisi ile onaylanmış bir bakım kuruluşu, Genel Müdürlük tarafından onaylanmış bakım kuruluşu el kitabında yer alan kontrol prosedürlerine uygun olarak 'üs' ve 'hat' bakımı sırasında takılı/kurulu motor üzerinde bakım yapabilecektir. Bakım kuruluşu el kitabında iş kapsamı, Genel Müdürlük tarafından müsaade edilen benzeri faaliyeti yansıtmaktadır.
- 6.) Kategori C sınıf yetkisi, onaylı bakım kuruluşunun hava aracına veya motora/APU'ya takılması amaçlanan ancak montajı yapılmamış komponentler (motor/APU hariç) üzerinde bakım yapılabileceği anlamına gelmektedir. Sınırlama bölümünde, söz konusu bakımın muhteviyatı açıklanarak, yetkilendirmenin kapsamı gösterilir. Kategori C sınıf yetkisi ile onaylanan bakım kuruluşu, Genel Müdürlük tarafından onaylanan bakım kuruluşu el kitabındaki kontrol prosedürlerine uygun olarak montajı yapılmış bir komponente üs ve hat bakımı sırasında veya motor/APU bakım tesisinde de bakım yapabilecektir. Bakım kuruluşu el kitabında iş kapsamı, Genel Müdürlük tarafından müsaade edilen bu tür faaliyetleri yansıtmaktadır.
- 7.) Kategori D sınıf yetkisi, belirli bir hava aracı, motor veya komponent ile ilgili aranmayan müstakil bir sınıf yetkisidir. D1 Tahribatsız Muayene İşlemi (NDT: Non-Destructive Testing) yetkisi, sadece, diğer kuruluşlara NDT işlemi yaparak hizmet veren onaylı bakım kuruluşu için gereklidir. Kategori A veya B veya C sınıf yetkisi ile yetkilendirilen bir bakım kuruluşu, bakım kuruluşu el kitabında tanımladığı NDT prosedürlerine uygun olarak kendisinin bakım yaptığı ürünlerde, D1 sınıf yetkisi aranmaksızın, NDT işi yapabilir.



8.) SHT-145 (veya EASA Part 145) gereklerine göre yetkilendirilen bakım kuruluşunun Kategori A sınıf yetkisi, 'Üs' veya 'Hat' bakımı olarak ayrılabilir. Bu tür bir kuruluş sadece 'Üs' veya 'Hat' bakımı veya her ikisi için de onaylanabilir. Ana 'Üs' tesisinde yerleşik bir 'Hat' tesisi için de ayrıca 'Hat' bakım onayının arandığı dikkate alınmalıdır.

9.) Sınırlama bölümünün amacı, Genel Müdürlüğe, belirli bir kuruluş için onay kapsamını uyarlamada esneklik sağlamaktır. Yetkiler, sadece kurallara göre sınırlama uygulandığında onaylamalarda belirtilir. 13 üncü paragrafta yer alan çizelge olası sınırlamaların çeşitlerini göstermektedir. Her bir sınıf yetkisinde bakım son sırada listelenirken, hava aracı veya motor tipinden ya da imalatçıdan ziyade kuruluş için uygun görülürse yapılan işin belirtilmesi (örneğin, aviyonik sistemleri kurulumu ve ilgili bakım) şartıyla, yürütülecek bakım görevinin vurgulanması kabul edilebilir. Sınırlama bölümünde yer alan benzer bir ifade, bakım kuruluşunun, belirli bir tip/görev dahil olmak üzere ve bu türden benzer tiplere/görevlere kadar bakım yapmak üzere yetkilendirildiğine işaret eder.

10.) Sınıf A'nın ve Sınıf B'nin sınırlandırma bölümlerinde seriye, tipe ve gruba atıf yapılan durumlarda;

(10.i) Seri ifadesi, Airbus A300 veya A310 veya A319 veya Boeing B737-300 veya RB211-524 veya Cessna 150 veya Cessna 172 veya Beech 55 veya Continental O-200 veya benzeri özel tipteki seri,
(10.ii) Tip ifadesi Airbus A310-240 veya RB 211-524 B4 veya Cessna 172RG gibi özel tip veya model (seriye veya tipe ait alfanümerik kod yazılır);
(10.iii) Grup ifadesi ise Cessna tek piston motorlu uçak veya Lycoming aşırı beslemesiz (non-supercharged) piston motor gibi anlamlara gelmektedir.

11.) Sık değişikliğe tabi olabilecek uzun kabiliyet listesinin kullanıldığı durumlarda yapılabilecek değişiklikler M.A.604 (c) ve M.B.604 (c) veya 145.A.70 (c) ve 145.B.40 paragraflarında atıf yapılan dolaylı onay prosedürüne uygun olabilir.

12.) Bütün bakımları planlamak ve yapmak üzere sadece bir kişi istihdam eden bakım kuruluşu, kapsamı sınırlandırılmış onay yetkisine sahip olabilir. İzin verilen azami sınırlandırmalar şunlardır:

SINIF	YETKİ	SINIRLAMA
HAVA ARACI SINIFI	A2 yetkisi uçaklar; 5700 Kg ve altı	Piston motor, 5700 Kg ve altı
HAVA ARACI SINIFI	A3 yetkisi helikopterler	Tek piston motor, 3175 Kg ve altı
HAVA ARACI SINIFI	A4 yetkisi hava aracı; A1, A2 ve A3 yetkileri dışındaki hava aracı	Sınırlama yok.
MOTOR SINIFI	B2 yetkisi, Piston motorlar	450 HP'nin altında
MOTOR VEYA APU DIŞINDA KOMPONENT SINIFI YETKİLERİ	C1 ila C22	Kabiliyet listesine göre
ÖZELLEŞMİŞ SINIF	D1 yetkisi; NDT	NDT metodu (metodları) belirtilir.

Bu alanlarda faaliyet gösteren kuruluşun, kabiliyetine/kapasitesine dayanarak onay kapsamının, Genel Müdürlük tarafından daha da fazla sınırlandırılabilmesi dikkate alınmalıdır.

13.) Tablo

SINIF	YETKİ	SINIRLAMA	ÜS	HAT
HAVA ARACI	A1 5700 Kg üzerindeki uçaklar	Yetki SHT-145 doğrultusunda onaylanmış Bakım Kuruluşları için ayrılmıştır. Uçak imalatçısı veya grubu veya serisi veya tipi ve/veya bakım taskları belirtilir.] Örnek: Airbus A320 Serisi	[E V E T / HAYIR]*	[E V E T / HAYIR]*
HAVA ARACI	A2 5700 Kg ve altındaki Uçaklar	Uçak imalatçısı veya grubu veya serisi veya tipi ve/veya bakım taskları belirtilir.] Örnek: DHC-6 Twin Otter Serisi Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayınlama konusunda yetkilendirmenin olduğu/olmadığı belirtilir.	[E V E T / HAYIR]*	[E V E T / HAYIR]*



HAVA ARACI	A3 Helikopterler	Helikopter imalatçısı veya grubu veya serisi veya tipi ve/veya bakım taskları belirtilir. Örneğin: Robinson R44	[E V E T / HAYIR]*	[E V E T / HAYIR]*
HAVA ARACI	A4 A1, A2 ve A3 haricindeki hava araçları	Hava aracı kategorisi (planör, balon, zeplin gibi) imalatçısı veya grubu veya serisi veya tipi ve/veya bakım taskları belirtilir. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayınlama konusunda yetkilendirmenin olduğu/olmadığı belirtilir.	[E V E T / HAYIR]*	[E V E T / HAYIR]*

* Gereksiz olan silinir.

SINIF	YETKİ	SINIRLAMA
MOTORLAR	B1: Türbin	Motor serisi veya tipi ve/veya bakım taskları belirtilir. Örneğin: PT6A Serisi
MOTORLAR	B2: Piston	Motor imalatçısı veya grubu veya serisi veya tipi ve/veya bakım taskları belirtilir.
MOTORLAR	B3: APU	Motor imalatçısı veya serisi veya tipi ve/veya bakım taskları belirtilir.

* Gereksiz olan silinir.

SINIF	YETKİ	SINIRLAMA
MOTOR VEYA APU DIŞINDAKİ KOMPONENTLER	C1: Havalandırma ve Basınçlandırma 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 - Transmisyon C12: Hidrolik Gücü C13: Gösterge - Kayıt Sistemi C14: İniş Takımları C15: Oksijen C16: Pervaneler C17: Pnömatik ve Vakum C18: Buzdan/Yağmurdan/Yangından Korunma C19: Pencereler C20: Yapısal C21: Safra Suyu (Su Atığı) C22: Tahrik Arttırma (Takviye)	Hava aracı tipi veya hava aracı imalatçısı veya komponent imalatçısı veya belirli bir komponent belirtilir ve/veya el kitabındaki kabiliyet listesi ve/veya bakım taskları karşılıklı ilişkileri gösterilir. Örnek: PT6A Yakıt Kontrolü
ÖZELLEŞMİŞ (İHTİSAS GEREKTİREN HİZMETLER)	D1: Tahribatsız Muayene İşlemleri	O n a y l a n a n N D T yöntem(ler)i belirtilir.

* Gereksiz olan silinir.



EK-1.4: Karmaşık Bakım Görevleri

M.A.502 (d.3), M.A.801 (b.2) ve M.A.801 (c) paragraflarında atıf yapılan karmaşık bakım görevleri aşağıda liste halinde verilmektedir:

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

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

2.) Aşağıdaki parçalardan herhangi birinin modifikasyonu veya tamiri:

- (2.a) Hava aracı yüzeyinde (*aircraft skin*) veya hava aracı palyesi yüzeyinde (*aircraft float*) çalışma destek, mastar (*jig*) veya aparat (*fixture*) gerektiriyor ise;
- (2.b) Basınçlandırma yüklerine maruz kalan hava aracı yüzeyinde (*aircraft skin*) oluşan hasar, herhangi bir yönde 15 cm (6 inç)'ten fazla ise;
- (2.c) Aşağıdakiler hariç kumanda kolonu, pedal, mil/şaft, kadran, çan krank (manivela), tork tüpü, kumanda yekesi ve dövme veya döküm braket dahil olmak üzere bir kumanda sisteminin yük taşıyan parçası;
 - (i) Tamir ek yerinin (*repair splice*) veya kablo montajının (*cable fitting*) tokaçlanması (*swaging*) ve
 - (ii) Perçinleme yoluyla tutturulmuş itmeli-çekmeli tüp ucu bağlantısının değiştirilmesi ve
- (2.d) İmalatçı tarafından ilgili bakım el kitabında, yapısal tamir el kitabında veya sürekli uçuşa elverişlilik talimatlarında temel yapı olarak belirlenmiş ve paragraf 1'de listelenmeyen herhangi bir yapı (structure).

3.) Piston motorda aşağıdaki bakımın yapılması:

- (3.a) Aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere, iç dişlilerin çıkarılmasını ve yeniden yerine takılmasını gerektirmeyen çalışmada, piston motorun sökülmesi ve müteakiben yerine montajı;
 - (i) piston/silindir gruplarına ulaşmak veya
 - (ii) yağ pompası gruplarını muayene (kontrol) etmek ve/veya değiştirmek amacıyla arka aksesuar kapağını sökmek.
- (3.b) redüksiyon dişlilerinin çıkarılması ve yeniden yerine takılması,
- (3.c) Komponent değiştirilmesi dışında, kurallara uygun şekilde onaylanmış veya yetkilendirilmiş bir kaynakçı tarafından yapılan egzoz ünitelerindeki küçük çaplı kaynak tamirleri haricinde, derzlerin (ek yerlerinin) kaynaklanması ve lehimlenmesi;
- (3.d) Serviste normal olarak değiştirilebilen veya ayarlanabilen parçaların değiştirilmesi veya ayarlanması hariç olmak üzere, tezgah testi uygulanmış ünite (*bench tested units*) şeklinde tedarik edilen münferit parçaların düzeninin bozulması.



4.) Aşağıdaki durumlar hariç, pervanenin balanslanması:

(4.a) Bakım el kitabına göre gerekli görülen durumlarda statik balanslamanın sertifikasyonu (onaylanması) için;

(4.b) Bakım el kitabına veya diğer kabul edilmiş uçuşa elverişlilik verilerine göre gerekli görülen durumlarda, takılı pervaneler üzerinde elektronik balanslama ekipmanı kullanarak dinamik balanslama yapılması;

5.) Aşağıdakileri gerektiren diğer ilave işlemler:

(5.a) İhtisas aletleri, ekipmanları veya tesisleri ya da

(5.b) Yapılacak işin uzun zaman alması ve birkaç kişinin müdahil olması sebebiyle özellikle önem kazanan koordinasyon prosedürleri.



EK-1.5: Sınırlı Hava Aracı Sahibi Pilot Bakımı

Bu Talimatta belirtilen gerekliliklere ilaveten, hava aracı sahibi pilot bakımı kapsamında herhangi bir bakım görevinin yapılabilmesi için aşağıdaki temel prensiplere uyulması gerekir:

a.) Yetkinlik ve sorumluluk

(a.1) Hava aracı sahibi pilot, yaptığı her bir bakımdan daima sorumludur.

(a.2) Hava aracı sahibi pilot herhangi bir bakım işlemini yapmadan önce hava aracı sahibi pilot, hedeflediği bakım görevini yapmaya yetkin olduğundan emin olmalıdır. Kendi hava aracına yönelik standart bakım uygulamaları ve hava aracı bakım programı hakkında bilgili olmaktan hava aracı sahibi pilot sorumludur. Hava aracı sahibi pilot hedeflediği görev için yetkin değilse, söz konusu bakım taskını yapamaz.

(a.3) Hava aracı sahibi pilot (veya sözleşme yaptığı sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu), bakım programındaki ilgili temel prensipler doğrultusunda tanımlanan hava aracı sahibi pilot sınırlı bakımlarını yapmaktan ve bu dokümanın zamanında güncel tutulmasını sağlamaktan sorumludur.

(a.4) Bakım programının onaylanması, M.A.302'ye göre yapılır.

b.) Görevler

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

Bakım işlemleri aşağıdaki durumlarda hava aracı sahibi pilot tarafından gerçekleştirilemez:

(b.1) Bakım işleminin kritik olarak tanımlanması;

(b.2) Bakım, önemli komponentlerin veya ana düzeneğin sökümünü gerektirmesi;

(b.3) Uçuşa Elverişlilik Direktifinde (AD: Airworthiness Directive) veya Uçuşa Elverişlilik Sınırlama Maddesinde (ALI: Airworthiness Limitation Item) özellikle izin verilmeksizin bakım görevinin AD'ye veya ALI'ye uygun şekilde yapılması;

(b.4) Bakım işinin özel aletler, kalibrasyonu yapılmış aletler (tork anahtarları ve sıkıştırma pensi hariç) kullanımını gerektirmesi;

(b.5) Bakım görevinin test ekipmanlarının kullanımını veya özel testlerin (örneğin; NDT, aviyonik cihazlar için sistem testleri veya operasyonel kontroller) uygulanmasını gerektirmesi;

(b.6) Bakımın önceden planlanmamış her türlü özel kontrolden (örneğin; sert iniş kontrolü) oluşması;

(b.7) Bakım işleminin IFR operasyonları için temel olan sistemlere tesir etmesi;

(b.8) Bakım görevinin Ek-1.4 kapsamında olması veya M.A.502 paragrafına göre gerçekleştirilen komponent bakım işlemi olması.

Bakım programı hakkındaki M.A.302 (d) paragrafına uygun şekilde yayınlanan daha az kısıtlayıcı talimatlar, yukarıda sıralanan kriterlerin yerini alamaz.

Hava aracı uçuş el kitabında, hava aracını uçuş operasyonuna hazırlayıcı olarak tanımlanan her bir bakım görevi (örneğin; planör kanatlarının takılması veya uçuş öncesi kontroller) pilot görevi olarak kabul edilmekte ve hava aracı sahibi pilot sınırlı bakım görevi şeklinde değerlendirilmemektedir; dolayısıyla da bakım çıkış sertifikası (CRS) gerektirmemektedir.

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

M.A.401 kapsamında belirtilen bakım verileri, hava aracı sahibi pilot bakımının yapılması sırasında daima hazır bulundurulmalıdır ve daima bu verilere riayet edilmelidir. Hava aracı sahibi pilot sınırlı bakımın yapılmasında atıfta bulunan verilere ilişkin detaylara, M.A.803 (d) paragrafına göre bakım çıkış sertifikasında yer verilmelidir.

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



**EK-2
Part-ML**

BÖLÜM A TEKNİK GEREKLİLİKLER

ML.A.201 Sorumluluklar

(a) Hava aracı sahibinin sorumlulukları

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

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

(b) Kiralayanın sorumlulukları

Hava aracının kiraya verilmesi halinde, aşağıdaki durumlardan birinin sağlanması şartıyla, sorumluluklar kiracıya devredilir.

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

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

(c) Bakım uygulayanın sorumlulukları

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

(d) Uçuş öncesi kontrol sorumluluğu

Uçuş öncesi kontrolün el kitaplarında belirtilen şekilde yerine getirilmesinden, sorumlu kaptan pilot veya yetkin kişi sorumludur. Bu kontrolün pilot veya yetkin kişiler tarafından uygulanması gerekmekte olup, onaylı bakım kuruluşu veya onaylayıcı personel tarafından uygulanması zorunlu değildir. Yetkin kişi tabiri ile hava aracının tip eğitimini almış ve lisansına ilgili veya benzeri tipin kayıt edildiği hava aracı bakım teknisyeni olduğu anlaşılmalıdır.

(e) SHY-6B kapsamında hava aracı işletenin sorumlulukları

SHY-6B Yönetmeliği kapsamında ruhsatlandırılmış hava işi (ticari) veya uçuş eğitim operasyonlarında kullanılan veya kompleks motorlu olmayan hava aracı ile ticari olmayan uçuş operasyonlarında (Part-NCO) işletilmeyen veya balonla (SHT-OPS-B) ya da planörle (SHT-OPS-S) yapılan operasyonlarda kullanılan hava araçları için işletici;

- 1.) Sürekli uçuşa elverişlilik ile 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 bakımların SHT-145 veya Part-CAO kapsamında onaylı bakım kuruluşu tarafından gerçekleştirilmesinden.
- 3.) (a) bendindeki şartlar yerine getirilmeden uçuş yapılmamasından sorumludur.



(f) Diğer operasyonlarda kullanılan hava aracı işletenin sorumlulukları

(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 ile ilgili işlemleri onaylı bir CAMO/CAO'ya EK-2.1'e uygun olarak yapılmış bir sözleşme yoluyla devredebilir veya
- 2.) Bahse konu görevleri kendi sorumluluğunda yönetebilir.

(g) Denetim için erişim sağlanması

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

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

Hava aracı sahibi ve/veya İşleticisi, AOC'de listelenen hava araçlarının SHT-OPS ORO.GEN.310 veya NCO.GEN.104 kapsamında ticari olmayan operasyonlar veya özel amaçlı operasyonlar için kullanılması durumunda, sürekli uçuşa elverişlilik ile ilgili görevlerin CAMO/CAO kapsamında onaylı bir kuruluş tarafından gerçekleştirilmesini sağlar.



ML.A.202 Olay Bildirimi

(a) Raporlanacak yerler

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.

(b) Rapor içeriği

Raporlar, Genel Müdürlük tarafından belirlenen şekilde iletilir ve rapor konusu olay ve durum hakkında sorumluların sahip olduğu tüm bilgileri içerir.

(c) Bakımı veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme uygulayanın raporlama sorumluluğu

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

(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.



ML.A.301 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Görevleri

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

a.) Uçuş öncesi kontrollerinin yapılması,

b.) Hava aracına uygulanabilir ise, asgari teçhizat listesi (MEL) ve konfigürasyon sapma listesi (CDL) göz önünde bulundurularak, emniyetli operasyona etki eden her bir arıza veya hasarın ML.A.304 ve/veya ML.A.401'de belirtilen onaylı veriler doğrultusunda giderilmesi,

c.) Hava aracına yapılacak tüm bakımların, ML.A.302 hava aracı bakım programına uygun olarak gerçekleştirilmesi,

d.) Aşağıdakilerden geçerli olanların uygulanması:

(d.1) Uçuşa elverişlilik direktifi,

(d.2) Sürekli uçuşa elverişliliği etkileyen operasyonel direktif,

(d.3) Genel Müdürlük tarafından yayınlanmış sürekli uçuşa elverişlilik gereklilikleri;

(d.4) Bir emniyet sorununa istinaden Genel Müdürlük tarafından uygulanması için yayınlanan usul ve esaslar,

(d.5) Hava aracı veya komponent imalatçısının yayınladığı ve uygulanması zorunlu olan güncel teknik yayımlar,

e.) Modifikasyon ve tamirlerin ML.A.304'e uygun olarak uygulanması,

f.) Hava aracı bakım el kitabında belirtilmesi koşuluyla bakım sonrasında veya kontrol yüzeylerinin, kanatların, motorun veya iniş takımlarının sökülmesi, takılması sonrasında test (kontrol) uçuşlarının yapılması.



ML.A.302 Hava Aracı Bakım Programı (AMP)

(a) Bakımların organizasyonu

Her bir hava aracının bakımı hava aracı bakım programına göre organize edilir.

(b) Bakım programının onayı ve güncel tutma sorumluluğu

Bakım programı ve revizyonları;

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

2.) Hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini yönetmekten sorumlu CAMO/CAO tarafından onaylanır.

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

(c) Bakım programı içeriği



- 1.) Bakım programı kapsadığı hava araçlarını, motorları ve pervaneleri ile birlikte hava aracı sahibini, işleticisini (uygulanıyor ise) CAMO/CAO'yu açıkça tanımlar.
- 2.) Bakım programı alternatifli olarak aşağıdaki iki farklı içeriğe göre hazırlanabilir.
 - (2.a) (d) bendinde atıfta bulunulan asgari kontrol programında (MIP: Minimum Inspection Programme) yer alan tasklar ve kontroller,
 - (2.b) Tasarım onayı sahibi (DAH: Design Approval Holder) tarafından yayınlanan sürekli uçuşa elverişlilik talimatlarını (ICA: Instructions for Continuing Airworthiness).
- 3.) Bakım programı (b) bendine göre beyan edildiğinde veya onaylandığında, (c.2) bendinde atıf yapılanlardan fazla bakım eylemini ya da hava aracı sahibinin veya CAMO/CAO'nun teklifiyle (c.2.b) bendinde atıf yapılanlara alternatif bakım tasklarını içerebilir.
 - (c.2.b) bendinde atıf yapılanlara alternatif olan bakım işlemleri, ilgili MIP'de belirtilenlerden daha az kısıtlayıcı olamaz.
- 4.) Bakım programı tekrarlayan AD'ler, ICA'ların uçuşa elverişlilik sınırlandırma bölümü (ALS: Airworthiness Limitation Section) ve tip sertifikası veri sayfasında (TCDS: Type Certificate Data Sheet) yer alan özel bakım gereksinimleri gibi tüm zorunlu sürekli uçuşa elverişlilik bilgilerini içerir.
- 5.) Hava aracı tipi, konfigürasyonu, operasyon türü ve özelliği gibi nedenlerle gerçekleştirilmesi gereken her türlü bakım eylemi, asgari olarak aşağıdaki unsurlar dikkate alınarak bakım programında belirlenir.
 - (5.a) Hava aracına özel olarak takılmış teçhizat ve modifikasyonlar,
 - (5.b) Hava aracında gerçekleştirilen yapısal ve majör tamirler,
 - (5.c) Ömürlü komponentler ve uçuş emniyeti açısından kritik komponentler,
 - (5.d) Servis bültenine, teknik dokümana veya yayınlanan tüm bakım kılavuzuna, yenileme aralıkları (TBO: Time Between Overhaul) dahil herhangi bir sapma olmaksızın uyulması,
 - (5.e) Montajı yapılan teçhizata ait periyodik kontroller, incelemeler ve ilgili uçuşa elverişlilik ve operasyonel direktifler veya gereksinimler,
 - (5.f) Özel operasyonel onaylar,
 - (5.g) Hava aracının ve operasyonel ortamın kullanımı,
- 6.) Bakım programı, hava aracı sahibi pilot bakımının yapıp yapılmayacağını tanımlar.
- 7.) Bakım programı hava aracı sahibi tarafından beyan edildiğinde, bu dokümanın tescili belirtilen hava aracı için bakım programı olduğunu, özellikle de DAH'ın tavsiyelerinden herhangi bir sapma yapılmadığını ve içeriğinden tamamen sorumlu olduğunu taahhüt ettiği imzalı bir beyan içerir.
- 8.) Bakım programı CAMO/CAO tarafından onaylandığında, DAH'ın tavsiyelerinde herhangi bir sapma yapılıyor ise gerekçesini açıklayarak kayıtlarında tutacaktır.
- 9.) Bakım programının incelenmesi ve etkinliğinin değerlendirilmesi yani gözden geçirme işlemi yılda en az bir kez ve aşağıdaki şekillerde yapılır:
 - (9.a) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapan yetkili personel tarafından, hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemiyle bağlantılı olarak veya,
 - (9.b) 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.

(d) Asgari kontrol programı (MIP: Minimum Inspection Programme)



Asgari kontrol programı (MIP):

1.) Aşağıdaki kontrol aralıklarını içerir:

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

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

2.) Hava aracı tipine uygun şekilde aşağıdakileri içerir:

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

(2.b) İşaretlemelerin (markings) incelenmesi,

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

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

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

(2.f) Uçaklar söz konusu olduğunda:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(e) Doğrudan sürekli uçuşa elverişlilik talimatlarının (ICA: Instructions for Continuing Airworthiness) kullanılması

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

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

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

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

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

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

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

(3.d) özel operasyonel onaylar;

(3.e) uçağın ve operasyonel ortamın kullanımı.

4.) Hava aracı sahibi pilotun, hava aracı sahibi pilot bakımlarını gerçekleştirmeye yetkili olması.

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

(f) Bakımın detayları



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

1.) DAH tarafından yayınlanan ICA;

2.) Servis bülteni, teknik doküman, zorunlu olmayan diğer uygulama kılavuzları ve yenileme aralıkları (TBO) dahil bakım tavsiyeleri,

3.) Tekrarlayan AD'ler, İCA'nın ALS'si ve TCDS'de yer alan (özel) bakım gereksinimleri gibi zorunlu sürekli uçuşa elverişlilik bilgileri;

4.) Özel operasyonel veya hava sahası direktiflerinden kaynaklanan işlemler veya belirli alet ve teçhizat gerekliliklerinden kaynaklanan tasklar.



ML.A.303 Uçuş Elverişlilik Direktifleri (AD)

(a) Uygulanacak uçuş elverişlilik direktifleri

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

(b) Alternatif kabul edilebilir yöntemleri (AMOC: Alternate Means of Compliance) uygulama

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



ML.A.304 Modifikasyon ve Tamir Verileri

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

- a.) Hava aracı/komponenti tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu ülke otoritesi, EASA veya Genel Müdürlük tarafından onaylanmış veriler,
- b.) Hava aracı/komponenti tasarım kuruluşunun bağlı bulunduğu ülke otoritesi tarafından SHT-21 (veya EASA Part-21)'e göre yetkilendirilmiş tasarım kuruluşu tarafından onaylanmış veriler,
- c.) SHT-21 (veya EASA Part-21)'in 21.A.90B veya 21.A.431B maddelerinde referans verilen sertifikasyon gereklilikleri kapsamındaki veriler.



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

(a) Bakımların kayıt sistemine girilmesi

Her bir bakım işlemi tamamlandığında, ML.A.801 veya IR 145.A.50 maddesinde belirtilen bakım çıkış sertifikası, bakımın bittiği günden itibaren en çok 30 gün içinde yayınlanır ve ilgili bakım verileri hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarına girilir.

(b) Kayıt sisteminin oluşumu

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

(c) Logbooka kayıt edilecekler

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

(d) Kayıt sisteminin içeriği

Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları aşağıdakileri içerir.

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

(e) Kayıt sisteminde tutulacak bilgiler

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

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

(f) Kayıt sorumluluğu

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



(g) Kayıt sistemine uyum sorumluluğu

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

(h) Kayıt sisteminde tutulacak kayıtlar ve süresi

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

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



ML.A.307 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Kayıtlarının Devredilmesi

(a) İşleticiye veya sahibine devir

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

(b) CAMO ya da CAOya devir

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

(c) Kayıt sürelerine uyum

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



ML.A.401 Bakım Verileri

(a) Bakım verilerinin kullanılması

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

(b) Geçerli bakım verileri

Geçerli bakım verileri;

- 1.) Genel Müdürlük, EASA, FAA, TCCA, ANAC (Brezilya), yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen otoriteler ve bu otoritelerin yetkilendirdiği kişi veya kuruluşlar tarafından yayınlanmış herhangi bir geçerli gereklilik, prosedür, standart veya bilgileri,
- 2.) Herhangi bir geçerli uçuşa elverişlilik direktifi,
- 3.) Tip sertifikası sahibi, ilave tip sertifikası sahibi veya onaylı tasarım kuruluşları tarafından yayınlanmış, geçerli sürekli uçuşa elverişlilik talimatları (ICA: Instructions for Continuing Airworthiness) ve diğer bakım talimatları,
- 4.) Tasarım onayı sahibi tarafından hava aracına takılmak üzere onaylanan komponentler için komponent üreticisi tarafından yayınlanan ve tasarım sahibince kabul edilen bakım talimatları,
- 5.) 145.A.45 (d) doğrultusunda yayınlanmış geçerli verileri ifade eder.



ML.A.402 Bakımın Uygulanması

(a) SHT-145 veya Part-CAO bakımları

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

(b) Bakımı uygulayan kişi ya da kuruluşun sorumlulukları

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

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



ML.A.403 Hava Aracı Arızaları

(a) Arıza giderilmeden uçuş yapılmaması

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

(b) Arızaların ertelenmesi

Aşağıdaki kişiler, bir arızanın uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atmadığına karar verebilir ve buna göre 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) 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.

(c) Ertelenen arızaların giderilmesi

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

(d) Arızaların kayıt edilmesi

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



ML.A.501 Komponentlerin Sınıflandırılması ve Kullanımı

(a) Komponentlerin kullanımı

SHT-21 (EASA Part-21, 21.A.307), SHT-145 (EASA Part-145), veya SHT-CAM EK-5 (EASA Part-CAO)'da aksi belirtilmediği sürece, komponentler yalnızca aşağıdaki koşulların tümü karşılanırsa takılabilir:

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

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

a.) Bu Talimat kapsamında aşağıdaki dokümanlar SHGM.Form.1'e eşdeğerdir.

- (a.1) Yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen otoriteler ve bu otoritelerin yetkilendirdiği organizasyonlar tarafından düzenlenen formlar,
- (a.2) EASA onaylı kuruluş tarafından düzenlenen EASA Form 1,
- (a.3) FAA (ABD) onaylı kuruluş tarafından düzenlenen FAA 8130-3,
- (a.4) TCCA (Kanada) onaylı kuruluş tarafından düzenlenen TCCA Form One,
- (a.5) ANAC (Brezilya) onaylı kuruluş tarafından düzenlenen ANAC Form SEGVOO 003,
- (a.6) JAA üyesi bir devletin yetkilendirdiği kuruluş tarafından bu Talimat yürürlüğe girmeden önce düzenlenen JAA Form 1,
- (a.7) Genel Müdürlük tarafından imzalanmış ilgili bir anlaşma yürürlükten kaldırılıncaya kadar, Genel Müdürlük ile EASA dışındaki bir ülke arasında imzalanmış anlaşma hükümleri doğrultusunda Genel Müdürlük nezdinde kabul edilebilir (yetkili bir kuruluş tarafından yayınlanan) servis çıkış dokümanı veya,
- (a.8) Üretimi veya bakımı ML.A.502 (c) bendine göre gerçekleştiren komponentler için imalatçının yayınladığı üretim beyanı (declaration of production) veya uygunluk beyanı (declaration of conformity) yada bakımı gerçekleştiren kişi veya kuruluşun yayınladığı bakım beyanı (declaration of maintenance).

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

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

(b) Komponent kullanım şartları

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

(c) Standart parça kullanım şartları



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

(d) Ham madde ve sarf malzeme

Ham madde veya sarf malzemesi, hava aracında veya komponentlerinde yalnızca aşağıdaki şartların sağlanması koşuluyla kullanılır:

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

(e) Balonlar

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

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



ML.A.502 Komponentlerin Bakımı

(a) Bakımın gerçekleştirilmesi

EASA Part-21, 21.A.307 maddesi (b.2)'ye uygun şekilde hava aracı sahibi tarafından kabul edilen komponentlerin bakımı, EASA Part-21, 21.A.307 maddesi (b.2)'deki şartlara göre hava aracı sahibi tarafından kabul edilmesi koşuluyla hava aracı bakım teknisyeni (onaylayıcı personel) veya onaylı bakım kuruluşu tarafından gerçekleştirilir.

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

(b) Bakım çıkışı

Komponentlerin bakım çıkışı aşağıdaki tabloya uygun olarak yapılır.

Komponent Üreticisinin Yayınladığı Bakım Verilerine Göre Bakımı Yapılan Komponentler	SHGM Form 1 kullanarak bakım çıkışı	ML.A.801 kapsamında hava aracı seviyesinde bakım çıkışı
Overhaul kapsamında olmayan bakımlar	* Motorlar için motor kategorisinde yetkili bakım kuruluşu * Diğer komponentler için komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşu	* hava aracı kategorisinde yetkili bakım kuruluşu * bağımsız onaylayıcı personel.
Pervane ve motor haricindeki komponentin overhaul işlemi	* Komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşu	* Uygulanabilir değil.
CS-VLA, CS-22 ve LSA hava araçlarının motor ve pervanelerinin overhaul işlemi	* Motorlar için motor kategorisinde yetkili bakım kuruluşu * Pervaneler için komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşu	* hava aracı kategorisinde yetkili bakım kuruluşu * bağımsız onaylayıcı personel.
CS-VLA, CS-22 ve LSA dışındaki hava araçlarının motor ve pervanelerinin overhaul işlemi	* Motorlar için motor kategorisinde yetkili bakım kuruluşu * Pervaneler için komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşu	* Uygulanabilir değil.
Hava Aracı Üreticisinin Yayınladığı Bakım Verilerine Göre Bakım Yapılan Komponentler	SHGM Form 1 kullanarak bakım çıkışı	ML.A.801 kapsamında hava aracı seviyesinde bakım çıkışı
Bütün komponentlerin her türlü bakımı	* Motorlar için motor kategorisinde yetkili bakım kuruluşu * Diğer komponentler için komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşları,	* hava aracı kategorisinde yetkili bakım kuruluşu * bağımsız onaylayıcı personel.

(c) Komponent bakımı

EASA Part-21, 21.A.307 maddesinde (b.3) ila (b.6) belirtilen komponentlerin bakımı, hava aracı bakım teknisyeni (onaylayıcı personel) veya onaylı bakım kuruluşu tarafından yapılır. Bu durumda (b) bendinden farklı olarak, saparak, 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 kayıtları olarak ve bakımı yapılan bileşenin EASA.Form.1 eşdeğeri olarak kabul edilir.



ML.A.503 Servis Ömrü Sınırlı Komponentler

(a) Servis ömrü sınırlı komponentler tanımı

Servis ömrü sınırlı komponent terimi aşağıdaki parça, teçhizat ve ekipmanı içerir:

- 1.) Sertifikalandırılmış ömrünü doldurduktan sonra kullanım dışı olacak komponentler ve
- 2.) Servis ömrünü doldurduktan sonra bakım işlemine tabi tutularak tekrar faal hale getirilecek komponentler.

(b) Ömür sınırına uyma

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

(c) Ömür sınırının ifade edilmesi

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

(d) Ömrü dolan komponentler

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



ML.A.504 Gayri Faal Komponentlerin Kontrolü

(a) Gayri faal komponentlerin sınıflandırılması

Aşağıdaki şartlardan herhangi biri oluştuğunda komponent gayri faal sayılır:

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

(b) Gayri faal komponentlerin tanımlanması

Gayri faal komponentler aşağıda belirtilen ifadelerden uygun olanına göre tanımlanır.

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

(c) Kurtarılamaz komponentler

Belgelendirilmiş ömür sınırını doldurmuş olan veya tamir edilemez bir hasar veya arızası olan komponentler, kurtarılamaz olarak sınıflandırılır ve bu komponentlerin, belgelendirilmiş ömür sınırı uzatılmadığı veya ML.A.304'te açıklandığı şekilde tamir çözümü onaylanmadığı sürece komponentin tedarik sistemine tekrar girmesine izin verilmez.

(d) Kurtarılamaz komponentlerin tahrip edilmesi

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

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

(e) Kurtarılamaz komponentlerin eğitimde kullanılması

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



ML.A.801 Hava Aracı Bakım Çıkış Sertifikası (CRS)

(a) CRS yayınlanması

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

(b) Bakımı uygulayacak kuruluş yada kişi

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

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

(c) Öngörülemeyen durumlarda bakım

(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 ve CRS yayınlayan onaylayıcı personelin sahip olduğu niteliklerin detayına ilişkin kayıtları temin eder ve bunları hava aracı kayıtlarında saklar,
- 2.) Böylece 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, 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.

(d) Bakım personeline yardımcı olma

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

(e) Bakım çıkış sertifikası içeriği

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

- 1.) Yapılan bakıma ilişkin temel detaylar ve referanslar,
- 2.) Bakımın tamamlandığı tarih, hava aracının uçuş saati, uçuş sayısı
Komponent bakımı yapılması durumunda tarih, komponentin uçuş saati, uçuş sayısı
- 3.) Aşağıdakiler dahil olmak üzere, CRS yayımlayan kuruluşun ve/veya kişinin kimlik bilgileri:
(3.a) Bakım kuruluşunun ve CRS yayınlayan onaylayıcı personelin onay referansları;
(3.b) ML.A.801 (b.2) bendine göre CRS yayımlanması durumunda, sertifikayı yayımlayan onaylayıcı personelin adı, soyadı ve lisans numarası;
- 4.) Varsa, operasyonlara ilişkin sınırlamalar.

(f) Tamamlanamayan bakım işlemleri



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

(g) Uçuş emniyetini tehlikeye sokacak durum olmaması

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



ML.A.802 Komponent Bakım Çıkış Sertifikası (CRS)

(a) CRS zorunluluğu

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

(b) SHGM Form 1

Bakımın ML.A.502 (b) bendinde belirtildiği şekilde yapılan bakımlar hava aracı seviyesinde servise verildiği durumlar haricinde, Part-M EK-1.1'de tanımlanan SHGM Form 1 dokümanı komponent bakım çıkış sertifikasını oluşturur.



ML.A.803 Hava Aracı Sahibi Pilot Yetkilendirmesi

(a) Hava aracı sahibi pilot yetkilendirmesi

Bir kişinin hava aracı sahibi pilot olarak nitelendirilebilmesi için;

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

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

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

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

(b) Hava aracı sahibi pilot yetkilendirmesinin kapsamı

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.

(c) Hava aracı sahibi pilot bakımı çıkış sertifikası

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



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

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

(a) UEGG sertifikasının formatı

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

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası bir yıl boyunca geçerlidir.

(b) UEGG gerçekleştirme yetkisi

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

- 1.) Genel Müdürlük;
- 2.) Kriterlere göre yetkilendirilmiş CAMO/CAO;
- 3.) Bakım programında yer alan 100 saatlik veya yıllık kontrolü (bakım işlemi) gerçekleştiren onaylı bakım kuruluşu;
- 4.) 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 ve lisansına bu tipin kaydedildiği SHT-66 lisanslı onaylayıcı personel veya SHT-66 lisansının ilgili hava aracı tipinde geçerli olmadığı durumlarda söz konusu (veya benzer tip) hava aracı bakım yetkisine sahip ulusal hava aracı bakım lisanslı teknisyen.

SHT-66 lisansı düzenlenemediği durumlarda Genel Müdürlük tarafından belirlenen kriterleri karşılayan teknisyenler için yapılan yetkilendirmeye (ulusal hava aracı bakım lisansına) dayanarak yürütülen uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi sonrasında ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayımlanır.

(4.b) 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.

(c) UEGG uzatma işlemi

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını uzatma işlemi, hava aracı kayıtlarının incelenmesi, hava aracının tip sertifikasına uygunluk ve emniyet gereklerini karşıladığının doğrulanması anlamında bir işlemdir.

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

- 1.) Hava aracının aynı CAMO/CAO tarafından son 12 ay boyunca kesintisiz olarak yönetilmiş olması,
- 2.) Hava aracı bakımlarının son 12 ay boyunca onaylı bakım kuruluşu tarafından yapılmış olması. Bu kriter, bağımsız onaylayıcı personel veya hava aracı sahibi pilot tarafından gerçekleştirilerek bakım çıkış sertifikası (CRS) yayınlanan bakımları da kapsamaktadır.
- 3.) Hava aracının uçuşa elverişsiz olduğuna dair CAMO/CAO'yu şüpheye düşürecek bir kanıt ve nedenin bulunmaması.

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



(d) 30 gün önceden UEGG uzatma

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 işlemi düzeninin kaybolmamasının anlamı, yeni geçerlilik tarihinin, mevcut geçerlilik tarihinden tam bir yıl sonrası olarak belirlenmesidir

(e) Genel Müdürlükçe UEGG yapıldığında gereklilikler

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

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



ML.A.902 Uçuş Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikasının Geçerliliği

(a) Geçerlilik şartları

Uçuş elverişlilik gözden geçirme sertifikası aşağıdaki durumlarda geçerliliğini yitirir:

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

(b) Uçuş izin verilmeyecek haller

Uçuş elverişlilik sertifikasının geçersiz olması durumunda veya aşağıdaki durumların herhangi birisinin gerçekleşmesi halinde hava aracının uçuş yapmasına izin verilemez:

- 1.) Hava aracının veya hava aracına takılı herhangi bir komponentin sürekli uçuş elverişliliğinin bu Talimat gerekliliklerini karşılamaması,
- 2.) Hava aracının; EASA, FAA, TCCA, ANAC (Brezilya) veya yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlükçe kabul edilen otoriteler ve yetkilendirilen organizasyonlar tarafından yayınlanan tip sertifikasına/tasarımına uygunluğunu yitirmesi ya da Genel Müdürlük tarafından yapılacak değerlendirme sonrası, denkliği kabul edilen otorite tarafından yayınlanan tip sertifikası/tasarımı ile uygun olmadığının anlaşılması,
- 3.) Gerekli önlemler alınmadan, onaylı uçuş el kitabının veya uçuş elverişlilik sertifikasında belirtilen sınırlamaların ötesinde hava aracının işletiliyor olması,
- 4.) Hava aracının uçuş elverişliliğini etkileyecek bir olaya veya kazaya karışmasının akabinde uçuş elverişliliğini geri kazandıracak uygun onarımın yapılmaması
- 5.) Hava aracına veya herhangi bir komponente uygulanan modifikasyonun veya tamirin EASA, FAA, TCCA, ANAC (Brezilya) veya yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlükçe kabul edilen otoriteler ve yetkilendirilen organizasyonlar tarafından yayınlanan kriterlere ve standartlara (yani SHT-21 isterlerine) uyumlu olmaması.

(c) UEGG sertifikasının SHGM'ye iade edilmesi

Uçuş elverişlilik gözden geçirme sertifikasının, geri alınması veya iptal edilmesi durumunda, uçuş elverişlilik gözden geçirme sertifikasının aslı Genel Müdürlüğe iade edilir.



ML.A.903 Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme Süreci

(a) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi

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

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

(b) Fiziksel kontrol gerekliliği

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

Bu inceleme için SHT-66'ya göre tanzim edilmiş lisansı olmayan veya gözden geçirme işlemi yapılan hava aracı tipi lisansına kayıtlı olmayan ARS'ye, söz konusu hava aracı tipi lisansına işlenmiş bakım personeli tarafından yardımcı olunur.

(c) Fiziksel kontrol içeriği

Hava aracının fiziki incelemesinde, uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli:

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



(d) Fiziksel kontrolün 90 gün önceden yapılabilmesi

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

(e) UEGG sertifikasını yayınlama şartları

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

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

(f) UEGG yayınlama ve uzatma işlemlerinin SHGM'ye gönderilmesi

Hava aracı için düzenlenmiş veya geçerlilik süresi uzatılmış herhangi bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının bir kopyası Genel Müdürlüğe 10 gün içerisinde gönderilir.

(g) UEGG işlemlerinin yükleniciye devredilmesi

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme görevleri, sözleşme yoluyla yükleniciye devredilemez.

(h) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi

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

Tetkik işleminde AMP içeriğindeki eksikliklerle bağlantılı hava aracında da eksiklikler tespit edilmiş ise, bakım programı bu eksiklikleri giderecek şekilde güncellenecektir.

CAMO/CAO veya hava aracı sahibi tarafından AMP'deki eksiklikleri giderici önlemleri, güncellemeleri kabul etmez ise, gözden geçirmeyi gerçekleştiren kişi, Genel Müdürlüğü bilgilendirir. Böyle bir durumda Genel Müdürlük, ML.B.903 maddesinde tanımlanan ilgili bulguları gündeme getirerek ve gerekirse ML.B.304 maddesine göre işlem yaparak AMP'de hangi değişikliklerin gerekli olduğuna karar verecektir.



ML.A.904 Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme Personeli (ARS)

(a) Genel Müdürlük tarafından yapılan gözden geçirme işlemi

Genel Müdürlük adına gerçekleştiren denetimler, Genel Müdürlükçe yetkilendirilen uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli görevlendirilerek yürütülür.

(b) CAMO, 145, CAO uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli nitelikleri

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

(c) Bağımsız uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli nitelikleri

ML.A.901 (b.4) maddesi kapsamındaki işlemler için görev yapacak bağımsız nitelikteki uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli aşağıdaki gerekleri sağlar:

- 1.) İlgili hava aracı tipi SHT-66 bakım lisansında kayıtlı teknisyen olmak veya SHT-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.) Genel Müdürlük tarafından yetkilendirme.

(d) Bağımsız uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin yetkilendirilmesi

ML.A.904 (c.2) maddesinde belirtilen Genel Müdürlük tarafından yapılacak yetkilendirme aşağıdaki işlemlerin ardından yayınlanır.

- 1.) Onaylayıcı personel, bu Talimatın sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin uygulanması ve ARC yayınlama kriterleri hakkında bilgi sahibi olduğu değerlendirilerek,
- 2.) Personel, Genel Müdürlüğün gözetiminde başarılı bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini gerçekleştirerek.

Bu yetkilendirme, son 12 ayda en az bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapılması koşuluyla 5 yıl süreyle geçerliliğini koruyacaktır. Aksi halde, Genel Müdürlüğün gözetiminde yeni bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini başarılı bir şekilde gerçekleştirmesi istenecektir.

Geçerliliğin sona ermesi üzerine, yetkilendirme (d.1) ve (d.2) maddelerine göre yapılacak yeni bir değerlendirmeyle bir sonraki 5 yıl için yenilenecektir. Yenileme sayısında herhangi bir sınırlama yoktur.

Yetkilendirilen teknisyen, yürüttüğü tüm uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemlerinin kayıtlarını saklar ve talep edildiğinde Genel Müdürlüğe ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini yaptığı hava aracının sahibine veya işleticisine eksiksiz sunar.

Bağımsız uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin yetkilendirilmesi, yetki sahibinin yetkinliğinde veya verilen yetkinin kullanım şeklinde şüpheye düşüldüğünde (tereddüt edildiğinde) ya da havacılık emniyeti açısından risk yaratacağı değerlendirildiği durumlarda Genel Müdürlükçe iptal edilebilir.



ML.A.905 Hava Aracının Devri

(a) Genel Müdürlük izni

Türk sivil hava aracı siciline kayıtlı bir hava aracı Türkiye içerisinde özel veya tüzel nitelikli kuruluşa devredilirken, hava aracını filosuna katacak işletme Genel Müdürlükten onay alır.

(b) UEGG sertifikasının geçerliliği

Mevcut uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası, son geçerlilik tarihine kadar geçerlidir. Tescil işaretinin değişmesi durumunda uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasındaki son geçerlilik tarihi saklı tutularak yeni tescile ait UEGG sertifikası Genel Müdürlük tarafından yeniden düzenlenir.

Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşunun değişmesi durumunda, her iki uygulamada da UEGG sertifikasının geçerlilik süresini uzatma işlemi yapılamaz.

(c) İhraç uçuşa elverişlilik sertifikası

Yurt dışına hava aracı ihraç edilmesi durumunda aşağıdaki hususlar yerine getirilerek Genel Müdürlük tarafından ihraç uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenir.

1.) İşletici/hava aracı sahibi,

(1.a) İhraç uçuşa elverişlilik sertifikası yayımlanması için Genel Müdürlüğe başvurur,

(1.b) Ülkemizde üretilen yeni hava araçları dışındaki hava araçları için, M.A.903 doğrultusunda tatminkâr seviyede uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yaptırılır,

2.) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi SYK'nın yapması durumunda, hava aracının ilgili gereklilikleri sağladığı SYK tarafından kanıtlandığında ihraç uçuşa elverişlilik sertifikasının yayımlanması için Genel Müdürlüğe tavsiye raporu gönderilir.

3.) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi Genel Müdürlük tarafından yapılması durumunda hava aracının işleticisi/sahibi, fiziksel kontrol ve sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının kontrolü için hava aracına ve dokümanlara erişim imkanı sağlar. Gerekli durumlarda ilgili hava aracı tipinin, hava aracı bakım personeli lisansına işlenmiş olan personel desteği de verilir.

4.) Hava aracının üretim/tasarım gereklilikleri kapsamında öngörülen şartları taşıdığına kanaat getirildiğinde, Genel Müdürlük tarafından ihraç uçuşa elverişlilik sertifikası yayımlanır.

İhraç edilecek hava aracında uçuş emniyetini tehlikeye sokacak herhangi bir risk olmamasına karşın tip sertifikası ile uyumsuzluk olması durumunda Asgari Teçhizat Listesi (MEL: Minimum Equipment List) kapsamında tanımlanan olası eksiklikler ihraç uçuşa elverişlilik sertifikasında belirtilir. MEL ile tanımlanmayan sapmalar olması durumunda ise söz konusu sertifika tanzim edilmez.



ML.A.906 Türkiye'ye İthal Edilen Hava Aracının Uçuşa Elverişliliğinin İncelenmesi

(a) Genel Müdürlük izni

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:

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

(1.a) EASA, FAA, TCCA, veya ANAC (Brezilya) tarafından yayınlanmış tip sertifikası veri listesi (TCDS),

Hava aracı için FAA, TCCA, ANAC (Brezilya) veya EASA üyesi ülkelerin sivil havacılık otoritelerince yayınlanmış TCDS yok ise bu otoritelerin yetkilendirdiği kuruluşlar tarafından yayınlanan tip sertifikası ve/veya tasarım onayı.

(1.b) Hava aracının ithal edildiği ülkenin sivil havacılık otoritesi tarafından düzenlenmiş ve ülkemize hitaben son 6 ay içerisinde yayınlanmış 'İhraç Uçuşa Elverişlilik Belgesi/Sertifikası' veya eşdeğer bir doküman,

Hava aracı yeni ise hava aracının imalatçısı tarafından yayınlanmış teknik uygunluk belgesi,

(1.c) Köprüleme bakımına ait bilgi ve detayları içeren bir rapor.

Üretici el kitapları referans alınarak hazırlanmış bakım programı, uygulanması gereken AD, servis ömrü sınırlı komponentler, ve benzerlerinin (takvim bazlı, iniş sayısı, uçuş saati, uçuş sayısı), yapılması gereken bakımlarının tamamına ait düzenlenmiş iş emri köprüleme bakımı için kabul edilebilir.

2.) Türk tesciline geçiş sonrasında ilk defa yayınlanacak (ulusal) hava aracı uçuşa elverişlilik sertifikası ve (ulusal) uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası için SHT-21 gereklerine göre dokümanları tamamlayarak Genel Müdürlüğe başvurur,

(1.c)'ye göre köprüleme bakımı amacıyla hazırlanmış iş emri ile bakıma verilen hava aracına ait servise verme sertifikası (CRS) bahse konu sertifikaların yayınlanabilmesi için müracaat dosyasında sunulur.

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

(2.b) Yeni (kullanılmamış) hava aracı için uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimi dokümantasyon üzerinden yapılabilir.

3.) ML.A.302'ye uygun olarak hava aracı bakım programı hazırlanır ve ML.A.302 (b) bendine göre onaylanarak yürürlüğe girer.

(b) UEGG Genel Müdürlük dışında gerçekleştirildiğinde

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi Genel Müdürlük dışında özel veya tüzel kişilik tarafından yapılması durumunda, hava aracının ilgili kriterleri karşıladığına yapılan tetkik sonrası kanaat getirdiğinde, denetim yapan kişi/kuruluş uçuşa elverişlilik sertifikasının yayımlanması için Genel Müdürlüğe bir tavsiye raporu gönderir.

Hava aracı ilgili gereklilikleri sağladığında uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini gerçekleştiren ML.A.901 (b) maddesi kapsamında, yetkili CAMO, CAO, bakım kuruluşu veya bağımsız uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını yayımlar ve bir kopyasını Genel Müdürlüğe gönderir.

(c) Erişim imkanı verilmesi

Hava aracının sahibi veya işletici, uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimi için Genel Müdürlüğe hava aracına ve dokümanlara erişim imkânı sağlar.

(d) Uçuşa elverişlilik sertifikası

Uçuşa elverişlilik sertifikası hava aracı bu Talimatın (3)üncü veya (4)üncü bölümü ile SHT-21 gerekliliklerini sağladığında Genel Müdürlük tarafından yayımlanır.



ML.A.907 Bulgular

(a) Bulgu kategorileri

Bulgular 2 kategoride tanımlanır:

- 1.) Seviye 1 bulgu, bu Talimat gereklerini karşılamayıp emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan her türlü önemli, belirgin uygunsuzluk durumudur.
- 2.) Seviye 2 bulgu, bu Talimat gereklerini karşılamayıp emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini tehlikeye atma olasılığı olan her türlü önemli uygunsuzluk durumudur.

(b) Düzeltici faaliyet planı

ML.A.201 kapsamında belirtilen sorumlulukları üstlenen kişi veya kuruluş, ML.B.903 bendine göre bulgulara ilişkin bildirim almasından sonra Genel Müdürlüğün tanımladığı süre içerisinde kök neden analizlerini içeren bir çalışma yaparak benzer bulgunun tekrar ortaya çıkmasını engellemek için bir düzeltici faaliyet planı hazırlar ve kök neden analizleriyle birlikte düzeltici önleyici faaliyetleri göstererek bulgulara ait işlemlerin uygunluğunu onaylanmak üzere Genel Müdürlüğe sunar.



BÖLÜM B GENEL MÜDÜRLÜK DÜZENLEMELERİ

ML.B.303 Hava Aracı Sürekli Uçuşa Elverişlilik İzleme

(a) Gözetim programı

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

(b) Ürün gözetimleri

Gözetim programı, hava aracının örnek ürün gözetimlerini içerecek ve uçuşa elverişlilik temel risk unsurlarının tüm yönlerini kapsar.

(c) Standartların örneklenmesi

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

(d) Bulguların yazılı bildirilmesi

Tespit edilen herhangi bir bulgu, ML.B.903 gerekliliklerine göre sınıflandırılır ve ML.A.201'e göre sorumlu kişi veya kuruluşa yazılı olarak teyit edilir. Genel Müdürlük, emniyet önemleri açısından bulguları analiz etmek için bir süreç oluşturur.

(e) Bulgu kapatma faaliyetlerinin kayıt edilmesi

Genel Müdürlük, tüm bulguları ve kapatma faaliyetlerini kayıt altına alır.

(f) Diğer eklere göre de bulgu tespit edilmesi

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

ML.B.304 Yetki İptali veya Askıya Alma

(a) Gözden geçirme sertifikasının askıya alınması veya iptali

Genel Müdürlük,

a) potansiyel bir emniyet tehdidi olduğuna dair makul gerekçeler bulunduğu uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını iptal eder veya

b) ML.B.903(1) maddesi kapsamında uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını iptal eder veya askıya alır.

(b) Bağımsız onaylayıcı personelin gözden geçirme yetkisinin iptal edilmesi

Genel Müdürlük, ML.A.904(c) maddesi kapsamında gözden geçirme yetkisi verdiği bağımsız onaylı personelin gözden geçirme performansının düşük olması veya yetkiyi uygunsuz şekilde kullanması durumunda bahse konu yetkisini iptal eder.



ML.B.903 Bulgular

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

1- Seviye 1 bulgular için, Genel Müdürlük, sonraki uçuştan önce uygun düzeltici önlemin alınmasını isteyecek ve Genel Müdürlük, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını iptal etmek veya askıya almak için derhal harekete geçer.

2- Seviye 2 bulgular için, Genel Müdürlük tarafından gerekli tutulan düzeltici faaliyet, bulgunun niteliğine uygun olarak belirlenir.



EK-2.1 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Sözleşmesi

a.) SYK 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.

b.) SYK sözleşmesinin referansı

Sözleşme bu Talimat gerekliliklerine göre düzenlenir ve hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğine ilişkin tarafların yükümlülüklerini tanımlar.

c.) SYK sözleşmesinin içeriği

Sözleşme asgari aşağıdakileri içerir;

- (c.1) Hava aracının tescili, tipi ve seri numarası ile motor ve pervane bilgileri, seri numaraları,
- (c.2) Hava aracı sahibinin/sahiplerinin adı/adları ve adresi/adresleri veya işleticinin ticari ismi ile adres dahil olmak üzere şirket yöneticilerinin adları ve iletişim bilgileri,
- (c.3) Sözleşme yapılan CAMO/CAO'nun ticari ismi ile adres dahil olmak üzere şirket yöneticilerinin adları ve iletişim bilgileri,
- (c.4) Operasyon tipi.

d.) SYK sözleşmesindeki 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 imza tarafı da ilgili yükümlülüklerine uymayı taahhüt eder.

Hava aracı sahibi veya işletici sözleşme konusu hava aracı hakkında, bilgisi dahilindeki tüm verileri, tam ve eksiksiz olarak CAMO/CAO ile paylaşacağını ve ayrıca hava aracında CAMO/CAO'nun onayı olmaksızın değişiklik yapılmayacağını beyan eder.

İmza taraflarından herhangi biri tarafından sözleşme şartlarına uyulmaması halinde, bu sözleşme geçersiz hale gelir. Böyle bir durumda, sözleşme konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği hakkındaki her türlü sorumluluk, hava aracı sahibine veya işleticiye geçer. Bu durumda CAMO/CAO hava aracına ait dokümanların tamamını, sözleşmenin tarafı olan hava aracı sahibine veya işleticiye eksiksiz teslim eder ve sözleşmenin hükümsüz hale geldiği hususunda Genel Müdürlüğü azami iki hafta içerisinde bilgilendirir.'

e.) Sözleşme yapan tarafların yükümlülükleri



Hava aracı sahibi/işletici, 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 anlaşma konusu hava aracı tipinin mevcut olması?

(e.1.ii) Anlaşma konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini sürdürmek üzere aşağıda belirtilen koşullara uymak:

(e.1.ii.A) Hava aracı bakım programı hazırlanmamış ise oluşturmak ve Genel Müdürlüğe onaylatmak?

(e.1.ii.B) Anlaşma öncesinde hava aracı bakım programı var ise incelemek ve üreticinin güncel el kitaplarından yapılan sapmaları (farklılıkları, eksiklikleri, hataları) tespit ederek hava aracı bakım programını el kitaplarının son revizyonlarındaki verilerle uyumlu hale getirerek revize etmek, onaylanmasına müteakiben, bakım programının 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 bakım programı ile uyumlu hale getirmek,

(e.1.ii.D) Bütün bakımları onaylı bakım kuruluşu veya izin veriliyorsa bağımsız onaylayıcı personel tarafından gerçekleştirilmesini organize etmek

(e.1.ii.E) Uygulanması gereken tüm uçuşa elverişlilik direktiflerini organize etmek?

(e.1.ii.F) Planlı bakım ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemleri sırasında tespit edilen veya hava aracı sahibi tarafından rapor edilen tüm uygunsuzlukların onaylı bakım kuruluşu veya izin veriliyorsa bağımsız onaylayıcı personel tarafından giderilmesini organize etmek?

(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 modifikasyonun onayını Part-21'e göre önceden almak ve uygulanmasını bu Talimata göre organize etmek?

(e.1.iv) Hava aracında gerçekleştirilecek her bir (yapısal) tamirin onayını Part-21'e göre önceden almak ve uygulanmasını bu Talimata göre organize etmek?

(e.1.v) CAMO/CAO tarafından planlanmasına rağmen hava aracı sahibi veya işletici tarafından hava aracını bakım için teslim edilmediğinde Genel Müdürlüğü bilgilendirmek?

(e.1.vi) Sözleşme maddelerine riayet edilmediği takdirde Genel Müdürlüğü bilgilendirmek?

(e.1.vii) Sözleşme konusu hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin gerçekleştirildiğinden ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının tanzim edildiğinden emin olmak?

(e.1.viii) Tanzim veya temdit edilen her bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının bir kopyasını ekleriyle birlikte Genel Müdürlüğe 10 gün içerisinde göndermek?

(e.1.ix) Mevzuatla düzenlenmiş konulardaki hava aracı olaylarını ilgili taraflara bildirmek?

(e.1.x) Mevcut sözleşme taraflardan herhangi biri tarafından zamanından önce sonlandırıldığında veya sözleşme hükümlerine uyulmadığında Genel Müdürlüğü bilgilendirmek.

(e.1.xi) Bakım planlaması CAMO/CAO tarafından yapılmasına rağmen hava aracına yetkisiz ve kontrolsüz (ve plansız) bakım yapılması durumunda Genel Müdürlüğü bilgilendirmek,

(e.1.xii) 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) Bu Talimat hakkında bilgi sahibi olmak?

(e.2.iii) Anlaşma 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, Genel Müdürlüğe bu konuda bilgi vermek?

(e.2.viii) Sözleşme konusu hava aracı satıldığında veya işletici değiştiğinde Genel Müdürlüğü ve CAMO/CAO'yu bilgilendirmek?

(e.2.ix) Mevzuatla düzenlenmiş konulardaki hava aracı olaylarını ilgili taraflara zamanında bildirmek?



(e.2.x) Hava aracı (uçuş) kayıt defterini işin tekniğine uygun şekilde doldurmak ve ayrıca uçuş saatlerini, uçuş sayılarını ve CAMO/CAO ile mutabık kalınan diğer kullanım bilgilerini CAMO/CAO'ya düzenli olarak bildirmek?

(e.2.xi) ML.A.803 (c) bendi kapsamında hava aracı sahibi pilot tarafından bakım gerçekleştirildiğinde, teknik kayıt defterine bakım çıkışını kayıt etmek ve bakım dokümanlarını CAMO/CAO'ya en çok 10 gün içinde teslim etmek,

(e.2.xii) Sözleşme hükümlerine uyulmadığında Genel Müdürlüğü bilgilendirmek.



EK-2.2 Sınırlı Hava Aracı Sahibi Pilot Bakımı

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

a.) Yetkinlik ve sorumluluk

(a.1) Hava aracı sahibi pilot, yaptığı her bakımdan daima sorumludur.

(a.2) Hava aracı sahibi pilot, ilgili bakımı yapmadan önce işlemi gerçekleştirmeye yetkin olduğundan emin olmalıdır. Standart bakım uygulamaları ve hava aracı bakım programı hakkında bilgi sahibi olmaktan, hava aracı sahibi pilot sorumludur. Hava aracı sahibi pilot yapılacak görev için yetkinliğinden emin değilse, uçuş emniyetini öncelikleyerek söz konusu görevi yapamaz.

b.) Görevler

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

Bakım işlemleri aşağıdaki durumlarda hava aracı sahibi pilot tarafından gerçekleştirilmeyecektir;

(b.1) Bakım işleminin kritik olarak tanımlanması;

(b.2) Bakım faaliyeti hava aracının önemli, ana parçalarının veya düzeneğinin sökümünü içermesi;

(b.3) Uçuşa Elverişlilik Direktifi (AD: Airworthiness Directive) veya Uçuşa Elverişlilik Sınırlama Maddesi (ALI: Airworthiness Limitation Item) özellikle izin vermediği sürece, bakım işleminin bir AD veya ALI ile uygunluk dahilinde yapılması;

(b.4) Bakım işlemi, özel aletler, kalibre edilmiş aletler (tork anahtarı (*torque wrench*) ve sıkıştırma pensi (*crimping tool*) hariç) kullanımını gerektirmesi;

(b.5) Bakım faaliyeti, test ekipmanlarının veya özel testlerin kullanımını gerektirmesi (Örneğin; NDT, aviyonik ekipmanlar için sistem testleri veya operasyonel kontroller)

(b.6) Bakım işleminin önceden planlanmamış özel kontrolden oluşması (Örneğin; sert iniş kontrolü);

(b.7) Bakım faaliyetinin IFR operasyonları için esas olan asli sistemlere tesir etmesi;

(b.8) Bakım işleminin EK-2.3 kapsamında karmaşık bakım görevi olması veya Madde ML.A.502 (a) ve (b) doğrultusunda gerçekleştirilen komponent bakım işlemi olması,

(b.9) Bakım görevlerinin 100 saatlik veya yıllık bakım kapsamında olması (bu durumda bakım *task*'ları, onaylı bakım kuruluşu veya bağımsız onaylayıcı personel tarafından uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemiyle birlikte gerçekleştirilebilir.),

Yukarıda 1 ila 9 bentlerinde listelenen kriterler yerini 'ML.A.302 Bakım Programı' doğrultusunda yayımlanan dokümandan (AMP'den) daha az kısıtlayıcı talimatlara bırakamaz.

Hava aracı uçuş el kitabında veya diğer operasyonel kaynaklarda, hava aracının uçuşa hazırlanması olarak tanımlanan görevler (örneğin; planör kanatlarının (*glider wings*) takılması veya uçuş öncesi kontroller veya balonlarda sepet, burner ve yakıt silindirlere ve kubbe takımının bir araya getirilmesi), bir 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 yapılması 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 görevini tamamlaması sonrasında en geç 10 gün içerisinde, (varsa) hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinden sorumlu CAMO/CAO'ya, hava aracı sahibi pilot bakımı görevini yaptığı hakkında bilgi vermelidir.



EK-2.3 Hava Aracı Sahibi Pilot Bakım Göreviyle Yapılamayacak Karmaşık Bakım İşlemleri

Aşağıdakiler, EK-2.2'ye göre hava aracı sahibi pilot bakımı olarak yapılamayacak işlemleri, ML.A.502 (d.3), ML.A.801 (b.2) ve ML.A.801 (c) kapsamında atıfta bulunulan karmaşık bakım görevlerini oluşturur. Bu *task*'lar onaylı bakım kuruluşu veya bağımsız onaylayıcı personel tarafından gerçekleştirilir.

a.) Gövde parçaları

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

- (a.1) Kutu kiriş (box beam);
- (a.2) Kanat stringeri (wing stringer) veya kord/veter (chord) elemanı;
- (a.3) Uçak kanadı ana kirişi (spar);
- (a.4) Uçak kanadı ana kirişi flanş (spar flange);
- (a.5) Truss tipi kiriş elemanı (truss-type beam);
- (a.6) Kiriş örgüsü (web of a beam);
- (a.7) Deniz uçağı gövdesinin (flying boat hull) veya palyenin (float) üçgen parçası (keel) veya sırt yayıklığı (chine) elemanı;
- (a.8) Kanat veya kuyruk yüzeyinde kıvrımlı/koruge sac kompresyon elemanı (corrugated sheet compression member);
- (a.9) Kanat ana ribi (wing main rib);
- (a.10) Kanat veya kuyruk yüzey gergi dikmesi (brace strut);
- (a.11) Motor yatağı (engine mount);
- (a.12) Gövde lonjeronu veya çerçevesi;
- (a.13) Yan kiriş (side truss), yatay kiriş (horizontal truss) veya bölme duvarı (bulkhead);
- (a.14) Koltuk destek bağı (brace) veya dayanağı (bracket);
- (a.15) Koltuk rayı değişimi;
- (a.16) İniş takımı dikmesi (landing gear strut) veya bağlantı dikmesi (brace strut);
- (a.17) Mil (axle);
- (a.18) Tekerlek ve
- (a.19) Düşük sürtünme kaplaması (low-friction coating) değişimi hariç, kayak (ski) veya kayak kaidesi (ski pedestal).

b.) Modifikasyon veya tamir

Aşağıdaki parçalardan herhangi birinin modifikasyonu veya tamiri:

- (b.1) Hava aracı yüzeyinde (aircraft skin) veya hava aracı palyesinin yüzeyinde (aircraft float) yapılacak çalışmanın destek, aparat (jig) veya fikstür (fixture) gerektirmesi halinde;
- (b.2) Basınçlandırma yüklerine maruz kalan hava aracı yüzeyinde (aircraft skin) oluşan hasarın herhangi bir yönde 15 cm (6 inç)'ten fazla olması halinde;
- (b.3) Kumanda kolonu (control column), pedal, şaft, kadran (quadrant), manivela (bell crank), tork tüpü, kumanda yekesi (control horn), dövülmüş veya döküm dayanak (forged or cast bracket) dahil, ancak aşağıdakiler hariç olmak üzere kumanda sisteminin yük taşıyan parçası;
 - (b.3.i) Tamir ek yerinin/birleştirmesinin (repair splice) veya kablo montajının (cable fitting) tokaçlanması, kalıpta dövülmesi (swaging) ve
 - (b.3.ii) Perçinleme yoluyla tutturulmuş bir itmeli-çekmeli (push-pull) tüp ucu bağlantısının değişimi ve
- (b.4) İmalatçı tarafından bakım el kitabında (AMM), yapısal tamir el kitabında (SRM) veya sürekli uçuşa elverişlilik talimatlarında (ICA) temel yapı olarak belirlenmiş, (a) içerisinde listelenmeyen diğer her tür yapı (structure).

c.) Piston motor bakımı



Piston motor üzerinde aşağıdaki bakımın yapılması:

(c.1) Aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere piston motorun sökülmesi, parçalarına ayrılması ve sonra tekrar bir araya getirilmesi;

(c.1.i) piston/silindir gruplarına (assemblies) ulaşmak veya

(c.1.ii) yağ pompası gruplarını (assemblies) muayene, kontrol etmek ve/veya değiştirmek amacıyla iç dişlilerin (internal gears) sökülmesini ve yeniden yerine takılmasını içermeyen arka aksesuar kapağını sökmek

(c.2) redüksiyon dişlilerinin (reduction gears) sökülmesi, parçalara ayrılması 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 (joints) kaynaklanması ve lehimlenmesi;

(c.4) Normalde servis sırasında değiştirilebilen veya düzeltilebilen, ayarlanabilen parçaların değiştirilmesi veya düzeltilmesi, ayarlanması hariç olmak üzere, tezgah testi uygulanmış üniteler (bench tested units) olarak tedarik edilen ünitelerin münferit parçalarının düzeninin bozulması.

d.) Pervane balansı

Aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere pervanenin balanslanması:

(d.1) Bakım el kitabında gerekli görülen durumlarda statik balanslamanının sertifikasyonu, onaylanması için;

(d.2) Bakım el kitabı veya diğer onaylanmış uçuşa elverişlilik verileri tarafından izin verildiği durumlarda, takılı pervaneler üzerinde elektronik balanslama ekipmanı kullanarak gerçekleştirilen dinamik balanslama;

e.) Diğer bakım görevleri

Aşağıdakileri gerekli gören her tür ilave görev:

(e.1) İhtisas aleti, ekipmanı veya tesisi veya

(e.2) İşlemin uzun çalışma süresi ve birkaç kişinin müdahil olması sebebiyle belirgin koordinasyon gerektiren prosedürler.



**EK-3
Part-MD**

BÖLÜM A TEKNİK GEREKLİLİKLER

MD.A.201 Sorumluluklar

(a) Hava aracı sahibinin sorumlulukları

Hava aracı sahibi, hava aracını ticari faaliyetlerde kullanmaksızın, hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinden sorumlu olup aşağıdakiler sağlanmadan hiçbir uçuşun gerçekleştirilmediğinden emin olur.

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

(b) Bakım uygulayanın sorumlulukları

Hava aracına bakım, tamir modifikasyon işlemi uygulayan her bir kişi veya kuruluş, uyguladığı bakım işlemlerinden ve kayıt altına almaktan sorumludur.

(c) Uçuş öncesi kontrol sorumluluğu

Uçuş öncesi kontrolün el kitaplarında belirtilen şekilde yerine getirilmesinden, sorumlu kaptan pilot veya yetkin kişi sorumludur. Yetkin kişi tabiri ile HBL-66 veya SHY-66 veya SHY-66U lisansında söz konusu tip için yetkili olan hava aracı bakım teknisyeni olduğu anlaşılmalıdır.

(d) Hava aracı uçuş operasyonunu yöneten işleticinin sorumlulukları

İşletici, hava aracını ticari faaliyetlerde kullanmaksızın, (a) bendindeki şartlar yerine getirilmeden uçuş yapılmamasını sağlamaktan sorumludur. Bu amaçla;

- 1.) Sürekli uçuşa elverişlilik ile ilgili işlemleri, onaylı CAMO/CAO'ya EK-3.1'e uygun bir sözleşme imzalayarak devredebilir veya sürekli uçuşa elverişlilik görevlerini kendi sorumluluğunda yürütebilir.
- 2.) Hava aracının ve komponentlerin bakımlarını, MD.A.402'ye uygun şekilde yapılmasından veya onaylı bakım kuruluşunda yaptırılmasından sorumludur.

(e) Denetim için erişim sağlanması

Hava aracı sahibi veya işletici, hava aracının bu Talimata uygunluğunun tespit edilebilmesi için Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilmiş kişilere kendi tesislerine, hava aracına ve hava aracının faaliyetleri ile ilgili dokümanlara erişim hak ve imkânı vermekle sorumludur.



MD.A.202 Olay Bildirimi

(a) Raporlanacak yerler

Sorumluluğu MD.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 tasarımından veya ilave tip tasarımından sorumlu kuruluşu rapor eder.

(b) Rapor içeriği

Raporlar, Genel Müdürlük tarafından belirlenen şekilde iletilir ve rapora konu olay ve durum hakkında sorumluların sahip olduğu tüm bilgileri içerir.

(c) Anlaşmalı özel veya tüzel kişilerin/kuruluşların raporlama sorumluluğu

Hava aracı bakımının veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin bir sözleşme kapsamında yaptırılması ya da sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi konusunun bir anlaşma ile devredilmesi durumlarında, bu görevleri yürüten kişi veya kuruluş (a) bendinde atıfta bulunulan herhangi bir durumu uçağın sahibine, işleticisine, Genel Müdürlüğe veya farklı ise hava aracının tescil otoritesine, tip tasarımından veya ilave tip tasarımından sorumlu kuruluşu bildirir.

(d) Raporlama süresi

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



MD.A.301 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Görevleri

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

a.) Uçuş öncesi kontrollerinin yapılması,

b.) Hava aracının ve komponentlerinin bakımlarının MD.A.302 hava aracı bakım programına (üretici el kitaplarına, talimatlarına, teknik yayınlarına) uygun olarak gerçekleştirilmesi,

c.) Hava aracında mevcut olan her bir ekipmanın ve komponentin doğru şekilde takılı ve faal olmasından,

d.) Hava aracı ve komponentlerle ilgili yayınlanan ve geçerli olan uçuşa elverişlilik ve operasyonel direktiflerin uygulanması,

e.) Bir emniyet sorununa istinaden Genel Müdürlük tarafından uygulanması için yayınlanan usul ve esaslar,

f.) Hava aracı veya komponent imalatçısının yayınladığı ve zorunlu olan teknik yayınların uygulanması,

e.) Modifikasyon ve tamirlerin geçerli tasarım verilerine göre, MD.A.304'e uygun şekilde uygulanması,



MD.A.302 Hava Aracı Bakım Programı (AMP)

(a) Bakım programının temeli

- 1.) Bakım programı, hava aracının emniyetli şekilde operasyon yapması için gerekli olan bakım görevlerini, bu görevlerin frekansını ve ilgili uygulama prosedürlerini açıklar.
- 2.) Bakım programı hazırlanırken hava aracında yapılması gereken iş ve işlemlerin ne şekilde uygulanacağını detaylı şekilde açıklayan, genel olarak yağlama, ikmal, sistem kontrolleri ve fonksiyonel kontrolleri içeren bakım el kitabı referans alınır.
- 3.) Hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinin devamı için üretici tarafından yayımlanan (bakım planlama dokümanı, asgari teçhizat listesi, uçuş operasyon el kitabı v.b.) dokümanlardan da yararlanılabilir.
- 4.) Tasarım onayı sahibi tarafından yayınlanan sürekli uçuşa elverişlilik talimatları, uçuşa elverişlilik sınırlandırma kriterleri, tip sertifikasında yer alan (özel) bakım görevleri gibi bilgiler de bakım programında kullanılır.
- 5.) Tekrarlayan uçuşa elverişlilik ve operasyonel direktiflerin yanı sıra üretici tarafından uygulanması zorunlu olduğu bildirilen servis bülteni ve teknik dokümanlardan kaynaklanan işlemler veya belirli alet ve teçhizat gerekliliklerinden kaynaklanan tasklar.

(b) Bakım programının onayı ve güncel tutma sorumluluğu

- 1.) Bakım programı ve revizyonları, hava aracı sahibi veya işletici tarafından MD.A.302 maddesinin (c.7) bendi uyarınca beyan edilir veya
- 2.) Bakım programı ve revizyonları, hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini yönetmekten sorumlu CAMO/CAO tarafından onaylanır.
- 3.) Bakım programını güncel tutmaktan (b.1) maddesine göre bakım programı beyanını yapan hava aracı sahibi veya işletici ya da (b.2) maddesine göre bakım programını onaylayan kuruluş sorumludur.

(c) Bakım programı içeriği

- 1.) Bakım programı motorları ve pervaneleri ile birlikte kapsadığı hava araçlarını, sahibini, işleticisini (uygulanıyor ise) CAMO/CAO'yu açıkça tanımlar.
- 2.) Bakım programı (b) bendine göre beyan edildiğinde veya onaylandığında, (a) bendinde belirtilenlerden daha az kısıtlayıcı olmamak koşuluyla daha fazla bakım eylemi içerebilir.
- 3.) Hava aracı tipi, konfigürasyonu, operasyon türü gibi nedenlerle gerçekleştirilmesi gereken her türlü bakım eylemi, asgari olarak aşağıdaki unsurlar dikkate alınarak bakım programında belirtilir:
 - (3.a) Hava aracına özel olarak takılmış teçhizat,
 - (3.b) Hava aracında gerçekleştirilen (majör) tamirler ve modifikasyonlar,
 - (3.c) Hizmet ömrü sınırlı komponentler ve uçuş emniyeti açısından kritik komponentler,
 - (3.d) Periyodik kontroller ve işlemler,
 - (3.e) Hava aracının ve operasyonel ortamın kullanımına yönelik kriterler.
- 4.) Hava aracı sahibi pilot bakımının yapılıp yapılmayacağına ait tanımlar. (Hava aracı sahibi pilot veya müştereken sahip olan pilotlardan herhangi biri, sınırlı pilot bakım görevini gerçekleştirme yetkisine sahip değilse bu istisnai durumdan yararlanılamaz.)
- 5.) Bakım programı, hava aracı için tasarım onayı sahibinin tavsiyelerinden herhangi bir sapma yapılmadığı ve içeriğinden tamamen sorumlu olduğu taahhüt edilen imzalı beyan içerir.

AMC1 MD.A.302 (c) Hava aracı bakım programı (AMP)



- 1.) Planörler, balonlar ve sabit/döner kanatlı hava araçları için (hangisi önce gelirse) her yıl veya 100 saatlik aralıklarla kontrol. (Hangisi önce gelirse) 1 ay veya 10 saatlik tolerans uygulanabilir. Bir sonraki kontrol aralığı, kontrolün yapıldığı zamandan itibaren hesaplanır;
- 2.) Hava aracı tipine uygun şekilde aşağıdakileri içerir:
 - (2.a) Tasarım onayı sahibinin tanımladığı ikmal işlemleri (servicing tasks),
 - (2.b) İşaretlemelerin (markings) incelenmesi,
 - (2.c) Azami kalkış kütlesini etkileyen işlemler sonrasında tartım kayıtlarının ve tartımın incelenmesi,
 - (2.d) Takılı ise transponderin operasyonel testi,
 - (2.e) Pitot-statik sistemin işlevsel testi.
- 3.) Motor donatılı hava araçlarında;
 - (3.a) Güç, devir sayısı (rpm), manyetolar, yakıt ve yağ basıncı, motor sıcaklıkları için operasyonel testler,
 - (3.b) Otomatik kontrol özellikli motorlar için yayınlanmış çalıştırma prosedürü,
 - (3.c) Kuru karterli, turbo-şarjlı veya sıvı soğutmalı motorlar için evsafi bozulmuş sıvı sirkülasyonu belirtilerine yönelik operasyonel test.
- 4.) Aşağıdaki alanlara karşılık gelen yapısal elemanların, sistemlerin ve bileşenlerin durumunun ve bağlantısının muayenesi;
 - (4.a.) Sabit ve döner kanatlı hava araçları için gövde, kabin ve kokpit, iniş takımı, kanat ve orta bölüm, uçuş kontrolleri, kuyruk grubu, aviyonik, elektrik, güç grubu, kavramalar (clutches), dişli kutuları, pervane ve balistik kurtarma sistemi gibi çeşitli sistemler,
 - (4.b) Planörler için gövde, kabin ve kokpit, iniş takımı, kanat ve orta bölüm, uçuş kontrolleri, kuyruk grubu, aviyonik, elektrik, (motorlu planörler için) güç grubu ve su balast sistemi dahil olmak üzere çıkarılabilir balast ve sürükleme paraşütü gibi çeşitli sistemler,
 - (4.c) Sıcak hava balonları için kubbe, burner, sepet, yakıt tankları, ekipman ve aletler,
 - (4.d) Gaz balonları için kubbe, sepet, ekipman ve aletler.



MD.A.303 Teknik Yayınlar

(a) Uçuşa elverişlilik direktifleri

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

(b) Servis bültenleri

Genel Müdürlük tarafından aksi belirtilmediği sürece, ilgili hava aracı/komponenti için tasarım veya üretim kuruluşunun yayınladığı ve uygulanması zorunlu olduğu bildirilen servis bültenleri, teknik dokümanlar tatbik edilir.



MD.A.304 Modifikasyon ve Tamir/Onarım Verileri

Bakım kuruluğu ya da hava aracı bakım personeli tarafından uygulanacak modifikasyonlar ve tamirler aşağıda belirtilen verilerden uygun olanı kullanılarak gerçekleştirilir.

- a.) Hava aracı veya kompenent tasarım kuruluğunun bağlı bulunduğu ülke otoritesi, EASA veya Genel Müdürlük tarafından onaylanmış veriler,
- b.) Hava aracı veya kompenent tasarım kuruluğunun bağlı bulunduğu ülke otoritesi tarafından SHY-21 (veya EASA Part-21)'e göre yetkilendirilmiş tasarım kuruluğu tarafından onaylanmış veriler,
- c.) Tip sertifikasında ve tahditli tip sertifikasında yapılan değişiklikler konusunda SHT-21 (veya EASA Part-21) 21.A.90B veya tamirler konusunda SHT-21 (veya EASA Part-21) 21.A.431B maddelerinde referans verilen sertifikasyon gereklilikleri kapsamındaki veriler.



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

(a) Bakımların kayıt defterine girilmesi

Bakım işlemi tamamlandığında, bakım çıkış sertifikası (CRS), bakımın bittiği günden itibaren en çok 10 gün içinde yayınlanır ve ilgili bakım verileri hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarına girilir.

(b) Kayıt defterine yazılacak veriler

Hava aracı gövde, motor ve pervane kayıt defterlerinden uygun olanına hava aracı tipi, seri numarası, tescil işareti, toplam uçuş saati, (takip ediliyor ise) uçuş/iniş sayısı ve CRS tarihi yazılır.

Motor ve pervane kayıt defterlerine ayrıca bu komponentlerin tipi, seri numarası, toplam uçuş saati, (takip ediliyor ise) uçuş/iniş sayısı, yenileştirme tarihi, yenileştirme sonrasındaki toplam uçuş saati, yenileştirme sonrasındaki (takip ediliyor ise) uçuş/iniş sayısı da kayıt edilir.

(c) Kayıt sisteminin içeriği

Hava aracının sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları, gövde, motor, pervane ve hizmet ömrü sınırlı parçaların kayıt defterlerinin uygun olanlarından oluşur ve aşağıdakileri içerir:

- 1.) AD'lerin, zorunlu teknik dokümanların ve emniyet sorununa ilişkin Genel Müdürlük tarafından uygulanması zorunlu kılınan işlemlerin güncel durumu,
- 2.) Modifikasyonların, tamirlerin ve tasarım onayı sahibinin önerilerinin mevcut durumu,
- 3.) Bakım programı ve uygulanan bakımların güncel durumu,
- 4.) Sert iniş, kuş çarpması, uzun süreli stoklama, pallerin çarpması, pervane veya rotorun hız aşımı, hasar yaşanan olaylar ve benzeri nedenlerden kaynaklanan plansız bakımların güncel durumu,
- 5.) Servis ömrü sınırlı komponentlerin güncel durumu,
- 6.) Güncel ağırlık ve denge raporu,
- 7.) Güncel ertelenmiş bakım görevleri.

(d) Kayıt sisteminde tutulacak veriler

En azından (b) bendinde konu edilen kayıt defterlerinde gösterilmesi gereken bilgilerle birlikte, SHGM Form 1 veya eşdeğeri dokümana ek olarak motor, pervane, motor modülü veya servis ömrü sınırlı komponentler gibi hava aracına takılı olan herhangi bir ekipmanla ilgili aşağıdaki bilgiler, motor modülü veya komponent kayıt kartlarından uygun olanına girilir:

- a.) Komponentin tanımı, tipi, parça numarası ve seri numarası,
- b.) Montaj ve söküm referansı ile birlikte, komponentin takıldığı hava aracının tipi, seri numarası, tescil işareti,
- c.) Belirli bir komponente ilişkin uçuş operasyonundaki takvim süresi, toplam uçuş saati, (takip ediliyor ise) uçuş/iniş sayısı ve ilişkili tarihler;
- d.) Parça ve ekipman için geçerli olan ve (c) bendinde atıfta bulunulan güncel bilgiler.

(e) Kayıt sorumluluğu

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

(f) Kayıtlarda düzeltme



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

(g) Tutulacak kayıtların saklama ve süresi

Hava aracı sahibi veya uçuş operasyonlarını yöneten işletici, aşağıda belirtilen ilkeler doğrultusunda hava aracı tescil bilgisi dahil ilgili kayıtları tutmak için bir sistem kurar:

- 1.) Hava aracı ve servis ömrü sınırlı komponent bakım kayıtları için hava aracı veya komponent servise verildikten sonra 36 aydan az olmamak üzere; kapsam ve ayrıntı bakımından eşdeğer yeni bilgiler yerine geçene kadar,
- 2.) Toplam kullanım süresi, uçuş saati, (takip ediliyor ise) uçuş/iniş sayısı bilgileri için hava aracı ve servis ömrü sınırlı komponent; kalıcı olarak servisten çekilmesinden sonra en az 12 ay,
- 3.) Uygulanan son bakımdan itibaren servis ömrü sınırlamasına tabi tutulan komponent için geçen takvim süresi, uçuş saati, (takip ediliyor ise) uçuş/iniş sayısı ve ayrıca serviste kalabileceği azami süre, tarih bilgisi; kapsam ve ayrıntı bakımından eşdeğer yeni bakım bilgileriyle değiştirilene kadar,
- 4.) Bakım programına uyumu gösteren güncel durum verileri için kapsam ve ayrıntı bakımından eşdeğer yeni bakım bilgileri yerini alan kadar,
- 5.) Uygulanan AD'lerin, zorunlu teknik dokümanların ve emniyet sorununa ilişkin yapılan işlemlerin mevcut durumunu gösteren kayıtlar için hava aracı veya komponent servisten kalıcı olarak çekildikten sonra en az 12 ay,
- 6.) Hava aracı, motor(lar), pervane(ler) ve uçuş emniyeti için hayati önem taşıyan diğer komponentler üzerinde yapılan güncel modifikasyonların ve tamirlerin ayrıntıları için ilgili parçalar ve ekipman servisten kalıcı olarak çekildikten sonra en az 12 ay.



MD.A.307 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Kayıtlarının Devredilmesi

(a) İşletici veya sahibine devir

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

(b) CAMO'ya ya da CAOya devir

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



MD.A.401 Bakım Verileri

(a) Bakım verilerinin kullanılması

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

(b) Geçerli bakım verileri

- 1.) Genel Müdürlük ve tasarım sahibinin otoritesi tarafından yayınlanan direktif, standart, emniyet bülteni,
- 2.) Tasarım sahibi tarafından yayınlanan prosedür, talimat, zorunlu teknik bültenler.
- 3.) Geçerli uçuşa elverişlilik direktifi, zorunlu servis bültenleri ve talimatları
- 4.) Tip sertifikası sahibi, ilave tip sertifikası sahibi veya tasarım kuruluşu tarafından yayınlanmış sürekli uçuşa elverişlilik talimatı,
- 5.) Tasarım kuruluşunca hava aracına takılmak üzere onaylanan komponentler için komponent üreticisi tarafından yayınlanan ve tasarım sahibince kabul edilen bakım talimatı.



MD.A.402 Bakımın Uygulanması

Her bir hava aracının bakımı, hava aracı bakım programına göre organize edilir.

Hava aracına bakım yapacak kişi, ilgili mevzuata göre adına lisans tanzim edilmiş, HBL-66 veya SHY-66 veya SHY-66U lisansında söz konusu tipin kayıt edildiği hava aracı bakım teknisyeni olmalıdır.

Hava aracı sahibi pilot veya müştereken sahip olan pilotlardan herhangi biri, karmaşık bakım görevleri hariç pilot sınırlı bakım iş ve işlemlerini gerçekleştirebilir.

Bakım faaliyetleri bir onaylı bakım kuruluşu tarafından yapılacak ise söz konusu hava aracı tipi kuruluşun yetki kapsamında olmalıdır.

Hava aracı bakım el kitabında ya da uçuş operasyon el kitabında belirtilmesi koşuluyla bakım amaçlı kontrol yüzeylerinin, kanatların, motorun veya iniş takımlarının sökülmesi, takılması sonrasında test (kontrol) uçuşları yapılır.



MD.A.403 Hava Aracı Arızaları

Uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atabilecek her türlü hava aracı arızası, (uygulanabilir ise) asgari teçhizat listesi (MEL) ve konfigürasyon sapma listesi (CDL) göz önünde bulundurularak, MD.A.304 ve/veya MD.A.401'de belirtilen onaylı veriler doğrultusunda uçuş gerçekleştirilmeden önce giderilir.

Herhangi bir arızanın uçuş emniyetini tehlikeye düşüreceğine/düşürmeyeceğine sorumlu pilot ya da HBL-66 veya SHY-66 veya SHY-66U lisansında söz konusu tipin kayıt edildiği hava aracı bakım teknisyeni karar verebilir.

Emniyetli operasyona etki eden ve uçuş öncesinde giderilmeyen her türlü arıza veya hasar, MD.A.305'e göre hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik (bakım) kayıt sistemine kaydedilir ve bu kayıtlar pilot için erişilebilir şekilde bulundurulur.

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



MD.A.501 Kompenentlerin Sınıflandırılması ve Kullanımı

(a) Kompenentlerin kullanımı

Aşağıdaki koşulları sağlayan herhangi bir parça veya cihaz hava aracında kullanılabilir.

- 1.) Emniyetli operasyon için uygun kondisyonda olması,
- 2.) Tasarım veya bakım verilerine göre üretimi ya da bakımı yapıldığı hakkında servise verme dokümanına (SHGM Form 1) sahip olması ve
- 3.) İlgili hava aracına takılabilir olduğu tanımlanmış olması.

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

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

- 1.) Yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen otoriteler ve bu otoritelerin yetkilendirdiği organizasyonlar tarafından düzenlenen formlar,
- 2.) EASA onaylı kuruluş tarafından düzenlenen EASA Form 1,
- 3.) FAA (ABD) onaylı kuruluş tarafından düzenlenen FAA 8130-3,
- 4.) TCCA (Kanada) onaylı kuruluş tarafından düzenlenen TCCA Form One,
- 5.) ANAC (Brezilya) onaylı kuruluş tarafından düzenlenen ANAC Form SEGVOO 003,
- 6.) Üretimi yapılan veya bakımı MD.A.502 maddesine göre gerçekleştiren kompenentler için imalatçının yayınladığı üretim beyanı (declaration of production) veya uygunluk beyanı (declaration of conformity) ya da bakımı gerçekleştiren kişi veya kuruluşun yayınladığı bakım beyanı (declaration of maintenance).

(b) SHGM.Form.1 gerekmeyen durumlar

- 1.) (a) bendine istisna olarak aşağıdaki koşulları sağlanan standart parçalar veya malzemeler için SHGM Form 1 veya eşdeğeri gerekmez:
 - (1.a) İlgili sektör kuruluşu, resmi, sivil veya tüzel kuruluşlar tarafından kabul edilen standarda uygun olarak üretildiği gösterilebilen standart parça,
 - (1.b) Tasarım onayı sahibinin hava aracı dokümanlarında söz konusu standart parçanın kullanılabilirliğini açıkça belirtmesi,
 - (1.c) Tasarım, imalat, test ve kabul kriteri verilerinin izlenebilirliği sağlanabilen ve ilgili standarda uygunluğu kanıtlanabilen standart parça,
- 2.) ELA1 ve ELA2 kategori hava araçlarında hava aracı sahibi tarafından aşağıdaki hususların sağlandığı doğrulanan ve doğabilecek olası sonuçlarda sorumluluğun yazılı şekilde kabul edildiği parçalar veya malzemeler için de SHGM Form 1 veya eşdeğeri gerekmez:
 - (2.a) Ömürlü parça, ana yapının bir parçası veya uçuş kontrollerinin bir parçası olmayan,
 - (2.b) İlgili hava aracına takılabilir olarak tanımlan ekipmanlar veya malzemeler.
- 3.) İmalatını ya da bakımını yapan kişi veya kuruluş tarafından düzenlenmiş parça veya malzemenin adını, parça (ve seri) numarasını ve tasarım verilerine uygunluğunu beyan eden ve yayın tarihini içeren bir belgeye sahip olması şartıyla parça veya malzeme, SHGM Form 1 veya eşdeğeri dokümana sahip olmadan hava aracında kullanılabilir.
- 4.) Kuruluş, ham maddenin ve sarf malzemesinin gerekli spesifikasyonları karşıladığından ve uygun izlenebilirliğe sahip olduğundan emin olduğunda bunları bakım sırasında kullanabilir. Bu durumda ham maddeye ve sarf malzemesine, imalat ve tedarikçi kaynağını gösteren belgeler ve ilgili spesifikasyona, teknik özelliklere uygunluk beyanı eşlik etmelidir.



MD.A.502 Komponentlerin Bakımı

(a) SHGM.Form.1siz komponent bakımı

Hava aracı sahibinin MD.A.501 (b) bendi uyarınca kabul ettiği komponentlerin bakımı, ilgili hava aracı tipi yetki kapsamında olan onaylı bakım kuruluşu ya da HBL-66 veya SHY-66 veya SHY-66U lisansında söz konusu tipin kayıt edildiği hava aracı bakım teknisyeni marifetiyle gerçekleştirilir.

Bu bent doğrultusunda uygulanan bakımlar için SHGM Form 1 veya eşdeğeri düzenlenmez ve hava aracı bakım çıkış gereklilikleri uygulanır.

(b) Bakım çıkışının yapılması

Komponentlerin bakım çıkışı, aşağıdaki tabloya uygun olarak yapılır.

Komponent Üreticisinin Bakım Verilerine Göre Bakım Yapılan Komponentler	SHGM Form 1 kullanarak bakım çıkışı	MD.A.801 kapsamında hava aracı seviyesinde bakım çıkışı
Overhaul kapsamında olmayan bakımlar	* Motorlar için motor kategorisinde, diğer komponentler için komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşu	* hava aracı kategorisinde yetkili bakım kuruluşu * bağımsız onaylayıcı personel.
Pervane ve motor haricindeki komponentin overhaul işlemi	* Komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşu	* Uygulanabilir değil.
CS-VLA, CS-22 ve LSA hava araçlarında overhaul işlemi	* Motorlar için motor kategorisinde yetkili bakım kuruluşu * Pervaneler için komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşu	* hava aracı kategorisinde yetkili bakım kuruluşu * bağımsız onaylayıcı personel.
CS-VLA, CS-22 ve LSA dışındaki hava araçlarında overhaul işlemi	* Motorlar için motor kategorisinde yetkili bakım kuruluşu * Pervaneler için komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşu	* Uygulanabilir değil.
Hava Aracı Üreticisinin Bakım Verilerine Göre Bakım Yapılan Komponentler	SHGM Form 1 kullanarak bakım çıkışı	MD.A.801 kapsamında hava aracı seviyesinde bakım çıkışı
Her türlü komponentin bakımı	* Motorlar için motor kategorisinde, diğer komponentler için komponent kategorisinde yetkili bakım kuruluşu	* hava aracı kategorisinde yetkili bakım kuruluşu * bağımsız onaylayıcı personel.



MD.A.503 Kompenentler

(a) Servis ömrü sınırlı kompenentler

Servis ömrü sınırlı kompenent terimi aşağıdaki parça, teçhizat ve ekipmanı içerir:

- 1.) Sertifikalandırılmış ömrünü doldurduktan sonra kullanım dışı kalacak kompenentler,
- 2.) Servis ömrünü doldurduktan sonra MD.A.502'ye göre bakım işlemine tabi tutularak tekrar faal hale getirilecek kompenentler.

(b) Gayri faal kompenentler

Aşağıdaki şartlardan herhangi biri oluştuğunda kompenent gayri faal sayılır:

- 1.) Servis ömrü sınırının tanımlandığı şekilde sona ermesi,
- 2.) İmalatçı, tasarım onayı sahibi veya Genel Müdürlük tarafından uygulanması zorunlu tutulan teknik yayınlardaki işlemlerin yapılmaması durumunda,
- 3.) Kompenentin uçuşa elverişlilik durumunu veya hava aracına takmaya uygunluğunu belirlemek amacıyla gerekli bilgilerin mevcut olmaması,
- 4.) Hasarlara veya arızalara ilişkin belirtiler bulunması,
- 5.) Servise vermeyi veya faal durumunu olumsuz etkileme olasılığı olan bir olaya veya kazaya karışmış olması.

(c) Kurtarılamaz kompenentler

Belgelendirilmiş ömür sınırını doldurmuş olan veya tamir edilemez bir hasar veya arızası olan kompenentler, kurtarılamaz olarak sınıflandırılır ve bu kompenentlerin, MD.A.304'te açıklanan yöntemle belgelendirilmiş ömür sınırı uzatılmadığı veya tamir çözümü onaylanmadığı sürece kompenentin tedarik sistemine tekrar girmesine izin verilmez.



MD.A.801 Bakım Çıkış Sertifikası (CRS)

(a) CRS yayınlanması

Bakım çıkış sertifikası (CRS), hava aracında gerekli bakım işlemleri, üretici el kitaplarında tanımlandığı şekilde gerçekleştirildikten sonra ve ancak uçuş emniyetini tehlikeye sokacak herhangi bir uygunsuzluk olmadığı durumda yayımlanır.

(b) Bakımı uygulayacak kuruluş yada kişi

CRS, alternatifli olarak aşağıdakiler tarafından düzenlenir:

- 1.) Onaylı bakım kuruluşu adına uygun onaylayıcı personel,
- 2.) İlgili mevzuata göre adına lisans tanzim edilmiş, HBL-66 veya SHY-66 veya SHY-66U lisansında söz konusu tip için yetkili olan hava aracı bakım teknisyeni
- 3.) MD.A.803 kapsamında hava aracı sahibi pilot.

(c) Bakım personeline yardımcı olma

MD.A.801 (b.2) bendi doğrultusunda bakım işlemlerinde çalışan onaylayıcı personele, doğrudan ve sürekli kontrolü altında olmak kaydıyla, bir veya daha fazla sayıda kişi yardımcı olabilir.

(d) Bakım çıkış sertifikası içeriği

Bakım çıkış sertifikası, hava aracı kayıt sistemine kaydedilir ve en az aşağıdaki bilgileri içerir:

- 1.) Hava aracının tipi/modeli, seri numarası, tescili,
- 2.) Yapılan bakıma ilişkin temel detaylar ve referanslar,
- 3.) Bakımın tamamlandığı tarih, hava aracının uçuş saati ve uçuş sayısı,
Komponent bakımı yapılması durumunda komponent adı, parça numarası, seri numarası, tarih, komponentin uçuş saati ve uçuş sayısı,
- 4.) Aşağıdakiler dahil olmak üzere, CRS yayınlayan kuruluşun ve/veya kişinin kimlik bilgileri:
(4.a) Bakım kuruluşunun ve CRS yayınlayan onaylayıcı personelin onay numaraları;
(4.b) MD.A.801 (b.2) bendine göre CRS yayınlanması durumunda, sertifikayı yayınlayan bağımsız onaylayıcı personelin adı, soyadı ve lisans numarası;
(4.c) MD.A.801 (b.3) bendine göre bakım yapılması durumunda hava aracı sahibi pilotun lisans numarası.
- 5.) Varsa, uçuş operasyonuna ilişkin sınırlamalar.



MD.A.803 Hava Aracı Sahibi Pilot Yetkilendirmesi

(a) Hava aracı sahibi pilot yetkilendirmesine uygunluk

- 1.) Bir kişinin hava aracı sahibi pilot olarak nitelendirilebilmesi için hava aracı tipinde veya sınıfında Genel Müdürlük tarafından yayımlanan veya geçerli kılınan pilot lisansına sahip olması ve tek başına veya müştereken hava aracının sahibi olması gerekmektedir.
- 2.) Hava aracı sahibi pilot;
 - (2.a.) Tescil sertifikasında yer alan gerçek kişilerden biri olmak zorundadır.
 - (2.b.) Kar amacı gütmeyen tüzel kişiliğin tescil belgesinde hava aracı sahibi veya işletici olarak belirtildiği durumlarda, pilot tüzel kişiliğin üyesi olmak zorundadır. Üye (pilot), tüzel kişiliğin karar verme sürecine doğrudan katılır ve söz konusu tüzel kişilik tarafından hava aracı sahibi pilot bakımını yapmak üzere görevlendirilir.

(b) Hava aracı sahibi pilot yetkilendirmesinin kapsamı

Ticari olmayan uçuş operasyonlarında kullanılan veya hava işi ya da uçuş eğitim operasyonlarında kullanılmayan azami kalkış kütlesi (MTOM) 2730 Kg ve altında olan ve motor gücüyle çalışan sabit/döner kanatlı hava aracı, planör veya balon için hava aracı sahibi pilot, EK-3.2'te belirtilen hava aracı sahibi pilot sınırlı bakım işlemleri sonrasında CRS yayımlayabilir.



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

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

(a) Ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası (ARCn) formatı

ARCn, detaylı şeklide uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin yapılması ve sonucunun uygun değerlendirilmesi sonrasında SHGM Form 15N kullanılarak yayımlanır ve bir yıl boyunca geçerlidir.

(b) Ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası (ARCn) yayınlama yetkisi

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi ve ARCn yayınlaması, MD.A.903 maddesine uygun olarak aşağıdakiler tarafından yapılabilir:

- 1.) Genel Müdürlük;
 - 2.) Bu konuda yetkilendirilmiş CAMO veya CAO veya onaylı bakım kuruluşu;
 - 3.) Genel Müdürlük tarafından yapılan değerlendirmede uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi konusunda yetkilendirilmiş; ilgili hava aracı tip eğitimini almış ve HBL-66 veya SHY-66 veya SHY-66U lisansında söz konusu tipin kaydedildiği hava aracı bakım teknisyeni.
- Koşulların olası bir emniyet tehdidinin varlığını ortaya çıkardığı durumlarda Genel Müdürlük, söz konusu uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini kendisi yapar ve tip sertifikasına uygunluğunu doğruladığında ARCn'yi yayımlar.

(c) ARCn'in geçerlilik süresinin uzatılması

ARCn'nin geçerliliği, aşağıdakiler tarafından her seferinde bir yıl olmak üzere ardışık şekilde iki kez uzatılabilir:

- 1.) Hava aracı aynı CAMO/CAO tarafından son 12 ay boyunca kesintisiz olarak yönetildiğinde CAMO/CAO tarafından;
 - 2.) Hava aracı bakımlarının son 12 ay boyunca onaylı bakım kuruluşu tarafından yapıldığında onaylı bakım kuruluşu tarafından;
 - 3.) Bakım programına göre 100 saatlik veya yıllık kontrolü (bakım işlemini) gerçekleştiren HBL-66 veya SHY-66 veya SHY-66U lisansına göre söz konusu tipte yetkili olan hava aracı bakım teknisyeni;
 - 4.) Genel Müdürlük tarafından yapılan değerlendirmede uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi konusunda yetkilendirilmiş; ilgili hava aracı tip eğitimini almış ve HBL-66 veya SHY-66 veya SHY-66U lisansında söz konusu tip için yetkili olan hava aracı bakım teknisyeni tarafından;
- Bu uzatma işlemi, temdit gerçekleştirecek kişi tarafından (d) bendine göre uygulanacak yıllık değerlendirme sonucunun olumlu olması koşuluyla yapılabilir.

(d) Yıllık değerlendirme

ARCn'nin geçerlilik süresini uzatma işlemi, hava aracı kayıtlarının incelenerek tip sertifikasına uygunluğunun ve uçuş emniyeti gereksinimlerini karşıladığının doğrulanması, hava aracının uçuşa elverişli olduğu anlamında bir çalışmadır. Yıllık değerlendirmede aşağıdaki hususların sağlandığı kontrol edilir ve Genel Müdürlükçe belirlenen formatta yazılı olarak kayıt altına alınır.

- 1.) MD.A.302 maddesinde belirtilen bakım programına göre gerekli tüm bakımların gerçekleştirilmiş olması,
- 2.) Genel Müdürlük ve tasarım sahibinin otoritesi tarafından yayınlanan direktif, standart, emniyet bülteni,
- 3.) Tasarım sahibi tarafından yayınlanan prosedür, talimat, zorunlu teknik bültenler.
- 4.) Hava aracı kayıtlarına yazılan tüm arızaların, Genel Müdürlük ve/veya hava aracı tasarım sahibi tarafından açıklanan şekilde giderilmiş olması,
- 5.) Her bakım çıkış sertifikasının uygun şekilde yayınlanmış olması.

(e) 30 gün önceden ARCn'i uzatma



ARCn'nin geçerlilik süresinin uzatılması, azami 30 gün önceden yapılabilir ve bu durumda uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemine ait süreklilik ve düzen kaybolmaz. Gözden geçirme işlemi düzeninin kaybolmamasının anlamı, yeni geçerlilik tarihinin, mevcut geçerlilik tarihinden tam bir yıl sonrası olarak belirlenmesidir.

(f) Yayınlanan ve geçerlilik süresi uzatılan sertifikaların SHGMye bildirilmesi

Yayınlanan ve temdit edilen ARCn'nin bir kopyası, Genel Müdürlüğe 10 gün içerisinde gönderilir.



MD.A.902 Ulusal Uçuş Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikasının Geçerliliği

(a) Geçerlilik şartları

ARC'nin aşağıdaki durumlarda geçerliliğini yitirir:

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

(b) Uçuş izin verilmeyecek haller

Ulusal uçuş elverişlilik sertifikasının geçersiz olması veya aşağıdaki durumların herhangi birisinin gerçekleşmesi halinde hava aracının uçuş operasyonlarına izin verilmez:

- 1.) Hava aracının veya hava aracına takılı herhangi bir komponentin, bu Talimat kriterlerini karşılamaması,
- 2.) Hava aracının onaylı tip tasarımına uygun olmaması,
- 3.) Gerekli önlemler alınmadan uçuş el kitabının veya ulusal uçuş elverişlilik sertifikasında belirtilen sınırlamaların ötesinde hava aracının işletiliyor olması,
- 4.) Hava aracının, uçuş elverişliliğe etki eden bir olaya veya kazaya karışmasının akabinde uçuş elverişliliğinin sağlanamaması,
- 5.) Bir modifikasyonun veya tamirin, tip tasarımı gerekliliklerine uyumlu olmaması.

(c) ARC'nin SHGM'ye iade edilmesi

ARC'nin geri alınması veya iptal edilmesi durumunda, ulusal uçuş elverişlilik sertifikası ile birlikte ARC'nin aslı Genel Müdürlüğe iade edilir.



MD.A.903 Uçuş Elverişlilik Gözden Geçirme Süreci

(a) Uçuş elverişlilik gözden geçirme işlemi

Hava aracının uçuş elverişlilik gözden geçirme işlemi, aşağıdakilerin yerine getirildiğini belgeleyen dokümanla edilmiş tüm kayıtların ARS tarafından gözden geçirilmesini, tetkik edilmesini içerir:

- 1.) Gövde, motor ve pervane uçuş saatleri ve uçuş sayılarının uygun şekilde kaydedilmiş olması,
- 2.) Uçuş el kitabının hava aracı konfigürasyonu için geçerli olması ve güncel durumu yansıtması,
- 3.) Hava aracında yapılması gereken tüm bakım işlemlerinin, onaylı bakım programına uygun olarak gerçekleştirilmesi,
- 4.) Bilinen bütün arızaların giderilmiş olması veya mümkünse kontrollü bir şekilde ileriye yönelik olarak ertelenmesi,
- 5.) Geçerli uçuş elverişlilik direktiflerinin uygun şekilde kayıt altına alınması ve uygulama gerekliliklerinin sağlanması,
- 6.) Hava aracına uygulanmış tüm modifikasyonların ve tamirlerin, üretici tarafından yayımlanan ve Genel Müdürlükçe kabul edilen talimatlara uygun şekilde yapılmış ve kayıt altına alınmış olması,
- 7.) Hava aracına takılan ömürlü komponentlerin uygun şekilde tanımlanmış, kayıt altına alınmış ve beyan edilen, onaylı servis ömrü sınırlarını aşmamış olması,
- 8.) Bakım sonrasında ait servise verme işlemlerinin bu Talimata uygun olarak gerçekleştirilmesi,
- 9.) Güncel ağırlık ve denge raporunun hava aracının mevcut konfigürasyonunu yansıtması,
- 10.) Hava aracının, onaylı tip tasarımının/sertifikasının son revizyonu ile uyumlu olması
- 11.) Gerektiğinde, hava aracının, güncel konfigürasyonuna karşılık gelen gürültü sertifikasına sahip olması.

(b) Fiziksel kontrol gerekliliği

Hava aracı uçuş elverişlilik gözden geçirme işlemi, hava aracında fiziki incelemeyi de içerir. Bu incelemede, hava aracı bakım lisansı olmayan uçuş elverişlilik gözden geçirme personeline, ilgili hava aracı tipi yetkisine sahip (HBL-66 veya SHY-66 veya SHY-66U lisansına bu tipin kaydedildiği) hava aracı bakım teknisyeni tarafından yardımcı olunur.

(c) Fiziksel kontrol içeriği

Hava aracının fiziki incelemesinde, uçuş elverişlilik gözden geçirme personeli;

- 1.) Gerekli işaretlemelerin ve plakaların uygun şekilde takıldığından,
- 2.) Hava aracının uçuş el kitabına uygunluğundan,
- 3.) Hava aracı konfigürasyonunun üreticinin verilerine uygun olduğundan,
- 4.) MD.A.403'e göre kayıtlara geçmiş ve gereği yerine getirilerek giderilmiş hiçbir belirgin arızanın olmadığından,
- 5.) Hava aracı ile (a) bendindeki kayıtlar arasında hiçbir tutarsızlığın tespit edilmediğinden emin olur.

(d) Fiziksel kontrolün 30 gün öncesinden gerçekleştirilebilmesi

Uçuş elverişlilik gözden geçirme işlemi, fiziksel incelemenin bakım faaliyeti sırasında gerçekleştirilmesine olanak sağlamak amacıyla uçuş elverişlilik gözden geçirme sürecinin sürekliliğinde herhangi bir kayıp oluşmaksızın, azami 30 gün önceden yapılabilir.

(e) ARCn yayınlama şartları



ARCn, (a) bendindeki incelemeler doğrulandığında ve aşağıdaki şartlar sağlandığında yetkilendirilen ARS tarafından yayınlanabilir:

- 1.) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi zamanında ve eksiksiz yapıldığında ve varsa tespit edilen bulgular kapatıldığında,
- 2.) Bakım programına göre bir eksiklik tespit edilmesi durumunda, bu uygunsuzluk giderildiğinde.

(f) Yayınlanan ARCnnin 10 gün içerisinde SHGMye bildirilmesi

Hava aracı için düzenlenmiş ve yayınlanmış ARCn'nin bir kopyası Genel Müdürlüğe 10 gün içerisinde gönderilir.

(g) Genel Müdürlükçe uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapıldığında gereklilikler

Genel Müdürlüğün uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapması durumunda, hava aracının sahibi/işleticisi Genel Müdürlüğe aşağıda belirtilen hususları sağlar:

- 1.) Muhteviyatı MD.A.903 (a)'dan daha az olmamak üzere Genel Müdürlük tarafından gerekli görülen belgeler,
- 2.) Genel Müdürlük personeli için uygun çalışma ortamı,
- 3.) HBL-66 veya SHY-66 veya SHY-66U lisansına göre söz konusu tip için yetkili olan hava aracı bakım teknisyeni.



MD.A.904 Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme Personeli (ARS)

(a) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli nitelikleri

Genel Müdürlük adına gerçekleştirilecek uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemleri için yetkilendirilebilecek ARS'de aranan nitelikler:

- 1.) CAMO veya CAO veya onaylı bakım kuruluşunda uygun pozisyonda istihdam edilen HBL-66 veya SHY-66 veya SHY-66U lisanslı hava aracı bakım teknisyeni ya da ilgili hava aracı tip eğitimini almış ve HBL-66 veya SHY-66 veya SHY-66U lisansında sınırlama olmadan kayıtlı hava aracı tiplerinde bağımsız çalışan hava aracı bakım teknisyeni olması,
- 2.) Asgari 5 yılı hava aracı bakım faaliyetleri, iş ve işlemlerinde tamamlanması koşuluyla en az 10 yıldır havacılık sektöründe çalışması,
- 3.) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi, birleşik uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu, hava aracı bakımları, uçuşa elverişlilik gözden geçirme prosedürleri, hava aracı kayıtları ve tanzim edilen sertifikalar hakkında bilgi sahibi olması.

(b) ARS yetkilendirmesi

- 1.) Talimatın bu ekine (Part-MD) göre yapılacak ARS yetkilendirmesi, aşağıdaki işlemlerin tamamlanmasından sonra yapılır.
(1.a.) Bu Talimata göre sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi ve hava aracına yönelik tanzim edilen sertifikaları yayınlama kriterleri hakkında sahip olduğu değerlendirilerek, ile Bu değerlendirmede kalite sistemi (veya organizasyonel gözden geçirme), emniyet, güvenilirlik, uyumluluk konularında farkındalık dikkate alınır.
(1.b.) Genel Müdürlüğün gözetiminde başarılı bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi gerçekleştirilerek.
- 2.) Yetkilendirme, her 12 ayda bir en az bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapılması koşuluyla 5 yıl süreyle geçerliğini koruyacaktır. Aksi halde, 5 yıllık periyot içerisinde Genel Müdürlüğün gözetiminde yeni bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi başarılı bir şekilde tamamlaması istenecek ve süre sonuna kadar ilk cümledeki ilkeye göre ARS olarak işlem yapmaya devam edecektir.
- 3.) 5 yıllık yetki geçerliliği sona erdiği zaman tekrar yetkilendirme, güncel mevzuat bilgisinin değerlendirme neticesine bağlı olarak ve yenileme tarihinden başlayarak 5 yıl süreyle uzatılır, yenilenir.
- 4.) Bağımsız ARS'nin yetkisi, yetki sahibinin performansına bağlı olarak veya havacılık emniyeti açısından risk yaratacağı değerlendirildiği durumlarda Genel Müdürlükçe iptal edilir.

(c) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme kayıtları

- 1.) CAMO veya CAO veya onaylı bakım kuruluşu bünyesinde çalışan ARS'nin yapmış olduğu uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemlerine ait kayıtların muhafazası ve talep edildiğinde Genel Müdürlüğe veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi gerçekleştirdiği hava aracının sahibine veya işleticiye eksiksiz şekilde sunması bünyesinde çalıştığı onaylı kuruluşa aittir.
- 2.) Yetkilendirilen bağımsız ARS, yürüttüğü tüm uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemlerinin kayıtlarını saklar ve talep edildiğinde bu dokümanları Genel Müdürlüğe veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi gerçekleştirdiği hava aracının sahibine veya işleticiye eksiksiz şekilde sunar.



MD.A.905 Hava Aracının Devri

- 1.) Türk sivil hava aracı siciline kayıtlı bir hava aracı, özel veya tüzel nitelikli kuruluşa devredilirken, Genel Müdürlükten izin alınır.
- 2.) Hava aracı devredildiğinde mevcut ARCn son geçerlilik tarihine kadar geçerlidir. Tescil işaretinin değişmesi durumunda ARCn'deki son geçerlilik tarihi saklı tutularak ARCn Genel Müdürlük tarafından yeniden düzenlenir.
- 3.) Hava aracının yurt dışına ihraç edilmesi durumunda aşağıdaki hususlar yerine getirilerek Genel Müdürlük tarafından ihraç uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenir.
 - (3.a.) Hava aracı sahibi veya işletici, ihraç uçuşa elverişlilik sertifikası yayımlanması için Genel Müdürlüğe başvurur,
 - (3.b) Kullanılmış hava araçları için MD.A.903 doğrultusunda tatminkâr seviyede uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapılır; Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi MD.A.904 kapsamında yetkilendirilen ARS'ler tarafından yapıldığında ve MD.A.903'e göre hava aracının ilgili gereklilikleri sağladığı kanıtlandığında, sertifikanın yayımlanması için Genel Müdürlüğe tavsiye raporu gönderilir. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi Genel Müdürlük tarafından yapılması durumunda hava aracının işleticisi/sahibi, fiziksel kontrol ve sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının kontrolü için MD.A.903 (g) paragrafına göre imkan sağlar.
- 4.) İhraç edilecek hava aracında uçuş emniyetini tehlikeye sokacak herhangi bir risk olmamasına karşın tip sertifikası ile uyumsuzluk olması durumunda, eksiklikler sertifikada belirtilir. Üretim ve tasarım gereklilikleri ile asgari teçhizat listesi kapsamında tanımlanmayan sapmalar olması durumunda söz konusu sertifika tanzim edilmez.



MD.A.906 Türkiye'ye İthal Edilen Hava Aracının Uçuşa Elverişliliğinin İncelenmesi

Türkiye'ye hava aracı ithal ederek sivil hava aracı siciline kayıt ettirecek özel/tüzel kişilik, işletici veya sahibi, aşağıdaki iş ve işlemleri yerine getirir:

1.) Genel Müdürlük tarafından tip kabulünün yapılması koşuluyla aşağıdakiler sağlanarak Genel Müdürlükten ithal teknik uygunluk yazısı alınır:

(1.a) Yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen sivil havacılık otoritelerinin (EASA üyesi ülke, FAA (ABD), TCCA (Kanada), ANAC (Brezilya) ve FATA (Rusya)) yetkilendirdiği organizasyonlar tarafından yayınlanan tip sertifikası ve/veya tasarım onayı;

(1.b) Hava aracının ithal edildiği ülkenin sivil havacılık otoritesi tarafından ülkemize hitaben son 6 ay içerisinde düzenlenmiş olan ihraç uçuşa elverişlilik sertifikası veya uçuşa elverişlilik sertifikası veya özel uçuş izni veya eşdeğer bir doküman ya da yeni hava aracı ise hava aracının imalatçısı tarafından yayınlanan (teknik) uygunluk belgesi,

(1.c) Hava aracı bakım programına göre yapılması gereken bakımlara ait bilgi ve detayları içeren rapor ve köprüleme bakımı kapsamında yapılacak işler için çıkarılan iş emri;

Üretici el kitapları referans alınarak hazırlanmış bakım programı, uygulanması gereken AD, servis ömrü sınırlı komponentler ve benzerleri için yapılması gereken bakımların tamamına ait düzenlenmiş iş emri, köprüleme bakımı için kabul edilebilir.

2.) Türk tesciline geçiş sonrasında ilk defa yayınlanacak ulusal hava aracı uçuşa elverişlilik sertifikası için bu Talimatın Dördüncü Bölümü gereklerine göre ilgili dokümanları tamamlayarak Genel Müdürlüğe başvurur,

(2.a) (1.c)'ye göre köprüleme bakımı amacıyla hazırlanmış iş emri ile bakıma verilen hava aracına ait bakım sonrası servise verme sertifikası (CRS);

(2.b) Kullanılmış hava araçları için, MD.A.901 (b) doğrultusunda yayınlanmış ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası (ARCn)

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi, MD.A.904 kapsamında yetkilendirilen ARS'ler tarafından yapıldığında ve MD.A.903'e göre hava aracının ilgili gereklilikleri sağladığı kanıtlandığında, ARCn yayımlanması için Genel Müdürlüğe tavsiye raporu gönderilir.

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi Genel Müdürlük tarafından yapılması durumunda hava aracının işleticisi/sahibi, fiziksel kontrol ve sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının kontrolü için MD.A.903 (g) paragrafında belirtilen imkanları sağlar.

Yeni (kullanılmamış) hava aracı için uçuşa elverişlilik gözden geçirme denetimi dokümantasyon üzerinden yapılabilir.

3.) MD.A.302'ye uygun olarak hava aracı bakım programı hazırlanır ve MD.A.302 (b) bendine göre onaylanarak yürürlüğe girer.



MD.A.907 Bulgular

1.) Bulgular 2 kategoride tanımlanır:

(1.a) Seviye 1 bulgu, bu Talimat gereklerini karşılamayıp emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan her türlü önemli, belirgin uygunsuzluk durumudur.

(1.b) Seviye 2 bulgu, bu Talimat gereklerini karşılamayıp emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini tehlikeye atma olasılığı yüksek olan her türlü önemli uygunsuzluk durumudur.

2.) MD.A.201'de belirtilen sorumlulukları taşıyan kişi veya kuruluş, bulgulara ilişkin bildirim almasından sonra Genel Müdürlüğün tanımladığı süre içerisinde kök neden analizlerini içeren bir çalışma yaparak benzer bulguların tekrar ortaya çıkmasını engellemek için bir düzeltici önleyici faaliyet planı hazırlar ve bulgulara yönelik yapılan işlemlerin uygunluğunu onaylanmak üzere Genel Müdürlüğe sunar.



BÖLÜM B GENEL MÜDÜRLÜK DÜZENLEMELERİ



MD.B.201 Sorumluluklar

Genel M¼d¼rl¼k bu Talimat gerekliliklerine uyumu doğrulamak amacıyla haberli/habersiz denetim, inceleme ve soruşturmalar gerçekleştirir.



MD.B.303 Hava Aracı Sürekli Uçuşa Elverişlilik İzleme

- 1.) Genel Müdürlük, sivil hava aracı siciline kayıtlı hava araçlarının uçuşa elverişlilik durumunu izlemek için risk temelli yaklaşım üzerine bir gözetim programı geliştirir.
- 2.) Gözetim programı, örnek ürün gözetimlerini ve uçuşa elverişlilik temel risk unsurlarının tüm yönlerini kapsar.
- 3.) Ürün gözetimi, geçerli sertifikasyon spesifikasyonları temelinde yapılacak ve uçuşa elverişlilik standartlarını örnekleyerek olası bulguları belirlemeye yönelik yürütülür.
- 4.) Tespit edilen herhangi bir bulgu, sınıflandırılarak MD.A.201'de tanımlanan sorumlu kişiye veya kuruluşa yazılı olarak bildirilir.
- 5.) Genel Müdürlük, tüm bulguları ve kapatma faaliyetlerini kayıt altına alır.
- 6.) Genel Müdürlük, emniyet önemleri açısından bulguları analiz etmek için bir süreç oluşturur.



MD.B.304 Yetki İptali veya Askıya Alma

- 1.) Genel Müdürlük, potansiyel emniyet tehdidi olduğuna dair makul gerekçeler olduğunda ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını iptal eder veya askıya alır.
- 2.) Ulusal hava aracı uçuşa elverişlilik sertifikasının askıya alınması veya iptal edilmesi, hava aracının sicilinden terkin olması, tip sertifikasının askıya alınması veya iptali, hava aracının onaylı tip tasarımına uygun olmaması durumlarında ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası geçerliliğini yitirir ve hava aracının uçuş operasyonlarını durdurur.
- 3.) Genel Müdürlük, MD.A.904 maddesi kapsamında yetkilendirilen uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin performansının düşük olması veya yetkiyi kötüye kullanması durumunda bahse konu yetkiyi iptal eder.

MD.B.305 Hava Aracı Teknik Kayıt Sistemi

Hava aracı bakım programında, MD.A.305 (a) ve (b) paragraflarına göre hava aracı teknik kayıt sisteminin örnek formatı gösterilir.

MD.B.901 Tavsiye Raporunun Değerlendirilmesi

- MD.A.905 ve MD.A.906 maddelerine göre ulusal uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası veya ihraç uçuşa elverişlilik sertifikası yayınlanabilmesi için tavsiye raporu alındığında;
- 1.) Genel Müdürlük personeli tavsiye raporunda yer alan uygunluk beyanının, MD.A.903 maddesini eksiksiz bir şekilde karşıladığını doğrular.
 - 2.) Genel Müdürlük personeli, tavsiye raporunun değerlendirilmesini desteklemek için daha fazla bilgi talep edebilir.

MD.B.903 Bulgular

- Hava aracı gözetimlerinde veya diğer denetimlerde ya da olay bildirimlerine bağlı olarak bu Talimat gereklerine uyulmadığını gösteren kanıtlar tespit edilirse, Genel Müdürlük aşağıdaki önlemleri alır:
- 1.) Seviye 1 bulgular için düzeltici işlemler yerine getirilene kadar Genel Müdürlük, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını askıya alır ve hava aracının uçuş operasyonlarını durdurur.
 - 2.) Seviye 2 bulgular için yürütülen düzeltici önleyici faaliyet bulgunun niteliğine uygun değil ise hava aracı sahibi veya işletici yazılı olarak uyarılır.



EK-3.1 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetim Sözleşmesi

a.) SYK sözleşmesinin beyan edilmesi

Hava aracı sahibi veya işletici, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlemlerini yerine getirmek üzere MD.A.201'e göre onaylı bir CAMO/CAO ile sözleşme yaptığında, sözleşmenin bir kopyasını her iki tarafça da imzalanmasına müteakiben Genel Müdürlüğe sunar.

b.) SYK sözleşmesinin referansı

Sözleşme bu Talimat gerekliliklerine göre düzenlenir ve hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğine ilişkin tarafların yükümlülüklerini tanımlar.

c.) SYK sözleşmesinin içeriği

Sözleşme asgari aşağıdakileri içerir;

- (c.1) Hava aracının tescili, tipi ve seri numarası ile motor ve pervane bilgileri, seri numaraları,
- (c.2) Hava aracı sahibinin/sahiplerinin adı/adları ve adresi/adresleri veya işleticinin ticari ismi ile adres dahil olmak üzere şirket yöneticilerinin adları ve iletişim bilgileri,
- (c.3) Sözleşme yapılan CAMO/CAO'nun ticari ismi ile adres dahil olmak üzere şirket yöneticilerinin adları ve iletişim bilgileri,
- (c.4) Operasyon tipi.

d.) SYK sözleşmesinde bulunacak asgari metin

Sözleşmede en az aşağıdaki ifade yer alır:

?Hava aracı sahibi veya işletici, sözleşme konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinin yönetilmesi, (gerektiğinde Genel Müdürlük tarafından onaylanmak üzere) bakım programının hazırlanması ve geliştirilmesi ve bu bakım programı doğrultusunda bakım işlemlerinin yürütülmesi için gerekli organizasyonun yapılması görevlerini CAMO/CAO'ya devreder.

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

Hava aracı sahibi veya işletici sözleşme konusu hava aracı hakkında, bilgisi dahilindeki tüm verileri, tam ve eksiksiz olarak CAMO/CAO ile paylaşacağını ve ayrıca hava aracında CAMO/CAO'nun onayı olmaksızın değişiklik yapılmayacağını beyan eder.

İmza taraflarından herhangi biri tarafından sözleşme şartlarına uyulmaması halinde, bu sözleşme geçersiz hale gelir. Böyle bir durumda, sözleşme konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği hakkındaki her türlü sorumluluk, hava aracı sahibine veya işleticiye geçer. Bu durumda CAMO/CAO hava aracına ait dokümanların tamamını, sözleşmenin tarafı olan hava aracı sahibine veya işleticiye eksiksiz teslim eder ve sözleşmenin hükümsüz hale geldiği hususunda Genel Müdürlüğü azami iki hafta içerisinde bilgilendirir.?

e.) Sözleşme yapan tarafların yükümlülükleri



Hava aracı sahibi/işletici, MD.A.201'e uygun şekilde CAMO/CAO ile sözleşme yaptığında, her bir tarafın yükümlülükleri aşağıdaki gibi paylaşılır.

(e.1) CAMO/CAO yükümlülükleri:

(e.1.i) Yetki kapsamında anlaşma konusu hava aracı tipinin mevcut olması;

(e.1.ii) Anlaşma konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini sürdürmek üzere aşağıda belirtilen koşullara uymak:

(e.1.ii.A) Önceden hava aracı bakım programı hazırlanmamış ise oluşturmak;

(e.1.ii.B) Anlaşma öncesinde hava aracı bakım programı var ise incelemek ve üreticinin güncel el kitaplarından yapılan sapmaları (farklılıkları, eksiklikleri, hataları) tespit ederek hava aracı bakım programını el kitaplarının son revizyonlarındaki verilerle uyumlu hale getirerek revize etmek,

(e.1.ii.C) Bakım programının bir kopyasını hava aracı sahibine/işleticisine vermek (Gerektirmesi halinde onaylanmasına müteakiben);

(e.1.ii.D) Bir önceki (son) bakım programı ile CAMO/CAO'nun revize ettiği güncel bakım programı arasındaki olası sapmaları/farklılıkları, köprüleme bakımı ile gidermek üzere bakım işlemini organize etmek, güncel bakım programı ile uyumlu hale getirmek,

(e.1.ii.E) Uygulanması gereken tüm uçuşa elverişlilik direktiflerini organize etmek;

(e.1.ii.F) Planlı bakım ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemleri sırasında tespit edilen veya hava aracı sahibi tarafından rapor edilen tüm uygunsuzlukların onaylı bakım kuruluşu veya bağımsız onaylayıcı personel tarafından giderilmesini organize etmek;

(e.1.ii.G) Planlı bakımların, uçuşa elverişlilik direktiflerinin, ömürlü parça değişimlerinin takip edilmesini ve komponent kontrol gerekliliklerini koordine etmek;

(e.1.ii.H) Bakım yapılması gerektiğinde hava aracını onaylı bakım kuruluşuna veya bağımsız onaylayıcı personele teslim edilmesi için hava aracı sahibini/işleticiyi zamanında bilgilendirmek;

(e.1.ii.I) Tüm teknik kayıtları yönetmek ve arşivlemek;

(e.1.iii) Hava aracında gerçekleştirilecek modifikasyonun onayını almak ve uygulanmasını bu Talimata göre organize etmek;

(e.1.iv) Hava aracında gerçekleştirilecek her bir (yapısal) tamirin onayını almak ve uygulanmasını bu Talimata göre organize etmek;

(e.1.v) CAMO/CAO tarafından organize edilmesine rağmen onaylı bakım kuruluşu veya bağımsız onaylayıcı personel tarafından iş emirlerine aykırı veya eksik bakım uygulanması halinde Genel Müdürlüğü bilgilendirmek;

(e.1.vi) Sözleşme maddelerine riayet edilmediği takdirde Genel Müdürlüğü bilgilendirmek;

(e.1.vii) Sözleşme konusu hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin gerçekleştirildiğinden ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının tanzim edildiğinden emin olmak;

(e.1.viii) Tanzim veya temdit edilen her bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının bir kopyasını ekleriyle birlikte Genel Müdürlüğe 10 gün içerisinde göndermek;

(e.1.ix) Mevzuatla düzenlenmiş konulardaki hava aracı olaylarını ilgili taraflara bildirmek;

(e.1.x) Mevcut sözleşme taraflardan herhangi biri tarafından zamanından önce sonlandırıldığında veya sözleşme hükümlerine uyulmadığında Genel Müdürlüğü bilgilendirmek.

(e.1.xi) Bakım planlaması CAMO/CAO tarafından yapılmasına rağmen hava aracına yetkisiz ve kontrolsüz (ve plansız) bakım yapılması durumunda Genel Müdürlüğü bilgilendirmek,

(e.2) Hava aracı sahibinin veya işleticinin yükümlülükleri

(e.2.i) Hava aracı bakım programı hakkında bilgi sahibi olmak;

(e.2.ii) Bu Talimat hakkında bilgi sahibi olmak;

(e.2.iii) Anlaşma konusu hava aracını, CAMO/CAO'nun organizasyonuna göre ve mutabık kalınan zamanda bakım kuruluşuna veya bağımsız onaylayıcı personel teslim etmek,

(e.2.iv) Hava aracında CAMO/CAO'nun organize etmediği değişiklikleri yapmamak;

(e.2.v) CAMO/CAO'nun kontrolü ve bilgisi dışında istisnai olarak uygulanan tüm bakım işlemlerini, bakım evraklarıyla birlikte CAMO/CAO'ya en çok 10 gün içinde teslim etmek,

(e.2.vi) Uçuş operasyonu sırasında tespit edilen tüm hasar ve arızaları hava aracı (teknik) kayıt defteri vasıtasıyla CAMO/CAO'ya aktarmak;

(e.2.vii) Sözleşme taraflardan herhangi biri tarafından sonlandırıldığında, Genel Müdürlüğe bu konuda bilgi vermek;

(e.2.viii) Sözleşme konusu hava aracı satıldığında, işletici değiştiğinde Genel Müdürlüğü ve CAMO/CAO'yu bilgilendirmek;

(e.2.ix) Mevzuatla düzenlenmiş konulardaki hava aracı olaylarını ilgili taraflara zamanında bildirmek;

(e.2.x) Hava aracı (uçuş) kayıt defterini işin tekniğine uygun şekilde doldurmak ve ayrıca uçuş saatlerini, uçuş sayılarını ve CAMO/CAO ile mutabık kalınan diğer kullanım bilgilerini CAMO/CAO'ya düzenli olarak bildirmek;

(e.2.xi) MD.A.803 (c) bendi kapsamında hava aracı sahibi pilot tarafından bakım



gerçekleştiğinde, teknik kayıt defterine bakım çıkışını kayıt etmek ve bakım dokümanlarını CAMO/CAO'ya en çok 10 gün içinde teslim etmek,
(e.2.xii) Sözleşme taraflardan herhangi biri tarafından zamanından önce sonlandırıldığında veya sözleşme hükümlerine uyulmadığında Genel Müdürlüğü bilgilendirmek.



Ek-3.2 Hava Aracı Sahibi Pilot Sınırlı Bakım Görevi

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

a.) Yetkinlik ve sorumluluk

(a.1) Hava aracı sahibi pilot, yaptığı her bakımdan daima sorumludur.

(a.2) Hava aracı sahibi pilot, ilgili bakımı yapmadan önce işlemi gerçekleştirmeye yetkin olduğundan emin olmalıdır. Standart bakım uygulamaları ve hava aracı bakım programı hakkında bilgi sahibi olmaktan, hava aracı sahibi pilot sorumludur. Hava aracı sahibi pilot yapılacak görev için yetkinliğinden emin değilse, uçuş emniyetini öncelikleyerek söz konusu görevi yapamaz.

b.) Görevler

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

Bakım işlemleri aşağıdaki durumlarda hava aracı sahibi pilot tarafından gerçekleştirilmeyecektir;

(b.1) Bakım işleminin kritik olarak tanımlanması;

(b.2) Bakım faaliyeti hava aracının önemli, ana parçalarının veya düzeneğinin sökümünü içermesi;

(b.3) Uçuşa Elverişlilik Direktifi (AD: Airworthiness Directive) veya Uçuşa Elverişlilik Sınırlama Maddesi (ALI: Airworthiness Limitation Item) özellikle izin vermediği sürece, bakım işleminin bir AD veya ALI ile uygunluk dahilinde yapılması;

(b.4) Bakım işlemi, özel aletler, kalibre edilmiş aletler (tork anahtarı (*torque wrench*) ve sıkıştırma pensi (*crimping tool*) hariç) kullanımını gerektirmesi;

(b.5) Bakım faaliyeti, test ekipmanlarının veya özel testlerin kullanımını gerektirmesi (Örneğin; NDT, aviyonik ekipmanlar için sistem testleri veya operasyonel kontroller)

(b.6) Bakım işleminin önceden planlanmamış özel kontrolden oluşması (Örneğin; sert iniş kontrolü);

(b.7) Bakım faaliyetinin IFR operasyonları için esas olan asli sistemlere tesir etmesi;

(b.8) Bakım işleminin EK-3.3 kapsamında karmaşık bakım görevi olması veya Madde MD.A.502 doğrultusunda gerçekleştirilen komponent bakım işlemi olması,

(b.9) Bakım görevlerinin, *task*'larının bakım kuruluğu veya bağımsız onaylayıcı personel tarafından gerçekleştirilen 100 saatlik veya yıllık bakım kapsamında yer alması.

Yukarıda 1 ila 9 bentlerinde listelenen kriterler yerini 'MD.A.302 (c) Bakım Programı İçeriği' doğrultusunda yayımlanan dokümandan daha az kısıtlayıcı talimatlara bırakamaz.

Hava aracı uçuş el kitabında, hava aracının uçuşa hazırlanması olarak tanımlanan görevler (örneğin; planör kanatlarının (glider wings) takılması veya uçuş öncesi kontroller), bir pilot görevi olarak kabul edilmekte ve hava aracı sahibi pilot bakım görevi sayılmamaktadır ve dolayısıyla da bir Bakım Çıkış Sertifikası gerektirmemektedir.

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

MD.A.401 kapsamında belirtilen bakım verileri, hava aracı sahibi pilot bakımının yapılması sırasında daima hazır bulundurulmalıdır ve bu dokümanlara riayet edilmelidir. Hava aracı sahibi pilot bakımı yapıldığında atıfta bulunulan verilere ilişkin detaylara, Bakım Çıkış Sertifikasında yer verilmelidir.

Hava aracı sahibi pilot, MD.A.305 (a) doğrultusunda hava aracı sahibi pilot bakımı görevini tamamlaması sonrasında en geç 10 gün içerisinde, (varsa) hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinden sorumlu sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşuna bilgi vermelidir.



Ek-3.3 Karmaşık Bakım Görevleri

Aşağıdakiler, MD.A.502 ve MD.A.801 kapsamında atıfta bulunulan karmaşık bakım görevlerini oluşturur:

1.) Gövde parçaları

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

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

2.) Modifikasyon veya tamir

Aşağıdaki parçalardan herhangi birinin modifikasyonu veya tamiri:

- (2.a) Hava aracı yüzeyinde (aircraft skin) veya hava aracı palyesinin yüzeyinde (aircraft float) yapılacak çalışmanın destek, kalibred (jig) veya aparat (fixture) gerektirmesi halinde;
- (2.b) Basınçlandırma yüklerine maruz kalan hava aracı yüzeyinde (aircraft skin) oluşan hasarın herhangi bir yönde 15 cm (6 inç)'ten fazla olması halinde;
- (2.c) Kumanda kolonu (control column), pedal, şaft, kadran (quadrant), manivela (bell crank), tork tüpü, kumanda yekesi (control horn), dövülmüş veya döküm dayanak (forged or cast bracket) dahil, ancak aşağıdakiler hariç olmak üzere kumanda sisteminin yük taşıyan parçası;
- (2.c.i) Tamir ek yerinin/birleştirmesinin (repair splice) veya kablo montajının (cable fitting) tokaçlanması, kalıpta dövülmesi (swaging) ve
- (2.c.ii) Perçinleme yoluyla tutturulmuş bir itmeli-çekmeli (push-pull) tüp ucu bağlantısının değişimi ve
- (2.d) İmalatçı tarafından bakım el kitabında (AMM), yapısal tamir el kitabında (SRM) veya sürekli uçuşa elverişlilik talimatlarında (ICA) temel yapı olarak belirlenmiş, (1) içerisinde listelenmeyen diğer her tür yapı (structure).

3.) Piston motor bakımı



Piston motor üzerinde aşağıdaki bakımın yapılması:

- (3.a) Aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere iç dişlilerin (intermal gears) sökülmesini ve yeniden yerine takılmasını içermeyen, piston motorun sökülmesi, parçalarına ayrılması ve sonra tekrar bir araya getirilmesi;
- (3.a.i) piston/silindir gruplarına (assemblies) ulaşmak veya
- (3.a.ii) yağ pompası gruplarını (assemblies) muayene, kontrol etmek ve/veya değiştirmek amacıyla arka aksesuar kapağını sökmek
- (3.b) redüksiyon dişlilerinin (reduction gears) sökülmesi, parçalara ayrılması ve sonra tekrar bir araya getirilmesi;
- (3.c) Komponent değiştirilmesi hariç olmak üzere, teknik düzenlemelere uygun şekilde onaylanmış veya yetkilendirilmiş bir kaynakçı tarafından yapılan egzoz ünitelerindeki küçük çaplı kaynak tamirleri haricinde derzlerin, ek yerlerinin (joints) kaynaklanması ve lehimlenmesi;
- (3.d) Normalde servis sırasında değiştirilebilen veya düzeltilebilen, ayarlanabilen parçaların değiştirilmesi veya düzeltilmesi, ayarlanması hariç olmak üzere, tezgah testi uygulanmış üniteler (bench tested units) olarak tedarik edilen ünitelerin münferit parçalarının düzeninin bozulması.

4.) Pervane balansı

Aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere pervanenin balanslanması:

- (4.a) Bakım el kitabında gerekli görülen durumlarda statik balanslamanın sertifikasyonu, onaylanması için;
- (4.b) Bakım el kitabı veya diğer onaylanmış uçuşa elverişlilik verileri tarafından izin verildiği durumlarda, takılı pervaneler üzerinde elektronik balanslama ekipmanı kullanarak gerçekleştirilen dinamik balanslama;

5.) Diğer bakım görevleri

Aşağıdakileri gerekli gören her tür ilave görev:

- (5.a) İhtisas aletleri, ekipmanları veya tesisleri veya
- (5.b) İşlemin uzun çalışma süresi ve birkaç kişinin müdahil olması sebebiyle belirgin koordinasyonu gerektiren prosedürler.



EK-4
Part-CAMO

BÖLÜM A TEKNİK GEREKLİLİKLER

CAMO.A.115 Kuruluş Sertifikası İçin Başvuru

(a) Başvuru usulü

İlk onay veya mevcut onayda değişiklik yapılması için kuruluşun yapacağı başvurular, Part-M ve Part-ML'deki geçerli kurallar da göz önüne alınarak Genel Müdürlük tarafından belirlenen form ve usullerle yapılır.

(b) Başvuruda sağlanacaklar

İlk defa onay alacak kuruluş, başvuru sahibi, aşağıdaki dokümanları Genel Müdürlüğe sunar:

- 1.) Bu Talimat ile Part-M ve Part-ML'deki ilgili kurallara uygunluğun değerlendirildiği, kuruluşça gerçekleştirilen ön denetimin sonuçlarını gösteren bir rapor,
- 2.) Kuruluşun bu Talimattaki isterleri nasıl yerine getireceğini gösterir dokümantasyon, Bu dokümantasyon, CAMO.A.130 maddesinde belirtilen değişiklikler yapılmazdan önce Genel Müdürlük onayı gerektirmeyen değişikliklerin nasıl yönetileceğine ve Genel Müdürlüğe bilgilendirmenin nasıl yapılacağına ilişkin prosedürleri de içerir.



CAMO.A.125 Onay Şartları ve Kuruluşun Yetkileri

(a) Onay sertifikası

Kuruluşun onayı Genel Müdürlükçe düzenlenerek yayınlanan sertifika üzerinde belirtilir.

(b) Ticari hava taşımacılığı

(a) paragrafına bakılmaksızın SHY-6A yönetmeliğine göre ticari hava taşımacılığı yapan kuruluşların onayı, uçuş operasyonları yönetilen hava araçları için yayınlanan AOC'nin bir parçası olacak şekilde düzenlenir.

(c) Onay kapsamı

Onay kapsamı, kuruluş tarafından CAMO.A.300 maddesine uygun şekilde hazırlanan Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi El Kitabında (CAME) belirtilir.

(d) Onay yetkileri

Bu Talimata göre onaylanan bir kuruluş aşağıdaki maddeler kapsamında yetkilendirilir:

- 1.) SHY-6A yönetmeliğine göre ticari hava taşımacılığında kullanılanlar hariç, onay sertifikasında belirtilen hava araçlarının sürekli uçuşa elverişliliğini yönetmek,
- 2.) Onay sertifikasında ve ayrıca işletme ruhsatında listelenmesi durumunda, SHY-6A yönetmeliğine göre ticari hava taşımacılığında kullanılan hava araçlarının sürekli uçuşa elverişliliğini yönetmek,
- 3.) Sürekli uçuşa elverişlilik görevlerinin bir kısmının yürütülebilmesi için onay sertifikasında belirtilen ve kendi yönetim sistemi altında çalışan herhangi bir kuruluş ile anlaşma yapmak,
- 4.) Genel Müdürlük tarafından veya Talimatın yedinci bölümü doğrultusunda yetkilendirilen bir diğer SYK tarafından düzenlenmiş uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının M.A.901 (f), ML.A.901 (c), MD.A.901 (c) veya MD.A.901 (d) maddesine göre geçerlilik süresini uzatmak,
- 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.

(e) Gözden geçirme yetkisi

Bu Talimat kapsamında onaylanan bir kuruluş, M.A.901, ML.A.903 veya MD.A.903 maddelerinde belirtilen uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemlerini yerine getirmek için ayrıca yetkilendirilebilir. Bu kapsamda;

- 1.) İlgili uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını yayımlayabilir ve IR M.A.901 (c.2) ve (e.2) veya ML.A.901 (c) maddelerinden uygun olanına göre ve sertifikanın geçerlilik süresine dikkat ederek uzatabilir,
- 2.) M.A.901 (d) veya M.A.904 (b) paragraflarına göre Genel Müdürlüğe iletilmek üzere uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemine ilişkin tavsiye raporu düzenleyebilir.

(f) Özel uçuş izni yayımlama yetkisi

(e) paragrafında belirtilen yetkilere sahip olan kuruluş ayrıca, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayımlayabildiği ve yönetimindeki hava araçları için, CAMO.A.300 maddesinde atıf yapılan SYK el kitabında geliştirdiği yeterli prosedüre göre onaylanmış uçuş koşullarına uygunluğu doğrularak (beyan ederek) özel uçuş izni yayımlamak için de yetkilendirilebilir.

Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi el kitabında detaylandırılarak hazırlanan konuyla ilişkili prosedürler, Genel Müdürlük onayına sunulur.



CAMO.A.130 Kuruluştaki Değişiklikler

(a) Onaya tabi olan değişiklikler

Kuruluştaki yapılacak aşağıdaki değişikliklerin gerçekleşmesi için onay aranır:

- 1.) Sertifikanın kapsamını veya kuruluşun onay şartlarını etkileyen değişiklikler,
- 2.) CAMO.A.305 maddesinin (a.3) ile (a.5) ve (b.2) fıkralarına göre atanan yönetici personel değişiklikleri,
- 3.) CAMO.A.305 maddesinin (a.3) ile (a.5) ve (b.2) fıkralarına uygun olarak atanan yönetici personel ile sorumlu yönetici arasında raporlama yöntemlerindeki (sıralamasındaki) değişiklikler,
- 4.) (c) bendinde atıfta bulunulan ve ön onay aranmayan değişikliklere ilişkin prosedür.

(b) Başvuru

Önceden onay gerektiren hususlarda yetkilendirilebilmek amacıyla kuruluş, bu Talimata ve ilişkili düzenlemelere uygun şekilde Genel Müdürlüğe müracaat eder ve onay alır. Bu Talimata ve Genel Müdürlüğün sektörel düzenlemelerine uyumluluğun sürekliliğinin belirlenmesini, gerekirse kuruluşun yetkilerinin güncellenmesini ve onay kapsamının kesintisiz korunduğunu tespit etmeye imkan vermek için müracaatlar onay konusu değişiklik gerçekleşmezden önce yapılır.

Kuruluş müracaatı ile ilgili dokümanların tamamını Genel Müdürlüğe sunar.

Talep edilen değişiklik, Genel Müdürlüğün resmi onayından sonra uygulanır.

Kuruluş, CAMO.A.130 (a) maddesi kapsamındaki değişiklik talebi sonuçlanana kadar, Genel Müdürlük tarafından önceden belirlenen koşullarda faaliyetini sürdürecektir.

(c) Gerçekleşmesi içine onaya tabi olmayan değişiklikler

Ön onay gerektirmeyen bütün değişiklikler, CAMO.A.115 (b) maddesinde belirlenen prosedürlere göre Genel Müdürlüğe bildirilir ve yönetilir.

Bu değişiklikler CAMO.B.310 (h) maddesine uygun olarak Genel Müdürlükçe onaylanır.



CAMO.A.135 Onayın Sürekli Geçerliliği

(a) Geçerlilik şartları

Kuruluşun onay sertifikası, aşağıdaki şartların yerine getirilmesi koşuluyla geçerliliğini korur.

- 1.) CAMO.B.350 maddesinde belirtilen bulguların yönetilmesi konusunda ilgili faaliyetler göz önüne alınarak kuruluşun Genel Müdürlük düzenlemelerine uyumluluğu sürdürmesi,
- 2.) CAMO.A.140 maddesi kapsamında kuruluşun Genel Müdürlüğe tesis ve dokümanlara erişim hakkını vermesi,
- 3.) Onayın askıya alınmaması veya iptal edilmemesi.

(b) AOCnin geçersiz olması

SHY-6A Yönetmeliği kapsamında ticari hava taşımacılığı için ruhsatlandırılmış bir işletcinin işletme ruhsatının sonlandırılması, askıya alınması veya iptal edilmesi durumunda; kuruluşun CAMO onayı, AOC (işletme şartlarında) tescilleri listelenmiş hava araçlarını kapsayacak şekilde, Genel Müdürlükçe aksi açıkça ifade edilmediği sürece, otomatik olarak geçerliliğini yitirir.

(c) Sertifikanın Genel Müdürlüğe iade edilmesi

Onayın sonlandırılması ya da iptal edilmesi durumunda, onay sertifikası bir gecikme olmaksızın Genel Müdürlüğe iade edilir.



CAMO.A.140 Erişim

Kuruluş, Genel M¼d¼rl¼g¼n d¼zenlemelerine s¼rekli uyumluluğun tespit edilmesi amacıyla Genel M¼d¼rl¼k tarafından yetkilendirilen kişiye, alt y¼klenici de dahil olmak ¼zere, herhangi bir zamanda, herhangi bir tesise, hava aracına, dok¼mana, kayıtlara, verilere, prosed¼rlere veya onay kapsamındaki faaliyetlerle ilgili her t¼rl¼ malzemeye erişim hakkı verir.



CAMO.A.150 Bulgular

(a) Bulgular hakkında yapılacak eylemler

Kuruluş, CAMO.B.350 maddesi kapsamında tespit edilen bulgulara ilişkin resmi bildirimini aldığıında;

- 1.) bulguya ilişkin kök nedenleri ve uyumsuzluğa etki eden ilave faktörleri belirler,
- 2.) düzeltici işlem eylem planı oluşturur,
- 3.) düzeltici işlem eylem planının başarılı şekilde uygulandığını Genel Müdürlüğe kanıtlarıyla gösterir.

(b) Eylemler için tanınan süre

Kuruluş, (a) maddesinde belirtilen eylemlerin Genel Müdürlükle CAMO.B.350 maddesine göre mutabık kalınan sürelerde gerçekleştirilmesini sağlar.



CAMO.A.155 Bir Emniyet Sorununa Karşı Anında Eyleme Geçme

Kuruluş, Genel Müdürlükçe yayınlanan zorunlu emniyet bilgilerini ve belirlenen emniyet tedbirlerini uygulamaktan sorumludur.



CAMO.A.160 Olay Raporlama

(a) Olay bildirim sistemi

Kuruluş yönetim sisteminin bir parçası olarak, SHT-OLAY Talimatına uygun şekilde olay raporlama sistemi kurar.

(b) Raporlanacak olaylar ve yerler

Kuruluş, (a) maddesi kriterleriyle sınırlı kalmamak üzere, herhangi bir kırım, arıza, teknik aksaklık, teknik limit aşımı ile M.A.401 (b) ve ML.A.401 (b) maddelerinde belirtilen bakım verilerindeki hatalı, eksik veya belirsizlik durumlarından kaynaklanan olayları ve uçuş emniyetini tehlikeye atan veya atabilecek kaza yada ciddi olayla sonuçlanmamış diğer olağan dışı olayları, Genel Müdürlüğe ve hava aracının tip tasarımından sorumlu kuruluşa rapor eder.

(c) Rapor içeriği

(a) ve (b) paragraflarında değinilen raporlar, Genel Müdürlük tarafından SHT-OLAY talimatında belirlenen yöntemle ve oluşturulan formla iletilir ve kuruluş tarafından bilinen rapor konusu olay ve durumla ilgili bilgilerin tamamını eksiksiz bir şekilde yansıtır.

(d) Raporlama süresi

Raporlar, istisnai (mücbir) durumların fırsat vermediği şartlar haricinde, raporlanması gereken bir hususun kuruluş tarafından tespit ettiği andan itibaren 72 saati geçmemek üzere mümkün olan en kısa sürede iletilir.

(e) İzleme raporu

Kuruluş, gelecekte benzer olayları önlemek adına, yapılacak faaliyetler tanımlandığında, gerçekleştirmeyi planladığı eylem ayrıntılarını gösterir bir izleme raporunu ivedilikle hazırlar. Bu izleme raporu, Genel Müdürlük tarafından belirlenen yöntemle ve bir form şeklinde sunulur.



CAMO.A.200 Yönetim Sistemi

(a) Yönetim sistemi içeriği

Kuruluş, aşağıdakileri içeren bir yönetim sistemini kurar, uygular ve sürdürür.

- 1.) Sorumlu Müdürün emniyet konusunda doğrudan hesap verebilirliği de dâhil olmak üzere, kuruluşun tüm kademelerindeki mesuliyeti ve hesap verebilirlik sınırları,
- 2.) Emniyet politikası olarak tanımlanan, kuruluşun emniyet ile ilgili temel felsefesine ve ilkelerine ilişkin açıklama,
- 3.) Kuruluşun faaliyetlerinden kaynaklı havacılık emniyet tehlikelerinin tanımlanması, risklerin etkisini azaltmak ve etkinliğini doğrulamak için alınan önlemler dahil, bunların değerlendirilmesi ve ilişkili riskleri yönetilmesi,
- 4.) Personelin görevlerini yerine getirebilmesi için eğitimli ve yetkin olmasının sağlanması,
- 5.) Personelin bütün yükümlülüklerinin bilincinde olmasını sağlayan süreç ve gerektiğinde bu dokümanlarda değişikliklerin yapılmasına dair prosedür oluşturulması dahil, yönetim sistemi kilit süreçlerinin tamamının dokümantasyonu,
- 6.) Kuruluşun ilgili gerekliliklere uyumluluğunun izlenmesini sağlayan bir sistem geliştirmesi; Uyumluluk izleme, düzeltici işlemlerinin gerektiği eylemleri etkin bir şekilde uygulanmasını sağlamak için bulgular hakkında Sorumlu Müdüre geri bildirim sistemi içerir,
- 7.) Bu Talimatta ve SHT-SMS Talimatında belirtilen her türlü ilave gereklilikler.

(b) Yönetim sisteminin boyutu ve yapısı

Yönetim sistemi, yapılan faaliyetlere özgü tehlikeler ve ilişkili riskler dikkate alınarak, kuruluşun büyüklüğüne ve faaliyetlerinin özelliklerine ve karmaşıklığına uygun olacaktır.

(c) Yönetim sistemlerinin birleştirilmesi

Kuruluş, Genel Müdürlük tarafından yapılan düzenlemelere göre bir veya daha fazla alanda yetkilendirilmiş organizasyon onayına sahip olması durumunda, yönetim sistemi gerekli olması durumunda ilave bir sertifikasyon onayıyla birleştirilebilir.

(d) Yönetim sisteminin AOCnin bir parçası olma zorunluluğu

(c) maddesinin istisnai durumu; SHY-6A Yönetmeliğine göre ticari hava taşımacılığı için ruhsatlandırılmış kuruluşların CAMO yönetim sistemi, işleticinin yönetim sisteminin bir parçası olacaktır.



CAMO.A.202 İç Emniyet Raporlama Sistemi

(a) Kuruluş içi emniyet raporlama sistemi kurulması

Yönetim sisteminin bir parçası olarak kuruluş, CAMO.A.160 paragrafına göre raporlanması gereken olayların toplanmasını ve değerlendirilmesini sağlamak için bir iç emniyet raporlama yapısı kurar.

(b) Zorunlu raporlama dışındaki olaylar

Sistem ayrıca (a) bendi kapsamına girmeyen hataların, ramak kala durumlarının ve tehlikelerin dahili olarak rapor edilerek toplanmasını ve değerlendirilmesini sağlar.

(c) Sistemin amaçları

Bu sistem aracılığıyla kuruluş:

- 1.) rapor edilen hataların, ramak kala durumlarının ve tehlikelerin nedenlerini ve bunların oluşmasına sebep olan faktörleri belirler ve bunları, CAMO.A.200 (a.3) bendi uyarınca emniyet risk yönetiminin bir parçası olarak ele alır;
- 2.) hatalar, prosedürlerin takip edilememesi, ramak kala durumlar ve tehlikelerle ilişkili bilinen tüm bilgilerin değerlendirilmesi ve gerektiği şekilde bilgilerin dağıtımı için bir yöntem sağlar.

(d) Alt yüklenici ile bilgi paylaşımı

Kuruluş, anlaşma yaptığı alt yüklenici şirketlere, kendi iç emniyet raporlama sistemine erişim fırsatı sağlar.

(e) Emniyet soruşturmalarında işbirliği

Kuruluş, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinde emniyet seviyesinin artırılmasına katkısı olacak emniyet incelemeleri konusunda diğer kuruluşlarla işbirliği yapar.



CAMO.A.205 Bakım ve Alt Yüklenici Anlaşmaları

(a) Anlaşma şartları

Kuruluş, bakım için sözleşme yaparken veya sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinin devredilebilecek bölümlerini alt yüklenici şirkete verirken aşağıdaki gereklilikleri sağlar.

- 1.) Faaliyetlerin geçerli/yürürlükteki gerekliliklere uygun olması ve
- 2.) Bu sözleşmeli şirketlerle ilişkilendirilen havacılık emniyeti tehlikelerinin, kuruluşun yönetim sisteminin kapsamına dahil edilmesi.

(b) Alt yüklenicinin kalite sisteminin bir parçası olması

Kuruluş, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinin herhangi bir kısmını bir diğer şirkete taşımaya başladığında, alt yüklenici şirket, kuruluşun prosedürlerine göre çalışır.

Kuruluş, yürürlükteki geçerli gerekliliklere uyumluluğun kesintisiz devam ettiğini tespit etmek için Genel Müdürlüğe alt yüklenici şirkete erişim verilmesini sağlar.



CAMO.A.215 Tesisler

Kuruluş, CAMO.A.305 maddesinde belirtilen personel için gerekli olan yerlerde uygun çalışılabilir ortam ve ofis yerleşimi sağlayacaktır.



CAMO.A.220 Kayıtların Saklanması

(a) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kayıtları

Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kayıtları hakkında aşağıdaki gereklilikler sağlanır.

- 1.) Kuruluş, M.A.305, ML.A.305 ve uygunsuz M.A.306 maddelerine göre gerekli görülen kayıtların saklanması sağlar.
- 2.) Kuruluş, yürütülen işin her ayrıntısını kaydeder.
- 3.) Kuruluş CAMO.A.125 (e) bendinde atıfta bulunulan yetkiye sahipse, yayınladığı veya uygun olduğu şekilde geçerlilik tarihini uzattığı her uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının ve yayınladığı tavsiye raporunun bir kopyasını destekleyici belgeleriyle birlikte saklar. Ayrıca, kuruluş, CAMO.A.125 (d.4) bendinde atıfta bulunulan yetki kapsamında geçerlilik süresini uzattığı uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının bir kopyasını saklar.
- 4.) Kuruluş, CAMO.A.125 (f) bendinde atıfta bulunulan yetkiye sahipse, SHT-21 Talimatının 21.A.729 maddesi hükümlerine uygun olarak düzenlediği her uçuş izninin bir kopyasını muhafaza eder.
- 5.) Kuruluş, (a.2) ila (a.4) fıkralarında ifade edilen bütün kayıtların bir kopyasını, M.A.201 veya ML.A.201 maddelerine göre hava aracının sorumluluğu kalıcı olarak başka bir kişiye veya işletmeye aktarılmasından itibaren 3 yıl süreyle saklamakla yükümlüdür.
- 6.) Kuruluş faaliyetini sonlandırması halinde, tutulan kayıtların tamamını hava aracının sahibine devreder.

(b) Yönetim sistemi, bakım ve alt yüklenici anlaşmalarının kayıtları

- 1.) Kuruluş, aşağıdaki kayıtların saklanması sağlar:
 - (1.i) CAMO.A.200 maddesinde tanımlanan yönetim sisteminin temel süreçlerine ait kayıtlar,
 - (1.ii) CAMO.A.205 maddesinde tanımlandığı üzere bakım ve alt yüklenici anlaşmaları.
- 2.) Yönetim sistemi kayıtları ve CAMO.A.205 maddesi kapsamında yapılan anlaşmalar en az 5 yıl süreyle saklanır.

(c) Personel kayıtları

- 1.) Kuruluş, aşağıdaki kayıtların saklanması sağlar:
 - (1.i) sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi, uyumluluk izleme ve emniyet yönetimine dahil olan personelin niteliklerine ve deneyimlerine ilişkin kayıtlar,
 - (1.ii) uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin, tavsiye raporu ve uçuş izni yayınlayan personelin nitelikleri ve deneyimlerine ilişkin kayıtlar.
- 2.) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin, tavsiye raporu düzenleyen personelin ve özel uçuş izni yayınlayan personelin kayıtları, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi tecrübesinin ve eğitim durumunun özetlenmiş hali ve yetkilendirme onayının bir kopyası ile birlikte tutulan uygun (geçerli) niteliklerin ayrıntılarını içerecektir.
- 3.) Personel kayıtları, kişi kuruluşta çalıştığı süre boyunca tutulur ve kişi kuruluştan ayrıldıktan sonra 3 yıla kadar saklanır.

(d) Kayıtların saklama koşulları ve izlenebilirlik

Kuruluş, gerçekleştirilen tüm faaliyetlere ait kayıtların uygun şekilde muhafazasına ve güvenilir şekilde izlenebilirliğine imkan veren bir kayıt tutma sistemi oluşturur.

(e) Kayıtların formatı

Kayıtların formatı, kuruluşun prosedürlerinde belirtilir.

(f) Kayıtların korunması

Kayıtlar hasar, değiştirme ve hırsızlığa karşı koruma sağlanarak muhafaza edilir.



CAMO.A.300 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi El Kitabı (CAME)

(a) CAME içeriği

Kuruluş, Genel Müdürlüğe aşağıdaki bilgilerin tümünü içeren el kitabı ile birlikte ve kullanılıyorsa, ilişkili el kitapları, dokümanlar ve prosedürleri sağlar:

- 1.) Sorumlu yönetici/müdür tarafından imzalanan ve kuruluşun her zaman bu Talimata, kapsamına göre Part-M'deki veya Part-ML'deki kurallara ve onaylı CAME'ye bağlı ve uyumlu çalışacağını teyit eden bir beyan. Sorumlu yönetici/müdür, kuruluşun icra kurulu başkanı değilse, icra kurulu başkanı da bahse konu beyanı imzalar,
- 2.) CAMO.A.200 (a.2) paragrafında tanımlanan kuruluşun emniyet politikası,
- 3.) Kuruluşun onay koşullarıyla ilişkilendirilen çalışma kapsamı,
- 4.) CAMO.A.305 (d) bendi gereği işgücü kaynağı ve mevcut olması gereken personelin planlama sisteminde gösterilmesi hakkında genel tanımlama,
- 5.) CAMO.A.305 maddesinin (a.3) ila (a.5), (b.2) ve (f) paragraflarında belirtilen kişilerin isimleri ve unvanları,
- 6.) CAMO.A.305 maddesinin (a.3) ila (a.5), (b.2), (e) ve (f) bentlerine göre görevlendirilen kişilerin yükümlülükleri, izlenebilirlikleri, sorumlulukları ve yetkileri,
- 7.) CAMO.A.305 maddesinin (a.3) ila (a.5), (b.2), (e) ve (f) paragraflarında ve CAMO.A.200 (a.1) bendinde belirtilen tüm yönetici kişiler ve personel arasında izlenebilirlik ve sorumluluk ağını gösteren bir organizasyon şeması,
- 8.) CAMO.A.305 (e) bendinde atıfta bulunulan, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayınlama veya tavsiye raporu düzenleme ve uygulanabilir olduğu durumlarda CAMO.A.125 (c) paragrafına göre uçuş izni yayınlama konularında yetkilendirilen personel listesi.
- 9.) Tesislerin genel bir tanımı ve yeri,
- 10.) CAMO.A.202 maddesinin gerektirdiği iç emniyet raporlama yapısının açıklaması.
- 11.) Kuruluşun Part-CAMO, Part-M ve Part-ML gereği geçerli olan kurullarla uygunluğu nasıl sağlayacağını, özellikle aşağıdakileri de içerecek şekilde tanımlayan prosedürler,
 - (11.i) CAMO.A.200 maddesinin gerektirdiği şekilde yönetim sisteminin temel süreçlerine ait dokümantasyonu,
 - (11.ii) kuruluşun, CAMO.A.205 ve CAMO.A.315 (c) maddeleri kapsamında devredilen SYK görevleri ve bakım konularında anlaşmalı şirketler tarafından yürütülen faaliyetlerin nasıl kontrol edildiğini tanımlayan prosedürler,
 - (11.iii) sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi ile yetkilendirildiğinde uçuşa elverişlilik gözden geçirme ve özel uçuş izni prosedürleri,
 - (11.iv) CAMO.A.115 (b) ve CAMO.A.130 (c) maddelerine göre ön onay gerektirmeyen değişikliklerin kapsamını tanımlayan ve bu değişikliklerin nasıl yönetileceğini ve bildirileceğini açıklayan prosedürler,
 - (11.v) CAME değişiklik prosedürleri.
- 12.) M.A.201 veya ML.A.201 maddelerine uygun olarak sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi konusunda anlaşma imzalanmış ise sözleşme kapsamındaki hava araçları için onaylanmış hava aracı bakım programlarının listesi,
- 13.) CAMO.A.315 (c) paragrafı uyarınca bakım sözleşmelerinin listesi,
- 14.) onaylanmış ise mevcut alternatif uyumluluk yöntemlerinin listesi.

(b) CAME'nin ilk onayı

CAME'nin yayınlanacak ilk nüshası, Genel Müdürlük tarafından onaylanır. Kuruluşun tanımının ve işleyişinin güncelliğini yansıtmak amacıyla gerektiğinde revize edilir.

(c) CAME'nin revizyonları

CAME'deki revizyonlar, CAMO.A.300 (a.11.iv) ve (a.11.v) bentlerinde atıfta bulunulan prosedürlerde tanımlandığı şekilde yönetilir.

CAMO.A.300 (a.11.iv) paragrafında atıfta bulunulan prosedür kapsamına girmeyen revizyonlar ve ayrıca CAMO.A.130 (a) paragrafında listelenen değişikliklerle ilgili revizyonlar Genel Müdürlük tarafından onaylanır.



CAMO.A.305 Personel Gereklilikleri

(a) Sorumlu müdür

Kuruluş, tüm sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinin finanse edilebilmesini ve mevzuatlardaki kural ve kaidelere uygun şekilde çalışılabilmesini sağlamak için kurumsal yetkiye sahip bir sorumlu yönetici/müdür tayin eder. Sorumlu müdür/yönetici aşağıdaki hususları yerine getirir.

- 1.) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinin bu Talimat, Part-M ve Part-ML doğrultusunda yürütülebilmesi ve kuruluş onay sertifikasının muhafazası, yetkilerinin devamlılığı için gerekli kaynakların mevcut olmasını sağlamak,
- 2.) CAMO.A.200 maddesinde belirtilen emniyet politikasını oluşturmak ve sürdürülmesi hususunda teşvik etmek,
- 3.) sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi ve özel uçuş izni yayınlama faaliyetlerinin bu Talimat, Part-M ve Part-ML doğrultusunda kesintisiz bir şekilde yürütülmesini sağlamak için sorumlu kişi veya kişiler grubunu istihdam eder.
- 4.) yönetim sisteminin bir parçası olan uyumluluk izleme görevleri için yönetme sorumluluğuna sahip kişi veya kişiler grubunu istihdam eder,
- 5.) yönetim sisteminin bir parçası olan etkin emniyet yönetimi süreçlerinin geliştirilmesi, idaresi ve sürdürülmesi için yönetme sorumluluğuna sahip kişi veya kişiler grubunu istihdam eder,
- 6.) CAMO.A.305 maddesinin (a.3) ila (a.5) ve (b.2) paragraflarına göre tayin edilen kişiye veya kişiler grubuna, uyumluluk ve emniyet konularında vaktinde kendisini bilgilendirebilmesi için doğrudan erişim imkanı sağlar,
- 7.) bu Talimatı temel esaslarıyla, genel kapsamıyla anladığını gösterir.

(b) Ticari hava taşımacılığında sorumlu müdür

SHY-6A kapsamında ticari hava taşımacılığı yapmak üzere ruhsatlandırılan kuruluşların sorumlu müdürü/yöneticisi ayrıca aşağıdaki kriterleri sağlar:

- 1.) SHT-OPS Talimatı ORO.GEN.210 (a) paragrafında belirtildiği üzere ticari hava taşımacılığı için de sorumlu müdür olarak tayin edilen kişi olmak,
- 2.) Genel Müdürlük tarafından özellikle uygunluğu kararlaştırılmadan, işletme ile bakım anlaşmasını imzalayan SHT-145 Talimatına göre onaylı bakım kuruluşu tarafından istihdam edilmemek koşuluyla, sürekli uçuşa elverişliliğin yönetiminden ve denetiminden sorumlu bir kişiyi tayin eder.

(c) Kişi veya kişiler grubu

CAMO.A.305 maddesinin (a.3) ila (a.5) ve (b.2) bentlerine uygun olarak tayin edilen kişi(ler), hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi ile ilgili bilgi, geçmiş birikim ve yeterli deneyime sahip olduğunu ve bu Talimat hakkında çalışma bilgisini gösterebilmelidir.

Bu kişi(ler), nihai olarak sorumlu müdüre/yöneticiye karşı sorumludur.

AMC1 CAMO.A.305 (c) - Yöneticilerin nitelikleri



CAMO.A.305 (a) ve CAMO.A.305 (b) maddeleri kapsamında tayin edilen kişi veya kişiler grubu aşağıdaki özellikleri taşımalıdır;

a.) Havacılık emniyet standartlarının ve emniyetli operasyonel uygulamaların yerine getirilmesinde pratik deneyime ve uzmanlığa sahip olmak;

b.) Aşağıdakilere ilişkin kapsamlı bilgiye sahip olmak;

(b.i) Operasyonel gerekliliklerin ve prosedürlerin ilgili kısımlarına,

(b.ii) İşletme gerekliliklerine,

(b.iii) İşletme El Kitabının ilgili kısımlarının içeriğine ve ihtiyacı olan bölümlerine.

c.) İnsan faktörleri, emniyet yönetim sistemi ve ICAO Ek 19'a ilişkin bilgi sahibi olmak,

d.) En az iki yılı havacılık sektöründe uygun bir pozisyonda olmak üzere, beş yıllık ilgili iş tecrübesine sahip olmak,

e.) İlgili mühendislik diploması (veya denkliği kabul edilebilir) uygun ilave eğitimi tamamlamış hava aracı bakım teknisyeni niteliğine sahip olmak,

'İlgili mühendislik diploması', uçak, uzay, havacılık, makine, elektrik, elektronik, aviyonik, mekatronik mühendisliği diploması veya hava araçlarının/hava aracı komponentlerinin bakımı ve sürekli uçuşa elverişliliği ile ilgili olan diğer eğitim programları kapsamındaki diploma anlamına gelmektedir.

Yukarıdaki mezuniyet, tecrübe gerekliliğine 5 yıllık ilave tecrübe eklenmesi ile yer değiştirebilir. Söz konusu 5 yıl, hava aracı bakımı ve/veya sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi (mühendislik) ile ilgili işlerde ve/veya bu işlerin gözetimi ile kazanılan tecrübenin uygun bir kombinasyonunu içermelidir;

f.) Kuruluşun CAME'si hakkında kapsamlı bilgi sahibi olmak;

g.) Resmi eğitim ile kazanılmış ilgili örnek hava aracına ait bilgi sahibi olmak.

Bu eğitimler en azından SHT-66 Seviye 1'e eşdeğer bir seviyede olmalıdır ve SHT-147 kuruluşu tarafından, imalatçı tarafından veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilen başka bir kuruluş tarafından verilebilir.

'İlgili örnek hava aracı', bu eğitimlerin söz konusu onay kapsamında olan ve hava araçlarında yer alan tipik sistemleri içermesi gerektiği anlamına gelmektedir.

Alınan eğitimlerin yeterliliği Genel Müdürlük tarafından değerlendirilerek gerekli görüldüğü takdirde ilave eğitim istenebilir.

Tüm balonlar ve azami kalkış kütlesi (MTOM) 2730 Kg ve altında olan diğer her tür hava araçları için eğitimin yerini, bilgi sahibi olduğunun gösterilmesi dokümanite edilmiş şekilde veya Genel Müdürlük tarafından yapılan bir değerlendirme ile gösterilebilir. Genel Müdürlük tarafından yapılan bu değerlendirme kayıt altına alınmalıdır.

h.) Bakım metotları hakkında bilgi sahibi olmak.

i.) Geçerli mevzuata ilişkin bilgi sahibi olmak.

(d) Yeterli sayı ve nitelikli personele sahip olma

Kuruluş, onay kapsamında yürütülen faaliyetlerin uygun şekilde planlanması, gerçekleştirilmesi, denetlenmesi, izlenmesi ve gözden geçirilmesi için yeterli sayıda ve uygun nitelikte personeli istihdam etmek amacıyla personel mevcudiyetini planlamak için bir sistem kurar.

(e) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli

Kuruluş, CAMO.A.125 (e) paragrafına göre uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapmak veya tavsiye raporu yayınlamak ve uygulanabilir olduğunda CAMO.A.125 (f) paragrafına göre özel uçuş izni belgesi düzenlemek üzere onaylandırılmak için CAMO.A.310 maddesine uygun nitelikte ve yetkilendirilmiş uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli istihdam eder.

(f) UEGG sertifikasının geçerlilik süresini uzatma personeli

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerlilik süresini uzatacak kuruluşlar, CAMO.A.125 (d.4) bendi kapsamında işlem yapmak üzere yetkilendirilecek kişileri tayin eder.

(g) Yetkinlik değerlendirmesi



Kuruluş uyumluluk izleme, emniyet yönetimi, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi, tavsiye raporu düzenleme ve uygun olduğunda özel uçuş izni yayınlama konusunda çalışacak personelin yetkinliğini, Genel Müdürlükçe kabul edilen bir prosedüre ve standarda göre belirler ve kontrol eder.

İşin icrası ile ilgili gerekli uzmanlığa ek olarak yetkinlik, kişinin kuruluştaki görev ve sorumluluklarına uygun emniyet yönetimi ve insan faktörleri ilkelerinin anlaşılmasını da içermelidir.



CAMO.A.310 Uçuş Elverişlilik Gözden Geçirme Personeli (ARS)

(a) Nitelikler

CAMO.A.125 (e) paragrafına uygun olarak uçuş elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayınlayan veya tavsiye raporu düzenleyen ve uygulanabilir olduğunda CAMO.A.125 (f)'ye göre özel uçuş izni onaylayan uçuş elverişlilik gözden geçirme personeli (ARS), aşağıdaki vasıflara, özelliklere sahip olur:

- 1.) Sürekli uçuş elverişlilik konusunda en az 5 yıllık deneyim,
- 2.) SHT-66 talimatına veya eşdeğer kriterlere göre düzenlenmiş hava aracı bakım personeli lisansı veya havacılık ile ilgili lisans diploması veya ulusal eşdeğeri,
- 3.) Resmi (SHT-147 talimatına göre yetkilendirilmiş kuruluşların düzenlediği) havacılık bakım eğitimi,
- 4.) Onaylı kuruluş bünyesinde uygun sorumlulukları olan bir pozisyonda istihdam.

(b) Mezuniyet yerine ilave tecrübe

(a.1), (a.3) ve (a.4)'teki gerekliliklere bakılmaksızın, (a.1) paragrafında istenen tecrübeye ilaveten, sürekli uçuş elverişlilik konusundaki 5 yıllık tecrübe (a.2) paragrafında yer alan şartların yerine kabul edilebilir.

(c) Gözden geçirme personeli (ARS) yetkilendirmesi

Kuruluş tarafından görevlendirilen uçuş elverişlilik gözden geçirme personeline, ancak Genel Müdürlüğün nezaretinde veya SYK el kitabının bir parçası olarak Genel Müdürlük tarafından onaylanmış prosedür doğrultusunda kuruluşun uçuş elverişlilik gözden geçirme personelinin denetiminde, kabul edilebilir uçuş elverişlilik gözden geçirme işleminin icrasına bağlı olarak Genel Müdürlük tarafından resmi olarak yetkilendirilmesi sonrasında uçuş elverişlilik gözden geçirme personeli olarak kuruluş tarafından yetki verilebilir.

(d) ARS güncel tecrübe

CAMO, hava aracı uçuş elverişlilik gözden geçirme personelinin yakın dönemde uygun ve yeterli sürekli uçuş elverişlilik yönetimi deneyimini kanıtlayabildiğinden emin olmalıdır.



CAMO.A.315 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi

(a) Part-M ve Part-ML gerekliliklerine uygunluk

Kuruluşlar, tüm sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerini, uygulanabilir yöntemde Part-M veya Part-ML kurallarına ve kaidelerine göre gerçekleştirir.

(b) Sürekli uçuşa elverişlilik görevleri

Yönetilen her bir hava aracı için özellikle kuruluş;

- 1.) Gerekli olduğunda güvenilirlik programını da içeren hava aracı bakım programını, uygulanabilir yöntemde M.A.302 veya ML.A.302 maddeleri kapsamında geliştirir ve güncelliğini kontrol eder,
- 2.) Ticari hava taşımacılığında kullanılmayan hava aracı için bakım programının bir kopyasını, uygulanabilir yöntemde M.A.201 veya ML.A.201 maddeleri kapsamında, sahibine veya işleticisine temin eder;
- 3.) Modifikasyon ve tamirler için kullanılacak verilerin, uygulanabilir yöntemde M.A.304 veya ML.A.304 maddeleri kapsamına uygun olmasını sağlar,
- 4.) Karmaşık motorlu hava araçları veya SHY-6A kapsamında ticari hava taşımacılığında kullanılan hava araçları için zorunlu olmayan modifikasyonları ve kontrolleri/incelemeleri değerlendirmek ve uygulanmasına karar verebilmek amacıyla, kuruluşun CAMO.A.200 (a.3) paragrafının isteklerine göre emniyet risk yönetim sürecinin devreye alınacağı bir prosedür oluşturur.
- 5.) Gerektiğinde hava aracının, motorların ile pervanelerin ve üzerinde takılı bulunan komponentlerin, yetki kapsamı uygun olan onaylı bakım kuruluşuna teslim edilmesini sağlar,
- 6.) Her bir bakımın düzgün şekilde gerçekleştirilmesini ve hava aracının uçuşa elverişliliğinin belirlenmesi için uygun şekilde servise verilmesini sağlamak için bakım iş emri hazırlar, faaliyetleri denetler ve ilgili kararları koordine eder.

(c) Bakım destek anlaşması

Kuruluş, SHT-145 veya Part-CAO kapsamında bakım kuruluşu onayına sahip olmadığında, uygulanabilir yöntemde M.A.201 (e.3), (f.3), (g.3) ve (h.3) veya ML.A.201 maddeleri gereği, bakım destek anlaşmalarını, işletici ile koordine ederek aşağıdakileri sağlamak amacıyla yönetir.

- 1.) Tüm bakım işlemlerinin nihai olarak onaylı bakım kuruluşu tarafından icra edilmiş olması,
- 2.) Uygulanabilir yöntemde M.A.301(b), (c), (f) ve (g) veya ML.A.301 maddelerinde istenen sürekli uçuşa elverişlilik görevleri ile ilgili fonksiyonların açıkça belirlenmesi.

(d) Bağımsız iş emri

(c) paragrafına bakılmaksızın, aşağıdaki durumlar için anlaşma onaylı bakım kuruluşuna yazılan bağımsız iş emirleri şeklinde de olabilir;

- 1.) Hava aracının plansız bakım ihtiyacı olduğunda,
- 2.) Motor ve pervane de dahil olmak üzere komponent bakımı gerektiğinde.

(e) İnsan faktörleri

Kuruluş, yüklenici (bakım ve devredilen sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi görevleri için anlaşma imzalanan şirketler) faaliyetleri de dahil olmak üzere tüm sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi çalışmalarında insan faktörlerinin ve insan performansı sınırlamalarının dikkate alınmasını sağlar.



CAMO.A.320 Uçuş Elverişlilik Gözden Geçirme

Uçuş elverişlilik gözden geçirme konusunda CAMO.A.125 (e) maddesine göre onaylı olan kuruluşlar, uçuş elverişlilik gözden geçirme işlemlerini, uygulanabilir yöntemde M.A.901 veya ML.A.903 gerekliliklerine göre icra eder.



CAMO.A.325 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Verileri

Kuruluş, CAMO.A.315 maddesinde referans alınan sürekli uçuşa elverişlilik görevlerinin yerine getirilmesi için uygulanabilir yöntemde M.A.401 veya ML.A.401 kapsamında geçerli güncel bakım verilerine sahip olur ve kullanır.

Bu veriler, yapılan sözleşme gereklerine göre hava aracı sahibi veya işletici tarafından sağlanabilir. Böyle bir durumda, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu, CAMO.A.220 (a) paragrafında aksi belirtilmedikçe, bu tür verileri yalnızca sözleşme süresi boyunca saklar.



BÖLÜM B GENEL MÜDÜRLÜK DÜZENLEMELERİ

CAMO.B.300 Gözetim Esasları

(a) Gerekliliklere ve emniyet önlemlerine uyumun doğrulanması

Genel Müdürlük gözetim faaliyetlerinde aşağıdakileri doğrular.

- 1.) Kuruluşun onay sertifikası tanzim edilmeden önce kuruluş için geçerli olan gerekliliklere uyum sağlandığını,
- 2.) Yetkilendirilen kuruluşların takip edeceği gerekliliklere sürekli uyum sağladığını,
- 3.) Genel Müdürlük tarafından zorunlu kılınan emniyet önlemlerinin uygulamaya koyulduğunu.

(b) Gerekliliklere uyumun doğrulanma süreci

Genel Müdürlük tarafından gerçekleştirilecek doğrulama, aşağıdaki süreçleri içerir.

- 1.) Özellikle emniyet gözetiminden sorumlu personelin görevlerini yerine getirmeleri için rehberlik sağlamayı amaçlayan destekleyici belgeler kullanılır.
- 2.) Emniyet gözetimi faaliyetinin sonuçlarıyla ilgilenen kuruluşlara bilgi sağlanır.
- 3.) Habersiz denetimler de dahil olmak üzere değerlendirmeler, incelemeler ve denetimler gerçekleştirilir.
- 4.) CAMO.B.350 'Bulgular ve düzeltici faaliyetler' maddesinde belirtilen önlemler de dahil olmak üzere, daha fazla eylemin gerektiği durumlarda Genel Müdürlüğe ihtiyaç duyulan kanıtları sağlar.

(c) Geçmiş gözetim faaliyetlerinin sonuçlarının dikkate alınması

(a) ve (b) bentlerin tanımlanan gözetim kapsamı, geçmiş gözetim faaliyetlerinin sonuçlarını ve emniyet önceliklerini dikkate alacaktır.

(f) Gözetim dönemindeki tespitlerin analiz edilmesi

Genel Müdürlük, habersiz denetimler de dahil, gözetim süreçlerinde yararlı olduğu düşünülen her türlü bilgiyi toplayacak ve işleyecektir.

CAMO.B.305 Gözetim Programı

(a) Gözetim programı oluşturma ve sürdürme

Genel Müdürlük, CAMO.B.300 maddesinin gerektirdiği gözetim faaliyetlerini kapsayan bir gözetim programı oluşturur ve sürdürür.

(b) Gerekliliklere ve emniyet önlemlerine uyumun doğrulanması

Gözetim programı, kuruluşun özel yapısı, faaliyetlerinin karmaşıklığı, geçmiş belgelendirme ve/veya gözetim faaliyetlerinin sonuçları dikkate alınarak geliştirilir ve ilişkili risklerin analizine dayanır. Her bir gözetim planlama döneminde aşağıdakiler kapsanır:

- 1.) habersiz denetimler dahil olmak üzere değerlendirmeler (kıymetlendirmeler), incelemeler, denetimler ve aşağıdakilerden uygun olanlar:
 - (1.i) yönetim sistemi değerlendirmeleri ve süreç denetimi,
 - (1.ii) kuruluş tarafından yönetilen hava araçlarından bir tanesi üzerinde ürün denetimi,
 - (1.iii) yapılan uçuşa elverişlilik gözden geçirme incelemelerinin örnekleme ile kontrolü,
 - (1.iv) verilen uçuş izinlerinin örnekleme ile kontrolü.
- 2.) Önemli konulardan haberdar olmalarını sağlamak için sorumlu müdür/yönetici ve Genel Müdürlük arasında birlikte yapılan toplantılar.

(c) 24 aylık gözetim periyodu

Genel Müdürlük tarafından onay sertifikası düzenlenen kuruluşlar için 24 ayı geçmeyen bir gözetim planlama periyodu uygulanır.

(d) Gözetim periyodunun kademeli olarak 36 ve 48 aya çıkarılması



(c) bendine istisna olarak, Genel Müdürlüğün önceki 24 ay içinde aşağıdakilerin yerine getirildiğini tespit etmesi halinde, kuruluşun gözetim planlama periyodu 36 aya kadar uzatılabilir:

- 1.) Kuruluşun, havacılık emniyeti tehlikelerinin etkin bir şekilde tanımlandığını ve ilişkili risklerin yönetimini başarılı şekilde yaptığını,
 - 2.) CAMO.A.130 maddesi kapsamında yapılan değişikliklerin tamamında kuruluşun kesintisiz şekilde tüm kontrole sahip olduğunu,
 - 3.) Kuruluş hakkında seviye 1 bulgu yayımlanmamış olduğunu,
 - 4.) Bütün düzeltici eylemlerin CAMO.B.350 maddesinde tanımlandığı üzere Genel Müdürlük tarafından kabul edilen veya uzatılan süre içinde uygulanmış olduğunu,
- Yine (c) bendine istisna olarak, birinci paragrafın (1) ila (4) numaralı bentlerinde belirtilen koşullara ilaveten, kuruluşun emniyet performansı ve mevzuata uyumluluğu hakkında Genel Müdürlüğe etkin ve sürekli raporlama sistemini kurması ve Genel Müdürlüğün bu sistemi onaylaması koşuluyla kuruluşun gözetim planlama periyodunu azami 48 aya kadar uzatabilir.

(e) Gözetim periyodunun kısaltılması

Kuruluşun emniyet performansının düştüğüne dair herhangi bir kanıt varsa, gözetim planlama periyodu kısaltılabilir.

(f) Gözetim programının içeriği

Gözetim programı, denetimlerin, incelemelerin ve toplantıların yapılması gereken tarihleri ve ne zaman gerçekleştirildiğine ilişkin kayıtları içerir.

(g) Gözetim periyodu hakkında devam tavsiyesi

Her bir gözetim planlama periyodu sonunda, Genel Müdürlük, gözetimin sonuçlarını yansıtan onayın devamına ilişkin bir tavsiye raporu yayımlar.

CAMO.B.310 İlk Onay Süreci

(a) İlk onay için gerekliliklere uygunluğun doğrulanması

Genel Müdürlük, kuruluşun yetkilendirilmesi hususunda ilk onay başvurusu aldığı anda, başvuran kuruluşun geçerli gerekliliklere uygunluğunu doğrular.

(b) Sorumlu müdür ile yetkilendirme öncesi toplantı

Kuruluşun sorumlu yöneticisi ile, yetkilendirme sürecinin önemini ve CAME içerisinde tanımlanan prosedürlere uygunluk sağlanacağı konulu beyanın imzalamaya nedenini tam olarak anladığından emin olmak için ilk yetkilendirme incelemeleri sırasında en az bir toplantı yapılır.

(c) Bulguların, düzeltici işlemlerinin ve tavsiyelerin kaydedilmesi

Genel Müdürlük tüm bulguları, bulguyu kapatmak için gereken gerçekleştirilen eylemleri ve onay sertifikası düzenlenmesi için yayınlanan tavsiyeleri kayıt altında alır.

(d) Onay öncesi tüm bulguların kapatılması

Genel Müdürlük, gerçekleştirdiği doğrulama denetimi sırasında tespit ettiği tüm bulguları yazılı olarak kuruluşa bildirir. İlk yetkilendirme sertifikası yayınlanmadan önce tüm bulgular Genel Müdürlüğü tatmin edecek şekilde düzeltilir.

(e) Onay sertifikası ve CAME onayı

Kuruluşun geçerli kriterleri yerine getirdiği doğrulandığında, Genel Müdürlük, kuruluş için yayınlanacak onay sertifikasını, 'SHGM Form 14' formatlı dokümanı kullanarak düzenler ve CAME'yi resmi olarak onaylar.

(f) Onay numarası



Kuruluşa özel olarak atanan onay numarası, TR.CAMO.XXXX alfanümerik formatta SHGM Form 14 üzerinde belirtilir.

(g) Sertifikanın geçerlilik süresi ve onay kapsamı

Sertifika sınırsız süre için verilir. Kuruluşun yetkileri, kuruluşun yürütmesi onaylanan faaliyetlerin kapsamı ve varsa sınırlamalar, sertifikaya ekli olarak yayınlanan onay koşullarında belirtilir.

(h) Ön onay gerektirmeyen değişikliklerin icrası

CAMO.A.130 (c) paragrafı kapsamında yapılabilecek güncellemeler gerçekleşmeden önce Genel Müdürlük onayı istenmeyen değişikliklerin uygulanması konusunda kuruluşa imkan tanınması, bu güncellemelerin nasıl yönetileceğini ve Genel Müdürlüğe nasıl bildirileceğini tanımlayan ilgili CAME prosedürünün Genel Müdürlük tarafından onaylanmasına bağlıdır.

CAMO.B.330 Değişiklikler

(a) Değişiklik için gerekliliklere uygunluk

Genel Müdürlük, önceden onay gerektiren bir değişiklik başvurusunu aldığı anda, onayı vermeden önce kuruluşun geçerli gerekliliklere uygunluğunu doğrular.

(b) Değişiklik sırasında faaliyet gösterme

Genel Müdürlük, kuruluşun yetki sertifikasının askıya alınması gerektiğine karar vermedikçe, değişiklik sırasında kuruluşun faaliyet gösterebileceği koşulları belirler.

(c) Değişiklerin onaylanması

Genel Müdürlük, kuruluşun geçerli kriterlere uyumundan emin olduğunda değişikliği onaylar.

(d) Ön onay gerektiren hususlar için onay alınmaması

(c) bendinde belirtilen Genel Müdürlük onayını almadan, kuruluş ön onay gerektiren değişiklikleri uygulaması durumunda, Genel Müdürlük ek yaptırım tedbirlerini göz ardı etmeksizin değişikliğin kapsamı da göz önüne alınarak, onay sertifikasının askıya alınması, sınırlandırılması veya iptal edilmesi dahil gerekli idari yaptırımları uygular.

(e) Ön onay gerektirmeyen değişikliklerin incelenmesi

Genel Müdürlük, ön onay gerektirmeyen değişiklikler için kuruluş tarafından CAMO.A.130 (c) paragrafına göre gönderilen bildirimde sağlanan bilgilerin geçerli gerekliliklere uygunluğunu doğrulamak için değerlendirir, inceler. Herhangi bir uygunsuzluk tespit edildiğinde Genel Müdürlük;

- 1.) uygunsuzluk hakkında kuruluşu bilgilendirmek ve değişikliğin daha detaylı/fazla yapılmasını talep eder,
- 2.) seviye 1 veya seviye 2 bulgu olması durumunda, CAMO.B.350 maddesinin gerektirdiği şekilde işlem yapar.

CAMO.B.350 Bulgular ve Düzeltici Faaliyetler

(a) Bulguların analiz edilmesi

Genel Müdürlük, emniyete etkilerinin ciddiyeti açısından bulguları analiz edecek bir sistem kurmalıdır.

(b) Seviye 1 bulgu



Emniyet standardını düşüren veya uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan, Genel Müdürlükçe yayınlanan düzenlemelere (takip edeceği gerekliliklere), kuruluşun onay koşullarına, kuruluşun prosedürlerine ve el kitaplarına kıyaslandığında ciddi uygunsuzluk oluşturan durumlar, Genel Müdürlükçe seviye 1 bulgu olarak kabul edilir.

Seviye 1 bulgular aşağıdaki uygunsuzlukları içerir:

- 1.) Normal çalışma saatleri içinde ve yazılı iki talepten sonra, Genel Müdürlüğe, CAMO.A.140 maddesinde tanımlandığı şekilde kuruluş tesislerine erişim imkanı verilmemesi,
- 2.) İbraz edilen belgesel kanıtların tahrif edilmesi yoluyla kuruluş için yetki belgesi üretilmesi veya geçerliliğinin sürdürülmesi,
- 3.) kuruluşun yetkisinin kötüye kullanıldığı veya hileli kullanıldığı hakkında kanıt tespit edilmesi,
- 4.) Sorumlu müdürün, yöneticinin bulunmaması.

(c) Seviye 2 bulgu

Emniyet seviyesini azaltabilecek veya uçuş emniyetini tehlikeye sokabilecek Genel Müdürlükçe yayınlanan düzenlemelere (takip edeceği gerekliliklere), kuruluşun onay koşullarına, kuruluşun prosedürlerine ve el kitaplarına kıyasla uygunsuzluk oluşturan durumlar, Genel Müdürlükçe seviye 2 bulgu olarak değerlendirilir.

(d) Bulgular için yapılacak eylemler

Gözetim sırasında veya başka herhangi bir yöntemle bulgu tespit edildiğinde, Genel Müdürlük, gerekebilecek ek işlemleri atlamadan bulguyu kuruluşa yazılı olarak iletir ve tespit edilen uygunsuzlukları gidermek için düzeltici eylem talep eder. Bulgunun doğrudan ülkemiz siciline kayıtlı olmayan bir hava aracıyla ilgili olması durumunda, Genel Müdürlük hava aracının kayıtlı olduğu ülkeyi bilgilendirir.

1.) Seviye 1 bulgular olması durumunda, Genel Müdürlük, faaliyetleri yasaklamak veya sınırlamak için ivedilikle gerekli tedbirleri alır ve uygulanabilecek ise kuruluş tarafından doğru ve yerinde düzeltici eylemler yapılan kadar ve bulgunun muhteviyatına bağlı olarak yetki sertifikasını iptal etmek veya tamamen veya kısmen sınırlandırmak veya askıya almak için uygun önlemleri derhal alır.

2.) Seviye 2 bulgular olması durumunda, Genel Müdürlük:

(2.i) Kuruluşa, bulgunun doğasına uygun bir düzeltici faaliyet uygulama süresi verir ve her durumda bu süre ilk aşamada 3 ayı geçmez. Bu süre bulgunun kuruluşa yazılı şekilde bildirilerek, tespit edilen uygunsuzluğun giderilmesi için düzeltici iş ve işlemlerin talep edildiği tarihten itibaren başlar. Bu sürenin sonunda, bulgunun niteliğine ve kuruluşun geçmiş emniyet performansına bağlı olarak, Genel Müdürlük tarafından kabul edilen doğru ve tatmin edici düzeltici eylem planı olması koşuluyla 3 aylık süreyi uzatabilir,

(2.ii) kuruluş tarafından önerilen düzeltici eylem ve uygulama planını değerlendirir ve geliştirilen bu planın uygunsuzlukları çözümlenmek için yeterli olduğu sonucuna varırsa, bunları kabul eder.

3.) Kuruluşun kabul edilebilir düzeltici eylem planı sunmaması veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilen veya uzatılan süre içerisinde düzeltici eylemi gerçekleştirmemesi durumunda, bulgunun seviyesi, seviye 1 olarak yükseltilir ve (d.1)'de belirtildiği gibi işlem yapılır.

4.) Genel Müdürlük, kendisinin tespit ettiği veya kendisine iletilen tüm bulguları, varsa uyguladığı tüm idari yaptırımları ve düzeltici faaliyetleri, kapatılması gereken ve kapatıldığı tarihlerle birlikte kayıt altına alır.

CAMO.B.355 Yetki Sınırlama, Askıya Alma ve İptal

(a) Emniyet tehdidi durumunda askıya alma

Genel Müdürlük, olası bir emniyet tehdidi durumunda makul gerekçelerle onay sertifikasını askıya alır.

(b) CAMO.B.350 maddesi kapsamında işlem yapılması

Genel Müdürlük, CAMO.B.350 maddesi uyarınca onay sertifikasını askıya alma, iptal etme veya sınırlama işlemini gerçekleştirir.

(c) 24 ay boyunca denetim gerçekleştirilememesi



Genel M¼d¼rl¼k denetçilerinin tesislerin bulunduğu ¼lkedeki g¼venlik durumu nedeniyle yerinde yapacağı denetim(ler) yoluyla g¼zetim sorumluluklarını 24 ay boyunca yerine getirememesi durumunda Genel M¼d¼rl¼k sertifikayı askıya alır.



EK-5
Part-CAO

BÖLÜM A TEKNİK GEREKLİLİKLER

CAO.A.010 Kapsam

Part-CAO; hava aracının ve hava aracı komponentinin bakımına ve sürekli uçuşa elverişlilik yönetimine ilişkin bir onayın verilmesi ve bu faaliyetlerin yürütülmesine devam edilmesi için bir birleşik uçuşa elverişlilik organizasyonu (CAO) tarafından karşılanması gereken gereklilikleri belirler. Bu tür hava araçlarının karmaşık motorlu hava aracı olarak sınıflandırılmadığı ve SHY-6A Yönetmeliği uyarınca lisanslı bir hava taşıyıcısının işletme şartlarında listelenmediği durumlarda geçerlidir.



CAO.A.015 Başvuru

Part-CAO kapsamında ilk defa yetkilendirilecek kuruluşların ve mevcut yetkisinde değişiklik talep eden kuruluşların Genel Müdürlük resmi internet sayfasında yayınlanan başvuru formları ile müracaat etmeleri gerekmektedir.



CAO.A.020 Onay Koşulları

(a) Yetkilendirme sistemi

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.

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.

3.) Bakım tasklarının planlanması ve gerçekleştirilmesi için sadece bir kişi istihdam eden bir CAO aşağıdaki belirtilen bakım yetkilerine sahip olamaz.

(3.a) Türbin motorlu bir uçağın bakımı (hava aracı kategorisi için),

(3.b) Türbin motorlu veya birden fazla piston motora sahip helikopterlerin bakımı (hava aracı kategorisi için),

(3.c) 450 HP ve üzeri piston motorların tam bakımı (motor bakım kategorisi için),

(3.d) Türbin motorların tam bakımı (motor bakım kategorisi için).

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: Pencereleler (windows) ;

(xx) C20: Yapısal (structural);

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

(xxii) C22: İtki artırma (propulsion augmentation) ;

Part-M Subpart G veya Subpart F veya Part-145 uyarınca düzenlenmiş mevcut bir kuruluş onayı temelinde Part-CAO uyarınca onay alan kuruluşlar, imtiyazların mevcut onayda yer alanlarla aynı olmasını sağlamak için gerekli tüm detayları işin kapsamına dahil edecektir.

(b) Onay sertifikası



Kuruluşun onay kapsamı, Genel Müdürlükçe yayınlanan Form 3-CAO onay sertifikasında 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 sökümlün bu paragrafın hükümleri 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 sökümlün bu paragrafın hükümleri için uygun olmayan ilave bakım ihtiyacını doğurduğu durumlar hariç olmak üzere, söz konusu motor bakım yetkisi bulunan CAO, komponente erişimi 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 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 yansıtacaktır.

4.) Komponent bakım yetkisi (tam motorlar dışındaki komponentler), CAO'nun hava aracına veya motora takılması amaçlanan takılmamış komponentler (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 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 yansıtacaktır.

5.) Tahribatsız muayene yetkisi NDT, belirli bir hava aracı, motor veya diğer komponent ile ilgili olması gerekmeyen müstakil bir sınıf yetkisidir. Tahribatsız Muayene İşlemleri (NDT: Non-Destructive Testing) yetkisi sadece, diğer kuruluşlar için belirli bir görev olarak NDT yapan onaylı bakım kuruluşu için gereklidir. Hava aracı, motor yada komponent yetkili bir CAO, NDT prosedürleri içeren CAE'ye uygun olarak kendisinin bakım yapmakta olduğu ürünler üzerinde, NDT yetkisine gerek bulunmaksızın NDT yapılabilecektir.

(c) Sınırlı alanlarda parça imal etme

CAO, kendi tesisleri dahilinde gerçekleştirilen çalışma esnasında kullanılmak üzere, bakım verilerine uygun olarak sınırlı alanlardaki parçaları CAE'de belirtildiği şekilde imal edebilir.



CAO.A.025 Birleşik Uçuşa Elverişlilik El Kitabı (CAE)

(a) CAE içeriği

CAO asgari aşağıdaki bilgileri içeren bir el kitabı hazırlar.

- 1.) Sorumlu yönetici tarafından imzalanan ve kuruluşun her zaman Part-CAO ve onaylı CAE ile uyumlu olarak çalışacağını teyit eden bir beyan,
- 2.) CAE onay kapsamı,
- 3.) CAO.035 (a) ve (b)'de belirtilen kişilerin unvanları ve isimleri,
- 4.) CAO.035 (a) ve (b) maddelerinde belirtilen tüm kişi (ler) arasındaki ilişkiyi, hesap verebilirlik ve sorumluluk zincirlerini gösteren bir organizasyon şeması,
- 5.) Mevcut olması durumunda, yetki kapsamlarını içeren onaylayıcı personel listesi,
- 6.) Mevcut olması durumunda, yetki kapsamlarını içeren bakım programı geliştirme ve onayından sorumlu personelin listesi,
- 7.) Mevcut olması durumunda, yetki kapsamlarını içeren uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli listesi,
- 8.) Mevcut olması durumunda, özel uçuş izni yayınlamaktan sorumlu personelin listesi,
- 9.) Tesislerin yeri ve genel tanımı,
- 10.) CAO'nun Part-CAO gerekliliklerine nasıl uyacağına ilişkin prosedürler,
- 11.) CAO.A.105 (b)'de belirtilen CAE değişiklik prosedürü.

(b) CAEnin ilk onayı

CAE'nin ilk onayı Genel Müdürlük tarafından gerçekleştirilir.

(c) CAE revizyonlarının onayı

CAE'nin revizyonlarının onayı CAO.A.105 maddesi kapsamında yönetilir.



CAO.A.030 Tesisler

Kuruluş, tüm planlı işlerin uygun şekilde gerçekleştirilebilmesi için uygun ofis yerleşimi dahil tüm gerekli tesisleri sağlar. Bakım yapma yetkisini de içeren bir CAO onayına sahip olan kuruluş, ilave olarak aşağıdakileri de sağlar.

(a) Bakım tesisleri

Kuruluş, atölyeler, hangarlar, ve bakım bölümleri için çevresel ve çalışma alanı kirliliğini önlemek üzere gerekli tedbirleri alır.

(b) Depo tesisleri

Kuruluş;

- 1.) Komponentler, malzemeler, ekipmanlar ve aletler için güvenli depo tesislerini sağlar,
- 2.) Depolanan gayri faal komponentlerin, malzemelerin, ekipman ve aletlerin faal olanlardan ayrı yerlerde tutulmasını sağlar,
- 3.) Depolama koşullarını, üreticinin talimatlarına uygun olarak depolanan unsurların bozulmasını ve hasar görmesini engelleyecek şekilde sağlar.
- 4.) Depolama tesislerine erişimi yetkili personel ile sınırlandırır.



CAO.A.035 Personel Gereklilikleri

(a) Sorumlu müdür

Kuruluş, tüm sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinin finanse edilebilmesini ve mevzuat gerekliliklerine uygun şekilde yürütülebilmesini sağlayan kurumsal yetkiye sahip bir Sorumlu Müdür atar.

(b) Yönetici atama

Sorumlu Müdür, CAO'nun bu Talimat ile sürekli uyumlu şekilde kalmasını sağlamaktan sorumlu bir kişi veya kişiler grubunu atar. Bu kişi veya kişiler, nihai olarak Sorumlu Müdüre karşı sorumlu olur.

(c) Yönetici nitelikleri

(b) bendine uygun olarak atanan kişi veya kişiler, görev pozisyonlarına uygun olarak hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi ile ilgili bilgi, geçmiş ve yeterli deneyime sahip olduğunu gösterir.

AMC1 CAO.A.035 (c) Yönetici nitelikleri

CAO.A.035 (b) maddesi kapsamında tayin edilen kişi veya kişiler grubu aşağıdaki özellikleri taşır;

- Havacılık emniyet standartlarının ve emniyetli operasyonel uygulamaların yerine getirilmesinde pratik deneyime ve uzmanlığa sahip olmak,
- Part-M, Part-ML ve ilgili gereklilikler, prosedürler hakkında kapsamlı bilgiye sahip olmak,
- CAE ve kuruluş prosedürleri hakkında kapsamlı bilgiye sahip olmak,
- En az iki yılı havacılık sektöründe uygun bir pozisyonda olmak üzere, beş yıllık havacılık tecrübesine sahip olmak;
- Onay kapsamında yer alan ilgili örnek hava aracı tipi veya komponentine ait bilgi sahibi olmak. 'İlgili örnek hava aracı', bu eğitimlerin söz konusu onay kapsamında olan ve hava araçlarında yer alan tipik sistemleri içermesi gerektiği anlamına gelmektedir. Bu bilgi, resmi bir eğitim yada Genel Müdürlükçe gerçekleştirilecek mülakat yolu ile gösterilebilir. Bu eğitimler en azından SHT-66, Ek 3, Seviye 1'e eşdeğer bir seviyede olmalıdır ve bir SHT-147 / EASA Part-147 kuruluşu tarafından, imalatçı tarafından veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilen başka bir kuruluş tarafından verilebilir.
- Kalite sistemi veya organizasyonel gözden geçirme sistemine ilişkin bilgi sahibi olmak,
- Bakım standartları ve insan faktörleri hakkında bilgi sahibi olmak.

(d) Yeterli sayı ve nitelikli personele sahip olma

Kuruluş, planlanan işlerin gerçekleştirilebilmesi için gerekli olan yeterli sayıda ve nitelikte personele sahip olur. Kuruluş, geçici sözleşmeli personel kullanabilir.

(e) Yetkinlik değerlendirme

Kuruluş, tüm personelinin yetkinliğini değerlendirir ve kayıt altına alır.

(f) Uzmanlık gerektiren işler personeli

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.



CAO.A.040 Onaylayıcı Personel

(a) Onaylayıcı personel yetki kullanım şartları

Onaylayıcı personel yetkisini sadece CAO'nun aşağıdakileri sağlaması durumunda kullanabilir.

- 1.) Onaylayıcı personelin 66.A.20 (b) gerekliliklerini sağlaması.
- 2.) Onaylayıcı personelin kuruluş prosedürleri ile birlikte bakım yapılacak olan ilgili hava aracı ve/veya komponentleri hakkında yeterli bilgi ve tecrübeye sahip olması.

(b) One-off yetkilendirme

(a) 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 çalışanına veya

2.) 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 yetkilendirme belgeleri, düzenlendiği tarihten itibaren 7 gün içerisinde, Genel Müdürlüğe bildirilir.

Yetkilendirme belgesini düzenleyen CAO, uçuş emniyetini etkileyecek her tür bakımın tekrar kontrol edilmesini sağlar.

(c) Sorumlu pilotun onaylayıcı personel olarak yetkilendirilmesi

(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.) İçerisinde uçuş ekibi tarafından gerçekleştirilebileceği belirtilen tekrarlı bir uçuş öncesi kontrol AD'sini 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 operasyon gerçekleştiren hava araçları için belirli bakım tasklarının gerçekleştirilmesi için hava aracının sorumlu pilotuna, CAO tarafından gerekli standarda göre AD'yi gerçekleştirebilmesi için yeterli pratik eğitimi almış olması kaydıyla sahip olduğu lisans temelinde sınırlı bir yetkilendirme belgesi düzenlenebilir.

(d) Onaylayıcı personel kayıtları

CAO, onaylayıcı personeline ilişkin tüm detayları kayıt altına alır ve yetkilendirme kapsamında ilişkin ayrıntılarla birlikte tüm onaylayıcı personelin güncel bir listesini kuruluş CAE'sinin bir parçası olarak tutar.



CAO.A.045 Uçuş Elverişlilik Gözden Geçirme Personeli (ARS)

(a) ARS nitelikleri

Uçuş elverişlilik gözden geçirme ve uygulanabilir olduğunda uçuş izni onaylama işlemi gerçekleştirmek üzere onaylanabilmesi için CAO aşağıdaki gereklilikleri sağlayan uçuş elverişlilik gözden geçirme personeline sahip olur.

- 1.) Sürekli uçuş elverişlilik konusunda planör ve balonlarda en az bir yıl ve diğer hava araçlarında 3 yıllık deneyime sahip olma,
- 2.) SHT-66 lisansı veya havacılık ile ilgili lisans diploması veya bunların ulusal eşdeğerini edinmiş olma veya 1inci bende ilave olarak planör ve balonlar için en az 2 yıl ve diğer hava araçları için 4 yıllık sürekli uçuş elverişlilik konusunda deneyime sahip olma,
- 3.) Resmi havacılık bakım eğitimine sahip olma,

(b) ARS yetkilendirmesi

Atanan uçuş elverişlilik gözden geçirme personelinin kuruluş tarafından yetkilendirilmesi sadece; bir uçuş elverişlilik gözden geçirme işlemi Genel Müdürlüğün veya Genel Müdürlük tarafından onaylanmış bir prosedür doğrultusunda kuruluşun onaylı uçuş elverişlilik gözden geçirme personelinin gözetimi altında yeterli bir şekilde tamamlamasının ardından Genel Müdürlük tarafından resmi olarak kabul edildiği takdirde yayınlanabilir.

(c) ARS güncel tecrübe

CAO, hava aracı uçuş elverişlilik gözden geçirme personelinin yakın dönemde uygun sürekli uçuş elverişlilik yönetimi deneyimini kanıtlayabildiğinden emin olmalıdır.

(d) ARS listesi

Tüm uçuş elverişlilik gözden geçirme personeli yetki kapsamı belirtilerek CAE içerisinde listelenir.

(e) ARS kayıtları

CAO, tüm uçuş elverişlilik gözden geçirme personelinin bir kaydını tutacaktır; bu, uygun niteliklerin ayrıntılarını ve ilgili kişinin ilgili sürekli uçuş 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.



CAO.A.050 Komponentler, Ekipman ve Aletler

(a) Ekipman ve aletlere sahip olma

CAO aşağıdaki gereklilikleri sağlar.

- 1.) Bakım onayı kapsamında sıklıkla kullanılan CAO.A.055 maddesi kapsamındaki bakım verilerinde belirtilen ekipman ve aletlere veya CAE'de belirtildiği şekilde doğrulanmış eşdeğerlerine sahip olur.
- 2.) Nadiren kullanılan diğer tđm ekipman ve aletlerin bakım faaliyetlerinin icrası gerektiğinde temin edilebilmesi için bir prosedđre sahip olur.

(b) Kalibrasyon ve kontrol

CAO, kullandığı ekipman ve aletlerin resmi olarak tanınan bir standarda gđre kontrol ve kalibre edilmesini sağlar. Ayrıca, bu kalibrasyon işlemlerinin ve kullanılan standartların kayıtlarını CAO.A.090 maddesine uygun olarak tutar.

(c) Komponentlerin kabulđ

CAO, gelen tđm komponentleri M.A.501 ve M.A.504 maddelerine veya ML.A.501 ve ML.A.504 maddelerine gđre kontrol eder, sınıflandırır ve uygun şekilde ayırır.



CAO.A.055 Bakım Verileri ve İş Emirleri

(a) Bakım verilerine sahip olma ve kullanma

CAO modifikasyon ve tamirler dahil bakım işlemlerinin gerçekleştirilmesi sırasında M.A.401 veya ML.A.401 maddelerinde belirtilen geçerli ve güncel bakım verilerine sahip olur ve kullanır. Bakım verileri müşteri tarafından sağlandığında, ilgili bakım verilerini sadece bakım işlemi sırasında tutar.

(b) İş emirleri

CAO ve bakımı gerçekleştirecek kişi veya kuruluş arasında bakımın başlangıcından önce yapılacak bakımın neler olduğunun karşılıklı kabulünü içeren yazılı bir iş emri düzenlenir.



CAO.A.060 Bakım Standartları

CAO bakım gerçekleştirirken aşağıdaki gereklilikleri yerine getirir.

(a) Bakım personeli nitelikleri

Bakım gerçekleştiren tüm personelin bu ek kapsamında gerekli niteliklere sahip olmasını sağlar.

(b) Bakım ortamı

Bakım gerçekleştirilen alanların çevresel ve çalışma alanı kirliliği açısından temiz olmasını ve düzgün organize edilmiş olmasını sağlar.

(c) Bakım verilerine ve iş emirlerine uyma

CAO.A.055 maddesinde belirtilen bakım verilerinde ve iş emirlerinde yer alan bakım metotlarını, tekniklerini, standartlarını ve talimatları kullanır.

(d) Alet, ekipman ve malzeme

Bakımlarda CAO.A.050 maddesinde belirtilen alet, ekipman ve malzemeyi kullanır.

(e) Çevresel sınırlamalar

Bakımları CAO.A.055 maddesinde belirtilen bakım verilerinde yer alan çevresel sınırlamalara uygun şekilde gerçekleştirir.

(f) Uygun tesislerin kullanımı

Zorlu hava koşulları veya uzun bakım işlemleri için uygun bakım tesislerinin kullanılmasını sağlar.

(g) Çoklu hata riskinin azaltılması

Çoklu hata riskinin ve benzer bakım işlemlerinin gerçekleştirilmesi sırasında hataların tekrarlanması riskinin azaltılmasını sağlar.

(h) Hata yakalama

Kritik bakım işlemlerinin gerçekleştirilmesi sonrası bir hata yakalama metodunun uygulanmasını sağlar.

(i) Genel doğrulama

Bakımın tamamlanmasından sonra hava aracı veya komponentin; tüm alet, ekipman ve herhangi bir yabancı parça veya malzemedan arındırılmış olduğundan ve sökülen tüm erişim panellerinin tekrar yerine takıldığından emin olmak için genel bir doğrulama yapılmasını sağlar.

(j) Bakımın kayıt altına alınması ve belgelendirilmesi

Gerçekleştirilen tüm bakımın uygun şekilde kayıt altına alınmasını ve belgelendirilmesini sağlar.



CAO.A.065 Hava Aracı Bakım Çıkış Sertifikası (CRS)

Bu ek kapsamında bir hava aracı bakım işleminin tamamlanmasının ardından M.A.801 veya ML.A.801 maddelerine uygun olarak bir CRS belgesi yayınlanır.



CAO.A.070 Komponent Bakım Çıkış Sertifikası (CRS)

(a) Komponent CRS belgesi

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.

(b) Form1in bilgisayar tarafından üretilmesi

(a) bendinde belirtilen SHGM Form 1 belgesi bir bilgisayar veri tabanı üzerinden de üretilir.



CAO.A.075 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi

(a) Part-M ve Part-MLe uygunluk

CAO, tüm uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerini uygun olduğu şekli ile Part-M veya Part-ML gerekliliklerine uygun şekilde gerçekleştirir.

(b) Yönetilen her bir hava aracı için

Yönetilen her bir hava aracı için CAO;

1.) AMP'yi geliştirir ve kontrol eder,

(1.i) Part-ML kapsamına giren hava araçları için AMP'nin revizyonlarının onayını yapar,

(1.ii) Part-M kapsamına giren hava araçları için AMP'nin revizyonlarını, M.A.302 (c) kapsamında dolaylı onay yetkisi olmadığında onaylanması için Genel Müdürlüğe sunar.

2.) AMP'nin bir kopyasını hava aracı sahibine 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.

5.) Tüm geçerli AD'lerin ve sürekli uçuşa elverişliliğe etkisi bulunan 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 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 zorunlu ise hava aracı teknik kayıt defterini yönetir ve arşivler,

10.) Hava aracının ağırlık ve denge raporunun hava aracının güncel durumunu yansıtmalarını sağlar.



CAO.A.080 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Verileri

CAO, CAO.A.075 maddesinde belirtilen sürekli uçuşa elverişlilik görevlerinin yerine getirilmesi için geçerli olduğu şekliyle M.A.401 veya ML.A.401 maddesinde belirtilen güncel ve geçerli bakım verilerine sahip olur ve kullanır.

Bu veriler, geçerli olduğu şekliyle M.A.201 (h.2), M.A.201 (i.1) veya M.A.201 (i.3) maddeleri ya da ML.A.201 (e.1) veya ML.A.201 (f) maddeleri kapsamında yapılan bir sözleşmede belirtilmesi halinde hava aracı tarafından sağlanabilir. Bu durumda CAO, bu veriler CAO.A.090 (b) kapsamında tutulması gereken kayıtlardan değilse, sadece söz konusu sözleşmenin geçerli olduğu sürece tutar.



CAO.A.085 Uçuş Elverişlilik Gözden Geçirme

CAO uçuş elverişlilik gözden geçirme işlemlerini uygun olduğu şekli ile M.A.901 veya ML.A.903 gerekliliklerine uygun şekilde gerçekleştirir.



CAO.A.090 Kayıtların Saklanması

(a) Saklanacak kayıtlar

CAO aşağıdaki kayıtları tutar.

1.) Bu Talimatın CRS yayınlanması konusundaki tüm gerekliliklerinin sağlandığını gösteren alt yüklenici servise verme dokümanları dahil tüm bakım kayıtlarını tutar.

CAO, tamir ve modifikasyonlar için kullanılan spesifik tamir yada modifikasyon verilerinin kopyaları ile birlikte, her bir CRS'in bir kopyasını hava aracı sahibine sağlar.

2.) Aşağıdakiler kapsamındaki sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kayıtlarını tutar.

(2.i) M.A.305 ve geçerli ise M.A.306 maddesi,

(2.ii) ML.A.305 maddesi.

3.) CAO'nun CAO.A.095 (c) maddesinde belirtilen yetkiye sahip olması durumunda, ML.A.901 (a) maddesi kapsamında yayınlamış olduğu her bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının (ARC) ve tavsiye raporunun veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikalarının uzatma işlemlerinin bir kopyasını destekleyici tüm dokümanlarla birlikte kayıt altında tutar.

4.) CAO'nun CAO.A.095 (d) maddesinde belirtilen yetkiye sahip olması durumunda, 21.A.729 maddesi kapsamında yayınlamış olduğu her bir özel uçuş izni onaylarının kayıtlarını tutar.

(b) Saklama süresi

CAO, (a.1) maddesinde belirtilen kayıtları ve ilgili bakım verilerini bakım işleminin uygulandığı hava aracı veya komponentin servise verildiği tarihten itibaren 3 yıl süre ile saklar.

(c) Saklama süresi

CAO, (a.2) ila (a.4) maddelerinde belirtilen kayıtları ilgili hava aracının kalıcı olarak servisten çekildiği tarihten itibaren 3 yıl süre ile saklar.

(d) Kayıtların korunması

Tüm kayıtlar, hasar, değişiklik veya hırsızlığa karşı korumalı bir şekilde saklanır.

(e) Bilgisayar yedeği

Bakım kayıtlarının yedeğinin tutulduğu tüm bilgisayar donanımları söz konusu verilerin bulunduğu ortamdaki farklı bir yerde ve uygun koşullarda tutulur.

(f) Kayıtların devri

Bir hava aracının sürekli uçuşa elverişlilik yönetiminin başka bir kuruluşa veya kişiye devredilmesi durumunda (a.2) ile (a.4) maddelerinde belirtilen kayıtlar diğer kuruluş veya kişiye devredilir. Devir anından sonra (b) ve (c) maddeleri devralan kuruluş için geçerli olur.

(g) CAO'nun faaliyetlerine son vermesi

CAO'nun faaliyetlerini durdurması durumunda tutmakta olduğu tüm kayıtlar aşağıdaki şekilde devredilir.

1.) (a.1) maddesinde belirtilen kayıtlar ilgili hava aracının veya komponentinin son sahibine yada müşterisine devredilir veya Genel Müdürlüğün belirttiği şekilde saklanır.

2.) (a.2) ile (a.4) maddelerinde belirtilen kayıtlar hava aracının sahibine devredilir.



CAO.A.095 Kuruluşun Yetkileri

(a) Bakım yapma yetkisi

Bakım gerçekleştirme konusunda yetkilendirilen CAO aşağıdaki yetkilere sahip olur.

- 1.) Yetkili olduğu hava araçlarına veya komponentlere, onay sertifikasında ve CAE'de tanımlanan yerlerde bakım yapmak,
- 2.) Uzmanlık gerektiren işlemlerin, CAO'nun kontrolü altında olan gerekli yetkinliğe sahip bir alt yüklenici tarafından gerçekleştirilmesi için CAE içerisinde Genel Müdürlükçe onaylanan prosedürlere uygun olarak gerekli düzenlemeleri yapmak,
- 3.) Yetkili olduğu hava araçlarına veya komponentlere, CAE'de belirtilen koşullar doğrultusunda, hava aracının gayri faal olduğu durumlarda veya geçici hat bakım desteği ihtiyacında herhangi bir yerde bakım yapmak
- 4.) Gerçekleştirdiği bakım işlemleri sonrası CAO.A.065 veya CAO.A.070 maddeleri kapsamında bakım çıkış sertifikaları yayınlamak.

(b) Uçuşa elverişlilik yönetimi yetkisi

Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi konusunda yetkilendirilen CAO aşağıdaki yetkilere sahip olur.

- 1.) Onaylı olduğu herhangi bir hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini yönetmek,
- 2.) Part-ML yada Part-MD kapsamında yönettiği hava araçları için AMP'yi ML.A.302 (b) veya MD.A.302 (b) maddesi kapsamında onaylamak,
- 3.) Onay sertifikasında belirtildiği şekilde, sınırlı sürekli uçuşa elverişlilik görevlerini kendi kalite sistemi altında yer alan sözleşmeli alt yüklenici vasıtasıyla yürütmek.
- 4.) Genel Müdürlük, başka bir kuruluş veya kişi tarafından yayınlanmış bir ARC'yi uygun olduğu duruma göre M.A.901 (f), ML.A.901 (c), MD.A.901 (c) veya MD.A.901 (d) maddesi kapsamında temdit etmek.

(c) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme yetkisi

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme konusunda yetkilendirilen CAO aşağıdaki yetkilere sahip olur.

- 1.) Ülkemizde yerleşik (b) bendi kapsamında sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi konusunda yetkiye sahip bir CAO, uygun olduğu duruma göre M.A.901, ML.A.903 veya MD.A.903 maddesi kapsamında uçuşa elverişlilik gözden geçirme gerçekleştirme konusunda da yetkilendirilebilir. Bu durumda CAO aşağıdaki yetkilere sahip olur.
 - (1.i) ARC yayınlayabilir veya ARC yayınlanması için tavsiye raporu düzenlemek.
 - (1.ii) Mevcut bir ARC'nin geçerlilik tarihini temdit etmek.
- 2.) Ülkemizde yerleşik (a) bendi kapsamında bakım gerçekleştirme konusunda yetkiye sahip bir CAO, ML.A.903 veya MD.A.903 maddesi kapsamında uçuşa elverişlilik gözden geçirme gerçekleştirme ve ilgili ARC'yi yayınlama konusunda da yetkilendirilebilir.

(d) Özel uçuş izni onayı yetkisi

Ülkemizde yerleşik (c) maddesi kapsamında uçuşa elverişlilik gözden geçirme konusunda yetkiye sahip bir CAO, CAE içerisinde uygun bir prosedür bulunması şartıyla, ARC yayınlamak üzere yetkili olduğu hava araçlarına uçuş koşullarına uygunluk sağladığına kanaat getirdiğinde 21.A.711 (d) maddesi kapsamında özel uçuş izni onayı vermek üzere de yetkilendirilebilir.



(e) Birden fazla yetki kapsamı

Bir CAO bu yetkilerden bir veya birden fazlası için yetkilendirilebilir.



CAO.A.100 Kalite Sistemi ve Organizasyonel Gözden Geçirme

(a) Kalite sistemi kurulması

Kuruluş, Part-CAO gerekliliklerinin sürekli olarak yerine getirilmesini sağlamak üzere bir kalite sistemi kurar ve bir kalite müdürü atar.

(b) Kalite sistemi faaliyetleri

Kalite sistemi, kuruluşun Part-CAO kapsamında gerçekleştirdiği faaliyetleri izler. Kalite sistemi özellikle,

- 1.) tüm faaliyetlerin onaylı prosedürlere uygun şekilde yürütülmesini,
- 2.) tüm sözleşmeli bakım işlemlerinin (tasklarının) sözleşmeye uygun şekilde gerçekleştirilmesini ve
- 3.) kuruluşun Part-CAO gerekliliklerine sürekli olarak uyumlu olmasını izler.

(c) Kalite sistem kayıtları

Asgari olarak son 2 yıla ait kalite izleme faaliyetlerinin kayıtları saklanır.

(d) Kalite sistemlerinin birleştirilmesi

Kuruluşun kalite sistemi kurma zorunluluğu bulunan Genel Müdürlükten alınmış başka bir veya birden fazla onaya sahip olması durumunda, ilgili kalite sistemleri birleştirilebilir.

(e) Küçük CAO tanımı

CAO aşağıdaki koşullar sağlandığı durumda küçük CAO olarak değerlendirilir.

- 1.) Onay kapsamı sadece Part-ML kapsamında olan hava araçlarını içermesi.
- 2.) Bakımda görev alan personelin adam saatinin, 10 tam zamanlı personele eşdeğer adam saati geçmemesi.
- 3.) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetiminde görev alan personelin adam saatinin, 5 tam zamanlı personele eşdeğer adam saati geçmemesi.

(f) Organizasyonel gözden geçirme

CAO'nun küçük CAO olarak değerlendirilmesi durumunda, Genel Müdürlüğün onaylaması şartıyla kalite sistemi yerine düzenli organizasyonel gözden geçirme uygulayabilir. Bu durumda CAO, sürekli uçuşa elverişlilik görevlerini başka kuruluşlara sözleşmeli olarak devredemez.



CAO.A.105 Kurulustaki Değişiklikler

(a) Gerçekleşmeden önce bildirilecek değişiklikler

CAO, Genel Müdürlüğün Part-CAO ile sürekli uygunluğu tespit etmesine imkan vermek amacıyla, aşağıdaki değişiklikler gerçekleşmeden önce Genel Müdürlüğe bildirmekten 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.) Azami kalkış ağırlığı (MTOM) 2730 Kg üzeri uçaklar ve MTOM 1200 Kg üzeri veya 4 koltuk üzerine sertifikalandırılmış helikopterler durumunda, CAO.A.020 (a.1) bendinde belirtilen onay kapsamında yer alan hava aracı tiplerindeki değişiklikler,
- 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.

(b) 15 gün içinde bildirilecek değişiklikler

İstasyonlar, tesisler, ekipman, aletler, malzeme, prosedürler, onay kapsamı ve personeldeki diğer tüm değişiklikler, CAE içerisinde tanımlanan kontrol prosedürüne uygun olarak CAO tarafından kontrol edilir.

CAO bu değişiklikleri tanımlayan bir bildirim ve bu kapsamda güncellenen CAE'yi değişiklikler gerçekleşmesini takip eden 15 gün içerisinde Genel Müdürlüğe sunar.



CAO.A.110 Onayın Sürekli Geçerliliği

(a) Onayın geçerlilik şartları

Kuruluş onay sertifikası süresiz olarak yayınlanmakta olup, aşağıdaki şartların yerine getirilmesi durumunda geçerliliğini korur.

- 1.) Kuruluşun, CAO.A.115 maddesinde belirtilen bulguların yönetilmesi hususu da göz önüne alınarak Part-CAO uygunluğunu sürdürmesi,
- 2.) Kuruluşun Part-CAO'ya sürekli uygunluğunun belirlenmesi için Genel Müdürlüğe kuruluşa erişim hakkının verilmesi,
- 3.) Onayın askıya alınmaması veya iptal edilmemesi.

(b) Sertifikanın iade edilmesi

Onayın sonlandırılması ya da iptal edilmesi durumunda, kuruluş onay sertifikasını Genel Müdürlüğe iade eder.



CAO.A.115 Bulgular

(a) Seviye 1 bulgu

Seviye 1 bulgu, emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan her tür Part-CAO gereklilikleri ile önemli uygunsuzluk durumudur.

(b) Seviye 2 bulgu

Seviye 2 bulgu, emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini tehlikeye atması olası olan her tür Part-CAO gereklilikleri ile uygunsuzluk durumudur.

(c) Düzeltici faaliyet

Kuruluş, tespit edilen bulgulara ilişkin bildirim aldığında; tespit edilen bulguların uygun şekilde giderilmesini sağlamak amacıyla belirlenen düzeltici işlemlerin Genel Müdürlükçe tanınan süre içerisinde gerçekleştirildiğini gösteren bir düzeltici eylem planı oluşturur.



BÖLÜM B GENEL MÜDÜRLÜK DÜZENLEMELERİ

CAO.B.020 Kayıtların Saklanması

(a) Kayıt sistemi

Genel Müdürlük tarafından verilen yetki kapsamında sertifika düzenleme, temdit etme, değişiklik, askıya alma ve iptal işlemlerinin uygun şekilde takibini sağlamak için bir kayıt sistemi oluşturulur.

(b) Asgari kayıt saklama belgeleri

Part-CAO kapsamında onaylanan kuruluşların gözetimi için Genel Müdürlük asgari olarak aşağıdaki kayıtları saklar:

- i.) Kuruluş tarafından yetki alma aşamasında Genel Müdürlüğe sunulan tüm başvuru evrakları,
- ii.) Kuruluşun sahip olduğu güncel onay sertifikası,
- iii.) Her bir kuruluşa ait denetlemelerin ne zaman yapıldığı ve yapılacağını gösteren denetleme planları,
- iv.) Tüm denetim kayıtları dahil olmak üzere sürekli gözetim kayıtları;
- v.) Tüm bulgular, bulgulara ait düzeltici ve önleyici işlemler ile kök neden analizleri ve bulgu tavsiyeleri kapatmak için gereken eylemler;
- vi.) Kuruluşla ilgili tüm yazışmaların kopyaları;
- vii.) Herhangi bir muafiyetin detayları ve icra eylemleri;
- viii.) Güncel CAE ve değişiklikler;
- ix.) Genel Müdürlük tarafından onaylanmış diğer tüm belgelerin kopyaları.

(c) Kayıtların saklanma süresi

(b) bendinde sıralanan kayıtların saklama süresi en az 5 yıldır.

(d) Kayıtların yetkili makama sunulması

Tüm kayıtlar, Genel Müdürlüğün uygun değerlendirmesi sonucuna göre; talep üzerine başka bir yetkili makama sunulabilir.

CAO.B.045 İlk Yetkilendirme Süreci

(a) Yönetici personel onayı

CAO.A.035 (a) ve (b) bentlerinde yer alan gereklilikler sağlandığında, kuruluş tarafından atanan Yönetici Personelin Genel Müdürlükçe kabul edildiği kuruluşa resmi olarak bildirilir.

(b) CAE prosedürlerinin uygunluğu

Genel Müdürlük, CAE içerisinde tanımlanan prosedürlerin Part-CAO gerekliliklerine uygun olması ve CAO.A.025 (a.1) maddesinde belirtilen taahhüdün sorumlu müdür tarafından imzalandığından emin olur.

(c) Gerekliliklerin sağlanmasının doğrulanması

Genel Müdürlük kuruluşun Part-CAO gerekliliklerini yerine getirdiğini doğrular.



(d) Sorumlu müdür ile toplantı

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.

(e) Bulguların yazılı olarak bildirilmesi

Tüm bulgular başvuruda bulunan kuruluşa yazılı olarak bildirilir.

(f) Tüm bulguların kapatılması

İlk onay düzenlenmeden önce, tüm bulgular kuruluş tarafından giderilir ve Genel Müdürlük tarafından kapatılır.

CAO.B.050 İlk Onay Sertifikasının Yayınlanması

(a) Onay sertifikası

CAO.B.045 maddesi gerekliliklerinin başvuru sahibi tarafından yerine getirildiğinin tespit edilmesinin ardından SHGM Form 3-CAO sertifikası onay kapsamı ile birlikte Genel Müdürlük tarafından yayınlanır.

(b) Onay referansı

Genel Müdürlük SHGM Form 3-CAO sertifikası üzerinde kuruluşa özgü onay referans numarasını belirtir.

CAO.B.055 Onayın Devamlılığı

(a) Gözetim planı

Genel Müdürlük, onay sertifikası yayınladığı tüm CAO'lar için gerçekleştirilen ve planlanan denetimleri gösteren bir gözetim planını hazırlar ve güncel tutar.

(b) Gözetim periyodu

Genel Müdürlük, onay sertifikası yayınladığı tüm CAO'ları 24 ayı geçmeyen periyotlarda denetler. Bu denetimlerde CAO.A.105 (b) maddesi kapsamında bildirilen değişikliklere özellikle odaklanılır.

(c) Hava aracı örnekleme

CAO'lar tarafından yönetilen hava araçları örnekleme yoluyla her 24 aylık periyotlarla içerisinde denetlenir. Söz konusu örneklemenin boyutuna, daha önceki denetlemelerin sonucunda ve daha önceki ürün denetlemelerine dayalı olarak Genel Müdürlük karar verir.

(d) Bulguların yazılı iletilmesi

Genel Müdürlük bu denetimlerde tespit ettiği bulguları CAO'ya yazılı olarak bildirir.

(e) Kayıt altına alma

Genel Müdürlük tüm bulguları, kapatma işlemlerini (bir bulgunun kapatılması için gerekli olan işlemler) ve tavsiyeleri kayıt altına alacaktır.

(f) Sorumlu müdür ile görüşme

Denetlemeler sırasında ortaya çıkan önemli konulardan haberdar olmasını sağlamak amacıyla, sorumlu müdür ile her 24 ayda en az bir kez toplantı yapılır.

CAO.B.060 Bulgular



(a) Gerekliliklere uyulmaması durumunda alınacak tedbirler

Denetimler sırasında veya diğer uygulamalar sırasında, Part-CAO gerekliliklerine uyulmadığını gösteren kanıtlar bulunduğunda, Genel Müdürlük tarafından aşağıdaki işlemler yapılır:

1.) Seviye 1 bulgular için, bulgunun kapsamına bağlı olarak bulgular giderilinceye kadar, CAO onayının iptali, sınırlandırılması veya tamamen/kısmen askıya alınması için derhal işlem gerçekleştirir.

2.) Seviye 2 bulgular için, bulgunun niteliğine 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.

(b) Bulgu kapatma sürelerine riayet edilmemesi

Genel Müdürlük tarafından bulguların düzeltici işlemleri için verilen süreye riayet edilmemesi durumunda, Genel Müdürlük onayın kısmen veya tamamen askıya alınmasına ve idari para cezasına yönelik işlem yapar.

CAO.B.065 Onayda Değişiklik

(a) Değişikliğin incelenmesi

CAO.A.105 (a) maddesi kapsamında kuruluş onayında değişiklik başvurusunun alınmasına müteakip Genel Müdürlük değişikliği onaylamadan önce kuruluşun ilgili gerekliliklerle uygunluğunu kontrol eder.

(b) Değişiklik sırasında faaliyete devam etme

Kuruluşun değişikliğin kapsamı gereği faaliyetlerini askıya alması gerektiğini değerlendirdiği durumlar dışında, değişiklik sırasında kuruluşun hangi şartlarda çalışacağı Genel Müdürlük tarafından belirlenir.

(c) Onay gerektirmeyen değişiklikler

Gerçekleşmesi öncesinde onay gerektirmeyen değişikliklerle ilgili olarak, Genel Müdürlük CAO onayı kapsamında gerçekleştirdiği gözetim faaliyetleri sırasında kuruluşun CAO.A.105 (b) maddesi gerekliliklerine ve ilgili gerekliliklerine uygunluğunu kontrol eder.

CAO.B.070 Askıya Alma, Sınırlandırma ve İptal

(a) Askıya alma

Genel Müdürlük olası bir emniyet eksikliği durumunda, makul gerekçelerle bir onayı askıya alabilir.

(b) Yetkinin askıya alınması, iptali ve sınırlandırılması

Genel Müdürlük CAO.B.060 maddesi uyarınca bir onayı askıya alır, iptal eder veya sınırlandırır.