

# SPECYFIKA MAŁYCH ORGANIZACJI LOTNICZYCH CERTYFIKOWANYCH WEDŁUG PRZEPISÓW EASA NA PRZYKŁADZIE ORGANIZACJI INSTYTUTU LOTNICTWA

**Janina Dąbrowska**  
Instytut Lotnictwa

## *Streszczenie*

*Przedstawiono zasady i wymagania konieczne do spełnienia przez małe organizacje lotnicze zgodnie z aktualnymi przepisami EASA.*

Rzeczą powszechnie znaną jest fakt, że procesy zachodzące w dziedzinie lotnictwa w zakresie projektowania, produkcji, obsługi, zarządzania, kontroli ruchu lotniczego i innych związanych z lotnictwem podlegają różnym regulacjom prawnym. W miarę rozwoju znaczenia i wykorzystania cywilizacyjnego tej sfery działalności ludzkiej przepisy te są modyfikowane i w miarę możliwości ujednolicane dla różnych obszarów geograficzno-politycznych. Proces taki zachodzi także w naszym kraju, szczególnie od momentu wejścia Polski do struktur Unii Europejskiej.

Warto może w tym miejscu w sposób możliwie ogólny przedstawić stan międzynarodowych przepisów lotniczych i istniejących uwarunkowań w Unii Europejskiej. W chwili obecnej, w obszarze naszego działania funkcjonuje zestaw przepisów regulowanych przez takie organizacje jak: ICAO – JAA – EASA.

W 1944 roku na mocy Konwencji Chicagowskiej powstaje ICAO (International Civil Aviation Organization) – Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego, która określa zasady i zobowiązania zawarte w 18 aneksach.

W 1955 roku Europejska Konferencja Lotnictwa Cywilnego (ECAC) tworzy zasady bezpiecznego transportu do i z Europy.

W roku 1991 powstaje organizacja JAA (Joint Aviation Authorities) inspirowana głównie pracami w ramach programu budowy Concorda i Airbusa, zajmująca się ustalaniem i wdrażaniem wspólnych standardów i procedur w zakresie dopuszczania statków powietrznych do lotu, ich obsługi technicznej i eksploatacji w oparciu o wspólne przepisy lotnicze JAR. Nastąpiło to po Umowie Cypryjskiej (1990) zawartej między krajami członkowskimi EACA, która wprowadziła porozumienie o rozwoju i uznawaniu wspólnych przepisów zdatności do lotu jako wyłącznego źródła przepisów lotniczych w krajach EWG.

W 2002 roku rozporządzeniem Komisji Europejskiej zostaje powołana do życia EASA (European Aviation Safety Agency) – Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego, a w 2008 roku wydane zostaje obowiązujące także w Polsce tzw. Rozporządzenie Podstawowe, które ustala podstawowe wymagania zdatności do lotu, stwarza i określa ramy prawne działania EASA w krajach członkowskich.

Zgodnie z regulacjami EASA standardy w lotnictwie ogólnym wyznaczają następujące przepisy:

- certyfikacja – CS 23,25, 27, 29, itd.,
  - projektowanie – Part 21,
  - produkcja – Part 21,
  - personel poświadczający – Part 66,
  - szkolenie personelu – Part 147,
  - obsługa techniczna – Part 145 i Part M (małe statki powietrzne),
  - zarządzanie ciągłą zdadnością – part M,
  - operacje lotnicze JAR OPS 1/3 i JAR OPS 0/2/4,
  - załogi/symulatory – JAR FCL/JAR STD,
- opisywane w AMC (Acceptable Means of Compliance) – Akceptowanych Sposobach Spełniania i w Materiałach Interpretacyjnych – GM (Guidance Material).

Całe ww. prawodawstwo zostało pomyślane i utworzone głównie z myślą o „dużym” lotnictwie cywilnym i działalności prowadzonej na dużą skalę, a więc wydawałoby się, że dotyczy głównie dużych producentów statków powietrznych, dużych przewoźników czy usługodawców transportu lotniczego. Procesy tam zachodzące, takie jak: projektowanie, produkcja, obsługa, certyfikacja, utrzymanie zdadności do lotu podlegają często skomplikowanym uwarunkowaniom wynikającym z pewnej globalizacji i złożoności zagadnień, a także tzw. czynnika ludzkiego, którego istotne znaczenie dostrzeżono już w okresie II wojny światowej, a poważnie zainteresowano się nim w latach 80. XX wieku.

W chwili obecnej, gdy coraz intensywniej rozwija się tzw. „małe” lotnictwo, które od lat rządziło się trochę uproszczonymi zasadami działania zostało zmuszone niejako do wpisania się w obowiązujące prawne uregulowania z powodów konieczności zachowania bezpieczeństwa, co przekłada się w oczywisty sposób na komercyjność przedsięwzięć, gdyż społeczeństwo domaga się coraz wyższego poziomu bezpieczeństwa. Jednym słowem, wszyscy domagają się profesjonalizmu potwierdzonego stosownym certyfikatem wydanym przez uznane władze lotnicze, w Polsce – przez Urząd Lotnictwa Cywilnego.

W związku z tym nawet te niewielkie organizacje lotnicze: projektujące, produkujące lub świadczące obsługę lub inne usługi zmuszone są do wprowadzenia w system swego działania zasad określonych w odpowiednich przepisach lotniczych. Wymaga to odpowiedniej interpretacji tych przepisów, dokonania właściwego wyboru najistotniejszych zasad tak, aby określone procedury nie krępowały nadmiernie i nie przerastały potrzeb organizacji, a jednocześnie były zgodne z istotą wymagań.

Instytut Lotnictwa, który od 85 lat działa na rzecz lotnictwa powinien być posiadaczem stosownych certyfikatów z racji świadczonych usług, a także dla potwierdzenia swego profesjonalizmu i wiarygodności na rynku branżowym.

Do usług podlegającym takim wymogom można zaliczyć projektowanie statków powietrznych, podzespołów lotniczych i procesów technologicznych, obsługę podzespołów lotniczych, co może być połączone z ich wytwórstwem. Dlatego Instytut powinien posiadać certyfikaty: organizacji projektującej, obsługowej i produkującej w stosownym do potrzeb zakresie. W chwili obecnej (2010) Instytut Lotnictwa jest posiadaczem certyfikatu Organizacji Projektującej, Produkującej i jest w trakcie procesu zatwierdzenia Organizacji Obsługowej.

We wszystkich ww. przypadkach, aby uzyskać właściwy certyfikat należało opracować dokument nazywany Charakterystyką lub Prezentacją organizacji, który zawiera informacje na temat zakresu prac wymagających zatwierdzenia oraz wskazujących na sposób w jaki organizacja zamierza zachować zgodność z właściwą częścią przepisów EASA.

Dokument ten odnosi się do wszystkich aspektów działalności organizacji, takich jak: kadry kierowniczej, personelu poświadczającego i technicznego, zaplecza technicznego, wyposażenia w narzędzia i materiały, zapewnienia koniecznej bazy danych projektowych lub obsługowych,

procedur wykonywanych czynności i bardzo istotnej polityki jakości i bezpieczeństwa, na którą kładzie się mocny nacisk, nie tylko przez opracowanie systemu jakości, ale i przez niezależne monitorowanie tego systemu.

Organizacja uzyskuje certyfikat na szczegółowo określony w dokumencie zakres i tylko w tym zakresie ma prawo świadczyć usługi. Przykładowo w przypadku Organizacji Obsługowej Instytutu Lotnictwa przedmiotem zatwierdzonego zakresu usług są elementy w ramach klasy: podzespoły (części składowe inne niż kompletne silniki lub pomocnicze zespoły silnikowe), ratingu klasy C, w zakresie: C5 – układy elektryczne, C6 – wyposażenie, C9 – układy paliwowe – płato-wiec, C13 – przyrządy pokładowe, po czym wymienia się z nazwy konkretne produkty, które będą przez organizację obsługiwane.

Takie postawienie sprawy związane jest z koniecznością spełnienia szeregu wymagań gwarantujących, że organizacja będzie posiadała wszystkie możliwe aktualne dane, informacje i środki do realizacji konkretnego zadania, na zasadzie skupienia się na określonym celu. Rozszerzenie zakresu działalności jest możliwe po udokumentowaniu, że dla konkretnego, nowego produktu zostały dodatkowo spełnione wszystkie te wymagania.

Przepisy EASA wielki nacisk kładą na politykę jakości i bezpieczeństwa w organizacjach lotniczych, która podobnie jak struktura zarządzania powinna być adekwatna do wielkości i zakresu działalności organizacji, ale jako minimum powinna zawierać deklarację, że:

- najważniejszym celem jest ciągłe zapewnienie bezpieczeństwa,
- uwzględniane są zagadnienia dotyczące czynników ludzkich,
- popierany jest system meldowania przez personel o błędach zaistniałych, dostrzeżonych w systemie,
- osiągnięta jest świadomość personelu o konieczności współpracy z auditorami jakości,
- uznanie zgodności z procedurami, standardami jakości, standardami bezpieczeństwa i przepisami za obowiązek całego personelu.

W celu spełnienia tych warunków opracowane są stosowne procedury, które minimalizują ryzyko powielania błędów oraz umożliwiają wykrycie błędów systematycznych. Nie jest wskazane stworzenie bardzo szczegółowego i drobiazgowego zestawu procedur, ważne jest aby był to zestaw użyteczny i szczelny dla danej organizacji.

Organizacja ustanawia system jakości obejmujący: niezależny system auditów i system sprawozdań zwrotnych dotyczących jakości przedstawianych najwyższemu kierownictwu i osobie zarządzającej, która zapewnia podjęcie właściwych działań naprawczych.

Pod koniec lat 1980 w przepisach coraz większą wagę przykładą się do tzw. „czynnika ludzkiego”, gdyż dostrzeżono na podstawie analizy przyczyn największych wypadków lotniczych na świecie, iż przemysł lotniczy jest środowiskiem bardzo podatnym na popełnianie błędów.

W 1986 roku Zgromadzenie ICAO przyjęło rezolucję dotyczącą bezpieczeństwa lotów i czynnika ludzkiego, określając m.in. zasady „czynnika ludzkiego” jako: „Zasady mające zastosowanie w lotnictwie podczas projektowania, certyfikacji, szkolenia, eksploatacji i obsługi technicznej statku powietrznego, które zapewniają bezpieczne relacje między człowiekiem, a innymi elementami systemu, poprzez właściwe uwzględnienie wydolności ludzkiej”.

W związku z tym w każdej organizacji lotniczej musi być ten aspekt uwzględniony we wszystkich elementach jej działalności, gdyż o kulturze bezpieczeństwa w organizacji można mówić tylko wówczas, kiedy każdy pracownik niezależnie od stanowiska i funkcji, czuje się odpowiedzialny i pełni aktywną rolę w zapobieganiu błędom.

Może to być spełnione poprzez:

- odpowiednie zaprojektowanie stanowiska pracy,
- analizę wykonywanych procesów (projektowych, obsługowych i in.),
- eksperymenty i analizy statystyczne,
- analizę czynników organizacyjnych i zmian w organizacji,

- badanie błędów,
- szkolenia.

Aczkolwiek we wszystkich dziedzinach biznesu zależnych od bezpieczeństwa decyzje podejmowane są porównując korzyści: zysku czy realizacji zadań, z ryzykiem wystąpienia wypadku, a organizacje lotnicze powstają po to, aby zarabiać pieniądze lub realizować misję, to działania związane z procesem ich zatwierdzenia wpływają na podniesienie ogólnego poziomu bezpieczeństwa, a tym samym kultury bezpieczeństwa, wiarygodności i prestiżu firmy.

**J. Dąbrowska**

**THE SMALL AIRCRAFT ORGANIZATIONS CERTIFIED ACCORDING  
TO EASA RULES ON BASE OF IOA MAINTENANCE ORGANIZATION**

***Abstract***

*Rules and standards necessary to obtain for small aircraft organizations according to EASA standards.*