

Urząd Lotnictwa Cywilnego

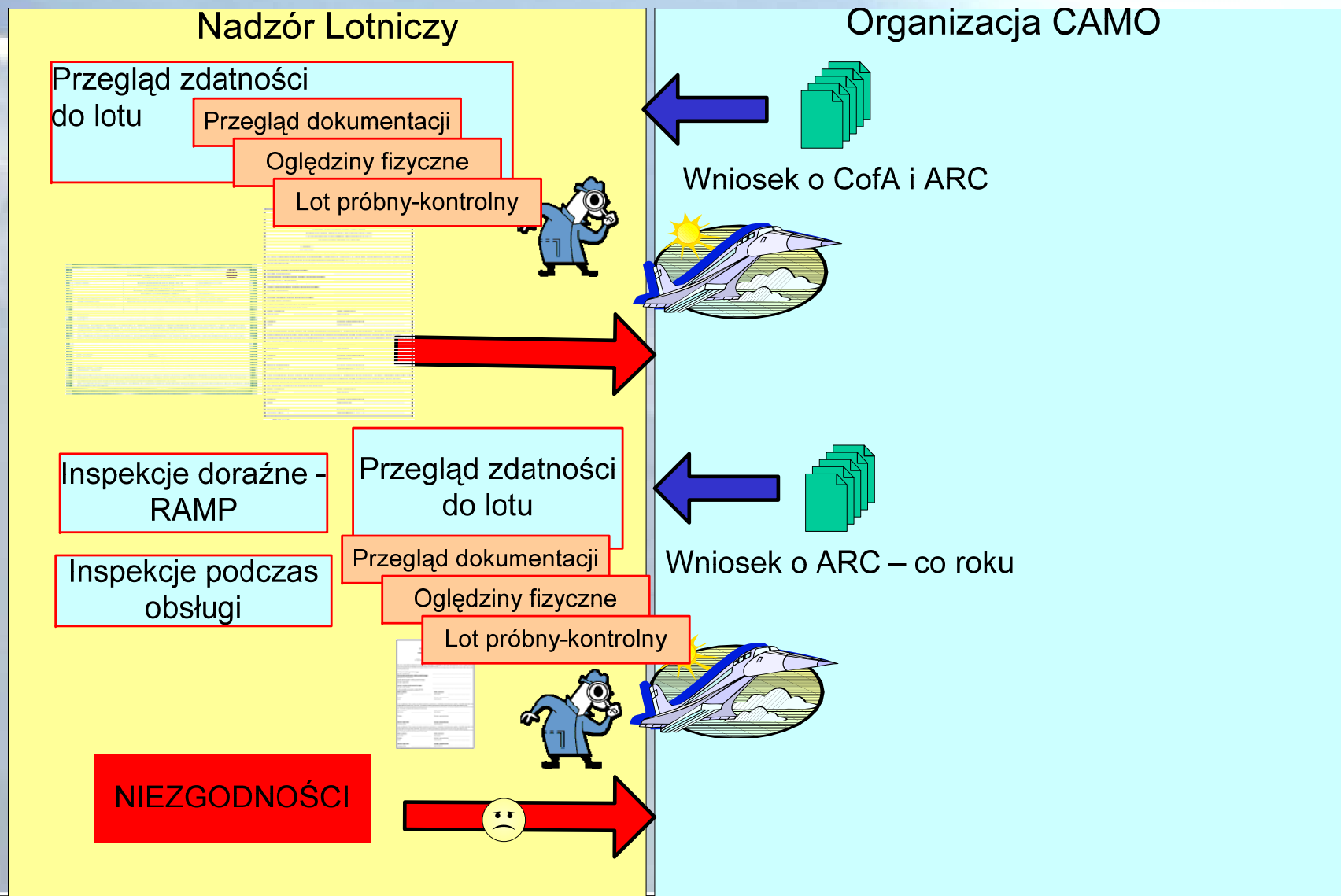
Nowy system nadzoru nad
ciągłą zdolnością do lotu a
bezpieczeństwo eksploatacji
w zarobkowym przewozie
lotniczym (wg OPS)

dr inż. Albert ORTYL

Warszawa, 21.03.2009



Poprzedni system nadzoru nad zdatnością do lotu





Wejście w życie Rozp.2042/2003

Artykuł 7

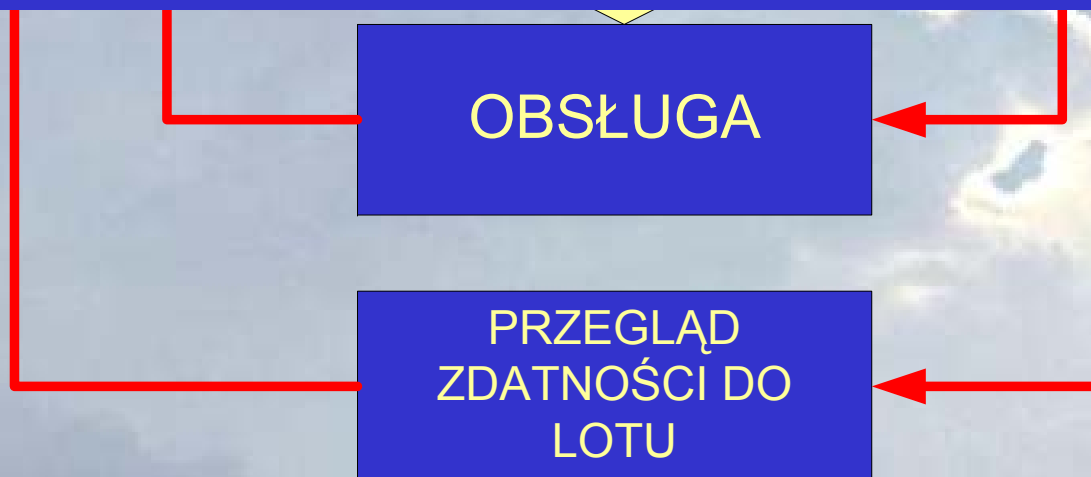
Wejście w życie

1. Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
2. W drodze odstępstwa od ust. 1 przepisy Aneksu I, z wyjątkiem pkt M. A. 201 lit. h) pkt 2 i pkt M.A.708 lit. c) stosuje się od **28 września 2005 r.**
3. W drodze odstępstwa od ust. 1 i 2, Państwa Członkowskie mogą zdecydować o niestosowaniu:
 - a) przepisów załącznika I (Part-M) w odniesieniu do statków powietrznych nieeksploatowanych lotniczym przewozie zarobkowym, do **28 września 2009 r.**;
 - b) przepisów pkt I (czyli ARC) załącznika I (Part-M) do statków powietrznych eksploatowanych w lotniczym przewozie zarobkowym, do **28 września 2008 r.**;



Koncepcja Part-M

„Ciągła zdolność do lotu” oznacza wszystkie procesy zapewniające, że w dowolnej chwili okresu eksploatacji statek powietrzny spełnia obowiązujące wymagania w zakresie zdolności do lotu i znajduje się w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację.





M.A.201

ODPOWIEDZIALNOŚĆ

- (a) Za ciągłą zdolność do lotu statku powietrznego odpowiedzialny jest właściciel, który powinien zapewnić, że lot nastąpi tylko wtedy, jeśli:
1. statek powietrzny jest zdolny do lotu, oraz
 2. całe zamontowane wyposażenie operacyjne i wyposażenie awaryjne jest zamontowane prawidłowo i jest sprawne, lub w wyraźny sposób oznakowane jako niesprawne, oraz
 3. **świadectwo zdolności do lotu jest ważne, oraz**
 4. obsługa techniczna statku powietrznego jest wykonywana zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi opisanym w M.A.302.



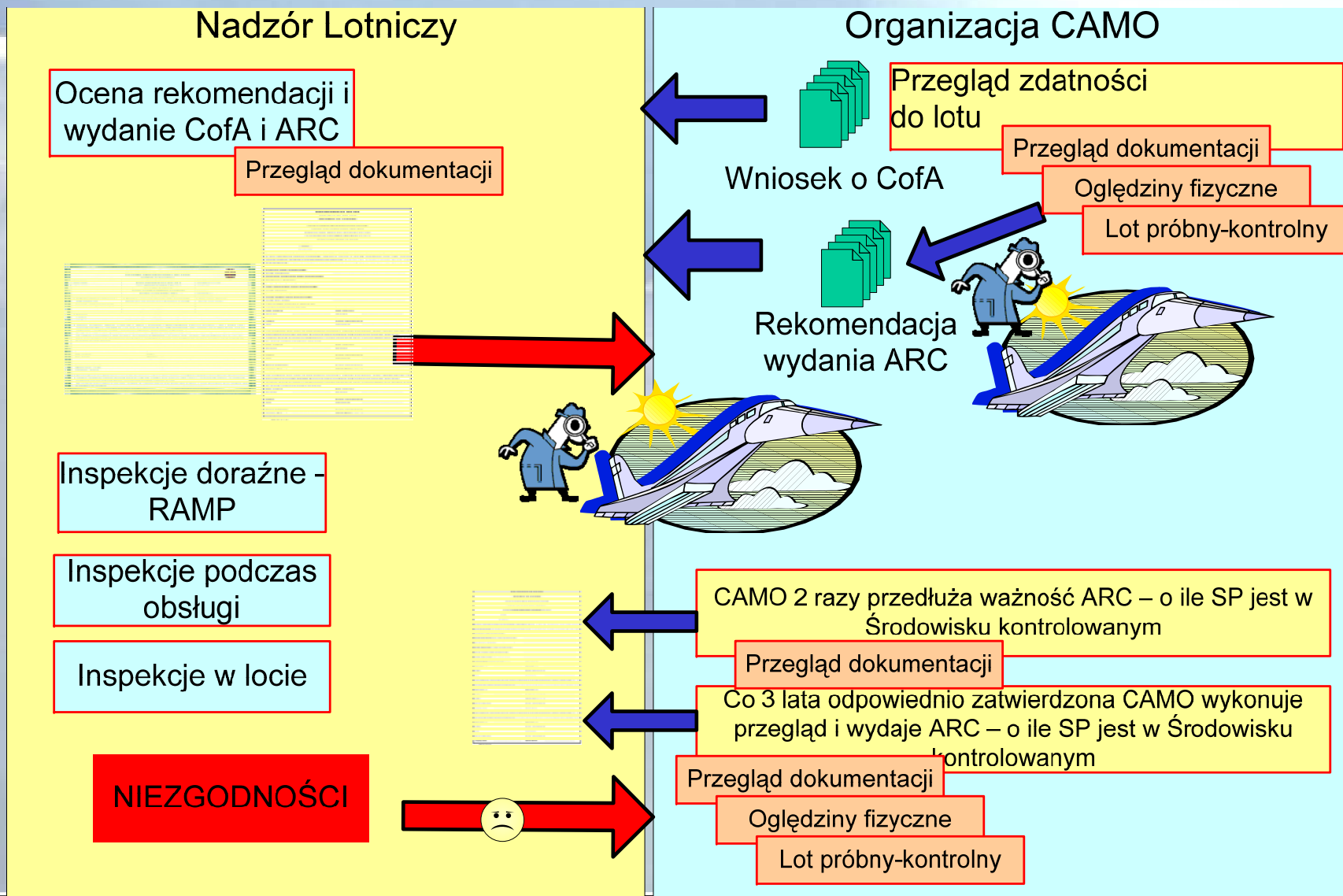
Odpowiedzialność w OPS

W przypadku **zarobkowego przewozu lotniczego** za ciągłą zdolność do lotu statku powietrznego, który użytkuje odpowiedzialny jest użytkownik, który musi być:

1. zatwierdzony w zakresie statków powietrznych, których jest użytkownikiem, w ramach świadectwa przewoźnika lotniczego wydanego przez kompetentne władze zgodnie z Part-M/G, oraz;
2. zatwierdzony zgodnie z Part-145, lub musi podpisać umowę z zatwierdzoną organizacją, oraz;
3. zapewnić spełnienie wymagań punktu (a) **(poprzedni slajd)**.



Nowy system nadzoru nad zdadnością do lotu





Wymagania dla CAMO

- ⊙ Ustanowienie odpowiedniej komórki organizacyjnej w ramach organizacji CAMO Part-M/G
- ⊙ Opracowanie odpowiedniej procedury w CAME:
 - Przedłużania ważności ARC
 - Wykonywania przeglądu zdatności do lotu
 - Wydawania poświadczenia ARC (na druku EASA form 15B)
 - Składania rekomendacji dla Nadzoru do wydania ARC
- ⊙ Nominowanie odpowiednio wykwalifikowanej osoby (EASA form 4) (*wymagania zgodne z AMC do M.A.706(i) oraz M.A.707*)
- ⊙ Złożenie zmiany do CAME do ULC
- ⊙ Uzyskanie zatwierdzenia CAME i Form 4



Czym zajmie się teraz Nadzór ?

Obowiązek wprowadzenia systemu ACAM (Aircraft Continuing airworthiness monitoring)

- ⦿ SP są typowane do inspekcji w oparciu o ich historię, poprzednie inspekcje (w tym SAFA), zdarzenia lotnicze, historie i renomę użytkownika,, itp.
- ⦿ System intensywnych kontroli doraźnych (RAMP)
- ⦿ System inspekcji podczas obsługi podczas których będą bardzo dogłębnie weryfikowane zapisy i stan SP (15 kluczowych obszarów KRE)
- ⦿ W przypadku stwierdzenia niezgodności restrykcje są podejmowane względem A/C (zawieszenie ARC) i organizacji (nawet Wniosek o cofnięcie/zawieszenie certyfikatu CAMO)
- ⦿ W przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa NAA sam wykonuje przeglądy zdolności do lotu
- ⦿ W przypadku braku „środowiska kontrolowanego” to inna certyfikowana organizacja CAMO dokona przeglądu zdolności i rekomenduje do NAA wydanie ARC – jest to o tyle dobre, że będzie musiała przeprowadzić mini audyt u przewoźnika (w tym zakresie) – niezależna kontrola.



Zagrożenia ?

- ⊙ Brak odpowiednio wykwalifikowanego i doświadczonego personelu
- ⊙ Konflikt interesów personelu ARC (w przypadku stwierdzenia niezgodności MUSI wystąpić wbrew swojej firmie – czy się ugną pod naciskiem kierownictwa?, może to prowadzić do patologii, prawo nie przewiduje kar za takie działanie, a jedynie zabranie uprawnień – długa i wyboista droga)
- ⊙ Kwestia etyki tych pracowników