



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

YERLİ VE YABANCI HAVA ARAÇLARINA YAPILAN EMNİYET DEĞERLENDİRMELERİ TALİMATI'NDA (SHT-RAMP Rev.00) DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR TALİMAT TASLAĞI

MADDE 1- 10.03.2016 tarihinde yürürlüğe giren Yerli ve Yabancı Hava Araçlarına Yapılan Emniyet Değerlendirmeleri Talimatı (SHT-RAMP Rev.00)'nın 3 üncü maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Bu Talimat, 14/10/1983 tarihli ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, 10/11/2005 tarihli ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun, 23/12/2015 tarihli ve 29571 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Yerli ve Yabancı Hava Aracına Yapılan Emniyet Değerlendirmeleri Yönetmeliğine (SHY-RAMP) dayanarak hazırlanmıştır.”

MADDE 2- Aynı Talimat’ ın 3üncü maddesinden sonra gelmek üzere aşağıdaki madde eklenmiştir:

“Avrupa Birliği Mevzuatına Uyum

MADDE 3A- 14/12/2006 tarihinde EASA ile Genel Müdürlük arasında imzalanan işbirliği anlaşması ve 5/10/2012 tarihli ve 965/2012 sayılı Sivil Havacılık Alanında İdari Prosedürler ve Teknik Gereklilikler Hakkındaki Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü dikkate alınarak Avrupa Birliği mevzuatına uyum çerçevesinde hazırlanmıştır.”

MADDE 3- Aynı Talimat’ ın 4 üncü maddesinin 1 inci bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“Tanımlar ve kısaltmalar

MADDE 4- (1) Bu Talimatta yer alan;

- 1) AB Emniyet Listesi: Avrupa Birliği tarafından 4 ayda bir yenilenen ve Avrupa’ya uçuşu yasaklanan işletme listesini,
- 2) AD: Uçuşa Elverişlilik Direktifini,
- 3) AMM: Hava aracı Bakım Dokümanını,
- 4) AMP: Hava aracı Bakım Programını,
- 5) AOC: İşletme Ruhsatını,
- 6) ATC: Hava Trafik Hizmetlerini,
- 7) CDL: Konfigürasyondan Sapma Listesini,
- 8) CFMU: Eurocontrol Merkezi Uçuş İzleme Birimini, (Central Flight Monitoring Unit)
- 9) CRS: Bakım Çıkış Formunu,
- 10) EASA: Avrupa Havacılık Emniyet Ajansını,



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- 11) Eurocontrol: Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Teşkilatını, (European Organisation for the Safety of Air Navigation)
- 12) Genel Müdür: Sivil Havacılık Genel Müdürünü,
- 13) ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatını,
- 14) İşletme (Operatör): Ticari Hava Taşımacılık Faaliyeti yapmak üzere yetkilendirilmiş kuruluşları,
- 15) MEL: Asgari Teçhizat Listesini,
- 16) MMEL: Ana Asgari Teçhizat Listesini,
- 17) NOTAM: Havacılara uyarı mesajını,
- 18) OJT: İş Başı Eğitimini,
- 19) OM: İşletme El Kitabını,
- 20) PDF: EASA tarafından önceden tanımlanmış bulguyu
- 21) POI: Denetleme Tutanağını,
- 22) Ramp denetimi: Yerli ve yabancı hava araçlarının uçuş öncesinde veya sonrasında yapılan kontrolünü,
- 23) SAFA : Yabancı Hava Araçlarına Yapılan Ramp Denetlemesini,
- 24) SANA: Yerli Hava Araçlarına Yapılan Ramp Denetlemesini,
- 25) SHGM: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nü,
- 26) SHY-RAMP: 23/12/2015 tarihli ve 29571 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Yerli ve Yabancı Hava Aracına Yapılan Emniyet Değerlendirmeleri Yönetmeliğini,
- 27) Sorumlu Otorite: Ramp denetlemesi gerçekleştirilen hava aracının emniyet gözetim ve takibinden sorumlu kuruluşu,
- 28) SRM: Yapısal Tamir Dokümanını
- 29) Takvim Yılı: Ocak ayının ilk günü ile başlayan Aralık ayının son günü ile biten süreyi,
- 30) Tecrübeli Denetim Görevlisi: Denetim görevlilerinin görev başı eğitimlerini vermek üzere yetkilendirilmiş denetim görevlisini,
- 31) SWPM: Standart Kablolama Pratik El Kitabı
- 32) TCO: EASA tarafından uygulanan üçüncü ülke yetkilendirilmesi sürecini,
- 33) Uçuş ekibi: Bir hava aracının uçurulması için gerekli pilot, seyrüseferci, kabin personeli ve uçuş teknisyenlerini,
- 34) Veri Tabanı: Tüm SAFA raporlarının girildiği ve EASA tarafından yönetilen veri tabanını,
- 35) VMC: Görerek şartlarda yaklaşma meteorolojik şartlarını,
- 36) WDM: Kablo Diyagramı El Kitabı,
- 37) Yarım takvim yılı: Ocak ayının ilk günü ile Haziran Ayının son günü veya Temmuz ayının ilk günü ile Aralık ayının son günü arasındaki dönemi

ifade eder.”

MADDE 4- Aynı Talimat’ ın 6 ncı maddesinin 1 inci bendinin (ç) fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“(ç) İlgili işleticinin veya işleticinin gözetiminden sorumlu Devletin mevcut uluslararası sivil havacılık kurallarına uygunsuzluk halinden dolayı AB emniyet listesi veya önceliklendirme listelerinde yer almış olması,”

MADDE 5- Aynı Talimat’ ın 8 inci maddesinin başlığı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Ulusal SAFA koordinatörü

MADDE 8-”

MADDE 6- Aynı Talimat’ ın 8 inci maddesinin 1 inci bendinin (c) fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“c) Bu talimatın yürürlüğe girmesi tarihinden itibaren 5 yıllık süre içerisinde KPDS/ YDS ve/veya denkliği kabul görev bir dil sınavından Avrupa Dil Yeterliliği şartları B2 seviyesinde dil şartını sağlamak.”

MADDE 7- Aynı Talimat’ ın 8 inci maddesinin 2 nci bendi ve 2 nci bendinin (ğ) fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“(2) Ulusal SAFA koordinatörü veya olmadığı durumlarda adına görevi yürüten kişi aşağıda sıralanan görevleri yürütür:

.

.

(ğ) Ramp denetimi personeline mevcut mevzuat hakkında bilgi vermek; AB emniyet listesi, öncelikli denetlenecek işletmeler/ hava araçları hakkında standartlara uygunluk sağlanması için rutin toplantıların düzenlenmek.”

MADDE 8- Aynı Talimat’ ın 8 inci maddesinin 3 üncü bendi, aynı bendin (a) ve (b) fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“(3) Ulusal SAFA koordinatörü veya olmadığı durumlarda adına görevi yürüten kişi, EASA ile uyumun sağlanmasına yönelik olarak aşağıda sayılan görevleri yürütür.

a) Veri tabanına, girişi yapılan denetleme raporlarının kalitesi ile ilgili yanlış girişler, yapılan hatalar, kategorilendirme uyumsuzluklar konularında denetçilere geri bildirim yapar.

b) Veri tabanında yayınlanan süreç akış şemalarını kullanılarak standart prosedürler oluşturur.”

MADDE 9- Aynı Talimat’ ın 9 uncu maddesinin 2 inci bendinin (a) fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“a) 6 ncı maddede belirtilen şüpheli hava aracı tanımı dâhilinde bulunan, Türkiye’de bulunan havaalanlarına tarifeli sefer yapmak üzere izin başvurusunda bulunmuş işletmelerin ruhsatı altında yer alan hava araçlarının denetimlerine ilişkin uzun vadeli planlama.”

MADDE 10- Aynı Talimat’ ın 9 uncu maddesinin 4 üncü bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“(4) 6 ncı Madde kapsamında edinilen bilginin doğrulanması için mevcut süre tam bir denetime izin vermediği durumda denetlenecek unsurların seçiminde veri tabanı bilgilerinden faydalanılır.”

MADDE 11- Aynı Talimat’ ın 10 uncu maddesinin 1 inci bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“İşletmelerin takibi

MADDE 10- (1) Genel Müdürlük kendi gözetimi altındaki her bir işletme için, işletmelere diğer otoritelerce yapılan ramp denetlemelerinin takibinden sorumlu denetçi personel görevlendirir.”

MADDE 12- Aynı Talimat’ ın 11 inci maddesinin (c) ve (d) fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“c) Avrupa Birliği Komisyonu tarafından yayımlanan Emniyetli görülmemeleri üzerine AB hava sahasına girişleri yasaklanan emniyet listesinde yer almış veya yer alıyor olmaları,”

“d) Veri tabanında yayınlanan denetleme/ bulgu oranları,”

MADDE 13- Aynı Talimat’ ın 12 nci maddesinin 1 inci bendinin (b) fıkrasının ikinci alt bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

“(2) AB emniyet listesine girmiş hava aracı veya operatör,”

MADDE 14- Aynı Talimat’ ın 14 üncü maddesinin 1 inci bendinin 1 inci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

SHT -RAMP Değ.	Yayımlanma Tarihi	Değişiklik No	Değişiklik Tarihi	Sayfa
	10/03/2016	1	XX/06/2017	4 / 15

“1) Bu talimatın yürürlüğe girmesi tarihinden itibaren 5 yıllık süre içerisinde KPDS/ YDS ve/veya denkliği kabul görev bir dil sınavından Avrupa Dil Yeterliliği şartları B2 seviyesinde dil şartını sağlamak.”

MADDE 15- Aynı Talimat’ ın 15 inci maddesinin 1 inci bendinin (a) ve (b) fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir

- a) “Kıdemli aday denetçi olarak gösterilmeden önceki 36 ay boyunca ramp denetçisi olarak görev yapmış olmak.
- b) Bu maddenin (a) bendinde belirtilen 36 ay boyunca, her 12 aylık periyotta en az 24 SAFA denetlemesi olmak üzere asgari 72 ramp denetimi gerçekleştirmiş olmak.

MADDE 16- Aynı Talimat’ın 15 inci maddesinin 2 inci ve 5 inci bentleri aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir

“(2) Kıdemli ramp denetçisi görevlendirildiği tarihten sonraki her yarım takvim yılında 12 denetleme olmak üzere her takvim yılında en az 24 denetim gerçekleştirmediği takdirde bu yetkisini yitirir.”

“(5) Herhangi bir kıdemli ramp denetçisinin asgari denetim sayısına ulaşamaması sonucunda yeterliliğini kaybetmesi halinde, bir sonraki yarım takvim yılında Genel Müdürlük tarafından görevlendirilen diğer bir kıdemli ramp denetçisi gözetimi altında eksik kalan sayıda ramp denetlemesi gerçekleştirmek suretiyle yeniden yeterlilik kazandırılır.”

MADDE 17- Aynı Talimat’ ın 15 inci maddesinin 6 ncı bendinden sonra gelmek üzere aşağıdaki bentler eklenmiştir:

“(7) Kıdemli denetçinin görevlendirilmesinden önce 36 aylık periyotta denetçiliğini geçici olarak yitirmesi ve bu yönetmeliğin 20 nci maddesinin 3 üncü bendinde sayılan şartları sağlaması durumunda denetçilik vasfı yerinde kabul edilir. Bu durumda kıdemsiz ramp denetçilerinin aksine tüm denetlemelerin yabancı hava aracı üzerinde icra edilmesi mecburidir.

(8) Denetçilerin yakın dönem gerekliliklerini taşıyıp taşımadıklarının kontrolü, her yılın 01 Ocak - 30 Haziran veya 01 Temmuz – 31 Aralık tarihleri arasındaki denetleme sayıları göz önüne alınarak yapılır. Bu kapsamda yeterli denetleme sayısına erişmeyen kıdemli ramp denetçisi bu maddenin 5 inci bendinde sayılan gereklilikleri taşıması halinde yeniden kıdemli ramp denetçisi olarak görevlendirilebilir. Bu görevlendirmeye esas ramp denetleme sayısının ölçülebilmesi için bir sonraki dönemi beklemeye gerek yoktur. Kıdemli ramp denetçisinin görevlendirildiği ilk yıla ilişkin yakın dönem gerekliliklerini karşılayıp karşılamadığına yönelik hesaplamada oransal esasa göre karar verilir.”



MADDE 18- Aynı Talimat' ın 16 ncı maddesinin 1 inci bendinin (c) fıkrasının 7 nci alt bendinin (a) alt fıkrasının 1 inci alt bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“1) Denetim hazırlığı için veri tabanında yer alan veriler kullanılır,”

MADDE 19- Aynı Talimat' ın 16 ncı maddesinin 1 inci bendinin (ç) fıkrasının 4 üncü alt bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“4) Düzeltici işlemler - sınıf 1 ve 2,”

MADDE 20- Aynı Talimat' ın 16 ncı maddesinin 1 inci bendinin (ç) fıkrasının 5 inci alt bendinin (c) alt fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“c) Sınıf 3c) herhangi bir hava aracının seferden çekilmesi, seferden çekme kararının hava aracının sorumlu kaptan pilota bildirilmesi, seferden çekilmiş hava aracının kalkışının önlenmesine yönelik prosedürler, işleticinin Devleti ve/veya işleticinin Devletinden farklı olması durumunda tescil Devleti ile iletişim kurulması,”

MADDE 21- Aynı Talimat' ın 16 ncı maddesinin 1 inci bendinin (ç) fıkrasının 6 ncı bendinin (d) alt fıkrasının 3 üncü alt bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“3) Uçuş Ekibinde stres”

MADDE 22- Aynı Talimat' ın 16 ncı maddesinin 2 nci bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“(2) Aday denetçinin değerlendirilmesi

Aday denetçi, gözetim altında ramp denetimi gerçekleştirirken kıdemli ramp denetçisi tarafından değerlendirilir. Aday denetçinin işbaşı eğitimini başarılı bir şekilde tamamlaması, kıdemli ramp denetçisinin, bu Talimat hükümleri doğrultusunda aday denetçiyi yeterli gördüğünü işbaşı eğitim formuna kayıt düşerek formu SAFA koordinatörüne göndermesiyle tamamlanır. Denetleme kontrol tutanağı ve denetleme raporları (denetleme formu ile veri tabanında yer alan unsurlar da birbirleriyle) karşılaştırılır. Denetleme ve denetçi yetki alanları kontrol edildikten sonra uygun görülürse denetçi yetkilendirilmek üzere Daire Başkanlığı Makamına sunulur. Daire Başkanı tarafından onaylanmasını müteakip SAFA ramp deneticisi olarak yetkilendirilmiş olur.”

MADDE 23- Aynı Talimat' ın 19 uncu maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“Tazeleme eğitimi

MADDE 19- (1) Tazeleme eğitiminin aşağıdaki nitelikleri karşılaması gerekir.

- a) Genel Müdürlük SAFA denetçisi olarak yetkilendirilen personelin, denetçi olarak görevlendirilmesi sonrasında, güncel halde kalabilmek amacıyla; her 3 yılda bir veya EASA'nın gerekli gördüğünü bildirimde bulunmasını müteakip, tazeleme eğitimini sağlar.
- b) Tazeleme eğitiminin Genel Müdürlük veya onaylı eğitim kuruluşu tarafından verilmesi gerekir.
- c) Tazeleme eğitiminin en az aşağıdaki unsurları kapsamı gerekir;
 - 1) Düzenleyici/yasal ve prosedürel gelişmeler,
 - 2) Yeni operasyonel uygulamalar,
 - 3) EASA SAFA program kapsamında yapılan denetimlerde elde edilen bilgilerin paylaşımı kapsamına giren konular,
 - 4) Diğer tüm standardizasyon ve uyumlaştırma konuları.
- ç) Ramp denetçisinin tazeleme eğitimi olmaması sonucunda yetkisini yitirmesi halinde eksik tazeleme eğitimi tamamlanarak kıdemli ramp denetçisi niteliği kazandırılır.”

MADDE 24- Aynı Talimat' ın 20 nci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“Son/yakın dönem deneyimi gereklilikleri

MADDE 20- (1) SAFA denetçilerinin yetkilerinin sürebilmesi için yetkilendirilmeleri sonrasındaki bir takvim yılında en az 12 adet ve her yarım takvim yılında en az 6 denetimin icrası gerekmektedir.

(2) SAFA denetçilerinin aynı zamanda uçuş işletme, ramp veya uçuşa elverişlilik denetlemelerine katılması halinde, yapılan bu denetlemelerin en çok 3 tanesi, 12 ayda gerçekleştirilmesi gereken denetlemelere denk tutularak geri kalan kısmın SAFA denetlemesi olarak gerçekleştirilmesi gerekir.

(3) Bir SAFA denetçisinin görevlendirilmesi sonrasındaki bir takvim yılında belirlenen asgari sayıda denetlemeyi gerçekleştirmemesi sonucunda denetçiliği sona erer. Bu durumda söz konusu denetçinin kıdemli ramp denetçisi nezaretinde eksik kalan ramp denetlemelerinin yarısından az olmamak üzere gözetim altında denetleme yaparak Genel Müdürlük tarafından yeniden yetkilendirilir. Yeniden yeterlilik kazanılması için gözetim altındaki ramp denetimlerinin 90 takvim günü içerisinde tamamlanması gerekir.



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

(4) Denetçi 2 yarım yıl ile 6 yarım yıla kadar bir süreliğine denetimlere katılmamış olması sebebiyle yeterliliğini kaybederse, ancak işbaşı eğitimi ve gerekli tazeleme eğitiminin tamamlanması sonrasında yeniden yetkilendirilir.

(5) Denetçinin 6 yarım yıl ve daha uzun bir süreliğine denetimlere katılmamış olması sonucunda denetçi yeterliliğini kaybetmiş olması halinde, başlangıç teorik eğitiminin, uygulamalı eğitimin ve işbaşı eğitiminin tamamlanması suretiyle yeniden yetkilendirilir.

(6) Denetçilerin yakın dönem gerekliliklerini taşıyıp taşımadıkları her yarım takvim yılı 01 Ocak-30 Haziran tarihleri arası ve 01 Temmuz-31 Aralık tarihleri arası dönemler esas alınarak değerlendirilir. Denetçiliğe görevlendirildikleri ilk yarım yıla ilişkin denetleme sayısında oransal hesaplama esas alınır.”

MADDE 25- Aynı Talimat’ ın 23 üncü maddesinin 1 inci bendinin (e) ve (f) fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“e) Ramp denetimlerinin tercihen iki denetçi tarafından gerçekleştirilmesi gerekir. Denetçilerden birinin olmaması halinde tek denetçi ile denetleme yapılabilir.

f) Genel olarak ramp denetimi hava araçlarının yolcu indirmesi sonrası ile yolcu alımı arasında yer alan zaman aralığında yapılır. Uçuş ekibi değişim esnasında tercihen gelen uçuş ekibi ile denetleme yapılır. Bu durumda uçuş ekibinin toplam istirahat süresini kısıtlamamaya özen gösterilir. Eğer kabinde yolcu alınması sonrasında kontrol edilebilecek unsurlar varsa denetleme yolcu alımı sonrasında kadar sürdürülür.“

MADDE 26- Aynı Talimat’ ın 23 üncü maddesinin 1 inci bendinin (ğ) fıkrasının 1 inci alt bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“1) Belirli öğeler emniyet bakımından daha az kritiktir ve dolayısıyla da bu öğelere daha düşük öncelik verilmesi gerekir. Öncelikli öğeler formda kırmızı renkle vurgulanmıştır.”

MADDE 27- Aynı Talimat’ ın 25 inci maddesinin 7, 8 ve 9 uncu bentleri aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“(7) Denetlenecek unsurların Genel Müdürlük resmi internet sitesinde yayınlanan ramp denetimi kontrol tutanağından (POI) seçilmesi gerekir. Ramp denetimi kontrol tutanağı toplamda 53 unsurdan oluşur. Ramp denetimi kontrol tutanağında yer almamakla birlikte tespit edilen her türlü diğer uygunsuzluk, eksiklikler E-Genel unsurlar kısmına kaydedilir.

(8) Denetlenen unsurlar ile her nevi olası bulgular ve gözlemler Ramp denetimi kontrol tutanağı kullanılarak kayıt edilir.

(9) Ek-3’te yer alan denetim tutanağının bir kopyası haberdar etme maksatlı olarak

SHT -RAMP Değ.	Yayın Tarihi	Değişiklik No	Değişiklik Tarihi	Sayfa
	10/03/2016	1	XX/06/2017	8 / 15

işleticiye teslim edilir. Denetlemeyi kabul eden işletme yetkilisinden Ramp denetimi kontrol tutanağını imzalaması istenilir. İşletme yetkilisi tutanağı imzalamaktan imtina ederse bu durumda tutanakta belirtilir. İşletici denetleme esnasından kendisi bir form düzenlerse denetçi bir suretini alarak bu formu da kontrol eder ve uygunsa imzalar.”

MADDE 28- Aynı Talimat’ ın 27 nci maddesinin 1 inci bendinin (a) ve (b) fıkraları ile 27 nci maddesinin 2 inci bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“a) Nihai ramp denetimi raporunda sadece ramp denetimi kontrol tutanağında (POI) belirtilen bulguların raporlanması gerekir. Bulguların tespiti ve ifade edilmesinde EASA tarafından periyodik olarak yayımlanan önceden tanımlanmış bulgu listesi (PDF) esas alınır. Denetim tutanağında yer verilmeyen her nevi diğer bilgi nihai raporda "G" “remark” kategorisinde raporlanır.

b) Denetim Tutanağının işleticinin temsilcisine teslim edilmesi sırasında, denetçinin, söz konusu imzanın hiçbir şekilde listelenen bulguların kabulü anlamına gelmediğini, denetleme nihai raporunun işletme temsilcisi tarafından teslim alındığı ve söz konusu hava aracının belirtilen tarihte ve yerde denetime tabi tutulmuş olduğu anlamına geldiğini açıklayarak, bu kişiden Ramp denetimi kontrol tutanağını (POI) imzalamasını talep etmesi gerekir.

(2) Ramp denetimi kontrol tutanakları (POI'lar), gerekli imzalar da dâhil olmak üzere elektronik olarak doldurulabilir ve yerinde yazdırılabilir veya elektronik olarak teslim edilebilir.”

MADDE 29- Aynı Talimat’ ın 28 inci maddesinin 1 inci bendinden sonra gelen “(2) AB üyesi devletlerin düzenleyici gözetiminde tescil edilmiş hava araçları için ilaveten AB standartları da geçerli olur. “ bendi Talimattan çıkarılmıştır.

MADDE 30- Aynı Talimat’ ın 28 inci maddesinin 2 nci ve 3 üncü bentleri aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“(2) Hava aracının teknik durumunun kontrol edilmesi için imalatçıların standartlarının kullanılması gerekir.

(3) Türk Hava sahasına uçuşu kabul edilen ve Türkiye AIP’si ile tüm işleticilere deklare edilmiş ulusal gereklilikler de denetlemelerde kontrol edilir. Bu durumda bu gerekliliklerden sapmalar bulgu olarak raporlanır. Bu tür bulgular için, raporun "Std." sütununda "N" yazması ve "Ref." sütununda uygun referansa yer verilmesi gerekir. Emniyete etki etmeyen bu tür uygunsuzluklar G “remark” kategorisinde değerlendirilir.”

MADDE 31- Aynı Talimat' ın 29 uncu maddesinin 1 inci, 2 nci ve 3 üncü bentleri aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“Uygunsuzlukların değerlendirilmesi

MADDE 29- (1) Denetlemede uygulanan standartlarla herhangi bir uygunsuzluk saptandığında, denetçinin, söz konusu bulgunun geliş ve/veya gidiş seferinin spesifik koşulları için geçerli olduğundan emin olması gerekir. Uçuşun doğasına aykırı beklentilerin bulgu olarak nitelendirilmemesi gerekir. Eğer uygunsuzluk hakkında bilgi verilecekse, bu tür bilgilerin (G) kategorisinde “remark” olarak raporlanması gerekir.

(2) Şikago Sözleşmesini imzalayan herhangi bir akit devlet, herhangi bir uluslararası standarda uygunluğu kabul etmediğini beyan ettiyse ICAO'ya farklılık bildiriminde bulunma hakkına sahiptir. Öte yandan, bu hak, diğer akit devletlerin hakim oldukları topraklar ile sınırlıdır. Denetçiler bu durumda kurala aykırılığı/ eksikliği/ farklılığı bulgu olarak değerlendirir. Bulguların, statüsüne denetim raporunun takibi sürecinde karar verilir.

(3) Hava aracının veya personelin geçerli standarda uygunsuzluğu işletici sorumlu otoritesinin veya hava aracı tescil devletinin sorumlu otoritesinin yükümlülüğünden de kaynaklı olabilir bu gibi durumlar tespit edildiğinde süreç kapsamında tespit edilen durum yine de işleticiye bulgu olarak kayıt edilir.“

MADDE 32- Aynı Talimat' ın 32 inci maddesinin 1 inci ve 2 nci bentleri aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“Belirgin teknik kusurların tespiti, raporlanması ve değerlendirilmesi

MADDE 32- (1) Teknik kusur; hava aracına, hava aracının sistemlerine veya komponentlerine ilişkin her nevi materyal arızasıdır. Küçük çaplı uygunsuzluklar emniyet üzerinde herhangi bir tesire sahip değildir. Bununla birlikte, küçük çaplı uygunsuzluklar da G “remark” kategorisinde gözlem olarak işleticiye bildirilir. Belirgin Kusur; potansiyel limit dışı olan kusurlardır. Belirgin kusurun geçerli limitler dâhilinde veya haricinde olduğunun tespit edilmesi için ileri seviyede değerlendirmeler gereklidir. Limit içi kusurların rutin bakım, hava aracı kabul prosedürü veya uçuş öncesi kontrolleri sırasında tespit edilmiş olması gerektiğinden bu tür uygunsuzluklar da denetleme tutanağına kayıt edilir ve işleticiye bildirilir.

(2) İşletici Onaylanmış Bakım Programı (AMP) uyarınca hangar bakımı veya rutin bakımlarda kontrolünü öngördüğü unsurların ramp denetlemesi esnasında tespiti halinde; işletici tarafından tespit edilmemiş teknik kusurların A23/A24 kapsamında bulgu olarak nitelenmemesi gerekir. Bu tür kusurlara ilişkin örnekler şunlardır:

- Eksik/kayıp bağlantı elemanları,
- Bağlantı kabloları,
- Kabin acil durum aydınlatması.”

MADDE 33- Aynı Talimat' ın 33 üncü maddesinin 2 nci bendinin (ç),(d) ve (e) fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“ç) Eksik/kayıp bağlantı elemanı, eski sızıntıların izleri ve yapısal olmayan hasarlar gibi pek çok "küçük çaplı " olabilir. Bu tür kusurların ilgili imalatçı sınırlamaları -AMM, SRM vb.- doğrultusunda değerlendirilmesi gerekir.

d) İşleticinin belirgin kusuru tespit etmiş, ancak bu kusuru kendi iç sisteminde kayıt edip değerlendirmemiş olması halinde, işleticinin söz konusu kusuru değerlendirerek kayıt etmesi gerekir. Söz konusu kusur limitler dahilinde ise, Kusurların bildirilmesi ve giderilmesi (A23) kapsamında "Bilinen kusur /değerlendirilmemiştir/ kayıt edilmemiştir. " bulgusu yazılacaktır. Bununla birlikte, bu kusurun limitler haricinde olması halinde, ilgili denetim unsuru kapsamında kategori 3 bulgunun ortaya konması gerekir. Bu durumda ayrıca bir tamamlayıcı bulgu yazılmaz.

e) İşleticinin belirgin kusuru tespit etmemiş olması halinde, uçuş ekibi bilgilendirilir. Kusur limitler dâhilinde ise uçuş öncesi kontrolü (A24) kapsamında "Uçuş öncesi kontrolü yapıldı ancak belirgin kusurlar kayıt defterine yazılmadı" şeklindeki ifadeyle kategori 2 bulgu olarak ortaya konulur. Kusur limit dışında ise denetim unsuru kapsamında kategori 3 bulgu olarak ortaya konulur. Bu durumda, bu kusura ilişkin olarak hiçbir tamamlayıcı bulgunun A24 kapsamında raporlanmaması gerekir.”

MADDE 34- Aynı Talimat' ın 34 üncü maddesinin 2 nci bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“(2) Hava aracında taşınması gereken her tür lisans ve sertifikanın (AOC ve Ops Spec.) uçakta bulunmaması halinde, bu tür belgelerin bir sonraki uçuştan önce tevsik edilmesinin uçuş emniyeti üzerindeki etkisinin daha az olacağı da dikkate alınmalıdır. Bu durumda EASA tarafından yayımlanan ön tanımlı bulgulardan uygun olan seçilerek Kategori 1 bulgu kayıt edilir. Uçuş öncesi belirlenen belgenin denetleme heyetine ulaştırılmaması durumunda (tescil sertifikası, radyo lisansı) seviye artırılarak EASA tarafından yayımlanan ön tanımlı bulgulardan uygun olan seçilerek Kategori 2 bulgu kayıt edilir. Diğer tüm eksiklikler için kategori 3 bulgu kayıt edilir. Denetleme ekibi, hiçbir durumda bir uçuş ekibi üyesinin görevini icra etmeye yeterliliğini (sağlık koşulları dahil) kanıtlayıcı uygun ve geçerli bir lisansın tanzim edildiğini teyit etmeksizin uçuşa izin vermez.”

MADDE 35- Aynı Talimat' ın 36 ncı maddesinin 2 nci bendinin (d) fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“d) Denetimi gerçekleştirilen işleticinin tespit edilen bulgu için uygun tedbiri alması ve haberdar edilmesi için söz konusu raporun veri tabanına girilmesi sonrasındaki en geç 10 iş günü içerisinde işleticinin otoritesine ve işleticiye bilgi verilir. Bu tür bilgilendirmede öncelikli iletişim yolu veri tabanıdır. “

MADDE 36- Aynı Talimat' ın 36 ncı maddesinin 8 ve 9 uncu bentleri aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“(8) Veri tabanına işleticiden ve/veya gözetim otoritesinden ikna edici bir düzeltici işlemin yüklenmemiş olması durumunda bulgu açık statüde bekletilir. Ancak ilave denetim(ler) yoluyla, uygun düzeltici işlemin tesis edildiği görülürse bulgular kapatılabilir. İşleticiyle gerçekleşen her türlü iletişim bilgi, belge ve kanıt rapor ekleri olarak veri tabanına yüklenir.

(9) Denetlenen bir işleticinin artık mevcut olmadığı, bağlı bulunduğu gözetim otoritesinden teyit edildiğinde söz konusu işleticiye ilişkin tüm bulguların veri tabanında kapatılması ve kapatma sebebinin gerekçe kısmında “işletici artık mevcut değil” ifadesinin kullanılması gerekir.”

MADDE 37- Aynı Talimat' ın 37 inci maddesinin 3, 4 ve 6 ncı bentleri aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“(3) Tespit edilen kategori 3 bulgunun kalkış öncesinde 3A sınıfında bir tedbirle uygun hale getirilmesi durumunda denetçiler söz konusu tedbirlerin uygun şekilde tamamlandığını kontrol eder. Kalkış öncesinde gerçekleştirilecek düzeltici işlemlere ilişkin örnekler aşağıda listelenmiştir.

a) Tespit edilen kusurlara ilişkin imalatçı talimatları doğrultusunda uygulanan onarımlar.

b) Ağırlık ve dengenin yeniden hesaplanması.

c) Faks yoluyla veya diğer elektronik yöntemlerle ulaşılan eksik belgenin bir kopyası.

ç) Kargonun uygun şekilde bağlanması.

Denetçilerin düzeltici işlem var ise bunu açıklamalarda belirtilir. Herhangi bir kategori 1 veya kategori 2 bulgu için ilave bir düzeltici işlem var ise buna da açıklamalarda değinilir.

(4) Herhangi bir kategori 3 bulgu tespit edilmesi ve uçuş ekibinin gerekli düzeltici işlemleri gerçekleştirmeyi veya operasyon kısıtlamalarına uymayı reddetmesi halinde hava aracı seferden çekilir. Bununla birlikte, işletici denetim ekibiyle iletişim kurmayı reddederse hava aracı bu durumda da seferden çekilir. Genel Müdürlük bu durumda, seferden çekme sebepleri devam ettiği sürece söz konusu hava aracının uçuşuna müsaade etmez. Yukarıda sayılan durumlarda gerçekleştirilen her türlü iletişimin kayıtları ve diğer kanıtlar toplanılarak delil olarak veri tabanına eklenir.

(6) İstisnai durumlarda, kategori 3 bulgudan doğan kısıtlamalara ilişkin doğrulama mümkün olmayabilir. Kategori 3 bulguya sebep olan kusur/ eksikliğin giderildiğinin veya kısıtlamaya ilişkin gerekli işlemlerin tamamlandığının kontrolünden denetici ekibi sorumludur. Bununla birlikte uçuş esnasında uygulanacak kısıtlayıcı işlemlerin doğrulanması mümkün olmayabilir. Bu durumda kısıtlayıcı işlemin tamamlanmasından ve kontrolünden ve uçuş öncesinde bu işlemlere yönelik tüm belge ve kayıtların denetleme ekibine sunulmasından

uçuş ekibi sorumludur.”

MADDE 38- Aynı Talimat’ ın 38 inci maddesinin 1 inci bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“İvedi işletme yasağı, uçuşa elverişliliğin geçici kaybı

MADDE 38- (1) Genel Müdürlük, tespit edilen bir bulgular ve tekrar eden denetlemeler sonucunda işleticiye bildirilen kategori 3a, 3b veya 3c tedbirlere ilave olarak “ivedi işletme yasağı” 3d sınıfında tedbir uygulayabilir. “

MADDE 39- Aynı Talimat’ ın 39 uncu maddesinin başlığı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“Denetlemenin Reddedilmesi

MADDE 39-“

MADDE 40- Aynı Talimat’ ın 40 ıncı maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“Seferden çekme kararının kaldırılması

MADDE 40-(1) Seferden çekme kararı kaldırılması gündeme geldiğinde hava aracının yetkili otoritesi EASA üyesi ise, söz konusu otorite tarafından verilen uçuş izni diğer EASA üye devletlerinden izin alınmasını gereğini ortadan kaldırır. Diğer durumlarda denetlemeye konu hava aracı, hava sahası kullanılacak tüm ülkelerin yetkili otoritelerince niyetlenen uçuşa ATC uçuş planlarının kabulü yoluyla izin vermedikçe seferden çekme kararı kaldırılmaz.”

MADDE 41- Aynı Talimat’ ın 44 üncü maddesinin 1 inci bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“MADDE 44– (1) EASA üyesi ülkelerce yapılan SAFA denetlemeleri işletmeler tarafından periyodik olarak kontrol edilir. Denetlemelerde ortaya konulan bulgulara ilişkin düzeltici işlemler veri tabanına 15 gün içinde kaydedilir. Ayrıca herhangi bir üye devlet tarafından yapılan denetlemede tespit edilen uygunsuzluğa yapılan ve sonuçlandırılmayan itirazlara karşı Genel Müdürlük yazılı olarak bilgilendirilir. 15 günlük süre zarfında düzeltici işlem yapılıp ve EASA SAFA veri tabanına girilmemesi halinde ilgili işletme uyarılır. Bulgulara cevap verilmemesi, düzeltici işlem ortaya konulmaması ve bulgunun geçerli bir sebebe dayanmaksızın 90 günden uzun süre açık durumda olması halinde, işletmeye idari yaptırım uygulanır. EASA SAFA veri tabanına erişim için hesap oluşturulması SHGM SAFA birimi koordinesinde gerçekleştirilir.”

MADDE 42- Aynı Talimat’ ın 46 ncı maddesinin 2 nci ve 3 üncü bentleri aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“(2) İşletme SAFA koordinasyon görevlisi aşağıdaki şartları sağlar.

- a) 5 yıllık havacılık tecrübesi sahibi olmak,
- b) İşletmelerin uçuşa elverişlilik, bakım veya uçuş işletme, uçuş emniyet ve uyumluluk izleme / kalite müdürlüklerinden / başkanlıklarından birinde 2 yıl çalışmış olmak,
- c) EASA veya Genel Müdürlükçe veya Genel Müdürlük tarafından delege edilmiş eğitim kuruluşunca verilen SAFA denetçi eğitimlerinden birini tamamlamış olmak, SMS kültürü, kalite yönetim sistemi, kök sebep analizi ve düzeltici işlem konularında sertifikalı eğitim almış olmak, işletme filosunda bulunan hava aracı tiplerinden birinde tip eğitimi almış olmak.

(3) İşletme SAFA koordinasyon görevlisinin sorumlulukları aşağıda belirtilmiştir.

- a) İşletmenin uçaklarına yapılan SAFA / SANA denetlemelerinde tespit edilen bulguların düzeltici işlemlerinin, işletmenin ilgili biriminin bilgilendirilmesi suretiyle yapılmasını sağlamak ve düzeltici işlemleri EASA SAFA veri tabanına girmek ve takip etmek, oluşan safa oranlarının artış ve azalışları durumunda Genel Müdürlüğe bilgi vermek.
- b) İşletmenin uçaklarına Genel Müdürlük tarafından her yıl belirtilen şekilde ramp denetimleri yapmak veya yaptırmak. “

MADDE 43- Aynı Talimat’ ın 47 nci maddesinin 1 inci bendinin (b) ve (c) fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.:

“b) Uçuşa elverişlilik veya operasyon ve tehlikeli maddelerle ilgili sertifikalandırılmış eğitimlere katılmak, işletme filosunda bulunan hava aracı tiplerinden birinde alıştırma eğitimi almış olmak

c) EASA veya Genel Müdürlükçe veya Genel Müdürlük tarafından delege edilmiş eğitim kuruluşunca verilen teorik, uygulama ve kendi işletmelerinde yapılacak 3 adet gözlemci olarak ve 3 adet işletme kıdemli denetim görevlisi gözetiminde denetlemeden oluşan işbaşı eğitimini de kapsayan bir SAFA eğitimi almış olmak. “

MADDE 44- Aynı Talimat’ ın 47inci maddesinden sonra gelmek üzere aşağıdaki madde eklenmiştir.

“İşletme Kıdemli Denetim Görevlisi

MADDE 47A- (1) İşletme Kıdemli ramp denetçileri aşağıdaki şartları taşır:

- İşletme bünyesinde veya otoritelerde ramp denetlemeleri yapmakla görevlendirilmiş olmak,
- Kıdemli olarak görevlendirilmeden önceki 3 takvim yılı içinde her takvim yılında en az 12 olmak üzere toplam 36 ramp denetlemede görev almış olmak,
- Kontrol listesinin kokpit, kabin, dış yüzey veya kargo kısımlarından en az 2 bölümünde yetkilendirilmiş olmak,
- EASA veya Genel Müdürlükçe veya Genel Müdürlük tarafından delege edilmiş eğitim kuruluşunca verilen SAFA denetçi eğitimlerinden birisini tamamlamış olmak,

(2) Yukarıdaki şartları taşıyan kişiler işletme bünyesinde yapılacak işbaşı



Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

eğitimlerinde Kıdemli Denetim Görevlisi olarak görevlendirilir ve görevlendirilmelerine müteakip 60 gün içerisinde Genel Müdürlüğe yazılı olarak bildirilirler..”

MADDE 45- Aynı Talimat’ın Altıncı Kısımının Başlığı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“ALTINCI BÖLÜM”

Yürürlük

MADDE 46- (1) Bu Talimat yayımlandığı tarihte yürürlüğe girer.

Yürütme

MADDE 47- (1) Bu Talimatı Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.