

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Ciągły nadzór operacyjny
---------------------------------	---	---

ROZDZIAŁ 9 – POSTĘPOWANIE Z DYREKTYWAMI ZDATNOŚCI

1. CEL PROCEDURY

Celem niniejszej procedury jest ustalenie, opisanie i podanie do stosowania szczegółowych zasad prowadzonego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego – zwanego dalej Prezesem, procesu związanego z podejmowaniem działań po otrzymaniu informacji o Dyrektywie zdatności (AD) (w tym SIB).

2. ZASTOSOWANIE

Przedmiotem procedury są czynności pracowników Urzędu w procesie podejmowania działań w celu zapewnienia akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa lotów poprzez analizę i ocenę informacji o Dyrektywach Zdatności (AD). Procedura dotyczy pracowników LOL w procesie nadzoru nad realizacją Dyrektywy przez Przewoźników Lotniczych AOC oraz operatorów AWC..

3. DEFINICJE, TERMINOLOGIA, OZNACZENIA, I SKRÓTY

Dyrektywa Zdatności (*Airworthiness directive – AD*) Dokument prawny, który identyfikuje wyroby lotnicze w których wystąpił stan niebezpieczny lub gdzie taki stan może łatwo wystąpić lub rozwinąć się w innym wyrobie tego samego projektu typu. Opisuje działania korygujące do wykonania lub warunki lub ograniczenia pod jakimi wyroby mogą kontynuować pracę.

Metoda spełnienia dyrektywy zdatności (*Airworthiness directive method of compliance*)

Wyjaśnienie jakie działanie zostało w rzeczywistości podjęte przez użytkownika aby zastosować się do wymagań AD. Użyta metoda spełnienia musi być podana, jeżeli AD lub biuletyn serwisowy producenta pozwala na użycie więcej niż jednej metody spełnienia.

Dyrektywy zdatności (ADs) są podzielone na dwie kategorie:

- ⊙ te o naturze pilnej wymagające natychmiastowego spełnienia po otrzymaniu (tzw. Emergency AD); oraz
- ⊙ te o naturze mniej pilnej wymagające spełnienia w relatywnie dłuższym okresie

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Rozporządzenie Komisji (WE) 2042/2003 załącznik 1 (Part-M) – M.A.303 Każda dyrektywa zdatności musi być wykonana zgodnie z

wymaganiami tej dyrektywy, chyba że Agencja ustaliła inaczej.

4.2. Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym nakłada na Państwo Rejestracji odpowiedzialność za zdatność statku powietrznego. Zgodnie z Aneks 8, Część II, Rozdział 4.2.3(d)

“Państwo Rejestracji musi

[...]

(d) po otrzymaniu od Państwa Projektu obowiązkowej informacji o ciągłej zdatności, wdrożyć otrzymaną obowiązkową informację lub ją ocenić i podjąć odpowiednie działania [...]”.

4.3. Aneks 8, Część II, Rozdział 4.2.1.1(a) do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym wymaga aby Państwo Projektu przekazywało Państwu Rejestracji

“[...] wszelkie mające zastosowanie informacje, które uzna za niezbędne dla utrzymania ciągłej zdatności statku powietrznego i bezpieczeństwa jego operacji, dalej zwane obowiązkowymi informacjami z zakresu ciągłej zdatności do [...]”

Zgodnie z Uwagą 1 do Rozdziału 4.2.1.1(a), w tym kontekście termin "Obowiązkowe informacje z zakresu ciągłej zdatności do lotu" ma włączać obowiązkowe wymagania na temat modyfikacji, wymiany części lub przeglądów statku powietrznego oraz uzupełnienia ograniczeń użytkowania i procedur [użytkowania]. Do tych informacji wchodzi też informacje, wydawane przez Państwa Członkowskie w formie biuletynów obowiązkowych.

4.4. Ponadto zgodnie z Artykułem 20(1)(j) Rozporządzenia PEiR 216/2008, jako część odpowiedzialności za projekt Agencja:

” zapewnia ciągłą zdatność do lotu związaną z wyrobami, częściami i akcesoriami, nad którymi Agencja sprawuje nadzór, i między innymi reaguje bez nieuzasadnionej zwłoki na problemy bezpieczeństwa oraz wydaje i rozpowszechnia odpowiednie obowiązkowe informacje.”

4.5. Rozporządzenie Komisji (WE) 748/2012 Załącznik - Part-21A.3B:

a) Dyrektywa zdatności oznacza dokument wydany lub przyjęty przez Agencję, który nakazuje wykonanie czynności na statku powietrznym celem przywrócenia dopuszczalnego poziomu bezpieczeństwa w sytuacji, gdy dowody wskazują że poziom bezpieczeństwa statku powietrznego może być zagrożony.

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	POSTĘPOWANIE Z DYREKTYWAMI ZDATNOŚCI	PNO-5-09-00 Strona 1/6
---------------------------------------	--------------------------------------	---------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Ciągły nadzór operacyjny
---------------------------------	---	---

b) Agencja wydaje dyrektywę zgodności, gdy:

1. Agencja stwierdzi powstanie na statku powietrznym stanu niebezpiecznego będącego skutkiem wadliwości statku powietrznego, silnika, śmigła, części lub wyposażenia zabudowanego na statku powietrznym; i

2. taki stan może istnieć lub powstać na innych statkach powietrznych.

d) Dyrektywa zgodności zawiera przynajmniej następujące informacje:

1. identyfikację stanu niebezpiecznego;

2. identyfikację statku powietrznego, którego to dotyczy;

3. wymagane działania;

4. czas wykonania wymaganych czynności;

5. datę wejście w życie.

5. STOSOWALNOŚĆ DYREKTYW

5.1. Stosowanie Dyrektyw Zgodności wydanych przez Państwo Projektu spoza Unii Europejskiej

Decyzja nr. 2 Dyrektora Wykonawczego EASA z 14 października 2003 roku dotyczy wprowadzania w życie Dyrektyw Zgodności wydanych przez państwo projektu dla wyrobów importowanych spoza UE. Stwierdza ona, że każda dyrektywa zgodności wydana przez państwo projektu dla silnika, śmigła, części lub urządzenia importowanego z kraju trzeciego, i zabudowanego na statku powietrznym zarejestrowanym w Państwie Członkowskim UE ma zastosowanie, o ile Agencja nie wydała innej decyzji przed datą wejścia w życie takiej dyrektywy zgodności.

"**Państwo projektu**" oznacza państwo podstawowych władz certyfikacyjnych [PCA], tj. władz, które certyfikowały wyrób (wydały certyfikat typu dla silnika lub TSO dla wyposażenia) i są odpowiedzialne za jego ciągłą zgodność do lotu.

Na przykład:

każda Dyrektywa Zgodności FAA dotycząca części zaprojektowanej i certyfikowanej w USA (z certyfikatem typu USA lub TSO) oraz zabudowanej na statku powietrznym zarejestrowanym w Państwie Członkowskim UE będzie miała zastosowanie do tego statku powietrznego, o ile EASA nie wydała innej decyzji.

6. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

6.1 Odpowiedzialność użytkownika

Sposób, w jaki użytkownik stosuje się do AD zależy od umów na podstawie których wyleasingował, wyczerterował lub inny sposób wszedł on w posiadanie statków powietrznych.

Może on zorganizować z właścicielem przeprowadzenie wszystkich działań jakie pojawiły się z ADs, lub może zorganizować ich przeprowadzenie samodzielnie.

Środki, za pomocą których użytkownik sam starać się będzie, aby być poinformowanym o ADs, jest jego własnym wyborem. Jednak, musi on zapewnić, żeby ADs były wprowadzone w sposób opisany i wstrzymać się od operacji lotniczych, jeśli nie zastosowano się do wymagań mających zastosowanie dyrektyw zgodności (ADs).

6.2. Odpowiedzialność właściciela

Właściciel nie powinien eksploatować swojego statku powietrznego, lub świadomie pozwalać na jego eksploatację przez innych, chyba, że spełnione są wymagania wszystkich dyrektyw zgodności (ADs) wydanych do tego czasu.

Jeżeli właściciel wyleasingował statek powietrzny lub pozwolił innej osobie obsługiwać go, powinien podjąć efektywne kroki, aby zapewnić spełnienie ADs. Nie może zakładać, że inni będą przejmować automatycznie obowiązki obsługowe.

Sytuacja może wymagać uzgodnienia na piśmie, lub słownie, zależnie od warunków. Ale nie powinno być wątpliwości, kto będzie podejmować niezbędne działania w odpowiedzi na ADs.

6.3 Odpowiedzialność organizacji obsługowej

Odpowiedzialność mechanika obsługi statku powietrznego lub organizacji obsługowej co do spełnienia AD powinna również być jasno zrozumiała.

Niektórzy użytkownicy mogą być pod wrażeniem, że kiedy oni przedstawiają swój statek powietrzny do obsługi, lub następnej inspekcji, organizacja rutynowo będzie zapewniać, że wszystkie ADs obowiązujące do tej daty są spełnione przed zakończeniem inspekcji.

Niekoniecznie jest to prawda. Niektóre ADs w praktyce mogą dotyczyć podzespołów, które nie są z reguły częścią inspekcji, tak jak odbiorniki radiowe. Również, niektóre już obowiązujące ADs w czasie inspekcji mogą mieć przesunięte daty spełnienia; w takich przypadkach AMO nie jest zobowiązany do postępowania zgodnie z nimi, i może nie robić tego, dopóki nie zostanie zażądane to przez użytkownika.

Gdy tylko AD zostanie wykonana przez AMO, powinien on nie tylko zapisać datę wykonania i czasu eksploatacji w zapisach obsługowych statku powietrznego, ale również wypełnić opis wykonanych prac – wiele alternatywnych metod spełnienia może być możliwych, i w późniejszym czasie może być ważne aby wiedzieć, którą drogą postępowano. Przed powrotem statku powietrznego do eksploatacji, ktokolwiek akceptuje to z Organizacji Obsługowej, powinien w swym

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	POSTĘPOWANIE Z DYREKTYWAMI ZDATNOŚCI	PNO-5-09-00 Strona 2/6
---------------------------------------	--------------------------------------	---------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Ciągły nadzór operacyjny
---------------------------------	---	---

własnym interesie najpierw określić, czy zapisy obsługowe, włączając ADs, zostały w pełni uaktualnione.

Żadna ze stron zaangażowanych w tę operację lub obsługę nie może wypierać się odpowiedzialności za spełnienie z ADs, a mianowicie AMO, właściciel lub użytkownik. Wszyscy ponoszą odpowiedzialność w tym samym stopniu, zależną zawsze od warunków, zgodnie z którymi statek powietrzny jest użytkowany; spodziewane jest, że wszyscy znają procedury wydawania ADs i rozumieją rolę ich spełnienia

7. DYSTRYBUCJA DYREKTYW

Dyrektywy zdadności rozpowszechniane są w ULC poprzez listę mailingową przez Wydział Dokumentacji Technicznej LTT-5 Departamentu Techniki Lotniczej.

Niezależnie od powyższego wszystkie Dyrektywy są dostępne w narzędziu AD na stronie EASA (<http://ad.easa.europa.eu>), FAA, Transport Kanada lub ENAC (Brazylia).

8. POSTĘPOWANIE

Naczelnik Inspektoratu LOL-1, LOL-2 lub LOL-4 po otrzymaniu informacji o Dyrektywach:

- ⊙ Dokonuje analizy listy dyrektyw i krótkiego opisu
- ⊙ Jeżeli z opisu Dyrektywy wynika, że jest to Dyrektywa o znaczeniu operacyjnym, kieruje sprawę do: w LOL-1/LOL-4 inspektora POI, nadzorującego jednego z Przewoźników,

którego dyrektywa może dotyczyć; w LOL-4 do wskazanego inspektora SANA

⊙ Wyznaczony Inspektor:

- Analizuje Dyrektywę
- Kontaktuje się z Przewoźnikiem
- Żąda potwierdzenia obowiązywalności Dyrektywy oraz dowodów na jej wdrożenie
- Wypełnia „Kartę Dyrektywy” i załącza do niej materiały dowodowe.
- Przekazuje kopie dokumentów pozostałym inspektorom POI nadzorującym przewoźników eksploatujących tego typu statki powietrzne i informuje Naczelnikach o wynikach.

Inspektorzy SAFA/SANA przy najbliższej inspekcji dokonują sprawdzenia wykonania Dyrektywy na danym typie statku powietrznego. W przypadku wątpliwości przekazują informacje do POI, który przygotowuje pismo wzywające Przewoźnika do wdrożenia ustalonych przez ULC działań w wyznaczonym terminie.

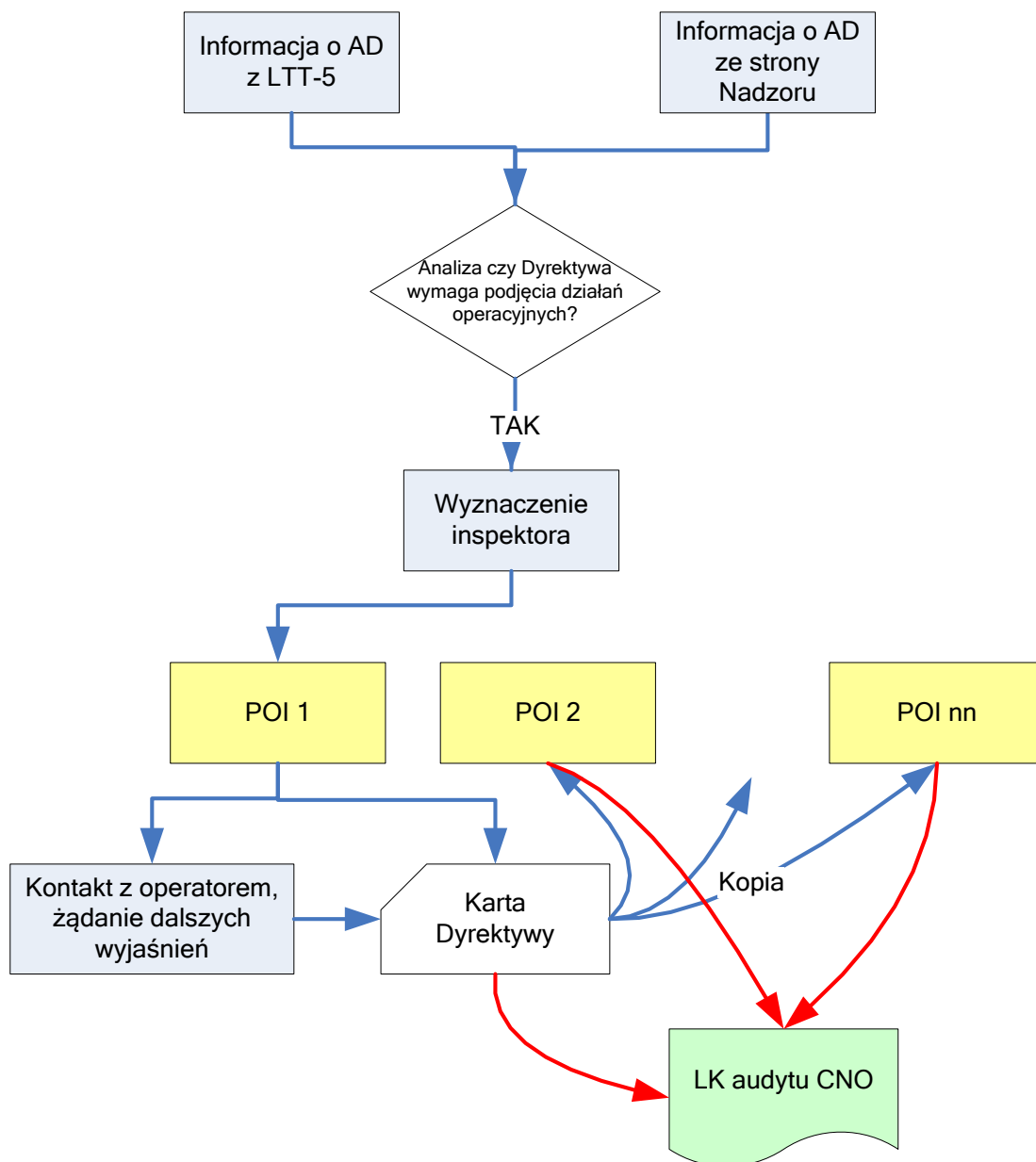
UWAGA: Zaleca się, aby podczas przygotowywania się do audytu CNO inspektor POI dokonał analizy dyrektyw operacyjnych i uwzględnił to w Liście Kontrolnej audytu.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

Schemat postępowania LOL po otrzymaniu informacji o Dyrektywie zdolności



CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Ciągły nadzór operacyjny
---------------------------------	---	---

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	POSTĘPOWANIE Z DYREKTYWAMI ZDATNOŚCI	PNO-5-09-00 Strona 6/6
---------------------------------------	--------------------------------------	----------------------------------