

**SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK VE BAKIM SORUMLULUĞU TALİMATI
(SHT-M Rev. 02)**

BİRİNCİ BÖLÜM

Amaç, Kapsam, Dayanak, Tanımlar ve Kısaltmalar

Amaç

MADDE 1 - (1) Bu Talimatın amacı, 20/12/2012 tarih ve 28503 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği (SHY-M)’nin uygulanmasına ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

Kapsam

MADDE 2 - (1) Bu Talimat, SHY-M Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği’ne uygun şekilde; hava taşımacılığı yapmak üzere Genel Müdürlük tarafından yetkilendirilmiş veya Genel Müdürlük tarafından uygun görülmüş kurum veya kuruluşlarca yetkilendirilmiş gerçek ve tüzel kişiler ile bu amaçla kullanılacak hava araçlarını ve hava araçlarına takılan her tür komponent de dahil olmak üzere, sürekli uçuşa elverişlilik hizmeti vermek üzere yetkilendirilmiş kuruluşları ve bu kuruluşlarda görev yapan yönetici ve ilgili teknik personeli ve sürekli uçuşa elverişliliğin sağlanması için alınacak önlemleri kapsar.

Dayanak

MADDE 3 - (1) Bu Talimat, 14/10/1983 tarih ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’na, 10/11/2005 tarih ve 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun’a ve Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği (SHY-M)’nin 47 nci maddesine dayanılarak ve EASA Part-M 593/2012 ve EASA Part-M AMC 2012/004/R numaralı revizyonlara paralel olarak hazırlanmıştır.

Tanımlar ve kısaltmalar

MADDE 4 – (1) Bu Talimatta geçen;

a) AMC: EASA tarafından yayımlanan ve sağlanması zorunlu olan gerekliliklerin kabul edilebilir uygulama usul ve esaslarını,

b) AMOC: Alternatif kabul edilebilir yöntemleri,

c) AOC: 01/06/2007 tarihli ve 26539 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan SHY-6A Yönetmeliği kapsamında Genel Müdürlük tarafından verilen ticari hava taşıma işletmesi ruhsatını,

ç) Asgari teçhizat listesi (MEL): Hava aracının sınırları belirlenmiş şartlar dâhilinde belirli gayri faal teçhizatla işletilebilmesine olanak sağlamak için üretici tarafından yayımlanan, işletmeci tarafından hazırlanan ve Genel Müdürlük tarafından onaylanarak yürürlüğe giren el kitabını,

d) 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,

e) Bakım çıkış sertifikası: 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 belgeyi,

f) Büyük hava aracı: Azami kalkış kütlesi (MTOM) 5.700 kg’ın üzerinde olan uçak veya çok motorlu helikopter olarak sınıflandırılan hava aracını,

g) EASA: Avrupa Havacılık Emniyet Ajansını,

ğ) EASA Part-21: Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan EU No 748/2012 numaralı mevzuatın Ek-1’ini,

h) EASA Part 145: Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan EU No 2042/2003 numaralı mevzuatın Ek-2’sini,

- 1) EASA Part M: Avrupa Komisyonu tarafından yayımlanan EU No 2042/2003 numaralı mevzuatın Ek-1'ini,
- i) ELA1 hava aracı, (Avrupa hafif hava aracı);
 - 1) Azami kalkış kütlesi (MTOM) 1,200 kg. veya altında olan, karmaşık motorlu hava aracı olarak sınıflandırılmayan uçak, planör veya motorlu planörü,
 - 2) Azami kalkış kütlesi (MTOM) 1,200 kg. veya altında olan deniz hava aracı veya motorla çalışan deniz hava aracını,
 - 3) Azami tasarım kaldırma gazı veya sıcak hava hacmi, sıcak hava balonları için 3,400 m³'ün, gaz balonları için 1,050 m³'ün, bağlı gaz balonları için 300 m³'ün üzerinde olmayan balonu,
 - 4) Azami dört kişi alacak şekilde tasarlanmış, azami tasarım kaldırma gazı veya sıcak hava hacmi, sıcak hava zeplinleri için 3400 m³'ün ve gaz zeplinleri için 1,000 m³'ün üzerinde olmayan zeplini,
- j) Genel Müdür: Sivil Havacılık Genel Müdürünü,
- k) Genel Müdürlük: Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü,
- l) GM: EASA tarafından yayımlanan kararlar için rehber dökümanı,
- m) Hava aracı: Havalanabilme ve/veya havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü hava aracını,
- n) Hava aracı sahibi: Hava aracının mülkiyetine sahip olan gerçek veya tüzel kişiyi,
- o) ICAO: Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatını,
- ö) IR: EASA tarafından yayınlanan ve sağlanması zorunlu olan gereklilikleri,
- p) İşletmeci veya işletici: Uçuş operasyonu gerçekleştirmek amacıyla Genel Müdürlükten işletme ruhsatı almış gerçek ve tüzel kişileri,
- r) Kuruluş: Bir gerçek kişi, tüzel kişi veya tüzel kişiliğin bir parçasını,
- s) Karmaşık motorlu hava aracı:
 - 1) Azami Kalkış Kütlesi (MTOM) 5,700 kg. ve üzerinde olan veya azami yolcu koltuk kapasitesi on dokuzdan fazla olan veya iki pilot veya üzeri pilotla uçuş için sertifikalandırılmış olan veya turbo jet motor veya motorlara sahip olan veya birden fazla turboprop motora sahip uçakları,
 - 2) Azami Kalkış Kütlesi (MTOM) 3,175 kg. ve üzerinde olan veya azami yolcu koltuk kapasitesi dokuzdan fazla olan veya iki pilot veya üzeri pilotla uçuş için sertifikalandırılmış olan helikopterleri,
 - 3) Tilt rotor hava araçlarını,
- ş) Komponent: Hava aracına ait her tür motor, pervane, parça veya cihazı,
- t) Konfigürasyon sapma listesi (CDL): Hava aracının sınırları belirlenmiş şartlar dahilinde belirli gayri faal veya eksik dış teçhizatla (paneller, kapaklar ve benzeri) işletilebilmesine olanak sağlamak için üretici tarafından yayımlanan el kitabını,
- u) Kurtarılamaz malzeme: Mevcut teknoloji ile tamiri mümkün olmayan ve ömür sınırları uzatılamayan malzemeleri,
- ü) Kritik Dizayn Konfigürasyon Kontrol Sınırlamaları (CDCCL): Hava aracının uçuşa elverişliliğinin ve tip dizaynının korunması için uygulanacak hava aracının kritik dizayn özelliklerinin kontrol ve bakım usul ve esaslarını,
- v) LSA hava aracı aşağıdaki özelliklerin tümüne sahip olan hafif spor uçak;
 - 1) Azami kalkış kütlesi (MTOM) 600 kg'ın üzerinde olmayan,
 - 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,
 - 3) Pilot dâhil olmak üzere, en fazla iki kişilik azami koltuk kapasitesine sahip,
 - 4) Pervaneli, türbin olmayan tek motorlu,
 - 5) Basınçlandırılmamış kabine sahip hava aracını,
- y) MSG: Bakım yönlendirme grubunu,
- z) Onaylayıcı personel: Bakım sonrasında bir hava aracının veya komponentin bakım çıkışından sorumlu olan personeli,

- aa) Onaylı bakım kuruluşu: SHY-145 Yönetmeliği, bu Talimatın altıncı bölümü, EASA Part 145 veya EASA Part M alt bölüm F kapsamında onaylı bakım kuruluşunu,
- bb) Onaylı tasarım/üretim kuruluşu: SHT-21 veya EASA Part-21 kapsamında yetkilendirilmiş tasarım/üretim kuruluşunu,
- cc) Otorite: ICAO üyesi ülkelerin sivil havacılık organizasyonlarından sorumlu kurumu,
- çç) SEK: Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi el kitabını,
- dd) Seviye 1 bulgu: SHY-M Yönetmeliğinin gerekliliklerine uymayan, emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan her tür önemli uygunsuzluk halini,
- ee) Seviye 2 bulgu: SHY-M Yönetmeliğinin gerekliliklerine uymayan, emniyet standardını düşürebilecek ve uçuş emniyetini tehlikeye atması muhtemel olan her tür önemli uygunsuzluk halini,
- ff) SHY-6A: 16/11/2013 tarihli ve 28823 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği (SHY-6A)’ni,
- gg) SHY-6B: 14/5/2013 tarihli ve 28647 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Genel Havacılık Yönetmeliği (SHY-6B)’ni,
- ğğ) SHY-145: 11/6/2013 tarihli ve 28674 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Onaylı Hava Aracı Bakım Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-145)’ni,
- hh) SHY-147: 18/8/2012 tarihli ve 28388 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Hava Aracı Bakım Eğitimi Kuruluşları Yönetmeliği (SHY-147)’ni,
- ıı) SHY-66: 30/10/2013 tarihli ve 28806 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği (SHY-66)’ni,
- ii) SHY-66 lisanslı personel: 30/10/2013 tarihli ve 28806 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Hava Aracı Bakım Personeli Lisans Yönetmeliği (SHY-66) kapsamında lisans tanzim edilen gerçek kişiyi,
- jj) SHY-21: 20/8/2013 tarihli Hava Aracı ve İlgili Ürün, Parça ve Cihazın Uçuşa Elverişlilik ve Çevresel Sertifikasyon Yönetmeliğini,
- kk) SHT-21: 25/11/2013 tarihli Hava Aracı ve İlgili Ürün, Parça ve Cihazın Uçuşa Elverişlilik ve Çevresel Sertifikasyon Talimatını,
- ll) 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,
- mm) SYK: Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşunu,
- nn) Tip sertifikası: Hava aracı veya komponent için teknik özellikleri ve faaliyeti için belirlenmiş limitleri içeren, üretimi gerçekleştiren ülke otoritesi tarafından verilen onayı gösteren belgeyi,
- oo) Uçuş öncesi kontrol: Hava aracının amaçlanan uçuşa uygun olduğundan emin olmak amacı ile uçuş öncesinde yerine getirilen ve arıza giderimini kapsamayan kontrolleri,
- öö) Yenileştirme: Hava aracının ve hava aracı parçasının işlevsel ömrünü arttırmak için onaylanmış standartlara uygun olarak tetkik edilmesini ve parça değiştirilmesi ile restorasyonunu,
- ifade eder.

İKİNCİ BÖLÜM

Genel Hususlar ve Uygulama Esasları

Uygulama esasları

MADDE 5 - (1) Bu Talimatta yer alan hükümlerle ilgili esasların uygulanmasında Ek-1’de yer alan tablolarda bulunan IR kurallarının uygulanması zorunlu olup, bu uygulamalar sırasında; AMC ve GM’de yer alan hususlar uygun olarak kabul edilir. Diğer durumlarda Genel Müdürlük tarafından yapılacak uygunluk değerlendirmesinin ardından onaylanır.

Sorumluluk

MADDE 6 - (1) Sorumluluklar Ek-1 Tablo-1’de belirlenen şekilde uygulanır.

Olay bildirimini

MADDE 7 - (1) Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği’ne göre, olayların bildirimine ilişkin uygulama esasları Ek-1’de bulunan Tablo-2’ye uygun olarak yapılır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Uygulama Esasları

Sürekli uçuşa elverişlilik

MADDE 8 - (1) Türk sivil hava aracı sicilinde kayıtlı hava araçlarının sürekli uçuşa elverişlilik durumları Ek-1’de bulunan Tablo-3’e uygun olarak sağlanır.

Bakım programı

MADDE 9 - (1) Hava aracı bakım programı Ek-1’de bulunan Tablo-4’e uygun olarak hazırlanır.

Uçuşa elverişlilik direktifleri

MADDE 10 - (1) Uçuşa elverişlilik direktifleri hava araçlarına Ek-1’de bulunan Tablo-5’e uygun olarak uygulanır.

Modifikasyon ve tamir verileri

MADDE 11 - (1) Hava araçlarına uygulanacak her türlü modifikasyon ve tamirler, Ek-1’de bulunan Tablo-6’ya uygun veriler kullanılarak yapılır.

Sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemi

MADDE 12 - (1) Sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemi Ek-1’de bulunan Tablo-7’ye uygun şekilde oluşturulur.

İşletmecinin hava aracı teknik kayıt sistemi

MADDE 13 - (1) İşletmecinin hava aracı teknik kayıt sistemi Ek-1’de bulunan Tablo-8’e uygun olarak oluşturulur.

Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının devredilmesi

MADDE 14 - (1) Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının devredilmesi Ek-1’de bulunan Tablo-9’a uygun şekilde yapılır.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

Bakım Standartları

Bakım verileri

MADDE 15 - (1) Hava aracı bakım verileri Ek-1’de bulunan Tablo-10’a uygun olarak kullanılır.

Bakımın uygulanması

MADDE 16 - (1) Hava aracı bakımları Ek-1’de bulunan Tablo-11’e uygun olarak yapılır.

Hava aracı arızaları

MADDE 17 - (1) Hava aracı arızaları Ek-1’de bulunan Tablo-12’ye uygun şekilde giderilir.

BEŞİNCİ BÖLÜM

Komponentler

Komponentlerin kullanımı

MADDE 18 - (1) Hava aracı komponentleri Ek-1'de bulunan Tablo-13'e uygun olarak kullanılır.

Komponentlerin bakımı

MADDE 19 - (1) Hava aracı komponentlerinin bakımı Ek-1'de bulunan Tablo-14'e uygun olarak yapılır.

Hizmet ömrü sınırlı komponentler

MADDE 20 - (1) Hava aracında bulunan hizmet ömrü sınırlı komponentler Ek-1'de bulunan Tablo-15'e uygun olarak takip edilir.

Gayri faal komponentlerin kontrolü

MADDE 21 - (1) Hava aracında gayri faal komponent bulundurulamaz ve bu komponentlerin kontrolü Ek-1'de bulunan Tablo-16'ya uygun olarak yapılır.

ALTINCI BÖLÜM

F Bakım Kuruluşu

F bakım kuruluşu kapsamı

MADDE 22 - (1) F bakım kuruluşu Ek-1'de bulunan Tablo-17'de açıklanan hususlar kapsamında görev yapar.

F bakım kuruluşu başvurusu

MADDE 23 - (1) F bakım kuruluşu başvurusu Ek-1'de bulunan Tablo-18'e uygun olarak yapılır.

F bakım kuruluşu onayının kapsamı

MADDE 24 - (1) F bakım kuruluşu onayının kapsamı Ek-1'de bulunan Tablo-19'a göre belirlenir.

F bakım kuruluşu el kitabı

MADDE 25 - (1) F bakım kuruluşu Ek-1'de bulunan Tablo-20'ye uygun bir el kitabı hazırlar.

F bakım kuruluşu tesis gereklilikleri

MADDE 26 - (1) Yetki almak isteyen F bakım kuruluşu Ek-1'de bulunan Tablo-21'de belirtilen tesis gerekliliklerini sağlamak zorundadır.

F bakım kuruluşu personel gereklilikleri

MADDE 27 - (1) Yetki almak isteyen F bakım kuruluşu Ek-1'de bulunan Tablo-22'de belirtilen personel gerekliliklerini sağlamak zorundadır.

Onaylayıcı personel

MADDE 28 - (1) Yetki alan F bakım kuruluşu Ek-1'de bulunan Tablo-23'e uygun olarak onaylayıcı personel yetkilendirmesi yapar.

Komponentler, ekipmanlar ve aletler

MADDE 29 - (1) Yetki almak isteyen F bakım kuruluşu komponentler, ekipmanlar ve aletler için Ek-1’de bulunan Tablo-24’te belirtilen gereklilikleri sağlar.

Bakım verileri

MADDE 30 - (1) F bakım kuruluşunda Ek-1’de bulunan Tablo-25’te belirtilen standartlara uygun bakım verileri kullanılır.

Bakım iş emirleri

MADDE 31 - (1) F bakım kuruluşunda Ek-1’de bulunan Tablo-26’ya uygun bakım iş emirleri hazırlanır.

Bakım standartları

MADDE 32 - (1) F bakım kuruluşunda uygulanacak bakım standartları Ek-1’de bulunan Tablo-27’ye uygun şekilde sağlanır.

F bakım kuruluşu hava aracı bakım çıkış sertifikası

MADDE 33 - (1) Hava aracı bakım standartları ile bakım çıkış sertifikası Ek-1’de bulunan Tablo-28’de belirtilen hususlara uygun olarak hazırlanır.

F bakım kuruluşu komponent bakım çıkış sertifikası

MADDE 34 - (1) F bakım kuruluşunda komponent bakım çıkış sertifikası Ek-1’de bulunan Tablo-29’a uygun olarak yayımlanır.

Bakım kayıtları

MADDE 35 - (1) F bakım kuruluşunda bakım kayıtları Ek-1’de bulunan Tablo-30’a uygun olarak hazırlanır ve muhafaza edilir.

F bakım kuruluşunun yetkileri

MADDE 36 - (1) F bakım kuruluşunun yetkileri Ek-1’de bulunan Tablo-31’de belirtilen hususlara uygun şekilde belirlenir.

Organizasyonel gözden geçirme

MADDE 37 - (1) F bakım kuruluşunda Ek-1’de bulunan Tablo-32’ye uygun şekilde organizasyonel gözden geçirme yapılır.

F bakım kuruluşundaki değişiklikler

MADDE 38 - (1) Yetki alan F bakım kuruluşundaki değişiklikler Ek-1’de bulunan Tablo-33’e uygun olarak yapılır.

F bakım kuruluşu onayının geçerliliği

MADDE 39 - (1) Yetki alan F bakım kuruluşunun onayının geçerliliği Ek-1’de bulunan Tablo-34’te belirtilen hususlara uygunluğa göre belirlenir.

F bakım kuruluşunda tespit edilen bulgular

MADDE 40 - (1) Yetkilendirilen F Bakım kuruluşuna yapılan denetlemeler sırasında tespit edilen bulguların değerlendirilmesi ve takibi Ek-1’de bulunan Tablo-35’te belirtilen hususlara uygun olarak yapılır.

YEDİNCİ BÖLÜM

SYK

SYK kapsamı

MADDE 41 - (1) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluğu Ek-1’de bulunan Tablo-36’da açıklanmaktadır.

SYK başvurusu

MADDE 42 - (1) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluğu başvurusu Ek-1’de bulunan Tablo-37’ye uygun olarak yapılır.

SYK onayı kapsamı

MADDE 43 - (1) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluğu onayının kapsamı Ek-1’de bulunan Tablo-38’e uygun şekilde belirlenir.

Sürekli uçuşa elverişlilik el kitabı

MADDE 44 - (1) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi el kitabı Ek-1’de bulunan Tablo-39’a uygun olarak hazırlanır.

SYK tesis gereklilikleri

MADDE 45 - (1) Yetki almak isteyen sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluğu Ek-1’de bulunan Tablo-40’da belirtilen tesis gerekliliklerini sağlamak zorundadır.

SYK personel gereklilikleri

MADDE 46 - (1) Yetki almak isteyen sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluğu Ek-1’de bulunan Tablo-41’de belirtilen personel gerekliliklerini sağlamak zorundadır.

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli

MADDE 47 - (1) Yetki alan sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluğu Ek-1’de bulunan Tablo-42’de belirtilen hususlara uygun olarak personel yetkilendirmesi yapar.

Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi

MADDE 48 - (1) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi Ek-1’de bulunan Tablo-43’e uygun olarak yapılır.

SYK dokümantasyonu

MADDE 49 - (1) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluğunun dokümantasyonu, Ek-1’de bulunan Tablo-44’e uygun şekilde ve güncel olarak hazırlanır.

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi

MADDE 50 - (1) Bir hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi, Ek-1’de bulunan Tablo-45’e uygun olarak yapılır.

Kuruluğun yetkileri

MADDE 51 - (1) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluğunun yetkileri Ek-1’de bulunan Tablo-46’da belirtilen hususlara uygun olarak belirlenir.

Kalite sistemi

MADDE 52 - (1) Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği’ne göre yetki almak isteyen sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluğu, Ek-1’de bulunan Tablo-47’de belirtilen kalite sistemi gerekliliklerini sağlamak zorundadır.

Onaylı SYK’deki değişiklikler

MADDE 53 - (1) Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği’ne

göre yetki almış olan bir sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşundaki değişiklikler Ek-1'de bulunan Tablo-48'e uygun olarak yapılır.

Kayıt muhafaza etme

MADDE 54 - (1) Yetki almış bir SYK bünyesindeki faaliyetlere ait kayıtlar Ek-1'de bulunan Tablo-49'da belirtilen hususlara uygun olarak güncel şekilde muhafaza edilir.

SYK onayının sürekli geçerliliği

MADDE 55 - (1) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu onayının geçerliliği, Ek-1'de bulunan Tablo-50'de belirtilen hususlara uygunluğun teyidi ile gereğince belirlenir.

SYK'da tespit edilen bulgular

MADDE 56 - (1) Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği kapsamında yetkilendirilen bir kuruluşa yapılan denetlemeler sırasında tespit edilen bulguların giderilmesi ve takibi, Ek-1'de bulunan Tablo-51'de belirtilen hususlara uygun olarak yapılır.

SEKİZİNCİ BÖLÜM

Bakım Çıkış Sertifikası

Hava aracı bakım çıkış sertifikası

MADDE 57 - (1) Bakım programına uygun olarak tamamlanan her bir bakım sonrasında Ek-1'de bulunan Tablo-52'ye uygun olarak hava aracı bakım çıkış sertifikası düzenlenir.

Komponent bakım çıkış sertifikası

MADDE 58 - (1) Bakım yapılan her bir komponent için Ek-1'de bulunan Tablo-53'e uygun olarak komponent bakım çıkış sertifikası düzenlenir.

Hava aracı sahibi pilot yetkilendirmesi

MADDE 59 - (1) Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği'ne göre pilot - hava aracı sahibi yetkilendirmesi Ek-1'de bulunan Tablo-54'e uygun olarak yapılır.

DOKUZUNCU BÖLÜM

Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikası

Hava aracı uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi

MADDE 60 - (1) Hava aracı uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi, Ek-1'de bulunan Tablo-55'te belirtilen hususlara uygun olarak yapılır.

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerliliği

MADDE 61 - (1) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerliliği, Ek-1'de bulunan Tablo-56'ya uygun olarak belirlenir.

Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde hava aracının devri

MADDE 62 - (1) Sivil hava aracı siciline kayıtlı bir hava aracının Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde devri, Ek-1'de bulunan Tablo-57'de belirtilen hususlara uygun olarak yapılır.

Türkiye'ye ithal edilen hava aracının uçuşa elverişliliğinin incelenmesi

MADDE 63 - (1) Türkiye'ye ithal edilen bir hava aracının uçuşa elverişliliğinin incelenmesi Ek-1'de bulunan Tablo-58'de belirtilen hususlara uygun olarak yapılır.

Hava aracında tespit edilen bulgular

MADDE 64 - (1) Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Yönetmeliği kapsamında yetkilendirilen kuruluşa yapılan denetlemeler sırasında kuruluşa veya hava aracına yönelik olarak tespit edilen bulguların giderilmesi ve takibi Ek-1’de bulunan Tablo-59’da belirtilen hususlara uygun olarak yapılır.

ONUNCU BÖLÜM

Çeşitli ve Son Hükümler

Geçiş süreci

GEÇİCİ MADDE 1 - (1) Hava araçlarının mevcut uçuşa elverişlilik sertifikaları geçerlilik süresinin sonuna kadar geçerliliğini korur. İşletmecinin bu Talimatın yürürlüğe girdiği tarihten sonra uçuşa elverişlilik sertifikasının geçerlilik süresi dolmuş olan hava araçları için Ek-1’de bulunan Tablo-58’de yer alan M.A.904 gerekliliklerini sağladığının tespiti halinde bahse konu hava aracı için uçuşa elverişlilik sertifikası yeniden düzenlenir.

Yurtdışındaki kuruluşların yetkilendirilmesi

MADDE 65 - (1) Yurt dışında bulunan kuruluşların SHY-M Yönetmeliği kapsamındaki onay talepleri, Genel Müdürlük tarafından değerlendirmeye alınır. Gerekli görülmesi halinde yerinde denetim ve inceleme yapılarak, SHY-M Yönetmeliği kapsamında istenen gerekliliklerin uygunluğundan emin olunur. Genel Müdürlük bu başvuruyu kabul etmeden önce kuruluşun onay belgesine olan ihtiyacının doğruluğunu inceleme hakkını saklı tutar. Bahse konu kuruluşların yetkilendirilmesi konusundaki esaslar Genel Müdürlük tarafından ayrıca düzenlenir.

Yürürlük

MADDE 66 - (1) Bu Talimat yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Yürürlükten kaldırılan mevzuat

MADDE 67 - (1) Bu talimatın yürürlüğe girmesi ile birlikte; 10/6/2013 tarihli Sürekli Uçuşa Elverişlilik ve Bakım Sorumluluğu Talimatı SHT-M yürürlükten kalkar.

Yürütme

MADDE 68 - (1) Bu Talimat hükümlerini Sivil Havacılık Genel Müdürü yürütür.

Ek-1
Tablo-1

IR M.A.201 Sorumluluk

- (a) Hava aracı işleticisi, hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinden sorumlu olup;
- 1) Hava aracının uçuşa elverişli bir durumda muhafaza edilmesini,
 - 2) Hava aracında mevcut olan her bir operasyonel ve acil durum ekipmanının doğru bir şekilde takılı ve faal olmasını veya açık bir şekilde MEL'e uygun şekilde gayri faal olarak belirtilmesini,
 - 3) Genel Müdürlük tarafından yayınlanan düzenlemelere uygun olarak Genel Müdürlük tarafından yayınlanmış olan uçuşa elverişlilik sertifikasının geçerli tutulmasını,
 - 4) Hava aracının bakımının, Ek-1'de bulunan Tablo-4'de belirtilen onaylı bakım programına göre uygulanmasını sağlar. Aksi takdirde hiçbir uçuş gerçekleştiremez.
- (b) Hava aracının kiraya verilmiş olması halinde, aşağıdaki durumlardan birinin sağlanması şartıyla, hava aracı sahibi sorumlulukları kiracıya devredilir.
- 1) Kiracının tescil sertifikasında belirtilmesi,
 - 2) Kira sözleşmesinde ayrıntılı olarak yer alması.
- (c) Bakımı uygulayan her bir gerçek veya tüzel kişi, uyguladığı bakım işlemlerinden müteselsilen sorumludur.
- (d) Uçuş öncesi kontrolünün uygun bir şekilde yerine getirilmesinden ticari hava taşımacılığı yapılmadığı durumda sorumlu kaptan pilot, ticari hava taşımacılığı durumunda İşletmeci sorumludur. Bu kontrolün pilot veya yetkin kişiler tarafından uygulanması gerekmele birlikte, onaylı bakım kuruluşu veya SHY-66 lisansa sahip onaylayıcı personel tarafından uygulanması zorunlu değildir.
- (e) (a) paragrafında belirtilen sorumlulukların yerine getirilmesi amacıyla;
- i) Hava aracı sahibi, sürekli uçuşa elverişlilik ile ilgili işlemleri onaylı bir SYK'ye sözleşme yoluyla devredebilir. Bu durumda, söz konusu işlemlerin uygun bir şekilde yerine getirilmesinden SYK sorumludur.
 - ii) Bir hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini SHY-M'in yedinci bölümü doğrultusunda, Ek-3.1'e göre bir sözleşme olmadan kendi sorumluluğu altında yönetmeye karar veren hava aracı sahibi, bakım programının hazırlanması ve Ek-1'de bulunan Tablo-4 göre onaylanması için SHY-M'in yedinci bölümü doğrultusunda onaylı bir SYK ile sınırlı bir sözleşme yapabilir. Bu durumda hava aracı işleticisi, söz konusu sınırlı sözleşme ile bakım programının hazırlanması ve onaylanmasına ilişkin sorumluluğunu ilgili SYK'ye devreder.
- (f) Büyük hava araçları için, (a) paragrafında belirtilen sorumlulukların yerine getirilmesi amacıyla hava aracı sahibi, sürekli uçuşa elverişlilik ile ilgili işlemlerin onaylı SYK tarafından uygulanmasını sağlar. Bu durumda, Ek-3.1'e uygun olarak hazırlanmış yazılı bir sözleşme yapılması gereklidir. Bu durumda, söz konusu işlemlerin uygun bir şekilde yerine getirilmesinden SYK sorumludur.
- (g) Büyük hava araçlarının, ticari hava taşımacılığı için kullanılan hava araçlarının ve

REV.02

REV.02

REV.02

REV.02

bunların komponentlerinin bakımının SHY-145 veya EASA Part 145 onaylı bakım kuruluşu tarafından uygulanması gereklidir.

Hava aracı işleticilerinin, bahse konu hava araçları veya bunların komponentleri için ülkemizde yerleşik bir onaylı bakım kuruluşundan bakım hizmeti alması durumunda bakım hizmetini veren kuruluştan; hava aracı için SHY-145 yetki belgesinde bulunan yetki numarası ile bakım çıkış sertifikası ve hava aracı komponenti için SHGM Form 1 talep etmesi zorunludur.

(h) Ticari hava taşımacılığında işletmeci, işlettiği hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinden sorumlu olmakla birlikte,

1) SYK yetki belgesinin, SHY-M'in yedinci bölümü doğrultusunda işlettiği hava aracı için Genel Müdürlük tarafından yayımlanan işletme ruhsatının bir parçası olarak onaylanmasından,

2) SHY-145 ve/veya EASA Part 145 onayı almaktan veya SHY-145 ve/veya EASA Part 145 kapsamında yetkilendirilmiş onaylı bir kuruluş ile sözleşme yapmaktan,

3) (a) paragrafında belirtilen gereklilikleri sağlamaktan sorumludur.

(i) Ticari hava taşımacılığı dışında gerçekleştirilen ticari operasyonlara veya eğitim faaliyetleri kapsamında gerçekleştirilecek uçuş operasyonlarına yönelik bir sertifikaya sahip olmayı talep eden İşletmeci;

1) İşlettiği hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinin yönetimi için SYK onayı alır veya uygun bir şekilde onay almış olan bir SYK ile sözleşme yapar,

2) F Bakım Kuruluşu, EASA alt bölüm F, SHY-145 veya EASA Part 145 'e göre uygun bir şekilde onay alır veya böyle bir kuruluşla sözleşme yapar,

3) (a) paragrafında belirtilen gereklilikleri sağlar.

(j) Hava aracının sahibi ve/veya işletmecisi, SHY-M ile sürekli uçuşa elverişliliğin uygunluğunun tespit edilmesi için Genel Müdürlüğe, söz konusu kuruluş/hava aracına erişim hak ve imkânının verilmesinden sorumludur.

(k) Genel Havacılık İşletmesinde faaliyet gösteren, ticari hava taşımacılığı dışında gerçekleştirilen ticari operasyonlara veya eğitim faaliyetleri kapsamında olmayan ve büyük hava aracı kapsamına girmeyen hava araçlarının sürekli uçuşa elverişliliğinin yönetimi için işleticinin SYK onayı alması veya uygun bir şekilde onay almış olan bir SYK ile sözleşme yapması zorunlu değildir.

AMC M.A.201 (e)

Hava aracı bakım programının geliştirilmesi ve onaylanması için yapılan sınırlı anlaşmanın, Ek-1'de yer alan Tablo-4 IR M.A.302 (d) ve (g) paragraflarında belirtilen sorumlulukları kapsamı gerekmektedir. Bu anlaşma SYK'ye, Ek-1'de yer alan Tablo-4 IR M.A.302 (c) paragrafında açıklanan dolaylı onay prosedürünü kullanma hakkı da verebilir.

AMC M.A.201 (h)

1) Hava aracı terimi, hava aracına takılı olan veya takılması planlanan komponentleri kapsamaktadır.

2) Yerde buzlanmayı giderici ve buzlanmayı önleyici, temizlik, yakıt ikmali ve servis işlemlerinin gerçekleştirilmesi için bakım kuruluşu onayı gerekmez. Bununla birlikte,

buzlanmayı giderici ve/veya buzlanmayı önleyici sıvı kalıntılarını tespit etmek ve gerektiğinde gidermek için gerekli olan kontroller bakım kapsamında sayılır. Bu tür kontroller ancak uygun şekilde yetkilendirilmiş personel tarafından gerçekleştirilebilir.

3) Gereklik; işletmecinin, işlettiği hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini sağlamak amacıyla, hangi bakımın, ne zaman, kim tarafından ve hangi standartlarda yapılması gerektiğini belirlemekten sorumlu olduğu anlamına gelir.

4) Bu nedenle işletmeci, hava aracının tasarım durumu (tip sertifikası, müşteri seçenekleri, uçuşa elverişlilik direktifleri, CS-25 Kitap 1, Ek H paragraf H25.1 içerisinde yer alan uçuşa elverişlilik sınırlamaları, CDCCL dâhil olmak üzere yakıt tankı sistemi uçuşa elverişlilik sınırlamaları, modifikasyonlar, büyük çaplı tamirler, operasyonel ekipmanlar) ve gerekli görülen ve uygulanmış olan bakım hakkında yeterli düzeyde bilgi sahibi olmalıdır. Hava aracı tasarım ve bakım durumu, kalite sisteminin işleyişini desteklemek üzere uygun şekilde dokümanite edilmelidir.

5) İşletmeci, uçuş işletme ve bakım birimlerinin görevlerini yerine getirebilmesi amacıyla hava aracının durumu ile ilgili bilgileri karşılıklı olarak almalarını sağlayacak şekilde her iki birim arasında yeterli düzeyde koordinasyon kurmalıdır.

6) Gereklik, bakımın işletmeci tarafından gerçekleştirilmesi anlamına gelmemektedir. (Bakım, onaylı bir bakım kuruluşu tarafından gerçekleştirilmelidir). Ancak işletmeci işlettiği hava aracının uçuşa elverişliliğinden sorumludur ve dolayısıyla da amaçlanan uçuş öncesinde gerekli tüm bakımların uygun şekilde gerçekleştirildiğine kanaat getirmelidir.

7) İşletmeci SHY-145 veya EASA Part 145 kapsamında onaylı olmadığı durumlarda, kontratlı olduğu bakım kuruluşuna anlaşılır bir iş emri sağlamalıdır. İşletmecinin SHY-145 veya EASA Part 145 onaylı bir bakım kuruluşu ile anlaşma yapmış olması, hava aracının uçuşa elverişliliğine ilişkin sorumluluğunu yerine getirdiğinden emin olmak istediğinde; anlaşmayla devredilmiş işin herhangi bir kısmı ile ilgili olarak bakım tesislerinde kontrol gerçekleştirmesine engel oluşturmamalıdır.

AMC M.A.201 (h)(1) (Bakınız Ek-2.2)

1) İşletmecinin sadece, İşletme Ruhsatı'nda listelenen hava araçlarının sürekli uçuşa elverişliliğinin yönetimi için onaylanması gerekmektedir. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme onayı alınması tercihe bağlıdır.

2) Bu onay, işletmecinin sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlemlerinin bir kısmını yetkin kişilere/kuruluşlara (alt yükleniciye) anlaşma yoluyla devretmesine engel teşkil etmez. Bu faaliyet, işletmecinin SYK onayının ayrılmaz bir unsurudur. Genel Müdürlük yasal mevzuat uygunluğu izlemesini, işletmecinin SYK onayına istinaden uygular. Anlaşmaların Genel Müdürlük tarafından kabul edilebilir olması gerekmektedir.

3) Sürekli uçuşa elverişlilik faaliyetlerinin yerine getirilmesi, işletmecinin sorumluluğunun önemli bir parçasını oluşturur. Mevcut olan anlaşmalardan bağımsız olarak söz konusu faaliyetlerin yeterli şekilde yerine getirilmesinden işletmeci sorumludur.

4) Bu yönetmelik kuruluşların, ticari hava taşımacılığı işletmecileri adına sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlemlerini yerine getirmek üzere bağımsız olarak onaylanmalarını sağlamaz. Böyle bir faaliyete ilişkin onay, işletmecinin İşletme Ruhsatı ile edinilmiştir. SYK onayı dahil olmak üzere, alt yüklenicinin sahibi olduğu diğer hiçbir onaya bakılmaksızın, anlaşma yapılan alt yüklenici kuruluşun sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlemleri, işletmecinin sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sisteminin ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilir.

5) İşletmeci asli olarak sorumludur ve bu sebeple hava aracının uçuşa elverişliliğine ilişkin ana sorumluluk işletmeciye aittir. Bu sorumluluğu yerine getirmek üzere işletmeci, alt yüklenici tarafından gerçekleştirilen işlemlerin SHY-M'nin yedinci bölümü ile gerekli

görülen standartları karşıladığına kanaat getirmelidir. Dolayısıyla, işletmeci bu işlemlerin yönetimini aşağıdaki şekillerde yerine getirmelidir:

- (a) Doğrudan müdahil olunarak gerçekleştirilecek aktif kontrol ile ve/veya
- (b) Alt yüklenici tarafından verilen tavsiyeleri kabul etmek suretiyle.

6) Nihai sorumluluğu kaybetmemek için, işletmeci, anlaşma ile alt yükleniciye devredilen işleri aşağıdaki faaliyetler ile sınırlandırmalıdır:

- (a) Uçuşa elverişlilik direktifi analizi ve planlaması,
- (b) Servis bülteni analizi,
- (c) Bakımın planlanması,
- (d) Güvenilirlik programı, motor durum takibi/izlemesi,
- (e) Bakım programı geliştirme ve revizyonları,
- (f) Genel Müdürlük tarafından işletmecinin sorumluluklarını sınırlandırmadığı kabul edilen diğer faaliyetler.

7) İşletmeci tarafından anlaşma ile alt yükleniciye devredilmiş sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işleri ile ilgili gerçekleştirilen yönetim kontrolleri ilgili yazılı anlaşmada belirtilmeli ve işletmecinin SEK’inde tanımlanan politika ve prosedürler doğrultusunda olmalıdır. Bu işlerin anlaşmayla devredildiği durumlarda, işletmecinin sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sisteminin ilgili alt-yüklenici kuruluşu da kapsadığı kabul edilecektir.

8) Motorlar ve yardımcı güç üniteleri istisna olmak üzere, anlaşmalar normalde Ek-2.2’de tanımlanan faaliyetlerin herhangi bir kombinasyonu için hava aracı tipi başına bir kuruluş ile sınırlı olacaktır. Birden fazla kuruluş ile anlaşma yapıldığı durumlarda, işletmeci yeterli, koordinasyon kontrollerinin uygulanmakta olduğunu ve de söz konusu kişisel sorumlulukların ilgili anlaşmalarda açık bir şekilde tanımlanmakta olduğunu ispatlamalıdır.

9) Anlaşmalar, anlaşma yapılan alt yüklenici kuruluşun sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlerine ilişkin unsurları başka kuruluşlara alt yüklenicilik yoluyla devretmesine yetki vermemelidir.

10) İşletmeci, anlaşmayla alt yükleniciye devredilmiş sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işleri ile ilgili Genel Müdürlük tarafından tespit edilen her bir bulgunun Genel Müdürlük tarafından kabul edilecek şekilde kapatılmasını sağlamalıdır. Bu husus anlaşmada bulunmalıdır.

11) Anlaşma yapılan alt yüklenici kuruluş, anlaşmaları etkileyebilecek her bir değişikliği ivedilikle ilgili işletmecilere bildirmeyi kabul etmelidir. Bunun akabinde işletmeci Genel Müdürlüğü bilgilendirmelidir. Genel Müdürlüğün bilgilendirilmemesi, anlaşmanın Genel Müdürlük tarafından kabulünü geçersiz kılabilir.

12) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlerinin anlaşma yoluyla alt yükleniciye devrine ilişkin bilgiler Ek-2.2’de yer almaktadır.

13) İşletmeci sadece, Genel Müdürlük tarafından AOC veya gerektiğinde SHGM Form 14 üzerinde belirtilen kuruluşlar ile anlaşma yapmalıdır.

AMC M.A.201 (h)(2)

1) Gereklilik, aşağıdaki üç alternatif seçeneğe imkân vermeyi amaçlar.

(a) İşletmecinin, hava aracı ve komponentlerin tüm bakım faaliyetlerini uygulamak için SHY 145 veya EASA Part 145 onayına sahip olması,

(b) İşletmecinin, hava aracı ve komponentlerin bazı bakım faaliyetlerini uygulamak için SHY 145 veya EASA Part 145 onayına sahip olması (Bu bakım onayı, asgaride hat

bakım ile sınırlandırılmakla beraber daha geniş kapsamlı olabilir ancak (a) paragrafında belirtilen seçenekten daha kapsamlı olamaz.),

(c) İşletmecinin, herhangi bir bakım faaliyetini uygulamak için SHY 145 veya EASA Part 145 onayına sahip olmaması.

2) İşletmeci veya İşletmeci adayı, bu seçeneklerden herhangi biri için başvuruda bulunabilir, ancak her bir özel durumda hangi seçeneğin kabul edileceğine Genel Müdürlük karar verecektir.

2.1 Bu tespiti yapmak için Genel Müdürlük, başvuru sahibi işletmecinin eşdeğer hava aracı üzerinde bazı veya tüm bakım faaliyetlerini uygulamadaki tecrübesini temel kriter olarak alacaktır. Dolayısıyla, İşletmecinin (a) seçeneği - tüm bakım faaliyetleri - için başvuru yapması durumunda; Genel Müdürlüğün, işletmecinin eşdeğer bir tip üzerinde tüm bakım faaliyetlerini uygulamada yeterli tecrübeye sahip olduğuna kanaat getirmesi gerekmektedir. Örneğin, bakım tecrübesinin yeterli olduğu varsayılarak; mevcut bir geniş gövde filosuna, farklı bir geniş gövdeli hava aracını eklemek bakım bakış açısından uygun olabilir. Bakım tecrübesinin yeterli olmaması veya çok sınırlı olması durumunda, Genel Müdürlük daha tecrübeli bir yönetimi ve/veya daha tecrübeli Onaylayıcı Personeli zorunlu kılabilir veya ilave tecrübeli personel bulunamaması halinde yeni geniş gövdeli hava aracı için Bakım yetkisi vermeyi kabul etmeyebilir. Böyle bir durumda, (b) veya (c) seçenekleri, olası alternatifler olabilir.

2.2 İşletmecinin, (b) seçeneği bazı bakım faaliyetleri veya Genel Müdürlüğün, (a) seçeneği için olan başvuruyu kabul etmediği durumlar için başvuru yapması durumunda, yeterli tecrübe bir kez daha anahtar görevi görecektir. Ancak, bu durumda yeterli tecrübe, bu seçenek için talep edilen sınırlandırılmış bakım faaliyetleri ile ilgilidir. Bakım tecrübesinin yeterli olmaması veya çok sınırlı olması durumunda, Genel Müdürlük daha tecrübeli bakım personelini zorunlu kılabilir veya bu tür personelin bulunamaması halinde başvuruyu kabul etmeyebilir. Böyle bir durumda, (c) seçeneği, olası alternatif olabilir. (c) seçeneği, İşletmecinin yeterli tecrübeye sahip olmadığını veya bazı bakım faaliyetlerinde sınırlı tecrübeye sahip olduğunu kabul etmektedir.

2.3 (b) seçeneğinin geçerli olduğu halde, (b) seçeneğindeki asgari bakım desteğini sağlamak için yeterli sayıda tecrübeli personelin olduğuna Genel Müdürlük tarafından güvenildiği durumlar hariç; Genel Müdürlük, İşletmecinin SHY 145 veya EASA Part 145 Onaylı bir Bakım Kuruluşu ile anlaşma yapmasını isteyecektir.

2.4 Bu paragraf ile ilgili olarak "tecrübeli personel", en az 12 ay boyunca benzer hava aracı tiplerinin en azından hat bakımına doğrudan müdahil olmuş olduklarını kanıtlamış olan personel anlamına gelmektedir. Söz konusu tecrübenin yeterli düzeyde kanıtlanması gerekmektedir. Hangi seçenek kullanılırsa kullanılsın işletmecinin bakım sorumluluğunu yönetmek üzere IR M.A.706'da belirtilen personel gerekliliğini karşılayan yeterli personele sahip olması gereklidir.

Tablo-2

IR M.A.202 Olay bildirim
(a) IR M.A.201'e göre sorumlu olan her bir gerçek veya tüzel kişi, hava aracında veya herhangi bir komponentte tespit edilen ve uçuş emniyetini tehlikeye düşüren olay veya durumları, Genel Müdürlüğe, tip tasarımı veya ilave tip tasarımından sorumlu kuruluşa rapor eder.
(b) Raporlar, Genel Müdürlük tarafından belirlenen şekilde iletilir ve söz konusu gerçek veya tüzel kişilerin bilgisi dahilindeki tüm olay veya durumları içerir.

(c) Hava aracı sahibi veya işletmecisi tarafından, bakımı gerçekleştirmek üzere sözleşme yapıldığında, hava aracının bakımını uygulayan gerçek veya tüzel kişi, ilgili hava aracını veya komponentini etkileyen her bir durumu hava aracı sahibine, işletmeciye veya SYK'ye ve Genel Müdürlüğe rapor eder.

(d) Raporların en kısa sürede iletilmesi esastır. Bu süre ilgili olduğu durumun saptanmasından itibaren 72 saati aşamaz.

AMC M.A.202 (a)

Sorumlu gerçek veya tüzel kişiler; tüm hava aracı sahipleri veya işletmecileri için uygun hizmet talimatları ve tavsiyeleri yayınlamasına olanak vermek üzere, tip sertifikası sahibinin söz konusu hava aracı tipi ile ilgili olaylara ilişkin yeterli bildirim almasını sağlamalıdır.

Yayınlanan veya önerilen hizmet bilgilerinin sorunu çözüp çözmeyeceğini belirlemek veya belirli bir soruna çözüm bulmak amacıyla tip sertifikası (TC) sahibi ile irtibat kurulması önerilir.

Onaylı bir sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi veya bakım kuruluşu; uçuşa elverişlilik olaylarına ilişkin işlemin koordine edilmesi, gerekli soruşturmanın başlatılması ve takip faaliyeti ile ilgili sorumluluğu, yetki ve statüsü açıkça tanımlanmış uygun niteliklere sahip bir kişiye devretmelidir.

Bakım ile ilgili olarak, uçuş emniyetini tehlikeye atan bir durumun bildirim normalde aşağıdakiler ile sınırlıdır:

- Hava aracının veya komponentin planlanmış bakımı sırasında tespit edilen ciddi çatlaklar, kalıcı deformasyon, yapının yanması veya ciddi korozyonu vb.,
- Planlanmış test işlemleri/deneme sırasında herhangi bir acil durum sisteminin bozulması.

AMC M.A.202 (b)

Her raporda en azından aşağıdaki bilgiler yer almalıdır:

- Rapor edenin veya kuruluşun adı ve varsa onay referansı,
- Söz konusu hava aracını ve/veya komponentini belirlemek için gerekli bilgiler,
- Uçuş saati ve uçuş sayısı vb. bakımından herhangi bir ömür veya revizyon sınırına ilişkin tarih ve zaman,
- Olayın detayları.

Tablo-3

IR M.A.301 Sürekli uçuşa elverişlilik

Bir hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği ile operasyonel ve acil durum ekipmanlarının kullanılabilirliğini sağlamak için aşağıdaki hususlar yerine getirilir:

- 1) Uçuş öncesi kontrollerinin yapılması;
- 2) Büyük hava araçları veya ticari hava taşımacılığında kullanılan hava araçları için, söz konusu hava aracı tipinde geçerli asgari teçhizat listesi (MEL) ve konfigürasyon sapma listesi (CDL) göz önünde bulundurularak, emniyetli operasyona etki eden her bir arıza veya hasarın IR M.A.304 ve/veya IR M.A.401'de belirtilen onaylı veriler doğrultusunda giderilmesi,
- 3) Hava aracının tüm bakımlarının Genel Müdürlük tarafından IR M.A.302'ye göre

onaylanan hava aracı bakım programına uygun olarak uygulanması,

4) Büyük hava araçları veya ticari hava taşımacılığında kullanılan hava araçları için, IR M.A.302'ye göre onaylı hava aracı bakım programının etkinliğinin analizinin yapılması,

5) Aşağıdakilerden uygulanabilir olanların yerine getirilmesi:

i) Uçuşa elverişlilik direktifi,

ii) Sürekli uçuşa elverişliliği etkileyen operasyonel direktif,

iii) Genel Müdürlük veya tip sertifikası sahibi otorite tarafından yayınlanmış sürekli uçuşa elverişlilik gereklilikleri;

iv) Bir emniyet sorununa istinaden Genel Müdürlük tarafından ivedilikle uygulanmak için yayınlanan usul ve esaslar,

6) Modifikasyon ve tamirlerin IR M.A.304'te belirtilen onaylı verilere göre uygulanması,

7) Zorunlu olmayan modifikasyonlar ve/veya kontroller ile ilgili olarak, büyük hava araçları veya ticari hava taşımacılığında kullanılan hava araçları için bir uygulama politikasının oluşturulması,

8) Hava aracı için gerekli görülmesi durumunda kontrol uçuşlarının yapılması.

AMC M.A.301-1

1) Uçuş öncesi kontrol ile belirtmek istenen; hava aracının planlanan uçuşu gerçekleştirmeye hazır olduğundan emin olmak için yapılması gerekli işlemlerin tümüdür. Bu işlemler tipik olarak aşağıdakileri içermekle birlikte, bu faaliyetlerle sınırlı olmayabilir.

(a) Hava aracının ve acil durum ekipmanlarının durumunun görülebilmesi için özellikle herhangi bir belirgin aşınma, hasar veya sızıntı belirtileri dahil olmak üzere hava aracının etrafının dolaşarak kontrol edilmesi. Buna ilaveten, acil durum ekipmanı dahil olmak üzere gerekli tüm ekipmanların mevcut olduğunun tespit edilmesi.

(b) Planlanan uçuşun; bekleyen ertelenmiş arızalardan olumsuz yönde etkilenmemesini, bakım beyanında belirtilen gerekli bakım işlemlerinden hiçbirinin süresinin geçmediğinden veya uçuş süresince geçmeyeceğinden emin olmak için, hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sisteminin veya varsa işletmecinin teknik kayıt defterinin kontrol edilmesi.

(c) Uçuş öncesinde ikmal edilen sıvı, gaz vb. sarf malzemelerin doğru teknik özellikte ve kirlenmemiş olduğuna ve doğru bir şekilde kayıt edildiğine yönelik bir kontrol.

(d) Tüm kapıların güvenli bir şekilde kapatılmış olmasına yönelik bir kontrol.

(e) Kontrol/kumanda yüzeyi ile iniş takımı kilitlerinin, pitot/statik muhafazasının, sabitleme ekipmanlarının ve motoru/motorun korunan tüm boşluklarını kapatan muhafazaların kaldırılmış olmasına yönelik bir kontrol.

(f) Hava aracının tüm dış yüzeylerinin ve motorlarının; buzdan, kardan, kumdan, tozdan vb. etkilenmemiş olduğunun kontrolü, meteorolojik koşullar ve hava aracına daha önceden uygulanmış buzlanmayı giderici/önleyici işlemlerin sonucunda uçuş emniyetini tehlikeye atabilecek hiçbir sıvı kalıntısının kalmadığının doğrulanmasına yönelik bir kontrol. Bu uçuş öncesi değerlendirmeye alternatif olarak, hava aracı tipinin ve operasyonların mahiyetinin olanak verdiği durumlarda, birikmiş kalıntılar onaylanmış

bakım programında belirtilen planlı bakım işlemleri vasıtasıyla kontrol edilebilir.

2) Yağ ve hidrolik sıvısı ile lastik havası ikmal gibi işlemler uçuş öncesi kontrolün bir parçası olarak kabul edilebilir. Söz konusu uçuş öncesi kontrol talimatları; aşırı tüketimden kaynaklanan gerekli ikmal işlemlerini ve gerektiğinde onaylı bakım kuruluşu veya onaylayıcı personel tarafından gerçekleştirilmesi gereken ilave bakım işlemi gerektiren durumları içermelidir.

3) Ticari hava taşımacılığında, işletmeci, bakım ve uçuş personeli ile gerektiğinde uçuş öncesi kontrol görevlerini yürüten diğer personele söz konusu işlemlere ilişkin sorumlulukları açıklayan ve bu işlemler başka bir kuruluşa anlaşma ile devredildiğinde, bu işlemlerin gerçekleştirilmesinin IR M.A.712’de belirtilen kalite yönetim sistemine nasıl dahil edildiğini gösteren bir yardımcı doküman yayınlamalıdır. Uçuş öncesi kontrol görevlerini yürütecek personelin, söz konusu yetki için uygun eğitimi almış oldukları Genel Müdürlüğe kanıtlanmalıdır. Uçuş öncesi kontrolü yürüten personele yönelik eğitim standardı, işletmecinin SEK’inde açıklanmalıdır.

AMC M.A.301-2

Ticari hava taşımacılığında, işletmeci, hava aracının emniyetli bir şekilde işletilmesine etki eden tüm arızaların onaylı Asgari Teçhizat Listesi (MEL) veya gerektiğinde Konfigürasyon Sapma Listesi (CDL) tarafından öngörülen limitler dahilinde giderilmesini sağlayacak bir sisteme sahip olmalıdır. Ayrıca, işletmeci tarafından kabul edilmediği ve Genel Müdürlük tarafından onaylanmış bir prosedüre uygun olmadığı sürece bu tür arıza giderimleri ertelenemez.

Ticari hava taşımacılığı veya büyük hava aracı durumunda, hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini desteleyecek ve SYK tarafından kullanılan arıza kontrol sisteminin etkinliğinin sürekli analizini sağlayacak bir değerlendirme sistemi işler halde olmalıdır.

Söz konusu sistem aşağıdakileri sağlamalıdır:

- (a) **Kayda değer olaylar ve arızalar:** Başlı başına kayda değer görünenleri vurgulayarak, uçuşta meydana gelen olaylar ve arızaları ile bakım ve revizyon sırasında tespit edilen arızaları izlemek,
- (b) **Tekrarlayan olaylar ve arızalar:** Tekrarlayıcı olanları vurgulayarak, uçuşta meydana gelen arızalar ile bakım ve revizyon sırasında tespit edilen arızaları sürekli olarak izlemek,
- (c) **Ertelenmiş ve devredilen arızalar:** Ertelenmiş ve devredilen arızaları sürekli olarak izlemek, Ertelenmiş arızalar, operasyon esnasında rapor edilmiş daha sonradan giderilmek üzere ertelenen arızalar olarak tanımlanır. Devredilen arızalar bakım sırasında ortaya çıkan, daha sonraki bir bakım faaliyetinde giderilmek üzere ileri tarihe devredilen arızalar olarak tanımlanır.
- (d) **Plansız sökümler ve sistem performansı:** Plansız komponent sökümlerini ve hava aracı sistemlerinin performansını, bakım programı etkinliğinin bir parçası olarak kullanılmak üzere analiz etmek.

Bir arıza ertelenirken veya devredilirken, ertelenen veya devredilen arızaların aynı hava aracı üzerinde oluşan toplam etkisi ve MEL içerisinde yer alan kısıtlamalar göz önünde bulundurulmalıdır. Mümkün olan her durumda, ertelenen arızalar, hava aracına gelmeden önce pilota/uçuş ekibine bildirilmelidir.

AMC M.A.301-3

Hava aracı sahibi veya gerektiğinde SYK, tüm hava aracı bakım işlemlerinin onaylanmış hava aracı bakım programı tarafından öngörülen limitler dahilinde gerçekleştirildiğini ve bir bakım işleminin gerekli görülen zaman limiti dahilinde gerçekleştirilmediği durumlarda ertelenmesine, Genel Müdürlük tarafından kabul edilmiş bir prosedür

doğrultusunda izin verildiğini güvence altına alan bir sisteme sahip olmalıdır.
AMC M.A.301-4
İşletmeci veya gerektiğinde SYK, bakım programının komponent değişimi, tespit edilmiş arızalar ve hasarlar bakımından etkinliğinin analizini gerçekleştirmek ve bakım programını bu doğrultuda revize etmek üzere bir sisteme sahip olmalıdır.
AMC M.A.301-5
Sürekli uçuşa elverişliliği etkileyebilecek operasyonel direktifler, ETOPS, LROPS, RVSM, MNPS, AWOPS, RNAV, vb. gibi operasyon kurallarını içermektedir. Genel Müdürlük tarafından zorunlu kılınmış her bir sürekli uçuşa elverişlilik gerekliliği, Tip Sertifikası ile ilgili aşağıdaki gereklilikleri kapsamaktadır: CS-25, İlave H (<i>Appendix H</i>) paragraf H25.1 içerisinde yer alan bakım sertifikasyon gereklilikleri (CMR), sertifikasyon ömrü sınırlı parçalar, uçuşa elverişlilik sınırlamaları, kritik tasarım konfigürasyonu kontrol sınırlamalarını (CDCCL) içeren yakıt tankı sistemi uçuşa elverişlilik sınırlamaları vb.
AMC M.A.301-7
İşletmeci veya gerektiğinde SYK, hava aracının uçuşa elverişliliği ile ilgili zorunlu olmayan bilgileri değerlendiren bir politika oluşturmalı ve uygulamalıdır. Zorunlu olmayan bilgiler; servis bültenleri, servis mektupları ve hava aracı ve komponentleri için onaylı bir tasarım kuruluşu, imalatçı, tip sertifikası sahibi otorite veya Genel Müdürlük tarafından üretilmiş diğer bilgilerdir.

Tablo-4

IR M.A.302 Bakım programı
<p>(a) Her bir hava aracının bakımı hava aracı bakım programına göre yapılır.</p> <p>(b) Hava aracı bakım programı ve bakım programı revizyonları Genel Müdürlük tarafından onaylanır.</p> <p>(c) Hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği, SHY-M'e göre onaylı bir SYK tarafından yönetildiğinde, hava aracı bakım programı ve revizyonları dolaylı onay prosedürü ile onaylanabilir. Bu durumda, söz konusu dolaylı onay prosedürü, SYK tarafından SEK'in bir parçası olarak belirtilip, Genel Müdürlük tarafından onaylanır.</p> <p>(d) Hava aracı bakım programı;</p> <p style="padding-left: 40px;">(i) Genel Müdürlük tarafından yayımlanmış talimatlara,</p> <p style="padding-left: 40px;">(ii) Tip sertifikası, limitli tip sertifikası, ilave tip sertifikası, büyük tamir tasarım onayı ve ETSO yetkisi sahiplerinin veya onaylı tasarım kuruluşlarının yayımladığı ve uygulanabilir ise SHT-21'de belirtilen uçuşa elverişlilik ile ilgili talimatlara,</p> <p style="padding-left: 40px;">(iii) Paragraf (e)'de belirtilen emniyet ile ilgili işlemlerin bakım aralıkları haricinde ve sadece IR M.A.302 (b) paragrafına göre doğrudan onay gerektiren, Paragraf (g)'ye göre gerçekleştirilen bir gözden geçirme doğrultusunda bakım aralığı arttırılabilecek olan, IR M.A.302'ye göre onaylanmış hava aracı bakım programındaki, hava aracı sahibi ve SYK tarafından önerilen ek ve alternatif talimatlara, uygun olarak hazırlanır.</p> <p>(e) Hava aracı bakım programı, bakım periyodu da dahil, ve operasyonların tip ve özelliklerine ilişkin her bir özel bakım işlemini de kapsayacak şekilde uygulanacak tüm</p>

bakım detaylarını içerir.

(f) Büyük hava araçları için, bakım programının MSG mantığına veya durum izlemeye dayalı olduğu hallerde, hava aracı bakım programı bir güvenilirlik programı içerir.

(g) Tip sertifikası, ilave tip sertifikası sahipleri ve onaylı tasarım/üretim kuruluşunun veri yayımlamaya yetkili herhangi bir diğer kuruluş tarafından yayımlanan yeni ve/veya değiştirilmiş bakım talimatlarını dikkate alarak, operasyon tecrübesi ve Genel Müdürlüğün talimatları doğrultusunda bakım programının geçerliliğinin sürekliliğini sağlar. Yukarıda tanımlanan kuruluşlar tarafından yeni veya değiştirilmiş bakım talimatlarının yayın tarihinden itibaren en fazla 90 gün içinde revize edilmiş bakım programını Genel Müdürlük onayına sunar. Genel Müdürlük onayına sunulmayan bakım programları geçersizdir.

AMC M.A.302 (Bakınız Ek-2.1)

(1) "Bakım programı" terimi, planlanmış bakım işlemlerini, ilgili prosedürleri ve standart bakım uygulamalarını ve "Bakım planı" terimi, sadece planlanmış bakım işlemlerini kapsar.

(2) Hava aracına sadece, aynı anda tek bir onaylanmış bakım programı doğrultusunda bakım uygulanmalıdır. Hava aracı sahibinin veya işletmecinin onaylanmış bir programdan başka birine geçiş yapmak istediği durumlarda, söz konusu değişikliği uygulamak amacıyla geçiş/transer kontrollerinin veya incelemelerinin gerçekleştirilmesi gerekli olabilir.

(3) Bakım programı en az yılda bir defa gözden geçirilmelidir. Yıllık gözden geçirme esnasında hava aracı sahibi veya işletmeci tarafından en azından, bakım programının temel esaslarını etkileyen dokümanlardaki değişikliklerin bakım programına dahil edilmek amacıyla göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Tip sertifikası ile uygunluğa ilişkin geçerli zorunlu gereklilikler, hava aracı sahibinin veya işletmecinin bakım programına ivedilikle dahil edilmelidir.

(4) Hava aracı bakım programı, bakım programının içeriğini, uygulanacak inceleme standartlarını, işlem sıklıklarında izin verilen sapmaları ve gerektiğinde, belirlenmiş kontrol veya inceleme zaman aralıklarının değişimini yönetecek her bir prosedürü tanımlayan bir önsöz içermelidir. Ek-2.1 onaylanmış hava aracı bakım programının içeriğine ilişkin detaylı bilgileri içermektedir.

5) Modifikasyonlar ve tamirler sonucunda ortaya çıkan tekrarlı bakım işlemleri onaylı bakım programına dahil edilmelidir.

AMC M.A.302 (a)

Bakım programı, ilgili tescil işaretli hava araçlarının tümü için geçerli olan ve olmayan işlemleri ve prosedürleri açık bir şekilde içerdiği sürece birden fazla hava aracı için geçerli olabilir.

AMC M.A.302 (d)

1) Hava aracı sahibi veya işletmecinin bakım programı normalde, tatbikinin mümkün olduğu durumlarda bakım inceleme kurulu (MRB) raporuna, bakım planlama dokümanına (MPD), bakım el kitabının ilgili bölümlerine ve planlama ile ilgili olarak bilgi içeren diğer her bir bakım verisine dayalı olmalıdır. Ayrıca, hava aracı sahibi veya işletmecinin bakım programı komponentlere yönelik planlama hakkında bilgi içeren her bir bakım verisini de dikkate almalıdır.

2) Genel Müdürlük/EASA/tip sertifikası sahibi otorite tarafından yayınlanan talimatlar,

hava aracı sahibi ya da işletmeci tarafından doğrudan kullanılabilen belirli hava aracı tiplerine ilişkin tavsiye edilmiş bakım programlarını tamamlamak üzere belirli bir hava aracı için olan belirli işlemlerin tüm talimatlarını kapsayabilir. Bu talimatlar, Genel Müdürlük tarafından aşağıdaki durumlarda yayınlanabilir:

- Tip sertifikası sahibinin özel tavsiyeleri mevcut olmadığında;
- İşletmeciye esneklik sağlamak amacıyla, yukarıdaki alt paragraf 1’de tanımlanan talimatlar için alternatif talimatlar sağlamak üzere.

3) Bir hava aracı tipinin MRB raporu sürecine tabi tutulmuş olduğu durumlarda, işletmeci normalde, ilk hava aracı bakım programını MRB raporu doğrultusunda geliştirmelidir.

4) Bir hava aracının, MRB raporu sürecine dayalı olan bir hava aracı bakım programı doğrultusunda bakımının yapıldığı durumlarda, söz konusu hava aracının güvenilirlik programı veya durum takibine ilişkin her bir ilgili program, hava aracı bakım programının bir parçası olarak kabul edilmelidir.

5) MRB raporu sürecine tabi tutulan hava aracı tiplerine ilişkin hava aracı bakım programları, MRB raporu işlemlerini, güncel onaylı hava aracı bakım programı ile ilişkilendirmeyi mümkün kılmak için çapraz referans listesi içermelidir. Bu, onaylı hava aracı bakım programının, hizmet tecrübesi ışığında MRB raporu tavsiyelerinin ötesinde geliştirilmesini engellemekle birlikte, bu tür tavsiyelere yönelik ilişkileri gösterecektir.

6) MRB süreci doğrultusunda geliştirilmemiş bazı onaylı hava aracı bakım programları güvenilirlik programlarından yararlanmaktadır. Bu tür güvenilirlik programları onaylı bakım programının bir parçası olarak kabul edilmelidir.

7) IR M.A.302 (d) (i) ve (ii) paragraflarında tanımlanmakta olan, hava aracı sahibi veya işletmeci tarafından öngörülen talimatlara alternatif ve/veya ilave niteliğindeki talimatlar, bunlarla sınırlı olmamakla birlikte aşağıdakileri içerebilir;

- Güvenilirlik verilerine veya diğer destekleyici bilgilere dayalı belirli işlemlere ilişkin zaman aralığının arttırılması. Ek-2.1, bakım programının ilgili zaman aralığı arttırma prosedürlerini içermesini tavsiye etmektedir. Bu bakım işlemlerinin zaman aralıklarının arttırılması Genel Müdürlük tarafından doğrudan onaylanır.
- Güvenilirlik verileri sonucunda veya daha zorlayıcı operasyonel ortam sebebiyle Tip Sertifikası sahibi tarafından öngörülenlerden daha kısıtlayıcı zaman aralıkları.
- İşleticinin kararı doğrultusunda eklenen işlemler.

AMC M.A.302 (f)

1) Güvenilirlik programları, MSG mantığına dayalı olan hava aracı bakım veya durum takibi yapılan komponentleri içeren veya tüm kayda değer sistem komponentleri için overhaul periyodu içermeyen hava aracı bakım programları için geliştirilmelidir.

2) Büyük hava aracı sayılmayan veya tüm kayda değer hava aracı sistem komponentleri için overhaul periyodu içeren hava araçları için güvenilirlik programlarının geliştirilmesine gerek bulunmamaktadır.

3) Güvenilirlik programının amacı, hava aracı bakım programı işlemlerinin etkin olmasını ve bunların uygun periyotlarda yeterli olmasını sağlamaktır.

4) Güvenilirlik programı bir bakım işleminin zaman aralığının arttırılması veya silinmesi ile sonuçlanabileceği gibi zaman aralığının düşürülmesi veya eklenmesi ile de sonuçlanabilir.

5) Güvenilirlik programı, bakım programının etkinliğinin takip edilmesine yönelik uygun bir yöntem sağlamaktadır.

6) Ek-2.1 içerisinde daha detaylı bilgi mevcuttur.

IR M.B.301

- (a) Genel Müdürlük, bakım programının IR M.A.302 ile uygunluk kapsamında olduğunu onaylar.
- (b) IR M.A.302 (c) kapsamında aksi belirtilmedikçe, bakım programı ve değişiklikleri Genel Müdürlük tarafından onaylanır.
- (c) Dolaylı onay durumunda, bakım programı prosedürü Genel Müdürlük tarafından, SEK vasıtasıyla onaylanır.
- (d) (b) paragrafı doğrultusunda bir bakım programını onaylamak amacıyla, Genel Müdürlük IR M.A.302 (d), (e) ve (f) maddelerinde gerekli görülen tüm verilere erişim hak ve olanağına sahip olur.

AMC M.B.301 (b)

1. Hava aracı bakım programlarını onay için değerlendirirken, Genel Müdürlük söz konusu bakım programının listelenen spesifik hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği için kabul edilebilir olduğunu ve öngörülen işletme ortamına ve planlanan kullanıma uygun olduğunu doğrulamalıdır.
2. Genel Müdürlük, bakım programının içeriğini söz konusu dokümanın kaynaklarını yani imalatçının tavsiye edilen bakım programını, MRB raporunu, işleticinin kendi tecrübesini ve başka bir onaylanmış programı dikkate alarak değerlendirmelidir.
3. Yetkili otorite, piston motorlu bir hava aracı tipi veya azami kalkış ağırlığı (MTOM) 2730 kg altında olan piston motorlu hava aracı tipleri grubu veya planör, motorlu planör veya balon tipi veya planör, motorlu planör veya balon tipleri grubu için öngörülen bakım zaman çizelgesi/programı yayınlamayı seçebilecektir. Yukarıda belirtilmekte olan hava araçlarının sahiplerinin/işleticilerinin yetkili otorite tarafından öngörülen bir bakım zaman çizelgesini/programını kullanmayı seçmeleri halinde, onaylanması için tüm aşama dışı/geçmiş (*out of phase*) imalatçı tavsiyelerinin nihai bakım programına dahil edilmesi gerekmektedir.
4. Söz konusu program bir SYK tarafından onaylanmadığı sürece, onaylanmış programın bir kopyası yetkili otorite tarafından muhafaza edilmelidir.
5. Genel Müdürlük tarafından işleticinin bakım programının onaylanması için tanzim edilen/yayınlanan dokümantasyon, belirli bir durumda bakımdan çıkış sertifikalarını kimin tanzim edebileceğine ilişkin detayları içerebilecek ve Ek-3.7 doğrultusunda hangi görevlerin (*task'lerin*) karmaşık bakım görevleri (*task'leri*) veya sınırlı hava aracı sahibi pilot bakımı sayılacağını tanımlayabilecektir.
6. Ticari hava taşımacılığı veya büyük hava araçları durumunda, işleticinin onaylanmış bakım programının geliştirilmesi, uygun bir şekilde işleme tabi tutulmuş olan hizmet sırasında kazanılmış yeterli ölçü ve şartlardaki tecrübeye dayalıdır. Genel olarak, MRB limitlerinin ötesinde artırılması sayılan görev (*task*), arttırılmak üzere öngörülmeden önce mevcut sıklıkta bir kaç kez yeterli ölçüde tekrar edilmiş olmalıdır. Ek-2.1 içerisinde bu konuda daha fazla bilgi sunulmaktadır.
7. Genel Müdürlük, bir hava aracı ya da operatörün operasyon gerçekleştirmeye ilk başladığı zaman, tamamlanmamış bir bakım programını, gerçekleştirilmesi gerekli olan bakım uygulamalarının süresi aşılmadığı takdirde, sınırlı olarak onaylayabilir.
8. Yetkili otoritenin emniyetli bir operasyonun (işletimin) idame ettirebileceğine artık emin olmaması halinde, bakım programının veya bir kısmının onayı askıya alınabilecek veya iptal edilebilecektir. Bu tür bir işleme sebebiyet veren olaylar şunlar;

- 8.1. İşleticinin bir hava aracının kullanımını değiştirmesi;
8.2. Sahibinin ya da SYK/CAMO'nun, bakım programının hava aracının emniyetli operasyon gerçekleştirmesini sağlayacak şekilde bakım ihtiyacını yansıttığını temin etmekte başarısız olması.

AMC M.B.301 (c)

1. Hava aracı bakım programının bir SYK tarafından tesis edilmiş bir prosedür vasıtasıyla onaylanması, söz konusu kuruluşun Genel Müdürlüğe, hava aracı güvenilirliğini, tip sertifikası sahibinin talimatlarını ve ilgili diğer işletme ve bakım kriterlerini analiz etmesine imkan verebilecek yetkinliğe, prosedürlere ve kayıt muhafaza etme hükümlerine sahip olduğunu kanıtlanmasını gerektirir.

2. Hava aracının karmaşıklığı ve operasyonun (işletimin) mahiyeti doğrultusunda, bakım programı prosedürleri güvenilirlik merkezli bakım ve durum takipli bakım programı prosedürlerini içermeli ve aşağıdaki hükümleri içeren program kontrolüne ilişkin prosedürlere sahip olmalıdır.

- (a) Görev (*task*) arttırma veya ayarlama,
- (b) Bakım programı incelemesi,
- (c) Servis Bülten veya Servis Bilgileri değerlendirmesi,
- (d) Kullanımdaki komponent ve strüktürlerin performans incelemesi,
- (e) Bakım programı revizyonu,
- (f) Bakım prosedürü geçerlilik incelemesi ve tadili,
- (g) Bakım inceleme kurulu raporu (MRBR) veya imalatçı bakım planlama dokümanı (MPD) incelemesi ve değerlendirmesi,
- (h) AD incelemesi ve değerlendirmesi,
- (i) Hava aracı sahibi/bakım/SYK irtibatı,
- (j) Eğitim,

3. Genel Müdürlük tarafından talep edildiğinde kuruluş, yukarıda belirtilen hükümlerin incelenmesinden doğan bakım çıkarımlarını göz önünde bulundurmak için toplantılara Genel Müdürlüğün bir temsilcisinin katılmasına imkân vermelidir.

AMC M.B.301 (d)

Programların süre artırımının gerekçelendirilmesi için kullanılan veriler dahil olmak üzere programlar ve tüm ilişkili uçuşa elverişlilik verileri talep edildiğinde Genel Müdürlüğe sunulmalıdır.

Tablo-5

IR M.A.303 Uçuşa elverişlilik direktifleri

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

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

Tablo-6

IR M.A.304 Modifikasyon ve tamir verileri
<p>Uygulanacak modifikasyonlar, hasar değerlendirmeleri ve tamirlerin uygulanması aşağıda belirtilen verilerden uygun olanı kullanılarak onaylı bakım kuruluğu veya EASA alt paragraf F onaylı bakım kuruluğu veya SHY-M'in altıncı bölümü kapsamında yetkilendirilmiş bakım kuruluğu tarafından gerçekleştirilir:</p> <p>a) Hava aracı/komponenti tasarım kuruluğunun bağlı bulunduğu ülke otoritesi, EASA veya Genel Müdürlük tarafından onaylanmış veriler,</p> <p>b) SHY-21, EASA Part-21 veya hava aracı/komponenti tasarım kuruluğunun bağlı bulunduğu ülke otoritesi tarafından yetkilendirilmiş tasarım kuruluğu tarafından onaylanmış veriler,</p> <p>c) SHT-21/EASA Part-21'in 21.A.90B veya 21.A.431B maddelerinde referans verilen sertifikasyon gereksinimleri içerisinde yer alan veriler.</p>
AMC M.A.304
<p>Bir hava aracını veya komponenti tamir eden kişi veya kuruluğ, söz konusu hasarı yayınlanmış onaylı tamir verileri doğrultusunda değerlendirdiği gibi, söz konusu hasarın bu tür verilerin limitlerinin veya kapsamı dışında olması halinde yapılacak işlemi de değerlendirmelidir. Bu, aşağıdaki seçeneklerden herhangi birini veya daha fazlasını içerebilir:</p> <p>1) Hasarlı parçaların değiştirilmesi suretiyle tamir,</p> <p>2) Tip Sertifikası sahibinden veya onaylı tasarım kuruluğundan teknik destek talep edilmesi ve belirli tasarım verilerinin Genel Müdürlük, EASA veya tip sertifikası sahibi ülke otoritesi tarafından onaylanması.</p>

Tablo-7

IR M.A.305 Sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemi
<p>(a) Her bir bakım işleminin tamamlanmasının ardından, IR M.A.801 veya SHY-145 Yönetmeliğinin 20 inci maddesi tarafından gerekli görülen bakım çıkış sertifikası, hava aracının sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarına girilir. Uygulanan her bir bakım işlemi, tamamlandığı günden itibaren otuz günü geçmeyecek şekilde, mümkün olan en kısa süre içerisinde hava aracının sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarına girilir.</p> <p>(b) Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları:</p> <p>1) Hava aracı kayıt defteri, motor kayıt defterleri veya motor modül kayıt kartları, pervane kayıt defterleri ve ömürlü komponent kayıt kartlarından ve,</p> <p>2) IR M.A.306'ya göre Ticari Hava Taşımacılığında veya Genel Müdürlük tarafından belirlenmiş Ticari Hava Taşımacılığı dışındaki ticari operasyonlar için, işletmeci teknik kayıt defterinden oluşur,</p> <p>(c) Hava aracı tipi ve tescil işareti ile birlikte hava aracının uçuş tarihi, toplam uçuş süresi ve/veya uçuş sayısı ve/veya iniş sayısı hava aracı kayıt defterlerine girilir.</p> <p>(d) Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları aşağıdakilere ilişkin güncel bilgiler içeriş:</p> <p>1) Uçuşa elverişlilik direktiflerinin ve bir emniyet sorununa istinaden Genel Müdürlük tarafından ivedikle yapılması zorunlu kılınan usül ve esasların durumu;</p> <p>2) Modifikasyonların ve tamirlerin durumu;</p> <p>3) Bakım programı ile uygunluğun durumu;</p>

- 4) Ömürlü parçaların durumu;
- 5) Ağırlık ve denge raporu ile;
- 6) Ertelenen bakımların listesi.

(e) Hava aracına takılan komponentler (motor, pervane, motor modülü, ömürlü komponent) için; bakım çıkış sertifikasına, SHGM Form 1 veya eşdeğerine ek olarak, ilgili motor veya pervane kayıt defterine, motor modülü veya ömürlü komponent kayıt kartına aşağıdaki bilgiler de girilir.

- 1) Komponentin tanımı,
- 2) Komponentin söküm ve takım referansı ile birlikte, hava aracının motorun, pervanesinin, motor modülünün veya belirli bir komponente takılı olan ömürlü parçanın, gerekli olduğu takdirde tipi, seri numarası ve takılı olduğu hava aracının tescil işareti,
- 3) Söz konusu komponentin takıldığı tarih ile birlikte, gerekli olduğu takdirde toplam uçuş saati ve/veya uçuş sayısı ve/veya iniş sayısı ve/veya takvim süresi,
- 4) Söz konusu komponent için geçerli olan güncel paragraf (d) bilgileri.

(f) IR M.A.201 kapsamında, sürekli uçuşa elverişlilikten sorumlu yönetici, bu paragrafta detaylandırılan kayıtları kontrol eder ve talep edilmesi halinde söz konusu kayıtları Genel Müdürlüğe sunar.

(g) Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemine girişi yapılan tüm bilgilerin açık ve doğru olması gerekir. Bir kaydın düzeltilmesi gerektiğinde, bu düzeltme işlemi orijinal kayıt imha edilmeden, orijinal kayıt açıkça görülecek bir şekilde yapılır.

(h) Hava aracı sahibi veya işletmecisi, aşağıdaki kayıtların belirtilen süreler boyunca muhafaza edilmesini sağlayacak bir sistem kurar:

1) Hava aracının ve hava aracına takılı bulunan ömürlü komponentlerin ilgili ayrıntılı bakım kayıtları, hava aracının veya komponentin servise verilmesinden sonra, 36 aydan az olmamak koşuluyla kapsam ve içerik açısından eşdeğer olan yeni bir bakım kaydı tarafından geçersiz kılınıncaya kadar muhafaza edilir.

2) Hava aracının ve hava aracına takılı bulunan ömürlü komponentlerin hizmette kaldığı toplam süre (uçuş saati, takvim süresi, uçuş sayısı ve inişler) ile ilgili kayıtlar, hava aracının veya komponentin hizmetten tamamen çekildiği tarihten itibaren en az 12 ay süreyle muhafaza edilir.

3) Ömürlü bir komponentin son planlı bakım tarihinden itibaren hizmette kaldığı süre (uçuş saati, takvim süresi, uçuş sayısı ve inişler) ile ilgili kayıtlar, iş kapsamı ve detayları eşdeğer düzeyde olan başka bir planlı bakım gerçekleştirilene kadar muhafaza edilir.

4) Onaylı hava aracı bakım programında belirtilen sürelerle uyum ile ilgili güncel durum hakkında bilgi veren kayıtlar, hava aracının veya o komponentin planlı bakımının yerine, iş kapsamı ve detayları eşdeğer düzeyde olan başka bir planlı bakım gerçekleştirilene kadar muhafaza edilir.

5) Geçerli olan uçuşa elverişlilik direktiflerinin güncel durumu hakkında bilgi veren kayıtlar, hava aracının veya komponentin hizmetten tamamen çekildiği tarihten itibaren en az 12 ay süreyle muhafaza edilir.

6) Hava aracına, motorlara, pervanelere ve hava aracının uçuş operasyonunu doğrudan etkileyen diğer komponentlere uygulanan modifikasyon ve tamir işlemlerinin ayrıntılı kayıtları, söz konusu komponentlerin hizmetten tamamen çekildiği tarihten

itibaren en az 12 ay süreyle muhafaza edilir.

AMC M.A.305 (d)

Uçuşa Elverişlilik Direktifinin (AD) güncel durumunun, revizyon veya değişiklik numaraları dahil olmak üzere geçerli AD'yi tanımlaması gerekmektedir. Bir AD'nin hava aracı veya komponent tipi için genel olarak geçerli olması, ancak belirli hava aracı veya komponent için geçerli olmaması durumunun belirtilmesi gerekmektedir. AD durum dokümanında, söz konusu AD'nin uygulandığı tarihi içermekte olup, söz konusu AD'nin uçuş saatleri veya uçuş sayıları ile takip edildiği durumlarda, hava aracının veya motorun veya komponentin toplam uçuş saatini veya gerektiğinde uçuş sayısını da içermesi gerekmektedir. Tekrarlayan AD'ler için, AD durum dokümanında sadece son uygulamanın kayda alınması gerekmektedir. Söz konusu AD durum dokümanı ayrıca, çok parçalı bir direktifin hangi kısmının uygulandığını ve AD'de seçime tabi bir işlem olduğunda bu durumu da belirtmelidir.

Güncel modifikasyon ve tasarım durumu, uygulanan modifikasyon ve tasarımların uçuşa elverişlilik gereklilikleri ile uygunluk halini destekleyen doğrulayıcı veriler ile birlikte bir listesi anlamına gelmektedir. Bu, bir Ek Tip Sertifikası, Servis Bülteni, Yapısal Tamir El Kitabı (SRM) veya onaylanmış benzer bir doküman olabilir.

Doğrulayıcı veriler şunları içerebilir;

- a) Uygunluk programı,
- b) Ana çizim veya çizim listesi, üretim çizimleri ve söküm/takım talimatları,
- c) Mühendislik raporları (statik mukavemeti, yorgunluk/yorulma, hasar toleransı, hata analizi, vb),
- d) Yer ve uçuş testi programı ve sonuçları,
- e) Ağırlık ve denge değişim verileri,
- e) Bakım ve tamir el kitabı ilaveleri,
- f) Bakım programı değişiklikleri ve sürekli uçuşa elverişlilik talimatları,
- h) Hava aracı uçuş el kitabı ilavesi.

Bazı gaz türbinli motorlar modüllerden oluştuğundan dolayı, motor için hizmette geçen gerçek toplam zaman kaydedilememektedir. Hava aracı sahipleri ve işletmecileri modüler tasarımdan faydalanmak istediklerinde, her bir modüle ilişkin hizmette geçen toplam zaman ve bakım kayıtları muhafaza edilmelidir. Belirtildiği üzere sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları modül ile birlikte tutulmalıdır ve o modüle yönelik her bir zorunlu gereklilik ile uygunluk halini belirtmelidir.

AMC M.A.305 (d)(4) ve AMC M.A.305 (h)

Hizmet ömrü sınırlı komponentler terimi aşağıdakileri kapsamaktadır: (i) hizmet ömrünü tamamladıktan sonra, hizmetten tamamen çekilmesi gereken belgelendirilmiş ömür sınırına tabi olan komponentler ve (ii) hizmete elverişliliklerini geri kazanmaları için bakıma tabi tutulması gereken hizmet ömrü sınırına tabi olan komponentler.

Hizmet ömrü sınırlı hava aracı komponentlerinin güncel durumu aşağıdakileri belirtmelidir:

i) belgelendirilmiş ömür sınırına tabi olan komponentler için: komponent ömür sınırlaması, toplam saat sayısı, uçuş sayısı veya takvim zamanı ve söz konusu komponentin hizmet ömrü sınırına kadar hizmette kalabileceği saat/iniş sayısı/zaman;

ii) hizmet ömrü sınırına tabi olan komponentler için: komponent hizmet ömrü sınırı, söz konusu komponentin hizmet ömrü dolduktan sonra yapılan bakımdan itibaren geçen saat, uçuş sayısı veya takvim zamanı ve söz konusu komponentin bir sonraki bakımına kalan hizmet ömrü (saat, uçuş sayısı, takvim zamanı).

Komponentlerin ömür sınırını (belgelendirilmiş) veya ömür sınırı (belgelendirilmiş) özelliklerini değiştiren her bir işlem kayıt altına alınmalıdır.

Kalan hizmet ömrünün tespiti, komponentin daha önceden takılmış olduğu farklı tiplerdeki hava araçlarına/motorlara ilişkin bilgiyi gerektirdiğinde, hizmet ömrü sınırlı hava aracı komponentlerinin tüm hizmet ömrünün durumu, ek olarak söz konusu farklı tiplerdeki hava araçlarına/motorlarına komponentin takılması ile ilgili her bir saat, uçuş sayısı veya takvim zamanını gösteren tarihçeyi içermelidir. Hava aracı/motor tipi, kalan ömrün tespitini sağlayacak bir şekilde detaylandırılmalıdır.

Tip sertifikası sahibinin kalan ömrün kayıt altına alınmasına yönelik prosedürlere ilişkin tavsiyeleri dikkate alınmalıdır.

AMC M.A.305 (h)

Hava aracı sahibinin/işletmecinin sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının kopyalarının bakım kuruluşu tarafından tutulması kararlaştırıldığında, hava aracı sahibi/işletmeci kayıtların tutulmasından sorumlu olmaya devam edecektir. Hava aracı sahibi/işletmeci söz konusu hava aracını başka bir işletmeci ya da hava aracı sahibine devretmesi durumunda, kayıtların teslim edilmesinden sorumlu olmaya devam edecektir.

Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının Genel Müdürlük tarafından kabul edilebilir bir şekilde muhafaza edilmesi için kağıt halinde veya bilgisayar veritabanında veya her iki yöntemin bir kombinasyonu kullanılabilir. Mikrofilimde veya optik disk şeklinde saklanan kayıtlar kabul edilebilir. Tüm kayıtlar muhafaza edilme süresi boyunca okunaklı bir şekilde kalmalıdır.

Kağıt halindeki sistemlerin, kullanım ve saklama koşullarına dayanabilecek nitelikteki malzemeden yapılmış olmaları gerekmektedir.

Bilgisayar sistemlerinin, her bir bakımdan itibaren en azından 24 saatte bir yedekleme gerçekleştiren bir adet yedekleme sistemine sahip olmaları gerekmektedir. Her terminalin, yetkisiz personelin veritabanını değiştirme durumuna karşı, gerekli koruyucu programlara sahip olması gerekmektedir.

Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları hasar, değiştirilme ve hırsızlığa karşı emniyetli bir şekilde saklanmalıdır. Bilgisayar yedekleme diskleri, bantları, vb. güncel verilerin bulunduğu yerden farklı ve emniyetli bir ortamda saklanmalıdır. Kayıp veya tahrip olmuş kayıtların yeniden oluşturulması, hizmette kalınan süreye, bakım kuruluşları tarafından muhafaza edilen kayıtların araştırılmasını yansıtan diğer kayıtlara ve ilgili teknisyenlerin muhafaza ettiği kayıtlara atıfta bulunarak yapılabilir. Bu işlemlerin sonrasında dahi kayıtların tam olmadığı durumlarda, hava aracı sahibi/işletmecisi yeni kayıta, söz konusu kaybı belirterek ve araştırmaya ve hizmette kalınan süreye ilişkin en iyi tahmine dayalı olarak hizmette kalınan zamanı belirleyen bir beyanda bulunabilir. Yeniden oluşturulmuş kayıtlar, kabul için Genel Müdürlüğe sunulmalıdır. Genel Müdürlük, yeniden oluşturulmuş kayıtları uygun bulmaması halinde, ilave bakımın uygulanmasını gerekli görebilir.

AMC M.A.305 (h)(6)

"Uçuş emniyeti bakımından hayati olan komponent" ifadesi, sertifikalandırılmış sınırlı ömre sahip olan parçaları içeren veya uçuşa elverişlilik sınırlamalarına tabi olan komponent veya iniş takımları veya uçuş kumandaları gibi önemli komponentler anlamına gelmektedir.

Tablo-8

IR M.A.306 İşletmecinin hava aracı teknik kayıt sistemi

(a) Ticari hava taşımacılığında, IR M.A.305'te belirtilen sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarına ek olarak, işletmeci her bir hava aracı için aşağıdaki bilgileri içeren bir hava aracı teknik kayıt sistemi kullanır:

- 1) Uçuş emniyetinin sürekliliğini sağlamak için her bir uçuş hakkında bilgi,
- 2) Hava aracının güncel bakım çıkış sertifikası,
- 3) Genel Müdürlük tarafından başka yerde tutulması uygun görülen bakım taahhütü haricindeki, planlı ve bakım periyoduna uymayan bakım işlemlerinin güncel durumları ve bir sonraki uygulama tarihleri,
- 4) Hava aracının operasyonunu etkileyen, tüm ertelenmiş arıza giderme işlemleri,
- 5) Bakım desteğine ilişkin gerekli bilgiler.

(b) Hava aracı teknik kayıt sistemi ve revizyonları Genel Müdürlük tarafından onaylanır.

(c) İşletmeci, hava aracı teknik kayıtlarının, son kayıt tarihinden itibaren 36 ay süreyle muhafaza edilmesini sağlar.

AMC M.A.306 (a)

Ticari hava taşımacılığında, işletmecinin hava aracı teknik kayıt defteri, hava aracının operasyonu sırasındaki arızaların kayıt altına alınmasına ve planlanmış üs bakımlar arasında bir hava aracı üzerinde gerçekleştirilen tüm bakım detaylarının kayıt altına alınmasına yönelik bir sistemdir. Buna ilaveten, söz konusu sistem uçuş emniyetinin ve uçuş ekibi tarafından bilinmesi gereken bakım bilgilerinin kayıt altına alınması için kullanılır.

Hava aracının emniyetli operasyonunu veya hava aracı içerisindeki kişilerin emniyetini etkileyen kabin veya galley arızalarının, başka yollarla kayıt altına alınması durumunda hava aracı kayıt defterinin bir parçasını oluşturduğu kabul edilir.

İşletmecinin hava aracı teknik kayıt sistemi; tek bölümden ibaret basit bir dokümandan oluşabileceği gibi pek çok bölüm içeren karmaşık bir sistemden de oluşabilir, her durumda aşağıdaki örnekte belirtildiği gibi 5 bölümlü bir dokümandan/bilgisayar sisteminden oluşan ilgili bilgileri içermelidir:

1. Bölüm, işletmecinin kayıtlı adına ve adresine ilişkin detayları ve hava aracının tam uluslararası tescil işaretini içermelidir.

2. Bölüm, gerektiğinde, bir sonraki bakım kontrolü öncesinde zamanı gelen her bir bakım periyoduna uymayan komponent değişiklikleri de dahil olmak üzere, bir sonraki planlanmış bakımın ne zaman yapılacağına ilişkin detayları içermelidir. İlave olarak, bu bölüm, tüm hava aracı için normal olarak en son bakım kontrolünün sonunda verilen güncel bakım çıkış sertifikasını içermelidir.

NOT: Bir sonraki planlanmış bakımın, Genel Müdürlük tarafından kabul edilen başka yöntemler ile kontrol edilmesi halinde, uçuş ekibinin bu tür detayları bilmesine gerek bulunmamaktadır.

3. Bölüm, sürekli uçuş emniyetinin güvence altına alınması için gerekli sayılan tüm bilgilere ilişkin detayları içermelidir. Bu bilgiler şunları içermektedir:

- i) Hava aracı tipi ve tescil işareti,
- ii) Kalkış ve iniş tarihi ve yeri,
- iii) Hava aracının kalkış ve iniş gerçekleştirdiği zamanlar,
- iv) Bir sonraki planlanmış bakıma kalan saat sayısı tespit edilebilecek şekilde işleyen

toplam uçuş saati sayısı. Bir sonraki planlanmış bakımın Genel Müdürlük nezdinde kabul edilebilen başka yöntemler ile kontrol edilmesi halinde uçuş ekibinin bu tür detayları bilmesine gerek bulunmamaktadır.

v) acil durum sistemleri dahil olmak üzere, hava aracının uçuşa elverişliliğini veya emniyetli operasyonunu etkileyen her bir arızaya ilişkin detaylar ve hava aracının emniyetli operasyonunu veya sorumlu pilotun bilgisi dahilinde olan hava aracı içerisindeki kişilerin emniyetini etkileyen, kabindeki veya galley'lerdeki her bir arıza; sorumlu pilot tarafından bilinmelidir. Gerektiğinde hiçbir arıza olmadığını belirten bir ifade ile birlikte, kaydın sürekliliği açısından sorumlu pilotun ilgili kayıtlar üzerine tarih ve imza atmasına yönelik şartlar belirlenmelidir. Bakım çıkış sertifikası için, bir arızanın veya ertelenmiş arızanın giderilmesi veya gerçekleştirilen bakım kontrolü sonrasında yönelik şartlar belirlenmelidir. Üçüncü bölümde belirtilen her bir sayfada mevcut olan bakım çıkış sertifikası kaydı, ilgili bakım kontrolüne veya arızaya atıfta bulunmalıdır.

AMC 145.A50 (b) 1 inci paragrafta belirtilen tam onay beyanının yerine, "SHY-145 bakım çıkışı" beyanından oluşan kısaltılmış alternatif bir ifadenin kullanılması kabul edilebilir. Kısaltılmış ifade kullanıldığında, teknik kayıt defterinin giriş kısmında AMC 145.A.50(b) 1 inci paragrafındaki tam onay beyanının bir örneği yer almalıdır.

vi) Her uçuş başlangıcında ve sonunda, her bir tanktaki veya tankların kombinasyonundaki eklenen yakıt ve yağ miktarı ile mevcut yakıt miktarı; hem arttırılması planlanan yakıt miktarının hem de gerçekte eklenen yakıt miktarının aynı miktar birimi üzerinden olduğunu gösteren şartlar; yerde gerçekleştirilen buzlanmayı giderme ve/veya buzlanmayı önleme işleminin başlama zamanı ve akışkan / su karışımı oranı dahil olmak üzere uygulanan akışkan tipi için şartlar belirtilmelidir ve uçuş emniyetini tehlikeye atabilecek buzlanmayı giderme/buzlanmayı önleme sıvısı kalıntılarına ve/veya bu kalıntıların giderilmesine yönelik kontrollere gerek olup olmadığına yönelik değerlendirmeye olanak vermek üzere işletmecinin prosedürlerince gerekli görülen diğer her türlü bilgi.

vii) Uçuş öncesi kontrol imzası.

Yukarıdakilere ek olarak, aşağıdaki tamamlayıcı bilgilerin kayıt altına alınması gerekli olabilir:

- motor gücü kullanımının motor ömrünü veya motor modülünü etkilediği durumlarda, belirli motor gücü aralıklarında harcanan zaman;
- inişlerin hava aracının veya hava aracı komponentinin ömrünü etkilediği durumlarda inişlerin sayısı;
- İlgili uçuşların hava aracının veya hava aracı komponentinin ömrünü etkilediği durumlarda, uçuş sayısı veya basınçlı uçuş sayısı.

NOT 1: Üçüncü bölümün bölümlenmiş olarak tutulduğu durumlarda, söz konusu "bölümlenen alanlar" gerektiğinde yukarıdaki bilgilerin tamamını içermelidir.

NOT 2: Üçüncü bölüm, her bir sayfanın bir kopyası hava aracında ve bir kopyası da ilgili uçuş tamamlanıncaya kadar yerde kalabilecek şekilde tasarlanmalıdır.

NOT 3: Üçüncü bölümün düzeni, uçuş sonrasında ve bir sonraki uçuş için hazırlanırken hangi bölümlerin tamamlanması gerektiğini açıkça gösterecek şekilde bölünmelidir.

4. Bölüm, hava aracının emniyetli operasyonunu etkileyen veya etkileyebilecek tüm ertelenmiş arızaları içermeli, dolayısıyla da hava aracının sorumlu pilotunun bilgisi dahilinde olmalıdır. Bu bölümün her sayfası işletmecinin adını ve sayfa seri numarasını içerecek şekilde önceden yazdırılmış olmalı ve aşağıdakilerin kayıt altına alınması sağlanmalıdır:

i) Ertelenmiş arıza kaydı ile 3 üncü bölümde daha önce kayıt altına alınmış arıza arasındaki ilişkiyi gösteren çapraz referans,

ii) Ertelenmiş arızanın kayıt altına alındığı ilk tarih,

<p>iii) Arızanın özeti,</p> <p>iv) Gerçekleştirilen arıza giderme işlemine ilişkin detaylar ve bu işlemin bakım çıkış sertifikası veya gerçekleştirilen arıza giderme işleminine ilişkin detayları içeren dokümana atıfta bulunan açık bir çapraz referans.</p> <p>5. Bölüm, hava aracının sorumlu pilotunun bilmesi gereken her türlü gerekli bakım destek bilgilerini içermelidir. Söz konusu bilgiler, operasyon gerçekleştirilirken arızaların ortaya çıkması halinde bakım departmanı ile nasıl iletişim kurulacağına ilişkin verileri kapsar.</p>
AMC M.A.306 (b)
<p>Hava aracı teknik kayıt sistemi, Genel Müdürlük tarafından kabul edilebilecek şekilde kağıt ortamında veya bilgisayar sisteminde veya her iki yöntemin kombinasyonu şeklinde olabilir.</p> <p>Bilgisayar sisteminin kullanıldığı durumlarda, söz konusu sistem, yetkisiz personel tarafından veritabanının değiştirilmesine yönelik girişimlere karşı koruyucu tedbirler içermelidir.</p>

Tablo-9

IR M.A.307 Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının devredilmesi
<p>(a) Hava aracı sahibi veya işletmecisi, hava aracını başka bir işletmeci veya sahibine kalıcı olarak devrettiğinde, IR M.A.305'te belirtilen sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının ve IR M.A.306'da belirtilen işletmeci teknik kayıt sisteminin de devredilmesini sağlar.</p> <p>(b) Hava aracı sahibi, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlemleri için bir SYK ile anlaşma yaptığında, IR M.A.305'te belirtilen sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının söz konusu kuruluşa devredilmesini sağlar.</p> <p>(c) Hava aracının yeni sahibi, işletmecisi veya SYK, kayıtların muhafaza edilmesi için belirlenen sürelerle uymaya devam eder.</p>
AMC M.A.307 (a)
<p>Hava aracı sahibi/işletmecisi faaliyetlerini sonlandırdığında, mevcut tüm sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarını muhafaza etmeli veya yeni hava aracı sahibi/işletmecisine devretmelidir.</p> <p>"Kalıcı devir", kiralama anlaşma süresinin 6 aydan kısa olduğu durumlarda, bir hava aracının dry lease-out usulüyle kiraya verilmesini içermemektedir. Bununla birlikte, söz konusu kiralama sözleşmesinin süresi boyunca gerekli tüm sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının kiracıya devredilmesi veya kiracının erişimine açık bulundurulması Genel Müdürlük görüşüne bağlıdır.</p>

Tablo-10

IR M.A.401 Bakım verileri
<p>(a) Hava aracı veya komponent bakımını uygulayan gerçek veya tüzel kişi, modifikasyon ve tamirler de dahil olmak üzere bakım uygulamalarında, sadece ilgili hava aracını/komponentini kapsayan geçerli bakım verilerine erişim imkanına sahip olmak ve bu verileri kullanmak zorundadır.</p> <p>(b) Geçerli bakım verileri;</p>

- 1) EASA, FAA, TCCA, ANAC (Brezilya), yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen otoriteler ve organizasyonlar tarafından yayınlanmış herhangi bir geçerli gereklilik, prosedür, standart veya bilgileri,
- 2) Herhangi bir geçerli uçuşa elverişlilik direktifi,
- 3) Tip sertifikası sahipleri, ilave tip sertifikası sahipleri veya onaylı tasarım kuruluşu tarafından tanzim edilmiş, sürekli uçuşa elverişliliğe yönelik geçerli talimatları,
- 4) Genel Müdürlük tarafından belirlenen her nevi geçerli verileri ifade eder.
- (c) Hava aracı bakımını uygulayan gerçek veya tüzel kişi, tüm geçerli bakım verilerinin güncel olmasını ve gerektiğinde kullanılmak üzere hazır bulunmasını sağlar. Bir iş kartı veya çalışma tablosu sistemi kurar. Bakım verilerini söz konusu iş kartlarına veya çalışma tablosuna doğru bir şekilde kaydeder veya belirli bir bakım işlemine veya söz konusu bakım verilerinde yer alan işlemlere açık şekilde atıfta bulunur.

AMC M.A.401 (b)

- 1) Hava aracı bakımını uygulayan her gerçek veya tüzel kişi, 2 inci paragrafta belirtilen durum hariç olmak üzere, aşağıdakilere erişebilmeli ve kullanmalıdır:
- a) Bakım ile ilgili tüm yönetmelikler, ilgili talimatlar ile birlikte bakımla ilgili yardımcı dokümanlar,
- b) Bir yönetmelik, talimat veya gereklilik tarafından geçerliliği sonlandırılmamış Genel Müdürlük genelgesi ve bunun gibi geçerli tüm bakım gereklilikleri ve bildirimleri,
- c) Tüm geçerli uçuşa elverişlilik direktifleri,
- d) Hava aracı bakım programının, hava aracı bakım el kitabının, tamir el kitabının, ilave yapısal kontrol dokümanının, korozyon kontrol dokümanının, servis bültenlerinin, servis modifikasyon kitapçıklarının, tahribatsız muayene el kitabının, parça kataloğunun, tip sertifikası verilerinin, yapılması planlanan faaliyet için gereken uygun bölümleri ve tip sertifikası veya ilave tip sertifikası sahibi tarafından yayınlanmış her türlü doküman. Bakım verilerinin işletmeci veya müşteri tarafından sağlandığı durumlarda iş emri tamamlandıktan sonra bu tür verilerin muhafaza edilmesine gerek yoktur.
- 2) Birinci paragrafta ek olarak, komponentler için, hava aracı bakımı uygulayan her kuruluş; üretici bakım ve tamir el kitabının, servis bültenlerinin ve servis mektuplarının ve de söz konusu komponentin takılabileceği komponent veya hava aracının tip sertifikası sahibi tarafından bakım verisi olarak yayınlanmış her tür dokümanın ilgili bölümlerine sahip olmalı ve bunları kullanmalıdır. Ancak bakım verilerinin işletmeci veya müşteri tarafından sağlandığı durumlarda, iş emri tamamlandıktan sonra bu tür verilerin muhafaza edilmesine gerek yoktur.

AMC M.A.401 (c)

- 1) Bakım verileri, hava aracı bakımını gerçekleştirecek personelin kullanımı için, bakım yapılmakta olan hava aracının veya komponentin hemen yakınlarında hazır bulundurulmalıdır.
- 2) Bilgisayar sistemlerinin kullanıldığı ancak bilgisayar sistemi kağıt kopyalar üretmediği durumlarda, bilgisayar terminali sayısının hızlı erişimini sağlamak için çalışma programının boyutu bakımından yeterli olması gerekmektedir. Mikrofilm veya mikrofiş okuyucularının/yazıcılarının kullanıldığı durumlarda benzer bir gereklilik geçerlidir.

3) Bakım işlemleri, iş kartı sistemine aktarılacak ve bakım işlemlerinin yerine getirildiğinden emin olmak için ilgili işlem gerekli şekilde bölümlendirilerek kayıt altına alınmalıdır. İlgili olduğu durumlarda, sökümü, işlemin yerine getirilmesi, yeniden montajı ve test işlemlerini birbirinden ayırmak ve belirtmek özellikle önemlidir. Tamamlanması için personelin birbirini takip eden işlemleri gerçekleştirme gerekliliğini içeren uzun süreli bakım işlemi söz konusu olduğunda, böyle bir bakım işleminde görev alan her bir kişi tarafından fiilen nelerin yapılmış ve yerine getirilmiş olduğunu göstermek için ek iş kartlarının kullanılması gerekli olabilir. İş kartı sistemi, belirli bakım işlemlerine atıfta bulunmalıdır.

4) İş kart sistemi aşağıdaki şekilde olabileceği gibi, bunlarla sınırlı olmayabilir;

- Teknisyenin, söz konusu arızayı, revizyon durumu dahil olmak üzere kullanılan bakım verilerine ilişkin bilgileri içeren arıza giderme işlemini yazabileceği bir format,

- Arızalara ilişkin raporları ve revizyon durumu dahil olmak üzere kullanılan bakım verilerine ilişkin bilgileri içeren yetkilendirilmiş personel tarafından gerçekleştirilen arıza giderme işlemlerinin kayıt altına alınabileceği bir hava aracı teknik kayıt defteri.

- Bakım kontrolleri için, imalatçı tarafından yayınlanmış kontrol listesi

5) Bakım verileri aşağıdakiler doğrultusunda güncel tutulmalıdır:

- Geçerli revizyon programına üye olmak,

- Tüm revizyonların alındığını kontrol etmek, tüm verilerin revizyon durumunu takip etmek.

Tablo-11

IR M.A.402 Bakımın uygulanması

(a) Tüm bakım faaliyetleri yetkin personel tarafından, IR M.A.401'de belirtilen metotlar, teknikler, standartlar ve talimatlar takip edilerek uygulanır. Ayrıca, SHY-145 Yönetmeliğinde veya Genel Müdürlük tarafından aksi belirtilmediği sürece, uçuş emniyeti bakımından hassasiyet arz eden her tür bakım işlemi sonrasında yapılan işlemde bağımsız bir kontrol uygulanır.

(b) SHY-145 Yönetmeliğinde aksi belirtilmediği sürece, tüm bakım faaliyetleri IR M.A.401'de belirtilen aletler, ekipmanlar ve malzemeler kullanılarak uygulanır. Gerektiğinde alet ve ekipmanlar kontrol edilir ve resmi bir standarda göre kalibre edilir.

(c) Bakımın uygulandığı alan iyi düzenlenmiş olup, kirlilik ve atık bakımından temiz tutulur.

(d) Tüm bakım faaliyetleri, IR M.A.401'de belirtilen bakım verileri doğrultusunda, her türlü çevresel kısıtlama dahilinde uygulanır.

(e) Kötü hava şartlarında veya uzun süreli bakım durumlarında uygun tesisler kullanılır.

(f) Tüm bakım faaliyetlerinin tamamlanmasından sonra, hava aracının veya komponentin, alet ve ekipmanlardan ve diğer her tür yabancı parça ve malzemenin arınmış olduğundan ve sökülmüş tüm erişim panellerinin tekrar yerlerine takılmış olduğundan emin olmak amacıyla genel bir kontrol işlemi uygulanır.

AMC M.A.402 (a)

1) Bir onaylı bakım kuruluşu kapsamı dışında çalışıldığı durumlarda, bakım çıkış sertifikası düzenlemek üzere yetkilendirilmemiş personel, onaylayıcı personelin gözetimi

altında çalışmalıdır. Bakım çıkış sertifikası düzenlemek üzere yetkilendirilmemiş personel yalnızca gözetimi altında çalıştıkları personelin bakım çıkış sertifikası düzenlemek üzere yetkilendirilmiş olduğu bakım işlemini gerçekleştirebilirler, ancak uygulanmakta olan bakım işleminin uygun bir şekilde gerçekleştirildiğinden emin olmak üzere söz konusu bakım işleminin gerekli ölçüde bizzat gözlemlenmesi ve danışma için bizzat hazır bulunulması gerekmektedir. Bu durumda lisanslı teknisyenler, hava aracına veya komponente bakım yapan her kişinin uygun eğitimi almış olduğundan veya ilgili geçmiş tecrübeye sahip olduğundan ve gerekli bakım işlemini uygulama becerisine sahip olduğundan ve kaynak işleri gibi ihtisas gerektiren bakım işlemlerini uygulayan personelin resmi olarak kabul edilmiş bir standart doğrultusunda niteliklere sahip olduğundan emin olmalıdır.

2) IR M.A.803'te belirtilen sınırlı hava aracı sahibi pilot bakımı durumunda, sahibi veya müştereken sahibi oldukları bir hava aracına bakım yapan her bir kişi, uygun tip veya sınıf yetkisine sahip geçerli bir pilot lisansına sahip olması koşuluyla, Ek-3.8 doğrultusunda sınırlı hava aracı sahibi pilot bakım işlemlerini uygulayabilir.

3) Özel bakım işlemlerinde uygulanan genel bakım ve kontrol standartları, normalde bakım el kitaplarında yayınlanan tip tasarımından sorumlu olan kuruluşun tavsiye edilen standartlarını ve uygulamalarını karşılamalıdır.

Tip tasarımından sorumlu olan kuruluş tarafından yayınlanan bakım ve kontrol standartlarının mevcut olmadığı durumlarda, bakım personeli, Genel Müdürlük veya EASA veya tip sertifikası sahibi otorite tarafından yardımcı doküman olarak yayınlanmış veya kullanılan ilgili hava aracı uçuşa elverişlilik standartlarına ve prosedürlerine başvurmalıdır. Kullanılan bakım standartları, hava aracının ve komponentlerinin bakımı için EASA veya Genel Müdürlük tarafından yapılacak değerlendirme sonrası denkliği kabul edilen otorite tarafından kabul edilen teknikleri ve uygulamaları içermelidir.

4) Bağımsız kontroller.

4.1 Bağımsız kontrol ihtiyacının tespit edilmesinde üretici firmanın sürekli uçuşa elverişliliğe ilişkin talimatları takip edilmelidir.

4.2 Tip tasarımından sorumlu olan kuruluş tarafından yayınlanmış bakım ve kontrol standartlarının mevcut olmadığı durumlarda, kontrol sistemlerinin montajını veya herhangi bir şekilde kontrol sistemine müdahaleyi içeren ve sonucunda hatalar olması halinde hava aracının emniyetli operasyonunu tehlikeye atan bir arızaya yol açabilecek bakım işlemleri, bağımsız kontrol gerektiren bakım işlemleri olarak kabul edilmelidir. Kumanda sistemi, uçuş, motor ve pervane kumandaları, ilgili sistem kumandaları ve ilişkili çalışan mekanizmalar dahil olmak üzere, uçuş rotasının ve konumunun veya hava aracının itici gücünün değiştirildiği hava aracı sistemleridir.

4.3 Doğru montaj, kilitleme ve çalışma durumundan emin olmak amacıyla bağımsız kontroller en az iki kişi tarafından uygulanmalıdır. İlgili bakım çıkış sertifikasının düzenlenmesinden önce, her iki kişinin de imzaları kontrollerin teknik kaydı üzerinde yer almalıdır.

4.3.1. Bağımsız kontrol, öncelikle bakım işleminin yeterli bir şekilde tamamlanmasına ilişkin tüm sorumluluğu üstlenen yetkilendirilmiş kişinin bakımdan çıkış sertifikasını imzalaması ve bunun ardından kayıt altına alınan bakım işleminin yeterli bir şekilde tamamlanmış olduğunu ve hiçbir eksikliğin tespit edilmemiş olduğunu onaylayan ikinci bir bağımsız yetkili kişi tarafından gerçekleştirilen bir kontroldür.

4.3.2. İkinci bağımsız yetkili kişi bakım çıkış sertifikasını düzenlememektedir, dolayısıyla da sertifikasyon ayrıcalıklarına sahip olmasına gerek bulunmamaktadır. Ancak, bu kişiler söz konusu kontrolü gerçekleştirebilmek üzere yeterliliğe sahip olmalıdır.

4.4 Bakım işleminin, onaylı bir bakım kuruluşunun kontrolü altında yapıldığı durumlarda, söz konusu bakım kuruluşu, imza yetkisi bulunan kişilerin ilgili kontrol

sistemleri üzerinde çalışmak üzere eğitilmiş ve tecrübe kazanmış olduklarını kanıtlayacak prosedürlere sahip olmalıdır.

4.5 Bakım işleminin bağımsız bir M.A.801 (b)2 onaylayıcı personel tarafından gerçekleştirildiği durumlarda, ikinci bağımsız yetkili kişinin nitelikleri ve tecrübesi, bakım çıkış sertifikasını imzalayan kişi tarafından, söz konusu kişilerin eğitimi ve tecrübesi göz önünde bulundurularak, doğrudan değerlendirilmelidir. Bakım çıkış sertifikasını imzalayan onaylayıcı personelin, bağımsız kontrolü yapan diğer kişiye, çalışma tamamlandığında, söz konusu kontrolün nasıl yapılması gerektiğini göstermesi kabul edilmemelidir.

4.6 Özetle, bakımı yapılan hava aracı kontrol sistemleri kontrol edilirken özellikle aşağıdaki bakım işlemleri göz önünde bulundurulmalıdır:

- Uçuş kumandalarının takılması ve ayarlanması.
- Hava aracı motorlarının, pervanelerinin ve rotorlarının takılması.
- Motorlar, pervaneler, aktarma elemanları (transmisyon) ve dişli kutuları gibi komponentlerin revizyonu, kalibrasyonu ve ayarlanması.

Ayrıca, aşağıdaki hususlar da göz önünde bulundurulmalıdır:

- Arızanın sonuçlarına bağlı olarak daha önceki bakım hatalarından edinilen tecrübe.
- "Olay raporlama sisteminden" elde edilen bilgiler

4.7 Bakım uygulanmış olan kontrol sistemleri kontrol edilirken, bakım çıkış sertifikasını imzalayan kişi ve bağımsız kontrolü yapan kişi aşağıdaki hususları göz önünde bulundurmalıdır:

- İlgili kontrol sisteminden sökülmüş veya müdahale edilmiş tüm parçaların doğru bir şekilde takıldığı ve kilitletiğinin kontrolü yapılmalıdır,
- Bütün kontrol sisteminin tam olarak ve serbest bir biçimde hareket edip etmediği kontrol edilmelidir.
- Kabloların ikincil bağlantı noktasında yeterli bir boşlukla tansiyonlanmalıdır;
- Kontrol sistemlerinin doğru bir şekilde çalıştığından emin olmak üzere ilgili kontrol sisteminin çalışması bir bütün olarak gözlemlenmelidir.
- Yedekleme sağlamak amacıyla kontrol sistemiyle aynı şekilde çalışan bir sistem daha olması halinde, her bir sistem ayrı olarak kontrol edilmelidir. Farklı kontrol sistemlerinin birbirlerini etkileyecek şekilde ilişkili olmaları halinde, tüm etkileşimler söz konusu kontrol sistemlerinin tamamıyla kontrol edilmelidir.

AMC M.A.402 (b)

Bakımın uygulaması esnasında ilgili personel, bakım işleminin kabul edilen bakım ve muayene standartları doğrultusunda tamamlanmasını sağlamak için gerekli olan aletleri, ekipmanları ve test ekipmanlarını kullanmalıdır. Düzenli olarak yapılan kontrol, servis veya kalibrasyon işlemleri ekipman imalatçıların talimatları doğrultusunda olmalıdır. Kalibrasyon gerektiren tüm aletler kabul edilebilir bir standart doğrultusunda izlenebilmelidir.

Bu bağlamda, resmi olarak kabul edilen standart, tüzel kişiliğe sahip olsun veya olmasın, resmi bir kuruluş tarafından oluşturulan veya yayımlanan, hava taşımacılığı sektörü tarafından yaygın olarak kullanılan ve tüm hava taşımacılığı sektörü tarafından tanınan standartlar anlamına gelmektedir.

Tip tasarımından sorumlu kuruluşun özel alet ve test ekipmanları tavsiye etmesi halinde, personel söz konusu tavsiye edilen alet ve ekipmanları ya da Genel Müdürlük tarafından kabul edilen eşdeğer ekipmanları kullanmalıdır.

Tüm bakım işlemleri, hava aracının veya komponentlerinin bakım sonrasındaki

durumunun en azından orijinal veya modifiye edilmiş durumuna (aerodinamik fonksiyon, yapısal mukavemet, titreşim direnci, kötüleşme ve uçuşa elverişliliğe tesir eden sair nitelikler bakımından) eşit olmasını sağlayacak kalitedeki materyaller kullanarak uygulanmalıdır.

AMC M.A.402 (d)

Çalışma ortamı, uygulanmakta olan bakım görevi için personelin verimliliği zarar görmeyecek şekilde uygun olmalıdır.

a) Sıcaklık, personelin herhangi bir rahatsızlık duymadan gerekli bakım işlemlerini uygulayabilmesine olanak verecek düzeyde tutulmalıdır.

b) Hava aracı/komponent yüzeylerinin kirli olmamasını sağlamak amacıyla, hava kaynaklı kirlilik (örneğin; toz, çökelti, boya partikülleri, talaş) asgari seviyede tutulmalıdır. Bunun mümkün olmaması halinde, kabul edilebilir koşullar yeniden sağlanıncaya kadar tüm hassas sistemler korumaya alınmalıdır.

c) Aydınlatma, her bir kontrol ve bakım görevinin verimli bir şekilde gerçekleştirilmesini sağlamak için yeterli olmalıdır.

d) Gürültü seviyelerinin kontrol personelinin dikkatini dağıtacak bir seviyeye ulaşmasına izin verilmemelidir veya bunun mümkün olmaması halinde kontrol personeline aşırı gürültüyü azaltacak kişisel donanım temin edilmelidir.

AMC M.A.402 (e)

Tesisler, planlanmış tüm bakım için uygun olmalıdır. Bu uygunluk, planlanmış bakım için, yeterince büyük ve uygun hava aracı hangarlarını gerektirebilir.

Hava aracı komponent atölyeleri, bakımı yapılması planlanan komponentleri barındıracak kadar büyük olmalıdır.

Kötü hava koşullarından korunma, hangar veya komponent atölyesi yapılarının içeriye yağmur, dolu, buz, kar, rüzgar, toz, vb. girmesini engelleyecek bir standartta olması anlamına gelmektedir.

Tablo-12

IR M.A.403 Hava aracı arızaları

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

(b) Bir hava aracı arızasının uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atıp atmadığına ve dolayısıyla da uçuş öncesinde ne tür arıza giderici işlemlerin yapılacağına ve hangi arıza giderme işleminin ertelenebileceğine sadece, IR M.A.801 (b)1, (b)2, (c), (d) paragrafları veya SHY-145/EASA Part 145 gereğince yetkili onaylayıcı personel yetkilidir. Ancak, bu husus aşağıdaki durumlarda geçerli değildir:

1) Genel Müdürlük tarafından onaylı (MEL)'in pilot tarafından kullanılması,

2) Hava aracı arızalarının Genel Müdürlük tarafından kabul edilebilir olması.

(c) Uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atmayacak olan hava aracı arızaları, söz konusu hava aracı arızasının ilk tespit edildiği tarih sonrasında ve bakım verilerinde belirtilen limitler dahilinde, mümkün olan en kısa sürede giderilir.

(d) Uçuş öncesinde giderilmeyen her türlü arıza, IR M.A.305'e göre hava aracı bakım kayıt sistemine veya IR M.A.306'ya göre işletmecinin teknik kayıt sistemine kaydedilir.

AMC M.A.403 (b)

Arızanın kök nedeninin saptanması için gerekli her türlü ilave araştırmayı ve analizi başlatmak amacıyla, uçuş emniyetini etkileyebilecek her bir arızanın veya arızalar kombinasyonunun sebebine ve her bir potansiyel tehlikeli etkisine yönelik bir değerlendirme yapılmalıdır.

AMC M.A.403 (d)

Ertelenmiş arızalar, mümkün olduğunda, hava aracına gelişleri öncesinde pilota/uçuş ekibine bildirilmelidir.

Ertelenmiş arızalar, bir sonraki uygun bakım kontrolünde ilgili bakım kaydına nakledilmelidir ve bakım kontrolü sırasında düzeltilmeyen herhangi bir ertelenmiş arıza, yeni bir ertelenmiş arıza kayıt tablosuna tekrar girilmelidir. Söz konusu arızanın asıl tarihi muhafaza edilmelidir.

Arızaların giderilmesi için ihtiyaç duyulan gerekli komponentler veya parçalar, öncelik esası doğrultusunda hazır bulundurulmalı veya sipariş edilmeli ve mümkün olan ilk fırsatta takılmalıdır.

Tablo-13

IR M.A.501 Komponentlerin kullanımı

(a) SHGM Form 1 veya eşdeğer bir başka dokümana sahip olan yeni veya SHT-21'e uygun verilerle, SHY-145 veya F Bakım Kuruluşu tarafından uygun şekilde bakım uygulanıp SHGM Form 1 veya eşdeğer bir başka doküman düzenlenmiş komponentler dışında hiçbir komponent, aksi belirtilen durumlar haricinde hava aracına takılamaz.

(b) Bir komponentin bir hava aracına takılması öncesinde, söz konusu kişi veya onaylı bakım kuruluşu, farklı modifikasyon ve/veya uçuşa elverişlilik direktifi konfigürasyonlarının geçerli olabileceği durumlarda bahse konu komponentin takılmaya uygun olmasından sorumludur.

(c) Standart parçalar hava aracına veya komponente sadece bakım verilerinde söz konusu standart parça belirtildiğinde takılır. Standart parçalar sadece, geçerli standartlara uygunluğunu ispat edecek izlenebilirlik kanıtları olduğunda takılır.

(d) İster ham madde ister sarf malzeme olsun malzemeler bir hava aracı veya komponent üzerinde sadece söz konusu hava aracı veya komponent imalatçısının ilgili bakım verilerinde bunu belirtmesi veya SHY-145 içerisinde belirtilmesi durumunda kullanılır. Söz konusu malzemeler sadece, gerekli özellikleri karşıladıklarında ve izlenebilir olduklarında kullanılır. Tüm malzemelerin yanında, bahse konu malzemeye ait olduğu açık bir şekilde belli olan, teknik özelliklere uygunluk beyanını içeren hem imalatçı hem de tedarikçi tarafından temin edilmiş dokümanların bulunması gerekmektedir.

AMC M.A.501 (a)

(1) Bir komponentin yeterli bir durumda olduğundan emin olmak için, IR M.A.801 kapsamında atıfta bulunulan kişi veya onaylı bakım kuruluşu tarafından kontrol edilmeli ve doğrulanmalıdır.

(2) Söz konusu kontroller ve doğrulamalar komponentin hava aracına takılması öncesinde gerçekleştirilmelidir.

(3) Aşağıdaki liste, her kontrolü kapsamamakla birlikte, yapılacak tipik kontrolleri içermektedir:

- (a) komponentlerin bütünlüğünü etkileyebilecek hasarlar ile ilgili olarak komponentlerin ve ambalajlarının genel durumunun doğrulanması;
- (b) komponentin raf ömrünün sona ermemiş olduğunun doğrulanması;
- (c) komponentin özelliklerine uygun olarak ambalajlanmış şekilde alındığının doğrulanması: Örneğin; gerektiğinde doğru ATA 300 veya elektrostatik hassas cihazlara uygun ambalaj;
- (d) komponentin, hasarlanması veya iç kısmının kirlenmesini engellemek için tüm tapalara (*plugs*) ve kapaklara (*caps*) sahip olduğunun doğrulanması. Yapışkan artıkların elektrik bağlantılarını izole etmesi ve hidrolik veya yakıt ünitelerini kirlenmesi sebebiyle elektrik bağlantılarını veya sıvı bağlantılarını /açıklıklarını kapatmak için bant kullanılmamalıdır.
- (4) SHGM Form 1'in amacı (bakınız Ek-3.2), komponentlerin imalat çıkışını gerçekleştirmek ve Genel Müdürlük onayı kapsamında bu tür komponentler üzerinde yapılan bakım işlemlerinin sonrasında bakımdan çıkış işlemini sertifikalandırmak ve bir hava aracından/komponentten sökülmüş komponentlerin başka bir hava aracına/komponente takılmasına olanak vermektir.
- (5) SHY-M Yönetmeliği kapsamında aşağıdaki dokümanlar SHGM Form 1'e eşdeğerdir.
- (a) Yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen otoriteler ve organizasyonlar tarafından düzenlenen formlar,
- (b) EASA onaylı bir kuruluş tarafından düzenlenmiş olan EASA Form 1,
- (c) FAA onaylı bir kuruluş tarafından düzenlenmiş olan FAA 8130-3,
- (d) Kanada (TCCA) onaylı bir kuruluş tarafından düzenlenmiş olan TCCA Form One,
- (e) ANAC (Brezilya) onaylı bir kuruluş tarafından düzenlenmiş olan ANAC Form SEGV00 003,
- (f) JAA Tam Üyesi bir Devlet tarafından onaylanmış bir kuruluş tarafından bu Talimatın yürürlük tarihi öncesinde düzenlenmiş olan JAA Form 1,
- (g) Genel Müdürlük tarafından imzalanmış ilgili bir anlaşma tarafından yürürlükten kaldırılincaya kadar, Genel Müdürlük ile EASA dışındaki bir ülke arasındaki iki taraflı bir anlaşmanın hükümleri doğrultusunda Genel Müdürlük tarafından kabul edilen çıkış dokümanı.
- (6) SHY-M veya SHY-145 Yönetmeliğine göre onaylanmış bir bakım kuruluşu tarafından AMC M.A.613(a) gereği SHGM Form 1 tanzim edilmediği sürece, SHGM Form 1 veya eşdeğeri olmadan depolanmakta olan hiçbir malzeme/komponent ülkemiz sicilinde kayıtlı hava araçlarına takılamaz.

AMC M.A.501 (b)

- (1) SHGM Form 1, bir hava aracı komponentinin uçuşa elverişlilik durumunu tanımlamaktadır. Bazı durumlarda, SHGM Form 1 üzerindeki Blok 12 "Açıklamalar" hanesi, uygun ve gerekli tedbirlerin alınmasını gerektirebilecek önemli uçuşa elverişlilik bilgilerini içerir (Bakınız Ek-3.2).
- (2) Komponentlerin takılması sadece, IR M.A.801 içerisinde atıfta bulunulan kişinin veya SHY-145 onaylı bakım kuruluşunun söz konusu komponentlerin imalat veya bakım açısından gerekli standartları karşılamakta olduğundan emin olduğu durumlarda gerçekleştirilmelidir.
- (3) IR M.A.801 içerisinde atıfta bulunulan kişinin veya SHY-145 onaylı bakım kuruluşunun, söz konusu komponentin gerekli tasarım ve modifikasyon standartları gibi onaylı verileri/standartı karşıladığına emin olmalıdır. Bu husus, (S)TC sahibine veya imalatçının parça kataloğuna veya diğer onaylı verilere (Servis Bülteni vb.) dayanılarak

yerine getirilebilir. Ayrıca, geçerli AD ve hava aracı komponentine takılı her bir hizmet ömrü sınırlı parçaların durumu ile uygunluğun sağlanmasına da özen ve dikkat gösterilmesi gerekmektedir.

AMC M.A.501 (c)

(1) Standart parçalar:

(a) Tasarım, imalat, test ve kabul kriterleri ile standart tanımlama bilgisi gerekliliklerini içeren kurulu bir sektör, kurum, yetkili otorite veya diğer resmi mevzuatlar ile tam uygunluk dahilinde imal edilen parçalar. Söz konusu mevzuat, parçanın üretilmesi ve uygunluğunun doğrulanması için gerekli tüm bilgileri içermelidir. Mevzuat herhangi bir tarafın parçayı imal edebileceği şekilde yayımlanmalıdır. Mevzuat örnekleri, Ulusal Havacılık Standartları (NAS-*National Aerospace Standards*), Ordu-Donanma Havacılık Standardı (AN-*Army-Navy Aeronautical Standardı*), Otomotiv Mühendisleri Topluluğu (SAE-*Society of Automotive Engineers*), SAE Sematec, Ortak Elektron Cihaz Mühendisliği Konseyi (*Joint Electron Device Engineering Council*), Ortak Elektron Tüp Mühendisliği Konseyi (*Joint Electron Tube Engineering Council*) ve Amerikan Ulusal Standartlar Enstitüsü (ANSI-*American National Standards Institute*), EN Spesifikasyonları vb.'dir.

(b) Motorsuz planörler ve motorlu planörler, CS 22.1301(b) hükümleri kapsamında sertifikalandırılmış (onaylanmış) gerekli olmayan aletler ve/veya ekipmanlar ki bu söz konusu aletlerin veya ekipmanların takılı olduklarında çalışmaları, yanlış çalışmaları veya çalışmamaları halinde kendi içlerinde veya planörün çalışmasının üzerindeki etkileriyle bir emniyet tehlikesi teşkil etmezler.

Yukarıda kullanılan "gerekli olmayan" terimindeki "gerekli" ifadesi, geçerli uçuşa elverişlilik kodu (CS 22.1303, 22.1305 ve 22.1307) tarafından gerekli görülen veya ilgili işletme düzenlemeleri ve geçerli Hava Kuralları tarafından gerekli görülen veya Hava Trafik Yönetimi tarafından gerekli görülen (örneğin, belirli bir kontrollü hava sahasındaki bir alıcı-verici (*transponder*)) anlamına gelmektedir. Standart parçalar sayılabilecek ekipmanlara ilişkin örnekler elektrikli varyometreler, bilyeli (*ball type*) dönüş/yatış (*bank/slip*) göstergeleri, toplam enerji problemleri (*probes*), kapasite tüpleri (*capacity bottles*)(varyometreler için), final süzülme hesaplayıcıları (*final glide calculators*), seyrüsefer bilgisayarları, veri toplayıcı/barograf/dönüş noktası (*turnpoint*) kamera, cam silecekleri (*bug-wipers*) ve çarpışmayı önleme (*anti-collision*) sistemleridir. Uçuşa elverişlilik koduna göre onaylanması gereken ekipmanlar geçerli ETSO veya eşdeğeri ile uygunluk kapsamında olacaktadırlar ve standart parça sayılmamaktadırlar (örneğin, oksijen ekipmanı).

(2) Bir parçayı standart parça olarak belirlemek için tip sertifikası sahibi, orijinal tip sertifikası sahibinin yetkili otoritesi tarafından kabul edilen bir standart parçalar el kitabı yayımlayabilir veya parça kataloğunda, belirli parça için bir havacılık mevzuatı olmayan ulusal/uluslararası bir mevzuata (standart diot/kapasitör vb. gibi) atıfta bulunabilir.

(3) Standart parçalara ait belgeler, açık bir şekilde parça ile ilgili olmalı, üretici ve tedarikçi tarafından yayınlanmış uygunluk beyanı içermelidir. Bazı malzemeler, saklama koşulu veya ömür limiti gibi özel koşullara tabi olup, bunlar ilgili belgelerde ve/veya malzemenin ambalajı üzerinde belirtilmelidir.

(4) SHGM Form 1 veya eşdeğeri normalde yayınlanmamaktadır ve dolayısıyla da yayınlanması beklenmemelidir.

AMC M.A.501 (d)

1) Sarf malzeme; yağlar, yapıştırıcılar (*cements*), karışımlar, boyalar, kimyasal boyalar ve sızdırmazlık malzemeleri (*bostik*), vb. gibi, sadece bir seferliğine kullanılan her tür

malzemedir.

2) Ham madde; metaller, plastikler, ahşap, kumaş, vb. gibi, hava aracı komponentinin parçası haline getirmek için çalışma gerektiren her tür malzemedir.

3) Ham madde ve sarf malzemeler sadece, gerekli özelliklere sahip olduğuna emin olduğunda kabul edilmelidir. Bunun için, söz konusu malzeme ve ambalajı üzerinde gerekli özellikler belirtilmeli ve mevcut ise parça, seri ve veya üretim kodu yazılmalıdır.

4) Tüm malzemelerin beraberindeki dokümanlar, malzeme ile açık bir şekilde ilgili olmalı; hem imalatçı hem de tedarikçi tarafından yayınlanmış bir uygunluk beyanını içermelidir. Bazı malzemeler saklama koşulları ve/veya ömür sınırlandırması vb. gibi özel koşullara tabi olup, bunlar ilgili dokümanlarda ve/veya malzemenin ambalajı üzerinde belirtilmelidir.

5) Bu tür malzemeler için SHGM Form 1 veya eşdeğeri yayınlanmaz ve dolayısıyla da yayınlanması beklenemez. Genel Müdürlük tarafından aksinin kabul edildiği durumlar hariç olmak üzere, malzeme özellikleri normalde (S)TC sahibinin verilerinde belirtilmektedir.

Toplu olarak satın alınan malzemeler (civata, vida vb.) bir ambalaj içerisinde tedarik edilmelidir. Söz konusu ambalaj, malzemenin geçerli özelliklerini, parça numarasını (P/N), seri/parti numarasını ve miktarını belirtmelidir. Malzemenin beraberindeki dokümanlar, geçerli özellikleri/standartı, parça numarasını (P/N), parti/seri numarasını/üretim kodunu, miktarını ve imalatçı bilgisini içermelidir. Malzemenin farklı serilerden/partilerden edinilmesi halinde, her bir seriye/partiye ilişkin kabul dokümanı temin edilmelidir.

Tablo-14

IR M.A.502 Komponentlerin bakımı

(a) SHT-21 21A.307’de belirtilenler dışında, komponentlerin bakımı bu Talimatın 6 ncı bölümü veya EASA Part-M alt paragraf F’ye göre yetkilendirilmiş bakım kuruluşları veya onaylı bakım kuruluşları tarafından gerçekleştirilir.

(b) (a) paragrafında belirtilenin dışında, hava aracı bakım verileri gereğince veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi durumunda komponent bakım verileri gereğince yapılan bir komponentin bakımı, bu Talimatın 6 ncı bölümüne veya SHY-145’e uygun olarak onaylı bir A sınıfı bakım yetkisine sahip kuruluş tarafından veya IR M.A.801 (b)2 paragrafında belirtilen onaylayıcı personel tarafından sadece söz konusu komponentler hava aracına takılı iken yapılır. Bununla birlikte, söküm işleminin bu paragrafın hükümleri için uygun olmayan ilave bakım ihtiyacını doğurduğu haller hariç olmak üzere bu tür kuruluş veya onaylayıcı personel, komponente erişimi iyileştirmek /kolaylaştırmak amacıyla söz konusu komponenti bakım için geçici olarak sökebilir. Bu paragraf doğrultusunda uygulanan komponent bakımı sonrasında SHGM Form 1 veya eşdeğerini düzenleyemez ve IR M.A.801 kapsamında belirtilen hava aracı bakım çıkış gerekliliklerine tabi olur.

(c) (a) paragrafında belirtilenin dışında, motor/APU bakım verileri gereğince veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi durumunda komponent bakım verileri gereğince bir motorun/APU bakımı, bu Talimatın 6 ncı bölümüne veya SHY-145’e göre onaylı bir B sınıfı yetkisine sahip kuruluş tarafından sadece söz konusu komponentler

motora/APU'ya takılı iken yapılabilir. Bununla birlikte, söküm işleminin bu paragrafın hükümleri için uygun olmayan ilave bakım ihtiyacını doğurduğu haller hariç olmak üzere, söz konusu B sınıfı yetkiye sahip kuruluş, komponente erişimi iyileştirmek/kolaylaştırmak amacıyla söz konusu komponenti bakım için geçici olarak sökebilir.

(d) (a) paragrafında ve IR M.A.801 (b)2 paragrafında belirtilenin dışında, ticari hava taşımacılığında kullanılmayan bir ELA1 hava aracına takılı veya böyle bir hava aracından geçici olarak sökülmiş bir komponentin, komponent bakım verileri doğrultusunda yapılan bakımı, IR M.A.801 (b)2 paragrafı kapsamında belirtilen onaylayıcı personel tarafından aşağıdaki durumlar haricinde yapılabilir:

- (1) motorlar ve pervaneler haricindeki komponentlerin revizyonu ve
- (2) CS-VLA, CS-22 ve LSA haricindeki hava araçları için olan motorların ve pervanelerin revizyonu.

(d) paragrafı doğrultusunda yapılan komponent bakımı SHGM Form 1 veya eşdeğerinin düzenlenmesi için uygun değildir ve IR M.A.801'de belirtilen hava aracı servise verme gerekliliklerine tabi olacaktır.

(e) Komponentlerin bakımı, bu Talimatın 6 ncı bölümü veya SHY-145 kapsamında onaylı bakım kuruluşları bünyesinde, IR M.A.801'e uygun olarak bir onaylayıcı personel veya hava aracı sahibi pilot tarafından, söz konusu komponentler hava aracına takılı iken veya erişimi kolaylaştırmak için geçici olarak söküldüğü durumlarda gerçekleştirilir. Bu paragraf doğrultusunda uygulanan komponent bakımı sonrasında SHGM Form 1 veya eşdeğeri düzenlenemez ve uygulanan bakım IR M.A.801 kapsamında belirtilen hava aracı bakım çıkış gerekliliklerine tabi olur.

AMC M.A.502

Bir hava aracından komponent sökülmesi ve bir hava aracına komponent takılması işlemleri komponent bakımı değil hava aracı bakımı olarak kabul edilmelidir. Sonuç olarak bu durum için IR M.A.502 gereklilikleri geçerli değildir.

AMC M.A.502 (b) ve (c)

IR M.A.502 (b) ve (c) paragrafları, ilgili B/C yetkisine sahip olmayan bakım kuruluşlarına ve bağımsız onaylayıcı personele komponent bakım verileri doğrultusunda belirli komponent bakımını gerçekleştirmeleri için Genel Müdürlük tarafından onaylanması koşulu ile izin vermektedir. Bakımın bağımsız onaylayıcı personel tarafından yapılması durumunda, tescil devletinin otoritesinin onayı gerekmektedir.

Genel Müdürlük tarafından buna sadece, Genel Müdürlüğün söz konusu onaylayıcı personelin uygun niteliklere sahip olduğuna; uygun alet, ekipman ve tesislerin mevcut olduğuna emin olduğu durumlarda, basit komponent bakımı için izin verilebilir. Daha karmaşık komponent bakımı söz konusu olduğunda, özel niteliklerin gerekli olabileceğinin ve bir SHY-66 hava aracı bakım lisansına sahip olmanın yeterli olmadığına dikkate alınması önem arz etmektedir.

Tablo-15

IR M.A.503 Hizmet ömrü sınırlı komponentler
<p>(a), IR M.A.504 (c) paragrafı kapsamında belirtilenler hariç olmak üzere, hava aracına takılmış ömürlü komponentler için onaylanmış bakım programında ve uçuşa elverişlilik direktiflerinde belirtilen onaylanmış hizmet ömrü sınırı aşılamaz.</p> <p>(b) Onaylanmış hizmet ömrü uygunluğuna göre takvim zamanı, uçuş saatleri, uçuş sayısı adedi cinsinden ifade edilir.</p> <p>(c) Onaylanmış hizmet ömrü dolan komponentler bakım için, sınırlı hizmet ömrüne sahip komponentler ise bir daha kullanılmamak üzere hava aracından sökülür.</p>

Tablo-16

IR M.A.504 Gayri faal komponentlerin kontrolü
<p>(a) Aşağıdaki şartlardan herhangi biri oluştuğunda komponent gayri faal sayılır:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Hizmet ömrünün 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 hali;3) uçuşa elverişlilik durumunu veya hava aracına takılmaya uygunluğu belirlemek üzere gerekli olan bilgilerin mevcut olmaması;4) hasarlara veya arızalara ilişkin belirtiler bulunması;5) kazaya veya faal durumuna tesir etmesi olası olan bir olaya karışmış olması. <p>(b) Gayri faal komponentler, bu tür komponentin gelecekteki durumuna ilişkin bir karar alınıncaya kadar, onaylı bakım kuruluşunun kontrolü altında bulundurulur ve emniyetli bir mahalde ayrı muhafaza edilir. Bununla birlikte, büyük hava araçları hariç, ticari hava taşımacılığında kullanılmayan hava araçları için, söz konusu komponentin gayri faal olduğunu beyan eden kişi veya kuruluş, hava aracı kayıt defterinde veya motor kayıt defterinde veya komponent kayıt defterinde yansıtılması koşuluyla, söz konusu komponentin gayri faal olduğunu belirttikten sonra kendi gözetimindeki komponenti hava aracı sahibine devredebilir.</p> <p>(c) Hizmet ömürlerini doldurmuş olan veya tamir edilemez bir hasar veya arıza içeren komponentler, kurtarılamaz olarak sınıflandırılır ve bu komponentlerin, ömür sınırları uzatılmadığı veya IR M.A.304'e göre bir tamir çözümü onaylanmadığı sürece komponent tedarik sistemine tekrar girmelerine izin verilmez.</p> <p>(d) (c) paragrafında belirtilen kurtarılamaz komponentler ile ilgili olarak, SHY-M kapsamında sorumlu olan her kişi veya kuruluş;</p> <ol style="list-style-type: none">1) bu tür komponenti (b) paragrafında belirtilen mahalde muhafaza edilmesine,2) bu tür komponente ilişkin sorumluluktan feragat edilmesi öncesinde söz konusu komponentin ekonomik olarak düzeltilemez veya tamir edilemez olduğunu tespit ederek söz konusu komponentin kullanılmayacak şekilde kal edilmesini sağlar. <p>(e) (d) paragrafına bakılmaksızın, SHY-M kapsamında sorumlu olan kişi veya kuruluş</p>

kurtarılamaz olarak sınıflandırılmış komponentlere ilişkin sorumluluğunu herhangi bir tahribat yapılmadan eğitim veya araştırma amaçlı olarak bir kuruluşa devredebilir.

AMC M.A.504 (a)

AMC M.A.605 (c) 6'ya göre bir karara varılıncaya kadar komponent gayri faal olmaya devam eder.

AMC M.A.504 (b)

1) Bakımı gerçekleştiren, IR M.A.801 (b)(2) ve (c) paragraflarına uygun onaylayıcı personel veya F Bakım Kuruluşu veya SHY-145 onaylı bakım kuruluşu her bir gayri faal komponentin uygun bir şekilde işaretlenmesini sağlamalıdır.

2) Komponentin gayri faal durumu; komponenti tanımlayan bilgiler ve yapılması gereken işlemleri belirten her tür bilgi ile birlikte bir etiket üzerinde açık bir şekilde belirtilmelidir. Bu tür bilgiler; gerekli olduğunda, hizmette kalınan süreyi, bakım durumunu, saklama koşullarını, tespit edilen arızaları, elverişsiz çevre koşullarına maruz kalındığını, komponentin bir kazaya/olaya dahil olup olmadığını veya bir kazadan/olaydan etkilenip etkilenmediğini içermelidir. Bu etiketin komponent üzerinden istenmeyen şekilde ayrılmasını engelleyecek önlemler alınmalıdır.

3) Hava aracı bakımı gerçekleştiren IR M.A.801 (b)(2) ve (c) paragraflarına uygun onaylayıcı personel, her tür gayri faal komponenti kontrollü depolama için hava aracının sahibinin/kiracısının mutabakatı ile F Bakım Kuruluşuna veya SHY-145'e göre onaylı bir bakım kuruluşuna göndermeli veya komponentin gözetimini IR M.A.504 (b) paragrafında belirtilen koşullar altında hava aracı sahibine/kiracısına devretmelidir.

"Onaylı bakım kuruluşunun kontrolü altındaki güvenli bir mahal", güvenliğin onaylı bakım kuruluşunun sorumluluğunda olduğu güvenli bir mahal anlamına gelmektedir. Bu mahal, ana bakım tesislerinden farklı yerlerde olma durumunda, onaylı bakım kuruluşu tarafından belirlenmiş tesisler içerisinde olabilir. Bu mahaller, onaylı bakım kuruluşunun ilgili prosedürlerinde belirtilmelidir.

AMC M.A.504 (c)

1) Aşağıdaki komponentler kurtarılamaz olarak sınıflandırılmalıdır:

(a) Gözle görülür ya da görülemez, tamiri mümkün olmayan arızalara sahip olan komponentler;

(b) Tasarım gerekliliklerine uymayan ve söz konusu gerekliliklere uygun hale getirilemeyecek komponentler;

(c) Kabul edilemez modifikasyona veya geri döndürülmesi mümkün olmayan işleme tabi tutulmuş komponentler;

(d) Onaylanmış ömür sınırı olup, bu onaylanmış ömür sınırlarına ulaşmış veya bunları aşmış olan veya eksik veya kayıp kayıtları olan parçalar;

(e) Aşırı güce, ısıya veya elverişsiz ortama maruz kalmış olması sebebiye uçuşa elverişli duruma geri getirilemeyen komponentler;

(f) Geçerli bir uçuşa elverişlilik direktifine uygunluğun yerine getirilemediği komponentler;

(g) Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının ve/veya imalatçıya izlenebilirliğin temin edilemediği komponentler.

2) Elleri hava aracı komponentleri bulunan kuruluşların, kurtarılamaz komponentleri ellerinden çıkarmak için başvurdukları yaygın uygulama bu komponentlerin satılması, ıskartaya çıkarılması veya devredilmesidir. Bazı durumlarda, bu komponentler tekrar

satışa sunulmuş veya havacılık sektöründe faal parça envanterlerinde tekrar ortaya çıkmıştır. Komponentlerin durumunun yanlış beyan edilmesi ve bu komponentleri hizmete elverişli olarak göstermek için gerçekleştirilen uygulamalar, kurtarılamaz uygunsuz komponentlerin kullanımına sebebiyet vermiştir. Bu sebepten dolayı, kurtarılamaz hava aracı komponentlerini elden çıkaran kuruluşların söz konusu komponentlerin daha sonradan yalan beyana konu olabileceklerini ve hizmete elverişli komponentler olarak satılabileceklerine yönelik ihtimali göz önünde bulundurmaları gerekmektedir. Kurtarılamaz komponentlerin, hizmete tekrar sokulmalarına olanak vermeyecek bir şekilde elden çıkarılmalarına dikkat ve özen gösterilmesi gerekmektedir.

AMC M.A.504 (d)(2)

1. Kullanılmayacak şekilde tahrip etme işlemi, söz konusu komponentleri kendi asıl kullanım amaçları için kalıcı bir şekilde kullanılmaz hale getirilecek şekilde yapılmalıdır. Kullanılmaz şekilde tahrip edilen komponentlerin, civataların/vidaların yeniden kaplanması, kısaltılması, açılması, kaynak yapma, düzeltme-doğrultma, makinede işleme, temizleme, cilalama veya yeniden boyama gibi yollarla görünümünü hizmete elverişli hale getirecek şekilde kamufle edilmesi mümkün olmamalı veya üzerlerinde yeniden çalışma yapılamaz halde olmaları gerekmektedir.
2. Kullanılmaz şekilde tahrip etme, aşağıdaki prosedürlerin biri veya bunların kombinasyonu ile yerine getirilebilir:
 - (a) Taşlama,
 - (b) Yakma,
 - (c) Önemli bir aksamın veya diğer dahili özelliğin sökülmesi,
 - (d) Parçaların kalıcı olarak tahrip edilmesi,
 - (e) Pürmüz veya testere ile delik açılması,
 - (f) Eritme,
 - (g) Testere ile pek çok küçük parçalara ayırma,
 - (h) Duruma bağlı olmak kaydıyla Genel Müdürlük veya EASA tarafından kabul edilen herhangi bir diğer yöntem.
3. Aşağıda, tutarlı bir etkinlik sağlayamamaları sebebiyle daha az başarılı olan kullanılmaz şekilde tahribata ilişkin örnekler yer almaktadır:
 - (a) Mühür vurma veya titreşimli kalem ile işaretleme,
 - (b) Sprey boyama,
 - (c) Küçük tahribatlar, yarıklar (kesikler) veya çekiç izleri,
 - (d) Etiket veya işaretlemeler ile tanımlama,
 - (e) Küçük delikler açma,
 - (f) Testere ile sadece iki parçaya ayırma.

Onaylanmış hava aracı komponenti üreten imalatçıların "hizmetten alınmış" onaylanmış ömür sınırlı veya diğer kritik komponentler için seri numaralarının kayıtlarını tutması gerekmekte olduğundan, bir komponenti kullanılmayacak şekilde tahrip eden kuruluşun komponentin etiketini/işaretlemesini ve/veya seri numarasını ve nihai bertarafını orijinal imalatçıya bildirmesi gerekmektedir.

AMC M.A.504 (e)

Bakım kuruluşu, komponentin sahibi ile anlaştığı durumlarda, kurtarılamaz bir komponenti, eğitim ve öğretim, araştırma ve geliştirme gibi meşru uçuş dışı amaçlar için kullanılmasına müsaade edebilir. Bu tür durumlarda, kullanılmayacak şekilde tahribat

uygun olmayabilir. Komponentin havacılık tedarik sistemine tekrar girmesini engellemek amacıyla aşağıdaki metotlar kullanılmalıdır:

- (a) Komponenti kalıcı bir şekilde "GAYRİFAAL" şeklinde işaretlemek veya damgalamak. (Mürekkepli damgalama kabul edilen bir metot değildir);
- (b) Orijinal parça numarasını gösteren detaylarının sökülmesi;
- (c) Etiketinin/işaretlemesinin sökülmesi;
- (d) Transfer edilmiş kurtarılamaz hava aracı komponentini kayıt altına almak için seri numarası veya diğer münferitleştirilmiş veriler ile bir takip veya izlenebilirlik sisteminin işletilmesi;
- (e) Bu tür komponentlerin devrine ilişkin herhangi bir sözleşme veya anlaşmada söz konusu komponentlerin bertaraf edilmesine ilişkin yazılı prosedürlere yer verilmesi.

NOT: Kurtarılamaz komponentler, potansiyel emniyet tehdidi nedeniyle kurtarılamaz komponentleri havacılık tedarik sistemine geri soktuğu bilinen hiçbir kişiye veya kuruluşa verilmemelidir.

Tablo-17

IR M.A.601 F Bakım kuruluşu kapsamı
IR M.A.201 (g) paragrafı kapsamı dışındaki hava aracı ve komponentlerinin bakımını yapacak kuruluşlara yetki verilmesi ve bu yetkinin devamına ilişkin usul ve esasları belirler.
AMC M.A.601
F bakım kuruluşu, EASA tarafından tip sertifikası verilmemiş hava araçlarına/hava aracı komponentlerine bakım yapmak üzere yetkilendirilebilir.

Tablo-18

IR M.A.602 F Bakım kuruluşu başvurusu
Bakım kuruluşu yetki onayı veya yetkinin uzatılmasına ilişkin başvuru Genel Müdürlük tarafından oluşturulmuş yöntemle göre ve bir form ile yapılır.
AMC M.A.602
Başvuru, SHGM Form 2F (Ek-2.9) ile yapılmalıdır.

Tablo-19

IR M.A.603 F Bakım kuruluşu onayının kapsamı
(a) Bu bölüm kapsamındaki faaliyetlerde bulunan bir kuruluş, Genel Müdürlük tarafından onaylanmadığı sürece, faaliyette bulunamaz. Söz konusu onaya ilişkin örnek/şablon sertifika Ek-3.5'te verilmektedir.
(b) Onaylanması istenilen iş kapsamı IR M.A.604'te açıklanan bakım kuruluşu el kitabında belirtilecektir. Tüm sınıflandırmalar ve kategoriler Ek-3.4'te verilmektedir.
(c) F bakım kuruluşu, bakım kuruluşu el kitabında belirtilmesi halinde, kendi tesisleri dahilinde gerçekleştirilen çalışma esnasında kullanılmak üzere, bakım verilerine uygun olarak kısıtlı bir dizi parça üretimi gerçekleştirebilir.
IR M.B.602
(a) IR M.A.606 (a) ve (b) gerekliliklerine uygun olunması şartıyla, Genel Müdürlük, IR

- M.A.606 (a) ve (b) personelini kabul ettiğini başvuru sahibine resmi yazı ile bildirir.
- (b) Genel Müdürlük, F bakım kuruluşu el kitabında belirtilen prosedürlerin bu Talimatın 6 ncı bölümüne uygun olduğunu belirler ve sorumlu yöneticinin taahhüt beyanını imzaladığından emin olur.
- (c) Genel Müdürlük, kuruluşun bu Talimatın 6 ncı bölümü gereklilikleri ile uygunluğunu doğrular.
- (d) Sorumlu yöneticinin onayın önemini ve de kuruluşun, el kitabında belirtilen prosedürler ile uygunluk taahhüdünün imzalanma nedenini tam olarak kavramasını sağlamak üzere, onay için yapılan inceleme sırasında sorumlu yönetici ile en az bir kez toplantı gerçekleştirilir.
- (e) Tüm bulgular başvuruda bulunan kuruluşa yazılı olarak teyit edilir.
- (f) Genel Müdürlük tüm bulguları, kapatma işlemlerini (bir bulgunun kapatılması için gerekli olan işlemler) ve tavsiyeleri kayıt altına alır.
- (g) İlk onay için, onayın tanzim edilmesinden önce ilgili kuruluş tarafından tüm bulgulara ilişkin düzeltici ve önleyici faaliyetler gerçekleştirilir ve Genel Müdürlük tarafından ilgili bulgular kapatılır.

AMC M.B.602(a)

1. “Resmi yazı ile bildirir” ifadesi ile SHGM Form 4’ün (Ek-2.10) kullanılması istenmiştir. Sorumlu Müdür hariç, M.A.606 (b) gereği bir pozisyona atanmış her kişi için SHGM Form 4 (Ek-2.10) doldurulacaktır.
2. Bakım kuruluşu sorumlu müdürünün onaylanması konusunda ise sorumlu müdürün imzalı taahhüt beyanının yer aldığı el kitabı resmi kabul yerine geçer.

AMC M.B.602(b)

Genel Müdürlük, bakım kuruluşu el kitabı onayını yazılı olarak bildirir.

AMC M.B.602(c)

1. Genel Müdürlük, denetlemelerin kim tarafından ve nasıl yapılacağına karar verir. Örneğin; duruma en uygun olanın, geniş bir ekiple tek bir denetleme veya küçük bir ekiple kısa denetlemeler veya tek bir denetçiyle uzun denetlemeler mi olacağını kararlaştırılması gereklidir.
2. Denetleme, ürün hattı baz alınarak da yapılabilir. Socata TB20 ve Piper PA 28 tip yetkisi bulunan bir kuruluşu örnek olarak vermek gerekirse, tam uygunluğun kontrolü için sadece bir tip üzerine yoğunlaşarak denetleme gerçekleştirilebilir. Tespitlere bağlı olarak, ikinci tip sadece en azından ilk denetlenen tipte zayıf olduğu tespit edilen faaliyetleri kapsayacak şekilde örnekleme yöntemiyle gerçekleştirilecek bir inceleme gerektirebilir.
3. Genel Müdürlük denetçisine, kuruluşun üst düzey teknik personeli denetleme boyunca daima eşlik etmelidir. Eşlik edilme nedeni, tespit edilen bulgular hakkında kuruluşun eksiksiz bilgi sahibi olmasının sağlanmasıdır.
4. Denetçi, denetlemenin sonunda tespit edilmiş olan tüm bulgular hakkında kuruluşun üst düzey teknik personeline bilgi verir.

AMC M.B.602(e)

Bulgular, denetleme rapor formuna geçici olarak seviye 1 veya 2 şeklinde sınıflandırılarak kaydedilir. Bulguların tespit edildiği denetleme sonrasında, Genel

Müdürlük geçici olarak yapılan seviye sınıflandırmasını gözden geçirir, gerekli olduğu takdirde seviyesini değiştirerek sınıflandırılmasını “geçici”den “kesin” hale dönüştürecektir.

Tüm bulgular, denetlemeden sonraki iki hafta içerisinde başvuru yapan kuruluşa yazılı olarak bildirilir.

Genel Müdürlüğün başvuru yapan kuruluş bünyesinde tespit ettiği ancak uygunsuzluk olarak değerlendirmekte tereddüt ettiği durumlar olabilir. Bu durumlarda kuruluş, olası uygunsuzluk hakkında ve uygunsuzluğun Genel Müdürlük içinde gözden geçirildikten sonra karar verileceği konusunda bilgilendirilir. Gözden geçirme sonucunda uygunsuzluk olmadığına karar verildiği takdirde, kuruluşa sözlü bilgi verilmesi yeterlidir.

AMC M.B.602(f)

1. Denetleme raporu SHGM Form 6F (Ek-2.6) kullanılarak hazırlanır.
2. SHGM Form 6F (Ek-2.6) denetleme raporunun kalite gözden geçirme işlemi, Genel Müdürlük tarafından atanmış yetkili bağımsız kişi tarafından yapılır. Gözden geçirme işlemi yapılırken bu Talimatın 6 ncı bölümü, bulgu seviye sınıflandırmaları ve düzeltici faaliyetler dikkate alınır. Denetleme formunun gözden geçirme işleminin yeterli bulunduğu, SHGM Form 6F (Ek-2.6) imzalanarak gösterilir.

AMC M.B.602(g)

Denetleme raporları, Genel Müdürlük rapor referansları veya kapatıldığının teyidini içeren bir yazı ile birlikte bulguların kapatılma tarihlerini içermelidir.

AMC M.A.603 (a)

Aşağıdaki tablo, Kategori C komponent yetkisine ilişkin ATA gerekliliklerinin 2200 bölümünü tanımlamaktadır.

SINIF	YETKİ	ATA BÖLÜMLERİ
TAM MOTORLAR VEYA APU'LAR HARİCİNDEKİ KOMPONENTLER	C1 Havalandırma ve Basınçlandırma	21
	C2 Otomatik Uçuş	22
	C3 Haberleşme ve Seyrüsefer	23 - 34
	C4 Kapılar - Kapaklar	52
	C5 Elektrik Gücü ve Işıklar	24 - 33 - 85
	C6 Ekipman	25 - 38 - 44 - 45 - 50
	C7 Motor - APU	49 - 71 - 72 - 73 - 74 - 75 - 76 - 77 - 78 - 79 - 80 - 81 - 82 - 83
	C8 Uçuş Kumandaları	27 - 55 - 57.40 - 57.50 - 57.60 - 57.70
	C9 Yakıt	28 - 47
	C10 Helikopterler - Rotorlar	62 - 64 - 66 - 67
	C11 Helikopter - Trans	63 - 65
	C12 Hidrolik Gücü	29
	C13 Gösterge/Kayıt Sistemleri	31 - 42 - 46
	C14 İniş Takımları	32

C15 Oksijen	35
C16 Pervaneler	61
C17 Pnömatik ve Vakum	36 - 37
C18 Buzdan /yağmurdan /yangından koruma	26 - 30
C19 Pencereler	56
C20 Yapısal	53 - 54 - 57.10 - 57.20 - 57.30
C21 Safra Suyu (Su Atığı)	41
C22 Tahrik Arttırma (Takviye)	84

AMC M.A.603 (c)

1. Parçaların F bakım kuruluşu tarafından üretiminin Genel Müdürlük tarafından kabulü, bakım kuruluşu el kitabı içerisinde detaylandırılan bir prosedürün onaylanması vasıtasıyla resmileştirilmelidir. Bu AMC, kabul edilebilir nitelikteki bir prosedürün hazırlanması için dikkate alınması gereken esasları ve koşulları içermektedir.

2. Üretim, muayene, montaj ve test işlemleri açık bir şekilde F bakım kuruluşunun teknik ve prosedürler ile ilgili kabiliyeti içinde olmalıdır;

3. Parçanın üretilmesi için gerekli olan onaylanmış veriler; EASA, tip sertifikası sahibi, SHY-21 ve EASA Part-21 tasarım kuruluşu onayı sahibi veya ek tip sertifikası sahibi tarafından onaylanmış olan verilerdir.

4. Onaylı bir bakım kuruluşu tarafından üretilen parçalar sadece kuruluşun kendi tesislerinde işlem yapılan hava aracının veya komponentlerin revizyonu, bakımı, modifikasyonları veya tamiri sırasında kullanılabilir. Bu üretim izni, parçaların üretilerek dışarı satışı/verilmesi veya üretim için SHGM Form 1 düzenlenmesi için verilmemektedir. Toptan veya ihtiyaç fazlası malzeme devrinde, yerel olarak üretilmiş parçalar fiziki olarak ayrı tutulur ve bu kapsamda devredilemez.

5. F bakım kuruluşu onayı kapsamında, ileride destek/satış amacı ile parça, modifikasyon kiti vb. üretimi yapılamaz.

6. 3. paragrafta belirtilen veriler, parçaların üretimini kapsayan tamir prosedürlerini içerebilir. Parçaların F bakım kuruluşu tarafından üretilmesi için yeterli üretim verisi olmalıdır. Söz konusu verilerin parça numaralandırılmasını, boyutları, malzemeleri, süreçleri ve özel imalat tekniklerini, özel ham madde özelliklerini ve/veya girdi kontrolüne ilişkin detayları içerdiğine ve onaylı kuruluşun gerekli kabiliyete sahip olduğuna dikkat edilmelidir. Söz konusu kabiliyetin, bakım kuruluşu el kitabı içeriğinde tanımlanması gerekmektedir. Onaylı verilerde tanımlanan özel süreçlerin veya kontrol prosedürlerinin F bakım kuruluşunda olmadığı durumlarda, söz konusu kuruluş, tip sertifikası ya da ek tip sertifikası sahibi tarafından bu süreçlerin onaylanmış alternatifini sağlanmadığı sürece parça üretimi yapılamaz.

7. F Bakım Kuruluşu onayı kapsamında üretilebilecek parçalar örnek olarak aşağıda listelenmiş olup, bunlarla sınırlı değildir:

- (a) Burç, bilezik ve pul üretimi,
- (b) İkincil yapısal unsurların ve dış panellerin üretimi,
- (c) Kontrol kablolarının üretimi,
- (d) Esnek ve esnemez boruların üretimi,
- (e) Elektrik kablo gruplarının üretimi,
- (f) Tamirler için şekillendirilmiş veya işlenmiş metal sac paneller.

Not: Tüm üretim süreçlerini içeren ve Genel Müdürlük nezdinde kabul edilebilir mühendislik çizimi bulunmayan parçaların üretimi kabul edilmez.

8. Bir tip sertifikası sahibinin veya onaylı üretim kuruluşunun, hava aracı el kitaplarında veya servis bültenlerinde atıfta bulunulmayan ancak parça listelerinde belirtilen unsurlara ilişkin imalat çizimlerini içeren verileri kullanıma sunmaya hazırlandığı durumlarda, bakım kuruluşunun el kitabında belirtilen bir prosedür doğrultusunda Genel Müdürlük tarafından aksi kabul edilmediği sürece, söz konusu unsurlar F Bakım Kuruluşu onayı kapsamında sayılmaz.

9. Muayene ve Tanımlama.

Yerel olarak üretilmiş olan her parça, montaj muayenesi öncesinde, ayrı olarak ve tercihen bundan bağımsız olarak bir muayeneden geçirilmelidir. Bu muayenenin ilgili imalatçı verileri ile tam uygunluğu tespit etmesi gerekmekte olup, söz konusu parçanın, onaylanmış verilere uyumluluğunun ve kullanım için uygun olduğunun açık bir şekilde tanımlanması gerekmektedir. Isıl işlem ve son muayeneler dahil olmak üzere tüm üretim süreçlerine ilişkin yeterli kayıt tutulması gerekmektedir. Yeterli büyüklüğe/alana sahip olmayan parçalar hariç olmak üzere, tüm parçalarda imalat/muayene verileri ile açık bir şekilde ilişkilendiren bir parça numarasının yer alması gerekmektedir. Parça numarasına ilaveten, izlenebilirlik amaçları doğrultusunda, F bakım kuruluşunun tanıtıcı bilgilerinin de parça üzerinde işaretlenmesi gerekmektedir.

Tablo-20

IR M.A.604 F bakım kuruluşu el kitabı
<p>(a) Bakım kuruluşu, en az aşağıdaki bilgileri içeren bir el kitabı hazırlar:</p> <ol style="list-style-type: none">(1) Kuruluşun sürekli olarak her koşulda SHY-M ve SEK doğrultusunda çalışacağını teyit etmek üzere sorumlu yönetici tarafından imzalanmış bir beyan,(2) Kuruluşun iş kapsamı,(3) IR M.A.606 (b) paragrafında belirtilen kişinin (kişilerin) ünvanı (ünvanları) ve adı soyadı (adları ve soyadları),(4) IR M.A.606 (b) paragrafında belirtilen kişi (kişiler) arasındaki ilişkileri ve sorumlulukları gösteren bir organizasyon şeması,(5) Yetkileri ile birlikte onaylayıcı personelin listesi,(6) Bakım tesislerinin genel tanımı ile birlikte adreslerinin listesi,(7) Bakım kuruluşunun SHY-M ile uygunluğunun nasıl sağladığını gösteren prosedürler,(8) Bakım kuruluşu el kitabı revizyon prosedürü (prosedürleri). <p>(b) Bakım kuruluşu el kitabı ve revizyonları Genel Müdürlük tarafından onaylanır.</p> <p>(c) (b) paragrafına bakılmaksızın, söz konusu el kitabında gerçekleştirilen küçük çaplı değişiklikler bir prosedür ile onaylanabilir (Bundan böyle, dolaylı onay olarak anılacaktır).</p>
AMC M.A.604
<ol style="list-style-type: none">1. 10'un altında bakım personeline sahip olan küçük ölçekli kuruluşlar için kabul edilebilir bakım kuruluşu el kitabının formatına ilişkin taslak Ek-2.4'te yer almaktadır.2. Kuruluşun karmaşıklığına bağlı olarak 10'un üzerinde bakım personeline sahip olan büyük ölçekli kuruluşlar için kabul edilebilir bir taslak bakım kuruluşu el kitabı formatı SHY-145 içerisinde verilmektedir.

Tablo-21

IR M.A.605 F Bakım kuruluşu tesis gereklilikleri
<p>Kuruluş aşağıdaki gerekliliklerin yerin getirilmesini;</p> <p>(a) Planlanmış işlerin yürütülmesi için gerekli tesislerin sağlanması, ihtisas atölyelerinin ve çalışma sahalarının kirlilik ve çevre şartlarından korunacak şekilde ayrılmasını,</p> <p>(b) Özellikle bakım kayıtlarının tamamlanması ve planlanan tüm işlerin yönetimi için ofis olanaklarının oluşturulmasını,</p> <p>(c) Komponentler, ekipmanlar, aletler ve malzemeler için güvenli depolama tesislerinin temin edilmesini, gayri faal komponentlerin ve malzemenin diğer tüm komponentlerden, malzemelerden, ekipmanlardan ve aletlerden ayrı olarak depolanmasını, malzemelerin üreticileri tarafından bildirilen koşullara uygun olarak depolanmasını ve yetkilendirilmiş personel dışında depoya giriş/çıkış ve erişim olmamasını sağlar.</p>
AMC M.A.605 (a)
<p>1. Hangarın, F Bakım Kuruluşu'nun mülkü olmadığı durumlarda, kiracılığa ilişkin kanıtın gösterilmesi gerekmektedir. İlaveten, hava aracı bakım programı ile ilgili olarak öngörülen bir hava aracı hangar ziyaret planının hazırlanmasıyla hangar alanının planlanan bakımın yapılması için yeterli olduğunun kanıtlanması gerekmektedir. Söz konusu hava aracı hangar ziyaret planının düzenli olarak güncellenmesi gerekmektedir.</p> <p>Balonlar ve zeplinler için, örtü ve taban ekipmanının bakımının, gerekli tüm bakım M.A.402 doğrultusunda yerine getirilebildiği sürece, dışarıda daha uygun bir şekilde yapılabildiği durumlarda hangar gerekli değildir. SHGM Form 1 gerektiren komponent bakımı veya karmaşık tamirler için, uygun bir şekilde onaylanmış atölyeler temin edilmelidir. Muayene ve bakım için gerekli tesisler ve çevresel koşullar Bakım kuruluşu el kitabında tanımlanmalıdır.</p> <p>2. Çevresel şartlardan korunma, herhangi bir on iki aylık süre genelinde beklenen olağan hakim yerel hava durumu ile ilişkilidir. Hava aracı hangarı ve hava aracı komponent atölyeleri, içeriye yağmurun, dolunun, buzun, karın, rüzgarın ve tozun vb. girişine engel olacak bir standartta olmalıdır. Hava aracı hangarı ve hava aracı komponent atölyesi zeminleri toz oluşumunu minimize edecek şekilde kaplanmalıdır.</p> <p>3. Hava aracı bakım personeline, bakım dokümanlarını çalışabilecekleri ve sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarını uygun bir şekilde tamamlayabilecekleri /doldurabilecekleri bir alanın temin edilmesi gerekmektedir.</p>
AMC M.A.605 (b)
<p>Personelin verilmiş görevlerini uygulamak üzere yeterli yere sahip olması şartı ile tek bir ofis alanı tahsis edilebilir.</p>
AMC M.A.605 (c)
<p>1. Faal hava aracı komponentlerine yönelik depolama tesislerinin temiz, iyi havalandırılmalı olmaları ve yoğunlaşma etkilerini minimize etmek için nemsiz ortamı sağlayacak şekilde muhafaza edilmeleri gerekmektedir. İmalatçının hava aracı komponentleri için depolama tavsiyelerine ilişkin yayımladığı dokümanlara</p>

uyulmalıdır.

2. Yeterli sayıda ve hava aracı komponentlerini taşıyacak kadar sağlam, büyük hava aracı komponentleri için depolama sırasında komponent hasar görmeyecek şekilde yeterli destek sağlayacak depolama rafları temin edilmelidir.
3. Uygulanabilir olması halinde, depolama sırasında hasarı ve korozyonu minimize etmek üzere hava aracı komponentleri kendi koruyucu materyalleri içerisinde ambalajlanmış halde tutulmalıdır. Raf ömrü kontrol sistemi oluşturulmalı ve komponentleri tanımlamak üzere tanıtıcı etiketler kullanılmalıdır.
4. Tecrit, gayri faal komponentlerin faal komponentlerden ayrı olarak emniyetli bir mahalde depolanması anlamına gelmektedir.
5. Gayri faal komponentin tecridi ve yönetimi o kuruluşun ilgili onaylanmış prosedürü doğrultusunda sağlanmalıdır.
6. Kuruluş tarafından, gayri faal komponentlerin durumuna yönelik karar sürecini açıklayan prosedürler tanımlanmalıdır. Bu prosedür en azından aşağıdakileri kapsamalıdır:
 - Karar sürecini yöneten kişilerin görev ve sorumlulukları;
 - Bir komponentin bakımı, depolanması veya imhası arasındaki karar sürecinin tanımı;
 - Kararın izlenebilirliği.
7. Gayri faal komponentlerin veya malzemelerin IR M.A.504(c) doğrultusunda tamir edilemez/kal olarak saptanması sonrasında, kuruluş, bu tür unsurları tecrit etmek ve yetkisiz erişimi engellemek için emniyetli alanlar belirlemelidir. Kal komponentler, IR M.A.504 (d) veya (e) doğrultusunda bu komponentlerin imha edilmelerini/elden çıkarılmalarını temin eden bir prosedür ile kontrol edilmelidir. Bu prosedürün uygulanmasından sorumlu olan kişi tanımlanmalıdır.

Tablo-22

IR M.A.606 F Bakım kuruluşu personel gereklilikleri

- (a) Kuruluş, müşteri tarafından istenen tüm bakımın; finanse edilebilmesi ve SHY-M kapsamında gerekli görülen standartta yapılabilmesinin sağlanması için kurumsal yetkiye sahip bir sorumlu yönetici atayacaktır.
- (b) Bu Alt paragraf ile sürekli uyumluluğun sağlanmasından sorumlu olacak kişi veya kişiler kuruluş tarafından, görevlendirecektir. Bu kişi veya kişiler sorumlu yöneticiye karşı sorumlu olmalıdır.
- (c) (b) paragrafında belirtilen kişi veya kişiler hava aracı ve/veya komponent bakımına ilişkin gerekli bilgiye, geçmişe ve uygun tecrübeye sahip olduğunu kanıtlayabilmelidir.
- (d) Kuruluş, olması beklenen normal anlaşmalı işler için uygun personele sahip olmalıdır. Normalde beklenenden daha fazla anlaşmalı iş durumu söz konusu olduğunda, geçici olarak anlaşmalı (sub-contracted) personelin çalıştırılmasına izin verilir ancak bu anlaşmalı personel bakım çıkış sertifikası düzenleyemez.
- (e) Bakım faaliyetlerinde çalışan tüm personelin nitelikleri kanıtlanabilmeli ve ilgili kayıtlar muhafaza edilmelidir.
- (f) Renk kontrastı (zıtlığı) kullanılarak yapılan kontroller hariç olmak üzere kaynak işlemleri, tahribatsız test işlemleri/muayene (kontrol) gibi ihtisas gerektiren bakım görevlerini yapan personel resmi olarak kabul edilmiş standart doğrultusundaki

niteliklere sahip olmalıdır.

(g) Bakım kuruluşu, hava araçları ve komponentler için IR M.A.612 ve IR M.A.613'te belirtilen bakım çıkış sertifikalarını düzenlemek üzere yeterli onaylayıcı personele sahip olmalıdır. Söz konusu personel SHY-66 gerekliliklerini karşılamalıdır.

(h) (g) paragrafına istisna olmak üzere, kuruluş, ticari operasyon yapan işleticilere bakım desteği sağlayacağı zaman, kuruluşun el kitabında bulunan ve onaylanan prosedürlere uygun olarak aşağıdaki durumlar için belirtilen niteliklere sahip olan onaylayıcı personeli kullanabilir:

1. Kuruluş tarafından, tekrarlı uçuşa elverişlilik direktifinde uçuş ekibi tarafından yapılabileceği açıkça ifade edilmiş ise, söz konusu uçuşa elverişlilik direktifinin gerekli standartta uygulanması için yeterli ölçüde pratik eğitimin verilmiş olması koşuluyla, hava aracının uçuştan sorumlu kaptan pilotuna, sahip olduğu pilot lisansına bağlı olarak, bu uçuşa elverişlilik direktifinin uygulanması için sınırlı onaylayıcı personel yetkilendirmesi düzenleyebilir.

2. Hava aracının, bakım desteği verilen bir yerden uzakta operasyon yaptığı durumlarda, kuruluş tarafından, bakım görevini gerekli standartta yerine getirebilmesinin sağlanması için yeterli ölçüde pratik eğitimin verilmiş olması koşuluyla, hava aracının uçuştan sorumlu kaptan pilotuna, sahip olduğu pilot lisansına bağlı olarak, bu bakım görevinin uygulanması için sınırlı onaylayıcı personel yetkilendirmesi düzenlenebilir.

AMC M.A.606 (a)

Sorumlu yönetici terimi ile normalde kast edilen, F bakım kuruluşunun konumu itibarı ile kuruluşun işletilmesine yönelik tüm (özellikle mali sorumluluk dahil olmak üzere) sorumluluğa sahip olan genel müdürüdür. Sorumlu yönetici, birden fazla kuruluş için sorumlu yönetici olabilir ve teknik konularda bilgi sahibi olma zorunluluğu yoktur. Sorumlu yöneticinin genel müdür olmadığı durumlarda,, görevlendirilen sorumlu yöneticinin genel müdüre doğrudan erişim yetkisi ve bakım için kullanımına yeterli miktarda bütçe tahsis edildiği konusunda Genel Müdürlüğe güvence verilmesi gerekmektedir.

AMC M.A.606 (b)

1. Kuruluşun büyüklüğüne bağlı olarak, görevler ayrı yöneticiler kapsamında alt bölümlere ayrılabilir veya değişik şekillerde birleştirilebilir.

2. Bakım kuruluşu, onayın kapsamına bağlı olarak, her ikisi de sorumlu yöneticiye raporlama yapacak olan bir hava aracı bakım müdürüne ve bir atölye müdürüne sahip olmalıdır. Küçük ölçekli bakım kuruluşlarında herhangi bir yönetici aynı zamanda sorumlu yönetici ve hava aracı bakım müdürü veya atölye müdürü olabilecektir.

3. Hava aracı bakım müdürü, uygulanması gereken tüm bakımın ve hava aracı bakımı esnasında yapılan tüm arıza giderme işlemlerinin bu talimat içerisinde belirtilmekte olan dizayn ve kalite standartlarında uygulanmasının sağlanmasından sorumludur. Hava aracı bakım müdürü aynı zamanda IR M.A.616 organizasyon denetlemesinden kaynaklanan her çeşit düzeltici faaliyetten de sorumludur.

4. Atölye müdürü, hava aracı komponentleri üzerindeki tüm bakım faaliyetlerinin bu talimat içerisinde belirtilen standartlar doğrultusunda uygulanmasının sağlanmasından ve de IR M.A.616 organizasyon denetlemesinden kaynaklanan her çeşit düzeltici faaliyetten de sorumludur.

Kuruluş, 2 ve 4. paragraflarda verilen örnek unvanlarla sınırlı olmaksızın, mevcut yönetici pozisyonları için herhangi bir unvan belirleyebilecek ve bu görevleri yapmak üzere görevlendirilmiş olan personeli ve unvanlarını Genel Müdürlüğe bildirecektir.

AMC M.A.606 (c)

1. Görevlendirilen tüm personel, normalde aşağıdaki 2.1 ila 2.5 paragraflarında listelenen tecrübe ve niteliklere uygun olduğunu Genel Müdürlüğe sunacaktır.
2. Görevlendirilen tüm personel;
 - 2.1. Havacılık emniyet standartlarının ve emniyetli bakım uygulamalarının uygulanması konusunda tecrübeye ve bilgiye sahip olmalıdır;
 - 2.2. Aşağıdaki konulara ilişkin kapsamlı bilgiye sahip olmalıdır;
 - (a) SHY-M ve ilişkili her çeşit gereklilikler ve prosedürler;
 - (b) bakım kuruluşu el kitabı;
 - 2.3. En az üç yılı pratik bakım tecrübesi olacak şekilde beş yıllık havacılık tecrübesine sahip olmalıdır;
 - 2.4. Bakımı yapılan ilgili hava aracı tipine (tiplerine) veya komponentlere ilişkin bilgiye sahip olmalıdır. Söz konusu bilginin kanıtı belgeye dayalı olacak veya Genel Müdürlüğün bu konudaki değerlendirmesi geçerli olacaktır. Yapılacak bu değerlendirme kayıt altına alınmalıdır.
Eğitim kursları minimum SHY-66'da belirtilen seviye 1'e eşdeğer bir seviyede olmalı ve bir SHY-147 kuruluşu tarafından, imalatçı tarafından veya Genel Müdürlüğün kabul ettiği başka bir kuruluş tarafından verilmiş olmalıdır.
 - 2.5. Bakım standartları hakkında bilgi sahibi olmalıdır.

AMC M.A.606 (d)

1. Tüm personel kendi görevleri ile ilgili kuruluşun bakım kuruluşu el kitabında belirtilen prosedürlerle uyumlu olmalıdır.
2. Yeterli personele sahip olunması demek, F bakım kuruluşunun, öngörülen bakım iş yükü için doğrudan veya sözleşmeli personel istihdam etmesi, hatta gönüllülük esasına dayalı olarak personel çalıştırması anlamına gelmektedir.
3. Geçici olarak anlaşma yapılmış ifadesi, kişinin başka bir kuruluş tarafından istihdam edildiği ve o kuruluş tarafından söz konusu F bakım kuruluşuna taşeron olarak verildiği anlamına gelmektedir.

AMC M.A.606 (e)

1. Bakım yapan personelin yeterliliği, gözetimsiz çalışmasına izin verilmesinden önce, kuruluş organizasyonundaki kendi görev tanımı kapsamında "işbaşı" ve/veya sınav yöntemi ile değerlendirilmelidir.
2. Sürekli yetkinliği sağlamak üzere, yeterli ilk eğitim ve tazeleme eğitimi alınmalı ve kayıtlara girilmelidir.

AMC M.A.606 (f)

1. Sürekli uçuşa elverişlilik tahribatsız test işlemleri, ürünün emniyetli bir şekilde çalışmasına ilişkin sürekli uygunluğun tespit edilmesi amacıyla faal hava aracı/hava aracı komponentleri için M.A.304 (b) içerisindeki hava aracı, motor veya pervane tip

sertifikası sahibi tarafından belirtilen test işlemleri anlamına gelmektedir.

2. Uygun niteliklere sahip demek, tahribatsız test uygulanması ile ilgili olarak EN 4179 sayılı Avrupa Standardı tarafından tanımlanan Seviye 1, Seviye 2 veya Seviye 3 anlamına gelmektedir.

3. Seviye 3 personelinin EN 4179 'e uygun olarak metotlar, teknikler vb. geliştirmek yetkisine sahip olmasına rağmen, söz konusu personelin, tip sertifikası sahibi/üretici tarafından sürekli uçuşa elverişlilik verileri olarak yayımlanmış tahribatsız muayene el kitaplarında veya servis bültenlerinde belirtilen metotlardan ve tekniklerden sapmasına, el kitabı veya servis bültenleri tarafından böyle bir sapmaya açık bir şekilde müsaade edilmediği sürece, izin verilmemektedir.

4. EN 4179 kapsamında ulusal havacılık NDT kuruluna yapılan genel atıflara bakılmaksızın, tüm sınavlar SHT-NDT hususlarına uygun olarak yapılır.

5. Özel tahribatsız test işlemleri aşağıdakilerden biri veya birden fazlası anlamına gelmektedir; boya penetrantı (*dye penetrant*), manyetik parçacık (*magnetic particle*), eddy akımı (*eddy current*) ve X-ray veya gama ışını dahil olmak üzere ultrasonik ve radyografik metotlar.

6. Buna ilaveten, EN 4179 tarafından belirgin bir şekilde işaret edilmeyen, termografi ve kesme incelemesi (*shearography*) gibi, ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere, yeni metotların olduğu ve geliştirileceği dikkate alınmalıdır. Mutabık olunmuş bir standart oluşturuluncaya kadar, her çeşit eğitim ve sınav süreci dahil olmak üzere, süreçteki personelin yetkinliğinden emin olunmasını sağlayacak yöntemler ekipman imalatçıların tavsiyeleri doğrultusunda yürütülmelidir.

7. Sürekli uçuşa elverişlilik tahribatsız test işlemleri yapan F bakım kuruluşu, tahribatsız test işlemleri için kalifikasyon prosedürleri oluşturmalıdır.

8. Boroskop ve ayrılma için *coin tapping* gibi diğer teknikler, tahribatsız test değil, tahribatsız muayene olarak tanımlanmaktadır. Bu ayırımı bakılmaksızın, F bakım kuruluşu tarafından söz konusu muayeneleri uygulayan ve yorumlayan personelin gerekli eğitime tabi tutulmasını ve süreçteki yetkinliğinin değerlendirilmesini sağlayan bir prosedür oluşturulmalıdır. M.A. alt paragraf F tarafından tahribatsız test işlemleri sayılmayan tahribatsız muayene işlemleri Ek-3.4'te D1 sınıf yetkisi altında listelenmemektedir.

9. Referans alınan standartların, metotların, eğitimin ve prosedürlerin bakım kuruluşu el kitabında belirtilmesi gerekmektedir.

10. SHY-M'in yürürlüğe giriş tarihi öncesinde kalifiye olmadıkları tahribatsız test işlemlerini uygulayan ve/veya kontrol eden personelin, söz konusu tahribatsız test işlemleri için EN 4179 gereğince kalifiye olduğunu kanıtlaması gereklidir.

Bu bağlamda, resmi olarak tanınan standart demek, tüzel kişiliğe sahip olsun veya olmasın, resmi bir kuruluş tarafından oluşturulan veya yayımlanan ve hava taşımacılığı sektörü tarafından genel olarak kabul gören ve uygun değerlendirilen standartlardır.

AMC M.A.606 (h)(2)

1. Sınırlı sertifikasyon yetkisinin verilmesi için, uçuştan sorumlu (kaptan) pilotun, geçerli bir hava taşımacılığı pilot lisansına (ATPL), veya ticari pilot lisansına (CPL) veya söz konusu hava aracı tipi için Genel Müdürlük tarafından kabul edilen ulusal eşdeğerine sahip olması gerekmektedir. Buna ilaveten, sınırlı sertifikasyon yetkisinin verilmesi için bakım kuruluşu el kitabı içinde aşağıdaki konuları kapsayan prosedürler oluşturulmalıdır:

a. Yeterli ölçüde bakım uçuşa elverişlilik regülasyonu eğitiminin tamamlanması.

- b. Hava aracı üzerindeki özel işlem için yeterli işlem eğitiminin tamamlanması. Söz konusu işlem eğitimi, personelin yerine getirilecek görevi tamamen anlamasını sağlayacak bir süreye sahip olmalı ve bu işlemle ilgili bakım verilerinin kullanılmasına ilişkin eğitimi de içermelidir.
- c. Prosedür eğitimlerinin tamamlanması.
- Yukarıda belirtilen prosedürlerin bakım kuruluşu el kitabında belirtilmesi ve Genel Müdürlük tarafından onaylanması gerekmektedir.
2. ATPL veya CPL sahibi uçuştan sorumlu (kaptan) pilot tarafından, aşağıdaki listede belirtilen tipik işlemler olan küçük çaplı bakım veya basit bakım kontrolleri onaylanabilecek ve/veya uygulanabilecektir;
- a. Dahili ışıkların, filamentlerin ve elektronik flaş lambalarının (*flash tubes*) değiştirilmesi.
- b. Motor kapaklarının (*cowlings*) ve erişim (kontrol) panellerinin kapatılması ve yerine oturtulması.
- c. Röle değişimi, örneğin, sedye montesi, çift kumanda (*dual controls*), FLIR, kapılar, fotoğraf ekipmanları, vb.
- d. Bu AMC ile uyumlu olan ve Genel Müdürlük tarafından kabul edilen basit teknikleri içeren her türlü kontrol/değişim.
3. Söz konusu yetkilendirme, geçerli hava aracı tipinde yeterli tazeleme eğitimi alınması şartı ile en fazla on iki aylık bir süre için verilir.

Tablo-23

IR M.A.607 Onaylayıcı personel
<p>(a) IR M.A.606 (g) paragrafına ek olarak, onaylayıcı personel, kendisine verilen yetkileri ancak aşağıdaki şartların kuruluş tarafından yerine getirildiğinden emin olduğunda kullanabilir;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Onaylayıcı personelin, SHY-66 gerekliliklerini karşıladığını kanıtlayabilmesi, 2. Onaylayıcı personelin, bakımı yapılacak olan ilgili hava aracı ve/veya hava aracı komponenti (komponentleri) ve bunlar ile ilişkili prosedürler hakkında yeterli ölçüde bilgi sahibi olması. <p>(b) Aşağıdaki öngörülemez durumlarda, hiçbir uygun onaylayıcı personelin mevcut olmadığı ana üs dışındaki herhangi bir mahalde, hava aracının yerde kalması halinde, bakım desteği sağlamak üzere anlaşma yapılan kuruluş bir kerelik (one-off) onaylama yetkisini;</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Benzer teknolojiye, yapıya ve sistemlere sahip olan hava aracında tip yetkisine sahip olan kendi çalışanlarından birine veya 2. Söz konusu mahalde SHY-M veya EASA Part-M kapsamında uygun şekilde onaylanmış hiçbir kuruluşun mevcut olmaması ve anlaşmalı kuruluşun söz konusu kişinin deneyimine ve lisansına ilişkin kanıt dosyasına sahip olması koşuluyla, en az üç yıllık bakım deneyimine ve sertifikasyon (onaylama) gerektiren hava aracı tipine ilişkin yetki içeren geçerli bir ICAO hava aracı bakım lisansına sahip olan herhangi bir kişiye yayımlar. <p>Bu gibi durumlar, söz konusu yetkilendirmenin düzenlenmesinden itibaren yedi gün içerisinde Genel Müdürlüğe rapor edilmelidir. Bir kerelik (one-off) yetkilendirme tanzim eden F bakım kuruluşu, uçuş emniyetine etki edebilecek bu tür bakımın tekrar kontrol edildiğinden emin olmalıdır.</p>

(c) F bakım kuruluşu, onaylayıcı personele ilişkin tüm detayları kayıt altına alacak ve IR M.A.604 (a)5 paragrafına göre kuruluşun el kitabının bir parçası olarak bu kişilerin onay yetkileri ile birlikte tüm onaylayıcı personele ilişkin güncel bir liste tutmalıdır.

AMC M.A.607

1. Bakımı yapılacak olan ilgili hava aracı ve/veya hava aracı komponenti (komponentleri) ve bunlar ile ilişkili prosedürler hakkında yeterli ölçüde bilgi sahibi olunması ifadesi, personelin ürünün nasıl çalıştığını, yaygınca görülen arızaların ve bunların sonuçlarının neler olduğunu anlayacak şekilde ürün tipi ve ilgili kuruluş prosedürleri hakkında eğitim almış olması ve ilgili bakım tecrübesine sahip olması anlamında kullanılmaktadır.
2. Tüm onaylayıcı personel adaylarının, yapılacak onay gerektiren işlemler ile ilgili yetkinlik, nitelik ve beceri bakımından değerlendirilmeleri gerekmektedir. Yetkinlik ve beceri söz konusunun değerlendirilmesi bu personelin, yeterli bir süre başka bir onaylayıcı personelin gözetimi altında çalıştırılması suretiyle yapılabilir. Yeterli süre, söz konusu personelin ilgili konuda tam zamanlı olarak çalışması halinde birkaç hafta olarak belirlenebilecektir. Söz konusu personel yapacağı işe ilişkin bütün konuları kapsayacak şekilde değerlendirmeye tabi tutulacaktır. Başka bir F bakım kuruluşundan gelerek işe alınan onaylayıcı personel için, daha önceden çalıştığı kuruluştan yazılı teyit alınması uygun olacaktır.

Kuruluş, nitelikleri doğrulayan ve son dönem tecrübesine ilişkin tüm dokümanların kopyalarını tutmalıdır.

AMC M.A.607 (c)

1. Her bir onaylayıcı personel ile ilgili olarak aşağıdaki asgari geçerli bilgilerin kayıt altına alınması gerekmektedir:
 - (a) Adı ve soyadı;
 - (b) Doğum tarihi;
 - (c) Temel eğitim;
 - (d) Tıp eğitimi;
 - (e) Tazeleme eğitimi;
 - (f) İhtisas eğitimi;
 - (g) Tecrübe;
 - (h) Onay ile ilgili nitelikler;
 - (i) Yetkilendirmenin kapsamı ve kişisel yetkilendirme referansı;
 - (j) Yetkilendirmenin ilk verildiği tarih;
 - (k) Gerekmesi halinde - yetkilendirmenin sona erme tarihi.

2. Bu sisteme erişim hakkına sahip olan kişi sayısı söz konusu kayıtların yetkisiz bir şekilde değiştirilmemesi veya yetkisiz kişilerce gizli kayıtlara erişilmemesi için, asgari sayıda tutulmalıdır.

Genel Müdürlüğe, talep üzerine söz konusu kayıtlara erişim hak ve olanağı verilmelidir.

Tablo-24

IR M.A.608 Komponentler, ekipmanlar ve aletler

(a) Kuruluş,

<p>1. Onay kapsamı dahilindeki bakımda günlük kullanım için gerekli olan ve bakım kuruluşu el kitabında listelenen, IR M.A.609 kapsamında tanımlanan bakım verilerinde yer alan ekipman ve aletlere veya doğrulanmış eşdeğerlerine sahip olmalıdır; ve</p> <p>2. sadece gerektiğinde nadir olarak kullanılan tüm diğer ekipman ve aletlere erişim olanağına sahip olduğunu ispatlamalıdır.</p> <p>(b) Aletler ve ekipmanlar resmi olarak kabul edilmiş bir standart doğrultusunda kontrol altında tutulacak ve kalibre edilecektir. Söz konusu kalibrasyonlar ve kullanılan standarda ilişkin kayıtlar kuruluş tarafından muhafaza edilmelidir.</p> <p>(c) Kuruluş, tüm gelen komponentleri muayene (kontrol) edecek, sınıflandıracak ve uygun bir şekilde tecrit edecektir.</p>
AMC M.A.608 (a)
<p>1. Bu Talimatın 6 ncı bölümü kapsamında F bakım kuruluşu onayına başvuran kuruluş, Genel Müdürlüğe onay için sunulan onay kapsamında belirtilen işlemlerin yapılması için gerekli bakım dokümanlarında belirtilen tüm alet ve ekipmanın ihtiyaç duyulduğunda kullanıma hazır bulundurulacağını taahhüt etmelidir.</p> <p>2. Bu tür tüm alet ve personel tarafından kullanılacak takım ve ekipman belirlenerek, kayıt altına alınmalıdır.</p> <p>3. Sık kullanılması gerekmeyen takımlar için kuruluş söz konusu aletlerin faal veya kalibrasyonlu olarak tutulması için gerekli kontrolü sağlamalıdır.</p>
AMC M.A.608 (b)
<p>1. Bu alet ve ekipmanların kontrolü için kuruluşun, düzenli olarak muayene ve bakımını yapmak, gerektiğinde kalibre etmek ve kullanıcılara, söz konusu ekipmanın muayene veya kalibrasyonunun limitler dahilinde yapıldığını göstermek üzere bir prosedür oluşturması gerekmektedir. Tüm aletlerin, ekipmanların ve test ekipmanları için bir sonraki muayenenin, bakımın veya kalibrasyonun ne zaman yapılması gerektiğine veya söz konusu ekipmanın herhangi sebepten dolayı gayri faal olduğuna ilişkin bilgileri içeren bir etiketleme sistemi bulunması gerekmektedir. Kuruluşun tüm hassas aletleri ve ekipmanları için kayıt tutulmalı ve kalibrasyon ile kullanılan standartlar kayıt altına alınmalıdır.</p> <p>2. Belli periyotlarda gerçekleştirilecek muayene, bakım veya kalibrasyon, bu Talimatın 6 ncı bölümü kapsamında onaylı F bakım kuruluşunun özel durumlarda farklı bir zaman periyodunun uygun olduğunu ispatladığı durumlar hariç olmak üzere, ekipman imalatçılarının belirlediği talimatlara uygun olarak yapılmalıdır.</p> <p>3. Bu bağlamda, resmi olarak tanınan standart demek, tüzel kişiliğe sahip olsun veya olmasın, resmi bir kuruluş tarafından oluşturulan veya yayımlanan ve hava taşımacılığı sektörü tarafından genel olarak kabul gören ve uygun değerlendirilen standartlardır.</p>

Tablo-25

IR M.A.609 Bakım verileri
<p>F bakım kuruluşu, modifikasyonlar ve tamirler dahil olmak üzere bakımın yapılmasında, IR M.A.401 kapsamında belirtilen geçerli güncel bakım verilerine sahip olmalı ve bunları kullanmalıdır. Bakım verilerinin müşteri tarafından temin edildiği durumlarda ise sadece çalışma sürmekte iken bu verilere sahip olunması gereklidir.</p>
AMC M.A.609

Kuruluşun müşteri tarafından temin edilen bakım verilerini kullandığı durumlarda, söz konusu kuruluş o hava aracı tipi için kendisine ait tam bir bakım verileri seti bulundurmadığı sürece, bakım kuruluşu el kitabında belirtilen onay kapsamı söz konusu müşteriler ile imzalanmış anlaşmaların kapsamında belirtilen hava araçları ile sınırlı olmalıdır.

Tablo-26

IR M.A.610 Bakım iş emirleri
Bakımın başlatılması öncesinde, kuruluş ve bakım talebinde bulunan kuruluş arasında, yapılacak bakımı açık bir şekilde ortaya koyan yazılı bir iş emri üzerinde hemfikir olunmalıdır.
AMC M.A.610
"Yazılı iş emri", bunlarla sınırlı olmamakla birlikte, aşağıdaki şekillerde olacaktır,:
<ul style="list-style-type: none">• Yapılacak işi açıklayan resmi bir doküman veya form. Bu form, söz konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu tarafından veya işi üstlenen bakım kuruluşu tarafından veya sahibin/işleticinin kendisi tarafından verilebilecektir.• Hava aracı teknik kayıt defterinde düzeltilmesi gereken kusuru belirten bir giriş.

Tablo-27

IR M.A.611 Bakım standartları
Tüm bakım çalışmaları, SHY-M'in dördüncü bölümünün gereklilikleri doğrultusunda gerçekleştirilir.

Tablo-28

IR M.A.612 F bakım kuruluşu hava aracı bakım çıkış sertifikası
Gerekli tüm hava aracı bakımının bu bölüme uygun olarak tamamlanmasından sonra, IR M.A.801'e uygun olarak bir hava aracı bakım çıkış sertifikası düzenlenir.

Tablo-29

IR M.A.613 F bakım kuruluşu komponent bakım çıkış sertifikası
(a) Gerekli tüm komponent bakımının bu bölüme uygun olarak tamamlanmasından sonra, IR M.A.802'ye uygun olarak bir komponent bakım çıkış sertifikası düzenlenir. IR M.A.502 (b), (d) ve (e) paragraflarına uygun olarak bakımı yapılan komponentler ve IR M.A.603 (c) paragrafı gereğince üretilmiş komponentler hariç olmak üzere, SHGM Form 1 veya eşdeğeri düzenlenir.
(b) Komponent bakım çıkış sertifikası dokümanı, SHGM Form 1, bilgisayar veritabanı kullanılarak da üretilebilir.
AMC M.A.613 (a)
1. Hava aracından söküldükten sonra bakımı yapılan hava aracı komponenti için bir bakım çıkış sertifikası ve böyle bir işlem gerçekleştiğinde komponentin hava aracına uygun bir şekilde takıldığına ilişkin ayrı bir bakım çıkış sertifikasının (CRS) düzenlenmesi gerekmektedir.

Kuruluş bir komponente kendi kullanımını için bakım yaptığında, bakım kuruluşu el kitabında tanımlanan dahili bakım çıkış prosedürlerine bağlı olarak SHGM Form 1 düzenlenmesi gerekli değildir.

2. SHY-145, SHY-M ve EASA Part-21 öncesinde depolanmış olan ve M.A.501(a) doğrultusunda SHGM Form 1 veya eşdeğeri ile çıkışı yapılmamış veya hizmetten çekilmiş aktif hava aracından faal olarak sökülmüş komponentler için SHGM Form 1'in yayımlanabilmesi ile ilgili hususlar bu paragrafta belirtilmektedir.

2.1. SHGM Form 1 aşağıdaki hava aracı komponentleri için düzenlenebilir:

- SHY-145'in veya SHY-M'in yürürlüğe girmesi öncesinde bakımı yapılmış veya EASA Part-21'in yürürlüğe girmesi öncesinde imal edilmiş komponentler.
- Bir hava aracında kullanılmış ve faal olarak sökülmüş komponentler. Kiraya verilmiş ve kiralanmış hava aracı komponentleri örneğe dahildir.
- Kal edilmiş hava aracından veya kaza, olay, sert iniş veya yıldırım çarpmaları gibi anormal olaylara maruz kalmış hava araçlarından sökülmüş komponentler;
- Onaylı olmayan bir kuruluş tarafından bakımı yapılmış komponentler.

2.2. Uygun yetkiye sahip olan F Bakım Kuruluşu bu AMC'nin 2.5 ila 2.9 alt paragraflarına belirtildiği şekilde, el kitabında yeralan ve Genel Müdürlük tarafından onaylanmış prosedürlere uygun olarak, SHGM Form 1 tanzim edebilir. Uygun yetkiye sahip F bakım kuruluşu, SHGM Form 1'in sadece onaylanmış ve faal hava aracı komponentleri için düzenlemesini sağlamak üzere gerekli tüm tedbirleri almaktan sorumludur.

2.3. Bu 2. paragrafda bahsedilen, "uygun yetkiye sahip" terimi, kuruluşun söz konusu komponent veya bunun takılabileceği ürün tipi sınıfı için gerekli onay yetkisine sahip olması anlamına gelmektedir.

2.4. Bu 2. paragraf gereğince tanzim edilen SHGM Form 1, 14b bloğu imzalanarak ve 11.bloğa "muayene edildi" ifadesi yazılarak düzenlenmelidir. Ayrıca 12. blokta aşağıdaki hususların belirtilmesi gerekmektedir:

- 2.4.1. en son bakımın kimin tarafından ne zaman gerçekleştirildiği;
- 2.4.2. söz konusu komponentin kullanılmamış olması halinde, Formda yer verilmesi gereken bütün orijinal dokümantasyon belirtilerek komponentin kim tarafından ne zaman üretildiği;
- 2.4.3. gerçekleştirildiği bilinen tüm uçuşa elverişlilik direktiflerinin, tamirlerin ve modifikasyonların bir listesi. Herhangi bir uçuşa elverişlilik direktifinin veya tamirin veya modifikasyonun gerçekleştirilmiş olduğuna yönelik bir bilgi bulunmuyorsa bu durumun da belirtilmesi gerekmektedir.
- 2.4.4. ömürlü parçaların, herhangi bir yorulma, revizyon veya depolama süresi ile belirlenen ömür süresine ilişkin açıklamalar;
- 2.4.5. kendi bakım geçmişi kayıtları olan hava aracı komponenti için, söz konusu kayıtlar 12.blokta yazılması istenen detayları içerdiği sürece, bu komponentin geçmişini içeren kayıt bu blokta belirtilir. Bakım geçmişi kaydı ve eğer varsa kabul testi raporunun veya beyanı SHGM Form 1'e iliştilir.

2.5. Yeni/kullanılmamış hava aracı komponentleri

2.5.1. Genel Müdürlük tarafından kabul edilen bir kuruluş tarafından imal edilmiş olan, SHY-21'in yürürlüğe girme tarihine kadar SHGM Form 1 bulunmadan depoda bekleyen tüm kullanılmamış hava aracı komponentleri için, uygun yetkiye sahip F bakım kuruluşu tarafından SHGM Form 1 düzenlenebilir. Söz konusu SHGM Form 1'in, bakım kuruluşu el kitabında belirtilen ve aşağıdaki alt paragraflar gereğince hazırlanan prosedüre uygun olarak düzenlenmesi gerekmektedir.

Not 1: Bu paragrafda bahsedilen depolanmış ancak kullanılmamış bir hava aracı komponentinin, SHY-21 kapsamında üretimden çıkışı değil, F bakım kuruluşu tarafından bakımdan çıkış işlemi yapıldığı anlaşılmalıdır. AB üyesi ülke tarafından, imalatçıların kendi üretim bantlarına takılmaları amaçlanan parçalar ve alt üniteler (alt gruplar - *subassemblies*) için kabul ettiği üretimden çıkış prosedürünün baypas edilmesi amaçlanmamaktadır.

- (a) İmalat veya bakım sonrasında kabul test işlemlerine tabi tutulan tüm kullanılmış ve kullanılmamış hava aracı komponentleri için bir kabul testi raporunun veya beyanının mevcut olması gerekmektedir.
- (b) Hava aracı komponentinin, depolama ömrü, inhibitörler, kontrollü iklim ve özel depolama konteynırlarına ilişkin her çeşit gereklilik dahil olmak üzere, imalatçının talimatlarına, depolama isteklerine ve mevcut durumuna ilişkin uygunluk bakımından muayene edilmesi gerekmektedir. Buna ilaveten veya özel depolama talimatlarının bulunmaması halinde, durumdan emin olmak için hava aracı komponentinin hasar, korozyon ve sızıntı bakımından muayene edilmesi gerekmektedir.
- (c) Depolama ömrü bulunan parçaların kullanılan depolama ömrünün belirlenmesi gerekmektedir.

2.5.2. 2.5.1 (a) ila (c) alt paragraflarında belirtilen koşullara uyumluluğu saptanamayan hava aracı komponentinin uygun yetkiye sahip bir kuruluş tarafından sökülmesi ve uygulanmış uçuşa elverişlilik direktifleri, tamirler ve modifikasyonlar bakımından kontrol edilmesi, uygunluk durumunun belirlenmesi için bakım dokümanlarına uygun olarak muayene/test edilmesi gerekmekte olup, gerekli olması halinde tüm sızdırmazlık elemanlarının (*seal*), yağlayıcıların ve ömürlü parçaların değiştirilmesi gerekmektedir. Montajın istenen şekilde tamamlanmasını takiben, yapılan işlemler ve kullanılan bakım verilerine ilişkin referanslar belirtilerek SHGM Form 1 düzenlenebilir.

2.6. Faal hava aracından sökülen kullanılmış hava aracı komponentleri.

2.6.1. Bir AB üyesi ülkede tescil edilmiş hava aracından sökülen faal hava aracı komponentleri için bu alt paragrafta belirtilen hususlara uyulması halinde gerekli yetkiye sahip kuruluş tarafından SHGM Form 1 tanzim edilebilecektir.

- (a) Söz konusu kuruluş, komponentin hava aracından uygun niteliklere sahip bir personel tarafından söküldüğünden emin olacaktır.
- (b) Hava aracı komponenti ancak, takılı olan komponent ile gerçekleştirilen en son uçuşun söz konusu komponent ve takılı olduğu sistemde hiçbir arıza tespit edilmemiş olması halinde faal olarak değerlendirilecektir.
- (c) Hava aracı komponenti özellikle hasar, korozyon veya sızıntı ve ilgili bakım verilerine uygunluk bakımından muayene edilecektir.
- (d) Hava aracı komponentinin faaliyetine etki edebilecek tüm kaza,

olay, sert iniş veya yıldırım çarpması gibi olağandışı olaylara ilişkin hava aracı kaydının incelenmesi gerekmektedir. Hava aracı komponentinin, faaliyetine etki edebilecek derece aşırı strese, sıcaklığa veya suya batmaya maruz kaldığından şüphe edilmesi halinde, bu 2.6 paragrafı gereğince hiçbir şekilde SHGM Form 1 tanzim edilemez.

- (e) Seri numarası bulunan tüm kullanılmış hava aracı komponentleri için bir bakım geçmiş kaydı bulunması gerekmektedir.
- (f) Bilinen modifikasyonlar ve tamirlerin uygulanma durumlarının belirlenmesi gerekmektedir.
- (g) Revizyondan sonra geçen süre dahil olmak üzere, tüm ömürlü parçalar için ilgili uçuş saati/sayısı (tur-iniş/kalkış)/iniş saati bilinmelidir.
- (h) Bilinen geçerli uçuşa elverişlilik direktiflerine uygunluğu belirlenmelidir.
- (i) 2.6.1 alt paragrafında belirtilen şartların yerine getirilmesi ile, hava aracı komponentinin söküldüğü hava aracı dahil olmak üzere 2.4 paragrafında belirtilen bilgileri içeren SHGM Form 1 düzenlenebilecektir.

2.6.2. AB üyesi olmayan bir ülkede tescilli olan bir hava aracından sökülen hizmete elverişli hava aracı komponentleri için SHGM Form 1 ancak, söz konusu komponentlerin, F bakım kuruluşu ve söz konusu komponentlerin uçuşa elverişlilik durumlarını kontrolü altında bulduran bakım kuruluşundan kiralanmış olması veya böyle bir kuruluşa kiraya verilmiş olması halinde tanzim edilebilecektir. Düzenlenecek SHGM Form 1 hava aracı komponentinin söküldüğü hava aracı dahil olmak üzere 2.4 paragrafında belirtilen bilgileri içermelidir.

2.7. Kal bir hava aracından sökülen kullanılmış hava aracı komponentleri. Bir AB üyesi ülkede tescilli olan, kal bir hava aracından sökülen faal hava aracı komponentleri için F bakım kuruluşu tarafından, bu alt paragraf şartları ile uyumlu SHGM Form 1 tanzim edilebilecektir.

(a) Kal edilmiş hava araçları bazı durumlarda yedek parça amaçlı olarak istifade edilmek üzere parçalara ayrılmaktadırlar. Bu işlem bir bakım faaliyeti sayılmakta olup, F bakım kuruluşu kontrolünde, Genel Müdürlük tarafından onaylanmış prosedürler kullanılarak gerçekleştirilmelidir.

(b) Takılmak üzere uygun olabilmeleri için, böyle bir hava aracından sökülen komponentler için uygun yetkiye sahip kuruluş tarafından, tatminkar ölçüde bir değerlendirme sonrasında SHGM Form 1 tanzim edilebilecektir.

(c) Asgari olarak, bu değerlendirme 2.5 ve 2.6 paragraflarında ortaya konmakta olan standartların yeterli şekilde karşılandığını içerecektir. Bilindiği durumlarda bu, söz konusu komponentin takılacağı hava aracı için geçerli olan bakım programı ile komponent bakım gereksinimleri uyumluluğunun sağlanması konusunu da kapsamalıdır.

(d) Hava aracının uçuşa elverişlilik sertifikasına sahip olup olmadığına bakılmaksızın, sökülen her tür komponentin onaylanmasından sorumlu olan kuruluş, komponentlerin söküm ve depolanma şeklinin SHY-M'in altıncı bölümüne göre gerekli görülen standartlara uygun olduğundan emin olmalıdır.

(e) Hava aracı söküm sürecini kontrol etmek üzere bir planın hazırlanması gerekmektedir. Söz konusu söküm işlemi, hava aracı komponentlerinin uygun bakım verileri ve söküm planı doğrultusunda çıkarılmasını ve

belgelenmesini sağlayacak olan onaylayıcı personelin gözetimi altında, uygun yetkiye sahip olan bir kuruluş tarafından yapılmalıdır.

(f) Kayıt altına alınmış tüm hava aracı arızalarının gözden geçirilmesi ve bunların sökülen komponentlerin gerek normal gerekse de ikincil/yedek işlevleri üzerindeki olası etkileri göz önünde bulundurulmalıdır.

(g) Söz konusu söküm süreci sırasında gerçekleştirilen tüm bakım faaliyetlerinin ve komponent sökümünün kayıtları, bu iş için hazırlanmış ve söküm planında detayları belirlenmiş kontrol dokümantasyonunda yapılacaktır. Gayri faal olduğu tespit edilen komponentler yapılacak işleme ilişkin karar verilme sürecinde karantinaya alınacaklardır. Faaliyetin sağlanması için gerçekleştirilen bakıma ilişkin kayıtlar komponent bakım geçmişinin bir parçasını teşkil etmektedir.

(h) Komponentlerin sökümü ve sökülen komponentlerin depolanması için, yapılacak çalışmaya ilişkin uygun çevresel koşulları, aydınlatmayı, erişim ekipmanlarını, hava aracı aletlerini ve depolama tesislerini içeren uygun SHY-M'in altıncı bölümüne uygun tesisler kullanılmalıdır. Kapalı bir tesis olmadığı durumda, yerel çevresel koşullarda komponentlerin sökülmesi kabul edilebilir ancak, komponentlerin daha sonraki sökümü (gerekli olması halinde) ve depolanması imalatçının tavsiyelerine uygun olarak yapılmalıdır.

2.8 Bu Talimatın 6 ncı bölümü, SHY-145 veya EASA Part 145 doğrultusunda onaylı olmayan kuruluşlar tarafından bakımı yapılan kullanılmış hava aracı komponentleri.

Bu Talimatın 6 ncı bölümü, SHY-145 veya EASA Part 145 kapsamında onaylı olmayan bir bakım kuruluşu tarafından bakımı yapılan kullanılmış komponentlerin kabulü öncesinde gerekli dikkat ve özen gösterilmelidir. Bu gibi durumlarda, bu Talimatın 6 ncı bölümü kapsamında onaylı ve gerekli yetkiye sahip bakım kuruluşu aşağıdaki işlemleri yerine getirerek uygunluk durumunu belirlemelidir:

(a) uygun bakım verileri doğrultusunda yeterli muayene için komponentin parçalara ayrılması,

(b) kullanılan ömre ilişkin yeterli kanıtın mevcut olmadığı veya komponentlerin uygun durumda olmadığı durumlarda tüm ömürlü komponentlerin değiştirilmesi,

(c) komponentlerin gerektiği şekilde yeniden montajı ve test edilmesi,

(d) M.A.613 de belirtilen tüm sertifikasyon gerekliliklerinin tamamlanması.

SHY-145 veya bu Talimatın 6 ncı bölümü kapsamında onaya sahip olmayan bir FAA Far 145 tamir istasyonu (ABD) veya TCCA CAR573 onaylı bakım kuruluşları (Kanada) tarafından bakımı yapılmış kullanılmış komponentler için, yukarıda açıklanan (a) ile (d) koşullarının yerini aşağıdaki koşullar alabilecektir:

(a) 8130-3 (FAA) veya TCCA 24-0078 (TCCA) veya Yetkilendirilmiş Bakımdan Çıkış Sertifikası Form One (TCCA) belgesinin mevcut olması,

(b) geçerli tüm uçuşa elverişlilik direktiflerinin uygulama durumunun belirlenmesi,

(c) söz konusu komponentin, SHY-21/EASA Part-21 doğrultusunda onaylanmamış olan tamirler veya modifikasyonlar içermediğinin doğrulanması,

(d) belirli hasar, korozyon veya sızıntı dahil olmak üzere, uygunluk durumuna yönelik muayene

(e) 2.2, 2.3 ve 2.4 paragraflarına uygun bir Form 1'in düzenlenmesi.

Bu azaltılmış gereklilikler, aşağıdaki dokümanlara uygun olarak, kendi teknik kabiliyetlerine bağlı ve kendi Genel Müdürlük gözetiminde olmaları durumunu esas

almaktadır.

- BASA/MIP-G Bakım Uygulama Prosedürleri Rehberliği (ABD),
- AAM-G Bakım Rehberliğine ilişkin İdari Düzenleme (Kanada).

2.9 Bir kazaya veya olaya karışmış hava aracından sökülen kullanılmış hava aracı komponentleri.

Bu tür komponentler için SHGM Form 1 sadece, 2.7 paragrafı ve kaza veya olay nedeni ile gerek duyulan tüm ilave testleri ve muayeneleri içeren özel bir iş emri gereğince işlem yapıldığında düzenlenir. Böyle bir iş emri, icabında TC sahibinden veya orijinal imalatçıdan gerekli bilgi alınmasını gerektirebilecektir. Söz konusu iş emri 12. Blokta belirtilmelidir.

3. Komponentin onaylanmış birden fazla bakım kuruluşunda bir dizi bakıma tabi tutulduğu ve bir sonraki bakım kuruluşunda komponentin bakım süreçlerine kabul edilmesi için daha önce yapılan bakıma ilişkin bir sertifikaya ihtiyaç duyduğu haller hariç olmak üzere, komponentin hizmete elverişli olmadığı bilindiği durumlarda hiçbir komponent için sertifika tanzim edilmemelidir. Böyle bir durumda, 12. Blokta bu sınırlamaya ilişkin açık bir beyanın bulunması gerekmektedir.
4. Bu sertifika, ihracat/ithalat ve bunun yanı sıra yurt içinde de komponentler ile ilgili olarak imalatçıdan/bakım kuruluşlarından kullanıcılara sunulan resmi bir sertifika vazifesi görmektedir. Sertifika, sadece Genel Müdürlük tarafından onaylanmış kuruluşlar tarafından onayın kapsamına uygun olarak düzenlenmelidir.

Tablo-30

IR M.A.614 Bakım kayıtları

(a) Onaylanmış bakım kuruluşu, yapılan işe ilişkin tüm detayları kayıt altına alacaktır. Alt yüklenicinin bakım çıkış dokümanları da dahil olmak üzere, bakımdan çıkış sertifikasının düzenlenmesi için tüm gerekliliklerin yerine getirilmiş olduğunu kanıtlamak üzere gerekli olan tüm kayıtlar muhafaza edilmelidir.

(b) F bakım kuruluşu, hava aracının işleticisine, gerçekleştirilen tamirler/modifikasyonlar için kullanılan her türlü özel tamir/modifikasyon verilerinin bir kopyası ile birlikte her bir bakım çıkış sertifikasının kopyasını vermelidir.

(c) F bakım kuruluşu tüm bakım kayıtlarının ve her türlü ilişkili bakım verilerinin kopyasını söz konusu çalışmanın ilgili olduğu hava aracının veya hava aracı komponentinin F bakım kuruluşu tarafından bakım çıkışının gerçekleştirildiği tarihten itibaren üç yıllık bir süreyle muhafaza etmelidir.

1. Bu paragraf kapsamındaki kayıtlar, hasara, tahrifata ve hırsızlığa karşı koruma sağlayacak bir şekilde muhafaza edilmelidir.
2. Yedekleme için kullanılan tüm bilgisayar donanımı, çalışma esnasında kullanılan bilgisayar donanımından farklı bir mahalde iyi bir durumda kalmasını sağlayacak şekilde muhafaza edilmelidir.

F bakım kuruluşunun faaliyetlerine son vermesi halinde, son üç yılı içeren eldeki tüm bakım kayıtları ilgili hava aracının veya komponentin son sahibine veya müşterisine verilmeli veya Genel Müdürlük tarafından belirtildiği şekilde muhafaza edilmelidir.

AMC M.A.614 (a)

1. Uygun bir şekilde tutulmuş ve saklanmış kayıtlar, hava aracı sahiplerine, işleticilerine ve bakım personeline planlanmamış ve planlanmış bakımın kontrol altında tutulmasında ve uçuşa elverişliliğin sağlanması için yeniden çalışılması ve yeniden muayene (kontrol) ihtiyacını ortadan kaldırmak üzere arıza gidermede elzem bilgiler temin eder.

Ana amaç, kapsamlı ve okunaklı içeriğe sahip güvenli ve kolaylıkla tekrar yerine getirilebilir kayıtlara sahip olmaktır. İlişkili M.A.304 bakım verilerinin ve söz konusu takılı hava aracı komponentinin dokümantasyonunun izlenebilirliğini sağlamak üzere hava aracı kaydının, takılı seri üretimi yapılmış tüm hava aracı komponentlerine ve diğer tüm önemli hava aracı komponentlerine ilişkin temel bilgileri içermesi gerekmektedir.

2. Bakım kaydı kağıt halinde veya bilgisayar sistemi şeklinde veya bunların her ikisinin kombinasyonu şeklinde olabilir. Kayıtlar, gerekli elde bulundurma süresi boyunca okunaklı bir şekilde kalmalıdır.
3. Kağıt halindeki sistemlerin, normal kullanım ve doldurma işlemlerine dayanabilen dayanıklı materyalden olmaları gerekmektedir.
4. Bakımı veya yapılan bakım çalışmasına ilişkin kayıt detaylarını kontrol etmek üzere bilgisayar sistemleri kullanılabilir. Bakım için kullanılan bilgisayar sistemlerinde, her tür bakımdan itibaren en az 24 saat içerisinde güncellenmesi gereken en az bir adet yedekleme sisteminin bulunması gerekmektedir. Her terminalin, veritabanını değiştirmek üzere yetkisiz personelin girişimine karşı program koruyucuları içermesi gerekmektedir.

AMC M.A.614 (c)

İlişkili bakım verileri tamir ve modifikasyon verileri gibi özel bilgilerdir. Bu, tip sertifikası sahibi veya ek tip sertifikası sahibi tarafından tanzim edilmiş tüm hava aracı bakım el kitabının, komponent bakım el kitabının, parça kataloglarının elde bulundurulmasını gerektirmemektedir. Bakım kayıtları kullanılan verilerin revizyon durumuna atıf yapılmalıdır.

Tablo-31

IR M.A.615 F Bakım kuruluşunun yetkileri

SHY-M'e göre onaylı olan bakım kuruluşu;

- (a) Onay sertifikasında ve bakım kuruluşu el kitabında belirtilmekte olan durumlarda, onaylanmış olduğu her hava aracı ve/veya komponentin bakımını yapabilir;
- (b) Genel Müdürlük tarafından doğrudan onaylanmış bakım kuruluşu el kitabının bir parçası olarak oluşturulan gerekli prosedürlere uygun olarak, uzmanlık gerektiren hizmetlerin, uygun şekilde onaylanmış olan başka bir kuruluşta, bakım kuruluşunun kontrolü altında yapılmasına yönelik düzenlemeler yapabilir;
- (c) Bakım kuruluşu el kitabında belirtilmekte olan koşullara bağlı olarak, ister hava aracının gayri faal olmasından ister nadiren ortaya çıkan bakım gerekliliğini desteklemek için herhangi bir mahalde yapmak üzere onaylanmış olduğu her hava aracı ve/veya her komponente bakım yapabilir;
- (d) IR M.A.612 veya IR M.A.613'e göre, bakımın tamamlanmasından sonra bakım çıkış sertifikaları düzenleyebilir.

AMC M.A.615 (b)

IR M.A.615 (b), bu tür işlemleri gerçekleştirmek üzere bu Talimatın 6 ncı bölümüne veya SHY-145'e göre onaylı başka bir kuruluş tarafından yapılan çalışmaya atıfta bulunmaktadır.

Buradaki amaç, bunlara dahil olmak ancak bunlarla sınırlı kalmamak üzere, bu işlemler için bu Talimatın 6 ncı bölümü kapsamında onaya ihtiyaç duyulmaksızın tahribatsız test işlemleri, yüzey işlemi, ısıl işlem, kaynak, küçük çaplı tamirler ve modifikasyonlar için belirli parçaların imalatı gibi ihtisas gerektiren bakım hizmetlerinin kabulüne izin vermektir.

İhtisas hizmetlerini yapan kuruluşun "uygun niteliklere sahip olması" gerekliliği, söz konusu kuruluşun resmi olarak kabul edilmiş bir standardı karşılaması gerektiği veya aksi halde Genel Müdürlük tarafından bakım kuruluşu el kitabı onayı vasıtasıyla kabul edilmesi gerektiği anlamına gelmektedir.

"F bakım kuruluşu kontrolü altında" ifadesi, söz konusu F bakım kuruluşunun söz konusu anlaşmalı kuruluşun kabiliyetini incelemesi (yetkiler, tesisler, ekipmanlar ve materyaller dahil) ve söz konusu kuruluşun aşağıdaki hususları yerine getirdiğinden emin olması gerektiği anlamına gelmektedir:

- Gerçekleştirilecek işlemler için uygun bakım talimatlarını ve bakım verilerini almak,
- Gerçekleştirilen bakımı bu Talimatın 6 ncı bölümü uçuşa elverişlilik kayıtlarında uygun bir şekilde kayıt altına almak,
- Söz konusu bakım sırasında doğan her bir sapma veya uygunsuzluğu F bakım kuruluşuna bildirmek.

Bakımdan çıkış sertifikası, yetkilendirilmiş onaylayıcı personel tarafından alt yüklenicinin veya kuruluşun tesisinde ve daima F bakım kuruluşu kapsamında tanzim edilebilir. Söz konusu personel normalde F bakım kuruluşundan gelmektedir; ancak bakım kuruluşu el kitabı vasıtasıyla Genel Müdürlük tarafından onaylanmış olan F bakım kuruluşu onaylayıcı personel standardını karşılayan bir alt yükleniciden bir kişi de olabilir.

Anlaşma yapılmış özel hizmet veren kuruluşlar, F bakım kuruluşunun bakım kuruluşu el kitabında nitelikleri ve ilişkili kontrol prosedürleri ile birlikte listelenmelidir.

Tablo-32

IR M.A.616 Organizasyonel gözden geçirme
F bakım kuruluşu, bu bölümün gerekliliklerini karşılamaya devam ettiğinden emin olmak üzere, düzenli aralıklarla organizasyonel gözden geçirme toplantıları organize etmelidir.
AMC M.A.616 (Bakınız Ek-2.8)
<ol style="list-style-type: none">1. Organizasyonel gözden geçirmenin başlıca amaçları, onaylı bakım kuruluşunun emniyetli bir ürün teslim edebildiğinden emin olmasına ve onaylı bakım kuruluşunun gereklilikler ile uygunluk dahilinde kalmasına olanak vermektir.2. Onaylı bakım kuruluşu aşağıdakileri belirlemelidir:<ol style="list-style-type: none">2.1. Organizasyonel gözden geçirmeden sorumlu olan kişi,2.2. İncelemelerin sıklığı,2.3. İncelemelerin kapsamı ve içeriği,2.4. İncelemeleri yerine getiren kişiler,2.5. İnceleme bulgularının planlanmasına, yapılmasına ve işleme alınmasına ilişkin

- prosedür ve
- 2.6. Düzeltici faaliyetlerin uygun bir zaman dilimi içerisinde yapılmasının sağlanmasına ilişkin prosedür.
3. SHY-145 içerisinde belirtilen kuruluş kalite sistemi, kuruluşun karmaşıklığına bağlı olarak, 10'un üzerinde bakım personeline sahip olan kuruluşlara yönelik organizasyonel gözden geçirmeye ilişkin kabul edilebilir temel bir yapı sunmaktadır.
4. Organizasyonel gözden geçirme işlemlerini yönetmek üzere Ek-2.8 kullanılmalıdır.

Tablo-33

IR M.A.617 F Bakım kuruluşundaki değişiklikler
<p>F bakım kuruluşu, aşağıdaki değişikliklerden herhangi birinin gerçekleştirilmesine ilişkin her türlü öneriyi bu tür değişiklikler gerçekleşmeden önce Genel Müdürlüğün SHY-M ile sürekli uygunluğu tespit etmesine olanak vermek amacıyla Genel Müdürlüğe bildirmelidir.</p> <ol style="list-style-type: none">1. Kuruluşun adı;2. Kuruluşun adresi;3. Kuruluşun ilave adresleri;4. Sorumlu yönetici;5. IR M.A.606 (b) paragrafında belirtilen kişilerden herhangi biri;6. Onaya tesir edebilecek tesisler, ekipmanlar, aletler, malzemeler, prosedürler, iş kapsamı ve onaylayıcı personel. <p>Personel ile ilgili olarak önerilen değişikliklerin yönetimin önceden bilgisi dahilinde olmaması durumunda, bu değişiklikler mümkün olan ilk fırsatta bildirilmelidir.</p>
AMC M.A.617
<p>Belirtilen değişikliklerinden herhangi birine ilişkin müzakereler sırasında Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi halinde, bakım kuruluşunun onaylı kalmasına olanak vermek amacıyla, önerilen her tür değişiklik ile ilgili olarak Genel Müdürlüğe uygun şekilde bildirimde bulunulmalıdır. Bu paragraf olmadan, onay her durumda kendiliğinden askıya alınmış olacaktır.</p>
IR M.B.606
<p>(a) Genel Müdürlük, IR M.A.617 doğrultusunda bildirilmiş olan, kuruluştaki her tür değişiklik ile ilgili olarak ilk onayın geçerli unsurlarına riayet eder.</p> <p>(b) Genel Müdürlük, söz konusu değişikliklerin mahiyeti veya kapsamı sebebiyle onayın askıya alınması gerektiğini tespit etmediği sürece, söz konusu değişiklikler sırasında F bakım kuruluşunun faaliyet gösterebileceği koşulları tayin eder.</p> <p>(c) Bakım kuruluşu el kitabındaki her tür değişiklik için:</p> <ol style="list-style-type: none">1. IR M.A.604 (b) doğrultusunda doğrudan onay durumunda, Genel Müdürlük, onaylı kuruluşu onaydan resmi olarak haberdar etmeden önce el kitabında belirtilen prosedürlerin SHY-M ile uygunluk kapsamında olduğunu doğrular.2. Madde M.A.604 (c) doğrultusunda değişikliklerin onaylanması için dolaylı bir onay prosedürünün kullanılması durumunda, Genel Müdürlük (i) söz konusu değişikliklerin küçük çaplı kaldığından ve (ii) SHY-M gereklilikleri ile uygun olmalarını sağlamak için değişikliklerin onayı üzerinde yeterli ölçüde kontrole sahip olduğundan emin olur.

AMC M.B.606 Değişiklikler

1. Atanmış kişilerde değişiklik
Genel Müdürlüğün, M.A606 (a) ve (b) de belirtilen kişilerin her değişikliği üzerinde yeterli düzeyde kontrolü olmalıdır. Bu tür değişiklikler el kitabı üzerinde güncelleme gerektirir.
2. Değişiklik talebinin, Genel Müdürlük tarafından ne zaman alındığını ve ne zaman onaylandığını gösterir basit bir el kitabı durum sayfasında takip edilmesi tavsiye edilir.
3. Genel Müdürlük, dolaylı onaylama yöntemi ile el kitaplarına dahil edilebilecek ikinci derecede öneme sahip değişiklikleri tanımlar. Bu durumda bakım kuruluşu el kitabının değişiklikler bölümünde bir prosedür yer almalıdır.
M.A.617'ye göre bildirilen değişiklikler ikinci derecede öneme sahip olarak kabul edilmezler.
İkinci derecede öneme sahip değişiklikler dışında kalan tüm durumlarda, SHGM Form 6F'nin (Ek-2.6) ilgili bölüm(leri) kullanılır.
4. F bakım kuruluşu, hem Genel Müdürlüğün onaylayacağı hem de dolaylı yöntemle onaylanacak her bir el kitabı değişikliğini Genel Müdürlüğe sunmalıdır. Değişikliğin Genel Müdürlüğün onayını gerektirdiği durumlarda ve Genel Müdürlük kanaat getirdiği takdirde onay yazılı olarak verilir. Değişikliğin dolaylı onay yöntemi olarak sunulduğu durumlarda ise Genel Müdürlük değişikliğin teslim alındığı bilgisini yazılı olarak bildirir.

Tablo-34

IR M.A.618 F Bakım kuruluşu onayının sürekli geçerliliği

- (a) Onay, sınırsız süre ile düzenlenir. Onay, aşağıdaki şartlar gerçekleştiği sürece geçerli olur:
1. Kuruluşun, IR M.A.619 kapsamında belirtilen bulguların ele alınmasına ilişkin hükümler gereğince SHY-M ile uygunluk dahilinde kalması ve
 2. Genel Müdürlüğe, kuruluşun SHY-M ile sürekli uygunluk halinin tespiti amacıyla erişim hak ve olanağı verilmesi ve
 3. onayın askıya alınmaması veya iptal edilmemesi.
- (b) Onayın askıya alınması veya iptal edilmesi sonrasında, onay sertifikası Genel Müdürlüğe iade edilmelidir.

IR M.B.604 Sürekli Gözetim

- (a) Genel Müdürlük, kendi gözetimi altındaki her bir onaylı F bakım kuruluşu için, denetleme gerçekleştirilme tarihlerini ve söz konusu denetlemelerin ne zaman yapıldığını gösteren bir liste hazırlar ve bu listeyi güncel tutar.
- (b) Her kuruluş, 24 ayı aşmayan sürelerle tam olarak denetlenir.
- (c) Tüm bulgular başvuruda bulunan kuruluşa yazılı olarak bildirilir.
- (d) Genel Müdürlük tüm bulguları, kapatma işlemlerini (bir bulgunun kapatılması için gerekli olan işlemler) ve tavsiyeleri kayıt altına alır.
- (e) Denetlemeler sırasında ortaya çıkan önemli konulardan haberdar olmasını sağlamak amacıyla, sorumlu yönetici ile her 24 ayda en az bir kez toplantı yapılır.

AMC M.B.604 (b)

1. Genel Müdürlük, F bakım kuruluşuna yapılacak denetlemenin tümüyle tamamlanması için bir dizi denetleme yapılmasına karar verirse, her bir denetlemede onayın hangi kısımlarının inceleneceği denetleme programında belirtilmelidir.
2. Denetlemenin bir bölümünde, kuruluşun sorunları tespit ettiğinin ve düzeltici faaliyetler gerçekleştirdiğinin belirlenmesi amacıyla, gerçekleştirdiği gözden geçirme işlemleri sonucunda ortaya çıkan dahili izleme raporlarının incelenmesine ağırlık verilmesi tavsiye edilir.
3. El kitabının doğrulanmasını da içeren başarılı denetleme(ler) sonucunda, denetçi tarafından kaydedilen tüm bulguların, düzeltici faaliyetlerin ve tavsiyelerin de yer aldığı bir denetleme rapor formu doldurulur. Bu işlem için SHGM Form 6F (Ek-2.6) kullanılır.
4. Aşağıdaki dört koşul sağlandığı durumlarda, geçmiş 23 ay içerisinde denetlenmiş maddeler için Genel Müdürlük teknik denetçisi tarafından imtiyaz uygulanabilir.
 - (a) denetlemesi yapılan maddelerin SHT-M'in 6ncı bölümü son değişikliklerinde belirtilen gereksinimlerle aynı olması ve
 - (b) ilgili maddelerin denetlemelerinin gerçekleştirildiğine ve düzeltici faaliyetlerin yerine getirildiğine dair kayıtlarda yeterli kanıtların bulunması ve
 - (c) önceden denetlenen maddelerdeki standartlarda herhangi bir bozulma/kötüye gitmeye sebep verebilecek bir durum olmadığına Genel Müdürlük denetçisi tarafından kanaat getirilmesi;
 - (d) önceden denetlenmiş ve imtiyaz uygulanan madde için bir sonraki denetlemenin 24 ayı geçmeyecek şekilde yapılması durumunda.
5. Genel Müdürlük, F bakım kuruluşu ve SYK onaylarının her ikisine de sahip olan kuruluşların gözetim işlemini gerçekleştirirken, aynı alanların iki kez denetlenmesini önlemek amacıyla denetlemelerin her iki onayı da kapsayacak şekilde düzenlenmesini sağlar.

Tablo-35

IR M.A.619 F Bakım kuruluşunda tespit edilen bulgular

- (a) Seviye 1 bulgu, SHY-M gereklilikleri ile, emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan her tür belirgin uygunsuzluk durumudur.
- (b) Seviye 2 bulgu, SHY-M gereklilikleri ile, emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini tehlikeye atması muhtemel olan her tür belirgin uygunsuzluk durumudur.
- (c) Bulgulara ilişkin bildirim (d) ve (e) paragraflarına göre alınması sonrasında, F bakım kuruluşu onayı sahibi bir düzeltici faaliyet planı belirler ve bu düzeltici faaliyeti Genel Müdürlüğü tatmin edecek şekilde ve mutabık kalınan zaman içerisinde Genel Müdürlüğün takdirine sunar.
- (d) Denetlemeler veya diğer uygulamalar sırasında SHY-M gerekliliği ile uygunsuzluğu gösteren kanıtlar tespit edildiğinde, Genel Müdürlük aşağıdaki işlemleri yapar:
 1. Seviye 1 bulgular için, kuruluş tarafından düzeltici faaliyet gerçekleştirilinceye kadar, 1. seviye bulguya bağlı olarak F bakım kuruluşu onayının iptali, sınırlandırılması veya tamamıyla veya kısmen askıya alınması için derhal işlem

gerçekleştirir.

- Seviye 2 bulgular için Genel Müdürlük, bulgunun içeriğine göre uygun olan bir düzeltici faaliyet süresi verecek olup, bu süre üç aydan fazla olmayacaktır. Belirli durumlarda, söz konusu ilk sürenin sonunda ve bulgunun içeriğine göre, Genel Müdürlük bir düzeltici faaliyet planına göre üç aylık süreyi uzatabilir.

Genel Müdürlük tarafından verilen süre zarfına riayet edilmemesi durumunda, Genel Müdürlük onayın kısmen veya tamamen askıya alınmasına yönelik işlem yapar.

Tablo-36

IR M.A.701 SYK kapsamı
SHY-M'in yedinci bölümünde, bir kuruluş tarafından hava araçlarının sürekli uçuşa elverişliliğinin yönetimi için onaylanmaya hak kazanılması veya sahip olduğu onayın sürekliliğinin sağlanması için karşılanması gereken şartlar belirlenir.

Tablo-37

IR M.A.702 SYK başvurusu
SYK onayının verilmesine ve değişikliğine yönelik başvuru, Genel Müdürlük tarafından belirlenmiş yöntem ve bir form ile yapılır.
AMC M.A.702
Başvuru, SHGM Form 2M Ek-2.9 ile yapılmalıdır.
IR M.B.701
(a) Ticari hava taşımacılığı için, Genel Müdürlüğe, işletmenin sertifikasına yönelik ilk başvuru ile birlikte onay için ve varsa başvuru her varyasyon için ve işletilecek her bir hava aracı tipi için aşağıdakiler temin edilmelidir: <ol style="list-style-type: none">Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi el kitabı;İşletmenin hava aracı bakım programları;Hava aracı teknik kayıt defteri (<i>log</i>);Varsa, işletme ve SHY-145/EASA Part 145 onaylı bakım kuruluşu arasındaki bakım anlaşmalarına ilişkin teknik spesifikasyonlar.
AMC M.B.701(a)
<ol style="list-style-type: none">IR M.B.701 (a) içerisinde listelenen dokümanların, ilk ya da değişiklik başvurusu esnasında, her bir doküman ayrı ayrı onay gerektirebileceği ve teknik incelemeler esnasında Genel Müdürlük değerlendirmesi sonucunda revizyon gerektirebileceğinden dolayı tamamlanmış olarak sunulması gerekli değildir. Taslak dokümanlar, başvurunun incelenebilmesi için, Genel Müdürlüğe en kısa sürede sunulmalıdır. İlk başvuru ya da değişiklik onayı, tamamlanmış dokümanlar Genel Müdürlüğe sunulmadan verilemez.Bu bilgi Genel Müdürlüğün incelemesini gerçekleştirebilmesi ve gerekli bakım işlemlerinin yoğunluğunu ve hangi tesislerde/istasyonlarda uygulanacağını değerlendirebilmesi için gereklidir.Başvuru sahibi temel ve hat bakımları nerede gerçekleştireceği ve IR M.A.201 (h)2 veya M.A.708 (c) gereği sağlananlara ek olarak bir anlaşma ile devredilmiş herhangi bir bakımın detayları konusunda Genel Müdürlüğü bilgilendirmelidirBaşvuru esnasında, işletmeci Genel Müdürlük tarafından kabul edilen uygun bir zaman dilimi içerisinde tüm üs bakım ve planlı hat bakımlar için gerekli düzenlemeleri yapmış olmalıdır. Genel Müdürlüğün işletmecinin filo büyüklüğü ile uyumluluğunu uygun değerlendirmesi

durumunda; uzun süreli periyoda sahip kontroller için üs bakım anlaşmaları, bir seferlik anlaşmalar esas alınarak düzenlenebilir.

Tablo-38

IR M.A.703 SYK onayı kapsamı	
(a) Söz konusu onay, Genel Müdürlük tarafından düzenlenen SHGM Form-14 ile gösterilir.	
(b) (a) paragrafına bakılmaksızın, ticari hava taşımacılığı için, söz konusu onay, işletilen hava aracı için Genel Müdürlük tarafından düzenlenen işletme ruhsatının bir parçasıdır.	
(c) Onayı oluşturan işin kapsamı, IR M.A.704 kapsamında hazırlanan SEK içerisinde belirtilir.	
IR M.B.702 İlk onay	
(a) IR M.A.706 (a), (c), (d) ve IR M.A.707 gerekliliklerine uygun olunması şartıyla, Genel Müdürlük, IR M.A.706 (a), (c), (d) ve IR M.A.707 personelini kabul ettiğini başvuru sahibine resmi yazı ile bildirir.	
(b) Genel Müdürlük, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi el kitabında belirtilen prosedürlerin SHY-M'nin 7 nci bölümüne uygun olduğunu belirler ve sorumlu yöneticinin taahhüt beyanını imzaladığından emin olur.	
(c) Genel Müdürlük, kuruluşun sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi gereklilikleri ile uygunluğunu doğrular.	
(d) Sorumlu yöneticinin onayın önemini ve de kuruluşun, SEK'inde belirtilen prosedürler ile uygunluk taahhüdünün imzalanma nedenini tam olarak idrak etmesini sağlamak üzere, onay için yapılan inceleme sırasında sorumlu yönetici ile en az bir kez toplantı gerçekleştirilir.	
(e) Tüm bulgular başvuruda bulunan kuruluşa yazılı olarak bildirilir.	
(f) Genel Müdürlük tüm bulguları, kapatma işlemlerini (bir bulgunun kapatılması için gerekli olan işlemler) ve tavsiyeleri kayıt altına alır.	
(g) İlk onay için, tüm bulgular için kuruluş tarafından düzeltici ve önleyici faaliyet gerçekleştirildikten sonra onayın tanzim edilmesinden önce Genel Müdürlük tarafından kapatılır.	
AMC M.B.702(a)	
1. Resmi yazı ile bildirir" ifadesi ile SHGM Form 4'ün (Ek-2.10) kullanılması istenmiştir. Sorumlu Müdür hariç olmak üzere IR M.A.706 (c) ve IR M.A.707 gereği atanan her bir yönetici personel için SHGM Form 4 düzenlenmesi gerekir.	
2. Sorumlu Müdür tarafından imzalanmış bir taahhüt içeren SEK'in onaylanması, Genel Müdürlüğün Sorumlu Müdür ile toplantı düzenlediği ve bu toplantının sonuçlarını yeterli bulunduğu durumda, Sorumlu Müdürün resmi kabulü anlamındadır.	
AMC M.B.702(b)	
1. Genel Müdürlük SEK'in onayını yazı ile bildirir.	
2. SYK tarafından alt yükleniciye devredilen sürekli uçuşa elverişlilik işleri için yapılan anlaşmalar SEK içerisine dahil edilmelidir. Genel Müdürlük, SEK'i onaylarken AMC.M.201 (h)1 içerisinde belirtilen gerekliliklerin karşılandığını doğrular.	
3. Genel Müdürlük, alt yükleniciye devredilmesi planlanan sürekli uçuşa elverişlilik işleri ile ilgili düzenlemelerin kabul edilebilirliğini incelediğinde, tescil ülkesinden	

bağımsız olarak alt yüklenicilerin kaynaklarının yeterliliği, uzmanlığı, yönetim yapısı, tesisleri ve SYK, alt yükleniciler ve gerektiğinde SHY 145/EASA Part 145 bakım kuruluşları ile karşılıklı ilişkilerini değerlendirir.

AMC M.B.702(c)

1. Genel Müdürlük, denetlemenin kim tarafından ve nasıl gerçekleştirileceğini belirler. Büyük bir denetleme ekibi ya da küçük denetleme ekipleri tarafından gerçekleştirilecek kısa süreli denetleme serileri, ya da tek kişi tarafından gerçekleştirilecek uzun süreli denetleme serilerinin gerçekleştirileceği Genel Müdürlük tarafından belirlenir.
2. Denetleme ürün hattına göre gerçekleştirilebilir. Örneğin Airbus A320 ve Airbus A310 tip yetkilerine sahip olan bir kuruluş için, denetleme tam uygunluk kontrolü gerçekleştirilmek amacıyla bir tip üzerine odaklanır. Sonuç doğrultusunda, ikinci tip için gerçekleştirilecek denetleme en azından ilk tip için zayıf olarak belirlenen faaliyetleri kapsayacak şekilde örnekleme yoluyla gerçekleştirilir.
3. Denetlemenin kapsamı ve denetleme esnasında kuruluşun hangi faaliyetlerinin değerlendirileceği belirlenirken, SYK'nın imtiyazları dikkate alınır. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi gerçekleştirme yetkisi vb.
4. Genel Müdürlük teknik denetçisi, denetleme boyunca SYK'nın üst düzey bir teknik personelinin kendisine eşlik etmesinden sürekli olarak emin olur. Genel olarak bu kişi Kalite Müdürü'dür. Sürekli eşlik edilmesinin sebebi, SYK'nın denetleme esnasında tespit edilen herhangi bir bulgunun tamamıyla farkında olması gerekliliğidir.
5. Genel Müdürlük teknik denetçisi, denetleme sonunda, denetleme esnasında tespit edilen tüm bulgular ile ilgili üst düzey SYK teknik personelini bilgilendirir.

AMC M.B.702 (f)

1. Denetleme Rapor Formu SHGM Form 13 (Ek-2.7) olmalıdır.
2. SHGM Form 13 (Ek-2.7) Denetleme Raporunun kalite incelemesi, Genel Müdürlük tarafından görevlendirilen bağımsız bir yetkili kişi tarafından yapılır. İnceleme, SHY-M'nin 7 nci bölümünün gerekliliklerini, bulgu seviyelerinin sınıflandırılmasını ve yapılan düzeltici ve önleyici faaliyeti göz önünde bulundurur. Denetleme Raporunun tatmin edici incelemesi, SHY'nın Form 13 (Ek-2.7) imzalanması ile gösterilir.

AMC M.B. 702 (g)

Denetleme Raporu, Genel Müdürlüğünün raporuna referans vererek her bir bulgunun giderildiği tarihleri veya bulguların kapatıldığını doğrulayan bir yazı içerir.

IR M.B.703 Onayın tanzim edilmesi

- (a) Genel Müdürlük, başvuru sahibine, SYK SHY-M'nin 7 nci bölümünün gerekliliklerine uygun olduğunda, onayın kapsamını içeren bir SHGM Form 14 (Ek-3.6) onay sertifikası tanzim eder.
- (b) Genel Müdürlük, onayın geçerliliğini SHGM Form 14 onay sertifikası üzerinde belirtir.
- (c) SHGM Form 14 (Ek-3.6) onay sertifikasının üzerinde, Genel Müdürlük tarafından belirlenen referans numarasına yer verilir.
- (d) Ticari hava taşımacılığında, SHGM Form 14 üzerinde yer alan bilgilere işletme sertifikası üzerinde yer verilir.

AMC M.B.703

SHGM Form 14'te (Ek-3.6) onay süreci için verilen tablo, "Uçak/Tip/Seri/Grup" ile gösterilen bir alan içerir. Amaç, belli bir kuruluşa verilecek yetkiyi özelleştirmek için Genel Müdürlüğe maksimum esnekliği sağlamaktır.

Bu alana yazılması mümkün alternatifler aşağıdaki gibi olabilir:

- Airbus A340-211 veya Cessna 172R gibi Tip Sertifikasının bir parçası olarak belli bir tip gösterimi
- Boeing 737-600/700/800, Boeing 737-600, Cessna 172 Serileri gibi, daha da alt sınıflara bölünebilecek, EASA Part 66, AMC Ek I'de listelenen tip sınıfları (veya serileri)
- Tek piston motorlu Cessna gibi uçak grubu

Gerekli ise uçak üzerinde takılı olan motor tipine referans verilebilir veya verilmeyebilir.

Bütün durumlarda Genel Müdürlük, kuruluşun talep edilen uçak tip/grup/serisini yönetebilecek yeterliliğe sahip olduğundan emin olmalıdır.

AMC M.B.703(c)

Sayısal sıra belirli bir SYK'ye özgü olmalıdır.

Tablo-39

IR M.A.704 (Bakınız Ek-2.5) Sürekli uçuşa elverişlilik el kitabı

(a) SYK, aşağıdakileri içeren bir SEK hazırlamalıdır:

1. Kuruluşun daima SHY-M ve SEK doğrultusunda çalışacağını teyit etmek üzere sorumlu yönetici tarafından imzalanmış bir beyan,
2. Kuruluşun iş kapsamı,
3. IR M.A.706 (a), (c), (d) ve (i) paragraflarında belirtilen kişinin (kişilerin) unvanı (unvanları) ve adı soyadı (adları ve soyadları),
4. IR M.A.706 (a), (c), (d) ve (i) paragraflarında belirtilen tüm kişiler arasındaki sorumluluk ilişkilerini gösteren organizasyon şeması,
5. Gerekliğinde, IR M.A.711 (c) paragrafı doğrultusunda uçuş izni yayımlamak üzere yetkilendirilmiş personeli belirten, IR M.A.707 kapsamındaki uçuşa elverişlilik personelinin listesi,
6. Tesislerin genel tanımı ve mahalleri,
7. SYK'in SHY-M'e uygunluğu nasıl sağlayacağını gösteren prosedürler,
8. SEK revizyon prosedürleri ve
9. Onaylı hava aracı bakım programları listesi veya ticari hava taşımacılığında kullanılmayan hava aracı için "jenerik" ve "temel" bakım programlarının listesi.

(b) SEK ve revizyonları Genel Müdürlük tarafından onaylanır.

(c) (b) paragrafına bakılmaksızın, söz konusu el kitabında gerçekleştirilen küçük çaplı değişiklikler, iki yıllık gözetim periyodunu tamamlamış SYK tarafından, dolaylı bir onay prosedürü aracılığıyla onaylanabilir. Dolaylı onay prosedürü, kabul edilebilir küçük çaplı değişiklikleri tanımlar, SYK tarafından hazırlanan el kitabının bir parçasıdır ve Genel Müdürlük tarafından onaylanır.

AMC M.A.704

1. SEK, SYK'nın prosedürlerini, çalışma usul ve yöntemlerini açıklar. Söz konusu el kitabının içeriği ile uygunluk, SHY-M gereklilikleri ile uygunluğu güvence altına alır.

2. SEK aşağıdaki bölümlerden oluşur:

Bölüm 0 Genel organizasyon

Bölüm 1 Sürekli uçuşa elverişlilik prosedürleri

Bölüm 2 Kalite sistemi veya kuruluş yapısının gözden geçirilmesi (hangisi geçerli ise)

Bölüm 3 Anlaşmalı bakım (işleticiler için) - bakım yönetimi (ticari olmayan hava taşımacılığında bakım kuruluşları ile irtibat)

Bölüm 4 Uçuşa elverişliliği gözden geçirme prosedürleri (geçerli ise)

3. SYK aynı zamanda başka bir mevzuata göre de onaylandığında, diğer mevzuat tarafından gerekli görülen el kitabı birleştirilmiş bir dokümanda SYK için temel oluşturabilir.

SHY-145 ve SYK onaylı bir kuruluş için birleştirilmiş örnek el kitabı içeriği:

SHY-145 El Kitabı (bakınız SHY-145'in 24(2) üncü maddesi [AMC 145.A.70(a)] içerisindeki eşdeğer paragraflar)

Bölüm 1 Yönetim

Bölüm 2 Bakım prosedürleri

Bölüm L2 İlave hat bakım prosedürleri

Bölüm 3 Kalite sistemi ve/veya kuruluş yapısının gözden geçirilmesi (hangisi geçerli ise)

Bölüm 4 Hava aracı sahipleri/işleticiler ile anlaşmalar

Bölüm 5 İlaveler (doküman örnekleri)

Bölüm 7 FAA eki (geçerli ise)

Bölüm 8 TCCA eki (geçerli ise)

Bölüm 3 ayrıca IR M.A.712 kalite sistemi tarafından belirtilen işlevleri de kapsar.

Bölüm 4 ayrıca anlaşmalı bakımı (işleticiler için) – bakım yönetimini de (ticari olmayan hava taşımacılığında bakım kuruluşları ile irtibatı) kapsar.

Aşağıdakileri içeren ilave bölümlere yer verilmelidir. Ek-2.5'de yer alan, farklı bir numaralandırma sistemine sahip olabilen eşdeğer paragraflara bakınız):

Bölüm 0 Genel organizasyon

Bölüm 6 Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi prosedürleri

Bölüm 9 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme prosedürleri (geçerli ise)

F bakım kuruluşu ve SYK onaylı bir kuruluş için birleştirilmiş örnek el kitabı içeriği:

F bakım kuruluşu el kitabı IR M.A.604 Ek-2.4 içerisindeki, farklı bir numaralandırma sistemine sahip olabilecek eşdeğer paragraflara bakınız):

Bölüm 1 Genel

Bölüm 2 Tanım

Bölüm 3 Genel Prosedürler

Bölüm 4 Çalışma Prosedürleri. Bu Bölüm, başka hususların yanı sıra kuruluş yapısının gözden geçirilmesi prosedürlerini içerir.

Bölüm 5 İlaveler

Bölüm 4, IR M.A.712 kalite sistemi (veya geçerli ise kuruluş yapısının gözden geçirilmesi,) tarafından öngörülen işlevleri de içermelidir.

İlave bölümler aşağıdakileri de içermelidir:

Bölüm 0 Genel organizasyon

Bölüm 6 Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi prosedürleri

Bölüm 7 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme prosedürleri (geçerli ise)

4. Personel, el kitabının (SEK) kendi yaptığı işler ile ilgili olan kısımlara aşina olmalıdır.

5. SYK, SEK revizyonundan kimin sorumlu olduğunu belirtmelidir.

6. Genel Müdürlük tarafından aksi belirtilmedikçe, kalite sisteminin veya kuruluş yapısının gözden geçirme işleminin yönetiminden sorumlu olan kişi, ilgili prosedürler de dahil olmak üzere SEK'in takibinden, revizyonundan ve öngörülen değişikliklerin Genel Müdürlüğe sunulmasından sorumludur. Genel Müdürlük, onayı alınmadan yapılabilecek değişiklikleri tanımlayan, SEK'in değişikliklerin kontrolü bölümünde belirtilecek olan bir prosedürü kabul edebilir.

7. İşletici, SEK'in dağıtımını elektronik ortamda yapabilir. SEK Genel Müdürlüğe, Genel Müdürlüğün benimsediği bir yöntemle sunulacaktır. SEK'in kuruluş bünyesindeki ve dışındaki dağıtım yapılırken, elektronik yayım sistemleri ile uyumluluğuna dikkat edilmelidir.

8. SEK'in Bölüm 0 "Genel organizasyon" başlığı altında, SEK ve her tür ilişkili el kitabının SHY-M ile uyumlu olduğunu ve söz konusu uyumluluğun sürdürüleceğini belirten, SYK'nın sorumlu yöneticisi tarafından imzalanmış kurumsal taahhüdü yer almalıdır.

9. Sorumlu yöneticinin SEK'te yaptığı taahhüdünün aşağıdaki paragrafta belirtilen amacı içermesi gereklidir, aslında bu taahhüt hiçbir değişiklik yapılmadan da kullanılabilir. Taahhütte yapılacak olan herhangi bir değişiklik, taahhüdün amacını değiştirmemelidir:

SEK'in Genel Müdürlük tarafından onaylanması, ilgili kuruluşun ve prosedürlerinin sürekli uçuşa elverişlilik yönetimine uygunluğunu ifade eder.

Bu prosedürler aşağıdaki imza sahibi tarafından onaylanmaktadır ve'nın(işletici adını giriniz)..... hava aracı filosunun ve/veya tüm hava araçlarının tüm sürekli uçuşa elverişlilik işlemlerinin(kuruluşun adını giriniz)..... ile IR M.A.201 (e) paragrafına göre yapılan anlaşma kapsamında, onaylanmış standart doğrultusunda zamanında yapılmasını sağlamak amacıyla bu prosedürlere daima uyumlu olacaktır.

Bu prosedürlerin yeni veya revize edilmiş regülasyonlar ile uyuşmadığı durumlar; prosedürlerin, EASA veya Genel Müdürlük tarafından yayınlanan her tür yeni veya revize edilmiş regülasyon ile uygun olması zorunluluğunu ortadan kaldırmaz.

Genel Müdürlüğün, bu kuruluşu, söz konusu prosedürlere riayet edilmekte olduğu ve çalışma standartlarının muhafaza edilmekte olduğu hususlarında ikna olduğunda onaylayacağı anlaşılmalıdır. Genel Müdürlüğün söz konusu prosedürlerin takip edilmediğine ve standartlara sahip olunmadığına dair kanıta sahip olması durumunda, kuruluşun uçuşa elverişlilik yönetimi onayını veya işletme ruhsatını gerektiğinde askıya alma, değiştirme veya iptal etme hakkına sahip olduğu anlaşılmalıdır.

İmza.....

Tarih.....

Sorumlu Yönetici ve .. (pozisyonu belirtiniz)...

(kuruluşun adını yazınız) ' adına

10. Sorumlu yönetici değişirse, yeni sorumlu yöneticinin, Genel Müdürlük tarafından kabulünün bir parçası olarak 9 uncu paragraftaki taahhüdü mümkün olan ilk fırsatta imzalamasının sağlanması önemlidir.

Bu işlemin yerine getirilmemesi, SYK onayını veya işletme sertifikasını geçersiz kılar.

11. SEK, geçerli olması durumunda, SYK'nın CDCCL talimatları ile uyumluluğu nasıl sağladığına yönelik bilgileri içermelidir.

Ek 2.5, SEK'in kapsamının bir örneğini içerir.

Tablo-40

IR M.A.705 SYK tesis gereklilikleri
IR M.A.706'de belirtilen personel için uygun mahallerde elverişli ofis imkânlarını sağlar.
AMC M.A.705
Ofis olanakları, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi, planlama, teknik kayıtlar ve kalite personeli için, işlerini standartlara uygun olarak yapmalarına olanak sağlayacak şekilde olmalıdır. Daha küçük ölçekli SYK'lerde, Genel Müdürlük yeterli alanın mevcut olduğuna ve her bir işin rahatsızlık duyulmadan yapılabileceğine ikna olursa, bu işlerin tek bir ofisten yürütülmesini kabul edebilir. Ofiste ayrıca, yeterli bir teknik kütüphane ve doküman incelemek için uygun yer olmalıdır.

Tablo-41

IR M.A.706 SYK personel gereklilikleri
(a) Kuruluş, tüm sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinin finanse edilebilmesinin ve SHY-M doğrultusunda icra edilebilmesinin sağlanması için kurumsal yetkiye sahip olan bir sorumlu yönetici atar.
(b) Ticari hava taşımacılığında, (a) paragrafında belirtilen sorumlu yönetici, işletmenin tüm faaliyetlerinin işletme ruhsatının yayımlanması için gerekli olan standart doğrultusunda finanse ve icra edilebilmesinin sağlanması için kurumsal yetkiye sahip olan kişidir.
(c) SYK'nın, SHY-M'in yedinci bölümü ile daima uygunluğun sağlanmasından sorumlu olacak bir kişi veya kişiler grubu isim olarak atanır. Bu kişi veya kişiler grubu,

nihayetinde sorumlu yöneticiye karşı sorumludur.

- (d) Ticari hava taşımacılığı için, sorumlu yönetici bir yetkili (*post holder*) atar. Bu kişi, (c) paragrafı doğrultusunda, sürekli uçuşa elverişlilik faaliyetlerinin yönetiminden ve gözetiminden sorumludur.
- (e) Genel Müdürlük tarafından özellikle kabul edilmediği sürece, (d) paragrafında belirtilen atanmış yetkili, işletmeye anlaşmalı olarak hizmet veren bir SHY-145/EASA Part-145 onaylı kuruluş tarafından istihdam edilemez.
- (f) Kuruluş, beklenen çalışma için yeterli sayıda ve uygun nitelikli personele sahip olmak zorundadır.
- (g) (c) ve (d) paragraflarında belirtilen kişilerin tümü hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik konusunda bilgi ve uygun tecrübeye sahip olmalıdır.
- (h) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi ile ilgili olan tüm personelin nitelikleri SYK tarafından kayıt altında tutulur.
- (i) IR M.A.711 (a)(4) ve IR M.A.901 (f) paragrafları doğrultusunda uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikalarını uzatan kuruluşlar, Genel Müdürlüğün onayı ile bu işlemleri gerçekleştirmek üzere yetkilendirilmiş kişileri atar.
- (j) SYK, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi el kitabı içerisinde, IR M.A.706 (a), (c), (d) ve (i) paragraflarında belirtilenlerin ünvan ile ad soyadlarını kayıt altında güncel tutar.
- (k) SYK, tüm büyük hava araçları ve ticari hava taşımacılığında kullanılan hava araçları için, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi, uçuşa elverişliliğin gözden geçirilmesi ve/veya kalite denetlemeleri ile ilgili olan personeli, Genel Müdürlük tarafından kabul edilen bir prosedür ve standart doğrultusunda belirlemekten ve bu personelin yetkinliğini aynı şekilde kontrol etmekten sorumludur.

AMC M.A.706

1. Söz konusu kişi veya kişiler grubu, kuruluşun sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi yapısını oluşturmalı ve tüm sürekli uçuşa elverişlilik işlerinden sorumlu olmalıdır. Operasyonun büyüklüğüne ve kuruluşun yapısına bağlı olarak, sürekli uçuşa elverişlilik işleri farklı yöneticilere paylaştırılabilir veya herhangi bir şekilde birleştirilebilir. Bununla birlikte, kalite sistemi mevcutsa, diğer işlevlerden bağımsız olmalıdır.

2. İstihdam edilecek kişilerin gerçek sayısı ve bu kişilerin nitelikleri yapılacak işlere, kuruluşun büyüklüğüne ve karmaşıklığına (genel havacılık bünyesindeki hava aracı, özel hava aracı, hava aracı sayısı ve hava aracı tiplerinin sayısı, hava araçlarının karmaşıklığı ve yaşları ve ticari hava taşımacılığı için uçuş ağının kapsamı, tarifeli veya tarifersiz oluşu, ETOPS yetkisi) ve bakım anlaşmalarının sayısına ve karmaşıklığına dayalıdır. Sonuç olarak, ihtiyaç duyulan kişi sayısı ve bu kişilerin nitelikleri bir kuruluştan diğerine göre çok büyük farklılık gösterebilir ve tüm olasılıkları kapsayan basit bir formül yoktur.

3. Genel Müdürlüğün söz konusu kişilerin sayısını ve niteliklerini kabul etmesine olanak vermek için, kuruluş, yapılacak işleri, bu işleri nasıl bölüştürmeyi ve/veya birleştirmeyi amaçladığını, sorumlulukları nasıl tayin edeceğini, gerekli adam/saat sayısını ve söz konusu işleri yapmak üzere gerekli nitelikleri nasıl belirleyeceğini analiz etmelidir. İhtiyaç duyulan kişi sayısı ve kişilerin nitelikleri ile ilgili önemli değişiklikler olursa, söz konusu analizin güncellenmesi gerekir.

4. Tayin edilen kişi veya kişiler grubu;

4.1. Havacılık emniyet standartlarının ve emniyetli operasyonel uygulamaların yerine getirilmesinde pratik deneyime ve uzmanlığa sahip olmalı;

4.2. Aşağıdakilere ilişkin kapsamlı bir bilgiye sahip olmalı;

(a) Operasyonel gerekliliklerin ve prosedürlerin ilgili kısımlarına;

(b) Geçerli ise, AOC sahibinin İşletme Gerekliliklerine;

(c) Geçerli ise, AOC sahiplerinin İşletme El Kitabının ilgili kısımlarının içeriğine ve ihtiyacı olan bölümlerine;

4.3. Kalite sistemlerine ilişkin bilgi;

4.4. En az iki yılı havacılık sektöründe uygun bir pozisyonda olmak üzere, beş yıllık ilgili iş tecrübesine sahip olmalı;

4.5. Uygun mühendislik diploması veya Genel Müdürlük tarafından kabul gören uygun eğitimi tamamlamış pilot veya hava aracı bakım teknisyeni; "uygun mühendislik diploması", hava araçlarının/hava aracı komponentlerinin bakımı ve sürekli uçuşa elverişliliği ile ilgili olan uçak, uzay, havacılık, makine, elektrik, elektronik, aviyonik veya diğer eğitim programları kapsamındaki diploma anlamına gelmektedir.

Yukarıdaki tavsiye, 4.4 paragrafında tavsiye edilmekte olan tecrübeye 5 yıllık 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;

4.6. Kuruluşun SEK’i hakkında kapsamlı bilgi sahibi olunması;

4.7. Resmi bir eğitim ile elde edilmiş ilgili örnek hava aracına ait bilgi. Bu eğitimler en azından SHY-66/EASA Part-66 Seviye 1’e eşdeğer bir seviyede olmalıdır ve bir SHY-147/EASA Part-147 kuruluşu tarafından, imalatçı tarafından veya Genel Müdürlüğün kabul ettiği 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.

Tüm balonlar ve azami kalkış kütlesi (MTOM) 2730 kg ve altında olan diğer her tür hava araçları için eğitimin yerini, bilgi sahibi olduğunun gösterilmesi olabilir. Söz konusu bilgi, bir belgeyle veya Genel Müdürlük tarafından yapılan bir değerlendirme ile gösterilebilir. Bu değerlendirme kayıt altına alınmalıdır.

4.8. Bakım metotları hakkında bilgi sahibi olmak.

4.9. Geçerli mevzuata ilişkin bilgi sahibi olmak.

AMC M.A.706 (a)

Sorumlu yönetici terimi, onaylı SYK’nın yönetilmesinden genel olarak (özellikle finansal anlamda) sorumlu olan icranın başındaki kişi anlamına gelmektedir. Sorumlu yönetici, birden fazla kuruluş için sorumlu yönetici olabilir ve teknik konularda bilgi sahibi olması gerekli değildir. Sorumlu yöneticinin, icranın başındaki kişi olmadığı durumlarda, Genel Müdürlüğe, söz konusu sorumlu yöneticinin icranın başındaki kişiye doğrudan erişim olanağına ve yeterli ölçüde sürekli uçuşa elverişlilik finansmanı

tahsisatına sahip olduğu yönünde güvence verilmesi gereklidir.
AMC M.A.706 (e)
1) Genel Müdürlük, SHY-M kapsamında atanan yetkili kişinin, SHY-145/ EASA Part-145 onaylı kuruluş tarafından istihdamını, ancak söz konusu kişinin, işleticinin ofislerinden makul bir çalışma mesafesi dahilinde, bu görevi uygulayacak pozisyondaki tek kişi olduğunun açık olduğu durumlarda kabul eder.
2) Bu paragraf sadece anlaşmalı bakım yaptırılan durumlar için geçerlidir. İşleticinin ve SHY-145 kapsamında onaylı kuruluşun aynı kuruluş olduğu durumları kapsamaz.
AMC M.A.706 (f)
Özellikle CDCCL yönetimi, servis bülten değerlendirmesi, bakım planlaması ve bakım programı yönetimi ile ilgili olan personel olmak üzere sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşlarının teknik personeli için yakıt tankı emniyeti, ilgili kontrol standartları ve bakım prosedürlerine ilişkin ilave eğitim gereklidir. SYK'lerin sürekli uçuşa elverişlilik personeline yakıt tankı emniyeti konusunda verilmesi gereken eğitim Ek-2.12'de açıklanmaktadır.
AMC M.A.706 (i)
IR M.A.704 (a)(3) paragrafına göre hazırlanan SEK'te yer alan IR M.A.706 (i) paragrafı ile ilgili personel listesinde yer alan kişiler SEK'in Genel Müdürlük tarafından onaylanması ile Genel Müdürlük tarafından resmi olarak onaylanmış ve SYK tarafından da resmi olarak yetkilendirilmiş olur.
Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli, IR M.A.711 (a)(4) paragrafı ve IR M.A.901 (f) paragrafı doğrultusunda bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını uzatma yetkisine sahip kişiler olarak kabul edilir.
AMC M.A.706 (k)
Sürekli yetkinliği sağlamak üzere, yeterli ölçüde başlangıç ve tazeleme eğitimleri verilmeli ve verilen bu eğitimler ile ilgili kayıtlar saklanmalıdır.

Tablo-42

IR M.A.707 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli
(a) SYK'nin, uçuşa elverişlilik gözden geçirme faaliyetlerini gerçekleştirmek ve gerektiğinde uçuş izni düzenlemek üzere onay alabilmesi için ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikalarını veya tavsiyelerini düzenlemek ve gerektiğinde, IR M.A.711 (c) paragrafı doğrultusunda uçuş izni düzenlemek üzere uygun uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeline sahip olması gerekmektedir.
(1) Balonlar hariç olmak üzere, ticari hava taşımacılığında kullanılan tüm hava araçları ve azami kalkış kütlesi (MTOM) 2.730 kg üzerindeki tüm hava araçları için, bu personel aşağıdaki özelliklere sahip olmalıdır:
(a) sürekli uçuşa elverişlilik konusunda en az beş yıllık deneyim;
(b) SHY-66 lisansına veya havacılık ile ilgili lisans diplomasına veya bunların ulusal eşdeğerine;
(c) resmi havacılık bakımı eğitimi;
(d) onaylı kuruluş bünyesinde uygun sorumluluklara sahip olan bir pozisyon ve

(e) (a)'dan (d)'ye kadar bakılmaksızın, (a)1(b) paragrafı kapsamında ortaya konmakta olan şartların yerine, (a)1(a) paragrafında istenen tecrübeye ilaveten sürekli uçuşa elverişlilikte beş yıllık tecrübe kabul edilebilir.

(2) Balonlar ve ticari hava taşımacılığında kullanılmayan azami kalkış kütlesi (MTOM) 2.730 kg ve altında olan hava araçları için de söz konusu personel aşağıdaki özelliklere sahip olmalıdır:

(a) sürekli uçuşa elverişlilikte en az üç yıllık deneyim,

(b) SHY-66 lisansına veya havacılık ile ilgili lisans diplomasına veya bunların ulusal eşdeğerine,

(c) uygun havacılık bakımı eğitimi ve

(d) onaylı kuruluş bünyesinde uygun sorumluluklara sahip olan bir pozisyon.

(e) (a)'dan (d)'ye bakılmaksızın, (a)2(b) paragrafı kapsamında ortaya konmakta olan şartların yerine, (a)2(a) paragrafı tarafından gerekli görülmekte olanlara ilaveten sürekli uçuşa elverişlilikte dört yıllık tecrübe kabul edilebilir.

(b) SYK tarafından atanan uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeline, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini gözetim altında yeterli bir şekilde tamamlaması sonrasında Genel Müdürlük tarafından resmi olarak kabul edildiği takdirde onaylı yetkilendirme belgesi, SYK tarafından yayımlanabilir.

(c) SYK, hava aracı uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin yakın dönemde uygun sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi deneyimini kanıtlayabildiğinden emin olmalıdır.

(d) Her bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli, SEK içerisinde uçuşa elverişlilik gözden geçirme yetkilendirme referansı listelenerek tanımlanır.

(e) SYK, tüm uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli için, ilgili sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi deneyiminin ve eğitiminin bir özeti ve de yetkilendirmenin bir kopyası ile birlikte her türlü uygun niteliklere ilişkin detayları içerecek olan kayıtları muhafaza eder. Bu kayıt, söz konusu uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin kuruluştan ayrılmasından sonra, iki yıl boyunca muhafaza edilir.

AMC M.A.707 (a)

1. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli, sadece SYK'nın, IR M.A.711 (b) paragrafı kapsamında uçuşa elverişlilik gözden geçirme ve (c) paragrafı kapsamında uçuş izni yayımlama yetkisini talep etmesi durumunda gereklidir.

2. "sürekli uçuşa elverişlilikte tecrübe", hava aracı bakımı ve/veya sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi (mühendislik) ile ilgili işlerde ve/veya bu işlerin gözetimindeki tecrübenin herhangi bir uygun kombinasyonu anlamına gelmektedir.

3. AMC M.A.706 4.5 alt paragrafına göre nitelendirilen kişinin, havacılık ile ilgili diplomaya eşdeğer bir dereceye sahip olduğu varsayılmalıdır.

4. SHY-66/EASA Part-66 ile uyumlu olan uygun lisans aşağıdakilerden herhangi biridir:

- Gözden geçirme işlemi uygulanan hava aracı alt kategorisinde, B1 lisansı veya
- Kategori B2 veya C lisansı veya
- Azami kalkış kütlesi (MTOM) 2000 kg ve altında olan piston motorlu

basınçlandırılmamış uçaklar olması durumunda, kategori B3 lisansı.

Söz konusu gözden geçirme işlemi sırasında SHY-66/EASA Part-66'nın tecrübe gerekliliklerinin sağlanmasına gerek yoktur.

5. Uygun sorumluluklara sahip olan pozisyonda bulunmak, uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin kuruluş bünyesinde uçuşa elverişlilik yönetimi sürecinden bağımsız olan veya hava aracının uçuşa elverişlilik yönetimi sürecine ilişkin tüm yetkiye sahip olan bir pozisyonda bulunması gerektiği anlamına gelmektedir.

Uçuşa elverişlilik yönetimi sürecinden bağımsızlık, başka yöntemlere ek olarak, aşağıdakiler aracılığıyla da sağlanabilir:

- Kişinin sadece yönetimine katılmamış olduğu hava aracı üzerinde uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemleri yapmak üzere yetkilendirilmesi. Örneğin; bir uçak tipinde uçuşa elverişlilik yönetimi yaparken, başka bir uçak tipinde uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemlerini yapmak.
- SHY-145/EASA Part 145/F bakım kuruluşu onayına sahip olan SYK, hava aracının uçuşa elverişlilik yönetimi yapmadıkları sürece, kendi SHY-145/EASA Part 145/F bakım kuruluşu bakım personelinin uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli olarak görevlendirebilir. Olası bir hatalı uygulamayı önlemek için, (bu personelin, hava aracının fiziki incelemesi sırasında yapılan veya böyle bir fiziki inceleme sırasında tespit edilen bulgunun düzeltilmesi için yapılan bakım işleri dışında), söz konusu hava aracının bakımdan çıkış işlemini yapmamış olması gerekir.
- SYK'nın kalite bölümünden uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli olarak görevlendirilmek.

Uçuşa elverişlilik yönetimi sürecinde tam yetkiye sahip olmak başka yöntemlere ek olarak, aşağıdakiler aracılığıyla da sağlanabilir:

- Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli olarak sorumlu yöneticinin veya bakım yönetiminden sorumlu yönetici görevlendirilmesi.
- Kişinin yalnızca sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sürecinin tümünden sorumlu olduğu belirli hava araçları üzerinde uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapmak üzere yetkilendirilmesi.
- Tek kişilik kuruluşlarda, söz konusu kişi tam yetkiye sahiptir. Bu da söz konusu kişinin uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli olarak görevlendirilebileceği anlamına gelir.

AMC M.A.707 (a)(1)

Balonların haricinde, ticari hava taşımacılığında kullanılan tüm hava araçları ve azami kalkış kütlesi 2730 kg üzerinde olan diğer herhangi bir hava aracı için resmi havacılık bakım eğitimi, aşağıdaki konulara ilişkin kanıtlanan eğitim (kuruluş bünyesinde veya dışında) anlamına gelmektedir:

- Başlangıç ve sürekli uçuşa elverişlilik regülasyonlarının ilgili kısımları.
- Geçerli ise, operasyonel gerekliliklerin ve prosedürlerin ilgili kısımları.
- Kuruluşun SEK'i
- Resmi bir eğitim ile elde edilmiş ilgili örnek hava aracına ait bilgi. Bu eğitimler en azından SHY-66/EASA Part-66 Seviye 1 genel familirizasyona eşdeğer bir

seviyede olmalı ve bir SHY-147/EASA Part-147 kuruluşu tarafından, imalatçı tarafından veya Genel Müdürlüğün kabul ettiği 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.
- Bakım yöntemleri.

AMC M.A.707 (a)(2)

Tüm balonlar ve ticari hava taşımacılığında kullanılmayan azami kalkış kütlesi (MTOM) 2730 kg ve altında olan diğer hava araçları için:

1. "sürekli uçuşa elverişlilikte tecrübe", profesyonel veya gönüllülük esasına göre tam zamanlı veya yarı zamanlı olabilir.
2. Havacılık bakım eğitimi, aşağıdaki konularda kanıtlanmış bilgi anlamına gelmektedir:
 - Başlangıç ve sürekli uçuşa elverişlilik regülasyonlarının ilgili kısımları.
 - Geçerli ise, operasyonel gerekliliklerin ve prosedürlerin ilgili kısımları.
 - Kuruluşun SEK'i.
 - Resmi bir eğitim ve/veya iş tecrübesi ile elde edilmiş ilgili örnek hava aracına ait bilgi. Bu eğitimler en azından SHY-66/EASA Part-66 Seviye 1 genel familirizasyona eşdeğer bir seviyede olmalı ve bir SHY-147/EASA Part-147 kuruluşu tarafından, imalatçı tarafından veya Genel Müdürlüğün kabul ettiği 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.
 - Bakım yöntemleri.

Söz konusu bilgi, belgeye dayalı kanıt ile veya Genel Müdürlük tarafından veya onaylı prosedürler doğrultusunda kuruluş bünyesinde daha önceden yetkilendirilmiş başka uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli tarafından yapılan bir değerlendirme aracılığı ile kanıtlanabilecektir. Bu değerlendirme kayıt altına alınmalıdır.

AMC M.A.707 (b)

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin Genel Müdürlük tarafından resmi olarak onaylanması, ilgili kişinin SHGM Form 4'ünün onaylanmasıdır.

"Gözetim altında" uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi, Genel Müdürlüğün gözetimi altında anlamına gelir. Kuruluşun daha önceden uygun şekilde yetkilendirilmiş uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli varsa, Genel Müdürlük, gözetimin onaylı bir prosedüre göre mevcut uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli tarafından yapılmasını kabul edebilir. Bu durumda, gözetim altında yapılan uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemine ilişkin kanıt Genel Müdürlüğe, SHGM Form 4 ile birlikte gönderilmelidir. Genel Müdürlüğün ikna olması durumunda, SHGM Form 4'e göre resmi onay yazısı yayımlar.

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesinden sonra, bu kişilerin isimlerine SEK'te IR M.A.704 (a)(5) paragrafına göre yer verilmesi, kuruluş tarafından resmi olarak yetkilendirilmesidir.

AMC M.A.707 (c)

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli yetkilendirmesinin geçerliliğini muhafaza etmek için, uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli;

- Her iki yıllık süre içerisinde en az altı ay boyunca sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerine katılmış veya
- Son on iki aylık dönem içerisinde en az bir sürekli uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi gerçekleştirmiş olmalıdır.

Yetkilendirmenin geçerliliğini kaybetmesi durumunda, yeniden geçerli duruma gelebilmesi için, uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli Genel Müdürlüğün gözetimi altında veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi durumunda, onaylanmış bir prosedür doğrultusunda, ilgili SYK'nın yetkili başka bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin gözetimi altında tatminkar seviyede bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapılmalıdır.

AMC M.A.707 (e)

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli kaydı en az aşağıdaki içeriğe sahip olmalıdır:

- Adı ve Soyadı,
- Doğum Tarihi,
- Temel Eğitimi,
- Tecrübesi,
- Havacılık Diploması ve/veya SHY-66/EASA Part-66 lisansı ve/veya Genel Müdürlük tarafından kabul gören uygun eğitimi tamamlamış hava aracı bakım personeli;
- Alınan Başlangıç Eğitimi,
- Alınan Eğitim Tipi,
- Alınan Süreklilik Eğitimi,
- Sürekli uçuşa elverişlilikteki ve kuruluş bünyesindeki tecrübesi,
- Kuruluşta bulunduğu konumun sorumlulukları,
- Yetkilendirmenin kopyası.

Tablo-43

IR M.A.708 Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi

(a) Tüm sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi SHY-M'in üçüncü bölümünde yer alan hususlar doğrultusunda gerçekleştirilir.

(b) Yönetilen her hava aracı için, onaylı SYK;

1. Gerekliyse güvenilirlik programı da dahil olmak üzere, yönetilen hava aracı için bir bakım programı geliştirir ve kontrol eder,
2. IR M.A.302 (c) paragrafı gereğince dolaylı onay prosedürü kapsamında olmadığı sürece, hava aracı bakım programını ve revizyonlarını Genel Müdürlüğe sunar ve ticari hava taşımacılığından sorumlu olmayan hava aracı sahibine bu programın bir kopyasını temin eder;
3. Modifikasyon ve tamirlerin onayını yönetir,
4. Tüm bakımların onaylı bakım programı gereğince gerçekleştirildiğinden ve

bakım çıkış işlemlerinin SHY-M'in sekizinci bölümüne uygun olarak yapıldığından emin olur,

5. Tüm geçerli uçuşa elverişlilik direktiflerinin ve sürekli uçuşa elverişliliğe etki eden operasyonel direktiflerin uygulandığından emin olur,
6. Planlı bakım sırasında tespit edilen tüm arızaların ve uygunsuzlukların uygun bir şekilde onaylı bakım kuruluşu tarafından giderilmesini sağlar,
7. Gerektiğinde hava aracının uygun bir şekilde onaylı bir bakım kuruluşuna teslim edilmesini sağlar;
8. Komponent kontrolünü, planlı bakımları, uçuşa elverişlilik direktiflerinin uygulanmasını, ömürlü parçaların değişim zamanı geldiğinde değiştirilmesini uygun bir şekilde gerçekleştirildiğinden emin olmak üzere koordine eder,
9. Tüm sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarını ve/veya işletmecinin teknik kayıt defterini yönetir ve arşivlenmesini sağlar,
10. Ağırlık ve denge raporunun hava aracının güncel durumunu doğru yansıttığından emin olur.

(c) Ticari hava taşımacılığı yapan işletmelerin, SHY-145 ve EASA Part 145'e göre onaylı olmadığı durumlarda, işletmeci ve SHY-145/EASA Part 145 bakım kuruluşu veya başka bir işletmeci arasında imzalanmak üzere IR M.A.301-2, IR M.A.301-3, IR M.A.301-5 ve IR M.A.301-6 paragrafları kapsamında belirtilen işlemleri detaylandıran, tüm bakımın nihai olarak onaylı bakım kuruluşu tarafından gerçekleştirilmesini güvence altına alan IR M.A.712 (b) paragrafı kapsamındaki kalite faaliyetlerinin kapsamını tanımlayan yazılı bir bakım anlaşması yapar. Üs bakım, planlanmış hat bakımı ve motor bakımı anlaşmaları ve bunların tüm revizyonları Genel Müdürlük tarafından onaylanır. Bununla birlikte, aşağıdaki durumlarda;

1. Hava aracı için plansız hat bakım hizmeti gerektiği durumda, söz konusu anlaşma onaylı bakım kuruluşuna yönlendirilen münferit iş emirleri şeklinde olabilir.
2. Motor bakımı da dahil olmak üzere komponent bakımı durumunda, (c) paragrafında belirtilen anlaşma onaylı bakım kuruluşuna yönlendirilen münferit iş emirleri şeklinde olabilir.

AMC M.A.708 (b)(3)

Modifikasyonların veya tamirlerin onayını yönetirken, kuruluş, Kritik Dizayn Konfigürasyonu Kontrol Sınırlamalarının/Limitlerinin (CDCCL) göz önünde bulundurulduğundan emin olmalıdır.

AMC M.A.708 (c) (Bakınız Ek-2.11)

1. İşleticinin SHY-145/EASA Part 145 onaylı olmadığı veya işleticinin bakım kuruluşunun bağımsız bir kuruluş olduğu durumlarda, işletici ve SHY-145/EASA Part 145 onaylı bakım kuruluşu arasında, söz konusu bakım kuruluşu tarafından yapılacak işi detaylı olarak ortaya koyan bir anlaşma yapılmalıdır. Konuyla ilgili diğer detaylar, bu konu ile ilgili olan Ek 2.11'de belirtilmektedir.
2. Yapılacak işler ve sorumluluklar, ilgili taraflar (işletici, bakım kuruluşu ve Genel Müdürlük) arasında, hava aracının uçuşa elverişliliği veya bakım çıkışı sertifikasının uygun bir şekilde yapılmadığı veya yapılamayacağı bir duruma ve hiçbir yanlış anlaşılmaya neden olmaması için, açık, net, kesin ve yeterince detaylı olarak belirlenmelidir.

3. Tüm bakım faaliyetlerinin yapıldığından, servis bültenlerinin analiz edildiğinden ve yapılması ile ilgili kararların alındığından, uçuşa elverişlilik direktiflerinin zamanında uygulandığından ve zorunlu olmayan modifikasyonlar dahil olmak üzere tüm işlerin onaylanmış veriler ve en güncel standartlar doğrultusunda yapıldığından emin olmak için prosedürlere ve sorumluluklara özel dikkat gösterilmesi gerekmektedir.
4. Hat bakımı faaliyetleri ile ilgili anlaşmalar, söz konusu anlaşmanın içeriğinin Genel Müdürlük tarafından kabul edilebilir ve işleticinin bakım sorumluluğunu uygun bir şekilde yerine getirmesini sağlayacak şekilde, IATA standart yer hizmetleri anlaşması baz alınarak yapılabilir. Anlaşmanın, uçuşa elverişliliğin teknik veya operasyon ile ilgisi olmayan maddeleri, bu paragrafın kapsamı dışındadır.
5. SHY-145/EASA Part 145 kapsamında doğrudan onaylı olmayan başka bir işletici ile anlaşma yapılabilir. Bu durumda işleticinin SEK'i, anlaşmayla yaptırılan tüm bakım faaliyetlerinin, SHY-145/EASA Part 145 kapsamında onaylanmış kuruluşlar tarafından anlaşma yapan işleticinin verileri doğrultusunda zamanında yapılmasından emin olunmasını sağlayan uygun prosedürleri içermelidir. Özellikle kalite sistemi prosedürleri yukarıdakiler ile uygunluk durumunun izlenmesinde önemlidir. İşleticinin SEK'inde, SHY-145/EASA Part 145 onaylı anlaşmalı kuruluşların listesi veya bu listeye verilen referans yer almalıdır.
6. Böyle bir bakım anlaşmasının yapılması, işleticinin sürekli uçuşa elverişlilik sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Bu bakım anlaşmasının Genel Müdürlük tarafından kabul edilebilir olması için, söz konusu anlaşmanın özellikle işleticinin IR M.A.201 kapsamında olan sorumlulukları ile tam uyumluluk içerisinde olduğundan emin olunmasını sağlamalıdır.
7. IR M.A.708 (c) paragrafının amacı, tüm bakım faaliyetlerinin onaylı SHY-145/EASA Part 145 kuruluşları tarafından yapılmasını sağlamaktır. Bu husus, bakımının yönetiminin basitleştirilmesi suretiyle böyle bir anlaşmanın işleticinin menfaatine olduğunu ve işleticinin söz konusu anlaşmanın kontrolünü elinde bulundurduğunu ortaya koyduğu durumlarda, bu tür bir kuruluş olmayan bir işletici ile bakım anlaşması yapılmasına engel teşkil etmemektedir. Böyle bir anlaşma, işleticinin tüm bakımın bir SHY-145/EASA Part 145 onaylı kuruluş tarafından yapılmasını ve IR M.A.201'e göre sürekli uçuşa elverişlilik sorumluluğu gerekliliklerine uyulmasının güvence altına almasını engellememelidir. Bu tür anlaşmalara ilişkin tipik örnekler şunlardır:
 - Komponent bakımı: İşletici, komponentleri SHY-145/EASA Part 145 kapsamında onaylı muhtelif bakım kuruluşlarına kendisi göndermekten ziyade, komponentleri uygun şekilde onaylanmış kuruluşlara sevk edecek bir anlaşmalı kuruluş bulmayı daha uygun bulabilir. İşleticinin buradaki avantajı, bakım yönetiminin komponent bakımı için tek bir irtibat noktasına sahip olmak suretiyle basitleştirilmesidir. İşletici, tüm bakımın SHY-145/EASA Part 145 kapsamında onaylı bakım kuruluşları tarafından ve onaylanmış standart doğrultusunda yapılmasını sağlamaktan sorumlu olmaya devam eder.
 - Hava aracı, motor ve komponent bakımı: İşletici, SHY-145/EASA Part 145 kapsamında onaylı olmayan aynı tipte hava aracının başka bir işleticisi ile bir

bakım anlaşması yapmak isteyebilir. Tarafların, tutarlılık ve devamlılığı sağlama sebepleri doğrultusunda (özellikle kısa süreli kiralama sözleşmeleri), söz konusu uçağı mevcut bakım anlaşması kapsamında tutmayı uygun bulduğu durumlarda işleticiler arasında dry-lease usulüyle kiralanın uçaklar bu hususa ilişkin tipik durumlardır. Bu anlaşmanın SHY-145/EASA Part 145 kapsamında onaylı çeşitli anlaşmalı kuruluşları içermesi durumunda, kiracı işleticinin kiraya veren işletici ile tek bir anlaşmaya sahip olması daha yönetilebilir bir durum olabilecektir. Böyle bir anlaşma, sorumluluğun kiraya veren işleticiye devri olarak anlaşılmalıdır: hava aracının onaylanmış işleticisi olan kiracı işletici, IR M.A.708'e göre hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinin yönetilmesinden IR M.A.706'ya göre sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi personelinin istihdam edilmesinden sorumlu olmaya devam eder.

Esas itibarıyla bu durum, ayrıca Genel Müdürlük tarafından kabul edilebilir bir bakım anlaşması yapmasını gerektiren ve her nasıl bir anlaşma yapılırsa yapılsın işleticinin anlaşma ile devredilmiş bakım faaliyeti üzerinde gerekli kontrol faaliyetini uygulamasını, özellikle IR M.A.706 (c) paragrafına göre sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi personeli ve IR M.A.712'de belirtilen kalite sistemi ile IR M.A.201 (h) paragrafında yer alan sorumluluğunu ortadan kaldırmaz.

AMC M.A.708 (c)(1)

Bu paragrafta, Genel Müdürlük tarafından onaylı olan işletmecinin, sürekli uçuşa elverişlilik sisteminin ilgili bakım faaliyetinin tek seferlik iş emirleri ile yapılabileceğini belirttiği durumlarda, bakım anlaşması yapılmasına gerek olmadığı belirtilmektedir. Bu husus, belli sebeplerden dolayı planlanmamış hat bakım faaliyetini içermekte olup, ayrıca Genel Müdürlük bakımın, hacim ve karmaşıklığı bakımından iş emirleri ile yönetilebileceğini düşündüğü sürece, motor ve komponent bakım faaliyetlerini de içerebilir. Bu paragraf, alınacak her bir üs bakım faaliyeti için mutlaka ayrı bir bakım anlaşmasının yapılmasının gerektiğini vurgulamaktadır.

Tablo-44

IR M.A.709 SYK Dokümantasyonu

- (a) Onaylı SYK, IR M.A.708 kapsamında belirtilen sürekli uçuşa elverişlilik faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi için IR M.A.401 doğrultusunda geçerli güncel bakım verilerine sahip olmaktan ve kullanmaktan sorumludur. Bu veriler, hava aracının sahibi veya işletmeci ile yapılan uygun bir anlaşmaya göre, hava aracının sahibi veya işletmeci tarafından temin edilebilir. Böyle bir durumda, IR M.A.714 kapsamında gerekli görülen durumlar hariç olmak üzere SYK'nın sadece, söz konusu verileri anlaşma süresi boyunca muhafaza etmesi gerekir.
- (b) Ticari hava taşımacılığında kullanılmayan hava araçları için, onaylı SYK, Ek-3.1'de belirtilen anlaşmalar olmadan ilk onaya ve/veya onay kapsamının genişletilmesine olanak vermek amacıyla "temel" ve/veya "jenerik" bakım programları geliştirebilir. Bununla birlikte, söz konusu "temel" ve/veya "jenerik" bakım programları, IR M.A.711 kapsamındaki yetkiler kullanılmadan önce IR M.A.302 gerekliliklerini karşılayan bir Hava Aracı Bakım Programının oluşturulması ihtiyacını engellemez.

AMC M.A.709

Müşteri tarafından temin edilen bakım verilerinin kullanıldığı durumlarda, SYK bu verilerin güncel olduğundan emin olmaktan sorumludur. Sonuç olarak, müşteri ile

yapılan anlaşmada uygun prosedür ve hazırlıklar belirlenmelidir.

"IR M.A.709 kapsamında gerekli görülen durumlar hariç olmak üzere ..." cümlesi, özellikle, sürekli uçuşa elverişlilik işlemlerini yapmak üzere kullanılan müşteri verilerinin bir kopyasının anlaşma süresi boyunca muhafaza edilmesinin gerektiği anlamına gelmektedir.

"Temel" bakım programı: Belirli bir hava aracı tipi için geliştirilmiş olan, bakım inceleme kurulu (MRB) raporunu, tip sertifikası sahibinin bakım planlama dokümanını (MPD), bakım el kitabının ilgili bölümlerini veya planlamaya ilişkin bilgi içeren diğer herhangi bir bakım verisini takip eden bir bakım programıdır.

"Jenerik" bakım programı: Benzer tipteki bir grup hava aracını kapsayacak şekilde geliştirilmiş olan bakım programıdır. Bu programlar temel bakım programı gibi aynı tipte talimatlara dayanmalıdır. "Jenerik" bakım programlarına örnek olarak Cessna 100 Serisi (Cessna 150, 172, 177'yi, vb. kapsar) verilebilir.

"Temel" ve "jenerik" bakım programları belirli bir hava aracı tescil işareti için değil bir hava aracı tipi veya tipler grubu için geçerlidir ve Genel Müdürlüğe ilk onay öncesinde veya mevcut bir kuruluş onayının kapsamının genişletilmesi öncesinde temin edilmelidir. Buradaki amaç, Genel Müdürlüğün bir kuruluş onayı veya onay değişikliği vermeden önce yönetilecek işlerin kapsamından ve karmaşıklığından haberdar olmasıdır.

Bu ilk onay sonrasında, anlaşma yapılan bir hava aracı sahibi/işleticisi, hangisi geçerli ise, ilave bakım işlerini dahil ederek ve belirli hava aracı tescil işareti için geçerli olmayanları belirterek, IR M.A.302'ye göre hava aracı bakım programını oluşturmak için temel veya jenerik bakım programı kullanabilir. Bu durum, her bir hava aracı için, temel/jenerik bakım programına hangi işlerin ilave edildiğini ve hangilerinin geçerli olmadığını belirten bir ek ile yapılabilir. Böylece, her bir müşteri için özel bir hava aracı bakım programı oluşur.

Ancak bu durum, anlaşma yapılmış her bir hava aracı için bu uyarılmanın yapılması gerektiği anlamına gelmez. Bunun sebebi, müşterinin zaten onaylı bir hava aracı bakım programına sahip olabileceği olmasıdır ki bu durumda söz konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini yönetmek için SYK tarafından söz konusu programın kullanılması gerekmektedir.

SYK, yukarıda belirtilen hava aracı bakım programını IR M.A.302 (c) paragrafına göre revize etmek amacıyla dolaylı onay için yetkilendirme talep edebilir. Dolaylı onay prosedürü, Genel Müdürlüğün bir müşteriye özel hava aracı bakım programının oluşturulduğu hakkında haberdar edilmesine yönelik hazırlıkları kapsamalıdır. Bunun sebebi, IR M.A.704 (a) 9 paragrafına göre, ticari hava taşımacılığı kapsamında olmayan hava araçları için SEK'te sadece temel/jenerik bakım programına referans verilmesinin yeterli olmasıdır.

Tablo-45

IR M.A.710 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi

(a) IR M.A.901 kapsamında belirtilen bir hava aracının uçuşa elverişliliğinin gözden geçirilmesine yönelik şartların karşılanması amacıyla, onaylı SYK tarafından aşağıdakilerin yerine getirildiğinden emin olmak üzere gerekli hava aracı doküman ve

kayıtlarına gözden geçirme işlemi uygulanır:

1) Gövde, motor ve pervane uçuş saatleri ve ilişkili uçuş sayılarının uygun şekilde kaydedilmiş olması,

2) Uçuş el kitabının hava aracının konfigürasyonu için geçerli olması ve en son güncel durumunu yansıtması,

3) Hava aracı üzerinde gerçekleştirilmesi gereken tüm bakım işlemlerinin, onaylı bakım programı gereğince uygulanmış olması,

4) Bilinen bütün arızaların giderilmiş olması veya mümkün olduğunda kontrollü bir şekilde ileriye yönelik olarak ertelenmesi,

5) Tüm geçerli uçuşa elverişlilik direktiflerinin uygulanmış ve uygun bir şekilde kayıt altına alınmış olması,

6) Hava aracına uygulanmış tüm modifikasyonların ve tamirlerin SHY-21/EASA Part-21'e göre uygun ve kayıt altına alınmış olması,

7) Hava aracına takılmış tüm ömürlü komponentlerin uygun bir şekilde tanımlanmış, kayıt altına alınmış ve onaylı ömür limitlerini aşmamış olması,

8) Tüm bakımların servise verilme işlemlerinin SHY-M'e uygun olarak yapılmış olması,

9) Güncel ağırlık ve denge raporunun hava aracının konfigürasyonunu yansıtması ve geçerli olması,

10) Hava aracının EASA, FAA, TCCA, ANAC (Brezilya), yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen otoriteler ve organizasyonlar veya Genel Müdürlük tarafından yapılacak değerlendirme sonrası denkliği kabul edilen otorite tarafından onaylı tip dizaynının en son revizyonuna uygun olması ve

11) Gerektiğinde, hava aracının, uygun güncel konfigürasyonuna karşılık gelen bir gürültü sertifikasına sahip olması.

(b) Onaylı SYK'nın uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli hava aracında fiziki bir inceleme gerçekleştirir. Bu inceleme için, SHY-66'ya göre uygun niteliklere sahip olmayan uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeline söz konusu uygun niteliklere sahip olan personel tarafından gerektiğinde yardımcı olunabilir.

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

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

(d) IR M.A. 901 (a) paragrafına bakılmaksızın, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi, fiziksel incelemenin bir bakım faaliyeti sırasında gerçekleştirilmesine olanak vermek amacıyla uçuşa elverişlilik gözden geçirme sürecinin sürekliliğinde herhangi bir kayıp oluşmaksızın, azami 90 gün önceden yapılabilir.

(e) Ek-3.3'te bulunan, Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası (SHGM Form 15b) veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının (SHGM Form 15a) düzenlenmesine yönelik tavsiye ancak aşağıdaki durumlarda yayımlanabilir:

1. Onaylı SYK adına IR M.A.707'e uygun bir şekilde yetkilendirilmiş uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli tarafından veya IR M.A.901 (g) paragrafi kapsamında belirtilen durumlarda onaylayıcı personel tarafından;
 2. Söz konusu uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin tamamen yapılmış olduğuna ve uçuş emniyetini tehlikeye atacağı bilinen hiçbir uygunsuzluk durumunun mevcut olmadığına emin olduğunda.
- (f) Bir hava aracı için düzenlenmiş veya temdit edilmiş herhangi bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının bir kopyası Genel Müdürlüğe 10 gün içerisinde gönderilmelidir.
- (g) Uçuşa elverişliliğin gözden geçirilmesi görevleri başkasına verilemez.
- (h) Uçuşa elverişliliğin gözden geçirilmesi işleminin sonucunun yetersiz olması durumunda, Genel Müdürlük, ilgili durumun saptanmasından itibaren mümkün olan en hızlı yöntemle fakat en geç 72 saat içerisinde, tespit edilen durum hakkında bilgilendirilir.

AMC M.A.710 (a)

1. Tam belgelenmiş bir gözden geçirme işlemi, en azından aşağıdaki kategorilerdeki dokümanların kontrol edilmesidir:

- Tescil evrakları
- IR M.A.305'e göre hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemi
- IR M.A.306'ya göre işleticinin teknik kayıt sistemi
- Geçerli ise, ertelenmiş arızalar, asgari teçhizat listesi ve konfigürasyon sapma listesi
- Hava aracının konfigürasyonu ile ilgili olan hava aracı uçuş el kitabı
- Hava aracı bakım programı
- Bakım verileri
- İlgili iş paketleri
- AD durumu
- Modifikasyon ve SB durumu
- Modifikasyon ve tamir onay sayfaları
- Hizmet ömrü sınırlı komponentlerin listesi
- İlgili SHGM Form 1 veya eşdeğeri
- Ağırlık ve denge raporu ve ekipman listesi
- Hava aracı, motor ve pervane Tip Sertifikası Veri Sayfaları (Data Sheet)

En azından her bir doküman kategorisi dahilinde örnek kontrollerinin yapılması gerekir.

2. SYK, uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin kullanımı için, yukarıdakilerin incelenmiş ve SHY-M/Part-M ile uygunluk dahilinde bulunmuş olduğunu teyit eden ve Genel Müdürlük internet sayfasında yayınlanan uçuşa elverişlilik raporu formatında bir uygunluk raporunun üretilmesine yönelik prosedürler geliştirmelidir.

AMC M.A.710 (b) ve (c)

1. Fiziki inceleme işlemi, bakım olarak nitelendirilen işlemleri içerebilir. Bu durumda, söz konusu uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi sonrasında, SHY-M

doğrultusunda bir bakım çıkış sertifikası yayımlanmalıdır. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin söz konusu bakım çıkış sertifikasını düzenlemek üzere SHY-66/EASA Part-66 doğrultusunda yetkilendirilmediği durumlarda, IR M.A.710 (b) paragrafı gereği bu kişilere söz konusu uygun niteliklere sahip olan personel tarafından yardımcı olunur. Ancak, söz konusu SHY-66/EASA Part-66 personelinin işi, uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli tarafından talep edilen bakım işlemlerini yapmak ve bakım çıkış sertifikasını düzenlemek ile sınırlıdır; hava aracının fiziki incelemesini yapmak bu kişilerin görevi değildir. IR M.A.710 (b) paragrafında belirtildiği gibi, uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli hava aracının fiziki incelemesini yapmalıdır ve söz konusu gözden geçirme işlemi, hava aracı ve kayıtların belgelenmiş gözden geçirme işlemi arasında hiçbir tutarsızlığın tespit edilemediğine ilişkin doğrulamayı içermelidir. Bu durum, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını veya tavsiyeyi imzalayacak olan uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin hem belgeye dayalı gözden geçirme işlemi hem de hava aracının fiziki incelemesini yapan personel olması gerektiği anlamına gelmektedir. Kuralın amacı, söz konusu gözden geçirme işleminin, uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli olmayan SHY-66/EASA Part-66 personeline devredilmemesidir. Ayrıca, fiziki incelemenin azami 90 gün önceden yapılabilmesine olanak veren IR M.A.710 (d) paragrafı hükümleri, uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin mevcut olmasını sağlamak üzere yeterince esneklik sunmaktadır.

2. Söz konusu fiziki inceleme uçuş sırasında yapılacak doğrulamalar içerebilir.
3. SYK, uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli için, söz konusu fiziki incelemenin yapılmış ve tatminkâr bulunmuş olduğunu teyit eden bir uygunluk raporunun üretilmesine yönelik prosedürler geliştirmelidir.
4. Uygunluktan emin olmak amacıyla, söz konusu fiziki inceleme unsurlara ilişkin ilgili örnek kontroller içerebilecektir.

AMC M.A.710 (d)

"Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sürecinin sürekliliğinde herhangi bir kayıp oluşmaksızın" ifadesi, yeni sona erme tarihinin bir önceki sona erme tarihi sonrasındaki bir yıla kadar uzatıldığı anlamına gelir. Sonuç olarak, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi azami 90 gün önceden yapıldığında, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerlilik süresi bir yıldan 90 gün kadar daha uzun olabilir.

90 güne kadar olan bu inceleme işlemini öne çekme süresi, IR M.A.901 (b) paragrafında belirtilen 12 ay gerekliliği için de geçerlidir; bu durum, IR M.A.901 (b) paragrafında belirtilen, son uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının yayımlandığı tarihten itibaren yeni uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin yapıldığı tarihe kadar (12 ayın 90 güne kadar altında olabilir) sürekli olarak tek bir kuruluş tarafından yönetilmiş olması ve uygun bir şekilde onaylanmış kuruluşlar tarafından bakımın yapılmış olması durumunda, hava aracının halen kontrollü bir ortamda bulunduğu varsayılması anlamına gelmektedir.

AMC M.A.710 (e)

Düzenlenen tavsiye ile birlikte Genel Müdürlüğe yukarıda belirtilen fiziki incelemenin ve doküman gözden geçirme işlemi sonucu uygunluk raporlarının bir kopyasının gönderilmesi gerekir.

Tablo-46

IR M.A.711 SYK' nın yetkileri	
<p>(a) SHY-M'in yedinci bölümü doğrultusunda onaylanmış olan SYK;</p> <ol style="list-style-type: none">1. Ticari hava taşımacılığında kullanılanlar hariç olmak üzere, hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini, SYK onay sertifikası üzerinde listelendiği şekilde yönetebilir,2. Hem kendi onay sertifikasında hem de kendi işletme ruhsatında listelenmesi durumunda, ticari hava taşımacılığında kullanılan hava araçlarının sürekli uçuşa elverişliliğini yönetebilir,3. Sürekli uçuşa elverişlilik görevlerinin bir kısmının yerine getirilebilmesi için kendi kalite sistemi altında çalışan herhangi bir kuruluş ile anlaşma yapılabilir. Bu kapsamda anlaşma yapılan kuruluşlar SYK onay sertifikasında belirtilir,4. Genel Müdürlük tarafından veya Talimatın yedinci bölümü doğrultusunda onaylanmış başka bir SYK tarafından düzenlenmiş bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını IR M.A.901 (f) paragrafı kapsamında temdit edebilir. <p>(b) İlaveten, IR M.A.710 kapsamında belirtilen uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemlerini yerine getirmek için onaylanabilir ve bu kapsamda;</p> <ol style="list-style-type: none">1. İlgili uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını düzenleyebilir ve söz konusu sertifikayı IR M.A.901 (c)2 veya (e)2 paragraflarına göre zamanında temdit edebilir,2. Genel Müdürlüğe iletmek üzere uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemine ilişkin tavsiye düzenleyebilir. <p>(c) Onayında IR M.A.711 (b) paragrafında belirtilen yetkilere sahip olan SYK, ilaveten, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayınlamak üzere onaya sahip olduğu hava araçlarına, Genel Müdürlük tarafından onaylı SEK içerisinde yer alan ilgi prosedür kapsamında, SHT-21'e uygun olarak özel uçuş izni yayımlamak üzere yetkilendirilebilir.</p>	
AMC M.A.711 (b)	
<p>Bir kuruluş, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yapma yetkisine sahip olmadan, sadece IR M.A.711 (a) paragrafında belirtilen yetkiler için onaylanabilir. Buna göre, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi aynı hava aracı tipi için onaylı başka bir kuruluşa anlaşma yoluyla devredilebilir. Böyle bir durumda, anlaşma yapılan aynı hava aracı tipi için onaylı olan bağımsız bir SYK'in, AOC sahibi olması zorunlu değildir.</p> <p>Belirli bir hava aracı tipi için IR M.A.711 (b) paragrafındaki yetkilere dair onaylı olabilmek için, söz konusu hava aracı tipi için IR M.A.711 (a) yetkilerine göre onaylı olmak gerekir. Sonuç olarak, söz konusu kuruluş onay sertifikasında yer alan her bir hava aracı tipi için sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işleri ile uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemlerini birlikte yapıyor olacaktır.</p> <p>Bununla birlikte, bu durum kuruluşun söz konusu hava aracı tipi üzerinde uçuşa</p>	

elverişlilik gözden geçirme işlemleri yapabilmek için hali hazırda bir hava aracı tipini yönetmesi gerektiği anlamına gelmemektedir. Kuruluş, söz konusu tip için anlaşma kapsamında herhangi bir müşteriye sahip olmadan bir hava aracı tipi üzerinde sadece uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemleri yapıyor olabilir.

Ayrıca, bu durum, hava aracı tipinin kuruluşun onayından çıkarılmasına sebebiyet vermemelidir. Nitekim, çoğu durumda uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinde bulunmaması sebebiyle, söz konusu uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin kuruluşun belirli bir hava aracı tipini yönetmiyor olmasına bağlı olarak kabiliyetini kaybedecek olduğu söylenemez. Kuruluş onayında belirli bir hava aracı tipinin muhafaza edilmesine ilişkin önemli husus, kuruluşun ilk onay için gerekli olan tüm SYK gerekliliklerini (tesisler, dokümantasyon, nitelikli personel, kalite sistemi, vb.) sürekli olarak yerine getirmesidir.

AMC M.A.711 (c)

IR M.A.901 (c) paragrafında bulunan "uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayımlamak üzere onaylanmış olduğu belirli hava aracı için" cümlesi aşağıdaki anlamlara gelmektedir:

- Ticari hava taşımacılığında kullanılan hava araçları ve azami kalkış kütlesi (MTOM) 2730 kg üzerinde olan hava araçları için, balonlar hariç olmak üzere, uçuş izni sadece kontrollü bir ortamda bulunan ve söz konusu SYK tarafından yönetilen hava araçları için yayımlanabilir.
- Azami kalkış kütlesi (MTOM) 2730 kg ve altında olan ve ticari hava taşımacılığında kullanılmayan hava araçları ve tüm balonlar için, uçuş izni yayımlanabilir.

Tablo-47

IR M.A.712 SYK kalite sistemi

(a) Onaylı SYK, SHY-M'in yedinci bölümünün gerekliliklerini karşılamaya devam etmesini sağlamak amacıyla, hava aracının uçuşa elverişliliğini korumak için gerekli olan prosedürlerin yeterliliğini ve faaliyetlerin bu prosedürlere uygunluğunu takip etmek üzere bir kalite sistemi kurar ve bir kalite yöneticisi atar. Uygunluğun kontrolü, gerektiğinde düzeltici faaliyetin gerçekleştirilmesi için sorumlu yöneticiye yönelik geri bildirim sistemi içerir.

(b) Kalite sistemi SHY-M'in yedinci bölümündeki faaliyetlerini izler. Bu izleme faaliyeti en azından aşağıdaki işlevleri içerir:

1. SHY-M'in yedinci bölümündeki faaliyetlerin onaylanmış prosedürler doğrultusunda yapılmakta olduğunun izlenmesi.
2. Tüm anlaşmalı bakımın anlaşma doğrultusunda yapılmakta olduğunun izlenmesi.
3. SHY-M'in gerekliliklerine uygunluğun izlenmesi.

(c) Bu faaliyetlere ilişkin kayıtlar en az iki yıl boyunca SYK tarafından muhafaza edilir.

(d) Onaylı SYK'nın SHY-6A, SHY-145, SHY-147, SHY-21 Yönetmelikleri doğrultusunda onaylanmış olduğu durumlarda, söz konusu kalite sistemi SYK'nın SHY-6A, SHY-145, SHY-147, SHY-21 Yönetmelikleri tarafından gerekli görülen kalite sistemi ile birleştirilebilir.

(e) Ticari hava taşımacılığı yapan işletmelerde, SHY-M'in yedinci bölümündeki kalite

sistemi işletmecinin kalite sisteminin ayrılmaz bir parçasıdır.

- (f) Ticari hava taşımacılığı yapan ancak sürekli uçuşa elverişlilik yönetimini yapmayan küçük ölçekli işletmelerde, kalite sistemi Genel Müdürlük tarafından onaylanmış düzenli bir organizasyonel gözden geçirme sistemi ile değiştirilebilir fakat bu kapsama balonlar haricindeki azami kalkış kütlesi (MTOM) 2.730 kg üzerindeki hava araçları için uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikaları düzenleyen işletmeler dahil değildir. Hiçbir kalite sisteminin mevcut olmaması durumunda, işletme, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi görevlerini başka işletmelere anlaşma yoluyla devredemez.

AMC M.A.712 (a)

1. Prosedürlerin, kuruluş bünyesindeki en iyi uygulamayı yansıtacak şekilde güncel tutulmaları gerekir. Tüm çalışanlar, prosedürler ile ilgili olan zorlukların kendi kuruluşlarının dahili olay bildirim prosedürleri üzerinden raporlanmasından sorumludur.
2. Tüm prosedürlerin ve bu prosedürlerdeki değişikliklerin, kullanılmadan önce doğrulanması ve onaylanması gereklidir.
3. Sistemin geri bildirim kısmı, her bir belirli durumda herhangi bir uygunsuzluğu kimin düzeltilmesi gerektiğini ve düzeltmenin uygun zaman ölçütleri dahilinde tamamlanmaması durumunda izlenecek prosedürleri göstermelidir. Söz konusu prosedür uygunsuzluğun IR M.A.706 belirtilen sorumlu yöneticiye ulaşmasına olanak vermelidir.
4. IR M.A.712 (b) paragrafında atıfta bulunulan bağımsız kalite denetleme raporları, hedef düzeltme tarihlerini ortaya koyan ilgili bölüme düzeltici faaliyet için gönderilmelidir. Düzeltme tarihleri, kalite departmanının veya tayin edilen kalite denetçisinin raporda bu tarihleri belirlemeden önce söz konusu departman ile mutabık kalmalıdır. İlgili departmanın bulguları düzeltmesi ve bu düzeltmelere dair kalite yöneticisini veya kalite denetçisini bilgilendirmesi gereklidir.
5. Sorumlu yönetici düzeltmeler ile ilgili süreçleri kontrol etmek için çalışanlar ile düzenli toplantılar yapmalıdır. Büyük organizasyonlarda bu toplantıların günlük faaliyetler ile ilgili olanları, sorumlu yönetici tarafından yılda en az iki kez olmak üzere üst düzey yöneticilerin katılımı, genel performansın gözden geçirilmesi ve uygunsuzluklar ile ilgili sorumlu yöneticiye yılda en az iki kez özet rapor sunulması kaydıyla kalite müdürüne delege edilebilir.

AMC M.A.712 (b)

1. Kalite sisteminin başlıca amaçları SYK'nın uçuşa elverişli hava araçları sağlmasına ve SHY-M gereklilikleri ile uyumluluğuna emin olmaktır.
2. Kalite sisteminin ana unsurlarından biri bağımsız denetlemedir.
3. Bağımsız denetleme, SYK'nın, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimini gerekli standartlar doğrultusunda kabiliyetine ilişkin tüm unsurların rutin örnekler ile kontrolünü içeren tarafsız bir süreçtir. Sürecin son ürünü olması sebebiyle bir takım ürün örneklendirmesi içerir.
4. Bağımsız denetleme, tüm sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi ile ilgili faaliyetlerin tarafsız bir şekilde gözden geçirilmesini temsil eder. Kuruluş tarafından yönetilen tüm hava araçlarının uçuşa elverişli olduklarından emin olmak üzere uçuşa

elverişlilik gözden geçirme işlemine yönelik IR M.A.902 gerekliliğine katkı sağlamak amacıyla.

5. Bağımsız denetleme, anlaşmayla devredilmiş tüm faaliyetler dahil olmak üzere SYK uygunluğunun tüm yönlerinin yıllık olarak kontrol edilmesini sağlamalıdır ve tek bir uygulama olarak veya programlı bir plan doğrultusunda bir yıllık dönemde bölümlere ayrılmış bir şekilde yapılabilir. Belirli bir prosedürün birden fazla ürün grubu için ortak olduğu ve prosedürün sonuç bulguları olmadan yılda bir kontrol edilmiş olduğu gösterilebildiğinde bağımsız denetleme, her prosedürün her bir ürün grubuna karşı kontrol edilmesini gerektirmez. Bulguların tespit edildiği durumlarda belirli prosedür, bulgular düzeltilinceye kadar diğer ürün grupları için yeniden kontrol edilmelidir ve bunun akabinde bağımsız denetleme prosedürü söz konusu belirli prosedür için yıllık programa geri dönebilir.
Emniyet ile ilgili hiçbir bulgunun bulunmaması koşuluyla, bu talimat içerisinde belirtilmekte olan denetleme periyotları Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi şartıyla %100'e kadar arttırılabilir.
6. Kuruluşun onaylanmış birden fazla mahale sahip olduğu durumlarda kalite sistemi, bunların sisteme nasıl entegre edildiğini açıklamalı ve her bir mahali her yıl denetlemek üzere bir plan içermelidir.
7. Her denetleme gerçekleştirildiğinde, neyin kontrol edildiğini ve güncel gereklilikler, prosedürler ve ürünler karşısında ortaya çıkan bulguları açıklayan bir rapor düzenlenmelidir.
8. Denetlemelerin daima, kontrol edilmekte olan görevden, prosedürden veya ürünlerden sorumlu olmayan personel tarafından yapılması sağlanarak, bağımsız olmaları güvence altına alınmalıdır.
9. Kuruluş, SYK tarafından gerekli görülen faaliyetlerin ne zaman ve hangi sıklıkta denetleneceğini göstermek üzere Genel Müdürlük nezdinde kabul gören bir kalite planı oluşturmalıdır.

AMC M.A.712 (f)

Tam zamanlı olarak çalışan 5 personele (IR M.A.706 belirtilen sorumlu yönetici dahil) veya yarı zamanlı personelden istifa edildiğinde eşdeğeri olan orantılı sayıda personele sahip olan kuruluşlar küçük ölçekli kuruluşlar olarak göz önünde bulundurulur. Organizasyonel bir gözden geçirmenin kalite sisteminin yerine geçmesinden önce, kuruluşun karmaşıklığı, hava aracı ve hava aracı tiplerinin kombinasyonu, hava araçlarının kullanımı ve kuruluşun onaylanmış mahal sayısı da göz önünde bulundurulmalıdır.

Organizasyonel gözden geçirme işlemlerini yönetmek için Ek-2.13 kullanılmalıdır.

Aşağıdaki faaliyetler anlaşma yoluyla başkalarına yaptırılan faaliyetler olarak varsayılmamalıdır; dolayısıyla da sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi el kitabında açıklanmaları ve Genel Müdürlük tarafından kabul edilmeleri gerekmesine karşın Kalite Sistemi olmadan yapılması mümkün olabilir.

- Geniş bir dizi hava aracı için geçerli olabilecek bakım verileri temin eden bir teknik yayımcıya abonelik (Hava Aracı Bakım El Kitapları, Resimli Parçalar Katalogları, Servis Bültenleri, vb). Bu veriler, SYK tarafından uyarlanmış bakım programları oluşturmak amacıyla daha sonradan kullanılabilen, farklı imalatçılar tarafından tavsiye edilen bakım planlarını içerebilir.
- Sürekli uçuşa elverişlilik verilerinin ve kayıtlarının yönetimi için aşağıdaki

koşullar altında (IR M.A.714 (d) ve (e) paragraflarına ek olarak) bir yazılım kullanılması için anlaşma yapılması:

- Söz konusu yazılımın birden fazla kuruluş tarafından kullanılması durumunda, her bir kuruluş sadece kendi verilerine erişim hakkına sahip olmalıdır.
- Veri girişi sadece SYK'nın kendi personeli tarafından yapılabilir.
- Söz konusu veriler herhangi bir zamanda geri alınabilir.

Tablo-48

IR M.A.713 Onaylı SYK'daki değişiklikler

Genel Müdürlüğün SHY-M ile sürekli uygunluğu tespit etmesine imkan vermek amacıyla, onaylı SYK, aşağıdaki değişikliklerden herhangi birinin gerçekleştirilmesine ilişkin her tür öneriyi bu gibi değişiklikler gerçekleşmeden önce Genel Müdürlüğe bildirmekten sorumludur.

1. Kuruluşun adı,
2. Kuruluşun adresi,
3. Kuruluşun ilave adresleri,
4. Sorumlu yöneticisi,
5. IR M.A.706 (c) paragrafı kapsamında belirtilen kişilerden herhangi biri,
6. Onaya etki edebilecek tesisler, prosedürler, iş kapsamı ve personel.

Personel ile ilgili olarak önerilen değişikliklerin yönetimin önceden bilgisi kapsamında olmaması durumunda, bu değişiklikler mümkün olan ilk fırsatta bildirilir.

AMC M.A.713

1. Bu paragraf, sürekli uçuşa elverişlilik kuruluşunun onayında yer alan planlanmış değişiklikleri kapsar. İşletme ruhsatı sertifikalarına ilişkin gereklilikler, bunların yayımlanması, değiştirilmesi ve sürekli geçerlilikleri de dahil, kendi ilgili regülasyonlarında belirtilirken operatörler, bu paragrafın SHY-M/EASA Part-M'de yer aldığını ve sürekli uçuşa elverişlilik yönetiminin sürekliliğinin kabulünü etkileyebileceğinin farkında olmalıdır.
2. Bu paragrafın ana amacı, belirtilen herhangi bir değişiklik esnasında, Genel Müdürlük tarafından mutabık kalınması halinde SYK'nın onaylı kalmasına olanak verebilmektir. Bu paragraf olmadan, onay her durumda kendiliğinden askıya alınmış olur.

IR M.B.706

- (a) Genel Müdürlük, IR M.A.713 doğrultusunda bildirilmiş olan, kuruluştaki her tür değişiklik ile ilgili olarak ilk onayın geçerli unsurlarına riayet eder.
- (b) Genel Müdürlük, söz konusu değişikliklerin mahiyeti veya kapsamı sebebiyle onayın askıya alınması gerektiğini tespit etmediği sürece, söz konusu değişiklikler sırasında SYK'nın faaliyet gösterebileceği koşulları tayin edebilir.
- (c) SEK'teki her tür değişiklik için:
 1. IR M.A.704(b) doğrultusunda doğrudan onay durumunda, Genel Müdürlük, onaylı kuruluşu onaydan resmi olarak haberdar etmeden önce el kitabında belirtilen prosedürlerin bu SHY-M ile uygunluk kapsamında olduğunu doğrular.
 2. IR M.A.704(c) doğrultusunda değişikliklerin onaylanması için dolaylı bir onay prosedürünün kullanılması durumunda, Genel Müdürlük (i) söz konusu

değişikliklerin küçük çaplı kaldığından ve (ii) SHY-M gereklilikleri ile uygunluk kapsamında olmalarını sağlamak için değişikliklerin onayı üzerinde yeterli ölçüde kontrole sahip olduğundan emin olur.

AMC M.B.706

1. Atanmış personellerin değişmesi,

Genel Müdürlük, M.A.706 (a), (c), (d) and (i) paragraflarında bahsedilen personel değişiklikleri konusunda yeterli kontrole sahip olmalıdır. Bahsi geçen değişiklikler el kitaplarının revize edilmesini gerektirir.

2. El kitaplarının, Genel Müdürlük tarafından ne zaman alındığının ve onaylandığının gösterildiği basit bir el kitabı durum listesi içermesi tavsiye edilir.

3. Genel Müdürlük, dolaylı onaylama yöntemi ile el kitaplarına dahil edilebilecek ikinci derecede öneme sahip değişiklikleri tanımlar. Bu durumda onaylı SEK'in değişikliklerin listelendiği bölümünde bir prosedür yer almalıdır.

IR M.A.713 göre bildirilen değişiklikler ikinci derecede öneme sahip olarak kabul edilmezler. İkinci derecede öneme sahip değişiklikler dışında kalan tüm değişiklikler için SHGM Form 13'un (Ek-2.7) ilgili kısımları kullanılmalıdır.

4. Onaylı SYK, Genel Müdürlük tarafından ya da dolaylı olarak onaylanan tüm SEK revizyonlarını Genel Müdürlüğe sunmalıdır. Genel Müdürlüğün onayını gerektiren SEK revizyonlarında, Genel Müdürlük uygun gördüğü SEK revizyonları için yazılı onay düzenler. Dolaylı olarak onaylanan SEK revizyonları için Genel Müdürlük yazılı olarak bilgilendirilmelidir.

Tablo-49

IR M.A.714 Kayıt muhafaza etme

(a) Onaylı SYK, yapılan çalışmaya ilişkin tüm detayları kayıt altına almalıdır. IR M.A.305 ve ticari hava taşımacılığı yapıldığı durumda IR M.A.306 tarafından gerekli görülen kayıtlar Genel Müdürlük tarafından belirlenen süreler boyunca Genel Müdürlük tarafından belirlenen esas ve usullere göre muhafaza altına alınır.

(b) SYK'nın IR M.A.711 (b) paragrafı kapsamındaki yetkilere sahip olması durumunda, söz konusu kuruluş, tüm destekleyici dokümanlar ile birlikte, düzenlenmiş veya temdit edilmiş her bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının ve tavsiyenin bir kopyasını saklamalıdır. Buna ilaveten, söz konusu kuruluş, IR M.A.711 (a)4 paragrafı kapsamında temdit etmiş olduğu her bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının bir kopyasını saklamalıdır.

(c) SYK'nın IR M.A.711(c) paragrafı kapsamındaki yetkilere sahip olması durumunda, söz konusu kuruluş, düzenlenmiş her bir uçuş izninin bir kopyasını saklamalıdır.

(d) SYK, (b) ve (c) paragraflarında belirtilen tüm kayıtların kopyasını hava aracının hizmetten kalıcı olarak geri çekildiği tarihten sonra iki yıl boyunca saklamalıdır.

(e) Kayıtlar hasara, tahrifata ve hırsızlığa karşı korunacak şekilde saklanmalıdır.

(f) Yedekleme için kullanılan tüm bilgisayar donanımı, çalışma verilerini içeren yerden farklı bir yerde, iyi koşullar altında bulunmalarını sağlayacak bir ortamda saklanmalıdır.

(g) Bir hava aracının sürekli uçuşa elverişlilik yönetiminin başka bir kuruluşa veya kişiye devredildiği durumlarda, saklanan tüm kayıtlar söz konusu kuruluşa veya kişiye devredilmelidir. Kayıtların saklanmasına ilişkin öngörülen süreler söz konusu kuruluş

veya kişi için de geçerli olmaya devam eder.

(h) SYK'nın faaliyetlerine son verdiği durumlarda, muhafaza edilen tüm kayıtlar hava aracının sahibine devredilmelidir.

AMC M.A.714

1. SYK, onaylı bakım kuruluşu veya IR M.A.801 (b)(2) paragrafına göre onaylayıcı personel tarafından düzenlenen bakım çıkış sertifikası ve/veya hava aracı sahibi pilot tarafından tutulan kayıtların tam olarak muhafaza edildiğinden daima emin olmalıdır. Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının nasıl muhafaza edileceği kuruluşun SEK'inde açıklanmalıdır.
2. SYK, sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının kopyalarını kendisi adına saklanması için bir bakım kuruluşu ile anlaşma yaptığında da, IR M.A.713'e göre kayıtların saklanması sorumluluğu devam eder. SYK'nın faaliyetlerinin sonlanması durumunda, söz konusu kayıtların hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini yöneten herhangi bir diğer kişiye veya kuruluşa devrinden de sorumlu kalmaya devam eder.
3. Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının Genel Müdürlük tarafından kabul edilebilir bir şekilde muhafaza edilmesi, söz konusu kayıtların basılı doküman olarak veya bilgisayar veri tabanında veya her iki yöntemin bir kombinasyonu ile muhafaza edilmesi anlamına gelmektedir. Mikrofilm veya optik disk şeklinde saklanan kayıtlar da kabul edilebilir. Kayıtlar gerekli saklama süresi boyunca okunaklı bir şekilde kalmalıdır.
4. Basılı doküman olarak tutulan kayıtların, normal kullanıma ve dosyalama işlemlerine dayanıklı sağlam malzemedен olması gereklidir.
5. Bilgisayar sistemlerinin, herhangi bir yeni veri girişinden sonraki 24 saat içerisinde, en az bir kez yedekleme yapan sisteminin olması gerekir. Her terminalin, yetkisiz personelin veri tabanına erişimini engellemek için, program koruyucuları içermesi gerekmektedir.
6. Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının mikrofilme alınması veya optik depolanması herhangi bir zamanda yapılabilir. Söz konusu kayıtlar orijinal kayıt kadar okunaklı olmalı ve gerekli görülen saklama süresi boyunca bu şekilde kalmalıdır.

Tablo-50

IR M.A.715 SYK onayının sürekli geçerliliği

- (a) Onay, süresiz olarak düzenlenir ve aşağıdaki şartlara tabi olarak geçerli kılınır:
- (1) Kuruluşun, IR M.A.716'da belirtilen bulguların ele alınmasına ilişkin hükümler gereğince SHY-M ile uygunluğunu sürdürmesi,
 - (2) Genel Müdürlüğe, SHY-M'e uygunluğunun sürekliliğini tespit etmesi amacıyla kuruluşa erişim hakkının verilmesi,
 - (3) Onayın askıya alınmaması veya iptal edilmemesi.
- (b) Onayın askıya alınması veya iptal edilmesi sonrasında, onay sertifikası Genel Müdürlüğe iade edilir.

IR M.B.704 Sürekli gözetim

- (a) Genel Müdürlük, kendi gözetimi altındaki her bir SYK için, denetleme gerçekleştirilme tarihlerini ve söz konusu denetlemelerin ne zaman yapıldığını gösteren bir liste hazırlar ve bu listeyi güncel tutar.
- (b) Her kuruluş, 24 ayı aşmayan sürelerle tam olarak denetlenir.
- (c) SYK tarafından yönetilen hava aracının ilgili bir örneği her 24 aylık süre içerisinde denetlenir. Söz konusu örneğin boyutuna, daha önceki denetlemelerin sonucunda ve daha önceki ürün denetlemelerine dayalı olarak Genel Müdürlük karar verir.
- (d) Tüm bulgular başvuruda bulunan kuruluşa yazılı olarak bildirilir.
- (e) Genel Müdürlük tüm bulguları, kapatma işlemlerini (bir bulgunun kapatılması için gerekli olan işlemler) ve tavsiyeleri kayıt altına alacaktır.
- (f) Denetlemeler sırasında ortaya çıkan önemli konulardan haberdar olmasını sağlamak amacıyla, sorumlu yönetici ile her 24 ayda en az bir kez toplantı yapılır.

AMC M.B.704 (b)

1. Genel Müdürlük tarafından, onaylı SYK'nın tam bir denetlemesinin gerçekleştirilebilmesi için bir dizi denetlemenin uygun görüldüğü koşullarda, her bir denetlemenin onayın hangi bölümlerini kapsayacağını belirten bir program oluşturur.
2. Bu denetlemelerin bir bölümünün SYK onayının iki yönü üzerinde yoğunlaşması önerilir, kuruluşun kalite izleme personeli tarafından üretilen ve kurusun problemlerinin tespiti ve giderilmesine ait iç kalite raporları ve ikinci olarak kalite yöneticisi tarafından verilen izinlerin (concession) sayısı
3. SEK'in doğrulanması da dahil olmak üzere denetlemenin(lerin) başarıyla sonuçlandırılması sonucu, denetçi tarafından tüm bulguları, düzeltici faaliyetleri ve tavsiyeleri kapsayan bir denetleme raporu düzenlenir. Bu amaçla SHGM Form 13 (Ek-2.7) kullanılır.
4. Aşağıdaki dört koşul sağlandığı durumlarda, geçmiş 23 ay içerisinde denetlenmiş maddeler için Genel Müdürlük teknik denetçisi tarafından imtiyaz uygulanabilir.
 - a) denetlemesi yapılan maddelerin SHY-M/SHT-M son değişikliklerinde belirtilen gereksinimlerle aynı olması, ve
 - b) ilgili maddelerin denetlemelerinin gerçekleştirildiğine ve düzeltici faaliyetlerin yerine getirildiğine dair kayıtlarda yeterli kanıtların bulunması, ve
 - c) önceden denetlenen maddelerdeki standartlarda herhangi bir bozulma/kötüye gitmeye sebep verebilecek bir durum olmadığına Genel Müdürlük denetçisi tarafından kanaat getirilmesi;
 - d) önceden denetlenmiş ve imtiyaz uygulanan madde için bir sonraki denetlemenin 24 ayı geçmeyecek şekilde yapılması durumunda.
5. İşletmeci, uçuşa elverişlilik yönetimi görevleri için alt yüklenicilerle anlaşma yaptığı durumlarda, tüm alt yükleniciler (4 üncü paragrafta belirtilen imtiyazlar hariç) 24 ayı geçmeyecek periyotlarla SHY-M'nin 7 inci bölüm gereksinimlerini tam olarak karşıladıklarından emin olmak amacıyla Genel Müdürlük tarafından denetlenir. Genel Müdürlük denetçisi, işletmecinin üst düzey teknik personelinin kendisine bu denetlemeler boyunca eşlik ettiğinden emin olur. Tüm bulgular işletmeciye gönderilmeli ve işletmeci tarafından düzeltilmelidir.
6. F bakım kuruluşu ve SYK onaylarının her ikisine birden sahip kuruluşların gözden geçirilmesi sırasında Genel Müdürlük, denetlemeleri belirli bölümlerin tekrarlı

denetlenmelerini önleyecek şekilde ve her iki onayı da kapsayacak şekilde düzenler.

Tablo-51

IR M.A.716 ve IR M.B.705 SYK'da tespit edilen bulgular

- (a) Seviye 1 bulgu, SHY-M'in gerekliliklerine uymayan, emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan her tür önemli uygunsuzluk halidir.
- (b) Seviye 2 bulgu, SHY-M'in gerekliliklerine uymayan, emniyet standardını düşürebilecek ve uçuş emniyetini tehlikeye atması muhtemel olan her tür önemli uygunsuzluk halidir.
- (c) SYK, bulgulara ilişkin bildirim - (d) ve (e) paragraflarına göre alınması sonrasında mutabık kalınan süre içerisinde bir düzeltici faaliyet planı sunar ve düzeltici işlemlerin uygunluğunu onaylanmak üzere Genel Müdürlüğe sunar.
- (d) Denetlemeler veya diğer uygulamalar sırasında SHY-M'e göre uygunsuzluğu gösteren kanıtlar tespit edildiğinde, Genel Müdürlük tarafından aşağıdaki işlemler yapılır:
- (1) Seviye 1 bulgular için, bulgunun kapsamına bağlı olarak bulgular giderilinceye kadar, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu onayının iptali, sınırlandırılması veya tamamen/kısmen askıya alınması için derhal işlem gerçekleştirir.
- (2) Seviye 2 bulgular için, üç aydan fazla olmamak kaydıyla bulgunun içeriğine uygun olarak Genel Müdürlük tarafından bir düzeltici faaliyet süresi verilir. Genel Müdürlük bulgunun içeriğine göre uygun bir düzeltici faaliyet planı kapsamında söz konusu sürenin sonunda üç aylık süreyi uzatabilir.
- (e) Genel Müdürlük tarafından verilen süreye riayet edilmemesi durumunda, Genel Müdürlük onayın kısmen veya tamamen askıya alınmasına ve idari para cezasına yönelik işlem yapar.

Tablo-52

IR M.A.801 Hava aracı bakım çıkış sertifikası

- (a) Onaylı bir bakım kuruluşu tarafından gerçekleştirilen hava aracı bakım çıkış işlemleri hariç olmak üzere, bakım çıkış sertifikası SHY-M'in sekizinci bölümü doğrultusunda düzenlenir;
- (b) Tüm bakımların aşağıdaki kişiler tarafından uygun bir şekilde yapıldığına emin olunmadan ve herhangi bir bakımın tamamlanması sonrasında bakım çıkış sertifikası yayımlanmadan hiçbir hava aracı uçuşa verilemez:
- (1) SHY-M'in altıncı bölümü doğrultusunda veya EASA Part-M alt paragraf F'ye göre onaylanmış olan bakım kuruluşu adına uygun onaylayıcı personel,
- (2) Ek-3.7 kapsamında listelenmekte olan hava aracı karmaşık bakım görevleri hariç olmak üzere, SHY-66 kapsamında ortaya konan gerekliliklere uygun olan onaylayıcı personel,
- (3) IR M.A.803 kapsamında hava aracı sahibi pilot tarafından.

- (c) IR M.A.801 (b)(2) paragrafına istisna olmak üzere, ticari hava taşımacılığında kullanılmayan ELA1 hava araçları için Ek-3.7 kapsamında listelenmekte olan hava aracı karmaşık bakım işleri IR M.A.801 (b)(2) paragrafı kapsamında yer alan onaylayıcı personel tarafından servise verilebilir.
- (d) IR M.A.801 (b) paragrafına istisna olmak üzere, öngörülemeyen durumlarda, hava aracı hiçbir onaylı bakım kuruluşunun ve onaylayıcı personelin mevcut olmadığı bir yerde kaldığında, hava aracı sahibi pilot, SHY-M'in dördüncü bölümü içerisinde ortaya konan standartlar gereğince bakım yapması ve hava aracına bakım çıkış sertifikası düzenlemesi için üç yıldan az olmayan hava aracı bakım tecrübesine sahip olan ve nitelikleri taşıyan herhangi bir kişiyi yetkilendirebilir. Bu durumda hava aracı sahibi;
1. Bakım çıkış işlemini gerçekleştiren söz konusu kişi tarafından yapılan tüm çalışmaya ve söz konusu kişinin sahip olduğu niteliklere ilişkin tüm detayları elde etmeli ve bunları hava aracı kayıtlarında kayıt altına almalıdır; ve
 2. Bu gibi her tür bakımın IR M.A.801 (b) paragrafında belirtilen şekilde yetkilendirilmiş bir kişi veya F bakım kuruluşu veya onaylı bakım kuruluşu tarafından mümkün olan ilk fırsatta, ancak yedi günü aşmayan bir süre içerisinde yeniden kontrol edilmesini ve bakım çıkışının yapılmasını sağlamalıdır ve
 3. IR M.A.201 (e) paragrafı doğrultusunda anlaşmalı olarak çalışılan hava aracının sürekli uçuşa elverişlilik yönetiminden sorumlu olan kuruluşu veya böyle bir anlaşmanın bulunmaması durumunda Genel Müdürlüğü söz konusu yetkilendirmenin yapılmasından itibaren yedi gün içerisinde bilgilendirmelidir.
- (e) IR M.A.801 (b)2 veya (c) paragrafları gereğince gerçekleştirilen bakım çıkış işleminde, bakım işlerinin yapılmasında, onaylayıcı personele, kendisine doğrudan ve sürekli kontrolü altında olmak kaydıyla, bir veya daha fazla sayıda kişi yardımcı olabilir.
- (f) Bakım çıkış sertifikası en azından aşağıdaki bilgileri içerir:
1. Yapılan bakıma ilişkin temel detaylar; ve
 2. Söz konusu bakımın tamamlandığı tarih; ve
 3. Aşağıdakiler dahil olmak üzere, bakım çıkış sertifikasını yayımlayan kuruluşun ve/veya kişinin kimlik bilgileri:
 - (i) F bakım kuruluşu'nun onay referansı ve söz konusu sertifikayı yayımlayan onaylayıcı personel; veya
 - (ii) IR M.A.801 (b) veya (c) paragrafına göre bakım çıkış sertifikasının yayımlanması durumunda, söz konusu sertifikayı yayımlayan onaylayıcı personelin adı, soyadı ve varsa lisans numarası;
 4. Varsa, uçuşa elverişliliğe veya faaliyetlere ilişkin sınırlamalar.
- (g) (b) paragrafına bakılmaksızın ve (h) paragrafının hükümlerine bakılmaksızın, öngörülen bakımın tamamlanamadığı durumlarda, bakım çıkış sertifikası, onaylanmış hava aracı sınırlamaları kapsamında yayımlanabilir. Bu husus, uçuşa elverişliliğe veya faaliyetlere ilişkin her tür geçerli sınırlamalar ile birlikte,

<p>yayımlanmadan önce, paragraf (f)4 kapsamında gerekli görülen bilgilerin bir parçası olarak hava aracının bakım çıkış sertifikasına işlenir;</p> <p>(h) Uçuş emniyetini tehlikeye sokacak herhangi bir uygunsuzluk durumunda, bakım çıkış sertifikası yayımlanamaz.</p>
<p style="text-align: center;">AMC M.A.801 (b)</p>
<p>Hava aracının planlı bakım kontrolleri sırasında uçuş yapması gerektiği durumlarda; herhangi bir arıza giderme işlemi yapıldıysa, uçuştan önce bakım çıkış sertifikasının yayımlanması gerekir.</p>
<p style="text-align: center;">AMC M.A.801 (d)</p>
<ol style="list-style-type: none">1. "3 yıllık uygun bakım tecrübesi", söz konusu kişinin sahip olduğu hava aracı bakım lisansına veya onaylayıcı personel yetkilendirme belgesine işlenmiş hava aracına karşılık gelen en azından birkaç hava aracı tipi sisteminde, bir hava aracı bakım ortamında 3 yıl çalışmış olmak anlamına gelir.2. "Uygun niteliklere sahip olmak", aşağıdakilerden biri anlamına gelmektedir:<ol style="list-style-type: none">a. Sertifikasyon (onaylama) gerektiren hava aracı tipi için geçerli bir ICAO Ek 1 (Annex 1) uyumlu bakım lisansına sahip olmak veyab. Sertifikasyon (onaylama) gerektiren çalışma için geçerli, ICAO Ek 6 (Annex 6) onaylı bakım kuruluşu tarafından yayımlanmış bir onaylayıcı personel yetkilendirmesine sahip olmak.3. IR M.A.801 (d) 2 paragrafına göre yeniden kontrol edilmesi ve bakım çıkışı sertifikasının onaylı bir bakım kuruluşu tarafından yayımlanması durumunda, bu durum hava aracının kontrollü ortamdaki çıkmasına neden olmaz.
<p style="text-align: center;">AMC M.A.801 (f)</p>
<ol style="list-style-type: none">1. Hava aracı bakımdan çıkış sertifikasında aşağıdaki ifadenin yer alması gerekmektedir:<ol style="list-style-type: none">(a) Aksi belirtilmediği sürece, belirtilen çalışmanın SHY-M/EASA Part-M gereğince yapılmış olduğu ve söz konusu çalışma ile ilgili olarak hava aracının bakımdan çıkış için hazır varsayıldığı onaylanır.(b) Hava aracı sahibi pilot bakımdan çıkış sertifikası için aşağıdaki ifade yer almalıdır:<p>Aksi belirtilmediği sürece, belirtilen sınırlı hava aracı sahibi pilot bakımının SHY-M gereğince yapılmış olduğu ve söz konusu çalışma ile ilgili olarak hava aracının bakımdan çıkış için hazır varsayıldığı onaylanır.</p>2. Bakımdan çıkış sertifikası imalatçının veya işleticinin talimatında veya imalatçının/işleticinin bir bakım el kitabındaki, servis bültenindeki, vb. talimatına çapraz olarak ilişkilendirilen hava aracı bakım programında belirtilen işlemlerle ilgili olmalıdır.3. Söz konusu bakımın gerçekleştirildiği tarih, her bir ömür veya revizyon limiti ile

ilgili olarak söz konusu bakımın uygun olduğu şekilde tarih/uçuş saati/iniş sayısı, vb. açısından ne zaman gerçekleştirildiği bilgisine yer vermelidir.

4. Kapsamlı bakım yapıldığında, yapılan bakıma ilişkin tüm detayları içeren bakım paketine özgün çapraz ilişkilendirme yapıldığı sürece, bakımdan çıkış sertifikası bakımın özeti olarak kabul edilir. Bakım paketi kayıtlarında detay bilgiler muhafaza edilmelidir.
5. Bakımdan çıkış sertifikasını yayımlayan kişi, bilgisayarlı bakımdan çıkış sistemi kullanılmıyorsa, kendi imzasını kullanmalıdır. Bilgisayarlı bakımdan çıkış sisteminin kullanılması durumunda Genel Müdürlüğün bakımdan çıkış sertifikasının sadece belirli kişi tarafından elektronik olarak yayımlanabildiğine ikna edilmesi gerekir. Bu konudaki uygun bir yöntem, sadece bireyin bilgisi dahilinde olan, bilgisayara tuşlanan kişisel kimlik numarası (PIN) ile bağlantılı bir manyetik veya optik kişisel kartın kullanılmasıdır. Sertifikasyon (onaylama) kaşesi opsiyoneldir.
6. Tüm bakımın tamamlanmasından sonra hava aracı sahipleri, onaylayıcı personel, işleticiler ve bakım kuruluşları yapılan çalışmaya ilişkin açık, özet, okunaklı bir kayda sahip olduklarından emin olmalıdır.
7. IR M.A.801 (b) 2 paragrafına göre bakımdan çıkış durumunda onaylayıcı personel, bakımdan çıkış sertifikasının yayımlanması için tüm gerekliliklerin karşılanmış olduğunu kanıtlamak üzere gerekli tüm kayıtları muhafaza etmelidir.

AMC M.A.801 (g)

1. IR M.A.801 (b) paragrafı ile tam uygunluğun sağlanamaması, hava aracının sahibi veya SYK tarafından gerekli görülen bakımın ya planlanmış bakım için mevcut hava aracının bakımda kalma süresinin (*down time*) dolması ya da hava aracının ilave bakımda kalma süresini gerektiren bir durumda olması sebebiyle tamamlanamaması anlamına gelmektedir.
2. Hava aracının sahibi veya SYK, gerekli bakımın uçuş öncesinde yapılmış olduğundan emin olunmasından sorumludur. Bu sebepten dolayı, hava aracı sahibinin veya SYK'nın, IR M.A.801 (b) paragrafı ile tam uygunluğun ertelenmesinden haberdar edilmesi ve bunu kabul etmesi gerekir. Bunun akabinde, hava aracının sahibinin veya SYK'nın yetkisini kapsayacak şekilde, sertifika üzerine işlenen ertelemenin detaylarına göre bir bakımdan çıkış sertifikası yayımlayabilir.
3. Bakımdan çıkış sertifikasının eksik bakım ile yayımlanması durumunda, konunun ilgili hava aracı sahibinin veya SYK'nın dikkatine sunulması ve hava aracının sahibi veya SYK ile çözüme kavuşturulabilmesi amacı ile teknisyen, amir ve onaylayıcı personelin hangi işlemleri yapması gerektiğini belirten bir kayıt tutulmalıdır.

AMC M.A.801 (h)

"Uçuş emniyetini tehlikeye atan" ifadesi, emniyetli operasyonun güvence altına alınamadığı veya emniyetsiz bir duruma sebebiyet verebilecek olan herhangi bir olay anlamına gelmektedir. Belirgin çatlak, deformasyon, korozyon veya asıl yapının bozulması, herhangi bir elektrik kontağına ilişkin kanıt, belirgin hidrolik sıvısı veya yakıt sızıntısı ve her hangi bir acil durum sistemi veya toplam sistem arızası buna dahil olup, söz konusu durum bunlarla sınırlı değildir. Uyulması için süresi geçmiş olan uçuşa elverişlilik direktifi de uçuş emniyeti bakımından tehlike sayılır.

Tablo-53

IR M.A.802 Komponent bakım çıkış sertifikası
<p>(a) Hava aracı komponenti üzerinde IR M.A.501 gereğince yapılan her türlü bakım işlemi sonrasında bir bakım çıkış sertifikası yayımlanır.</p> <p>(b) SHGM Form 1 veya eşdeğeri olarak belirtilen bakım çıkış sertifikası, hava aracı komponentleri üzerindeki bakımın, IR M.A.502 (b),(d) veya (e) paragrafları gereğince yapılmadıysa, IR M.A.801’de belirtilen hava aracı bakım çıkış prosedürlerine göre yapıldığı durumlar haricinde, komponent bakım çıkış sertifikasını oluşturur.</p>
AMC M.A.802
<p>Onaylı kuruluşun söz konusu kuruluş tarafından kullanılmak üzere bir hava aracı komponentine bakım yaptığı durumlarda, kuruluşun dahili bakımdan çıkış prosedürlerine bağlı olarak bir SHGM Form 1 gerekmemekle birlikte, SHGM Form 1 için normalde gerekli olan tüm bilgilere bakımdan çıkış sertifikasında yeterince ayrıntılı olarak yer verilmesi gerekir.</p>

Tablo-54

IR M.A.803 Hava aracı sahibi pilot yetkilendirmesi
<p>(a) Bir kişinin hava aracı sahibi pilot olarak nitelendirilebilmesi için;</p> <p>(1) Hava aracı tip veya sınıf yetkisi için Genel Müdürlük tarafından yayımlanan veya geçerli kılınan bir pilot lisansına veya eşdeğerine sahip olması gerekmektedir.</p> <p>(2) Tek başına veya müştereken hava aracının sahibi olması gerekmektedir. Söz konusu hava aracı sahibi pilot;</p> <p>(i) Tescil formunda yer alan gerçek kişilerden biri olmak zorundadır.</p> <p>(ii) Tüzel kişiliğin tescil belgesinde hava aracı sahibi veya işletmeci olarak belirtildiği durumlarda kar amacı gütmeyen bir tüzel kişiliğin üyesi olmak zorundadır. Söz konusu üye, söz konusu tüzel kişiliğin karar verme sürecine doğrudan katılır ve söz konusu tüzel kişilik tarafından hava aracı sahibi pilot bakımını yapmak üzere görevlendirilir.</p> <p>(b) Azami kalkış kütlesi (MTOM) 2.730 kg veya altında olan özel olarak işletilen karmaşık olmayan her tür motor gücüyle çalışan hava aracı, planör, motorlu planör veya balon için hava aracı sahibi pilot, Ek 3.8 kapsamında belirtilen sınırlı hava aracı sahibi pilot bakımı sonrasında bakım çıkış sertifikası yayımlayabilir.</p> <p>(c) Sınırlı hava aracı sahibi pilot bakımının kapsamı, IR M.A.302 kapsamındaki hava aracı bakım programında belirtilir.</p> <p>(d) Bakım çıkış sertifikası kayıt sistemine kaydedilmeli ve yapılan bakıma, kullanılan bakım verilerine ilişkin temel detayları, bakımın tamamlandığı tarihi ve söz konusu sertifikayı yayımlayan hava aracı sahibi pilotun adını, soyadını, imzasını ve pilot lisans numarasını içermelidir.</p>

AMC M.A.803

1. "Özel olarak işletilen" ifadesi, söz konusu hava aracının IR M.A.201 (h) ve (i) paragraflarına göre işletilmediği anlamına gelir.
2. Hava aracı sahibi pilot sadece, kendisinin yapmış olduğu bakım için bakımdan çıkış sertifikası yayımlayabilir.
3. Müştereken sahip olunan hava aracı durumunda, bakım programı aşağıdakileri içermelidir:
 - Ek-3.8'de açıklanan temel prensipler doğrultusunda hava aracı sahibi pilot bakımı yapmak üzere yetkin ve görevlendirilmiş olan tüm hava aracı sahibi pilotların ad ve soyadları. Bakım programında, böyle bir yetkin pilot-hava aracı sahipleri listesinin nasıl ayrı bir şekilde yönetilmesi ve güncel tutulması gerektiğini ortaya koyan bir prosedürün yer alması buna alternatif olabilir.
 - Yapabilecekleri sınırlı bakım işleri.
4. Geçerli eşdeğer bir hava aracı sahibi pilot lisansı, Genel Müdürlük tarafından kabul edilen pilot niteliğini onaylayan herhangi bir belge olabilir. Bu belgenin mutlaka Genel Müdürlük tarafından yayımlanmış olması gerekmemekle birlikte, söz konusu belge her durumda, yayımlanması beklenmekte olan Avrupa pilot lisanslandırma sistemine göre olabilir. Böyle bir durumda, IR M.A.803 (b) 3 paragrafına göre bakımdan çıkış sertifikası yayımlanırken pilot lisansı numarası yerine eşdeğer sertifika veya nitelendirme numarası kullanılmalıdır.

Tablo-55

IR M.A.901 Hava aracı uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi

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

a) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin tamamlanması ve sonucunun uygun değerlendirilmesi sonrasında Ek-3.3 (SHGM Form 15a veya 15b) gereğince yayımlanır. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası bir yıl boyunca geçerlidir.

(b) Kontrollü ortamdaki hava aracı,

(i) Tek bir onaylı SYK tarafından önceki 12 ay boyunca kesintisiz olarak yönetilmiş ve

(ii) F bakım kuruluşu/EASA Part-M Altbölüm F onaylı bakım kuruluşu veya SHY-145 /EASA Part 145 onaylı bakım kuruluşları tarafından son 12 ay boyunca bakımı yapılmış olan hava aracıdır.

Bu bakım, IR M.A.803 (b) paragrafında belirtilen ve IR M.A.801 (b)2 veya (b)3 paragrafları doğrultusunda gerçekleştirilerek bakım çıkışı yapılan işleri kapsar.

(c) Kontrollü bir ortamda bulunan, balonlar haricindeki ticari hava taşımacılığında kullanılan tüm hava araçları ve azami kalkış kütlesi (MTOM) 2.730 kg üzerinde olan

hava araçları için, söz konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini yöneten (b) paragrafı kapsamındaki kuruluşun, gözden geçirme işlemi yapmak üzere Genel Müdürlük tarafından onaylanmış olması durumunda kuruluş, (k) paragrafını dikkate alarak;

(1) IR M.A.710 doğrultusunda uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayımlayabilir,

(2) Yayımladığı uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikaları için, söz konusu hava aracı kontrollü bir ortamda kaldığı sürece, söz konusu uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerlilik süresini her seferinde bir yıllığına olmak üzere iki kez temdit edebilir.

(d) Balonlar haricindeki ticari hava taşımacılığında kullanılan tüm hava araçları ve azami kalkış kütlesi 2730 kg üzerinde olan hava araçlarından;

(i) Kontrollü bir ortamda bulunmayan ve

(ii) Sürekli uçuşa elverişlilik faaliyetleri uçuşa elverişlilik gözden geçirme yetkisine sahip olmayan bir SYK tarafından yönetilenler için,

uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası, onaylı bir SYK tarafından yayımlanan tavsiye formu kapsamında Genel Müdürlük tarafından gerçekleştirilen bir değerlendirme sonrasında yeterli görülmesi durumunda Genel Müdürlük tarafından yayımlanır. Söz konusu tavsiye formu, IR M.A.710 gereğince yerine getirilen uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin olumlu sonuçlanması sonrasında hava aracı işleticisinin başvuru yazısı ekinde gönderilir.

(e) Ticari hava taşımacılığında kullanılmayan, azami kalkış kütlesi (MTOM) 2.730 kg ve altında olan hava araçları ve balonlar için, hava aracı işleticisi tarafından belirlenmiş gözden geçirme işlemi yapmak üzere Genel Müdürlük tarafından onaylı herhangi bir SYK, (k) paragrafını dikkate alarak;

(1) IR M.A.710 doğrultusunda uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayımlayabilir ve

(2) Söz konusu hava aracı kendi yönetimi altında olan kontrollü bir ortamda kaldığı sürece yayımlanmış olduğu uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerlilik süresini her seferinde bir yıllığına olmak üzere iki kez temdit edebilir.

(f) IR M.A.901 (c)2 ve (e)2 paragraflarına bakılmaksızın, kontrollü bir ortamda olan hava araçları için hava aracının sürekli uçuşa elverişlilik faaliyetlerini yöneten (b) paragrafında belirtilen kuruluş, Genel Müdürlük tarafından veya onaylı başka bir SYK tarafından düzenlenmiş uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerliliğini (k) paragrafını dikkate alarak her seferinde bir yıl olmak üzere iki kez temdit edebilir.

(g) IR M.A.901 (e) ve (i)2 paragraflarına bakılmaksızın, ticari hava taşımacılığında kullanılmayan ve IR M.A.201 (i) paragrafından etkilenmeyen ELA1 hava araçları için uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası, , SHY-66 ve IR M.A.707 (a)2(a) paragrafı gerekliliklerine uygun ve Genel Müdürlük tarafından resmi olarak onaylanmış olan onaylayıcı personel tarafından yayımlanan tavsiye formu kapsamında gerçekleştirilen bir değerlendirme sonrasında yeterli görülmesi durumunda Genel Müdürlük tarafından yayımlanabilir. Söz konusu tavsiye formu, IR M.A.710 gereğince yerine getirilen uçuşa

elverişlilik gözden geçirme işleminin olumlu sonuçlanması sonrasında hava aracı işleticisinin başvuru yazısı ekinde gönderilir. Söz konusu tavsiye formu iki yıldan fazla aralarda yayımlanamaz.

- (h) Koşulların olası bir emniyet tehdidinin varlığını ortaya çıkardığı durumlarda, Genel Müdürlük söz konusu uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini yapar ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını kendisi yayımlar.
- (i) (h) paragrafına ilaveten, Genel Müdürlük aşağıdaki durumlarda uçuşa elverişliliğin gözden geçirilmesini yapar ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını kendisi yayımlar:
- (1) Hava aracının yurtdışında yerleşik olan bir SYK tarafından yönetildiği durumlar,
- (2) Tüm balonlar ve azami kalkış kütlesi 2.730 kg ve altında olan diğer her tür hava araçları için, hava aracının sahibi tarafından talep edilmesi durumunda,
- (j) Genel Müdürlüğün uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini yapması ve/veya uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını kendisi düzenlemesi durumunda, hava aracının sahibi veya işletmecisi Genel Müdürlüğe aşağıda istenenleri sağlar:
- (1) Genel Müdürlük tarafından gerekli görülen belgeler,
- (2) Genel Müdürlük personeli için uygun bir mahalde çalışma ortamı,
- (3) Gerektiğinde, SHY-66 gereğince uygun niteliklere sahip personel desteği veya SHY-145 [IR 145.A.30(j)(1) ve (2) sayılı maddelerinde] ortaya konmakta olan eşdeğer personel gereklilikleri.
- (k) Hava aracının uçuşa elverişli olmadığına dair kanıtın veya bu yönde düşünülmesi için sebebin bulunması durumunda uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası yayımlanamaz veya söz konusu sertifikanın süresi uzatılamaz.

AMC M.A.901

Hava aracı uçuşa elverişlilik sertifikasının geçerliliğini sağlamak için, IR M.A.901, hava aracı ve hava aracının sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının periyodik olarak, bunun sonucunda bir yıllık bir süreliğine geçerli olacak olan uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının yayımlanması ile sonuçlanacak bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin yapılmasını gerektirir.

AMC M.A.901 (a)

SHGM Form 15a Genel Müdürlük tarafından yayımlanırken, SHGM Form 15b bir SYK tarafından yayımlanır.

AMC M.A.901 (b)

1. Hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinin, hava aracı sahibi ve SYK arasında imzalanmış Ek-3.1 anlaşma gereğince yönetilmemesi durumunda, söz konusu hava aracının kontrollü bir ortam dışında olduğu varsayılmalıdır. Bununla birlikte, işleticinin ve SYK'nın aynı kuruluş olduğu durumlarda böyle bir anlaşmaya gerek bulunmamaktadır.
2. IR M.A.803 (b) paragrafında belirtilen sınırlı hava aracı sahibi pilot bakımının onaylı bir bakım kuruluşu tarafından yapılmaması ve hava aracının söz konusu kuruluş

tarafından bakım çıkışının yapılamaması halinde, bu durumun anlaşma kapsamındaki SYK'nın bu şekilde yapılmış herhangi bir bakımdan haberdar edilmesi koşulu ile kontrollü bir ortamdaki hava aracının durumunu değişmez.

AMC M.A.901 (c)(2), (e)(2) ve (f)

Hava aracı kontrollü bir ortamda kaldığında, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerlilik süresinin uzatılması uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini değil, yalnızca IR M.A.901 (b) paragrafı ile sürekli uygunluk durumunun doğrulanmasını gerektirir.

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının süresinin, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi örneğinin sürekliliğinde kayıp olmadan azami 30 güne kadar uzatılmasını öngörmek kabul edilebilir olup, bu, yeni son geçerlilik tarihinin bir önceki son geçerlilik tarihi sonrasındaki bir yıl olarak belirlenmesi anlamına gelmektedir. 30 güne kadar olan bu öngörü IR M.A.901 (b) paragrafında belirtilen 12 ay gerekliliği için de geçerlidir; bu da, IR M.A.901 (b) paragrafına göre, son uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının yayımlandığı tarihten itibaren geçerlilik süresinin uzatıldığı tarihe kadar (12 ayın 30 güne kadar altında olabilir) sürekli olarak tek bir kuruluş tarafından yönetilmiş olması ve uygun bir şekilde onaylanmış kuruluşlar tarafından bakımın yapılmış olması durumunda, hava aracının halen kontrollü bir ortamda bulunduğunun varsayılması anlamına gelmektedir.

Geçerlilik süresinin uzatılmasına ilişkin tüm koşullar sağlandığı sürece, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerlilik süresini, geçerlilik süresinin sona ermesi sonrasında uzatmak da kabul edilebilir. Ancak, bu şu anlamlara gelir:

- Hava aracı, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerlilik süresinin sona ermiş olması sebebiyle söz konusu geçerlilik süresi uzatılincaya kadar uçurulmamıştır
- Ve yeni geçerlilik sona erme tarihi (uzatma sonrasında), bir önceki sona erme tarihi sonrasındaki bir yıl olarak belirlenmiştir (uzatmanın yapılması sonrasında bir yıl değil).

AMC M.A.901 (d) ve (g)

SYK veya IR M.A.901 (g) paragrafında belirtilen onaylayıcı personel tarafından Genel Müdürlüğe iletilen tavsiyenin Genel Müdürlük resmi internet sayfasında yayınlanan tavsiye raporu formatında hazırlanması gereklidir. SYK'nın Türkiye Cumhuriyeti'nde yer almaması durumunda Genel Müdürlüğe iletilen tavsiyenin Genel Müdürlük resmi internet sayfasında yayınlanan tavsiye raporu formatında İngilizce olarak hazırlanması gereklidir.

Genel Müdürlüğe iletilen tavsiye en azından aşağıda tanımlanmakta olan unsurları içermek zorunda olup formatı Genel Müdürlük resmi internet sayfasında yayınlanan tavsiye raporu kullanılarak gönderilir:

(a) Genel bilgiler

- SYK'nın bilgileri
- Hava aracı sahibi/kiracı bilgileri
- Doküman gözden geçirme işleminin ve hava aracı gözden geçirme işleminin yapıldığı tarih ve yer
- Genel Müdürlük tarafından gerekli görülmesi durumunda, hava aracının görülebileceği zaman ve yer

(b) Hava aracı bilgileri

- Tescil
- Tip-imalatçı

- Seri numarası
- Uçuş el kitabı referansı
- Ağırlık ve ağırlık merkezi verileri
- Bakım programı referansı

(c) Tavsiyenin iliştiğindeki dokümanlar

- Tescil evraklarının kopyası
- Hava aracı sahibinin yeni bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasına ilişkin talebinin kopyası

(d) Hava aracının durumu

- Hava aracı toplam uçuş süresi ve iniş sayıları
- Hava aracı ve komponentleri üzerindeki bakım faaliyetlerini kapsayan, hava aracı ve komponentleri üzerinde en son uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasından itibaren sürekli uçuşa elverişlilik işlemleri yapmış olan kişilerin veya kuruluşların listesi

(e) Hava aracı gözden geçirme işlemi

- Hava aracının incelenen bölgelerine ve bu bölgelerin durumuna ilişkin tam bir liste

(f) Bulgular

- Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi sırasında tespit edilen tüm bulgular ile birlikte gerçekleştirilen düzeltici faaliyetlerin listesi

(g) Taahhüt

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının yayımlanmasını tavsiye eden uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli tarafından imzalanmış bir beyan/taahhüt.

Söz konusu taahhüt, söz konusu hava aracının mevcut konfigürasyonunun aşağıdakiler ile uygun olduğunu teyit etmelidir:

- Tüm yayımlanmış uçuşa elverişlilik direktifleri,
- Tip sertifikası veri sayfası (veri formu) ve
- Bakım programı ve
- Komponent hizmet ömrü limitleri ve
- Hava aracının güncel konfigürasyonunu yansıtan geçerli ağırlık ve ağırlık merkezi çizelgesi ve
- Tüm modifikasyonlar ve tamirler için SHY-21/EASA Part 21 ve
- Ekleri dahil olmak üzere güncel uçuş el kitabı ve
- Operasyonel gereklilikler.

Yukarıdaki unsurlar, uygunluğun tespitinde kullanılan verilere ilişkin tam referansları açık bir şekilde belirtmelidir; örneğin, kullanılan tip sertifikası veri sayfasının (TCDS) sayısı ve yayım numarası belirtilmelidir.

Söz konusu taahhüt ayrıca, yukarıdaki hususların tümünün hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemine ve/veya işleticinin teknik kayıt defterine (*technical log*) uygun bir şekilde girildiğini ve tasdik edildiğini de teyit etmelidir.

AMC M.A.901 (g)

"Onaylayıcı personel" ifadesi, söz konusu personelin uçuşa elverişlilik gözden

geçirme işlemi sırasında, gözden geçirilen hava aracına onaylayıcı personel olmak için, bazı durumlarda ulusal kurallara atıfta bulunabilecek olan, tüm SHY-66/EASA Part-66 gerekliliklerini (ayrıca tecrübe gereklilikleri de dahil olmak üzere) karşıladığı anlamına gelmektedir.

Onaylayıcı personelin Genel Müdürlük tarafından resmi kabulü sadece, niteliklerin doğrulanması sonrasında ve Genel Müdürlüğün gözetimi altında bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin yeterli bir şekilde yapılmasını takiben onaylanır.

"Birbirini izleyen iki yılı aşan bir süreliğine yayımlamayacaktır" ifadesi, söz konusu uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin her üç yılda bir Genel Müdürlük tarafından veya uygun bir şekilde onaylanmış SYK tarafından yapılması gerektiği anlamına gelmektedir.

AMC M.A.901 (j)

Uygun çalışma ortamı şunları içermelidir:

- (a) Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının gözden geçirilebileceği, masa, telefon, fotokopi makinesi, vb. gibi normal ofis ekipmanlarına sahip olan bir ofis.
- (b) Fiziki inceleme için gerek olması durumunda bir hangar.

Genel Müdürlüğün uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin uygun niteliklere sahip olmadığı durumlarda, SHY-66/EASA Part-66 doğrultusunda uygun niteliklere sahip olan personelin desteği gereklidir.

M.B.901 Tavsiyelerin değerlendirilmesi

IR M.A.901 doğrultusunda başvurunun ve ilişkili uçuşa elverişliliğin gözden geçirilmesi sertifikası tavsiyesinin alınması sonrasında;

1. Genel Müdürlüğün uygun niteliklere sahip olan personeli tarafından, söz konusu tavsiye içerisinde yer alan uygunluk beyanının, IR M.A.710 uçuşa elverişliliğin gözden geçirilme işleminin yapıldığını belirtmesi doğrulanır.
2. Genel Müdürlük, tavsiyenin değerlendirmesini destekleyecek araştırma yapar ve bu yönde daha fazla bilgi talep edebilir.

AMC M.B.901

1. Bir tavsiyenin doğrulanmasına ve soruşturulmasına ilişkin sonuç, başvuru sahibine 30 gün içerisinde gönderilir. Uçuşa elverişlilik incelemesi sertifikasının tanzimi öncesinde düzeltici faaliyetin talep edilmiş olması durumunda, Genel Müdürlük, talep edilen düzeltici faaliyetin değerlendirilmesi için daha uzun bir periyot belirleyebilir.
2. IR M.B.901 tarafından gerekli görülen uygunluk beyanının doğrulanması söz konusu uçuşa elverişlilik incelemesinin kendisinin tekrarı anlamına gelmez. Bununla birlikte, Genel Müdürlük söz konusu SYK'nin söz konusu hava aracının uçuşa elverişliliğine ilişkin eksiksiz ve doğru bir değerlendirme yapmış olduğunu doğrulamalıdır.
3. Söz konusu tavsiyenin içeriğine, belirli hava aracının geçmişine, tecrübe bakımından söz konusu tavsiyede bulunan SYK'nin veya IR M.A.901 (g) onaylayıcı personelin bilgisine, bulguların sayısına, düzeltilmesine ve daha önceki tavsiyelere bağlı olarak, söz konusu incelemenin kapsamı değişkenlik arz eder. Bu sebepten dolayı, söz konusu incelemeyi yapan kişinin mümkün olan her durumda, söz konusu tavsiyede bulunan SYK'nin gözetimine müdahil olması gerekir.
4. Bazı durumlarda söz konusu inceleme personeli, aşağıdakilerin organize edilmesinin

gerekli olduğuna karar verebilir:

- Söz konusu hava aracının fiziki olarak incelenmesi veya
- Tam veya kısmi bir uçuşa elverişlilik incelemesi.

Bu durumda, söz konusu incelemeyi yapan personel tavsiyede bulunan SYK'yi veya IR M.A901 (g) onaylayıcı personelini kendisini IR M.A901 (j) doğrultusunda organize edebilecek şekilde bilgilendirmelidir.

Bunun yanı sıra, söz konusu soruşturmanın bu kısmı Genel Müdürlük uçuşa elverişlilik incelemesi personeli tarafından yürütülmelidir.

5. İnceleme yapan personel, sadece söz konusu hava aracının uçuşa elverişli olduğuna kanaat getirmesi durumunda uçuşa elverişlilik sertifikasını tanzim etmelidir.

Tablo-56

IR M.A.902 Uçuşa elverişlilik sertifikası ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının geçerliliği

- (a) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası aşağıdaki durumlarda geçersizdir:
- 1) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının askıya alınması veya iptal edilmesi,
 - 2) Uçuşa elverişlilik sertifikasının askıya alınması veya iptal edilmesi,
 - 3) Söz konusu hava aracının Türkiye Cumhuriyeti hava aracı sicilinde tescilli olmaması,
 - 4) Söz konusu uçuşa elverişlilik sertifikasının bağlı olduğu tip sertifikasının askıya alınması veya iptal edilmesi.
 - 5) Yolcu-koltuk ve üçüncü şahıs mali mesuliyet sigortalarının geçerliliğini yitirmesi,
- (b) Uçuşa elverişlilik sertifikasının geçersiz olması durumunda veya aşağıdaki durumların herhangi birisinin gerçekleşmesi halinde hava aracının uçuş yapmasına izin verilemez:
- 1) Hava aracının veya söz konusu hava aracına takılı herhangi bir komponentin sürekli uçuşa elverişliliğinin SHY-M gerekliliklerini karşılamaması,
 - 2) Hava aracının EASA, FAA, TCCA, ANAC (Brezilya), yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen otoriteler ve organizasyonlar veya Genel Müdürlük tarafından yapılacak değerlendirme sonrası denkliği kabul edilen otorite tarafından onaylı tip dizaynı ile uygun olmaması,
 - 3) Hava aracının gerekli onaylı önlemler alınmadan, onaylı uçuş el kitabının veya uçuşa elverişlilik sertifikasının sınırlamalarının ötesinde işletiliyor olması,
 - 4) Hava aracının, uçuşa elverişliliğine etki eden bir olaya veya kazaya karışmasının akabinde hava aracının uçuşa elverişliliğini sağlamaması halinde,
 - 5) Bir modifikasyonun veya tamirin EASA, FAA, TCCA, ANAC (Brezilya), yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen otoriteler ve organizasyonlar veya Genel Müdürlük tarafından yapılacak değerlendirme sonrası denkliği kabul edilen otoriteler tarafından belirlenen gerekliliklere uyumlu olmaması durumunda.
- (c) Onayın geri alınmasını veya iptal edilmesi sonrasında, uçuşa elverişlilik gözden

geçirme sertifikası Genel Müdürlüğe iade edilmelidir.

- (d) Uçuşa elverişlilik sertifikasının kaybolması veya fiziksel olarak zarar görmesi durumunda işletici/SYK'nın başvurusu üzerine Genel Müdürlük tarafından üzerine "yenilenmiştir/has been renewed" ibaresi eklenerek yeniden yayımlanır.

Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının kaybolması, fiziksel zarar görmesi, model değişimi ve sertifika üzerinde yazım hatalarının yapılması durumunda, gözden geçirme yetkisine sahip SYK tarafından gözden geçirme sertifikası SYK kalite sisteminin bilgisi ve kontrolü dâhilinde yeniden yayımlanır ve Genel Müdürlüğe bilgilendirmede bulunulur.

Gözden geçirme yetkisine sahip olmayan SYK; söz konusu hallerde Genel Müdürlüğe başvuruda bulunur ve gözden geçirme sertifikasının yenilenmesini talep eder.

Tablo-57

IR M.A.903 Hava aracı devri

- (a) Türkiye içerisinde bir hava aracı devredilirken, devreden işletme ve tesciline alacak olan işletme tarafından Genel Müdürlük onayı alınır.
- (b) Mevcut uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası son geçerlilik tarihine kadar geçerlidir. Tescil işaretinin değişmesi durumunda uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası son geçerlilik tarihi saklı tutularak Genel Müdürlük tarafından yeniden düzenlenir.
- (c) Yurt dışına hava aracı ihraç edilmesi durumunda Genel Müdürlük tarafından aşağıdaki hususlar sağlandığı takdirde ihraç uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenir.
- (1) İşletici/hava aracı sahibi tarafından,
- a) İhraç uçuşa elverişlilik sertifikası yayımlanması için Genel Müdürlüğe başvurulur,
- b) Ülkemizde üretilenler dışındaki hava araçları için, IR M.A.901 doğrultusunda tatminkâr bir şekilde bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yaptırılır,
- c) IR M.A.302'ye uygun olarak hazırlanmış onaylı bakım programına göre gerekli bakımları yaptırılır,
- (2) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi SYK'nın yapması durumunda, hava aracının ilgili gereklilikleri sağladığına kanaat getirilirse ihraç uçuşa elverişlilik sertifikasının yayımlanması için Genel Müdürlüğe bir tavsiye raporu gönderilir.
- (3) Hava aracının işleticisi/sahibi, Genel Müdürlük tarafından kontrol edilmesi için hava aracına erişim izni vermelidir.
- (4) Hava aracının üretim/tasarım gereklilikleri kapsamında öngörülen şartları taşıdığına ve ihraç edilecek ülke otoritesi tarafından talep edilen gereklilikleri sağladığına kanaat getirildiğinde, Genel Müdürlük tarafından bir ihraç uçuşa elverişlilik sertifikası yayımlanır. İhraç edilecek ülke otoritesi tarafından talep edilen gerekliliklere herhangi bir uyumsuzluk durumunda bahse konu otorite ile mutabık kalınarak uyumsuzluklar ihraç uçuşa elverişlilik sertifikası üzerinde belirtilir.

AMC M.A.903 (a)

- Hava aracını tesciline alacak işletme aşağıdaki bilgi ve belgeleri Genel Müdürlüğe sunar;
- 1) Onaylı veya onaya sunulan bakım programı kapsamında gerekli tüm bakım faaliyetlerinin SHY-M Yönetmeliği şartlarına uygun olarak servise verilmiş olmasını sağlamak üzere yapılan/yapılacak köprüleme bakımına ait bilgi ve detayları içeren bir rapor,
 - 2) Hava aracının yolcu-koltuk ve 3üncü şahıs mali mesuliyet sigortası.
 - 3) SHY-M Yönetmeliği kapsamında gerekli bakımların yapılmasının sağlanması için üs bakım, planlı hat bakım ve motor bakım destek anlaşmaları.

Tablo-58

IR M.A.904 Türkiye'ye ithal edilen hava aracının uçuşa elverişliliğinin incelenmesi

- (a) Türkiye'ye herhangi bir ülkeden bir hava aracı ithal eden hava aracı işleticisi/sahibi tarafından,
- 1) Yeni bir uçuşa elverişlilik sertifikasının SHY-21 gerekliliklerine göre yayımlanması için Genel Müdürlüğe başvurulur,
 - 2) Yeni üretim hava araçları dışındaki hava araçları için, IR M.A.901 doğrultusunda tatminkâr bir şekilde bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi yaptırılır,
 - 3) IR M.A.302'ye uygun olarak hazırlanmış onaylı bakım programına göre gerekli bakımlar yaptırılır.
 - 4) Genel Müdürlükten teknik uygunluk yazısı almış olmalıdır.
Teknik uygunluk yazısı düzenlenmesi için aşağıdaki belgeler aranır:
 - a) EASA, FAA, TCCA, veya ANAC (Brezilya) tarafından onaylı tip sertifikası ve teknik data 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 eşdeğer bir doküman veya yeni hava aracı ise hava aracının üreticisi tarafından yayınlanan uygunluk belgesi,
 - c) Onaylı veya onaya sunulan bakım programı kapsamında gerekli tüm bakım faaliyetlerinin SHY-M Yönetmeliği şartlarına uygun olarak servise verilmiş olmasını sağlamak üzere yapılan/yapılacak köprüleme bakımına ait bilgi ve detayları içeren bir rapor.
- (b) Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini SYK'nin yapması durumunda, hava aracının ilgili gereklilikleri sağladığına kanaat getirilirse uçuşa elverişlilik sertifikasının yayımlanması için Genel Müdürlüğe bir tavsiye raporu gönderir ve Genel Müdürlük tarafından uygun değerlendirilmesi durumunda SHGM Form 15a düzenlenir.
- (c) Hava aracının sahibi, Genel Müdürlük tarafından kontrol edilmesi için hava aracına erişim imkânı sağlar.
- (d) Hava aracının üretim/tasarım gereklilikleri kapsamında öngörülen şartları taşıdığına ve ihraç edilecek ülke otoritesi tarafından talep edilen gereklilikleri sağladığına kanaat getirildiğinde, Genel Müdürlük tarafından yeni bir uçuşa elverişlilik sertifikası yayımlanır. Türk sivil hava araçlarına uçuşa elverişlilik belgesinin verilmesi, belgenin geri alınması ve iptaline ilişkin şartlar ile bu işlemlere ilişkin yetki ve sorumluluklar,

Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri saklı kalmak şartı ile Genel Müdürlük tarafından belirlenir.

- (e) Genel Müdürlük, uçuşa elverişlilik sertifikası ile birlikte gözden geçirme sertifikasını geçerlilik tarihini sınırlandırmayı gerektirecek emniyete ilişkin bir neden bulunmadığı sürece, bir yıllık süreyle geçerli olmak üzere yayımlar.

AMC M.A.904 (a)(1)

1) Genel Müdürlük personelinin olası katılımına olanak vermek amacıyla, başvuru sahibi, söz konusu uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin zamanını ve yerini Genel Müdürlüğe en az 10 iş günü önceden bildirmelidir.

2) Yeni hava araçları için aşağıdaki bilgiler başvuru ekinde sunulur:

(a) Onaylı veya onaya sunulan bakım programı kapsamında gerekli tüm bakım faaliyetlerinin SHY-M Yönetmeliği şartlarına uygun olarak servise verilmiş olmasını sağlamak üzere yapılan/yapılacak köprüleme bakımına ait bilgi ve detayları içeren bir rapor,

(b) Hava aracının yolcu-koltuk ve üçüncü şahıs mali mesuliyet sigortası.

(c) SHY-M Yönetmeliği kapsamında gerekli bakımların yapılmasının sağlanması için üs bakım, planlı hat bakım ve motor bakım destek anlaşmaları.

AMC M.A.904 (a)(2)

1) Ülkemize ithal edilen hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin yapılması sırasında, söz konusu hava aracının uçuşa elverişliliğinin sağlanması için yapılacak işleri belirlemek üzere söz konusu hava aracının ve ilgili kayıtların incelenmesi yapılır.

2) Söz konusu hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi sırasında yapılacak işlerin tespitinde aşağıdaki hususların göz önünde bulundurulması gerekmektedir:

(a) İthal edilen ülke otoritelerinden sağlanan ihraç uçuşa elverişlilik sertifikaları, vb. bilgiler,

(b) Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları, hava aracı, motor, pervane, rotor ve sınırlı ömre sahip parça kayıt defterleri veya geçerli ise kartları, teknik kayıt defteri uçuş kayıt defteri kabin kayıt defteri, ertelenmiş kusurlar listesi, toplam uçuş saatleri ve sayıları, en son bakımdan itibaren saatleri ve sayıları, kaza geçmişi, eski bakım çizelgesi, eski AD uygunluk durumu gibi hava aracı bakım geçmişine ilişkin bilgiler,

(c) Hava aracı, motor ve pervane tip sertifikası veri sayfaları, gürültü ve emisyon sertifikası veri sayfaları, uçuş el kitabı ve ekleri gibi hava aracına ilişkin bilgiler;

(d) Hava aracı ve komponent AD durumu, SB durumu, bakım durumu, hizmet ömrü sınırlı tüm komponentlerin durumu, ekipman listesi dahil olmak üzere ağırlık ve ağırlık merkezi çizelgesi gibi hava aracının sürekli uçuşa elverişlilik durumu;

(e) Hava aracı sahibi/işletici tarafından tasarlanmış modifikasyonlar ve tamirler, ek tip sertifikaları ve *Avrupa parça onayına (EPA-European Parts Approval)* ihtiyaç duyan parçalar gibi hava aracını detaylandıran unsurların modifikasyon ve tamir durumu;

(f) Takılı acil durum ekipmanlarını içeren kabin konfigürasyonu, kokpit konfigürasyonu,

plakalar, alet sınırlamaları, kabin yerleşimi;

(g) EASA, FAA, TCCA, ANAC (Brezilya), yapılan ikili anlaşmalar kapsamında Genel Müdürlük tarafından kabul edilen otoriteler ve organizasyonlar veya Genel Müdürlük tarafından yapılacak değerlendirme sonrası denkliği kabul edilen otorite tarafından onaylı tip sertifikası ile uygunluk dahilinde olması gereken modifikasyonların gerçekleştirilmesi, yeni bakım programı ile uygunluk dahilinde olmak üzere köprüleme kontrolü (*bridging check*) gibi ithalat için gerekli bakım;

(h) Radyo/telsiz ve seyrüsefer ekipmanı, aletli uçuş kuralları (*IFR-Instrument Flight Rules*) ekipmanı, dijital uçuş verileri kayıt cihazı (*DFDR-Digital Flight Data Recorder*)/kokpit ses kayıt cihazı (*CVR-Cockpit Voice Recorder*) testi, acil durum yer belirtme vericisi (*ELT-Emergency Locator Transmitter*) 406 MHz kodu ve tanımlamaları dahil olmak, ancak bunlarla sınırlı kalmamak üzere aviyonikler;

(i) Pusula ayarlaması (*compass compensation*);

(j) Çift motorlu uçaklarla uzatılmış menzilli operasyonlar (*ETOPS-Extended Twin-Engine Operations*)/uzun menzilli operasyonlar (işletimler)(*LROPS-Long Range Operations*), azaltılmış dikey ayırma minimumu (*RVSM-Reduced Vertical Separation Minima*), asgari seyrüsefer performans spesifikasyonları (*MNPS-Minimum Navigation Performance Specifications*), düşük görüş koşullarındaki operasyonlar (işletimler)(*AWOPS-All Weather Operations*), saha seyrüseferi (*RNAV*) gibi özel işletme (operasyon) kuralları;

(k) Uçağın uçuş el kitabı ve veri sayfası ile uygunluğunun, uçağın yanmaz tanıtıcı plakalarının mevcut olduğunun, tescil dahil işaretlemelerin uygunluğunun, acil durum ekipmanlarının, iç ve dış aydınlatma sistemlerinin mevcut ve faal olduğunun doğrulanması amacı ile yapılan hava aracı gözden geçirme işlemi ve

(l) Kumanda sisteminin/kokpit yer kontrolünün/motor çalıştırmanın (*engine run up*) kontrolü dahil kontrol uçuşu.

3) Belirli bir hava aracı tipi için onaylanmış hiçbir SYK'nin mevcut olmaması durumunda, Genel Müdürlük söz konusu uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini bu paragraf ve IR M.A.901 (h) paragrafı hükümleri doğrultusunda yapabilir. Bu durumda, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin Genel Müdürlükten 30 günlük bir bildirimde bulunularak talep edilmesi gerekir.

AMC M.A.904 (b)

Genel Müdürlüğe iletilen tavsiye en azından aşağıda tanımlanmakta olan unsurları içerir:

(a) IR M.A.901 (d) ve (g) paragraflarına göre ortaya konmakta olan tüm bilgiler

(b) Hava aracı bilgileri

- Hava aracına verilen tescil işareti
İmalatçı durumu
- Daha önceki tescili
- İhracat sertifikası numarası
- Tip Sertifikası ve TC veri sayfası numaraları
- Gürültü ve emisyon TC ve TC veri sayfası numaraları
- Daha önceki bakım programının öngörülen yeni bakım programı ile karşılaştırılması.

- (c) Tavsiyenin ilişindeki dokümanlar
- Başvurunun kopyası,
 - Orijinal “İhraç Uçuşa Elverişlilik Belgesi/Sertifikaşı”,
 - Öngörülen yeni bakım programı,
- (d) Bakım
- Gerekli tüm bakım faaliyetlerinin yapılmış olduğundan emin olmak üzere her bir köprüleme bakımına “*bridging check*”e ilişkin detaylar dahil olmak üzere, SYK tarafından talep edilen çalışma paketlerinin bir kopyası.
- (e) Hava aracı kontrol uçuşu
- Kontrol uçuşu raporunun bir kopyası.

AMC M.A.904 (d)

- (1) Uçuşa elverişlilik sertifikası düzenlenebilmesi için aşağdaki belgeler aranır:
- a) Genel Müdürlük tarafından verilen teknik uygunluk yazısı.
- b) Gözden geçirme sertifikası yayınlanması kapsamında düzenlenmiş MA.904 (b)’de belirtilen uçuşa elverişlilik tavsiye raporu ve yeni hava aracı için ilişinde bulunması gereken dokümanlar.
- c) İşletme Asgari Teçhizat Listesi - MEL onaylanmak üzere Genel Müdürlüğe yapmış olduğu başvuru yazısı.
- d) Hava aracı yolcu-koltuk ve 3üncü şahıs mali mesuliyet sigorta poliçeleri.
- e) Genel Müdürlüğün gerekli gördüğu diğer bilgiler/belgeler.

Tablo-59

IR M.A.905 ve M.B.903 Bulgular

- (a) Seviye 1 bulgu, SHY-M gereklilikleri ile, emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini ciddi şekilde tehlikeye atan her tür önemli uygunsuzluk durumudur.
- (b) Seviye 2 bulgu, SHY-M gereklilikleri ile, emniyet standardını düşüren ve uçuş emniyetini tehlikeye atması olası olan her tür önemli uygunsuzluk durumudur.
- (c) IR M.A.201 kapsamında belirtilen sorumlu kişi veya kuruluş, (d) paragrafi doğrultusunda bulgulara ilişkin bildirim alınmasından sonra mutabık kalınan süre içerisinde kök neden analizlerini de içeren bir düzeltici faaliyet planı sunar ve düzeltici işlemlerin bulguların ve de uygunluğunu onaylanmak üzere Genel Müdürlüğe sunar.
- (d) Hava aracı denetlemeleri veya diğer uygulamalar sırasında SHY-M gerekliliği ile uygunsuzluğu gösteren kanıtlar tespit edildiğinde, Genel Müdürlük aşağdaki işlemleri yapar:
- 1) Seviye 1 bulgular için, başka bir uçuş öncesinde uygun düzeltici faaliyetin gerçekteşirilmesini gerekli görür ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının iptali veya askıya alınması için işlem yapar.
 - 2) Seviye 2 bulgular için, Genel Müdürlük tarafından gerekli görülen düzeltici faaliyet söz konusu bulgunun içeriğine uygun olmalıdır.

Ek-2.1

Bakım Programı İçeriği

AMC M.A.302 ve AMC M.B.301 (b)

1. Genel gereklilikler

1.1. Bakım programı aşağıdaki temel bilgileri içermelidir:

- 1.1.1. Hava aracının, motorların ve gerektiğinde, yardımcı güç ünitelerinin ve pervanelerin tipi/modeli ve tescil numarası
- 1.1.2. Hava aracı sahibinin, işletmecinin veya hava aracının uçuşa elverişliliğini yöneten SYK'nın adı ve adresi.
- 1.1.3. Onaylı bakım programının referansı, yayın tarihi ve revizyon numarası.
- 1.1.4. Hava aracı sahibi, işletmeci veya hava aracının uçuşa elverişliliğini yöneten SYK tarafından imzalı, ilgili hava aracına söz konusu program doğrultusunda bakım uygulanacağına ve söz konusu programın gerektiğinde gözden geçirileceğine ve revize edileceğine ilişkin taahhüt.
- 1.1.5. Güncel sayfa ve revizyon durumlarının listesi
- 1.1.6. Hava aracının tahmini kullanımını yansıtan kontrol periyotları. Söz konusu kullanım belirtilmeli ve %25'ten fazla olmayacak bir tolerans içermelidir. Kullanımın tahmin edilemediği durumlarda, takvim zamanı limitleri de dahil edilmelidir.
- 1.1.7. Gerektiğinde, Genel Müdürlük tarafından kabul edilebilir belirlenmiş kontrol periyotlarının artırılmasına yönelik prosedürler.
- 1.1.8. Bakım programına dahil edilmiş onaylı revizyonların tarih ve referansının kayıt altına alınması şartı.
- 1.1.9. Bakım personeli tarafından gerçekleştirilen uçuş öncesi bakım işlemlerinin detayları.
- 1.1.10. Hava aracının, motorların, APU'nun, pervanelerin, komponentlerin, aksesuarların, alet ve ekipmanların, elektriksel ve radyo cihazlarının her birindeki bakım işlemleri ve periyotlar, (zaman aralıkları/sıklıklar) ilişkili sistemler ile birlikte kontrol edilmelidir. Gerekli kontrol tipi ve derecesi buna dahil edilmelidir.
- 1.1.11. Komponentlerin kontrol edilmesi, temizlenmesi yağlanması, ikmal edilmesi, ayarlanması ve test edilmesi gereken periyotlar.
- 1.1.12. Geçerli olması halinde, belirtilmiş her bir örneklendirme programı ile birlikte yaşanan (ageing) hava aracına ait sistem gerekliliklerine ilişkin detaylar.
- 1.1.13. Geçerli olması halinde, aşağıdakiler dahil olmak ancak bunlarla sınırlı kalmamak üzere tip sertifikası sahibi tarafından tanzim edildiği durumlarda özel yapısal bakım programlarına ilişkin detaylar:
 - a. Hasar Toleransı ve İlave/Tamamlayıcı Yapısal Kontrol Programları ile yapısal bütünlük bakımı.
 - b. Tip sertifikası sahibi tarafından gerçekleştirilen Servis Bülteni incelemelerinden kaynaklanan yapısal bakım programları.
 - c. Korozyon önleme ve kontrolü.

d. Tamir Değerlendirmesi.

e. Geniş Alana Yayılmış Yorulma Hasarı

1.1.14. Geçerli olması halinde, uygun prosedürler ile birlikte Kritik Tasarım Konfigürasyonu Kontrol Sınırlamalarına ilişkin detaylar.

1.1.15. Geçerli olması halinde, 1.1.13 içerisindeki yapısal programa ilişkin toplam uçuş sayıları/takvim tarihi/uçuş saatleri bakımından geçerlilik limitine ilişkin beyan.

1.1.16. Yeni veya revizyona tabi tutulmuş komponentlerin yapılması gereken revizyon ve/veya ikame periyotları.

1.1.17. Zorunlu ömür sınırlamaları, Sertifikasyon Bakım Gereklilikleri (CMR)- ve AD'ler ile ilgili bakım işlemlerinin detaylarını içeren, Genel Müdürlük tarafından onaylanmış diğer dokümanlara çapraz atıf/referans.

Not: Bu tür bakım işlemlerinde veya zaman aralıklarında yanlışlıkla yapılan varyasyonları önlemek üzere, bu unsurların bakım programı dokümanının ana kısmında veya herhangi bir planlama kontrol sisteminde, zorunlu durumlarına ilişkin özel tanımlamalar olmadan yer verilmesi gerekmektedir.

1.1.18. Her bir gerekli güvenilirlik programına veya sürekli gözetime ilişkin istatistiksel metotlara ilişkin detaylar veya bunlara çapraz atıf

1.1.19. Söz konusu programın yerine getirilmesine yönelik uygulamaların ve prosedürlerin tip sertifikası sahibinin Bakım Talimatlarında belirtilen standartlarda olması gerektiğine ilişkin beyan. Farklılık arz eden onaylanmış uygulamalar ve prosedürler olması halinde, söz konusu beyanda bunlara atıfta bulunulmalıdır.

1.1.20. Belirtilen her bir bakım işlemi programın tanımlar bölümünde tanımlanmalıdır.

2. Program esası

2.1. İşleticinin veya SYK'nın hava aracı bakım programı; normalde MRB raporuna ve uygulanmasının mümkün olduğu durumlarda tip sertifikası sahibinin bakım planlama dokümanına veya bakım el kitabının 5. bölümüne dayalı olmalıdır (yani imalatçının tavsiye edilen bakım programı).

Belirli bakım programının işleyişine ve kontrolüne daha iyi bir şekilde uyum sağlanması amacıyla, söz konusu bakım tavsiyelerinin yapısı ve formatı hava aracı sahibi veya SYK tarafından yeniden yazılabilir.

2.2. Daha önceden onaylanmış bakım programının mevcut olmadığı durumlarda yeni tip sertifikalandırılmış bir hava aracı için, onay için gerçekçi bir program üretmek amacıyla, hava aracı sahibinin veya SYK'nın imalatçının tavsiyelerini (ve geçerli olması halinde MRB raporunu) diğer uçuşa elverişlilik bilgileri ile birlikte kapsamlı bir şekilde değerlendirmesi gereklidir.

2.3. Mevcut hava aracı tipleri için, işletmecinin daha önceden onaylanmış olan bakım programları ile karşılaştırmalar yapmasına müsaade edilmektedir. Bir hava aracı sahibi veya SYK için onaylı olan bir programın başka bir hava aracı sahibi veya SYK için otomatik olarak onaylanacağı varsayılmamalıdır.

Mevcut bir programın değerlendirilmesi sırasında, hava aracı/filo kullanımı, iniş oranı, ekipman uyumu ve bilhassa da hava aracı sahibinin veya SYK'nın tecrübesi değerlendirilmelidir.

Genel Müdürlüğün, önerilen bakım programının olduğu haliyle kullanılabileceğine

kani olmaması halinde, Grnel Müdürlük, ilave bakımışlemleri veya gerekli olduğu şekilde kontrol sıklıklarının düşürülmesi gibi uygun değişiklikleri talep edebilir.

2.4. Kritik Tasarım Konfigürasyonu Kontrol Sınırlamaları/Limitleri (CDCCL)

Tip sertifikası veya ek tip sertifikası sahibi tarafından hava aracı tipi için CDCCL'in belirlenmiş olması halinde, bakım talimatlarının geliştirilmesi gerekmektedir. CDCCL'ler, modifikasyon, parça değişimi, tamir veya hava aracının veya geçerli komponentin veya parçanın operasyonel ömrüne yönelik planlanmış bakım sırasında muhafaza edilmesi gereken, hava aracı veya komponentindeki özellikler ile karakterize edilir.

3. Revizyonlar

Onaylanmış bakım programında gerçekleştirilecek revizyonlar hava aracı sahibi veya SYK tarafından, tip sertifikası sahibinin tavsiyelerindeki, modifikasyonlardaki, servis tecrübesindeki değişiklikleri yansıtacak şekilde veya Genel Müdürlük tarafından gerekli görüldüğü şekilde yapılmalıdır.

4. Bakım periyotları için izin verilen varyasyonlar

Hava aracı sahibi veya SYK, bakım programı tarafından öngörülen periyotları ancak Genel Müdürlük onayı ile veya bakım programında mevcut olan ve Genel Müdürlük tarafından onaylanmış bir prosedür vasıtasıyla değiştirebilir.

5. Bakım programı içeriğinin periyodik olarak gözden geçirilmesi

5.1. Hava aracı sahibinin veya SYK'nın onaylı bakım programları, güncel tip sertifikası sahibi tavsiyelerini, geçerli olması halinde MRB raporundaki revizyonları, zorunlu gereklilikleri ve hava aracının bakım ihtiyaçlarını yansıtacak şekilde periyodik olarak gözden geçirmeye tabi tutulmalıdır.

5.2. Hava aracı sahibi veya SYK, operasyon işletim tecrübelerinin ışığında sürekli güncelliği sağlamak için detaylı gereklilikleri yılda en az bir kez gözden geçirmelidir.

6. Güvenilirlik Programları

6.1. Uygulanabilirlik

6.1.1. Güvenilirlik programı aşağıdaki durumlarda geliştirilmelidir:

- (a) Hava aracı bakım programının MSG-3 mantığına dayalı olması,
- (b) Hava aracı bakım programının koşullu olarak takip edilen komponentleri içermesi,
- (c) Hava aracı bakım programının tüm önemli sistem komponentleri için revizyon periyotları içermemesi,
- (d) İmalatçının bakım planlama dokümanı veya MRB tarafından belirtilmesi.

6.1.2. Aşağıdaki durumlarda güvenilirlik programının geliştirilmesine gerek bulunmamaktadır:

- (a) Bakım programının MSG-1 veya 2 mantığına dayalı olması, ancak sadece zaman kontrollü veya koşullu unsurlar içermesi,
- (b) Hava aracının SHY-M yönetmeliği doğrultusunda büyük bir hava aracı olmaması,
- (c) Hava aracı bakım programının tüm önemli sistem komponentleri için revizyon periyotları içermesi.

Not: Bu paragrafın amaçları doğrultusunda, önemli sistem, arızası hava aracı

emniyetini tehlikeye atabilecek olan sistemdir.

- 6.1.3. Yukarıdaki 6.1.1 ve 6.1.2 paragraflarına bakılmaksızın, SYK, bakım planlaması bakış açısından bakıldığında faydalı addedilebileceği durumlarda kendi güvenilirlik programını geliştirebilir.
- 6.2. Küçük çaplı hava aracı filolarının SYK ve/veya işletmecisi için uygulanabilirlik
 - 6.2.1. Bu paragrafın amaçları doğrultusunda, küçük çaplı hava aracı filosu aynı tipten 6'ın altında hava aracından oluşan filo anlamına gelmektedir.
 - 6.2.2. Güvenilirlik programı gerekliliği SYK'nın filosunun boyutundan bağımsızdır.
 - 6.2.3. Küçük çaplı filo için karmaşık güvenilirlik programları uygun olmayabilir. Bu tür SYK'ların, operasyonun boyutuna ve karmaşıklığına uyacak kendi güvenilirlik programlarını uyarlamaları tavsiye edilmektedir.
 - 6.2.4. Küçük çaplı hava aracı filosu ile ilgili zorluklardan biri, işlem görecekt mevcut verilerin miktarıdır; bu miktar fazla düşük olduğunda, ikaz seviyesinin hesaplanması kabaca olmaktadır. Bu sebepten dolayı "ikaz seviyelerinin" dikkatli bir şekilde kullanılması gerekmektedir.
 - 6.2.5. SYK, güvenilirlik programı oluştururken aşağıdaki hususları göz önünde bulundurmalıdır:
 - (a) Program, yeterli miktarda verinin işleme alınabilmesinin muhtemel olduğu alanlara odaklanmalıdır.
 - (b) Mevcut veri miktarının çok sınırlı olduğu durumlarda, SYK'nın mühendislik kararı hayati bir unsur haline gelmektedir. Aşağıdaki örneklerde, karar almadan önce dikkatli ve özenli mühendislik analizi yapılmalıdır:
 - İstatistiksel hesaplamadaki "0" oran basit bir şekilde muhtemelen, hiçbir potansiyel problemin bulunmadığından ziyade yeterli istatistik verinin bulunmadığını ortaya çıkarabilir.
 - İkaz seviyeleri kullanıldığında, tek bir olay ikaz seviyesine ulaşan rakamlara sahip olabilir. Mühendislik kararı, yapay bir maddenin düzeltici faaliyete ilişkin gerçek bir ihtiyaçtan ayırt edilmesi için gereklidir.
 - SYK, kendi mühendislik kararını verirken, mümkün ve ilgili olduğu durumlarda, aynı hava aracının diğer SYK'lar ile irtibat kurmaya ve karşılaştırmalar yapmaya teşvik edilmektedir. İmalatçı tarafından temin edilen veriler ile karşılaştırma yapmak da mümkün olabilir.
 - 6.2.6. Doğru ve tutarlı güvenilirlik verileri elde etmek amacıyla, verilerin ve analizlerin bir veya daha fazla sayıda SYK'lar ile ortak bir havuzda toplanması tavsiye edilmektedir. Bu gerekliliğin 6.6 paragrafı, SYK'ların güvenilirlik verilerini hangi koşullar altında paylaşmalarının kabul edildiğini ortaya koymaktadır.
 - 6.2.7. Yukarıdaki hususlara bakılmaksızın, SYK'nın verileri diğer SYK'lar ile bir havuzda toplamayacağı durumlar da mevcuttur; örneğin, yeni bir tipe servis verilmesine başlanması. Bu durumda, Genel Müdürlük, MRB/MPD bakım işlemleri zaman aralıkları için ilave kısıtlamalar getirmelidir (örneğin; hiçbir varyasyon veya küçük çaplı değişiklik mümkün değildir ve Genel Müdürlük tarafından onaylanmaz).
- 6.3. Mühendislik kararı
 - 6.3.1. Veriler muhakeme edilmeden yorumlanamayacağından dolayı, mühendislik

kararının kendisi güvenilirlik programının doğasında mevcuttur. SYK'nın bakım ve güvenilirlik programlarının onaylanmasında Genel Müdürlüğün, programı çalıştıran söz konusu kuruluşun (bu bir SYK veya anlaşmalı SHY-145 veya EASA Part 145 kuruluşu olabilir.) uygun mühendislik tecrübesine sahip olan ve güvenilirlik kavramını yeterli bir şekilde uygulamış yeterli sayıda nitelikli personel istihdam etmekte olduğundan emin olması beklenmektedir (bakınız AMC M.A706).

- 6.3.2. Güvenilirlik programı için uygun niteliklere sahip olan personel temin edememek Genel Müdürlüğün söz konusu güvenilirlik programını ve dolayısıyla da söz konusu hava aracı bakım programını onaylamayı ret etmesine sebebiyet verebilir.

6.4. Anlaşmalı bakım

- 6.4.1. M.A.302'nin, ilişkili güvenilirlik programını içeren hava aracı bakım programının SYK tarafından yönetilmesi ve Genel Müdürlüğe sunulması gerektiğini öngördüğü durumda, söz konusu kuruluşun uygun ihtisasa sahip olduğunu kanıtlaması koşuluyla söz konusu SYK'nın belirli fonksiyonları anlaşma çerçevesinde SHY-145 veya EASA Part 145 kuruluşuna devredilebileceği anlaşılmaktadır.

- 6.4.2. Bu fonksiyonlar şunlardır:

- (a) Hava aracı bakım ve güvenilirlik programının geliştirilmesi,
- (b) Güvenilirlik verilerinin toplanması ve analiz edilmesi,
- (c) Güvenilirlik raporlarının temin edilmesi ve
- (d) SYK'ya düzeltici faaliyetlerin önerilmesi.

- 6.4.3. Yukarıdaki hususlara bakılmaksızın, düzeltici faaliyetin uygulanmasına yönelik karar (veya Genel Müdürlük'den bir düzeltici faaliyetin uygulanmasını onaylama talebinde bulunulmasına yönelik karar) SYK'nın özel hak ve sorumluluğu dahilindedir. Yukarıdaki 6.4.2(d) paragrafı ile ilgili olarak, düzeltici faaliyeti uygulamama kararının gerekçelendirilmesi ve belgelenmesi gerekmektedir.

- 6.4.4. SYK ve SHY-145 veya EASA Part 145 kuruluşu arasındaki anlaşma bakım anlaşmasında (bakınız Ek-2.11) ve ilgili SEK ve bakım kuruluşu el kitabı prosedürleri içerisinde belirtilmelidir.

6.5. Güvenilirlik programı

Program detaylarının hazırlanmasında bu paragrafa dikkat ve özen gösterilmesi gerekmektedir. Tüm ilişkili prosedürler açık bir şekilde tanımlanmalıdır.

6.5.1. Amaçlar

- 6.5.1.1. Programın başlıca amaçlarını mümkün olduğunca açık ve net bir şekilde özetleyen bir beyana yer verilmesi gerekmektedir. Söz konusu beyan en azından aşağıdakileri içermelidir:

- (a) Düzeltici faaliyete ilişkin ihtiyacın kabulü,
- (c) Hangi düzeltici faaliyete ihtiyaç duyulduğunun belirlenmesi ve
- (d) Söz konusu faaliyetin etkinliğinin belirlenmesi

- 6.5.1.2. Amaçların kapsamı söz konusu programın kapsamı ile doğrudan ilgili olmalıdır. Kapsamı, küçük ölçekli bir SYK için komponent hasar takip sisteminden büyük ölçekli bir SYK için entegre bir bakım

yönetimi programına kadar değişiklik arz edebilir. İmalatçının bakım planlama dokümanları söz konusu amaçlara yönelik kılavuzluk sağlayabilecek olup, her durumda bu dokümanlara danışılmalıdır.

6.5.1.3. MSG-3'e dayalı bir bakım programı durumunda, güvenilirlik programı bakım programından tüm MSG-3 ilgili bakım işlemlerinin etkin olduğunun ve bu bakım işlemlerinin periyotlarının yeterli olduğunun takibine olanak vermelidir.

6.5.2. Unsurların saptanması/tanımlanması

Program tarafından kontrol edilen unsurlar belirtilmelidir; örneğin ATA Bölümlerine göre. Bazı unsurların (örneğin, hava aracı yapısı, motorlar, APU) ayrı programlar tarafından kontrol edildiği durumlarda, ilişkili prosedürlere (örneğin; münferit örneklendirme veya ömür geliştirme programları, imal edenin yapı örneklendirme programları) söz konusu programda çapraz atıf yapılmalıdır.

6.5.3. Terimler ve tanımlar

Program için geçerli olan önemli terimler ve tanımlar açık bir şekilde belirtilmelidir.

6.5.4. Bilgi kaynakları ve bilgi toplama

6.5.4.1. Bilgi kaynakları listelenmeli ve bilginin toplanmasına ve alınmasına ilişkin prosedür ile birlikte söz konusu bilgilerin söz konusu kaynaklardan iletilmesine ilişkin prosedürler SEK veya gerektiğinde bakım kuruluşu el kitabı içerisinde detaylı olarak ortaya konmalıdır.

6.5.4.2. Toplanacak bilgi türü Programın amaçları ile ilgili olmalıdır ve söz konusu bilgiler ile ilgili olarak geniş temelli bir değerlendirmeye olanak verecek şekilde olmalı ve de gerek eğilimler gerekse de münferit olaylar bakımından herhangi bir düzeltici faaliyetin gerekli olup olmadığına yönelik değerlendirmelerin yapılabilmesine olanak vermelidir. Olağan temel kaynaklara ilişkin örnekler şunlardır:

- (a) Pilot Raporları.
- (b) Teknik Kayıt Defterleri
- (c) Hava Aracı Bakım Erişim Teriminali / Uçaktaki Bakım Sistemi çıktıları.
- (e) Bakım formları
- (f) Atölye Raporları.
- (g) Fonksiyonel Kontrollere ilişkin Raporlar.
- (h) Özel Kontrollere ilişkin Raporlar.
- (g) Depo Sorunları/Raporları.
- (h) Hava Emniyeti Raporları.
- (i) Teknik Gecikmelere ve Olaylara ilişkin Raporlar.
- (j) Diğer kaynaklar: ETOPS, RVSM, CAT II/III.

6.5.4.3. Olağan temel bilgi kaynaklarına ilaveten, üretim/tasarım gereklilikleri kapsamında öngörülmekte olan sürekli uçuşa elverişlilik ve emniyet bilgileri de dikkate alınmalıdır.

6.5.5. Bilgilerin gösterimi

Toplanan bilgiler grafiksel olarak veya çizelge formatında veya her ikisinin bir kombinasyonu şeklinde gösterilebilecektir. Bilgilerin bu formatlara dahil edilmesi öncesinde bilgilerin herhangi bir şekilde ayrılmasına veya boşa çıkarılmasına ilişkin kurallar belirtilmelidir. Format eğilimlerin, belirli önemli hususların ve ilgili olayların tanımlanması kolaylıkla görülebilecek bir şekle sahip olmalıdır.

6.5.5.1. Bilgilerin yukarıdaki şekilde gösteriminde, toplam bilgilerin incelenmesine yardımcı olmak üzere "getiri sağlamayan bilgilere" ilişkin hükümlere yer verilmelidir.

6.5.5.2. Programda "standartlara" veya "ikaz seviyelerine" yer verildiği durumlarda, bilgilerin gösterimi bu doğrultuda yönlendirilmelidir.

6.5.6. Bilgilerin incelenmesi, analiz edilmesi ve yorumlanması

Program bilgilerinin incelenmesi, analiz edilmesi ve yorumlanması için kullanılan yöntemin açıklanması gerekmektedir.

6.5.6.1. İnceleme.

Bilgilerin incelenmesine ilişkin yöntemler münferit programların içeriğine ve bilgi miktarına bağlı olarak değişebilecektir. Bu yöntemler, performans varyasyonlarının ilk belirtisinin incelenmesinden özel dönemlerde resmileştirilmiş detaylı prosedürlere kadar uzayabilmekte olup, söz konusu yöntemlerin program dokümantasyonunda tam olarak açıklanması gerekmektedir.

6.5.6.2. Analiz ve Yorumlama.

Bilgilerin analiz edilmesine ve yorumlanmasına ilişkin prosedürler, program tarafından kontrol edilen unsurların performansının ölçülmesine olanak verecek şekilde olmalı ve kayda değer problemlerin fark edilmesini, teşhis edilmesini ve kayıt altına alınmasını kolaylaştırmalıdır. Sürecin tümü programın etkinliğinin toplam bir faaliyet olarak kritik şekilde değerlendirilebilmesine olanak vermelidir. Böyle bir süreç aşağıdakileri içerebilecektir:

- (a) Operasyonel güvenilirliğin tesis ve tahsis edilmiş standartlar ile karşılaştırılması (ilk dönemde bunlar hava aracı tiplerinin benzer ekipmanlarının hizmet halinde edindiği tecrübeden edinilebilecektir).
- (b) Trendlerin analiz edilmesi ve yorumlanması.
- (c) Tekrar eden hasarların değerlendirilmesi.
- (d) Beklenen ve ulaşılan sonuçların güvenilirlik testine (*confidence testing*) tabi tutulması.
- (e) Ömür bantlarına (*life-bands*) ve hayatta kalma özelliklerine (*survival characteristics*) yönelik çalışmalar.
- (f) Güvenilirlik tahminleri.
- (g) Diğer değerlendirme yöntemleri.

6.5.6.3. Mühendislik analizinin ve yorumlamasının çeşitliliği ve derinliği belirli program ve mevcut tesisler ile ilgili olmalıdır. En azından aşağıdakilerin hesaba katılması gerekmektedir:

- (a) Uçuş arızaları ve operasyonel güvenilirlikteki azalmalar.

- (b) Hat üzerinde ve ana üstte oluşan arızalar
- (c) Rutin bakım sırasında gözlemlenen bozulma.
- (d) Atölye ve revizyon tesisi bulguları.
- (e) Modifikasyon değerlendirmeleri.
- (f) Örneklendirme programları.
- (g) Bakım ekipmanlarının ve yayınlarının yeterliliği.
- (h) Bakım prosedürlerinin etkinliği.
- (i) Personel eğitimi.
- (j) Servis bültenleri, teknik talimatlar, vb.

6.5.6.4. SYK'nın, programa bilgi girdisi olarak anlaşmalı bakım ve/veya revizyon tesislerine bağlı olduğu durumlarda, bu tür bilgilerin mevcudiyetine ve sürekliliğine ilişkin anlaşma yapılmalı ve detaylara yer verilmelidir.

6.5.7. Düzeltici Faaliyetler.

6.5.7.1. Gerek düzeltici faaliyetlerin uygulanmasına gerekse de düzeltici faaliyetlerin etkilerinin izlenmesine yönelik prosedürler ve zaman ölçekleri tam olarak açıklanmalıdır. Düzeltici faaliyetler program tarafından ortaya çıkarılan güvenilirlikteki her tür azalmayı düzeltilmelidir ve aşağıdaki şekillerde olabilecektir:

- (a) Bakımdaki, operasyonel prosedürlerdeki veya tekniklerdeki değişiklikler.
- (b) Kontrol sıklığını ve içeriğini, fonksiyon kontrollerini, revizyon gerekliliklerini ve zaman sınırlarını kapsayan, onaylı bakım programındaki planlı bakım periyotlarının veya görevlerinin değiştirilmesini gerektiren bakım değişiklikleri. Bu, görevlerin arttırılmasını veya azaltılmasını, görevlerin ilave edilmesini, değiştirilmesini veya silinmesini içerebilecektir.
- (c) Onaylanmış el kitaplarındaki tadiller (örneğin; bakım el kitabı, ekip el kitabı).
- (d) Modifikasyonların başlatılması.
- (e) Filo hareketlerinin (*fleet campaigns*) özel kontrolü.
- (f) Yedek parça tedariki.
- (g) Personel eğitimi.
- (h) İşgücü ve ekipman planlaması.

Not: Yukarıdaki düzeltici faaliyetlerden bazıları, uygulama öncesinde Genel Müdürlük onayını gerektirebilir.

6.5.7.2. Bakım programında değişikliklerin gerçekleştirilmesine ilişkin prosedürler açıklanmalı ve ilgili dokümantasyonda, tatbikinin mümkün olduğu durumlarda, her bir düzeltici faaliyet için planlanmış bir tamamlama tarihine yer verilmelidir.

6.5.8. Organizasyonel Sorumluluklar.

Organizasyonel yapı ve programın idaresinden sorumlu olan departman belirtilmelidir. Her tür program kontrol komitelerine (güvenilirlik grubu)

ilişkin bilgiler ve bu komitelerin fonksiyonları ile birlikte program ile ilgili olarak bireylerin ve departmanların (Mühendislik, Üretim, Kalite, Operasyon vb.) sorumluluk zincirleri tanımlanmalıdır. Genel Müdürlüğünün katılımı belirtilmelidir. Bu bilgiler, SEK veya gerektiğinde MOE içerisinde yer almalıdır.

6.5.9. Bilgilerin Genel Müdürlüğe sunulması.

Güvenilirlik programının bir parçası olarak aşağıdaki bilgiler onay için Genel Müdürlüğe sunulmalıdır:

- (a) Rutin raporların formatı ve içeriği.
- (b) Dağıtımları ile birlikte raporların oluşturulmasına ilişkin zaman ölçekleri.
- (c) Bakımlar arasındaki sürelerde artışa ve onaylı bakım programının değiştirilmesine yönelik talebi destekleyen raporların formatı ve içeriği. Bu raporlar, gerekli olduğu durumlarda Genel Müdürlüğün kendi değerlendirmesini yapmasına imkân verecek şekilde yeterli detaylı bilgiler içermelidir.

6.5.10. Değerlendirme ve gözden geçirme.

Her bakım programı, programın tümünün etkinliğinin sürekli olarak izlenmesi ile ilgili olarak bireysel sorumlulukları ve prosedürleri açıklamalıdır. Bakım kontrolünün gerek rutin gerekse de rutin dışı gözden geçirmelerine ilişkin süre zarfları ve prosedürler detaylandırılmalıdır (aşamalı, aylık, üç aylık veya yıllık gözden geçirmeler, aşılacak güvenilirlik "standartlarının" veya "ikaz seviyelerinin" takibine yönelik prosedürler, vb.)

6.5.10.1. Her Program, güvenilirlik "standartlarının" veya "ikaz seviyelerinin" izlenmesine ve gerekli olduğu şekilde revize edilmesine ilişkin prosedürler içermelidir. "Standartların" izlenmesine ve revize edilmesine ilişkin organizasyonel sorumluluklar ilişkili zaman ölçekleri ile birlikte belirtilmelidir.

6.5.10.2. Kısıtlı olmamakla birlikte, aşağıdaki liste söz konusu gözden geçirme sırasında göz önünde bulundurulması gereken kriterlere ilişkin kılavuzluk sağlamaktadır:

- (a) Kullanım (yüksek/düşük/sezonluk).
- (b) Filo ortaklığı.
- (d) İkaz seviyesi ayarlama kriterleri.
- (e) Verilerin yeterliliği.
- (f) Güvenilirlik prosedürü denetlemesi.
- (g) Personel eğitimi.
- (h) Operasyonel prosedürler ve bakım prosedürleri.

6.5.11. Bakım programı değişikliğinin onaylanması

Genel Müdürlük, SYK'i, aşağıdaki koşullar yerine getirildiğinde resmi olarak onaylamadan önce, güvenilirlik programı sonuçlarından doğan bakım programı değişikliklerini uygulamak üzere yetkilendirebilir:

- (a) Söz konusu Güvenilirlik Programı, Bakım Programının içeriğini kapsamlı bir şekilde takip etmektedir ve
- (b) "Güvenilirlik Grubu"nun çalışmasına ilişkin prosedürler, bu tür değişikliklerin kuruluş içerisinde onaylanmasında İşletmeci tarafından uygun bir kontrolün uygulanmakta olduğuna yönelik güvence sunmaktadır.

6.6. Havuzda Toplama Düzenlemeleri.

6.6.1. Bazı durumlarda, yeterli verilerin analiz edilebilmesi amacıyla, verilerin "havuzda toplanması" uygun olabilecektir; yani bir dizi, aynı tipteki hava aracının SYK'dan alınan verilerin harmanlanması. Analizin geçerli olması için, söz konusu hava aracı, çalışma biçimi ve uygulanan bakım prosedürleri esas itibarıyla aynı olmalıdır: iki SYK arasındaki kullanımındaki varyasyonlar söz konusu analizi daha çok bozabilir. Tümünü kapsamamakla birlikte, aşağıdaki liste göz önünde bulundurulması gereken başlıca etkenlere yönelik kılavuzluk sağlamaktadır.

- (a) Sertifikasyon faktörleri; SB uygunluğu dahil olmak üzere, hava aracı TCDS uygunluğu (varyantı) / modifikasyon durumu gibi.
- (b) Operasyonel Faktörler; operasyon ortamı/kullanım gibi. Örneğin; düşük/yüksek/sezonluk, vb. /ilgili filo boyutu için geçerli olan operasyon kuralları (Örneğin; ETOPS/RVSM/Düşük Görüş Koşulları, vb.) /operasyon prosedürleri/MEL ve MEL kullanımı.
- (c) Bakım faktörleri; hava aracı yaş bakımı prosedürleri, geçerli bakım standartları, yağlama prosedürleri ve programı; MPD revizyonu veya uygulanan artırma veya geçerli bakım programı gibi.

6.6.2. Yukarıda belirtilmekte olan hususların tümünün tam olarak yaygın olması gerekli olmayabilir ve önemli miktarda müşterekliğin hakim olması gerekmektedir. Karar, Genel Müdürlük tarafından duruma göre alınır.

6.6.3. Kısa süreli bir kiralama sözleşmesi (6 aydan daha kısa bir süreliğine) durumunda, işletmecinin hava aracını söz konusu kiralama sözleşmesinin geçerliliği boyunca aynı program kapsamında işletebilmesine imkân verecek şekilde Genel Müdürlük tarafından 6.6.1 paragrafındaki kriterler karşısında daha fazla esneklik sağlanabilir.

6.6.4. SYK tarafından yukarıdakilerden herhangi birinde yapılacak değişiklikler için, havuzda toplama faydalarının idame ettirilebilmesine yönelik değerlendirme yapılması gerekmektedir. Bir SYK bu yolla verileri havuzda toplamak istemesi halinde, SYK'lar arasında herhangi bir resmi anlaşma imza edilmeden önce Genel Müdürlük onayı alınması gerekmektedir.

İşbu 6.6 paragrafının doğrudan SYK'lar arasında verilerin havuzda toplanmasına işaret etme amacıyla olması sebebiyle, Genel Müdürlük imalatçının işbu paragrafın amacı ile uygunluk dahilinde olan bir güvenilirlik programını yönetmesini yeterli bulduğunda SYK'nın hava aracı imalatçısı tarafından yönetilen bir güvenilirlik programına katılması kabul edilebilmektedir.

Ek-2.2

Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Görevlerinin Alt Yükleniciye Devredilmesi

AMC M.A.201 (h) (1)

1. İşletmecinin Alt Yükleniciye Devredilmiş Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Görevleri

- 1.1. Alt yüklenici kuruluşun standartlarını aktif bir şekilde kontrol etmek için, işletmeci; işletilmekte olan hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini sağlamak amacıyla hangi bakımın gerektiğinin, ne zaman ve kim tarafından ve hangi standartta gerçekleştirilmesi gerektiğinin belirlenmesinden sorumlu olacak şekilde SYK ile ilişkili disiplinlerde eğitim almış ve yetkin olan bir kişi veya kişiler grubu istihdam etmelidir.
- 1.2. İşletmeci, alt yüklenici kuruluşun; SYK tarafından gerekli görülen, alt yükleniciye devredilecek söz konusu faaliyetler ile ilgili standartlarda olduğunu belirlemek üzere anlaşma öncesi bir denetleme gerçekleştirmelidir.
- 1.3. İşletmeci, alt yüklenici kuruluşun, kendisine devredilen fonksiyonlarda eğitim almış ve yetkin olan yeterli niteliklere sahip personele sahip olduğundan emin olmalıdır. Personel kaynaklarının yeterliliğinin değerlendirilmesinde; işletmeci, alt yüklenici kuruluşun mevcut taahhütlerini hesaba katmalı ve devredilen söz konusu faaliyetlere ilişkin belirli ihtiyaçları göz önünde bulundurmalıdır.
- 1.4. Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi görevlerini anlaşma yoluyla devretmek üzere uygun bir şekilde onaylanmak için işletmeci, söz konusu anlaşmaların yönetilmesine yönelik prosedürlere sahip olmalıdır. İşleticinin SEK’i, alt yüklenici kuruluş ile yapılan anlaşmanın işletmecinin kontrolü altında olduğuna yönelik ilgili prosedürleri içermelidir.
- 1.5. Anlaşma yoluyla alt yükleniciye devredilen sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi görevleri, işletmeci ve alt yüklenici kuruluş arasındaki anlaşmada belirtilmelidir. Söz konusu anlaşma ayrıca, alt yüklenici kuruluşun, söz konusu anlaşmayı destekleme kabiliyetine tesir eden, daha sonradan oluşacak her bir değişikliğin, bahse konu değişiklikleri daha sonra Genel Müdürlüğe bildirmekten sorumlu olacak olan işletmeciye bildirilmesinden sorumlu olduğunu da belirtmelidir.
- 1.6. Ticari hava taşımacılığı işletmecilerine destek vermek üzere sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi görevleri sağlayan kuruluşlar, söz konusu kuruluşun anlaşma yoluyla devredilen söz konusu faaliyetlere ilişkin sorumluluğunu yerine getirme yöntemlerini ortaya koyan prosedürlerden istifade etmelidirler. Bu prosedürler alt yüklenici kuruluş veya işletmeci tarafından geliştirilebilir.
- 1.7. Alt yüklenici kuruluşun kendi prosedürlerini geliştirdiği durumlarda, söz konusu prosedürlerin, işletmecinin SEK’ine ve anlaşmanın şartlarına uyumlu olması gerekmektedir. Söz konusu prosedürler, Genel Müdürlük tarafından işletmecinin genişletilmiş prosedürleri olarak kabul edilmeli ve SEK içerisinde bunlara atıfta bulunulmalıdır. Alt yüklenici kuruluşun ilgili prosedürlerinin güncel bir kopyası işletmeci tarafından muhafaza edilmeli ve ihtiyaç duyulduğunda Genel Müdürlüğün erişimine sunulmalıdır.

Not: Alt yüklenici kuruluşun prosedürleri ile işletmecinin prosedürleri arasında herhangi bir ihtilafın doğması halinde, SEK’in politika ve prosedürleri geçerlidir.

- 1.8. Anlaşmada ayrıca, alt yüklenici kuruluşun prosedürlerinin sadece işletmecinin mutabakatı doğrultusunda revize edilebileceği de belirtilmelidir. İşletmeci söz konusu revizyonların SEK ile uyumlu olmasını ve SYK ile uygunluk dahilinde olmasını sağlamalıdır.

İşletmeci, alt yüklenici kuruluşun prosedürlerinin ve söz konusu prosedürlerin revizyonlarının sürekli izlenmesinden ve kabulünden kimin sorumlu olacağını tayin etmelidir. Bu fonksiyonu yerine getirmek üzere kullanılan kontroller, SEK içerisinde) revizyon bölümünde, işletmecinin dahil olma durumu detaylandırılarak açık bir şekilde ortaya konmalıdır.

- 1.9. Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi görevlerinin herhangi bir unsurunun anlaşmayla

alt yükleniciye devredildiği her durumda, işletmecinin sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi personeli, kendi sorumluluklarını yerine getirmek amacıyla ilgili tüm verilere erişim hak ve olanağına sahip olmalıdır.

Not: İşletmeci, kendi hava araçlarının sürekli uçuşa elverişliliği için gerektiği durumlarda, alt yüklenici kuruluşun her bir tavsiyesine baskın gelme yetkisine sahiptir.

1.10. İşletmeci, alt yüklenici kuruluşun ilgili prosedürler ile uygunluk dahilinde olarak, kendisine anlaşma yoluyla devredilmiş görevleri gerçekleştirme üzere nitelikli teknik uzmanlığa ve yeterli kaynaklara sahip olmaya devam ettiğinden emin olmalıdır. Bu hususun yerine getirilmemesi, işletmecinin sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sisteminin onayını geçersiz kılabilir.

1.11. Söz konusu anlaşmanın Genel Müdürlük takibine olanak vermesi gerekmektedir.

1.12. Söz konusu anlaşma, Genel Müdürlük takibi sonucunda tespit edilen bulguların Genel Müdürlük tarafından uygun görüldüğü şekilde kapatılmasını sağlamak üzere ilgili sorumluluklara belirtmelidir.

2. İşin Gerçekleştirilmesi

Bu paragraf, bu tür alt anlaşma düzenlemelerinde geçerli olabilecek konu başlıklarını açıklamaktadır.

2.1. Çalışmanın kapsamı

Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlemleri (anlaşma kapsamında olan hava araçlarının tipi ve tescilleri, motortipleri ve/veya komponentler belirtilmelidir.

2.2. Bakım programının geliştirilmesi ve revize edilmesi

İşletmeci, taslak bakım programının ve her bir revizyonun hazırlanmasını anlaşma yoluyla devredebilir. Bununla birlikte, işletmeci, söz konusu taslak önerilerin gereklilikleri karşıladığının değerlendirilmesinden ve Genel Müdürlük onayının alınmasından sorumlu olmaya devam eder. İlgili prosedürlerin bu sorumlulukları belirtmesi gerekmektedir. Söz konusu anlaşma ayrıca, ilk bakım programının veya söz konusu bakım programının revizyonunun onayını doğrulamak üzere gerekli verilerin talep üzerine işletmecinin mutabakatına ve/veya Genel Müdürlüğe sunulması gerektiğini de öngörmelidir.

2.3. Bakım programının etkinliği ve güvenilirliği

İşletmeci, bakım tecrübesine ve operasyonel tecrübeye dayalı olarak bakım programının etkinliğinin izlenmesine ve değerlendirilmesine yönelik bir sistem uygulamalıdır. Verilerin toplanması ve ilk değerlendirme, alt yüklenici kuruluş tarafından yapılabilecek olup, gerekli işlemlerin işletmeci tarafından onaylanması gerekmektedir.

Bakım programının etkinliğinin belirlenmesi için güvenilirlik programından istifade edildiği durumlarda, bu husus alt yüklenici kuruluş tarafından temin edilebilecek olup, ilgili prosedürlerde belirtilmelidir. İşletmecinin onaylı bakım programına ve güvenilirlik programına atıfta bulunmalıdır. İşletmecinin personelinin, alt yüklenici kuruluş ile güvenilirlik toplantılarına katılımı da anlaşmada belirtilmelidir.

Güvenilirlik verilerinin temin edilmesinde, alt yüklenici kuruluş, işletmeci tarafından temin edilen temel veriler/dokümanlar veya işletmecinin anlaşmalı bakım kuruluşu (kuruluşları) tarafından temin edilen, raporların türetildiği veriler ile çalışmakla sınırlıdır. Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi halinde, güvenilirlik verilerinin ortak bir havuzda toplanmasına müsaade edilebilir.

2.4. Bakım programı için izin verilen değişiklikler

Planlanmış bakım ile ilgili olarak öngörülen her bir değişikliğe ilişkin sebepler ve gerekçelendirme alt yüklenici kuruluş tarafından hazırlanabilir. Öngörülen değişikliğin kabulüne işletmeci tarafından onay verilmelidir. İşletmeci kabulünün verilme yöntemleri ilgili prosedürlerde belirtilmelidir. Bakım programında ortaya konmakta olan limitlerin dışında olduğu durumlarda, işletmecinin Genel Müdürlükten onay alması gerekmektedir.

2.5. Planlı bakım

Alt yüklenici kuruluşun bakım kontrollerini veya incelemelerini onaylı bakım programı doğrultusunda planladığı ve tanımladığı durumlarda, geri bildirim de dahil olmak üzere işletmeci ile gerekli iletişimin tanımlanması gerekmektedir.

Planlama kontrolü ve dokümantasyonu uygun destekleyici prosedürlerde belirtilmelidir. Bu prosedürler tipik olarak her bir kontrol tipine işletmecinin dahil olma düzeyini ortaya koymalıdır. Bu, normalde işletmecinin, üs bakım kontrolleri için durum esaslı olarak bir çalışma spesifikasyonunu değerlendirmesini ve kabul etmesini içerecektir. Rutin hat bakım kontrolleri için, bu husus, zamanında uygunluğun karşılanmasını sağlamak için uygun iletişimi ve işletmeci kontrollerine tabi olarak alt yüklenici kuruluş tarafından günlük esasta kontrol edilebilir. Bu husus tipik olarak aşağıdakileri içerebilecek olup, bunlarla sınırlı olması gerekmemektedir:

- İş kartları dahil olmak üzere, geçerli iş paketi,
- Planlanmış komponent söküm listesi,
- Gerçekleştirilecek uçuşa elverişlilik direktifleri (AD'ler),
- Gerçekleştirilecek modifikasyonlar.

İlişkili prosedürler, bu tür bakım işlemlerinin gerçekleştirilmesi ile ilgili olarak işletmecinin zamanında haberdar edilmesini sağlamalıdır.

2.6. Kalite gözetimi.

İşletmecinin kalite yönetim sistemi, alt yüklenici kuruluşun sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlerinin performansının yeterliliğini anlaşma ve SYK ile uygunluğun sağlanabilmesi için gözetim altında tutmalıdır. Söz konusu gözetimin amacı temel olarak, anlaşma yoluyla devredilmiş faaliyetlerin etkinliğini incelemek, muhakeme etmek ve böylelikle de SYK ve anlaşma ile uygunluğu sağlamaktır. Genel Müdürlük tarafından talep edildiğinde, denetleme raporları gözden geçirmeye tabi olabilir.

2.7. Genel Müdürlük tarafından erişim

Söz konusu anlaşma, alt yüklenici kuruluşun Genel Müdürlüğe daima erişim hak ve olanağı vermesi gerektiğini belirtmelidir.

2.8. Bakım verileri

Anlaşmanın amacı doğrultusunda kullanılan bakım verileri, bu verilerin temin edilmesinden sorumlu olanlar ve geçerli olduğunda bu tür verilerin kabulünden/onayından sorumlu olan Genel Müdürlük ile birlikte belirtilmelidir. İşletmeci, revizyonlar da dahil olmak üzere bu tür verilerin işletmecinin sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi personeli ve alt yüklenici kuruluştaki bu tür verileri değerlendirmeleri gerekebilecek olan kişiler için kolaylıkla hazır bulundurulmasını sağlamalıdır. İşletmeci, acil verilerin alt yüklenici kuruluşa zamanında iletilmesinin sağlanmasına yönelik bir "hızlı yol" yöntemi oluşturmalıdır. Bakım verileri tipik olarak aşağıdakileri içerebilecek olup, bunlarla sınırlı olması gerekmemektedir:

- Bakım programı,
- Uçuşa Elverişlilik direktifleri (AD'ler),

- Servis Bültenleri,
- Büyük çaplı tamirler/modifikasyon verileri,
- Hava Aracı Bakım El Kitabı,
- Motor revizyon el kitabı,
- Hava Aracı Resimli Parçalar Katalogu (IPC),
- Elektrik tesisatı kablolama şemaları,
- Arıza giderme el kitabı,

2.9. Uçuşa elverişlilik direktifleri

AD değerlendirmesinin, planlamasının ve takibinin çeşitli yönleri alt yüklenici kuruluş tarafından gerçekleştirilebilecek olup, bunların hava araçlarına uygulanması SHY-145 veya EASA Part 145 onaylı bir kuruluş tarafından gerçekleştirilir. İşletmeci, geçerli AD'lerin hava aracına zamanında uygulanmasından sorumlu olup, işletmeciye uygunluğa ilişkin bildirimde bulunulmalıdır. Bu sebepten dolayı, işletmecinin öngörülen uygulama yöntemlerini kabul etmesini sağlayacak tanımlanmış prosedürler ile desteklenen, AD uygulanmasına ilişkin açık politikalara ve prosedürlere sahip olması gerekmektedir.

İlgili prosedürler aşağıdakileri belirtmelidir.

- Alt yüklenici kuruluşun işletmeciden hangi bilgilere (örneğin, AD yayınları, sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları, uçuş saatleri/sayıları vb.) ihtiyaç duyduğu.
- AD'lere zamanında bir şekilde uygunluğun sağlanması amacıyla, işletmecinin alt yüklenici kuruluştan hangi bilgilere (örneğin; AD planlama listesi, detaylı mühendislik emri, vb.) ihtiyaç duyduğu.

Yukarıdaki sorumluluğu yerine getirmek üzere, işletmecilerin işletmekte oldukları hava araçlarına ve ekipmanlara ilişkin güncel zorunlu sürekli uçuşa elverişlilik bilgilerini aldıklarından emin olmaları gerekmektedir.

2.10. Servis bülteni/modifikasyonlar

Alt yüklenici kuruluşun, açık bir işletmeci politikasına dayalı olarak bir Servis Bülteninin (SB) ve diğer ilişkili zorunlu olmayan materyalin hava aracına uygulanmasına yönelik inceleme gerçekleştirilmesi ve tavsiyelerde bulunması gerekli olabilir. Bu husus anlaşmada belirtilmelidir.

2.11. Hizmet ömrü limiti kontrolleri ve komponent kontrol/söküm tahmini.

Alt yüklenici kuruluşun planlama faaliyetleri gerçekleştirdiği durumlarda, söz konusu kuruluşun duruma bağlı olarak güncel uçuş sayılarını, uçuş saatlerini, inişleri ve/veya takvim kontrolü detaylarını hangi sıklıkta alması gerektiği anlaşmada belirtilmelidir. Söz konusu zaman dilimi, kuruluşun anlaşma yoluyla devredilmiş planlama fonksiyonlarını uygun bir şekilde gerçekleştirmesine olanak verecek şekilde olmalıdır. Bu sebepten dolayı işletmeci, SHY-145 veya EASA Part 145 bakım kuruluşu (kuruluşları) ve alt yüklenici kuruluş arasında yeterli ölçüde iletişim olmasına ihtiyaç duyulacaktır. Buna ilaveten, söz konusu anlaşmada, işletmecinin gerekli bakımın zamanında gerçekleştirilmesini güvence altına almak amacıyla tüm güncel uçuş sayılarını uçuş saatlerini, vb. elinde bulunduracağı belirtilmelidir.

2.12. Motor sağlığı takibi

İşleticinin kanat üzerinde motor sağlığı takibini anlaşma yoluyla devretmesi halinde, alt yüklenici kuruluşun bu görevi gerçekleştirmek için, işletmeci tarafından tedarik edilmesi gereken her bir parametre değeri dahil olmak üzere ilgili tüm bilgileri alması gerekmektedir. Söz konusu anlaşma ayrıca, kuruluşun işletmeciye ne türde

geri bildirim bilgileri (motor limitleri, uygun teknik tavsiye, vb.) temin etmesi gerektiğini de belirtmelidir.

2.13. Arıza kontrolü

İşletmecinin, teknik kayıt defterindeki ertelenmiş arızaların günlük kontrolünü anlaşıma yoluyla devrettiği durumlarda, bu husus anlaşmada belirtilmeli ve uygun prosedürlerde yeterli ölçüde açıklanmalıdır. İşleticinin MEL/CDL'i, hangi arızaların ertelenebileceğinin ve ilişkili limitlerin belirlenmesine esas teşkil etmektedir. Söz konusu prosedürler ayrıca, AOG durumları, tekrar eden arızalar ve tip sertifikası sahibinin limitlerini aşan hasar gibi kusurlar için yapılması gereken işlemleri ve sorumlulukları da tanımlamalıdır.

Bakım sırasında saptanan diğer tüm arızalar için, söz konusu bilgiler, Genel Müdürlük tarafından prosedür onayı ile verilen yetki doğrultusunda bazı arızaların ertelenebileceğini belirleyebilecek olan işletmecinin dikkatine sunulmalıdır. Bu sebepten dolayı işletmeci, alt yüklenici kuruluş ve anlaşmalı SHY-145 veya EASA Part 145 bakım kuruluşu arasında yeterli düzeyde iletişim sağlanmalıdır.

Alt yüklenici kuruluş potansiyel ertelenmiş arızalara ilişkin pozitif bir değerlendirme yapmalı ve arızaların herhangi bir kombinasyonunun kümülatif etkisinden doğan potansiyel tehlikeleri göz önünde bulundurmalıdır. Alt yüklenici kuruluş, bu değerlendirme sonrasında onayını almak üzere işletmeci ile iletişime geçmelidir.

MEL/CDL referansı ile izin verilebilir arızaların ertelenmesi, hava aracının uçuştan sorumlu kaptan pilotu tarafından kabul edilmesine müteakiben anlaşmalı SHY-145 veya EASA Part 145 kuruluşu tarafından ilgili teknik kayıt prosedürlerine uygun olarak gerçekleştirilebilir.

2.14. Zorunlu olay raporlama

Bu Talimat ve SHY-145 içerisinde tanımlanmakta olan raporlama kriterleri dahilinde olan tüm olaylar ilgili gerekliliklerce gerekli görüldüğü şekilde rapor edilmelidir. İşletmeci, alt yüklenici kuruluş ve SHY-145 veya EASA Part 145 kuruluşu arasında yeterli düzeyde iletişimin mevcut olmasını sağlamalıdır.

2.15. Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları

Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları, bu dokümanların sahibi kalmaya devam eden işletmeci adına, alt yüklenici kuruluş tarafından kayıt altına alınabilir ve muhafaza edilebilir. Ancak, işletmeciye, mutabakata varılmış prosedürler doğrultusunda Uçuşa Elverişlilik Direktifi (AD) uygunluğunun ve hizmet ömrü sınırlı komponentlerinin güncel durumu temin edilmelidir. İşletmeciye ayrıca, ihtiyaç duyulduğunda asıl kayıtlara kısıtlamasız ve zamanında erişim hak ve olanağı da temin edilmelidir. Uygun bilgi sistemlerine internet üzerinden erişim kabul edilebilir.

Bu yönetmeliğin kayıt tutma gereklilikleri karşılanmalıdır. Talep üzerine, Uygun olarak yetkilendirilmiş Genel Müdürlük tarafından personelinin söz konusu kayıtlara erişmesi sağlanmalıdır.

2.16. Kontrol uçuşu prosedürleri

Kontrol Uçuşları işletmecinin kontrolü altında gerçekleştirilir. Alt yüklenici kuruluş veya anlaşmalı SHY-145 veya EASA Part 145 bakım kuruluşu tarafından öngörülen kontrol uçuş gereklilikleri işletmeci tarafından kabul edilmelidir.

2.17. İşletmeci ve alt yüklenici kuruluş arasındaki iletişim

2.17.1. Uçuşa elverişlilik sorumluluğunu yerine getirebilmek için işletmecinin ilgili tüm raporları ve ilgili bakım verilerini alması gerekmektedir. Anlaşma, hangi bilgilerin ne zaman temin edilmesi gerektiğini belirtmelidir.

2.17.2. İşletmecinin hava aracının uçuşa elverişliliğinin sağlanmasına ilişkin sorumluluğunun bir kısmını gerçekleştirebildiği toplantılar önem arz etmektedir. İşletmeci, alt yüklenici kuruluş ve farklı olması halinde anlaşmalı SHY-145 veya EASA Part 145 kuruluşu arasında iyi iletişimin tesisi için toplantılardan istifade edilmelidir. Anlaşma şartları, uygun olan her durumda, müdahil olan taraflar arasında yapılacak toplantıların sayısına ilişkin hüküm içermelidir. İrtibat toplantılarının türlerine ve her bir toplantının görev tanımına ilişkin detaylar belgelenmelidir. Söz konusu toplantılar aşağıdakilerin tümünü veya bunların bir kombinasyonunu içerebilecek olmakla birlikte bunlarla sınırlı değildir:

a) Anlaşmanın gözden geçirilmesi

Anlaşmanın geçerli olması öncesinde anlaşmanın uygulanmasına müdahil olan her iki tarafın teknik personelinin, her hususun her iki tarafın görevlerinin ortak bir şekilde anlaşılmasını sağladığından emin olmak amacıyla bir araya gelmesi çok önemlidir.

b) Çalışma kapsamı planlama toplantısı

Çalışma kapsamı planlama toplantıları, gerçekleştirilecek bakım işlemleri üzerinde genel olarak mutabakata varacak şekilde düzenlenebilir.

c) Teknik toplantı

Uçuşa Elverişlilik Direktifleri (AD'ler), Servis Bültenleri (SB'ler), gelecekteki modifikasyonlar, atölye ziyareti sırasında tespit edilen önemli kusurlar, güvenilirlik, vb. gibi teknik konuları periyodik olarak gözden geçirmek ve söz konusu teknik konulara ilişkin yapılacak işlemler konusunda mutabakata varmak amacıyla toplantılar düzenlenmelidir.

d) Kalite toplantısı

İşletmecinin kalite gözetimi ve Genel Müdürlüğün takip faaliyeti sonucunda ortaya çıkarılan konuları incelemek ve gerekli düzeltici faaliyetler konusunda mutabakata varmak amacıyla kalite toplantıları düzenlenmelidir.

e) Güvenilirlik toplantısı

Bir güvenilirlik programının mevcut olduğu durumlarda, söz konusu anlaşma, güvenilirlik toplantılarına katılım dahil olmak üzere işletmecinin ve SHY-145 veya EASA Part 145 onaylı kuruluşun söz konusu programa dahil olma durumlarını belirtmelidir. Ayrıca, söz konusu anlaşma, periyodik güvenilirlik toplantılarına Genel Müdürlüğün katılımına olanak veren bir maddeyi içermelidir.

Ek-2.3

Hava Aracı Sürekli Uçuşa Elverişlilik Takibi AMC M.B.303 (d)

Hava Aracı Sürekli Uçuşa Elverişlilik Gözetimi formu SHGM.UED.26005653.FR.254 doküman numarası ile SHGM Kalite El Kitabı içerisinde tanımlanmış olan SHGM Form 254'tür. İlgili formlara Genel Müdürlük internet sitesinden erişim sağlanabilmektedir.

Ek-2.4

F Bakım Kuruluşu El Kitabı AMC M.A.604

1. Amaç

Bakım kuruluşu el kitabı, onaylı bakım kuruluşu tarafından yapılan tüm faaliyetlere ilişkin referanstır. Kuruluş tarafından, onayın kapsamı ve kuruluşa verilen yetkiler doğrultusunda SHY-M ile uygunluğun sağlanması için tüm yöntemleri içermelidir.

Bakım kuruluşu el kitabı, onaylı kuruluşun yapmak üzere yetkilendirilmiş olduğu faaliyetleri ve anlaşma yoluyla devredilen faaliyetleri açık ve net bir şekilde tanımlamalıdır. Kuruluş tarafından kullanılan kaynaklar, kuruluşun yapısı ve prosedürleri detaylandırılmalıdır.

2. İçerik

Küçük ölçekli bir kuruluş (10'un altında bakım personeli) için tipik bir bakım kuruluşu el kitabı doğrudan günlük kullanılmak üzere tasarlanmalıdır. Çalışma dokümanlarına ve listelerine söz konusu el kitabında doğrudan yer verilmelidir. En azından aşağıdakileri içermelidir:

Bölüm A — Genel

1. — **İçindekiler tablosu**
 2. — **Geçerli sayfalar listesi**
 3. — **Değişikliklerin kayıtları**
 4. — **Değişiklik prosedürü**
 - Taslak çıkarma
 - Genel Müdürlük tarafından doğrudan onaylanması gereken değişiklikler
 - Onay
- **Dağıtım**
- El kitabının bir kopyasına sahip olan her bir kişinin adı soyadı ve unvanı
- **Sorumlu yöneticinin taahhüdü**
- El kitabının onayı
 - Bakım kuruluşu el kitabının ve el kitabına dahil edilmiş her türlü dokümanın söz konusu kuruluşun SHY-M ile uygunluğun sağlandığına yöntemlerini ilişkin beyan
 - El kitabına göre doğrultusunda faaliyet taahhüdü
 - Gerektiğinde el kitabına değişiklik yapma taahhüdü

Bölüm B — Tanım

— Kuruluşun çalışma kapsamı

- Kuruluş tarafından yapılan çalışmanın tanımı (ürün tipi, çalışma tipi) ve anlaşma yoluyla devredilen çalışma
- Her bir tesiste yapılabilecek çalışma seviyesinin tanımlanması.

— Kuruluşun genel sunumu

- Ticari adı ve statüsü

— Yönetim personelinin adı soyadı ve unvanı

- Sorumlu yönetici - Üst yöneticiler - Görevler ve sorumluluklar

— **Organizasyon şeması**

— **Onaylayıcı Personel**

- Minimum nitelikler ve deneyim Yetkilendirilmiş onaylayıcı personelin listesi, söz konusu personelin ve kişisel yetkilendirme referansı

— **Personel**

- Teknik personel (sayısı, nitelikler ve deneyimleri)
- İdari personel (sayısı)

— **Tesisin genel tanımı**

- Coğrafi konum (haritada)
- Hangarların planı
- İhtisas atölyeleri
- Ofis olanakları
- Depolar
- Tüm kiralanmış tesislerin elverişliliği

— **Aletler, ekipmanlar ve malzemeler**

- Kullanılan aletlerin, ekipmanların ve malzemelerin listesi (nadiren kullanılan aletlere erişim dahil)
- Test aparatları
- Kalibrasyon sıklıkları

— **Bakım verileri**

- M.A.402'ye göre kullanılan bakım verilerinin listesi ve uygun değişiklik bilgileri (nadiren kullanılan verilere erişim dahil)

Bölüm C — Genel Prosedürler

— **Organizasyonel gözden geçirme**

- Amaç (söz konusu onaylı bakım kuruluşunun, SHY-M gerekliliklerini karşılamaya devam etmesini güvence altına almak)
- Sorumluluk
- Organizasyon, sıklık, kapsam ve içerik (Genel Müdürlük bulgularının işleme alınması dahil)
- Gözden geçirmenin planlanması ve yapılması
- Organizasyonel gözden geçirme kontrol listesi ve formları
- Gözden geçirme bulgularının işleme alınması ve düzeltilmesi
- Raporlama
- Anlaşmayla devredilen çalışmanın gözden geçirilmesi

— **Eğitim**

- Personel nitelikleri ve eğitim gereklilikleri ile uygunluğun sağlanması için kullanılan yöntemlerin tanımı (onaylayıcı personel eğitimi, uzman eğitimi)
- Muhafaza edilecek personel kayıtlarının tanımı

— **Uzmanlık gerektiren işlerin (alt yüklenicilere) devredilmesi**

- Seçim kriterleri ve kontrolü
- (Alt yükleniciye) devredilen çalışmanın mahiyeti
- Alt yüklenicilerin listesi
- Anlaşmaların mahiyeti
- Faaliyetlerin sertifikasyonuna (onaylanmasına) ilişkin sorumlulukların belirlenmesi

— **Bir defaya mahsus yetkilendirmeler**

- Bakım kontrolleri
- Onaylayıcı personel

Bölüm D — Çalışma Prosedürleri

— **İş emri kabulü**

— **Çalışma paketinin hazırlanması ve düzenlenmesi**

- İş emrinin kontrolü
- Planlanan çalışmanın hazırlanması
- İşpaketi içeriği (formların kopyaları, iş kartları, bunların kullanımına ilişkin prosedürler
- Çalışmanın yetkilendirilmesi için gerekli sorumluluklar ve imzalar

— **Lojistik**

- Müdahil olan kişiler/fonksiyonlar
- Tedarikçilerin seçilmesine yönelik kriterler
- Parçaların, aletlerin ve malzemelerin giriş muayenesi ve depolanması için kullanılan prosedürler
- Kullanımlarına ve dağıtımlarına ilişkin form ve prosedürlerin kopyası

— **Uygulama (İcra)**

- Müdahil olan kişiler/fonksiyonlar ve ilgili rol
- Dokümantasyon (işpaketi ve işkartları)
- Kullanımlarına ve dağıtımlarına ilişkin form ve prosedürlerin kopyası
- Çalışma kartları ve imalatçının dokümantasyonunun kullanımı
- Uygunluk kontrolleri dahil olmak üzere, depolardan komponent kabulüne ilişkin prosedürler
- Gayri faal komponentlerin depolara iade edilmesine ilişkin prosedürler

— **Bakımdan Çıkış - Onaylayıcı personel**

- Yetkilendirilmiş onaylayıcı personel görevleri ve sorumlulukları

— **Servise verme - Gözetim**

Onaylı bakım kuruluşundan talep edilen çalışma için geçerli olan tüm bakım görevlerinin gerektiği şekilde tamamlanmış olduğunun güvence altına alınması için kullanılan sistemin detaylı tanımı.

- Gözetimin içeriği
- Kullanımlarına ve dağıtımlarına ilişkin form ve prosedürlerin kopyası
- İşpaketinin kontrolü

— **Servise verme - Bakımdan Çıkış Sertifikası**

- Bakımdan Çıkış Sertifikasının (CRS) imzalanmasına ilişkin prosedür (ön işlemler dahil)
- Bakımdan çıkış sertifikası metni/ifadesi ve standardize edilmiş şekil/form
- Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sisteminin doldurulması
- SHGM Form 1'in doldurulması
- Eksik bakım
- Kontrol uçuşu yetkilendirmesi
- Bakımdan Çıkış Sertifikasının (CRS) ve SHGM Form 1'in kopyası

— **Kayıtlar**

— **Özel prosedürler**

Uzmanlık gerektiren görevler, düzeltilemez (geri kazandırılmaz) komponentlerin bertaraf edilmesi, SHGM Form 1'e sahip olmayan parçaların yeniden onaylanması (sertifikasyonu), vb. gibi

— **Olay raporlama**

- Raporlanacak olaylar
- Raporların zaman aralığı
- Raporlanacak bilgiler
- Alıcılar

— **El kitabının dolaylı onayının yönetilmesi**

- Dolaylı onay için elverişli değişikliklerin içeriği
- Sorumluluk
- İzlenebilirlik
- Genel Müdürlüğün bilgilendirilmesi
- Onaylama

Bölüm E — İlaveler

— **Kullanılan tüm dokümanların örnekleri.**

— **Bakım mahallerinin listesi.**

— **SHY-145 veya F kuruluşlarının listesi.**

— **Anlaşmayla alt yükleniciye devrilen ihtisas hizmetlerinin listesi.**

3. Onay

Genel Müdürlük söz konusu el kitabını yazılı olarak onaylar. Bu işlem normalde, geçerli sayfalar listesinin onaylanması suretiyle yapılır.

Küçük çaplı değişiklikler veya büyük kabiliyet listesine ilişkin değişiklikler, Genel Müdürlük tarafından onaylanmış bir prosedür vasıtasıyla dolaylı olarak onaylanabilir.

4. SHY-M ile sürekli uygunluk

Bir bakım kuruluğu el kitabının, ister SHY-M'deki, kuruluştaki veya kuruluğu faaliyetlerindeki bir değişiklik ister organizasyonel gözden geçirme kapsamında yapılan doğrulama kontrollerince varlığı tespit edilen bir yetersizlik sebebiyle veya el kitabının gerekliliklere uygunluğuna tesir eden herhangi bir diğer sebeple SHY-M'in gerekliliklerini karşılayamaz hale geldiği durumlarda, onaylı bakım kuruluğu, el kitabı için bir değişiklik hazırlamaktan ve söz konusu değişikliği onaylatmaktan sorumludur.

5. Dağıtım

El kitabı, kuruluğu nasıl çalıştığını açıklamaktadır ve dolayısıyla da el kitabının veya ilgili kısımlarının kuruluştaki ve anlaşmalı kuruluşlardaki ilgili tüm personele dağıtılması gerekmektedir.

Ek-2.5

Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi El Kitabı

AMC M.A.704

SEK İÇİNDEKİLER TABLOSU

Bölüm 0 Genel organizasyon

- 0.1. Sorumlu yönetici tarafından hazırlanmış şirket taahhüdü.
- 0.2. Genel bilgiler.
- 0.3. Yönetim personeli.
- 0.4. Yönetim organizasyon şeması.
- 0.5. Kuruluğu faaliyetlerindeki/onayındaki/lokasyonundaki/personelindeki değişikliklerin Genel Müdürlüğe bildirilmesine ilişkin prosedür.
- 0.6. El kitabı tadil prosedürleri.

Bölüm 1 Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi prosedürleri

- 1.1. Hava aracı teknik kayıt (*technical log*) kullanımı ve MEL uygulaması (ticari hava taşımacılığı). Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemi kullanımı (ticari olmayan hava taşımacılığı).
- 1.2. Hava aracı bakım programları - geliştirme, tadil ve onay.
- 1.3. Zaman ve sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları, sorumluluklar, muhafaza, erişim.
- 1.4. Uçuşa elverişlilik direktiflerinin hayata geçirilmesi ve kontrolü.
- 1.5. Bakım programının (programlarının) etkinliğinin analiz edilmesi.
- 1.6. Zorunlu olmayan modifikasyon gerçekleştirme politikası.
- 1.7. Önemli modifikasyon standartları.
- 1.8. Kusur raporları.
- 1.9. Mühendislik faaliyeti.
- 1.10. Güvenilirlik programları.
- 1.11. Uçuş öncesi kontrolleri.

- 1.12. Hava Aracının tartılması.
- 1.13. Kontrol uçuşu prosedürleri.

Bölüm 2 Kalite sistemi

- 2.1. Sürekli uçuşa elverişlilik kalite politikası, planı ve denetleme prosedürü.
- 2.2. Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinin izlenmesi.
- 2.3. Bakım programının (programlarının) etkinliğinin izlenmesi.
- 2.4. Tüm bakımın uygun bir bakım kuruluşu tarafından yapıldığının izlenmesi.
- 2.5. Anlaşma ile devredilmiş tüm bakımın, bakım yüklenicisi tarafından kullanılan alt yükleniciler dahil olmak üzere, anlaşma doğrultusunda yapıldığının izlenmesi.
- 2.6. Kalite denetlemesi personeli.

Bölüm 3 Anlaşmalı Bakım

- 3.1. Bakım yüklenicisi seçme prosedürü.
- 3.2. Hava aracının kalite denetlemesine tabi tutulması.

Bölüm 4 Uçuşa elverişlilik gözden geçirme prosedürleri

- 4.1. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli.
- 4.2. Hava aracı kayıtlarının incelenmesi.
- 4.3. Fiziki inceleme.
- 4.4. Hava aracının ithal edilmesi için Genel Müdürlüğe tavsiyelere ilişkin ilave prosedürler.
- 4.5. Uçuşa Elverişlilik İncelemesi Sertifikası düzenlenmesi için Genel Müdürlüğe tavsiyeler.
- 4.6. Uçuşa Elverişlilik İncelemesi Sertifikasının tanzimi.
- 4.7. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme kayıtları, sorumluluklar, muhafaza ve erişim.

Bölüm 4B Uçuş İzni prosedürleri

- 4B.1. Onaylanmış uçuş koşulları ile uygunluk;
- 4B.2. CAMO ayrıcalığı kapsamında uçuş izni düzenlenmesi;
- 4B.3. Uçuş iznine ilişkin yetkili imza sahipleri;
- 4B.4. Uçuş için Genel Müdürlük ile irtibat;
- 4B.5. Uçuş izni kayıtları, sorumluluklar, muhafaza ve erişim.

Bölüm 5 İlaveler

- 5.1. Örnek dokümanlar
- 5.2. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli listesi
- 5.3. AMC M.A.201(h) 1 ve M.A.711(a) 3 uyarınca alt yüklenicilerin listesi.
- 5.4. Anlaşma akdedilmiş onaylı bakım kuruluşlarının listesi.
- 5.5. Anlaşmayla (alt yüklenicilere) devredilmiş çalışmaya ilişkin anlaşma suretleri (AMC)

M.A.201(h) 1 Ek-2.2).

5.6. Onaylı bakım kuruluşları ile akdedilmiş anlaşmaların sureti.

GEÇERLİ SAYFALAR LİSTESİ

Sayfa	Revizyon
1	Asıl
2	Asıl

Sayfa	Revizyon
3	Asıl
4	Asıl

Sayfa	Revizyon
5	Asıl
.....

DAĞITIM LİSTESİ

(El kitabının uygun dağıtımını sağlamak ve Genel Müdürlüğe, sürekli uçuşa elverişliliğe müdahil olan tüm personelin ilgili bilgilere erişiminin olduğunu kanıtlamak üzere dokümanda bir dağıtım listesine yer verilmesi gerekmektedir. Bu husus, tüm personelin bir el kitabı almış olmak zorunda olması anlamından ziyade, kuruluşun (kuruluşların) bünyesindeki ilgili personelin bu el kitabına hızlı ve kolayca erişecek şekilde makul miktarda el kitabı dağıtılması anlamına gelmektedir.

Bu doğrultuda, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi el kitabının aşağıdakilere dağıtılması gerekmektedir:

- işletcinin veya kuruluşun yönetim personeli ve gerektiği şekilde, daha alt seviyedeki herhangi bir kişi ve
- SHY-145/EASA Part 145 veya F anlaşmalı bakım kuruluşu (kuruluşları) ve
- Genel Müdürlük.

BÖLÜM 0 GENEL ORGANİZASYON

Sorumlu yönetici tarafından hazırlanmış şirket taahhüdü

(Sorumlu Yöneticinin el beyanının/taahhüdünün aşağıdaki paragrafta belirtilen amacı içermesi gerekmekte olup, gerçekte bu beyan/taahhüt hiçbir tadil yapılmaksızın kullanılabilir. Beyanda/taahhütte yapılacak hiçbir değişiklik beyan/taahhüdün amacını değiştirmemelidir.)

Bu el kitabı SHY-M kapsamında Joe Bloggs'un işletme ruhsat onayının dayalı olduğu organizasyonu ve prosedürleri tanımlamaktadır.

Bu prosedürler aşağıdaki imzanın sahibi tarafından onaylanmış olup, Joe Bloggs tarafından yönetilen hava araçlarının bakımı dahil olmak üzere, tüm sürekli uçuşa elverişlilik faaliyetlerinin onaylanmış bir standart doğrultusunda ve zamanında yapılmasını sağlamak amacıyla bu prosedürlere, uygun olduğu şekilde, riayet edilmelidir.

Bu prosedürlerin yeni veya revize edilmiş regülasyonlar ile uyuşmadığı durumlarda; prosedürlerin, Genel Müdürlük tarafından yayınlanan her tür yeni veya revize edilmiş regülasyon ile uygun olması zorunluluğunu ortadan kaldırmaz.

Genel Müdürlük bu kuruluşu, ancak Genel Müdürlük tarafından, söz konusu prosedürlerin takip edilmekte olduğuna yönelik kanaat getirilmesi halinde

onaylayacaktır. Genel Müdürlüğün söz konusu prosedürlerin takip edilmediğine ve standartlara sahip olunmadığına dair kanıta sahip olması halinde, kuruluşun sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi onayını icabında askıya alma, değiştirme veya iptal etme hakkına sahip olduğu idrak edilmelidir.

Ticari hava taşımacılığında, sürekli uçuşa elverişlilik kuruluşunun onayının askıya alınması veya iptali İşletme Ruhasatını geçersiz kılacaktır.

0.1. Genel Bilgiler

a) Kuruluşun kısa tanımı

(Bu paragraf, kuruluşun tümünün [yani ticari hava taşımacılığı durumunda işleticinin tümü veya başka onaylara sahip bulunduğu durumlarda tüm kuruluş dahil olarak] sorumlu yöneticinin yönetimi altında nasıl organize olduğunu geniş kapsamlı bir şekilde açıklamalı ve 0.4 paragrafındaki organizasyon şemalarına atıfta bulunmalıdır).

b) Diğer kuruluşlar ile ilişkiler

(Bu paragraf her kuruluş için geçerli olmayabilecektir)

(1) İştirakler/ana şirket

(Konuya açıklık getirme amacıyla, söz konusu kuruluşun bir gruba ait olduğu durumlarda, bu paragraf kuruluşun söz konusu grubun diğer üyeleri ile sahip olabileceği özel ilişkiyi açıklamalıdır-örneğin; Joe Bloggs Airlines, Joe Bloggs Finance, Joe Bloggs Leasing, Joe Bloggs Maintenance, vb. arasındaki bağlar).

(2) Konsorsiyumlar

(Kuruluşun bir konsorsiyuma ait olması halinde bu husus burada belirtilmelidir. Konsorsiyumun diğer üyeleri ve de konsorsiyumun organizasyonunun kapsamı belirtilmelidir [örneğin; operasyonlar, bakım, dizayn (modifikasyonlar ve tamirler), üretim, vb..] Bunun belirtilmesinin sebebi, konsorsiyum bakımının özel anlaşmalar vasıtasıyla ve konsorsiyumun, söz konusu bakım anlaşmalarını yanlışlıkla hükümsüz kılacak politikası ve/veya prosedür el kitapları vasıtasıyla kontrol edilebilecek olmasıdır. Buna ilaveten, uluslararası konsorsiyumlar ile ilgili olarak, Genel Müdürlüğe danışılmalı ve söz konusu otoritelerin bu düzenlemelere ilişkin mutabakatı açık bir şekilde belirtilmelidir. Bunun akabinde, bu paragraf, her tür konsorsiyumun geçerli olacak sürekli uçuşa elverişlilik ile ilgili el kitabına veya prosedürüne veya Genel Müdürlüğün mutabakatına atıfta bulunmalıdır.

c) Yönetilen hava araçları - Filo oluşumu.

(Bu paragraf, hava aracı tiplerini ve her bir tipteki hava aracı sayısını belirtmelidir. Aşağıda bu hususa ilişkin bir örnek verilmektedir :)

Joe Bloggs PLC, 28 Kasım 2003 tarihi itibarıyla aşağıdaki hava araçlarını yönetmektedir:

- 3 adet B737-300
- 3 adet B737-400

- 1 adet A 320-200
- 14 adet F27 (MK500), vb...

Ticari hava taşımacılığı için, Joe Bloggs Airlines'ın güncel İşletme Ruhsatı tarafından filo oluşumu, hava aracı tescillerine atıfta bulunularak verilmektedir (veya herhangi bir başka doküman ile, örneğin; İşletme El Kitabında, Genel Müdürlüğün mutabakatıyla)

(Hava aracı sayısına bağlı olarak, bu paragraf aşağıdaki şekilde güncellenebilecektir:

-1) - paragraf, listeye her hava aracı ilave edildiğinde veya listeden her hava aracı çıkarıldığında revize edilir.

-2) paragraf, listeye her hava aracı tipi veya belirli sayıda hava aracı ilave edildiğinde veya listeden her hava aracı tipi veya belirli sayıda hava aracı çıkarıldığında revize edilir. Bu durumda paragraf, yönetilen hava araçlarına ilişkin güncel listenin danışılmak üzere nerede mevcut olduğunu açıklamalıdır.)

d) İş Kapsamı

Hava Aracı Tipi	Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi	Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme	Özel Uçuş İzni	Alt Yükleniciye Devredilmiş İşler	Bakım Programı Onayı

e) Operasyon (İşletim) tipi

(Bu paragraf, operasyonların (işletimlerin) tipine ilişkin geniş kapsamlı bilgiler vermelidir; ticari, hava çalışması, ticari olmayan, uzun mesafeli/kısa mesafeli/bölgesel, tarifeli/charter, uçulan bölgeler/ülkeler/kıtalar, vb. gibi)

0.2. Yönetim personeli

a) Sorumlu yönetici

(Bu paragraf, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi söz konusu olduğu sürece sorumlu yöneticinin görev ve sorumluluklarına işaret etmeli ve sorumlu yöneticinin, tüm sürekli uçuşa elverişlilik faaliyetlerinin finanse edilebilmesini ve gerekli standart doğrultusunda yapılabilmesini sağlamak üzere kurumsal yetkiye sahip olduğunu kanıtlamalıdır.

b) Sürekli uçuşa elverişlilik için tayin edilmiş sorumlu yetkili (post holder) (ticari hava taşımacılığı için)

(Bu paragraf;

- Sürekli uçuşa elverişlilik için tayin edilmiş sorumlu yetkilinin (post holder) tüm bakımın onaylanmış bir standart doğrultusunda ve zamanında yapılmasını sağlamaktan sorumlu olduğu vurgulamalı;

- Söz konusu kişinin, sürekli uçuşa elverişliliğe ilişkin kendi SHY-M sorumluluğuna

ilişkin yetkisinin kapsamını tanımlamalıdır.

Bu paragraf, AOC sahibi olmayan kuruluşlar için gerekli değildir)

c) Sürekli uçuşa elverişlilik koordinasyonu

(Bu paragraf, IR M.A.706(c) tarafından gerekli görülen "kişiler grubunu" teşkil eden iş fonksiyonlarını, SHY-M kapsamında belirtilen tüm sürekli uçuşa elverişlilik sorumluluklarının söz konusu grubu teşkil eden kişilerce kapsandığını göstermeye yetecek kadar detaylı bir şekilde listelemelidir. "Sürekli uçuşa elverişlilik için tayin edilmiş Sorumlu Yetkilinin (Post Holder) söz konusu "kişiler grubunu" kendisinin teşkil ettiği küçük ölçekli işleticiler durumunda, bu paragraf bir önceki paragraf ile birleştirilebilecektir.)

f) Görevler ve sorumluluklar

(Bu paragraf aşağıdaki kişilerin görev ve sorumluluklarını daha da geliştirmelidir:

*- "Sürekli uçuşa elverişlilik koordinasyonu" c) paragrafında listelenen personel,
- [onaylı bakım kuruluşunu (kuruluşlarını) içeren] bakım sisteminin kalite gözetimi ile ilgili olarak kalite müdürü.*

g) İşgücü kaynakları ve eğitim politikası

(1) İşgücü kaynakları

Bu paragraf, onaylanmış sürekli uçuşa elverişlilik faaliyetinin ifası için tahsis edilmiş kişi sayısının yeterli olduğu gösterecek genel rakamlar sunmalıdır. Şirketin tüm çalışanlarına ilişkin ayrıntılı sayının belirtilmesi gerekli olmayıp, sadece sürekli uçuşa elverişliliğe müdahil olan çalışanların sayısının verilmesi yeterlidir. Bu husus aşağıdaki şekilde sunulabilir:)

28 Kasım 2003 tarihi itibarıyla, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sisteminin ifasına tahsis edilmiş olan çalışan sayısı aşağıdaki gibidir:

	Tam Zamanlı	Tam zamanlıya eşdeğer yarı zamanlı
Kalite takibi/gözetimi.	AA	aa = AA'
Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi	BB	bb = BB'
<i>(Kişilerin yönetim grubu hakkında detaylı bilgiler)</i>	BB1	bb1 = BB1'
	BB2	bb2 = BB2'
Diğer...	CC	cc =CC'
Toplam	TT	tt = TT'
Toplam Adam saat	TT + TT'	

(Not: Kuruluşun boyutu ve karmaşıklığı doğrultusunda, bu tablo daha da geliştirilebilecek veya basitleştirilebilecektir)

(2) Eğitim politikası

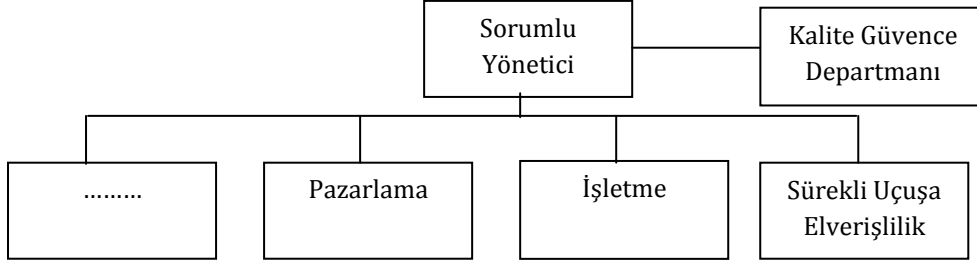
(Bu paragraf, yukarıda belirtilen personele ilişkin eğitim ve nitelik standartlarının söz konusu kuruluşun boyutu ve karmaşıklığı ile tutarlı olduğunu göstermelidir. Ayrıca, tazeleme eğitimine olan ihtiyacın nasıl değerlendirildiğini ve de eğitim kaydının ve takibinin nasıl yapıldığını açıklamalıdır)

0.3. Yönetim organizasyon şemaları

a) Genel organizasyon şeması

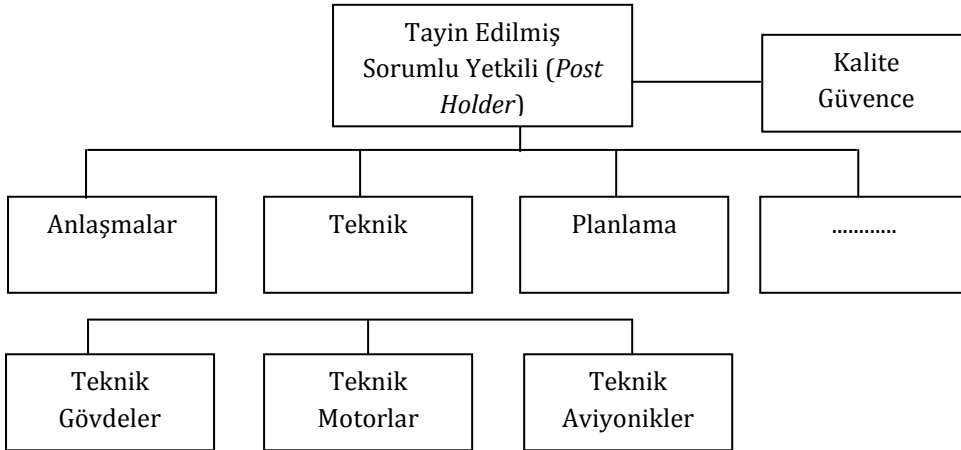
Bu akış şeması vasıtasıyla tüm şirket organizasyonunun kapsamlı bir şekilde anlaşılması sağlanmalıdır.

Örneğin; bir AOC sahibi durumunda;



b) Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi organizasyon şeması

Bu akış şeması sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sistemine ilişkin detayları sunmalı ve kalite güvence departmanı ile diğer departmanlar arasındaki bağlar/ilişkiler dahil olmak üzere, kalite gözetim sisteminin bağımsızlığını açık bir şekilde göstermelidir (aşağıdaki örneğe bakınız). Kuruluşun boyutuna ve karmaşıklığına bağlı olarak, bu akış şeması gerekli olduğu şekilde yukarıdaki ile birleştirilebilecek veya alt bölümlere ayrılabilir. Örneğin; bir AOC sahibi durumunda;



0.4. Kuruluşun faaliyetlerindeki/onayındaki/lokasyonundaki/personelindeki değişikliklerin Genel Müdürlüğe bildirilmesine ilişkin prosedür

(Bu paragraf, öngörülen değişiklikleri hayata geçirmeden önce şirketin Genel Müdürlüğü hangi durumlarda haberdar etmesi gerektiğini açıklamalıdır; örneğin;

Sorumlu yönetici (veya mühendislik başkanı veya kalite müdürü gibi tayin edilmiş herhangi bir kişi), aşağıdakilere ilişkin her tür değişikliği Genel Müdürlüğe bildirecektir:

(1) şirketin adı ve lokasyonu (lokasyonları)

- (2) 0.3 c) paragrafında belirtilmekte olan kişiler grubu
- (3) onaya tesir edebilecekleri sürece, operasyonlar (işletimler), prosedürler ve teknik düzenlemeler.

Joe Bloggs, söz konusu değişiklik Genel Müdürlük tarafından değerlendirilmiş ve onaylanmış oluncaya değin bu tür değişiklikleri hayata geçirmeyecektir.)

0.5. El kitabı revizyon prosedürü

(Bu paragraf, el kitabının revizyonundan ve onay için Genel Müdürlüğe sunulmasından kimin sorumlu olduğunu açıklamalıdır. Bu, Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi halinde, onaylı kuruluşa, sahip olunan onay üzerinde hiçbir etkiye sahip olmayan küçük çaplı değişiklikleri kendi bünyesinde onaylama olanağını içerebilecektir. Bu paragraf, akabinde, ne tür değişikliklerin küçük çaplı ve ne tür değişikliklerin büyük çaplı sayıldığını ve her iki durum için de onay prosedürünün ne olduğunu izah etmelidir.)

BÖLÜM 1 SÜREKLİ UÇUŞA ELVERİŞLİLİK YÖNETİMİ PROSEDÜRLERİ

1.1. Hava aracı teknik kayıt (technical log) kullanımı ve MEL uygulaması

veya

1.1. Hava aracı sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemi kullanımı

- a) Hava aracı teknik kayıt (technical log) ve/veya sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sistemi

(1) Genel

(Bu giriş paragrafında, M.A.305 ve M.A.306 opsiyonlarına özel önem göstererek hava aracı teknik kayıt (technical log) sisteminin ve/veya sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sisteminin amacının hatırlatılması faydalı olabilecektir. Bu amaç doğrultusunda, M.A.305 ve M.A.306 paragrafları alıntılanabilecektir veya daha detaylı açıklamada bulunulabilecektir.)

(2) Kullanım talimatları

(Bu paragraf, hava aracı teknik kayıt (technical log) ve/veya sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sisteminin kullanımına yönelik talimatları sunmalıdır. Bakım personelinin ve operasyon (işletim) ekibinin ilgili sorumluluklarını vurgulamalıdır. Yeterince detaylı talimatlar sunmak amacıyla, teknik kayıt (technical log) ve/veya sürekli uçuşa elverişlilik kayıt sisteminin örneklerine Part 5 "İlaveler" içerisinde yer verilmelidir.)

(3) Hava aracı teknik kayıt (technical log) onayı (Ticari hava taşımacılığı için)

(Bu paragraf, hava aracı teknik kaydının (technical log) her tür müteakip revizyonunu Genel Müdürlüğe sunmaktan kimin sorumlu olduğunu ve izlenecek prosedürün ne olduğunu açıklamalıdır)

- b) MEL uygulaması

(MEL'in, normalde sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi sistemi tarafından kontrol edilen bir doküman olmamasına ve bir MEL toleransının kabul edilip edilmemesine ilişkin kararın normalde operasyon (işletim) ekibinin sorumluluğu dahilinde olmasına karşın, bu paragraf, MEL uygulaması prosedürünü yeterince detaylı bir

şekilde açıklamalıdır, zira MEL, ertelenecek bir kusurun giderilmesi durumunda ekip ile uygun ve etkin iletişimin sağlanması amacıyla, bakıma müdahil olan personelin aşına olması gereken bir araçtır.)

(Bu paragraf, MEL'e sahip olmayan veya ticari hava taşımacılığı için kullanılmayan ve MEL'e sahip olması gerekmeyen hava aracı tipleri için geçerli değildir.)

(1) Genel

(Bu paragraf, MEL dokümanının ne olduğunu geniş kapsamlı olarak açıklamalıdır. Söz konusu bilgiler hava aracı uçuş el kitabından alınabilir.)

(2) MEL kategorileri

(Hava aracı sahibi/işleticinin böyle bir kusurun giderilmesine yönelik bir zaman tahdidi koyan bir sınıflandırma sistemini kullandığı durumlarda, bu tür bir sistemin genel prensiplerinin neler olduğu burada açıklanmalıdır. MEL'in ertelenmiş kusur giderme yönetimi için, bakıma müdahil olan personelin MEL ile aşına olmaları elzemdir.)

(3) Uygulama

(Bu paragraf, bakım personelinin bir MEL sınırlamasını ekibe nasıl belirttiğini açıklamalıdır. Bu husus, teknik kayıt (technical log) prosedürlerine atıfta bulunmalıdır)

(4) Ekip tarafından kabul (Ticari hava taşımacılığı için)

(Bu paragraf, ekibin MEL ertelemesini kabulünü veya reddini teknik kayıt defterinde (technical log) nasıl belirttiğini açıklamalıdır)

(5) MEL zaman limitlerinin yönetimi

(Teknik sınırlamanın ekip tarafından kabulü sonrasında, söz konusu kusurun MEL içerisinde belirtilmekte olan zaman limiti dahilinde giderilmesi gerekmektedir. Söz konusu kusurun söz konusu limit öncesinde fiilen düzeltilmiş olmasının sağlanmasına yönelik bir sistem mevcut olmalıdır. Bu sistem, bunu bir planlama dokümanı olarak kullanan [küçük ölçekli] işleticiler için hava aracı teknik kaydı (technical log) veya bakım zaman limitinin veri işlenmiş planlama sistemleri gibi başka yollarla sağlandığı diğer durumlarda özel bir takip sistemi olabilecektir.)

(6) MEL Zaman Sınırlamasının Aşılması

(Genel Müdürlük, belirlenmiş koşullar altında hava aracı sahibine/işleticiye MEL zaman sınırlamasını aşma yetkisi verebilecektir. Tatbikinın mümkün olduğu durumlarda, bu paragraf, bu süre uzatmalarının kontrol edilmesine ilişkin özel görev ve sorumlulukları açıklamalıdır.)

1.2. Hava aracı bakım programları - geliştirme ve tadil

a) Genel

b) (Bu giriş paragrafı, bir bakım programının amacının hava aracının emniyetli

operasyonu (işletimi) için gerekli olan bakım planlama talimatlarını temin etmek olduğunu hatırlatmalıdır.)

c) İçerik

(Bu paragraf, şirketin hava aracı programının [programlarının] formatının [formatlarının] ne olduğunu açıklamalıdır. Bu paragrafı geliştirmek için AMC M.A.302 (a) İlave I (Appedix I) ve M.B.301 (d) kılavuz olarak kullanılmalıdır.)

d) Geliştirme

(1) **Kaynaklar**

(2) *(Bu paragraf, hava aracı bakım programının geliştirilmesi için kullanılan kaynakların [MRB, MPD, Bakım El Kitabı, vb...] hangileri olduğunu açıklamalıdır.)*

(3) **Sorumluluklar**

(Bu paragraf, hava aracı bakım programının geliştirilmesinden kimin sorumlu olduğunu açıklamalıdır)

(4) **El kitabı tadilleri**

(Bu paragraf, hava aracı bakım programının sürekli geçerliliğinin sağlanmasına yönelik olarak bir sistemin mevcut olduğunu kanıtlamalıdır. Özellikle, hava aracı bakım programının güncellenmesi için hangi ilgili bilgilerin kullanılmakta olduğunu göstermelidir. Bu, icabında, MRB raporu revizyonlarını, modifikasyonların sonuçlarını, imalatçıların ve Genel Müdürlüğün tavsiyelerini, hizmette kazanılan tecrübeleri ve güvenilirlik raporlarını içerebilecektir.)

(5) **Genel Müdürlük tarafından kabul**

(Bu paragraf, bakım programının Genel Müdürlüğe sunulmasından kimin sorumlu olduğunu ve izlenecek prosedürün hangisi olduğunu açıklamalıdır. Burada özellikle, bakım sürelerindeki/dönemlerindeki varyasyon için Genel Müdürlük onayının tanzimine değinilmelidir. Bu, Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi halinde, onaylı kuruluşun belirli değişiklikleri kendi bünyesinde onaylaması olasılığını içerebilecektir. Bunun ardından bu paragraf, ne tür değişikliklerin söz konusu olduğunu ve onay prosedürlerinin ne olduğunu belirtmelidir.)

1.3. Zaman ve sürekli uçuşa elverişlilik kayıtları, sorumluluklar, muhafaza, erişim

a) Saatlerin ve saykılların (turların/iniş-kalkışların) kayıt altına alınması

(Uçuş saatlerinin ve saykılların (turların/iniş-kalkışların) kayıt altına alınması bakım görevlerinin planlanması için elzemdir. Bu paragraf, söz konusu sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşunun güncel uçuş saatlerine ve saykıl (tur/iniş-kalkış) bilgilerine nasıl eriştiğini ve bu bilgilerin kuruluş bünyesinde nasıl işleme tabi tutulduğunu açıklamalıdır.)

b) Kayıtlar

(Bu paragraf, kayıt altına alınması gereken şirket dokümanlarının türünü ve söz

konusu dokümanların her biri için kayıt süresi gerekliliklerinin ne olduğunu detaylı bir şekilde açıklamalıdır). Bu husus, aşağıdakileri içerecek bir tablo veya tablo serisi ile temin edilebilir:

- *Dokümanın cinsi [gerekli olması halinde],*
- *Dokümanın adı,*
- *Muhafaza süresi,*
- *Muhafazadan sorumlu kişi,*
- *Muhafaza yeri.*

c) **Kayıtların korunması**

(Bu paragraf, kayıtların yangından, selden, vb.'den korunmasına ilişkin yöntemleri ve de söz konusu kayıtların muhafaza süresi sırasında [bilhassa bilgisayar kaydı için] değiştirilmemesini/tahrif edilmemesini güvence altına almak üzere uygulanan özel prosedürleri ortaya koymalıdır.)

d) **Sürekli uçuşa elverişlilik kayıtlarının devri**

(Bu paragraf, bir hava aracının satın alınması/kiralanması/başka bir kuruluşa kiralanması ve devredilmesi durumunda kayıtların devrine ilişkin prosedürü ortaya koymalıdır. Bilhassa, hangi kayıtların devredilmesi gerektiğini ve söz konusu devrin [gerekli olması halinde] koordinasyonundan kimin sorumlu olduğunu belirtmelidir.)

1.4. Uçuşa Elverişlilik Direktiflerinin hayata geçirilmesi ve kontrolü

(Bu paragraf, uçuşa elverişlilik direktiflerinin yönetimine yönelik kapsamlı bir sistemin mevcut olduğunu kanıtlamalıdır. Bu paragraf örneğin aşağıdaki Alt paragrafları içerebilecektir:)

a) **Uçuşa elverişlilik direktifi bilgileri**

(Bu paragraf, Uçuşa Elverişlilik Direktifi (AD) bilgi kaynaklarının ne olduğunu ve söz konusu kaynakları şirkette kimin aldığını açıklamalıdır. Mevcut olduğu durumlarda, fazla kaynaklar [örneğin; EASA + Genel Müdürlük + imalatçı veya birlik] faydalı olabilecektir.)

b) **Uçuşa elverişlilik direktifi kararı**

(Bu paragraf, söz konusu Uçuşa Elverişlilik Direktifi (AD) bilgilerinin nasıl ve kim tarafından analiz edildiğini ve uçuşa elverişlilik direktifini planlamak ve yapmak üzere anlaşmalı bakım kuruluşlarına ne tür bilgilerin temin edildiğini açıklamalıdır. Bu husus, gerekli olduğu şekilde, acil durum uçuşa elverişlilik direktifi yönetimine ilişkin özel bir prosedür içermelidir.

c) **Uçuşa elverişlilik direktifi kontrolü**

(Bu paragraf, söz konusu kuruluşun, geçerli tüm uçuşa elverişlilik direktiflerinin yapılmasını ve söz konusu uçuşa elverişlilik direktiflerinin zamanında yerine getirilmesini sağlamayı nasıl başaracağını belirtmelidir. Burada, her yeni veya revize edilmiş uçuşa elverişlilik direktifinin ve her bir hava aracı için aşağıdakilerin

doğrulanmasına olanak veren bir kapalı çevrim sistemine (closed loop system) yer verilmelidir:

- *Söz konusu Uçuşa Elverişlilik Direktifinin (AD) geçersiz olması veya*
- *Söz konusu Uçuşa Elverişlilik Direktifinin (AD) geçerli olması,*
- *Söz konusu Uçuşa Elverişlilik Direktifinin henüz yapılmamış, ancak zaman limitinin aşılmamış olması,*
- *Söz konusu Uçuşa Elverişlilik Direktifinin yapılmış olması ve her tür tekrarlayıcı muayenenin belirlenmiş ve yapılmış olması.*

Bu, süreklilik esasında bir süreç olabilecek veya planlanmış incelemelere dayalı olabilecektir.)

1.5. Bakım programının etkinliğinin analiz edilmesi

(Bu paragraf, bakım programının etkinliğini analiz etmek amacıyla aşağıdakiler gibi hangi araçların kullanıldığını göstermelidir:

- *PIREPS,*
- *Havadaki geri dönüşler (air turn-backs)*
- *Yedek parça tüketimi,*
- *Tekrar eden teknik olay ve kusur,*
- *Teknik gecikmeler analizi [ilgili olması halinde istatistikler vasıtasıyla],*
- *Teknik hadiseler analizi [ilgili olması halinde istatistikler vasıtasıyla],*
- *vb...*

Bu paragraf ayrıca, bu verileri kim tarafından ve nasıl analiz edildiğini, işlem yapma/tedbir alma kararının ne olduğunu ve ne tür işlemlerin yapılabileceğini/tedbirlerin alınabileceğini de belirtmelidir. Bu husus, şunları içerebilecektir:

- *Bakım programının tadil edilmesi,*
- *Bakım prosedürlerinin veya operasyonel prosedürlerin tadil edilmesi.*
- *vb...*

1.6. Zorunlu olmayan modifikasyon gerçekleştirme politikası

(Bu paragraf, zorunlu olmayan modifikasyon bilgilerinin kuruluş bünyesinde nasıl işleme alındığını, işleticinin/hava aracı sahibinin kendi ihtiyacı ve operasyonel tecrübesi karşısında bunların değerlendirilmesinden kimin sorumlu olduğunu, karara ilişkin ana kriterlerin ne olduğunu ve zorunlu olmayan modifikasyonun uygulanmasına [veya uygulanmamasına] ilişkin kararı kimin aldığını açıklamalıdır.)

1.7. Önemli tamir modifikasyon standartları

(Bu paragraf, hayata geçirilmesi öncesinde her tür önemli modifikasyonun onay durumunun değerlendirilmesine ilişkin bir prosedür ortaya koymalıdır. EASA veya dizayn kuruluşu onayı ihtiyacının değerlendirilmesi buna dahildir. Ayrıca, gerekli onay türünü ve EASA veya dizayn kuruluşu tarafından onaylanmış modifikasyona sahip

olmak için izlenilecek prosedürü de belirtecektir.)

1.8. Kusur raporları

a) Analiz

(Bu paragraf, anlaşmalı bakım kuruluşları tarafından temin edilen kusur raporlarının söz konusu sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu tarafından nasıl işleme alındığını açıklamalıdır. Analiz, bakım programının geliştirilmesi ve zorunlu olmayan modifikasyon politikası gibi faaliyetlere yönelmek amacıyla yapılmalıdır.)

b) İmalatçılar ve düzenleyici otoriteler ile irtibat

(Bir kusur raporunun, söz konusu kusurun başka bir hava aracında da oluşmasının muhtemel olduğunu gösterdiği durumlarda, imalatçı ve sertifikasyon Genel Müdürlük ile gerekli tedbirleri alabilmelerine olanak verecek şekilde irtibat kurulması gerekmektedir.)

c) Ertelenmiş kusur politikası

(Çatlaklar ve yapısal kusur gibi kusurlar MEL ve CDL içerisinde gösterilmez. Bununla birlikte, belirli durumlarda bir kusurun giderilmesini ertelemek gerekli olabilecektir. Bu paragraf, herhangi bir kusurun ertelenmesinin herhangi bir emniyet endişesine sebebiyet vermeyecek olduğundan emin olunması amacıyla izlenecek prosedürü oluşturmalıdır. İmalatçı ile uygun irtibat buna dahildir.)

1.9. Mühendislik faaliyeti

(Tatbikinin mümkün olduğu durumlarda, bu paragraf, modifikasyon ve tamirlerin onayı bakımından söz konusu kuruluşun mühendislik faaliyetinin kapsamını ortaya koymalıdır. Modifikasyon/tamir dizaynının geliştirilmesine ve EASA'ya sunulmasına yönelik bir prosedür ortaya koymalı ve kullanılan destekleyici dokümantasyona ve formlara atıf/referans içermelidir. EASA'ya veya Genel Müdürlüğe sunulması öncesinde söz konusu tasarımın kabulünden sorumlu olan kişiyi belirtmelidir.

Söz konusu kuruluşun SHY-21/EASA Part-21 kapsamında bir DOA kabiliyetine sahip olması halinde, bunun burada belirtilmesi ve ilgili el kitaplarında buna atıf yapılması gerekmektedir.)

1.10. Güvenilirlik programları

(Bu paragraf, bir güvenilirlik programının uygun bir şekilde yönetimini açıklamalıdır. En azından aşağıdakilere işaret etmelidir:

- *İşleticinin güvenilirlik programlarının ölçüsü ve kapsamı,*
- *Özel organizasyonel yapı, görev ve sorumluluklar,*
- *Güvenilirlik verilerinin belirlenmesi,*
- *Güvenilirlik verilerinin analiz edilmesi,*
- *Düzeltilici faaliyet sistemi (bakım programı tadili),*
- *Planlanmış gözden geçirmeler (güvenilirlik toplantıları, Genel Müdürlüğün katılımı.)*

(Bu paragraf, gerekli olduğu durumlarda, aşağıdaki şekilde bölümlere ayrılabilir:)

- a) Gövde
- b) Tahrik (İtme)
- c) Komponent

1.11. Uçuş öncesi kontrolleri

(Bu paragraf, genellikle operasyon (işletim) ekibi tarafından yapılan uçuş öncesi kontrolünün kapsamının ve tanımının anlaşılabilir bakım kuruluşları tarafından yapılan bakımın kapsamı ile nasıl tutarlılık dahilinde tutulduğunu göstermelidir. Gerekli olan her durumda, uçuş öncesi kontrolünün içeriğinin ve bakım programının geliştirilmesinin nasıl eş zamanlı olduğunu göstermelidir.)

(Aşağıdaki paragraflar kendinden açıklayıcıdır. Bu faaliyetlerin normalde sürekli uçuşa elverişlilik personeli tarafından yapılmamasına karşın, bu paragraflara burada, ilgili prosedürlerin sürekli uçuşa elverişlilik faaliyeti prosedürleri ile tutarlı olmasını sağlamak amacıyla yer verilmiştir.)

- a) Hava aracının uçuşa hazırlanması
- b) Anlaşmayla devredilmiş yer hizmetleri fonksiyonu
- c) Kargo ve Bagaj yüklemesinin güvenliği
- d) Yakıt ikmalinin kontrolü, Miktar/Kalite
- e) Karın, buzun, buzlanmayı giderme (*de-icing*) veya buzlanmayı önleme (*anti-icing*) işlemlerinden kalan kalıntıların, toz ve kum kontaminasyonunun onaylanmış bir standart doğrultusunda kontrolü

1.12. Hava Aracının tartılması

(Bu paragraf, bir hava aracının hangi durumda tartılması gerektiğini [örneğin; ağırlık ve denge operasyonel gereklilikleri sebebiyle büyük çaplı bir modifikasyon sonrasında], bu işlemi kimin hangi prosedür doğrultusunda yaptığını, yeni ağırlık ve dengeyi kimin hesap ettiğini ve sonucun kuruluş bünyesinde nasıl işleme tabi tutulduğunu belirtmelidir.)

1.13. Kontrol uçuşu prosedürleri

(Kontrol uçuşu yapılmasına ilişkin kriterler normalde hava aracı bakım programında yer almaktadır). Bu paragraf, söz konusu kontrol uçuşunun niyet edilen amacını karşılamak üzere nasıl belirlendiğini [örneğin, bir ağır bakım kontrolü sonrasında, motor veya uçuş kumandası sökümü, takma işlemi sonrasında] ve böyle bir kontrol uçuşunun yetkilendirilmesine yönelik bakımdan çıkış prosedürlerini açıklamalıdır.)

BÖLÜM 2 KALİTE SİSTEMİ

2.1. Sürekli uçuşa elverişlilik kalite politikası, planı ve denetleme prosedürü

- a) Sürekli uçuşa elverişlilik kalite politikası

(Bu paragraf, resmi bir Kalite Politikası beyanı/taahhüdü içermelidir: söz konusu beyan/taahhüt Kalite Sisteminin neye ulaşmayı amaçladığına ilişkindir. En azından SHY-M ile ve kuruluş tarafından öngörülen her tür ilave standartlar ile uygunluk halinin takibini içermelidir.

b) Kalite planı

(Bu paragraf, kalite planının nasıl oluşturulduğunu göstermelidir. Kalite planı, SHY-M'e özgü tüm alanları belirli bir süre zarfında kapsamı gereken bir kalite denetlemesinden ve örneklendirme programından oluşacaktır. Öte yandan, söz konusu program süreci dinamik olmalı ve trendlerin veya endişelerin tanımlandığı özel değerlendirmelere olanak vermelidir. Alt yükleniciler ile anlaşma yapılması durumunda, bu paragraf ayrıca söz konusu alt yüklenicilerin kuruluşun geri kalanı ile aynı sıklıkta denetlenmesinin planlanmasına da işaret etmelidir.)

c) Kalite denetlemesi prosedürü

(Kalite denetlemesi kalite sisteminin kilit öneme sahip olan bir unsurudur. Bu sebepten dolayı, söz konusu kalite denetlemesi prosedürü hazırlıktan sonra kadar bir denetlemenin tüm adımlarına yeterince detaylı bir şekilde değinmeli, denetleme raporu formatını göstermeli [örneğin; paragraf 5.1 "doküman örneği"ne atıf yaparak] ve denetleme raporlarının kuruluş bünyesindeki dağıtımına ilişkin kuralları açıklamalıdır [örneğin; Kalite Müdürünün, Sorumlu Yöneticinin, Tayin Edilmiş Sorumlu Yetkilinin (Post Holder), vb...].

d) Kalite denetlemesi iyileştirici faaliyet prosedürü

(Bu paragraf, düzeltici faaliyetlerin zamanında uygulanmasını ve söz konusu düzeltici faaliyetin sonuçlarının niyet edilen amacı karşılamasını sağlamak amacıyla hangi sistemin uygulanmakta olduğunu açıklamalıdır. Örneğin, bu sistemin periyodik düzeltici faaliyet gözden geçirmelerinden oluşması halinde, söz konusu gözden geçirmelerin nasıl yapılması ve nelerin değerlendirilmesi gerektiğine yönelik talimatlar verilmelidir.)

2.2. Sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi faaliyetlerinin izlenmesi

(Bu paragraf, bakım yönetimi personelinin faaliyetlerinin periyodik olarak gözden geçirilmesine ve söz konusu personelin Bölüm 0'da tanımlanmakta olan sorumluluklarını nasıl yerine getirdiğine yönelik bir prosedür ortaya koymalıdır.)

2.3. Bakım programının (programlarının) etkinliğinin izlenmesi

(Bu paragraf, bakım programının etkinliğinin Bölüm 1 içerisinde belirtildiği şekilde filen analiz edilmekte olduğunun periyodik olarak gözden geçirilmesine ilişkin bir prosedür ortaya koymalıdır.)

2.4. Tüm bakımın uygun bir bakım kuruluşu tarafından yapıldığının izlenmesi

(Bu paragraf, anlaşmalı bakım kuruluşlarının onayının işleticinin filosu üzerinde yapılmakta olan bakım ile ilgili olduğunun periyodik olarak gözden geçirilmesine ilişkin bir prosedür ortaya koymaktadır. Bu, söz konusu bakım sisteminin geçerli kaldığından emin olmak ve bakım anlaşmalarındaki her tür gerekli değişiklikleri önceden görmek amacıyla, herhangi bir mevcut veya tasarlanan tadile ilişkin her tür anlaşmalı kuruluştan geribildirim bilgilerini kapsayabilecektir.

Gerekli olması halinde söz konusu prosedür aşağıdaki şekilde alt bölümlere ayrılacaktır:

a) Hava aracı bakımı

- b) Motorlar
- c) Komponentler)

2.5. Anlaşma ile devredilmiş tüm bakımın, bakım yüklenicisi tarafından kullanılan alt yükleniciler dahil olmak üzere, anlaşma doğrultusunda yapıldığının izlenmesi

(Bu paragraf, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi personelinin anlaşmayla devredilmiş tüm bakımın söz konusu anlaşma doğrultusunda yapılmakta olduğuna kanaat getirdiklerinin periyodik olarak gözden geçirilmesine ilişkin bir prosedür ortaya koymalıdır. Bu, söz konusu sistemin anlaşmaya müdahil olan tüm personelin [yükleniciler ve bunların kendi alt yüklenicileri] söz konusu anlaşmanın şartlarını bilmelerine ve her tür anlaşma tadili için ilgili bilgilerin kuruluş ve yüklenici bünyesinde sevk edilmesine olanak verdiğini sağlayacak bir prosedürü içerebilecektir.)

2.6. Kalite denetlemesi personeli

(Bu paragraf, denetçilere ilişkin gerekli eğitim ve nitelik standartlarını oluşturmalıdır. Kişilerin yarı zamanlı denetçi olarak hareket ettiği durumlarda, söz konusu kişinin, kendisi tarafından denetlenen faaliyete doğrudan müdahil olmaması gerektiği vurgulanmalıdır.)

BÖLÜM 3 ANLAŞMAYLA DEVREDİLMİŞ BAKIM

3.1. Bakım yüklenicisi seçme prosedürü

(Bu paragraf, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu tarafından bakım yüklenicisinin nasıl seçildiğini açıklamalıdır. Seçim sadece söz konusu yüklenicinin hava aracı tipi için uygun bir şekilde onaylanmış olduğunun doğrulanması ile sınırlı olmamalı, ancak söz konusu yüklenicinin gerekli bakımı üstlenmek üzere endüstriyel kapasiteye sahip olduğu da doğrulanmalıdır. Aşağıdakileri güvence altına almak amacıyla, bu seçme prosedürü tercihen bir anlaşma gözden geçirme sürecini içermelidir:

- *Söz konusu anlaşma kapsamlıdır ve hiçbir boşluk veya belirsiz saha yoktur,*
- *Anlaşmaya müdahil olan herkes [gerek sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşundaki gerekse de bakım yüklenicisindeki] anlaşmanın şartlarını kabul etmekte ve kendi sorumluluğunu tam olarak idrak etmektedir,*
- *Tüm tarafların fonksiyonel sorumlulukları açık bir şekilde belirlenmiştir,*
- *Ticari olmayan hava taşımacılığı durumunda söz konusu anlaşma hava aracının hava aracı sahibi/kiracısı tarafından imza edilmiştir.*

Ticari olmayan hava taşımacılığı durumunda, bu faaliyet hava aracı sahibi ile mutabık olunarak yapılabilecektir.)

3.2. Hava aracının kalite denetlemesine tabi tutulması

(Bu paragraf, hava aracı kalite denetlemesine tabi tutulduğunda uygulanacak prosedürü ortaya koymalıdır. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi ile kalite denetlemesi arasındaki farklılıkları göstermelidir.

Bu prosedür şunları içerebilecektir:

- *Onaylanmış prosedürler ile uygunluk;*
- *Anlaşmalı bakımın söz konusu anlaşma doğrultusunda yapılması;*
- *SHY-M ile sürekli uygunluk.)*

BÖLÜM 4 UÇUŞA ELVERİŞLİLİK İNCELEMESİ PROSEDÜRLERİ

4.1. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli

(Bu paragraf, uçuşa elverişlilik gözden geçirme personelinin değerlendirilmesine ilişkin çalışma prosedürlerini oluşturmaktadır. Söz konusu değerlendirme tecrübeye, niteliklere, eğitime vb. işaret etmektedir. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeline yetkilendirme düzenlenmesine ve kayıtların nasıl tutulduğuna ve muhafaza edildiğine ilişkin tanım verilmelidir.)

4.2. Hava aracı kayıtlarının incelenmesi

(Bu paragraf, uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi sırasında incelenmesi gereken hava aracı kayıtlarını detaylı olarak tanımlamalıdır. İncelenmesi gereken detay seviyesi açıklanmalı ve bir örnek kontrol sırasında incelenmesi gereken kayıt sayısı belirtilmelidir.)

4.3. Fiziki inceleme

(Bu paragraf, fiziki incelemenin nasıl yapılması gerektiğini açıklamalıdır. İncelenmesi gereken konu başlıklarını, hava aracının kontrol edilecek fiziki alanlarını, hava aracı içerisindeki dokümanlardan hangilerinin incelenmesi gerektiği vb. listelemelidir.)

4.4. Hava aracının ithal edilmesi için Genel Müdürlüğe tavsiyelere ilişkin ilave prosedürler

(Bu paragraf, hava aracı ithali halinde uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının tanzimine yönelik tavsiyeye ilişkin ilave görevleri) açıklamalıdır. Bu husus, şunları içermelidir: Genel Müdürlük ile iletişim, hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi sırasında incelenecek ilave unsurlar, yapılması gereken bakımın spesifikasyonu, vb.)

4.5. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikalarının düzenlenmesi için Genel Müdürlüğe tavsiyeler

(Bu paragraf, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının tanzimine yönelik tavsiye halinde Genel Müdürlük ile iletişim prosedürlerini şarta bağlamalıdır. İlaveten, söz konusu tavsiyenin içeriği de açıklanmalıdır.)

4.6. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikalarının düzenlenmesi

(Bu paragraf, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası tanzimine ilişkin prosedürleri ortaya koymalıdır. Kayıtların tutulmasına, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikası kopyalarının vb. dağıtımına değinmelidir. Bu prosedür, uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının sadece uçuşa elverişlilik gözden geçirme işleminin uygun bir şekilde yapılması sonrasında düzenlenmesini güvence altına almalıdır.)

4.7. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme kayıtları, sorumluluklar, muhafaza ve erişim

(Bu paragraf, kayıtların nasıl tutulduğunu, kayıt tutma sürelerini, kayıtların saklandığı lokasyonu, kayıtlara erişimi ve sorumlulukları açıklamalıdır.)

BÖLÜM 4B UÇUŞ İZİNİ PROSEDÜRLERİ

4B.1. Onaylanmış uçuş koşulları ile uygunluk

(Bu prosedür, onaylanmış uçuş koşulları ile uygunluğun yetkilendirilmiş bir kişi tarafından nasıl belirlendiğini, belgelendiğini ve tasdik edildiğini belirtmelidir.)

4B.2. CAMO ayrıcalığı kapsamında uçuş izni düzenlenmesi

(Bu prosedür, başvuru hazırlama sürecini ve uçuş izninin imzalanması öncesinde uygunluğun nasıl oluşturulduğu açıklamalıdır. Ayrıca, söz konusu kuruluşun uçuş izni iptali için uygunluğu nasıl sağladığını da izah etmelidir)

4B.3 Uçuş iznine ilişkin yetkili imza sahipleri

(M.A.711(c) ayrıcalığı kapsamında uçuş izni imzalamak için yetkilendirilmiş kişi (kişiler) prosedürde veya SEK ile bağlantılı uygun bir dokümanda belirtilmelidir (adı soyadı, imzası ve yetki kapsamı.)

4B.4 Uçuş için Genel Müdürlük ile irtibat

(Bu prosedür, yerel gereklilikler ile uygunluk ve uçuş kleransı (flight clearance) için Genel Müdürlük ile iletişimi açıklayan hükümler içermelidir.

4B.5. Uçuş izni kayıtları, sorumluluklar, muhafaza ve erişim

(Bu paragraf, kayıtların nasıl tutulduğunu, kayıt tutma sürelerini, kayıtların saklandığı lokasyonu, kayıtlara erişimi ve sorumlulukları açıklamalıdır.)

BÖLÜM 5 EKLER

5.1. Örnek dokümanlar

(Kendinden açıklayıcı bir paragraf)

5.2. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme personeli listesi

(Kendinden açıklayıcı bir paragraf)

5.3. AMC M.A.201(h) 1 ve M.A.711(a) 3 uyarınca alt yüklenicilerin listesi

(Kendinden açıklayıcı bir paragraf, ilaveten söz konusu listenin periyodik olarak gözden geçirilmesi gerektiğini ortaya koymalıdır)

5.4. Anlaşma akdedilmiş onaylı bakım kuruluşlarının listesi

(Kendinden açıklayıcı bir paragraf, ilaveten söz konusu listenin periyodik olarak gözden geçirilmesi gerektiğini ortaya koymalıdır)

5.5. Anlaşmayla (alt yüklenicilere) devredilmiş çalışmaya ilişkin anlaşmaların suretleri (AMC M.A.201(h) 1 - Ek-2.2).

(Kendinden açıklayıcı bir paragraf)

5.6. Onaylı bakım kuruluşları ile akdedilmiş anlaşmaların sureti

(Kendinden açıklayıcı bir paragraf)

Ek-2.6

AMC M.B.602 (f)

F Bakım Kuruluşu Denetleme Raporu SHGM.UED.26005653.FR.6F doküman numarası ile SHGM Kalite El Kitabı içerisinde tanımlanmış olan SHGM Form 6F'dir. İlgili formlara Genel Müdürlük internet sitesinden erişim sağlanabilmektedir.

Ek-2.7

AMC M.B.702 (f)

Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Kuruluşu Denetleme Raporu SHGM.UED.26005653.FR.13 doküman numarası ile SHGM Kalite El Kitabı içerisinde tanımlanmış olan SHGM Form 13'tür. İlgili formlara Genel Müdürlük internet sitesinden erişim sağlanabilmektedir.

Ek-2.8 Organizasyonel Gözden Geçirme

AMC M.A.616

Bu doküman sadece, 10'un altında bakım personeline sahip olan kuruluşlar için geçerlidir. Daha büyük ölçekli kuruluşlar için, bağımsız kalite sisteminin ilkeleri ve uygulamaları kullanılmalıdır.

Küçük ölçekli kuruluşun karmaşıklığına bağlı olarak (hava aracı sayısı ve tipi, farklı filo sayısı, ihtisas hizmetlerinin anlaşmayla (alt yüklenicilere) devrilmesi, vb.) organizasyonel gözden geçirme sistemi kalite sisteminin ilke ve uygulamalarını kullanan bir sistemden (bağımsızlık gerekliliği hariç) düşük karmaşıklığa sahip olan kuruluşa ve yönetilen hava aracına uyarlanmış basitleştirilmiş bir sisteme kadar uzanmaktadır.

Olması gereken asgari olarak, söz konusu organizasyonel gözden geçirme sisteminin, bakım kuruluşu el kitabında açıklanması gereken aşağıdaki özelliklere sahip olması gerekmektedir:

- a. Organizasyonel gözden geçirme programından sorumlu olan kişinin belirlenmesi.
Kendisi bu sorumluluğu IR M.A.606 (b) kişisine (kişilerinden birine) tayin etmediği sürece, normalde bu kişi sorumlu yönetici olmalıdır.
- b. Organizasyonel gözden geçirme işlemleri yapmaktan sorumlu olan kişinin (kişinin) belirlenmesine ve niteliklerine ilişkin kriterler.
Bu kişiler, regülasyonlara ve bakım kuruluşu prosedürlerine ilişkin etraflıca bilgiye sahip olmalıdırlar. Ayrıca bu kişiler, eğitim veya tecrübe vasıtasıyla edinilmiş denetleme bilgisine de sahip olmalıdırlar (tercihen denetçi olarak, ancak Genel Müdürlük tarafından gerçekleştirilmiş bir kaç denetlemeye aktif bir şekilde katılmış olması sebebiyle de olabilecektir.)
- c. Organizasyonel gözden geçirme programının detaylandırılması:
 - Söz konusu kuruluşun emniyetli bir ürün teslim ettiğinden ve regülasyona uygun olduğundan emin olmak üzere gerekli tüm unsurları kapsayan kontrol listesi (kontrol listeleri). Bakım kuruluşu el kitabı içerisinde açıklanan tüm prosedürlere işaret edilmelidir.
 - Kontrol listesi unsurlarının hayata geçirilmesine/gerçekleştirilmesine ilişkin bir

programdır. Her unsur en azından her 12 ayda bir kez kontrol edilmelidir. Kuruluş, yıllık olarak bir tam gözden geçirme veya birkaç kısmi gözden geçirme yapmayı tercih edebilir.

d. Organizasyonel gözden geçirmenin gerçekleştirilmesi

Her bir kontrol listesi unsuru, aşağıdakilerin uygun bir kombinasyonu kullanılarak yanıtlanmalıdır:

- Kayıtların, dokümantasyonun, vb. incelenmesi.
- Anlaşma kapsamındaki veya bir iş emri kapsamında bakım yapılmakta olan hava aracının örnek kontrolü.
- Müdahil olan personel ile mülakat.
- Farklılıkların ve zorluklara ilişkin iç raporların incelenmesi (örneğin; mevcut prosedürlerin ve aletlerin kullanılmasında bildirilen zorluklar ve prosedürlerden sistematik sapmalar, vb.).
- Teslimat sonrasında müşterilerce iletilen şikâyetlerin incelenmesi.

e. Bulguların ve olay raporlarının yönetimi

- Tüm bulgular kayıt altına alınmalı ve tesir gören kişilere bildirilmelidir.
- IR M.A.619(a) anlamındaki tüm Seviye 1 bulgular derhal Genel Müdürlüğe bildirilmeli ve hizmet halindeki hava aracı üzerinde gerekli tüm tedbirler derhal alınmalıdır.
- Tüm olay raporları, olası düzeltici ve önleyici tedbirlerin belirlenmesi suretiyle sürekli gelişim amacı doğrultusunda incelenmelidir. Bu işlem, olaydan önce fark edilmiş ve uygun bir şekilde yönetilmiş olmaları halinde istenmeyen olayın önlenmesini sağlamış olacak ön göstergeleri (örneğin, mevcut prosedürlerin ve aletlerin kullanılmasında bildirilen zorluklar ve prosedürlerden sistematik sapmalar, emniyetsiz davranışlar, vb.) ve ret edilmiş ikazları tespit etmek amacıyla yapılmalıdır.
- Düzeltici ve önleyici tedbirler (faaliyetler) organizasyonel gözden geçirme programından sorumlu olan kişi tarafından onaylanmalı ve belirli bir zaman aralığı dahilinde uygulanmalıdır.
- Organizasyonel gözden geçirmeden sorumlu olan kişinin söz konusu düzeltici tedbirin (faaliyetin) etkin/yürürlükte olduğuna kani olmasına müteakiben, söz konusu bulgunun kapanışı söz konusu düzeltici tedbire (faaliyete) ilişkin bir özet ile birlikte kayıt altına alınmalıdır.
- Sorumlu yönetici tüm önemli bulgulardan ve düzenli olarak organizasyonel gözden geçirme programının küresel sonuçlarından haberdar edilmelidir.

Aşağıda, bakım kuruluşu el kitabı prosedürlerini gerektiği şekilde karşılamak üzere uyarlanacak, basitleştirilmiş tipik bir organizasyonel gözden geçirme kontrol listesi örneği verilmektedir:

1. Çalışmanın kapsamı

Kontrol edilecek hususlar:

- Bakım kapsamındaki veya anlaşma kapsamındaki tüm hava araçları ve komponentler SHGM Form 3F kapsamında yer almaktadır.

- Bakım kuruluşu el kitabında yer alan çalışma kapsamı SHGM Form 3F ile uyumsuzluk halinde değildir.
- SHGM Form 3F ve bakım kuruluşu el kitabı kapsamı dışında hiçbir çalışma yapılmamıştır.

2. Bakım verileri

- Bakım kuruluşu el kitabı içerisindeki çalışma kapsamındaki hava araçlarını kapsayacak bakım verilerinin mevcut ve güncel olduğunu kontrol ediniz.
- TC sahibinden alınan bakım verilerinde habersiz olarak hiçbir değişikliğin yapılmamış olduğunu kontrol ediniz.

3. Ekipmanlar ve Aletler

- Ekipmanları ve aletleri bakım kuruluşu el kitabı içerisindeki listeler ile uyumlu olduğunu ve bunların halen TC sahibinin talimatlarına uygun olduğunu kontrol ediniz.
- Aletlerin uygun kalibrasyona sahip olup olmadığını kontrol ediniz (örnek kontrolü).

4. Depolar

- Depolar bakım kuruluşu el kitabı prosedürlerindeki kriterleri karşılıyor mu?
- Depodaki bazı unsurları uyum dokümantasyon ve süresi geçmiş unsur olup olmadığı bakımından örnekleme yoluyla kontrol ediniz.

5. Bakımın onaylanması (sertifikasyonu)

- Ürünler ve komponentler üzerinde gerçekleştirilen bakım uygun bir şekilde onaylanmış mıdır?
- Modifikasyon/tamir uygulamaları bu tür modifikasyonlara/tamirlere ilişkin uygun onay ile mi yapılmıştır? (örnek kontrolü).

6. Hava aracı sahipleri/işleticiler ile ilişkiler

- Bakım, uygun iş emirleri ile mi yapılmıştır?
- Bir hava aracı sahibi/işletici ile anlaşma imzalandığında, söz konusu anlaşmanın her iki tarafa ilişkin yükümlülüklerine riayet edilmiş midir?

7. Personel

- Mevcut sorumlu yöneticinin ve diğer tayin edilmiş kişilerin onaylanmış Bakım kuruluşu el kitabı içerisinde doğru bir şekilde belirtilmiş olduğunu kontrol ediniz.
- Personel sayısının azalmış olması veya faaliyetin artmış olması halinde, söz konusu personelin halen emniyetli bir ürünü sağlamaya yeterli olup olmadığını kontrol ediniz.
- Tüm yeni personelin (veya yeni fonksiyonlara/görevlere sahip olan personelin) niteliklerinin uygun bir şekilde değerlendirmeye tabi tutulup tutulmamış olduğunu kontrol ediniz.
- Söz konusu personelin aşağıdaki değişiklikleri kapsamak üzere gerekli şekilde eğitime tabi tutulup tutulmamış olduğunu kontrol ediniz:
 - Regülasyonlar,
 - Genel Müdürlük yayınları,
 - Bakım kuruluşu el kitabı ve ilişkili prosedürler,

- Çalışma kapsamındaki ürünler,
- Bakım verileri (önemli Uçuşa Elverişlilik Direktifleri (AD'ler), Servis Bültenleri (SB'ler), vb.).
-

8. Anlaşmalı bakım

- Bakım kayıtlarının örnek kontrolü:
 - İş emrinin mevcut bulunması ve yeterliliği,
- Bakım kuruluşundan alınan veriler,
- Her tür ertelenmiş bakım dahil olmak üzere geçerli Bakımdan Çıkış Sertifikaları (CRS),
- Sökülmüş ve takılmış ekipmanların listesi ve ilişkili SHGM Form 1 veya eşdeğerinin kopyası.
- Anlaşma akdedilmiş bakım kuruluşlarının güncel onay sertifikalarının (SHY/EASA Form 3F) bir kopyasını ediniz.

9. Anlaşmayla (alt yüklenicilere) devredilmiş bakım

- İhtisas hizmetlerine ilişkin alt yüklenicilerin söz konusu kuruluş tarafından uygun bir şekilde kontrol edilip edilmediğini kontrol ediniz.

10. Teknik kayıtlar ve kayıt tutma

- Bakım işlemleri uygun bir şekilde kayıt altına alınmış mıdır?
- Sertifikalar (SHGM Form 1 ve Uygunluk sertifikaları) uygun bir şekilde toplanmış ve kayıt altına alınmış mıdır?
- Uygun süreler sırasında eksiksizlik ve saklamadan emin olmak üzere teknik kayıtlarda bir örnek kontrolü yapınız.
- Bilgisayarlı veri depolaması uygun bir şekilde sağlanmakta mıdır?

11. Olay raporlama prosedürleri

- Raporlamanın uygun bir şekilde yapılıp yapılmadığını kontrol ediniz.
- Alınan ve kaydedilen tedbirler.

Ek-2.9

Sürekli Uçuşa Elverişlilik Kuruluşu Onayı ve F Bakım Kuruluşu Onayı Başvuru Formları SHGM.UED.26005653.FR.2M ve SHGM.UED.26005653.FR.2F doküman numaraları ile SHGM Kalite El Kitabı içerisinde tanımlanmış olan SHGM Form 2M ve 2F'dir. İlgili formlara Genel Müdürlük internet sitesinden erişim sağlanabilmektedir.

Ek-2.10 SHGM Form 4

Yönetici Personel Onay Formu SHGM Kalite El Kitabı içerisinde tanımlanmış olan SHGM Form 4'tür. İlgili formlara Genel Müdürlük internet sitesinden erişim sağlanabilmektedir.

Ek-2.11 Anlaşmalı Bakım

AMC M.A.708 (c)

1. Bakım Anlaşmaları

Aşağıdaki paragrafların amacı standart bir bakım anlaşması temin etmekten ziyade, tatbikinin mümkün olduğu durumlarda, İşletici ve onaylı kuruluşu arasındaki bir bakım anlaşmasında değinilmesi gereken ana hususların bir listesini vermektir. Bakım anlaşmalarının sadece teknik kısımlarının Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi gerektiğinden, aşağıdaki paragraflar sadece teknik konulara değinmekte ve maliyetler, gecikme, garanti, vb. gibi konuları kapsama almamaktadırlar.

Bakımın birden fazla onaylı kuruluşla anlaşmayla devredildiği durumlarda (örneğin, hava aracı üs bakımının X'e, motor bakımının Y'ye ve hat bakımının Z1, Z2 ve Z3'e devredilmiş olması) farklı bakım anlaşmalarının tutarlılığına dikkat edilmesi gerekmektedir.

Bir bakım anlaşması normalde personele gerekli detaylı iş emri sağlamak için tasarlanmamıştır. (ve normalde bu şekilde dağıtılmaz). Bu doğrultuda, konuya müdahil olan herhangi bir kişi kendi sorumluluğundan ve geçerli olan prosedürlerden haberdar olacak şekilde bu fonksiyonların tatminkar bir şekilde karşılanması için İşleticinin SYK ve onaylı bakım kuruluşlarındaki organizasyonel sorumluluğun, prosedürlerin ve rutin işlemlerin belirlenmesi gerekmektedir. Bu prosedürlere ve rutin işlemlere işleticinin SEK'i ve bakım kuruluşunun MOE'si içerisinde yer verilebilir veya bu prosedürler ve rutin işlemler söz konusu dokümanlara ilave edilebilir veya ayrı prosedürlerde yer alabilir. Başka bir deyişle, prosedürler ve rutin işlemler anlaşma koşullarını yansıtmalıdır.

2. Hava Aracı/Motor bakımı

Aşağıdaki alt paragraflar hava aracı üs bakımı, hava aracı hat bakımı ve motor bakımı için geçerli olan bir bakım anlaşmasına uyarlanabilir.

Hava aracı bakımı ayrıca, hava aracı üzerine takılı oldukları sırada motorların ve APU'nun bakımını da kapsamaktadır.

2.1. İş kapsamı

Onaylı bakım kuruluşu tarafından yapılacak bakım tipinin açık bir şekilde belirtilmesi gerekmektedir. Hat ve/veya üs bakımı durumunda, söz konusu anlaşma hava araçlarının tipini belirtmeli ve tercihen hava araçlarının tescillerini içermelidir.

Motor bakımı durumunda, anlaşmada motor tipi belirtilmelidir.

2.2. Bakımın yapılması için belirlenmiş yer/ Sahip olunan sertifikalar

Uygun olduğu şekilde, üs, hat veya motor bakımının yapılacağı yer(ler) belirtilmelidir. Sertifika sahibi bakım kuruluşunun bakım yapacağı yer(ler) anlaşmada belirtilmelidir. Gerekli olması halinde, söz konusu anlaşma, hava aracının gayri faal olmasından veya destekleyici nitelikteki duruma bağlı hat bakımı ihtiyacından doğan bakımın herhangi bir mahalde yapılması olasılığını belirtebilir..

2.3. Alt yüklenicilik

Söz konusu bakım anlaşması, onaylı bakım kuruluşun görevleri hangi koşullar altında bir üçüncü tarafa (bu üçüncü taraf onaylı bakım kuruluşu olsun veya olmasın) anlaşma yoluyla devredebileceğini belirtmelidir. Söz konusu anlaşma en azından SHY-145 Madde 25'e atıf yapmalıdır. İlave bilgi SHY-145 Madde 25 içerisinde yer almaktadır. Buna ilaveten işletici, onaylı bakım kuruluşunun herhangi bir üçüncü tarafa anlaşma yoluyla işi devretmeden önce işleticinin onayının alınmasını gerekli görebilir. İşleticiye, onaylı bakım kuruluşunun anlaşmaya müdahil olan alt yüklenicileri ile ilgili her tür bilgilere (bilhassa kalite gözetimi bilgileri) erişim izni verilmelidir. Öte yandan, Genel Müdürlüğün normalde sadece hava aracı, motor ve APU alt yükleniciliği ile alakalı olmasına karşın, işleticinin sorumluluğu kapsamında gerek işleticinin gerekse de Genel Müdürlüğün alt yükleniciliğin kullanılması hakkında tam olarak haberdar olma hakkına sahip

olduğu bilinmelidir.

2.4. Bakım programı

Söz konusu bakımın, hangi bakım programı altında yapıldığı belirtilmelidir. İşletici, söz konusu bakım programını Genel Müdürlüğe onaylatmalıdır. Bakım programının birden fazla işletici tarafından kullanıldığı durumlarda, her bir işleticinin söz konusu bakım programını, kendi adı altında Genel Müdürlüğe onaylatmaktan sorumlu olduğunun unutulmaması önemlidir.

2.5. Kalite gözetimi

Anlaşma koşulları, işleticinin onaylı bakım kuruluşu üzerinde kalite gözetimi (denetlemeler dahil olmak üzere) yapılmasına olanak veren bir hüküm içermelidir . Söz konusu bakım anlaşması, kalite gözetimi sonuçlarının onaylı bakım kuruluşu tarafından nasıl dikkate alındığını belirtmelidir (Ayrıca bakınız paragraf 2.23 "Toplantılar").

2.6. Genel Müdürlüğün müdahillği

İşletici ile onaylı bakım kuruluşunun yetkili otoritesinin aynı olmadığı durumlarda, işletici ve onaylı bakım kuruluşu kendi yetkili otoriteleri ile birlikte Genel Müdürlüğün sorumluluklarını uygun bir şekilde tanımlamalıdır ve gerektiğinde delegeler oluşturulmalıdır.

2.7. Uçuşa elverişlilik verileri

Söz konusu anlaşmanın amaçları doğrultusunda kullanılan uçuşa elverişlilik verileri ve de kabulden/onaydan sorumlu olan otorite belirtilmelidir. Bu husus, bunlarla sınırlı olmamakla birlikte aşağıdakileri içerebilecektir:

- Bakım programı,
- Uçuşa elverişlilik direktifleri (AD)
- Major Tamirler/modifikasyon verileri,
- Hava aracı bakım el kitabı (AMM)
- Hava aracı Resimli Parça Katalogu (IPC),
- Tesisat şemaları(Wiring diagramları),
- Arıza giderme el kitabı,
- Asgari Teçhizat Listesi (Normalde Hava Aracında Olan),
- İşletme el kitabı,
- Uçak Uçuş El Kitabı, (AFM)
- Motor bakım el kitabı,
- Motor revizyon el kitabı.

2.8. Bakım Girişi Koşulları

Söz konusu anlaşma, işleticinin hava aracını onaylı bakım kuruluşuna hangi koşulda göndermesi gerektiğini belirtmelidir. Önem arz eden kontroller , örneğin "C" ve üzeri bakımlarda , yapılacak işler üzerinde karşılıklı olarak mutabık olunabilmesi için bir iş kapsamı planlama toplantısının organize edilmesi faydalı olabilir (ayrıca bakınız paragraf 2.23 "Toplantılar").

2.9. Uçuşa Elverişlilik Direktifleri ve Servis Bülteni/Modifikasyonlar

Anlaşma, işleticinin onaylı bakım kuruluşuna uçuşa elverişlilik direktiflerinin

(AD'ler) yapılması gereken son tarihleri, seçilmiş uygulama yöntemleri, Servis Bültenlerinin (SB'ler) veya modifikasyonun uygulanmasına ilişkin karar, vb. gibi hangi bilgileri temin etmekle sorumlu olduğunu belirtmelidir. Buna ilaveten işleticinin, Uçuşa Elverişlilik Direktiflerinin (AD'ler) ve modifikasyon durumunun kontrolünü tamamlamak üzere ihtiyaç duyacağı bilgi tipide belirtmelidir.

2.10. Saat ve Saykıl kontrolü

Saat ve saykıl kontrolü işleticinin sorumluluğu dahilindedir; ancak kendi planlama fonksiyonlarına ilişkin kayıtları güncelleyebilmesi için onaylı bakım kuruluşunun güncel uçuş saatleri ve saykılları bilgilerini düzenli olarak alması gereken haller de olabilir (ayrıca bakınız paragraf 2.22 "Bilgi Alışverişi").

2.11. Ömürlü Komponentler

Ömürlü komponentlerin kontrolü işleticinin sorumluluğundadır

İşleticinin kendi kayıtlarını güncelleyebilmesi için onaylı bakım kuruluşu, ömürlü komponent söküm/takımına ilişkin gerekli tüm verileri işleticiye sağlamak zorundadır, (ayrıca bakınız paragraf 2.22 "Bilgi Alışverişi").

2.12. Parçaların tedarik edilmesi

Söz konusu anlaşma, belirli bir malzeme veya komponent türünün işletici tarafından mı yoksa anlaşma yapılmış onaylı bakım kuruluşu tarafından mı tedarik edildiğini, hangi tipteki komponentin ortak havuzda toplandığını, vb. belirtmelidir. Anlaşma, söz konusu komponentin onaylanmış verileri/standartı karşıladığından ve söz konusu hava aracı komponentinin takılmak için yeterli bir koşulda olduğundan emin olunmasının her durumda SHY-145 yetkinliği ve sorumluluğu olduğunu açık bir şekilde belirtmelidir. Başka bir ifadeyle, onaylı bakım kuruluşu söz konusu işletici tarafından tedarik edilen her komponenti kabul etmek zorunda değildir. Komponentlerin kabulüne ilişkin ilave kılavuzluk SHY-145 Madde 17 içerisinde verilmektedir.

2.13. Hat istasyonlarında ortak havuzda toplanan parçalar

Eğer varsa, söz konusu anlaşmahat istasyonlarındaki ortak havuzda toplanan parçalar konusuna işaret etmelidir.

2.14. Programlı bakım

Programlanmış bakım kontrollerinin planlanması için, onaylı bakım kuruluşuna verilecek olan destek dokümantasyonu belirtmelidir. Bu husus, bunlarla sınırlı olmamakla birlikte aşağıdakileri içerebilir:

- İş kartları dahil olmak üzere, geçerli iş paketi;
- Planlanmış komponent söküm listesi;
- Gerçekleştirilecek modifikasyonlar.

Söz konusu onaylı bakım kuruluşunun herhangi bir sebepten dolayı bir bakım kartının ertelenmesini kararlaştırması halinde, bu durumun işletici tarafından resmi olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Söz konusu ertelemenin onaylanmış limitin ötesine geçmesi halinde, "Bakım programından sapma" paragraf 2.17'yi referans alınız. Tatbikinin mümkün olduğu durumlarda, bakım anlaşması içerisinde bu durum belirtmelidir.

2.15. Programlanmamış bakım/Arıza giderme

Anlaşma, söz konusu onaylı bakım kuruluşunun işleticiye haber vermeden hangi

düzeydeki arızayı giderebileceğini belirtmelidir. Asgari olarak, major tamirlerin onayına ve gerçekleştirilmesine değinilmelidir. Her türlü kusur giderme işleminin ertelenmesi işleticiye ve gerektiğinde Genel Müdürlüğe sunulmalıdır.

2.16. Ertelenmiş görevler

Yukarıdaki 2.14 ve 2.15 paragraflarına ve SHY-145 Madde 20'ye bakınız. Buna ilaveten, hava aracı hat ve üs bakımı için, işletici MEL'inin kullanımı ve hat istasyonunda giderilemeyen bir arıza olması durumunda işletici ile ilişkisi belirtilmelidir.

2.17. Bakım Programından Sapma

Sapmalar, işletici tarafından Genel Müdürlükten talep edilmeli veya işletici tarafından Genel Müdürlük nezninde kabul edilebilir bir prosedüre göre uygulanmalıdır. Söz konusu anlaşma , sapma talebini gerekçelendirmek amacıyla onaylı bakım kuruluşunun işleticiye temin edebileceği desteği belirtmelidir.

2.18. Kontrol uçuşu

Hava aracı bakımı sonrasında herhangi bir kontrol uçuşunun gerekli olması halinde, söz konusu kontrol uçuşu işleticinin sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi el kitabı içerisinde belirlenmiş prosedürler doğrultusunda yapılmalıdır.

2.19. Tezgah Testi (*Bench Test*)

Söz konusu anlaşma , kabul edilebilirlik kriterlerini ve işleticinin bir temsilcisinin bir motor testini gözlemlemesinin gerekli olup olmadığını belirtmelidir.

2.20. Servise Verme dokümantasyonu

Servise verme, kendi MOE (Bakım organizasyonu el kitabı) prosedürleri doğrultusunda onaylı bakım kuruluşu tarafından yapılması gerekmektedir. Öte yandan, anlaşma hangi destek formlarının kullanılması gerektiğini (İşleticinin teknik kayıt defteri (*technical log*), onaylı bakım kuruluşunun bakım ziyareti dosyası, vb.) ve onaylı bakım kuruluşunun hava aracının teslim edilmesine müteakiben işleticiye temin etmesi gereken dokümantasyonu belirtmelidir. Bu husus, bunlarla sınırlı olmamakla birlikte aşağıdakileri içerebilir:

- Servise Verme sertifikası - zorunlu,
- Uçuş testi raporu,
- Uygulanan modifikasyonlar listesi,
- Tamirler listesi,
- Uygulanan Uçuşa Elverişlilik Direktifleri (AD) listesi,
- Bakım raporu,
- Tezgah testi (benç testi) (*bench test*) raporu.

2.21. Bakımın kayıt altına alınması

İşletici, SHY-M'in üçüncü bölümü kapsamında gerekli görülen bakım kayıtlarının bazılarının muhafaza edilmesi için onaylı bakım kuruluşu ile anlaşma yapabilir. SHY-M'in üçüncü bölümü kapsamındaki tüm gerekliliklerin işletici veya söz konusu onaylı bakım kuruluşu tarafından yerine getirildiğinden emin olunmalıdır. Böyle bir durumda söz konusu onaylı bakım kuruluşu tarafından işleticiye ve Genel Müdürlüğe, yukarıda belirtilmekte olan kayıtlara serbest ve hızlı bir şekilde erişim hak ve olanağı verilmelidir (iki farklı yetkili otoritenin mudahil olması halinde, Bakınız paragraf 2.6 "Genel Müdürlüğün Müdahilliği").

2.22. Bilgi alışverişi

İşletici ve onaylı bakım kuruluşu arasında bilgi alışverişinin gerekli olduğu her durumda, söz konusu anlaşma hangi bilgilerin ne zaman (yani hangi durumda veya hangi sıklıkta), nasıl ve kim tarafından kime iletilmesi ve temin edilmesi gerektiğini belirtmelidir.

2.23. Toplantılar

Genel Müdürlüğün, işletici ve söz konusu onaylı bakım kuruluşu arasında etkili bir iletişim sisteminin varlığı konusunda tatmin olması için, söz konusu bakım anlaşmanın şartları her iki taraf arasında gerçekleştirilecek belirli toplantı sayısına ilişkin bir hüküm içermelidir.

2.23.1. Anlaşmanın gözden geçirilmesi

Anlaşmanın geçerli olması öncesinde, her hususun her iki tarafın görevlerinin ortak bir şekilde anlaşılmasını sağladığından emin olmak amacıyla anlaşmanın uygulanmasına müdahil olan her iki tarafın teknik personelinin bir araya gelmesi çok önemlidir.

2.23.2. İş kapsamı planlama toplantısı

İş kapsamı planlama toplantıları, yapılacak görevler ortaklaşa kabul edilebilecek şekilde organize edilebilir.

2.23.3. Teknik toplantı

Uçuşa Elverişlilik Direktifleri (AD'ler), Servis Bültenleri (SB'ler), gelecekteki modifikasyonlar, bakım kontrolü sırasında tespit edilen önemli kusurlar, güvenilirlik, vb. gibi teknik konuları düzenli bir şekilde gözden geçirmek amacıyla planlanmış toplantılar organize edilebilir.

2.23.4. Kalite toplantısı

İşleticinin kalite gözetimi tarafından ortaya çıkarılan konuları incelemek ve gerekli düzeltici faaliyetler ile ilgili olarak mutabakata varmak amacıyla kalite toplantıları organize edilebilir.

2.23.5. Güvenilirlik toplantısı

Bir güvenilirlik programının mevcut olduğu durumlarda, söz konusu anlaşma, güvenilirlik toplantılarına katılım dahil olmak üzere işleticinin ve onaylı bakım kuruluşunun söz konusu programa müdahil olma durumlarını belirtmelidir.

Ek-2.12 Yakıt Tankı Emniyeti Eğitimi AMC M.A.706 (f) ve M.B.102 (c)

Bu ek, Yakıt Tankı Emniyeti konularına yönelik eğitim verilmesine ilişkin genel talimatları içermektedir.

A) Geçerlilik:

- CS-25'te tanımı yapılan ve 1 Ocak 1958'den sonra azami yolcu kapasitesi 30 veya daha fazla olarak tip sertifikası verilmiş veya azami sertifikaya edilmiş yük kapasitesi 3402 kg veya daha fazla kargo taşıyan büyük hava araçları.
- Sertifikasyon temeli olarak CS-25 düzeltme 1 veya daha sonrası olan CS-25'e göre büyük uçaklar.

B) Etkilenen kuruluşlar:

- A) paragrafında belirtilmekte olan uçakların sürekli uçuşa elverişliliğini yöneten SYK'lar.
- Genel Müdürlük.

C) Etkilenen kuruluşlardaki eğitim alması gereken kişiler:

Sadece Faz 1:

- Kalite müdürü ve kalite personeli
- B) paragrafı içerisinde belirtilmekte olan SYK'ların gözetiminden sorumlu olan Genel Müdürlük personeli.

Faz 1+ Faz 2 + Süreklilik eğitimi:

- SEK'in, A) paragrafı içerisinde belirtilmekte olan hava araçlarının sürekli uçuşa elverişliliğini yöneten ve inceleyen personeli;

D) Eğitim kurslarına ilişkin genel gereklilikler

Faz 1 - Farkındalık

Söz konusu eğitimin, ilgili kişi gözetimsiz olarak çalışmaya başlamadan önce, ancak her durumda kuruluşa katılmasından itibaren en geç 6 ay içerisinde yapılması gerekmektedir. 2007/001/R sayılı ED Kararı Ek-2.12 ile uygunluk kapsamında daha önceden Seviye 1 tanıtım kursuna katılmış olan kişiler faz 1 ile uygunluk dahilindedirler.

Tip: Konunun asli unsurlarının ele alındığı bir farkındalık kursu olmalıdır. Eğitim bülteni veya sair kendi kendine çalışma veya bilgilendirme oturumu şeklinde olabilecektir. İlgili kişinin eğitimden geçmiş olduğundan emin olmak üzere okuyucunun imzası gerekmektedir.

Seviye: Konunun asli unsurlarının ele alındığı alıştırmaya seviyesinde bir kurs olmalıdır.

Amaçlar:

Kursiyer, söz konusu eğitimin tamamlanması sonrasında;

1. Yakıt tankı emniyet konularının temel unsurlarına aşina olmalıdır;
2. Yaygın olarak kullanılan sözcükleri kullanarak ve uygunsuzluklara ilişkin örnekler vererek tarihsel geri planın ve emniyet kaygısı gerektiren unsurların basit bir tanımını yapabilmelidir.
3. Tipik terimleri kullanabilmelidir.

İçerik: Kurs aşağıdakileri içermelidir:

- YTE kazalarına veya olaylarına ilişkin örnekleri gösteren kısa bir geri plan,
- Yakıt tankı emniyeti kavramının ve CDCCL'in tanımı,
- CDCCL unsurlarını gösteren imalatçı dokümanlarından bazı örnekler,
- YTE kusurlarına ilişkin tipik örnekler,
- TC sahiplerinin tamir verilerine ilişkin bazı örnekler
- Muayeneye (kontrole) yönelik bakım talimatlarından bazı örnekler.

Faz 2 - Detaylı eğitim

Kuruluşların gerekli kursları düzenleyebilmelerine ve personele eğitimi verebilmelerine olanak sağlamak üzere, kuruluşun eğitim programları/yöntemleri/uygulamaları göz önünde bulundurularak Genel Müdürlük tarafından esnek bir süreye izin verilebilecektir. Söz konusu esnek süre 31 Aralık 2013 tarihini aşamaz.

SYK veya bir SHY-147/EASA Part-147 eğitim kuruluşundan 2007/001/R sayılı ED kararı Ek-2.12 ile uygunluk kapsamında daha önceden seviye 2 detaylı eğitim kursuna katılmış olan kişiler, süreklilik eğitim istisna olmak üzere faz 2 ile uygunluk dahilindedirler.

Personel, faz 2 eğitimini, hangisi daha sonra ise, 31 Aralık 2013 tarihi itibariyle veya kuruluş katıldıktan sonraki 12 ay içerisinde almış olmalıdır.

Tip: Kuruluş bünyesinde veya dışında gerçekleştirilecek daha kapsamlı/derinlemesine bir kurs olmalıdır. Eğitim bülteni veya sair kendi kendine çalışma şeklinde olmamalıdır. Kurs sonunda bir sınav yapılmalıdır ve bu sınav çoktan seçmeli sorular şeklinde olmalıdır; sınavı geçme notu %75 olmalıdır.

Seviye: Konunun teorik ve pratik unsurlarına ilişkin detaylı bir kurs olmalıdır.

Eğitim aşağıdaki şekillerde verilebilecektir:

- Yakıt Tankı Emniyeti (YTE) konularından tesir görmüş komponentlerden, sistemlerden ve parçalardan örnekler içeren uygun tesislerde. YTE konusuna ilişkin filmler, resimler ve pratik/uygulamalı örnekler kullanılarak veya
- Söz konusu film burada belirtilen amaçları ve içeriği karşıladığında film de dahil olmak üzere uzaktan eğitime (e-öğrenme veya bilgisayar destekli eğitim) katılarak. E-öğrenme veya bilgisayar destekli eğitim aşağıdaki kriterleri karşılamalıdır:
- Sürekli değerlendirme süreci ile eğitimin etkinliği ve konu ile ilgili sağlanmalıdır;
- Kursiyerin bir sonraki adıma geçmek üzere yetkilendirilmesini sağlamak üzere eğitimin ara adımlarında bazı sorular öngörülmelidir;
- Sınavların içeriği ve sonuçları kayıt altına alınmalıdır;
- Desteğe ihtiyaç duyulan durumlarda eğitime bizzat veya uzaktan erişim mümkün olmalıdır.

Faz 2 için 8 saatlik bir süre kabul edilebilir uygunluktur.

Kursun sınıf ortamında verildiği durumlarda, eğitmenin Amaçlar ve Kılavuz İlkelerdeki verilere gayet aşina olması gerekmektedir. Aşina olmak için, eğitmenin kendisi sınıf ortamında benzer bir kursa katılmış ve ilgili konularda ilave bir takım dersler vermiş olmalıdır.

Amaçlar:

Kursa katılan kişi, söz konusu eğitimin tamamlanması sonrasında;

- Yakıt tankı emniyeti konuları ile ilgili olaylar geçmişi ve konunun teorik ve pratik unsurları hakkında bilgi sahibi olmalı; FAA'nin 88 sayılı SFAR'ı (Özel FAR) olarak bilinen FAA regülasyonlarına ve JAA Geçici Rehberlik Kitapçığı TGL 47 hakkında genel bilgi sahibi olmalı; yakıt tankı sistemi ALI kavramı hakkında (Kritik Dizayn Konfigürasyon Kontrol Limitleri (Sınırlamaları) CDCCL dahil ve teorik esasları ve özel örnekleri kullanarak) detaylı bir tanım yapabilmelidir;
- Bilginin ayrı unsurlarını mantıklı ve kapsamlı bir şekilde birleştirebilme ve uygulayabilme becerisine sahip olmalıdır;
- Yukarıdaki unsurların hava aracına nasıl tesir ettiğine ilişkin bilgi sahibi olmalıdır;
- İmalatçının dokümantasyonundan YTE 'ye tabi olan komponentleri veya parçaları veya hava aracını saptayabilmelidir,
- İşlemi planlayabilmeli veya bir Servis Bültenini ve bir Uçuşa Elverişlilik Direktifini uygulayabilmelidir.

İçerik: E) paragrafında tanımlanan kılavuz ilkeleri takip etmelidir.

Süreklilik eğitimi:

Kuruluş, söz konusu süreklilik eğitiminin her iki yıllık sürede yapılmasını sağlamalıdır. SEK atıfta bulunulan eğitim programı müfredatında söz konusu süreklilik eğitimine ilişkin ek müfredat yer almalıdır.

Süreklilik eğitimi bir sınıf ortamında veya uzaktan eğitim şeklinde faz 2 eğitimi ile birleştirilebilir.

Materyal, aletler, dokümantasyon ve imalatçının veya Genel Müdürlüğün direktifleri ile ilgili yeni talimatlar yayınlandığında süreklilik eğitimi güncellenmelidir.

E) Faz 2 kurslarının içeriğinin hazırlanmasına yönelik kılavuz ilkeler

Faz 2 eğitim programı oluşturulurken aşağıdaki kılavuz ilkelerin göz önünde bulundurulması gerekmektedir:

- a) Yakıt tankı emniyeti kavramının ve geri planının idrak edilmesi,
- b) Teknisyenlerin, yakıt tankı sistemleri bakımı ile ilgili olarak gerçekleştirilmiş veya gerçekleştirilmekte olan sürekli uçuşa elverişliliğe ilişkin talimattaki gelişmeleri nasıl öğrenebilecekleri, yorumlayabilecekleri ve işleme alabilecekleri,
- c) Özellikle yakıt sistemi üzerinde çalışılırken ve nitrojen kullanan Alevlenebilirlik Azaltma Sistemi (*Flammability Reduction System*) takılırken her tür tehlikelerin farkında olunması.

Aşağıdaki konulara işaret eden eğitim programında yukarıdaki a) b) ve c) paragraflarına yer verilmelidir:

- i) Yakıt tankı emniyeti riskinin ardındaki teorik geri plan: yakıt ve havanın karışımlarının patlaması; bu karışımların havacılık ortamındaki hareketi; sıcaklık ve basınç etkileri; tutuşma vs için gerekli enerji; "yangın üçgeni"; patlamaları önlemek üzere şu 2 kavram açıklanmalı:
 - (1) Tutuşmanın kaynağının önlenmesi ve
 - (2) Alevlenebilirliğinin azaltılması,
- ii) Yakıt tankı sistemleri ile ilgili önemli kazalar, kaza soruşturmaları ve sonuçları,
- iii) FAA'nin SFAR 88'i ve JAA Ara/Geçici Politikası INT POL 25/12: tutuşma önleme programı inisiyatifleri ve hedefleri, emniyetsiz koşulların saptanması ve düzeltilmesi, yakıt tankı bakımının sistematik olarak geliştirilmesi,
- iv) Kullanılmakta olan kavramların kısaca açıklanması: FAA'nin SFAR 88'inin ve JAA INT/POL 25/12'in sonuçları: modifikasyonlar, uçuşa elverişlilik sınırlamaları (limitleri) unsurları (ALI) ve CDCCL,
- v) İlgili bilgilerin nereden temin edilebileceği ve bu bilgilerin sürekli uçuşa elverişlilik talimatlarında (hava aracı bakım el kitapları, komponent bakım el kitapları, ...) nasıl kullanılacağı ve yorumlanacağı,
- vi) Bakım sırasında Yakıt Tankı Emniyeti: yakıt tankı giriş ve çıkış prosedürleri, temiz çalışma ortamı, konfigürasyon kontrolü, kablo ayrımı, komponentlerin topraklanması vb. ifadelerinin ne anlama geldiği,
- vii) Takılı olma durumunda alevlenebilirlik azaltma sistemleri: bunların var olma sebebi, etkileri, bakım için nitrojen kullanan Alevlenebilirlik Azaltma Sistemi'nin (*Flammability Reduction System*) (FRS) tehlikeleri, FRS'li bakımda/çalışmada alınacak emniyet tedbirleri,
- viii) Bakım işlemlerinin kayıt altına alınması, muayenelerin (kontrollerin) sonuçlarının

ve ölçüm değerlerinin kayıt altına alınması.

Bu eğitim, temsili bir sayıda kusur örneklerini ve TC/STC sahiplerinin bakım verilerindeki bunlara ilişkin tamirleri içermelidir.

F) Eğitimin onaylanması

SYK'lar için, ilk eğitim ve süreklilik eğitimi programının ve sınav içeriğinin onaylanması SEK'in değiştirilmesi suretiyle sağlanabilir. SEK revizyonu, M.A.704(b)'ye uygun olarak onaylanır. Bu kararın içeriğinin karşılanması için SEK'deki gerekli değişiklikler Genel Müdürlük tarafından talep edilen sürede yapılmalı ve uygulamalıdır.

Ek-2.13 Organizasyonel Gözden Geçirme

M.A.712 (f) ve AMC M.A.712 (f) e göre ve sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi el kitabı içerisinde tanımlandığı şekilde, tam bir kalite sistemi yerine organizasyonel gözden geçirme sistemi kullanılabilir.

Küçük ölçekli kuruluşun karmaşıklığına bağlı olarak (hava aracı sayısı ve tipi, farklı filo sayısı, uçuşa elverişlilik incelemeleri yapma ayrıcalığı, vb.) organizasyonel gözden geçirme sistemi kalite sisteminin ilke ve uygulamalarını kullanan bir sistemden (bağımsızlık gerekliliği hariç) düşük karmaşıklığa sahip olan kuruluşa ve yönetilen hava aracına uyarlanmış basitleştirilmiş bir sisteme kadar çeşitlilik gösterebilir.

Asgari olarak, organizasyonel gözden geçirme sistemi, aşağıdaki özelliklere sahip olup, SEK içerisinde açıklanması gerekmektedir.

a. Organizasyonel gözden geçirme programından sorumlu olan kişinin tanımı:

Bu kişi sorumluluğunu M.A.706 (c)'de belirtilen kişilerden birine devretmediği sürece, bu kişi sorumlu yöneticidir.

b. Organizasyonel gözden geçirme işlemlerini uygulamaktan sorumlu olan kişinin (kişilerin) tanımlanması ve niteliklerine ilişkin kriterler:

Bu kişiler, ilgili mevzuata ve sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu (SYK) prosedürlerine ilişkin etraflıca bilgiye sahip olmalıdırlar. Ayrıca bu kişiler, eğitim veya tecrübeyle edinilmiş denetleme bilgisine de sahip olmalıdırlar (tercihen denetçi olarak, ancak Genel Müdürlük tarafından gerçekleştirilmiş bir kaç denetlemeye aktif bir şekilde katılmış olması sebebiyle de olabilecektir.)

c. Organizasyonel gözden geçirme programının detaylandırılması:

- Söz konusu kuruluşun emniyetli bir ürün teslim ettiğinden ve ilgili mevzuata uygun olduğundan emin olmak üzere gerekli tüm unsurları kapsayan kontrol listesi (listeleri). SEK içerisinde açıklanan tüm prosedürleri kapsamalıdır.
- Kontrol listesi unsurlarının hayata geçirilmesine/gerçekleştirilmesine ilişkin bir zaman çizelgesi. Her unsur 12 ayda en az bir kez kontrol edilmelidir. Kuruluş, yılda bir kez tam gözden geçirme gerçekleştirmeyi veya birkaç kısmi gözden geçirme gerçekleştirmeyi seçebilir.

d. Organizasyonel gözden geçirme işlemlerinin gerçekleştirilmesi:

- Kayıtların, dokümantasyonun, vb. gözden geçirilmesi .
- Anlaşma kapsamındaki hava aracının örnekleme kontrolü.
- Müdahil olan personel ile mülakat.
- Aksaklıkların ve zorluklara ilişkin iç raporların gözden geçirilmesi (örneğin; mevcut prosedürlerin ve aletlerin kullanılmasında bildirilen zorluklar ve prosedürlerden

sistematiik sapmalar, vb.).

- Müşteriler tarafından iletilen şikayetlerin gözden geçirilmesi .

e. Bulguların ve olay raporlarının yönetimi:

- Tüm bulgular kayıt altına alınmalı ve etkilenen kişilere bildirilmelidir.
- M.A.716(a)'da açıklanan tüm Seviye 1 bulgular derhal Genel Müdürlüğe bildirilmeli ve hizmet halindeki hava aracı üzerinde gerekli tüm tedbirler derhal alınmalıdır.
- Tüm olay raporları, olası düzeltici ve önleyici tedbirlerin belirlenmesi suretiyle sürekli gelişim amacı doğrultusunda gözden geçirilmelidir. Bu işlem, olaydan önce fark edilmiş ve uygun bir şekilde yönetilmiş olmaları halinde istenmeyen olayın önlenmesini sağlamış olacak ön göstergeleri (örneğin, mevcut prosedürlerin ve aletlerin kullanılmasında bildirilen zorluklar ve prosedürlerden sistematiik sapmalar, emniyetsiz davranışlar, vb.) ve ret edilmiş ikazları tespit etmek amacıyla yapılmalıdır.
- Düzeltici ve önleyici faaliyetler organizasyonel gözden geçirme programından sorumlu olan kişi tarafından onaylanmalı ve belirlenen bir zaman aralığı dahilinde uygulanmalıdır.
- Organizasyonel gözden geçirme işleminden sorumlu olan kişinin söz konusu düzeltici faaliyetin etkinliğinden emin olmasından sonra, bulgu düzeltici faaliyete ilişkin bir özet ile birlikte kayıt altına alınarak kapatılır.
- Sorumlu yönetici tüm önemli bulgulardan ve düzenli olarak organizasyonel gözden geçirme programının sonuçlarından haberdar edilmelidir.

Aşağıda, SYK prosedürlerini gerektiği şekilde karşılamak üzere uyarlanacak, basitleştirilmiş tipik bir organizasyonel gözden geçirme kontrol listesi örneği verilmektedir:

1. Çalışmanın kapsamı

- Anlaşma kapsamındaki tüm hava araçları SHGM Form 14'de yer alır.
- SYK içerisindeki çalışma kapsamı SHGM Form 14 ile uyumsuzluk halinde değildir.
- SHGM Form 14 ve SYK kapsamı dışında hiçbir çalışma gerçekleştirilmemiştir.
- Söz konusu kuruluşun artık anlaşma kapsamındaki hava aracına sahip olmadığı hava aracı tipleri için onaylanmış çalışma kapsamını muhafaza etmesi gerekçelendirilmekte midir?

2. Filonun uçuşa elverişlilik durumu

- Sürekli uçuşa elverişlilik durumu (AD, bakım programı, ömrü sınırlı komponentler, ertelenmiş bakım, ARC geçerliliği) süresi dolmuş herhangi bir unsuru göstermekte midir? Göstermekteyse, söz konusu hava aracı bakım için hizmetten geri çekilmiş midir?

3. Hava aracı bakım programı

- En son gözden geçirmeden itibaren TC/STC sahiplerinin Sürekli Uçuşa Elverişliliğe ilişkin Talimatlarına ait tüm revizyonlarının, Genel Müdürlük tarafından aksi onaylanmadığı sürece, bakım programına dahil edilmiş olup olmadığını (veya dahil edilmelerinin planlanıp planlanmadığını) kontrol ediniz.
- Bakım programı, bakım programına tesir eden tüm modifikasyonlar veya tamirler hesaba katılarak revize edilmiş midir?
- Tüm bakım programı revizyonları doğru şekilde onaylanmış mıdır? (Genel Müdürlük

veya dolaylı onay)

- Bakım programı ile uygunluk durumu en son onaylanmış bakım programını yansıtmakta mıdır?
- Bakım programı sapmalarının ve toleransların kullanımı uygun bir şekilde yönetilmiş midir ve onaylanmış mıdır?

4. Uçuşa Elverişlilik Direktifleri (ve Genel Müdürlük tarafından yayınlanmış diğer zorunlu yayınlar)

- En son gözden geçirmeden itibaren yayınlanmış tüm Uçuşa Elverişlilik Direktifleri (AD'ler) Uçuşa Elverişlilik Direktifi (AD) durum listesine dahil edilmiş midir?
- Uçuşa Elverişlilik Direktifi (AD) durum listesi Uçuşa Elverişlilik Direktifi (AD) içeriğini doğru bir şekilde yansıtmakta mıdır? Uygulanabilirlik, uygunluk tarihi, dönemsellik...? (Uçuşa Elverişlilik Direktifleri (AD'ler) üzerinde örnekleme kontrolü)

5. Modifikasyonlar/tamirler

- İlgili durum listesinde yer alan olan tüm modifikasyonlar/tamirler M.A.304' e göre onaylanmış mıdır? (modifikasyonlar/tamirler üzerinde örnekleme kontrolü)
- En son gözden geçirmeden itibaren gerçekleştirilmiş tüm modifikasyonlar/tamirler tekabül eden ilgili durum listesine dahil edilmiş midir? (hava aracı/komponent kayıt defterlerinden (*logbooks*) örnekleme kontrolü)

6. Hava aracı sahipleri/işleticiler ile ilişkiler

- Her bir harici hava aracı sahipleri/işletici ile uçuşa elverişliliği söz konusu SYK tarafından yönetilmekte olan tüm hava araçlarını kapsayan bir anlaşma (SHY-M/EASA Part M doğrultusunda) imzalanmış mıdır?
- Anlaşma kapsamındaki hava aracı sahipleri/işleticiler kendilerinin söz konusu anlaşma içerisinde belirtilen yükümlülüklerini yerine getirmişler midir? Uygun olduğu şekilde:
 - Uçuş öncesi kontrolleri doğru bir şekilde yapılmakta mıdır? (pilotlar ile görüşme)
 - Teknik kayıt (*technical log*) veya eşdeğeri doğru bir şekilde kullanılmakta mıdır (uçuş saatlerinin/sayılarının pilot tarafından rapor edilen kusurların kaydı, hangi bakımın sırada olduğunun belirlenmesi, vb.)?
 - Uçuşlar, süresi geçmiş bakımla veya uygun bir şekilde giderilmemiş veya ertelenmemiş arızalar ile yapılmış mıdır? (hava aracı kayıtlarından örnekleme kontrolü)
 - SYK 'ya haber verilmeden bakım yapılmış mıdır (hava aracı kayıtlarından, hava aracı sahipleri /işletici ile görüşme örnekleme kontrolü)?

7. Personel

- Mevcut sorumlu yöneticinin ve diğer tayin edilmiş kişilerin onaylanmış SYK içerisinde doğru bir şekilde belirtilmiş olduğunu kontrolü
- Personel sayısının azalmış olması veya faaliyetin artmış olması halinde, kuruluşun halen yeterli personele sahip olup olmadığını kontrolü
- Tüm yeni personelin (veya yeni fonksiyonlara/görevlere sahip olan personelin) niteliklerinin uygun bir şekilde değerlendirmeye tabi tutulup tutulmadığının kontrolü

- Söz konusu personelin aşağıdaki değişiklikleri kapsayacak şekilde gerekli eğitime tabi tutulup tutulmadığının kontrolü
 - İlgili mevzuatlar,
 - Genel Müdürlük yayınları,
 - SYK ve ilişkili prosedürler,
 - Onaylanmış çalışma kapsamı,
 - Bakım verileri (önemli Uçuşa Elverişlilik Direktifleri (AD'ler), Servis Bültenleri (SB'ler), ICA tadilleri vb.).

8. Anlaşmalı bakım

- Bakım kayıtlarının örnekleme kontrolü:
 - İş emrinin mevcut bulunması ve yeterliliği,
 - Bakım kuruluşundan alınan veriler,
- Tüm ertelenmiş bakımlar dahil olmak üzere geçerli Bakımdan Çıkış Sertifikaları (CRS),
- Sökülmüş ve takılmış ekipmanların listesi ve ilişkili SHGM Form 1 veya eşdeğerinin kopyası.
- Anlaşma akdedilmiş bakım kuruluşlarının güncel onay sertifikalarının (SHY/EASA Form 3F) bir kopyasının temini.

9. Teknik kayıtlar ve kayıt tutma

- Sertifikalar (SHGM Form 1 ve uygunluk sertifikaları) uygun bir şekilde toplanmış ve kayıt altına alınmış mıdır?
- Teknik kayıtların doğru şekilde doldurulduğundan ve uygun sürelerde saklandığından emin olmak için örnekleme kontrolünün yapılması.
- Bilgisayarlı veri depolaması uygun bir şekilde sağlanmakta mıdır?

10. Olay raporlama prosedürleri

- Raporlamanın uygun bir şekilde yapılıp yapılmadığını kontrol edilmesi,
- Alınan ve kaydedilen faaliyetler.

11. Uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemi

Ek-3.1 Sürekli Uçuşa Elverişlilik Anlaşması

1. Hava aracı sahibi, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi işlemlerini yerine getirmek üzere onaylı bir SYK ile IR M.A.201'e göre anlaşma yaptığında, söz konusu anlaşmanın bir kopyasını her iki tarafça da imzalanmasına müteakiben Genel Müdürlüğe sunar.
2. İlgili anlaşma SHY-M gerekliliklerine göre düzenlenir ve hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğine ilişkin her bir imza tarafına ait olan yükümlülükleri tanımlar.
3. İlgili anlaşma asgari aşağıdakileri içerir;
 - Hava aracının tescili,
 - Hava aracının tipi,
 - Hava aracının seri numarası,

- Hava aracı motor tipi,
- Hava aracı motor seri numaraları,
- Hava aracı sahibinin adı veya işletmecinin ticari ismi ve adresi dahil olmak üzere şirket detayları,
- Adres dahil olmak üzere, SYK'nın detayları.

4. Aşağıdaki ifadeyi belirtir:

"Hava aracı işleticisi, söz konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinin yönetilmesi, Genel Müdürlük tarafından onaylanmak üzere bir bakım programının geliştirilmesi ve bu bakım programı doğrultusunda bakım işlemlerinin onaylı bir bakım kuruluşunda uygulanmak üzere gerekli organizasyonun yapılması görevlerini onaylı bir SYK'ya devreder.

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

Hava aracı işleticisi kendi bilgisi dahilinde olan hususlar kapsamında söz konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği ile ilgili olarak SYK'e verilen tüm bilgilerin doğru olduğunu ve olacağını ve ayrıca söz konusu hava aracında SYK'nın onayı olmaksızın değişiklik yapılmayacağını kabul eder.

İmza taraflarından herhangi biri tarafından anlaşma şartlarına uyulmaması halinde, bu anlaşma geçersiz hale gelir. Böyle bir durumda hava aracı işleticisi söz konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliği ile ilgili her işlem için tüm sorumluluğa sahip olur ve Genel Müdürlüğe iki hafta içerisinde bilgilendirme sorumluluğunu üstlenir."

5. Hava aracı işleticisi, IR M.A.201 gereği bir SYK ile anlaşma yaptığında, her bir tarafın yükümlülükleri aşağıdaki gibi paylaşılır.

5.1. SYK yükümlülükleri:

1. Yetki kapsamında ilgili hava aracı tipinin mevcut olması;
2. Söz konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğini devam ettirmek üzere aşağıda belirtilen koşullara uymak:
 - (a) Söz konusu hava aracı için, uygulanabilirliği varsa güvenilirlik programını da içerecek şekilde, bir bakım programı oluşturmak;
 - (b) IR M.A.803 (c) paragrafına göre hava aracı sahibi pilot tarafından uygulanacak bakım işlemlerini (söz konusu onaylı bakım programında) beyan etmek;
 - (c) Söz konusu hava aracının bakım programının onayını organize etmek;
 - (d) Onaylanmasına müteakiben, söz konusu hava aracı bakım programının bir kopyasını hava aracı işleticisine iletmek;
 - (e) Söz konusu hava aracının mevcut onaylı bakım programı ile daha önceki bakım programı arasındaki farklılıkları tespit edilmesini ve uyumlu hale getirilmesini organize etmek;
 - (f) Onaylı bakım kuruluşu tarafından uygulanacak bakımı organize etmek;
 - (g) Uygulanması gereken tüm uçuşa elverişlilik direktiflerini organize etmek;
 - (h) Planlı bakım ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemleri sırasında tespit edilen veya hava aracı sahibi tarafından rapor edilen tüm uygunsuzlukların onaylı bakım kuruluşu tarafından giderilmesini organize etmek;
 - (i) Planlı bakımları, uçuşa elverişlilik direktiflerini, ömürlü parça değişimlerinin takip edilmesini ve komponent kontrol gerekliliklerini koordine etmek;
 - (j) Söz konusu hava aracının onaylı bakım kuruluşunda bakımın uygulanacağı her durumu hava aracı sahibine bildirmek;

- (k) Tüm teknik kayıtları yönetmek;
 - (l) Tüm teknik kayıtları arşivlemek;
3. Uygulama öncesinde, Genel Müdürlük tarafından belirlenen usul ve esaslar doğrultusunda hava aracında gerçekleştirilecek her bir modifikasyonun onayını organize etmek;
 4. Uygulama öncesinde, Genel Müdürlük tarafından belirlenen usul ve esaslar doğrultusunda hava aracında gerçekleştirilecek her bir tamirin onayını organize etmek;
 5. SYK tarafından talep edildiği halde söz konusu hava aracının hava aracı işleticisi tarafından onaylanmış bakım kuruluşlarında bakımın uygulanmadığı her durumu Genel Müdürlüğe bildirmek;
 6. Mevcut anlaşmaya uyulmadığı takdirde Genel Müdürlüğü bu durumdan haberdar etmek;
 7. Gerekliğinde söz konusu hava aracının uçuşa elverişlilik gözden geçirme işlemini gerçekleştirmek ve uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasını tanzim etmek veya Genel Müdürlüğe tavsiyede bulunmak;
 8. Tanzim veya temdit edilen her bir uçuşa elverişlilik gözden geçirme sertifikasının bir kopyasını Genel Müdürlüğe 10 gün içerisinde göndermek;
 9. Geçerli mevzuat tarafından gerekli görülen tüm olay bildirimlerini yapmak;
 10. Mevcut anlaşmanın geçerliliği taraflardan herhangi biri tarafından sonlandırıldığında, Genel Müdürlüğü bu durumdan haberdar etmek.
- 5.2. Hava aracı işleticisinin yükümlülükleri
1. Onaylı bakım programı hakkında genel olarak bilgi sahibi olmak;
 2. Bu yönetmelik hakkında genel olarak bilgi sahibi olmak;
 3. Söz konusu hava aracının bakımını, SYK'in talebi üzerine SYK ile mutabık kalınan zamanda onaylı bakım kuruluşuna yaptırmak,
 4. SYK'e danışmadan hava aracında değişiklik yapmamak;
 5. SYK'in kontrolü ve bilgisi dışında istisnai olarak uygulanan tüm bakım işlemlerini SYK'e bildirmek,
 6. Operasyon esnasında tespit edilen tüm hasar ve arızaları teknik kayıt defteri vasıtasıyla SYK'e rapor etmek;
 7. Mevcut anlaşmanın taraflardan herhangi biri tarafından sonlandırıldığı durumlarda, Genel Müdürlüğü bu durumdan haberdar etmek,
 8. Söz konusu hava aracı satıldığında, Genel Müdürlüğü ve SYK'i bu durumdan haberdar etmek;
 9. Geçerli mevzuat tarafından gerekli görülen tüm olay bildirimlerini yapmak,
 10. Söz konusu hava aracının uçuş saatleri ve diğer her bir kullanım ile ilgili bilgileri mutabık olduğu şekilde SYK'e düzenli olarak bildirmek;
 11. IR M.A.803 (c) paragrafı kapsamında ortaya konmakta olan onaylı bakım programında beyan edildiği şekilde bakım işlemleri listesinin limitlerini aşmadan hava aracı sahibi pilot tarafından bakım gerçekleştirildiğinde, IR M.A.803 (d) paragrafı kapsamında belirtilen teknik kayıt defterine bakım çıkış sertifikasını kayıt etmek;

12. IR M.A.305 (a) paragrafına göre hava aracı sahibi pilot tarafından uygulanan bakım işlemlerinin, gerçekleştirildiği tarihe müteakip 30 gün içerisinde, söz konusu hava aracının sürekli uçuşa elverişliliğinin yönetiminden sorumlu SYK'ye bildirilmesi.

Ek-3.2 Yetkilendirilmiş Bakım Çıkış Sertifikası "SHGM Form 1"

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

1. Amaç Ve Kullanım

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

2. Genel Format

- 2.1. Hane numaraları ve her bir hanenin konumu dahil olmak üzere sertifika, ekte yer alan formata uygun olmalıdır. Bununla birlikte, her bir hanenin boyutu münferit uygulamalara uyacak şekilde değiştirilebilir, ancak bu değişiklik sertifikanın tanınmayacak hale gelmesine sebebiyet verecek kadar olmamalıdır.
- 2.2. Sertifika yatay formatta olmalıdır, ancak sertifika tanınabilir ve okunaklı olduğu sürece genel boyut belirgin bir şekilde büyütülebilir veya küçültülebilir. Herhangi bir şüphe halinde Genel Müdürlüğe başvurulmalıdır.
- 2.3. Kullanıcı veya parçayı takanın sorumluluk beyanı, formun ön veya arka yüzünde yer alabilir.
- 2.4. Baskı kalitesinin kolay okumaya olanak verecek şekilde açık, net ve okunaklı olması gerekmektedir.
- 2.5. Sertifika, matbaa baskısı veya bilgisayarda hazırlanabilecek olmakla birlikte, her iki durumda da çizgilerin ve karakterlerin basımı, net, okunaklı ve tanımlanmış formata uygun olmalıdır.

- 2.6. Sertifika, İngilizce lisanında ve eğer mümkün ise, bir veya daha fazla sayıda lisanda olabilir.
- 2.7. Sertifika üzerine girilecek bilgiler, dijital olarak veya kitap yazısıyla yazılan büyük harflerle elle yazılabilir ve kolay okunmalıdır.
- 2.8. Anlaşılır olması için kısaltma kullanımını asgari seviyede tutunuz.
- 2.9. Düzenleyen tarafından sertifikanın arka yüzündeki boşluk herhangi bir onay beyanına yer verilmeden ilave bilgi için kullanılabilir. Sertifikanın arka yüzünün her türlü kullanımı sertifikanın ön yüzündeki uygun hanede belirtilmelidir.

3. Kopyalar

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

4. Sertifika Üzerindeki Hata (Hatalar)

- 4.1. Son kullanıcının sertifika üzerinde hata bulması halinde, bu hatanın sertifikayı düzenleyene yazılı olarak bildirmesi gerekmektedir. Hatanın doğrulanabilmesi ve düzeltilebilmesi halinde, düzenleyen yeni bir sertifika tanzim edebilir.
- 4.2. Yeni sertifika yeni bir takip numarasına, imzaya ve tarihe sahip olmalıdır.
- 4.3. Yeni bir sertifika düzenlenmesine yönelik talep, parça(ların) durumunu doğrulamaksızın kabul görebilir. Yeni sertifika, güncel duruma ilişkin bir beyan değildir ve aşağıdaki ifade ile hane 12'de önceki sertifikaya atıfta bulunulmalıdır.

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

5. Sertifikanın Düzenleyen Tarafından Doldurulması

Hane 1 Onaylayan Yetkili Otorite/Ülke

Bu haneye Genel Müdürlük bilgilerinin yazılması gerekmektedir.

Hane 2 SHGM Form 1 başlık

Hane 3 Form Takip Numarası

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

Hane 4 Kuruluş Adı ve Adresi

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

Hane 5 İş Emri/Anlaşma/Fatura

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

Hane 6 Parça

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

Hane 7 Tanım

Parçanın adını veya tanımını giriniz. Sürekli uçuşa elverişlilik veya bakım verilerine yönelik

talimatlarda kullanılan terim tercih edilmelidir (Örneğin; Resimli Parçalar Katalogu, Hava Aracı Bakım El Kitabı, Servis Bülten, Komponent Bakım El Kitabı).

Hane 8 Parça Numarası

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

Hane 9 Miktar

Parça(lar)ın miktarını belirtiniz.

Hane 10 Seri Numarası

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

Hane 11 Durum/İşlem

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

- (i) Yenileştirme - Uçak Parçasının, Tip Sertifikası Sahibinin veya ekipman üreticisinin, Sürekli Uçuşa Elverişliliğe yönelik talimatlarında veya Otorite tarafından onaylanmış veya kabul edilmiş verilerde belirtilen geçerli servis toleransları ile uyumlu olmasını sağlayan bakım işlemi anlamına gelmektedir. Uçak Parçası, yukarıda belirtilen veriler doğrultusunda en azından alt parçalarına ayrılmış, temizlenmiş, kontrol edilmiş, gerektiği şekilde onarılmış, yeniden montajı yapılmış ve test edilmiş olacaktır.
- (ii) Tamir – Arızanın geçerli bir standart (*) kullanılarak giderilmesi.
- (iii) Kontrol/Test - Geçerli bir standart (*) doğrultusunda inceleme, ölçüm, vb. (Örneğin; gözle muayene, fonksiyonel test işlemi, tezgah test işlemleri, vb.)
- (iv) Modifikasyon - Bir uçak parçasının geçerli bir standarda (*) uygun olması için değiştirilmesi.

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

Hane 12 Açıklamalar

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

Hane 12 içerisine yazılabilecek örnek bilgiler şunlardır:

- (i) Revizyon durumu ve referansı dahil olmak üzere, kullanılan bakım verileri,
- (ii) Uçuşa elverişlilik direktifleri veya servis bültenler ile uyum durumu,

- (iii) Uygulanan tamirler,
- (iv) Uygulanan modifikasyonlar,
- (v) Değiştirilmiş parçalar,
- (vi) Ömürlü parça durumu,
- (vii) Müşteri İş Emrinden sapmalar,
- (viii)Yabancı Sivil Havacılık Otoritesinin Bakım gerekliliğinin karşılanmasına ilişkin bakım çıkışı beyanları,
- (ix) Teslim sonrası, sevkiyat gereklilikleri veya yeniden takılma işlemi için ihtiyaç duyulan bilgiler,
- (x) SHY-M'nin altıncı bölümü doğrultusunda onaylı bakım kuruluşları için, IR M.A.613 kapsamında atıfta bulunulan komponent Bakım Çıkış Sertifikası:

Bu hanede aksi belirtilmediği sürece, hane 11'de belirtilen ve bu hanede açıklanan bakım işleminin, SHY-M'nin altıncı bölümü doğrultusunda yerine getirilmiş olduğu ve söz konusu işlem ile ilgili olarak parçanın bakımdan çıkışa hazır olduğu onaylanır. Bu, SHY-145 kapsamında bir bakım çıkışı değildir.

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

Hane 13a-13e

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

Hane 14a

Tamamlanan bakım işlemi için hangi mevzuatın uygulandığını belirten uygun kutucuğu (kutucukları) işaretleyiniz. "Hane 12'de belirtilen diğer mevzuatlar" kutucuğunun işaretlenmesi halinde, diğer uçuşa elverişlilik otoritesinin (otoritelerinin) mevzuatları Hane 12'de belirtilir. En az bir kutucuk işaretlenmelidir veya gerektiğinde her iki kutucuk da işaretlenebilir.

F doğrultusunda Onaylı Bakım Kuruluşları tarafından uygulanan tüm bakımlar için, "**Hane 12'de belirtilen diğer mevzuat**" kutucuğu işaretlenir ve Bakım Çıkış Sertifikası beyanı, Hane 12'de yapılır. Bu durumda, "**Bu hanede aksi belirtilmediği sürece**" Sertifikasyon Beyanının amacı aşağıdaki durumlara işaret eder;

- (a) Bakımın tamamlanmamış olması,
- (b) Bakımın SHY-M tarafından gerekli görülen standartlardan sapmış olması,
- (c) Bakımın, SHY-M kapsamında belirtilenler haricindeki bir gereklilik doğrultusunda uygulanmış olması. Böyle bir durumda, Hane 12'de bu Ulusal mevzuat belirtilir.

SHY-145 doğrultusunda Onaylı Bakım Kuruluşları tarafından uygulanan tüm bakımlar için, "**Hane 12'de belirtilen diğer mevzuat**" Sertifikasyon Beyanının amacı aşağıdaki durumlara işaret eder;

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

Hane 14b Yetkili İmza

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

Hane 14c Sertifika/Onay Numarası

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

Hane 14d Adı Soyadı

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

Hane 14e Tarih

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

Kullanıcı/Takan Kişi Sorumlulukları

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

"Bu sertifika, kendi başına takma yetkisi teşkil etmemektedir.

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

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

Ek-3.3 SHGM Form-15

Uçuşa Elverişlilik Gözden Geçirme Sertifikaları SHGM.UED.26005653.FR.15a (SHGM tarafından yayımlanan) ve SHGM.UED.26005653.FR.15b (Yetki verilen kuruluş tarafından yayımlanan) doküman numaraları ile SHGM Kalite El Kitabı içerisinde tanımlanmış olan SHGM Form 15a ve 15b'dir.

Ek-3.4

F Bakım kuruluşu ve SHY-145'de atıfta bulunulan bakım kuruluşlarının onayı için kullanılacak sınıf ve yetki sistemi

1. 12 inci paragraf kapsamındaki en küçük ölçekli kuruluşlar için aksinin belirtilmesi hariç olmak üzere, 13 üncü paragraf kapsamında atıfta bulunulan tablo, F ve SHY-145 kapsamındaki bakım kuruluşlarının onayı için standart sistemi ortaya koymaktadır. Kuruluşa, tek bir sınıf ve sınırlamalı yetkiden tüm sınıflara ve sınırlamasız yetkilere kadar uzanan bir onay verilmelidir.
2. 13 üncü paragraf kapsamında atıfta bulunulmakta olan tabloya ilaveten, onaylı bakım

kuruluşunun kendi çalışma kapsamını kendi bakım kuruluşu el kitabında belirtmesi gerekmektedir. Bakınız ayrıca paragraf 11.

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

4. Kategori A sınıf yetkisi, onaylı bakım kuruluşunun hava aracı ve her tür komponent üzerinde (motorlar ve/veya Yardımcı Güç Üniteleri (APU'lar (*Auxiliary Power Units*) dahil olmak üzere) hava aracı bakım verileri doğrultusunda veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi halinde, komponent bakım verileri doğrultusunda, sadece söz konusu komponentler hava aracına takılı iken bakım yapılabileceği anlamına gelmektedir. Bununla birlikte, söz konusu sökümün bu paragrafın hükümleri için uygun olmayan ilave bakım ihtiyacını doğurduğu haller hariç olmak üzere, söz konusu A yetkisi onaylı bakım kuruluşu, komponente erişimi iyileştirmek amacıyla söz konusu komponenti bakım için geçici olarak sökebilecektir. Bu işlem, Genel Müdürlük tarafından onaylı bakım kuruluşu el kitabında yer alan kontrol prosedürüne uygun olacaktır. Sınırlama bölümünde, söz konusu bakımın kapsamı açıklanacak, böylelikle de onayın kapsamı belirtilecektir.

5. Kategori B sınıf yetkisi, onaylı bakım kuruluşunun hava aracına takılı olmayan (sökülmüş) motor ve/veya APU ve motor ve/veya APU komponentleri üzerinde motor ve/veya APU bakım verileri doğrultusunda veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi halinde, komponent bakım verileri doğrultusunda, sadece söz konusu komponentler hava aracına takılı iken bakım yapılabileceği anlamına gelmektedir. Bununla birlikte, söz konusu sökümün bu paragrafın hükümleri için uygun olmayan ilave bakım ihtiyacını doğurduğu durumlar hariç olmak üzere, söz konusu B yetkisi onaylı bakım kuruluşu, komponente erişimi iyileştirmek amacıyla söz konusu komponenti bakım için geçici olarak sökebilecektir. Sınırlama bölümünde, söz konusu bakımın kapsamı açıklanacak, böylelikle de onayın kapsamı belirtilecektir. Kategori B sınıf yetkisi ile onaylanmış bir bakım kuruluşu ayrıca, Genel Müdürlük tarafından onaylanacak bakım kuruluşu el kitabında yer alan kontrol prosedürüne uygun olarak "üs" ve "hat" bakımı sırasında takılı bir motor üzerinde de bakım yapılabilecektir. Bakım kuruluşu el kitabı çalışma kapsamı, Genel Müdürlük tarafından müsaade edildiği durumlarda bu tür faaliyeti yansıtacaktır.

6. Kategori C sınıf yetkisi, onaylı bakım kuruluşunun hava aracına veya motora/APU'ya takılması amaçlanan takılmamış komponentler (motorlar ve APU'lar hariç) üzerinde bakım yapılabileceği anlamına gelmektedir. Sınırlama bölümünde, söz konusu bakımın kapsamı açıklanacak, böylelikle de onayın kapsamı belirtilecektir. Kategori C sınıf yetkisi ile onaylanmış bir bakım kuruluşu ayrıca, Genel Müdürlük tarafından onaylanacak bakım kuruluşu el kitabında yer alan kontrol prosedürüne uygun olarak üs ve hat bakımı sırasında takılı bir komponent üzerinde veya bir motor/APU bakım tesisinde de bakım yapılabilecektir. Bakım kuruluşu el kitabı çalışma kapsamı, Genel Müdürlük tarafından müsaade edildiği durumlarda bu tür faaliyeti yansıtacaktır.

7. Kategori D sınıf yetkisi, belirli bir hava aracı, motor veya diğer komponent ile ilgili olması gerekmeyen müstakil bir sınıf yetkisidir. D1 - Tahribatsız Test İşlemleri (NDT) (*Non-Destructive Testing*) yetkisi sadece, diğer kuruluşlar için belirli bir görev olarak NDT yapan onaylı bakım kuruluşu için gereklidir. Kategori A veya B veya C sınıf yetkisi ile onaylanmış bir bakım kuruluşu, NDT prosedürleri içeren bakım kuruluşu el kitabına uygun olarak kendisinin bakım yapmakta olduğu ürünler üzerinde, D1 sınıf yetkisine gerek bulunmaksızın, NDT yapılabilecektir.

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

9. Sınırlama bölümünün amacı, Genel Müdürlüğe onayı herhangi bir belirli bir kuruluş için uyarlamada esneklik sağlamaktır. Yetkiler onayda, sadece uygun bir şekilde sınırlamaya tabi olduğunda belirtilmelidir. 13 üncü paragraf kapsamında atıfta bulunulmakta olan tablo olası sınırlama türlerini ortaya koymaktadır. Bakımın her bir sınıf yetkisinde sonda listelendiği durumlarda, kuruluş için bunun daha uygun olması halinde (örneğin, aviyonik sistemleri kurulumu ve ilgili bakım) hava aracı veya motor tipinden veya imalatçısından ziyade bakım görevinin vurgulanması kabul edilebilir. Sınırlama bölümünde yer alan böyle bir bahis, söz konusu bakım kuruluşunun belirli bir tipe/göreve kadar ve söz konusu belirli tip/görev dahil olacak şekilde bakım yapmak üzere onaylı olduğuna işaret eder.

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

11. Sık değişikliğe tabi olabilecek uzun süreli bir kabiliyet listesinin kullanıldığı durumlarda, söz konusu değişiklikler M.A.604 (c) ve M.B.606(c) veya gerekirse 145.A.70 (c) ve 145.B.40 kapsamında atıfta bulunulan dolaylı onay prosedürü doğrultusunda olabilir.

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

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

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

13. Tablo

SINIF	YETKİ	SINIRLAMA	ÜS	HAT
HAVA ARACI	A1 5.700 kg üzerindeki Uçaklar	[Ek II (<i>Annex II</i>) (SHY-145) doğrultusunda onaylanmış Bakım Kuruluşlarına ayrılmış yetki] [Uçak imalatçısını	[EVET/ HAYIR] *	[EVET/ HAYIR] *

		veya grubunu veya serisini veya tipini ve/veya bakım görevlerini belirtecektir] <i>Örnek: Airbus A320 Serisi</i>		
	A2 5.700 kg ve altındaki Uçaklar	[Uçak imalatçısını veya grubunu veya serisini veya tipini ve/veya bakım görevlerini belirtecektir] <i>Örneğin: DHC-6 Twin Otter Serisi</i>	[EVET/ HAYIR] *	[EVET/ HAYIR] *
	A3 Helikopterler	[Helikopter imalatçısını veya grubunu veya serisini veya tipini ve/veya bakım görevini (görevlerini) belirtecektir] <i>Örneğin: Robinson R44</i>	[EVET/ HAYIR] *	[EVET/ HAYIR] *
	A4 Hava Aracı; A1, A2 ve A3 haricindeki hava aracı.	[Hava aracı serisini veya tipini ve/veya bakım görevini (görevlerini) belirtecektir]	[EVET/ HAYIR] *	[EVET/ HAYIR] *
MOTORLAR	B1 Türbin	[Motor serisini veya tipini ve/veya bakım görevini (görevlerini) belirtecektir] <i>Örneğin: PT6A Serisi</i>		
	B2 Piston	[Motor imalatçısını veya grubunu veya serisini veya tipini ve/veya bakım görevini (görevlerini) belirtecektir]		
	B3 APU	[Motor imalatçısını veya serisini veya tipini ve/veya bakım görevini (görevlerini) belirtecektir]		
TAM MOTORLAR VEYA APU'LAR HARİCİNDEKİ KOMPONENTLER	C1 Havalandırma ve Basınçlandırma	[Hava aracı tipini veya hava aracı imalatçısını veya komponent imalatçısını veya belirli komponenti belirtecektir ve/veya el kitabındaki kabiliyet listesine ve/veya bakım görevine (görevlerine) çapraz atıf yapacaktır] <i>Örnek: PT6A Yakıt Kontrolü</i>		
	C2 Otomatik Uçuş			
	C3 Haberleşme ve Seyrüsefer			
	C4 Kapılar - Kapaklar			
	C5 Elektrik Gücü ve Işıklar			
	C6 Ekipman			
	C7 Motor - APU			
	C8 Uçuş Kumandaları			
	C9 Yakıt			
	C10 Helikopterler - Rotorlar			
	C11 Helikopter - Trans			
	C12 Hidrolik Gücü			
	C13 Gösterge - Kayıt Sistemleri			
	C14 İniş Takımları			
	C15 Oksijen			

	C16 Pervaneler	
	C17 Pnömatik ve Vakum	
	C18 Buzdan/yağmurdan /yangından koruma	
	C19 Pencereleler	
	C20 Yapısal	
	C21 Safra Suyu (Su Atığı)	
	C22 Tahrik Arttırma (Takviye)	
İHTİSAS GEREKTİR EN HİZMETLER	D1 Tahribatsız Test İşlemleri	[Belirli NDT metodunu (metotlarını) belirtecektir]

Ek-3.5 SHGM Form 3F

F Bakım Kuruluşu Yetki Belgesi SHGM.UED.26005653.FR.3F doküman numarası ile SHGM Kalite El Kitabı içerisinde tanımlanmış olan SHGM Form 3F'tir. İlgili forma Genel Müdürlük internet sitesinden erişim sağlanabilmektedir.

AMC to Ek-3.5 F kapsamında atıfta bulunulan Bakım Kuruluşu Onayı

Bakım kuruluşu onay sertifikasının 1 ve 2inci sayfasında yer alan aşağıdaki alanlar şu şekilde doldurulmalıdır:

- İlk Düzenlenme Tarihi: Bakım kuruluşu el kitabının ilk yayın tarihini ifade etmektedir.
- Düzenlenme tarihi: Sertifikanın içeriğine etki eden bakım kuruluşu el kitabının son revizyon tarihini ifade etmektedir. Sertifikanın içeriğine etki etmeyen, bakım kuruluşu el kitabındaki değişiklikler sertifikanın yeniden düzenlenmesini gerektirmez.

Ek-3.6 SHGM Form 14

Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetimi Kuruluşu Yetki Belgesi SHGM.UED.26005653.FR.14 doküman numarası ile SHGM Kalite El Kitabı içerisinde tanımlanmış olan SHGM Form 14'tür. İlgili forma Genel Müdürlük internet sitesinden erişim sağlanabilmektedir.

Ek-3.7 Karmaşık Bakım Görevleri

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

1. Aşağıdaki gövde parçalarından herhangi birinin perçinleme, bağlama (birleştirme), laminasyon veya kaynak yoluyla modifikasyonu, tamiri veya değişimi:
 - (a) Kutu kiriş/ (*box beam*);
 - (b) Kanat stringeri (*wing stringer*) veya kord (veter) (*chord*) elemanı;
 - (c) Uçak kanadı ana kirişi (*spar*);
 - (d) Uçak kanadı ana kirişi flanşı (*spar flange*);
 - (e) Truss tipi kiriş elemanı (*truss-type beam*);
 - (f) Kiriş örgüsü (*web of a beam*);

- (g) Deniz uçağı gövdesinin (*flying boat hull*) veya palyenin (*float*) üçgen parçası (*keel*) veya sırt yayıklığı (*chine*) elemanı;
- (h) Kanat veya kuyruk yüzeyinde kıvrımlı /koruge sac kompresyon elemanı (*corrugated sheet compression member*);
- (i) Kanat ana ribi (*wing main rib*);
- (j) Kanat veya kuyruk yüzey gergi dikmesi (*brace strut*);
- (k) Motor yatağı (*engine mount*);
- (l) Gövde lonjeronu veya çerçevesi;
- (m) Yan kiriş (*side truss*), yatay kiriş (*horizontal truss*) veya bölme duvarı (*bulkhead*);
- (n) Koltuk destek bağı (*brace*) veya dayanağı (*bracket*);
- (o) Koltuk rayı değişimi;
- (p) İniş takımı dikmesi (*landing gear strut*) veya bağlantı dikmesi (*brace strut*);
- (q) Mil (*axle*);
- (r) Tekerlek ve
- (s) Düşük sürtünme kaplaması (*low-friction coating*) değişimi hariç, kayak (*ski*) veya kayak kaidesi (*ski pedestal*).

2. Aşağıdaki parçalardan herhangi birinin modifikasyonu veya tamiri:

- (a) Hava aracı yüzeyi (*aircraft skin*) veya hava aracı palyesinin yüzeyi (*aircraft float*), çalışmanın destek, kalibred (*jig*) veya aparat (*fixture*) gerektirmesi halinde;
- (b) Basınçlandırma yüklerine maruz kalan hava aracı yüzeyi (*aircraft skin*), yüzeyde oluşan hasarın herhangi bir yönde 15 cm'den (6 inçten) fazla olması halinde;
- (c) Bir kumanda kolunu (*control column*) pedal, şaft, kadran (*quadrant*), manivela (*bell crank*), tork tüpü, kumanda yekesi (*control horn*) dövülmüş veya döküm dayanak (*forged or cast bracket*) dahil, ancak aşağıdakiler hariç olmak üzere, bir kumanda sisteminin yük taşıyan parçası;
 - (i) Tamir ek yerinin/birleştirmesinin (*repair splice*) veya kablo montajının (*cable fitting*) tokaçlanması (kalıpta dövülmesi) (*swaging*) ve
 - (ii) Perçinleme yoluyla tutturulmuş bir puşpul (itmeli-çekmeli) tüp ucu bağlantısının değişimi ve
- (d) Bir imalatçı tarafından söz konusu bakım el kitabında, yapısal tamir el kitabında veya sürekli uçuşa elverişlilik talimatlarında temel yapı olarak belirlenmiş, (1) içerisinde listelenmeyen diğer her tür yapı (strüktür).

3. Bir piston motor üzerinde aşağıdaki bakımın yapılması:

- (a)
 - (i) piston/silindir gruplarına (*assemblies*) ulaşmak veya
 - (ii) yağ pompası gruplarını (*assemblies*) muayene (kontrol) etmek ve/veya değiştirmek amacıyla arka aksesuar kapağını sökmek

durumları hariç olmak üzere, söz konusu çalışmanın iç dişlilerin (*internal gears*) sökülmesini ve yeniden yerine takılmasını içermediği, piston motorun sökülmesi (parçalarına ayrılması) ve sonra tekrar bir araya getirilmesi;
- (b) redüksiyon dişlilerinin (*reduction gears*) sökülmesi (parçalara ayrılması) ve sonra tekrar bir araya getirilmesi;
- (c) Komponent değiştirilmesi hariç olmak üzere, uygun bir şekilde onaylanmış veya

yetkilendirilmiş bir kaynakçı tarafından yapılan egzoz ünitelerindeki küçük çaplı kaynak tamirleri haricinde derzlerin/ ek yerlerinin (*joints*) kaynaklanması ve lehimlenmesi;

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

4. Aşağıdaki durumlar hariç olmak üzere pervanenin balanslanması:

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

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

5. Aşağıdakileri gerekli gören her tür ilave görev:

(a) İhtisas aletleri, ekipmanları veya tesisleri veya

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

AMC to Ek-3.7 Karmaşık Bakım Görevleri

Ek-3.7'nin 3(c) paragrafında bulunan "uygun bir şekilde onaylanmış veya yetkilendirilmiş kaynakçı" cümlesi, söz konusu niteliğin resmi olarak kabul edilen bir standardı karşılması gerektiği veya Genel Müdürlük tarafından kabul edilmesi gerektiği anlamına gelmektedir.

Ek-3.8 Sınırlı Hava Aracı Sahibi Pilot Bakımı

SHY-M'de ortaya konan gerekliliklere ilaveten, Hava Aracı Sahibi Pilot Bakımı kapsamında herhangi bir bakım görevinin yapılabilmesi için aşağıdaki temel prensiplere uyulması gerekir:

(a) Yetkinlik ve sorumluluk

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

2) Herhangi bir hava aracı sahibi pilot bakım görevi yapmadan önce, Hava aracı sahibi pilot, söz konusu bakım görevini yapmaya yetkin olduğundan emin olmalıdır. Kendi hava araçlarına yönelik standart bakım uygulamaları ve hava aracı bakım programı hakkında bilgi sahibi olmaktan hava aracı sahibi pilot sorumludurlar. Hava aracı sahibi pilot yapılacak olan görev için yetkin olmaması halinde, söz konusu görevi yapamaz.

3) Hava aracı sahibi pilot (veya kendisinin anlaşma yapmış olduğu, sürekli uçuşa elverişlilik yönetimi kuruluşu), bakım programında hava aracı sahibi pilot görevlerinin bu temel prensipler doğrultusunda belirlenmesinden ve söz konusu dokümanın güncel tutulmasını sağlamaktan sorumludur.

4) Bakım programı IR M.A.302 doğrultusunda onaylanır.

(b) Görevler

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

Bakım görevleri aşağıdaki durumlarda hava aracı sahibi pilot tarafından

gerçekleştirilmeyecektir;

1. Bakım görevinin emiyet açısından kritik önem taşıması ve yanlış yapılması halinde hava aracının uçuşa elverişliliğinin büyük ölçüde etkilenecek olması veya bakım görevinin IR M.A.402(a) kapsamında belirtilen uçuş emniyeti bakımından hassas bakım görevleri arasında yer alması halinde ve/veya;
2. Bakım görevinin önemli parçaların veya düzeneğin sökülmesini içerdiği durumlarda ve/veya;
3. Uçuşa Elverişlilik Direktifi (AD - *Airworthiness Directive*) veya Uçuşa Elverişlilik Sınırlama Maddesi'nde (ALI - *Airworthiness Limitation Item*) özellikle izin verilmediği sürece, bakım görevinin bir Uçuşa Elverişlilik Direktifi veya bir Uçuşa Elverişlilik Sınırlandırma Maddesi ile uygunluk dahilinde yapıldığı durumlarda ve/veya;
4. Bakım görevinin özel aletler, kalibre edilmiş aletler (tork anahtarı (*torque wrench*) ve sıkıştırma pensi (*crimping tool*) hariç) kullanımını gerektirdiği durumlarda ve/veya;
5. Bakım görevinin test ekipmanlarının veya özel testlerin kullanımını gerektirdiği durumlarda (Örneğin; NDT, aviyonik ekipmanlar için sistem testleri veya operasyonel kontroller) ve/veya;
6. Bakım görevinin önceden planlanmamış her türlü özel kontrollerden oluştuğu durumlarda (Örneğin; sert iniş kontrolü) ve/veya;
7. Bakım görevinin IFR operasyonları için esas olan sistemlere tesir ettiği durumlarda ve/veya;
8. Bakım görevinin Ek-3.7 kapsamında olması veya madde IR M.A.502 doğrultusunda gerçekleştirilen parça bakım görevi olması halinde.

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

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

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

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

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

AMC to Ek-3.8 - "Sınırlı Hava Aracı Sahibi Pilot Bakımı"

1. Aşağıdaki listeler, ilgili hava aracı tipi için güncel ve geçerli bir pilot lisansına sahip olan ve Ek-3.8'e göre yetkinlik ve sorumluluk gerekliliklerini karşılayan bir hava aracı sahibi

tarafından gerçekleştirilmesi beklenen maddeleri belirtmektedir.

2. Görev listesi, muhtelif hava aracı kategorilerinin kendine has ihtiyaçlarını detaylı bir şekilde ele almıyor olabilir. Ayrıca, bu hava aracı kategorilerince üstlenilen faaliyetlerin (işletimlerin) mahiyeti ve teknolojinin gelişimi daima yeterli bir şekilde ele alınmamış olabilir.
3. Bu sebepten dolayı, aşağıdaki listelerin IR M.A.803 ve Ek-3.8’de atıfta bulunulan sınırlı Pilot- hava aracı sahibi bakımı kapsamını temsil ettikleri varsayılmaktadır:
 - Bölüm A uçaklar için geçerlidir;
 - Bölüm B döner kanatlı uçak (*rotocraft*) için geçerlidir;
 - Bölüm C planörler ve motorlu planörler için geçerlidir;
 - Bölüm D balonlar ve hava gemileri için geçerlidir.
4. Onaylanmış bir bakım programına dahil edilecek herhangi bir dönemsellikteki muayene görevleri kontrolleri, belirtilen görevlerin bu AMC'nin A ila D bölümlerinin genelleyici listelerinde yer alması ve Ek-3.8’in temel prensipleri ile uyumlu olması koşuluyla yapılabilir.

Periyodik muayenelerin/kontrollerin içeriği ve de dönemsellikleri bir havacılık şartnamesinde düzenlenmemiş ve standart hale getirilmemiştir.

Her bir özel muayene/kontrol için çizelge tavsiye etmek imalatçının/Tip Sertifikası Sahibinin (TCH) kararına bağlıdır.

Farklı TCH’lerde aynı dönemselliğe sahip muayene/kontrollerin içerikleri farklılık gösterebilmekte, bazı durumlarda emniyet açısından farklı öneme sahip olabilmekte ve özel aletlerin veya özel bilginin kullanımını gerektirebilmekte; bu nedenle de Pilot-hava aracı sahibi bakımına uygun olmamaktadır. Bu sebepten dolayı, pilot-hava aracı sahibi tarafından yapılan bakım 50 Saat, 100 Saat veya 6 Ay gibi periyodik özel bakımlar olarak genellenemez.

Gerçekleştirilebilecek Muayeneler (Kontroller) Ek-3.8’in bu AMC’si içerisinde listelenmekte olan alanlar ve görevler ile sınırlıdır; bu yaklaşım, bakım programının geliştirilmesinde esnekliğe olanak tanımakta olup, muayeneyi (kontrolü) belirli özel periyodik muayeneler (kontroller) ile sınırlandırmamaktadır. Bu kapsamda sabit kanatlı bir uçağın 50 Saatlik / 6 Aylık periyodik muayenesi de bir planörün yıllık muayenesi de (kontrol) normalde pilot-hava aracı sahibi bakımı için uygun olabilecektir.

Tablolar

Not: Bölüm A veya Bölüm B içerisinde ** ile gösterilen görevler pilot-hava aracı sahibi bakımı sonrasındaki IFR faaliyetlerini içermemektedir. IFR operasyonlarında çalışacak hava araçları için söz konusu görevlerin uygun bir teknisyen tarafından yerine getirilmesi gerekmektedir.

Bölüm A

MOTORLU HAVA ARAÇLARI için PİLOT- HAVA ARACI SAHİBİ BAKIMI GÖREVLERİ

ATA	Alan	Görev	2730 Kg olan veya altındaki Uçaklar
09	Çekme	Çekme bırakma ünitesi (tow release unit) ve çekme halatı geri çekme/toplama mekanizması (tow cable retraction mechanism) - Temizleme, yağlama ve çekme halatı değiştirmesi (zayıf bağlantılar dahil).	Evet
		Ayna - Aynaların takılması ve değiştirilmesi.	Evet
11	Plakalar	Plakalar, İşaretlemeler - AFM ve AMM tarafından gerekli görülen plakaların ve işaretlemelerin takılması ve yenilenmesi.	Evet
12	Servis işlemleri	Yağlama - Kapak plakaları (cover plates), motor kapakları (cowlings) ve karenajlar / kaplama parçaları (fairings) gibi yapısal olmayan kalemler r haricinde sökölme gerektirmeyen kalemler	Evet
20	Standart Uygulamalar	Emniyet Kablajı (Safety Wiring) - Motor kumandalarındaki, transmisyon kumandalarındaki ve uçuş kumanda sistemlerindeki hariç olmak üzere kusurlu emniyet kablajını (safety wiring) veya çatal pimlerin (cotter keys) değiştirilmesi.	Evet
		Basit Yapısal Olmayan Standart Bağlantı Elemanları (Fasteners) - perçinleme gerektiren yuvaların (receptacles) ve tutturma somunlarının (anchor nuts) değiştirilmesi hariç olmak üzere değiştirme ve ayarlama.	Evet
21	İklimlendirme	Esnek hortumların ve giriş kanallarının (ducts) değiştirilmesi.	Evet
23	Haberleşme	Haberleşme cihazları - IFR operasyonları (işletimleri) hariç olmak üzere, hızlı bağlantı kesme konektörlerine sahip olan müstakil, alet paneline takılı haberleşme cihazlarının sökölmesi ve değiştirilmesi.	Evet**
24	Elektriksel Güç	Bataryalar - NiCd bataryalarının servis işlemleri ve IFR operasyonları (işletimleri) hariç olmak üzere değiştirme ve servis işlemleri.	Evet**
		Tesisat (wiring) - ateşleme sistemi, birincil üretim sistemi ve gerekli haberleşme, seyrüsefer sistemi ve birincil uçuş aletleri hariç olmak üzere, kritik olmayan ekipmanlardaki bozuk devrelerin onarılması.	Evet
		Bağlama (bonding) - bozuk bağlantı kablosunun değiştirilmesi	Evet
		Sigortalar - doğru güçle değiştirme.	Evet
25	Ekipmanlar	Emniyet Kemerleri - Airbag sistemlerinin takılı olduğu kemerler hariç olmak üzere emniyet kemerlerinin ve kuşamların değiştirilmesi.	Evet
		Koltuklar- Herhangi bir birincil yapının veya kumanda sisteminin sökölmesini içermeyen koltukların veya koltuk parçalarının değiştirilmesi.	Evet
		İkinci derece (non-essential) aletler ve/veya ekipmanlar - Müstakil, hızlı bağlantı kesme konektörlerine sahip alet paneline takılı ekipmanlarının değiştirilmesi.	Evet
		Oksijen Sistemi - Kalıcı olarak takılmış tüpler ve sistemler hariç olmak üzere, onaylanmış tertibatlardaki (mountings) portatif oksijen tüplerinin ve sistemlerinin	Evet

		değiştirilmesi.	
		ELT - Söküm/Yeniden Takma	Evet
27	Uçuş Kumandaları	Dizaynı itibariyle hızlı bağlantı kesmenin mümkün olduğu durumlarda yardımcı pilot kumanda kolunun ve dümen (rudder) pedallarının sökülmesi veya yeniden takılması.	Evet
28	Yakıt Sistemi	Yakıt Filtresi elemanları - Temizlik ve/veya değiştirme.	Evet
30	Buz ve Yağmurdan Koruma	Kokpit Camı Sileceği (Windscreen Wiper) - Cam silecek lastiğinin (wiper blade) değiştirilmesi.	Evet
31	Aletler	Alet Paneli - IFR operasyonları (işletimleri) hariç olmak üzere, hızlı bağlantı kesme konnektörlerine sahip dizaynı olması koşuluyla sökme ve yeniden takma.	Evet**
		Pitot Statik Sistem - IFR operasyonları (işletimleri) hariç olmak üzere, basit algılama ve sızıntı kontrolü.	Evet**
		Drenaj - IFR operasyonları (işletimleri) hariç olmak üzere Pitot Statik sistem dahilindeki su drenaj ağzlarının (traps) veya filtrelerinin drenajı.	Evet**
		Aletler - İşaretlemelerin okunabilirliğinin ve okumaların ortam koşulları ile tutarlı olduğunun kontrol edilmesi.	Evet
32	İniş Takımı	Tekerlekler - Tekerlek yataklarının (wheel bearings) değiştirilmesi ve yağlanması dahil olmak üzere söküm, değiştirme ve servis işlemleri.	Evet
		Servis İşlemleri - Hidrolik sıvısının/akışkanının ikmal edilmesi.	Evet
		İniş Takımı Amörtisör Dikmesi (Shock Absorber) - Elastik kordonların veya lastik damperlerin (rubber dampers) değiştirilmesi.	Evet
		Darbe Destekleri (Shock Struts) - Yağın veya havanın ikmal edilmesi.	Evet
		Kayaklar (skis) - Tekerlek ve kayak iniş takımı arasındaki değiştirme.	Evet
		İniş kızakları (landing skids) - İniş kızaklarının ve kızak pabuçlarının (skid shoes) değiştirilmesi.	Evet
		Tekerlek kareajları, tozluklar (spats) - Sökme ve yeniden takma.	Evet
		Mekanik frenler - Basit kablolu sistemlerin ayarlanması.	Evet
		Fren - Aşınmış fren balatalarının (brake pads) değiştirilmesi.	Evet
33	Işıklar	Işıklar - İç ve dış ampullerin, filamentlerin, reflektörlerin ve lenslerin değiştirilmesi.	Evet
34	Seyrüsefer	Yazılım - Otomatik uçuş kumanda sistemleri ve transponderler hariç olmak üzere, müstakil, alet paneline takılı seyrüsefer yazılım veritabanlarının güncellenmesi.	Evet
		Seyrüsefer cihazları - Otomatik uçuş kumanda sistemleri, transponderler, ana uçuş kumanda sistemi ve IFR operasyonları (işletimleri) hariç olmak üzere, hızlı bağlantı kesme konnektörlerine sahip olan müstakil, alet paneline takılı seyrüsefer cihazlarının sökülmesi ve değiştirilmesi.	Evet**
		Müstakil veri toplayıcısı (data logger) - Takma (Kurulum), veri restorasyonu.	Evet
51	Yapısal	Kumaş yamaları - bir rib'ten fazlasına genişlememek ve	Evet

		rib dikişli veya yapısal parçaların veya kumanda yüzeylerinin sökümünü gerektirmeyen basit yamalar.	
		Koruyucu Kaplama (Coating)- Herhangi bir ana yapının veya işletim sisteminin demonte edilmediği koruyucu malzeme veya kaplamaların tatbik edilmesi.	Evet
		Yüzey tesviyesi (surface finish) - herhangi bir ana yapının veya işletim sisteminin demontajının olmadığı küçük çaplı restorasyon. Sinyal kaplamalarının veya ince folyoların (thin foils) ve de tescil işaretlemelerinin tatbiki buna dahildir.	Evet
		Karenajlar (fairings) - Konturu (contour) değiştirmeyen yapısal olmayan karenajlar (fairings) ve kapak plakaları (cover plates) basit tamirleri.	Evet
52	Kapılar ve Kapaklar	Kapılar - Sökme ve yeniden takma	Evet
53	Gövde/İskelet (fuselage)	Döşeme-mefruşat - Ana yapının veya işletim sistemlerinin demontajını gerektirmeyen veya kumanda sistemlerine müdahale etmeyen küçük çaplı tamirler.	Evet
56	Pencereler	Yan Pencereler - Perçinleme, bağlama (bonding) veya herhangi bir özel süreç gerektirmemesi halinde değiştirme.	Evet
61	Pervane	Abak (spinner)- Sökme ve yeniden takma	Evet
71	Güç sistemi takma /kurulum	Motor kapağı (cowling) - Pervanenin sökümünü veya uçuş kumandalarının bağlantılarının kesilmesini gerektirmeyen sökme ve yeniden takma.	Evet
		Emme sistemi (induction system) - Emme hava filtresinin muayene (kontrol) edilmesi ve değiştirilmesi.	Evet
72	Motor	Çip detektörleri (chip detectors) - çip detektörünün (chip detector) self-sealing tipte olması ve elektrikle çalışmaması koşuluyla sökülmesi, kontrol edilmesi ve yeniden takılması.	Evet
73	Motor yakıtı	Süzgeç (strainer) veya Filtre elemanları - Temizlik ve/veya değiştirme.	Evet
		Yakıt - Gerekli yağın yakıtla karıştırılması.	Evet
74	Ateşleme	Bujiler (spark plugs) - Sökme, temizleme, ayarlama ve yeniden takma.	Evet
75	Soğutma	Soğutma sıvısı (coolant) - Soğutucu akışkanının ikmal edilmesi.	Evet
77	Motor Göstergeleri	Motor Göstergeleri - Çabuk çıkarma konnektörlerine sahip olan ve doğrudan okuma bağlantılarına sahip olmayan müstakil, alet paneline takılı göstergelerin sökülmesi ve değiştirilmesi.	Evet
79	Yağ Sistemi	Süzgeç (strainer) veya filtre elemanları - Temizlik ve/veya değiştirme.	Evet
		Yağ - Motor yağının ve dişli kutusu akışkanının değiştirilmesi veya ikmal edilmesi.	Evet

Bölüm B

ROTORCRAFT (Döner Kanatlı Uçak) için PİLOT- HAVA ARACI SAHİBİ BAKIM GÖREVLERİ

ATA	Alan	Görev	2730 kg ve altındaki Tek Motorlu Rotorcraft
11	Plakalar	Plakalar, İşaretlemeler - AFM ve AMM tarafından gerekli görülen plakaların ve işaretlemelerin takılması ve yenilenmesi.	Evet
12	Genel anlamda hava aracı bakımı;	Yakıt, yağ, hidrolik, buzlanmayı giderme ve kokpit camı sıvısı ikmal.	Evet
		Yağlama - Kapak plakaları (cover plates), motor kapakları (cowlings) ve karenajlar / kaplama parçaları (fairings) gibi yapısal olmayan unsurlar haricinde demontaj gerektirmeyen unsurlar.	Evet
20	Standart Uygulamalar	Emniyet Kablajı (Safety Wiring) - Motor kumandalarındaki, transmisyon kumandalarındaki ve uçuş kumanda sistemlerindeki hariç olmak üzere kusurlu emniyet kablajını (safety wiring) veya çatal pimlerin (cotter keys) değiştirilmesi.	Evet
		Basit yapısal olmayan standart bağlantı elemanları (fasteners) - perçinleme gerektiren mandalların (latches) ve yuvaların (receptacles) ve tutturma somunlarının (anchor nuts) değiştirilmesi hariç olmak üzere değiştirme ve ayarlama.	Evet
21	İklimlendirme	Esnek hortumların ve giriş kanallarının (ducts) değiştirilmesi.	Evet
23	İletişim	Haberleşme cihazları - IFR operasyonları (işletimleri) hariç olmak üzere, hızlı bağlantı kesme konektörlerine sahip olan müstakil, alet paneline takılı haberleşme cihazlarının sökülmesi ve değiştirilmesi.	Evet**
24	Elektriksel Güç	Bataryalar - NiCd bataryalarının servis işlemleri ve IFR operasyonları (işletimleri) hariç olmak üzere değiştirme ve servis işlemleri.	Evet**
		Tesisat (wiring) - ateşleme sistemi, birincil üretim sistemi ve gerekli haberleşme, seyrüsefer sistemi ve birincil uçuş aletleri hariç olmak üzere, kritik olmayan ekipmanlardaki bozuk devrelerin onarılması.	Evet
		Bağlama (bonding) - Döner parçalar ve uçuş kumandaları üzerindeki bağlama (bonding) hariç olmak üzere bozuk bağlantı kablosunun değiştirilmesi.	Evet
		Sigortalar - doğru güçle değiştirme.	Evet
25	Ekipmanlar	Emniyet Kemerleri - Airbag sistemlerinin takılı olduğu kemerler hariç olmak üzere emniyet kemerlerinin ve harness'ların değiştirilmesi.	Evet
		Koltuklar - Uçuş ekibi koltukları hariç olmak üzere, herhangi bir ana yapının veya kumanda sisteminin demontajını içermeyen koltukların veya koltuk parçalarının değiştirilmesi.	Evet
		Hızlı bağlantı kesme konektörlerine sahip olan acil durum flotasyon dişlilerinin (emergency flotation gears) sökülmesi/yeniden takılması.	Evet
		İkinci derece (non-essential) aletler ve/veya ekipmanlar - Müstakil, hızlı bağlantı kesme konektörlerine sahip alet paneline takılı	Evet

		ekipmanlarının değiştirilmesi.	
		ELT - Söküm/Yeniden Takma	Evet
30	Buz ve Yağmurdan Koruma	Kokpit camı sileceğinin değiştirilmesi.	Evet
31	Aletler	Alet Paneli - IFR operasyonları (işletimleri) hariç olmak üzere, hızlı bağlantı kesme konektörlerine sahip dizayn özelliği olması koşuluyla sökme ve yeniden takma.	Evet**
		Pitot Statik Sistem - IFR operasyonları (işletimleri) hariç olmak üzere, basit algılama ve sızıntı kontrolü.	Evet**
		Drenaj - IFR operasyonları (işletimleri) hariç olmak üzere Pitot Statik sistem dahilindeki su drenaj ağzlarının (traps) veya filtrelerinin drenajı.	Evet**
		Aletler - İşaretlemelerin okunabilirliğinin ve okumaların ortam koşulları ile tutarlı olduğunun kontrol edilmesi.	Evet
32	İniş Takımları	Tekerlekler - Tekerlek yataklarının (wheel bearings) değiştirilmesi ve yağlanması dahil olmak üzere söküm, değiştirme ve servis işlemleri.	Evet
		Kızak aşınma pabuçlarının (skid wear shoes) değiştirilmesi.	Evet
		Kar iniş pedlerinin (snow landing pads) tutturulması ve sökülmesi.	Evet
		Servis İşlemleri - Hidrolik sıvısının/akışkanının ikmal edilmesi.	Evet
		Fren - Aşınmış fren balatalarının (brake pads) değiştirilmesi.	Evet
33	Işıklar	Işıklar - İç ve dış ampullerin, filamentlerin, reflektörlerin ve lenslerin değiştirilmesi.	Evet
34	Seyrüsefer	Yazılım - Otomatik uçuş kumanda sistemleri ve transponderler hariç olmak üzere, müstakil, alet paneline takılı seyrüsefer yazılım veritabanlarının güncellenmesi.	Evet
		Seyrüsefer cihazları - Otomatik uçuş kumanda sistemleri, transponderler, ana uçuş kumanda sistemi ve IFR operasyonları (işletimleri) hariç olmak üzere, hızlı bağlantı kesme konektörlerine sahip olan müstakil, alet paneline takılı seyrüsefer cihazlarının sökülmesi ve değiştirilmesi.	Evet**
		Müstakil veri toplayıcısı (data logger) - Takma (Kurulum), veri restorasyonu.	Evet
51	Yapı	Koruyucu Kaplama (Coating)- Herhangi bir ana yapının veya işletim sisteminin demonte edilmediği koruyucu malzeme veya kaplamaların tatbik edilmesi.	Evet
		Yüzey Tesviyesi (Surface Finish) - Ana rotorlara ve kuyruk rotorlarına müdahale hariç olmak üzere, hiçbir ana yapının veya işletim sisteminin demonte edilmediği küçük çaplı restorasyon. İşaret kaplamaları veya ince folyolar ve de Tescil işaretlemeleri tatbiki buna dahildir.	Evet
		Karenajlar (fairings) - Konturu (contour) değiştirmeyen yapısal olmayan karenajlar (fairings) ve kapak plakaları (cover plates) basit tamirleri.	Evet

52	Kapılar	Kapılar - Sökme ve yeniden takma.	Evet
53	Gövde/İskelet (fuselage)	Döşeme-mefruşat - Ana yapının veya işletim sistemlerinin demontajını gerektirmeyen veya kumanda sistemlerine müdahale etmeyen küçük çaplı tamirler.	Evet
56	Pencereler	Yan Pencereler - Perçinleme, bağlama (bonding) veya herhangi bir özel süreç gerektirmemesi halinde değiştirme.	Evet
62	Ana rotor	Özel aletlerin gerekli olmadığı (kuyruk rotor kanatları hariç), daha önceden orijinal konumda takılı aynı kanatların (blades) sökülmesi ile sınırlı olmak üzere, sökülme üzere dizayn edilmiş ana rotor kanatlarının (main rotor blades) sökülmesi/yeniden takılması.	Evet
63 65	Transmisyon	Çip detektörleri (chip detectors) - çip detektörünün (chip detector) self-sealing tipte olması ve elektrikli olarak belirtilmemesi koşuluyla sökülmesi, kontrol edilmesi ve yeniden takılması.	Evet
67	Uçuş kumanda	Dizaynı itibariyle hızlı bağlantı kesmenin mümkün olduğu durumlarda yardımcı pilot çevresel (cyclic) ve kollektif kumandalarının ve yalpa pedallarının (yaw pedals) sökülmesi veya yeniden takılması.	Evet
71	Güç sistemi takma /kurulum	Motor Kapakları (Cowlings) - Sökme ve yeniden takma.	Evet
72	Motor	Çip detektörleri (chip detectors) - çip detektörünün (chip detector) self-sealing tipte olması ve elektrikli olarak belirtilmemesi koşuluyla sökülmesi, kontrol edilmesi ve yeniden takılması.	Evet
79	Yağ Sistemi	Filtre elemanları - Söz konusu elemanın "Spin on/off" tipte olması koşuluyla değiştirme.	Evet
		Yağ- Motor yağının değiştirilmesi veya ikmal edilmesi.	Evet

Bölüm C

PLANÖRLER VE MOTORLU PLANÖRLER İÇİN PİLOT-HAVA ARACI SAHİBİ BAKIM GÖREVLERİ

Bu Bölüm için geçerli olan kısaltmalar:

N/A	Bu kategori için geçerli değildir.
SP	planör
SSPS	Kendi kendine hareket edebilen motorlu planör
SLPS/TM	Kendi kendine fırlatmalı motorlu planör (<i>self-launching powered sailplane</i>)/motorlu gezi planörü (<i>touring motorglider</i>)

ATA	Alan	Görev	SP	SSPS	SLPS/TM
08	Tartma	Yeniden hesaplama - Yeniden tartmaya gerek olmadan Trim planının küçük değişiklikleri	Evet	Evet	Evet
09	Çekme	Çekme bırakma ünitesi (tow release unit) ve çekme halatı geri çekme/toplama mekanizması	Evet	Evet	Evet

		(tow cable retraction mechanism) - Temizleme, yağlama ve çekme halatı değiştirmesi (zayıf bağlantılar dahil).			
		Ayna - Aynaların takılması ve değiştirilmesi.	Evet	Evet	Evet
11	Plakalar	Plakalar, İşaretlemeler - AFM ve AMM tarafından gerekli görülen plakaların ve işaretlemelerin takılması ve yenilenmesi.	Evet	Evet	Evet
12	Genel anlamda hava aracı bakımı;	Yağlama - Kapak plakaları (cover plates), motor kapakları (cowlings) ve kareyajlar / kaplama parçaları (fairings) gibi yapısal olmayan unsurlarınkiler haricinde demontaj gerektirmeyen unsurlar.	Evet	Evet	Evet
20	Standart Uygulamalar	Emniyet Kablajı (Safety Wiring) - Motor kumandalarındaki, transmisyon kumandalarındaki ve uçuş kumanda sistemlerindeki haric olmak üzere kusurlu emniyet kablajını (safety wiring) veya atal pimlerin (cotter keys) değiştirilmesi.	Evet	Evet	Evet
		Basit Yapısal Olmayan Standart Bağlantı Elemanları (Fasteners) - perçinleme gerektiren yuvaların (receptacles) ve tutturma somunlarının (anchor nuts) değiştirilmesi haric olmak üzere değiştirme ve ayarlama.	Evet	Evet	Evet
		Tolerans/Boşluk (Free play) – İmalatçı tarafından temin edilen basit ynlemlerle küçük çaplı ayarlamalar dahil olmak üzere, kumanda sistemindeki ve kanattan gövde ekine toleransın/boşluğun (free play) lm.	Evet	Evet	Evet
21	Air Conditioning	Esnek hortumların ve giriş kanallarının (ducts) değiştirilmesi.	Evet	Evet	Evet
23	İletişim	Haberleşme cihazları - Hızlı bağlantı kesme konektörlerine sahip olan müstakıl, alet paneline takılı haberleşme cihazlarının sökülmesi ve değiştirilmesi.	Evet	Evet	Evet
24	Elektriksel G	Bataryalar ve solar paneller - Değiştirme ve servis işlemleri.	Evet	Evet	Evet
		Tesisat - Basit tesisat kurulumu.	Evet	Evet	Evet
		Tesisat - Ateşleme sistemi, ana üretim sistemi ve gerekli haberleşme, seyrüsefer sistemi ve ana uçuş aletleri haric olmak üzere, elektrikli varyometreler veya uçuş bilgisayarları gibi gerekli olmayan ekipmanlara ilişkin her tür diğer tesisat ve iniş işıklarındaki bozuk devrelerin onarılması.	Evet	Evet	Evet
		Bağlama (bonding) - bozuk bağlantı kablosunun değiştirilmesi	Evet	Evet	Evet
		Sviler (Switches) - Bu, ateşleme sistemi, ana üretim sistemi ve gerekli haberleşme, seyrüsefer sistemi ve ana uçuş aletleri haric olmak üzere, elektrikli varyometreler veya uçuş bilgisayarları gibi gerekli olmayan ekipmanların lehimlenmesini ve sıkıştırılmasını içermektedir.	Evet	Evet	Evet
		Sigortalar - doğru gle değiştirme.	Evet	Evet	Evet

25	Ekipmanlar	Emniyet Kemerleri - Emniyet kemerinin ve harness'lerin değiştirilmesi.	Evet	Evet	Evet
		Koltuklar - Herhangi bir ana yapının veya kumanda sisteminin demontajını içermeyen koltukların veya koltuk parçalarının değiştirilmesi.	Evet	Evet	Evet
		İkinci derece (non-essential) aletler ve/veya ekipmanlar - Müstakil, hızlı bağlantı kesme konnektörlerine sahip alet paneline takılı ekipmanlarının değiştirilmesi.	Evet	Evet	Evet
		Gerekli olmayan aletlerin ve/veya ekipmanların sökülmesi ve takılması.	Evet	Evet	Evet
		Kanat Sileceği, Temizleyicisi - Herhangi bir ana yapının, kumandanın demontajını veya modifikasyonunu içermeyen servis işlemleri, sökme ve takma.	Evet	Evet	Evet
		Statik Problar - Varyometre statiğinin ve toplam enerji dengeleme problemlerinin (energy compensation probes) sökülmesi veya yeniden takılması.	Evet	Evet	Evet
		Oksijen Sistemi - Kalıcı olarak takılmış tüpler ve sistemler hariç olmak üzere, onaylanmış tertibatlardaki (mountings) portatif oksijen tüplerinin ve sistemlerinin değiştirilmesi.	Evet	Evet	Evet
		Havalı Fren Şütü (Air Brake Chute) - Takma ve servis işlemleri.	Evet	Evet	Evet
		ELT - Söküm/Yeniden Takma	Evet	Evet	Evet
26	Yangından Koruma	Yangın İkazı - Sensorların ve göstergelerin değiştirilmesi.	N/A	Evet	Evet
27	Uçuş Kumanda	Aralık Sızdırmazlık Elemanları (Gap Seals) - Uçuş kumandalarının tam sökümünü gerektirmemesi halinde takma ve servis işlemleri.	Evet	Evet	Evet
		Kumanda Sistemi - Kumanda yüzeyleri sökülmeden kumanda sisteminin ölçümü.	Evet	Evet	Evet
		Kontrol Kablolari - Durum için basit gözle Muayene (Kontrol).	Evet	Evet	Evet
		Gaz Sönümleyici (Gas Dampener) Kumanda veya Havalı Fren Sistemindeki Gaz Sönümleyicisinin değiştirilmesi.	Evet	Evet	Evet
		Yardımcı pilot levye (stick) ve pedalları- Dizaynı itibariyle hızlı bağlantı kesmenin mümkün olduğu durumlarda sökülmesi veya yeniden takılması.	Evet	Evet	Evet
28	Yakıt Sistemi	Yakıt Hatları/Boruları (Fuel Lines) - Kendinden izolasyonlu kuplajlarla (self sealing couplings) takılmış prefabrik yakıt hatlarının değiştirilmesi.	N/A	Evet	Hayır
		Yakıt Filtresi - Temizlik ve/veya değiştirme.	N/A	Evet	Evet
31	Aletler	Alet Paneli - IFR operasyonları (işletimleri) hariç olmak üzere, hızlı bağlantı kesmeye sahip dizayn özelliği olması koşuluyla sökme ve yeniden takma.	Evet	Evet	Evet
		Pitot Statik Sistem - Basit algılama ve sızıntı	Evet	Evet	Evet

		kontrolü.			
		Alet Paneli titreşim emici (vibration damper)/Şok emiciler (amörtisörler) (shock absorbers) - Değişirme.	Evet	Evet	Evet
		Drenaj - Pitot Statik sistem dahilindeki su drenaj ağızlarının (traps) veya filtrelerinin drenajı.	Evet	Evet	Evet
		Esnek borular - Hasarlı boruların değiştirilmesi.	Evet	Evet	Evet
2	İniş Takımı	Tekerlekler - Tekerlek yataklarının (wheel bearings) değiştirilmesi ve yağlanması dahil olmak üzere söküm, değiştirme ve servis işlemleri.	Evet	Evet	Evet
		Servis İşlemleri - Hidrolik sıvısının/akışkanının ikmal edilmesi.	Evet	Evet	Evet
		İniş Takımı Amortisör Dikmesi (Shock Absorber) - Elastik kordonların veya lastik damperlerin (rubber dampers) değiştirilmesi veya servis işlemleri.	Evet	Evet	Evet
		İniş takımı kapıları - işletim kayışları (operating straps) dahil olmak üzere, sökme veya yeniden takma ve tamir.	Evet	Evet	Evet
		Kayaklar (skis) - Tekerlek ve kayak iniş takımı arasındaki değiştirme.	Evet	Evet	Evet
		Kızaklar (Skids) - Ana kızakların, kanat ve kuyruk kızaklarının sökülmesi veya yeniden takılması.	Evet	Evet	Evet
		Tekerlek kareajları, tozluklar (spats) - Sökme ve yeniden takma.	Evet	Evet	Evet
		Mekanik frenler - Basit kablolu sistemlerin ayarlanması.	Evet	Evet	Evet
		Fren - Aşınmış fren balatalarının (brake pads) değiştirilmesi.	Evet	Evet	Evet
		Yaylar - Aşınmış veya eskimiş yayların değiştirilmesi.	Evet	Evet	Evet
		Gear Warning - Basit gear warning sistemlerinin sökülmesi veya yeniden takılması.	Evet	Evet	Evet
33	Işıklar	Işıklar - İç ve dış ampullerin, filamentlerin, reflektörlerin ve lenslerin değiştirilmesi.	N/A	N/A	Evet
34	Seyrüsefer	Yazılım - Otomatik uçuş kumanda sistemleri ve transponderler hariç, gerekli olmayan aletlerin/ekipmanların güncellenmesi dahil olmak üzere, müstakil, alet paneline takılı seyrüsefer yazılım veritabanlarının güncellenmesi.	Evet	Evet	Evet
		Seyrüsefer cihazları - Otomatik uçuş kumanda sistemleri, transponderler, ana uçuş kumanda sistemi hariç olmak üzere, hızlı bağlantı kesme konektörlerine sahip olan müstakil, alet paneline takılı seyrüsefer cihazlarının sökülmesi ve değiştirilmesi.	Evet	Evet	Evet
		Müstakil veri toplayıcısı (data logger) - Takma (Kurulum), veri restorasyonu.	Evet	Evet	Evet

51	Yapı	Kumaş yamaları - bir rib'ten fazlasına genişlememek ve rib dikişi veya yapısal parçaların veya kumanda yüzeylerinin sökümünü gerektirmeyen basit yamalar.	Evet	Evet	Evet
		Koruyucu Kaplama (Coating)- Herhangi bir ana yapının veya işletim sisteminin demonte edilmediği koruyucu malzeme veya kaplamaların tatbik edilmesi.	Evet	Evet	Evet
		Yüzey Tesviyesi (Surface Finish) - Alttaki ana yapının tesir görmediği durumlarda boyanın veya kaplamanın küçük çaplı restorasyonu. İşaret kaplamaları veya ince folyolar ve de Tescil işaretlemeleri tatbiki buna dahildir.	Evet	Evet	Evet
		Karenajlar (fairings) - Konturu (contour) değiştirmeyen yapısal olmayan karenajlar (fairings) ve kapak plakaları (cover plates) basit tamirleri.	Evet	Evet	Evet
52	Kapılar	Kapılar - Sökme ve yeniden takma.	Evet	Evet	Evet
53	Gövde/İskelet (fuselage)	Döşeme-mefruşat - Ana yapının veya işletim sistemlerinin demontajını gerektirmeyen veya kumanda sistemlerine müdahale etmeyen küçük çaplı tamirler.	Evet	Evet	Evet
56	Pencereler	Yan Pencereler - Perçinleme, bağlama (bonding) veya herhangi bir özel süreç gerektirmemesi halinde değiştirme.	Evet	Evet	Evet
		Kanopiler (Canopies) - Sökme ve yeniden takma.	Evet	Evet	Evet
		Gaz Sönümleyici (Gas Dampener) Kanopi (Canopy) Gaz Sönümleyicisinin değiştirilmesi.	Evet	Evet	Evet
57	Kanatlar	Kanat Kızakları (Wing Skids) - Yay tertibatı dahil olmak üzere alt kanat kızaklarının veya kanat roller'inin sökülmesi veya yeniden takılması.	Evet	Evet	Evet
		Safra Suyu (Su Atığı) (Water Ballast) - Esnek tankların sökülmesi veya yeniden takılması.	Evet	Evet	Evet
		Turbulator ve sızdırmazlık bantları (sealing tapes) - Onaylanmış sızdırmazlık bantlarının ve turbulator bantlarının sökülmesi veya yeniden takılması.	Evet	Evet	Evet
61	Pervane	Abak (spinner)- Sökme ve yeniden takma	N/A	Evet	Evet
71	Güç sistemi takma/kurulum	Motor ve pervane dahil olmak üzere Güç Sistemi ünitesinin sökülmesi veya takılması.	N/A	Evet	Hayır
		Motor kapağı (cowling) - Pervanenin sökümünü veya uçuş kumandalarının bağlantılarının kesilmesini gerektirmeyen sökme ve yeniden takma.	N/A	Evet	Evet
		Emme sistemi (induction system) - Emme hava filtresinin muayene (kontrol) edilmesi ve değiştirilmesi.	N/A	Evet	Evet
72	Motor	Çip detektörleri (chip detectors) - çip detektörünün (chip detector) self-sealing tipte olması ve elektrikli olarak belirtilmemesi koşuluyla sökülmesi, kontrol edilmesi ve yeniden takılması.	N/A	Evet	Evet

73	Motor yakıtı	Süzgeç (strainer) veya Filtre elemanları - Temizlik ve/veya değiştirme.	N/A	Evet	Evet
		Yakıt - Gerekli yağın yakıtla karıştırılması.	N/A	Evet	Evet
74	Ateşleme	Bujiler (spark plugs) - Sökme, temizleme, ayarlama ve yeniden takma.	N/A	Evet	Evet
75	Soğutma	Soğutma sıvısı (coolant) - Soğutucu akışkanının ikmal edilmesi.	N/A	Evet	Evet
76	Motor Kontrolleri	Kumandalar - Uçuş dışı veya kullanımı uçuşun hiçbir evresinde/aşamasında kritik olmayan tahrik kumandalarının küçük çaplı ayarlamaları.	N/A	Evet	Hayır
77	Motor Göstergeleri	Motor Göstergeleri - Çabuk çıkarma konektörlerine sahip olan ve doğrudan okuma bağlantılarına sahip olmayan müstakil, alet paneline takılı göstergelerin sökülmesi ve değiştirilmesi.	N/A	Evet	Evet
79	Yağ Sistemi	Süzgeç (strainer) veya Filtre elemanları - Temizlik ve/veya değiştirme.	N/A	Evet	Evet
		Yağ - Motor yağının ve dişli kutusu akışkanının değiştirilmesi veya ikmal edilmesi.	N/A	Evet	Evet

Bölüm D

BALONLAR/ZEPLİNLER İÇİN PİLOT- HAVA ARACI SAHİBİ BAKIM GÖREVLERİ

Alan ve Görev	Sıcak Hava Zeplini	Sıcak Hava Balonu	Gaz Balonu
A) ÖRTÜ			
1- Kumaş tamirleri - tam paneller hariç (Tip Sertifikası sahiplerinin talimatlarında tanımlandığı şekilde ve söz konusu talimatlar doğrultusunda) yük bandı tamiri veya değişikliği gerektirmeyen.	Evet	Evet	Hayır
2- Nose line - Değiştirme.	Evet	N/A	N/A
3-Banner'ler - takma, değiştirme veya tamir (dikiş olmadan).	Evet	Evet	Evet
4-Melting link (temperature flag)- değiştirme.	Evet	Evet	N/A
5 - Sıcaklık iletici (temperature transmitter) ve sıcaklık gösterge kabloları - sökme veya yeniden takma.	Evet	Evet	N/A
6 -Crown line - değiştirme (crown ring'e kalıcı olarak takılı olduğunda).	No	Evet	N/A
7 - Scoop veya skirt değiştirme veya tamiri (bağlayıcılar (fasteners) dahil).	Evet	Evet	N/A
B) YAKIT MEMESİ / BRÜLÖR (BURNER)			
8 - Yakıt memesi / Brülör (burner) - temizleme ve yağlama.	Evet	Evet	N/A
9 Basınç ateşleyicileri (piezo igniters) - ayarlama.	Evet	Evet	N/A
10 - Yakıt memesi/Brülör (burner) - temizleme ve değiştirme.	Evet	Evet	N/A
11-Burner frame corner buffer'ları - değiştirme veya yeniden takma.	Evet	Evet	N/A
12 - Brülör Valfları (Burner Valves) - özel aletler veya test ekipmanları gerektirmeyen kapatma valfinin ayarlanması.	Evet	Evet	N/A
C) SEPET VE BALON SEPETİ			
13-Sepet/balon sepeti çerçeve trimi - tamir veya değiştirme.	Evet	Evet	Evet

14-Sepet/balon sepeti runner'ları (tekerlekler dahil)- tamir veya değiştirme.	Evet	Evet	Evet
15- Harici halat tutacakları (external rope handles) - tamir.	Evet	Evet	Evet
16 - Koltuk kılıflarının- dōsemelerin ve emniyet kemerlerinin değiştirilmesi.	Evet	Evet	Evet
D) YAKIT SİLİNDİRİ			
17- Sıvı valfi (liquid valve) - çıkıştaki (outlet) O-ringlerin değiştirilmesi.	Evet	Evet	Hayır
E) ALETLER VE EKİPMANLAR			
18 - Bataryalar - Kendinden takılı aletlerin ve haberleşme ekipmanlarının değiştirilmesi.	Evet	Evet	Evet
19-Haberleşme, seyrüsefer cihazları, aletleri ve/veya ekipmanları - Hızlı bağlantı kesme konektörlerine sahip olan müstakil, alet paneline takılı haberleşme cihazlarının sökölmesi ve değiştirilmesi.	Evet	Evet	Evet
F) MOTORLAR			
20 - Kapak plakaları (<i>cover plates</i>), motor kapakları (<i>cowlings</i>) ve karenajlar / kaplama parçaları (<i>fairings</i>) gibi yapısal olmayan unsurlar haricinde demontaj gerektirmeyen Temizleme ve Yağlama.	Evet	N/A	N/A
21- Motor Kapakları (<i>cowlings</i>) - pervanenin sökölmesini gerektirmeyen sökölme ve yeniden oturtma.	Evet	N/A	N/A
22- Yakıt ve yağ süzgeçleri (<i>strainers</i>) ve/veya filtre elemanları - Sökölme, temizleme ve/veya değiştirme.	Evet	N/A	N/A
23 - Bataryalar - değiştirme ve servis işlemleri (Ni/Cd bataryalarının servis işlemleri hariç olmak üzere).	Evet	N/A	N/A
24- Pervane Abakı (<i>Spinner</i>) - muayene (kontrol) için sökölme ve takma.	Evet	N/A	N/A
25- Güç Sistemi - Motor ve pervane dahil olmak üzere güç sistemi ünitesinin sökölmesi veya takılması.	Evet	N/A	N/A
26- Motor - ip Detektörleri (<i>Chip Detectors</i>) - sökölme, kontrol ve değiştirme.	Evet	N/A	N/A
27- Ateşleme Bujisi (<i>Ignition Spark Plug</i>) - boşluk/aralık kleransı dahil olmak üzere sökölme veya takma.	Evet	N/A	N/A
28 - Soğutma akışkanı - ikmal.	Evet	N/A	N/A
29- Motor Kumandaları - Uçuş dışı veya kullanımını uçuşun hiçbir evresinde/aşamasında kritik olmayan tahrik kumandalarının küçük çaplı ayarlamaları.	Evet	N/A	N/A
30- Motor aletleri - sökölme ve değiştirme.	Evet	N/A	N/A
31- Yağlama yağı - Motor yağının ve dişli kutusu akışkanının değiştirilmesi veya ikmal edilmesi.	Evet	N/A	N/A
32- Yakıt Hatları/Boruları (<i>Fuel Lines</i>) - Kendinden sızdırmazlık kuplajlarına (<i>self- sealing couplings</i>) sahip olan prefabrike hortumların değiştirilmesi.	Evet	N/A	N/A
33 - Hava filtreleri (takılı olması halinde) - sökölme, temizleme ve değiştirme.	Evet	N/A	N/A