

A REPÜLÉSBIZTONSÁG IRÁNYÍTÁSI RENDSZEREK BEVEZETÉSÉVEL KAPCSOLATOS EGYES GYAKORLATI KÉRDÉSEK

1. ELŐZMÉNYEK ÉS BEVEZETÉS

A Nemzeti Közlekedési Hatóság Légügyi Igazgatósága 2010. elejétől megköveteli, hogy a légi jármű üzemeltető és karbantartó szervezetek, valamint repülőterek és légi irányító szolgálatok repülésbiztonság irányítási rendszert (Safety Management System, SMS) működtessenek.

Ez a követelmény az ICAO Annex 6. Part I. chapter 3.2. és chapter 8.7.3, valamint a Part III. section II. chapter 1.2. pontjaira alapulnak.

Bár a követelményrendszer megadja az SMS alapvető, kötelező elemeit, a rendszer kialakításakor figyelembe kell venni az érintet szervezet tevékenységi körét, nagyságát és egyedi jellemzőit.

Ilyen egyedi jellemző lehet például, hogy a szóban forgó szervezet működtet-e már Flight Operations Quality Assurance (FOQA) programot és/vagy párját, a Maintenance Organization Quality Assurance programot. Ez előbbi csak légi jármű üzemeltető szervezetekre jellemző program, míg az utóbbi a karbantartó szervezetekre. Természetesen, mindkét rendszerből kinyerhetőek olyan adatok, amelyek segíthetnek a másik szervezet egyes feladatainak biztonságosabb elvégzésében, de a program működtetését csak az érintett szervezet tudja biztosítani.

Jelen munka csak a légi jármű üzemeltető és karbantartó szervezetek SMS-ére vonatkozó észrevételekkel foglalkozik. Ez természetesen nem jelenti azt, hogy a tárgyalt egyes elemek vagy megállapítások nem terjedhetnek ki a repülőter üzemeltető, földi kiszolgáló vagy légi irányító szervezetre is.

2. AZ SMS FŐBB OSZLOPAI

Az SMS egy olyan rendszer, mely különböző elemek rendszerbe foglalásával, ezek kölcsönös, egymással összefüggő, interaktív módon történő működtetésével üzemeltethető. De mit kell ezalatt a meghatározás alatt érteni és mik ezek a fő elemek?

Kezdjük talán a főbb elemekkel:

- a) Tulajdonosi kötelezettségvállalás szükségességének elismertetése.
- b) Felelős vezetői kötelezettségvállalás betartásának figyelése;
- c) Minőségügyi rendszer által kimutatott eltérések és vezetői értékelés elemzéseinek eredménye;

- d) Minőségügyi monitoring eredményeinek elemzése;
- e) FOQA/MOQA által kimutatott eltérések elemzése;
- f) Repülésbiztonsági események elemzéseinek eredménye;
- g) Önkéntes repülésbiztonsági jelentési rendszerből származó információk elemzésének eredményei;
- h) Repülésvédelmi és munkabiztonsági események elemzéseinek eredménye;
- i) Jelentős meghibásodások elemzése és jelentése;
- j) Airworthiness Directive and Service Bulletin elemzéseinek eredménye;
- k) Karbantartási Program elemzésének eredménye;
- l) A gyártó által biztosított Maintenance Review Board és az üzemeltető által működtetett megbízhatósági program elemzéseinek eredménye;
- m) Ismétlődő meghibásodások okainak elemzése.

A különböző elemek rendszerbe foglalt működtetése:

az a) – m) pontokban felsorolt elemeket nem egymástól elkülönítve, vagy párhuzamosan kell működtetni, illetve megvalósítani, hanem egymást kiegészítve, néhány esetben egy elem magába foglalhat több funkciót is, vagy modul szerűen kiegészíthetik egymást.

3. GYAKORLATI PÉLDÁK A MEGVALÓSÍTÁSRA

Ebben a részben a teljesség igénye nélkül megpróbálom felvillantani azokat a főbb gondolatokat, melyek segíthetnek értelmezni, kiépíteni és működtetni egy SMS.

Mihez hasonlítson az SMS? Vegyünk példákat az élet más területeiről!

- a) Az alváz + felépítmény v.s. önhordó karosszéria elve (lásd a gépjárműipart):

az SMS „teherviselő funkciót” lát el, tehát olyan mint egy gépkocsi önhordó karosszériája. Nem csak ráépül az alvázra, tehát a szervezeti struktúrára és folyamatokra, hanem egyben teherhordó funkciót is ellát. Ez azt jelenti, hogy a biztonság irányítási folyamatok egyben maguk a normál működési folyamatok is.

- b) Szivacs elv:

szivacs a „váz”, tehát a normál szervezeti felépítés és a folyamatok, majd ez, mint a szivacs, magába szívja a „folyadékot”, tehát „a biztonsági eljárásokat”.

Példa 1.

Ne féljünk a kiterjesztett értelmezéstől de az egyszerűsítéstől sem! Amit lehet vonjunk össze, egyszerűsítsünk! Ha valami egyszerű, az már önmagában kizár egy sor problémát. Egy bizonyos adatot csak egy helyen (tehát egy dokumentumban) szerepeltessünk, de ennek az egy helynek (dokumentumnak) a létezéséről minden érintett tudjon.

Példa 2.

Tárjuk fel az átfedéseket. Törekedjünk a párhuzamos feladat végzések, felelősségi körök, hatáskörök felszámolására. Vegyünk néhány példát, ahol átfedések alakulhatnak ki:

- Minőségügyi és repülésbiztonsági, munka és tűzvédelmi auditálási, ellenőrzési módszerek fajtáiban és végrehajtásában;
- A javító intézkedések visszaellenőrzésének terén;
- Jelentési és okmányolási rendben;
- A rendszert működtetők képzettsége területén;
- Az egész szervezetre vonatkozó hatáskör területén.

Példa 3.

Szakszerű és minőségi munka csak szakképzett és hozzáértő személyektől várható. Minden szervezet alapvető érdeke, hogy meghatározza a működéséhez szükséges személyi állomány képzettségi szintjét és gondoskodjon a képzések végrehajtásáról. Ebből kiindulva a következő megállapításokat tehetjük:

- a) Minden szervezetnek ki kell neveznie egy megfelelő hozzáértéssel, hatáskörrel és anyagi forrásokkal rendelkező képzési vezetőt;
- b) A szaktevékenység végrehajtásához szükséges képzéseket maradéktalanul végre kell hajtani;
- c) A biztonsági képzéseknek szerves részévé kell válnia a szakmai képzési rendszernek.

Megjegyzendő, hogy bizonyos esetekben a képzési vezető kinevezése kötelező. Ilyen kötelező érvényű előírást tartalmaz például a kereskedelmi légit közlekedést szabályozó EU-OPS. Hiányossága a szabályzásnak, hogy a megnevezett képzési vezető (nominated post holder, training manager) felelősségi körébe csak a légiüzemeltetést végző személyek (tehát a hajózó állomány) képzésével kapcsolatos kérdéseket szabályozza, illetve utalja a képzési vezető hatáskörébe. Teljesen hiányzik egy megnevezett képzési vezető kötelező kijelölésének igénye a 2042/2003 Európai Unió Rendeletéből, mely a műszaki szervezetek tevékenységét szabályozza. Az ilyen jellegű hiányosságot a szervezet saját hatáskörében pótolhatja, így megalkotva az SMS egyik „lábát”

Az SMS következő „lábát” már megalkothatjuk a hajózó, műszaki, földi kiszolgálói stb. állomány képzettségét nyilvántartó és társasági megbízási rendszer egységesítésével.

Példa 4.

A jogszabályi háttér megismerése és értelmezése elengedhetetlen. A hazai és nemzetközi jogszabályok (szakmai szabályok) egyes tekintetben kiegészítik egymást, de ellentmondásosak is (eltérő mélységű szabályzás és követelményrendszer). Vegyünk példákat ezekre az ellentétekre, vagy átfedésekre.

- 123/2005 Rendelet és az EU-OPS 1 szerint ki kell nevezni egy repülésbiztonsági vezetőt. Szükséges képzettsége: balesetkivizsgálói tanfolyam.
- 104/2004 Korm. Rendelet szerint ki kell nevezni egy repülésvédelmi tisztet. Szükséges képzettsége: felsőfokú, repülőmérnök vagy rendőri szakirány.

- 2042/2003 EK rendelet szerint alkalmazni kell ARC staff-ot – (légijármű légialkalmassági felügyelő állományt), Szükséges képzettsége: felsőfokú repülőműszaki vagy Part-66 C.
- 123/2005 Rendelet szerint a repülésbiztonság feladata a légiközlekedési jogszabályok betartásának felügyelete az üzembentartónál. A légialkalmasság felügyelete, illetve ellenőrzése az – ARC staff feladata.

A fenti négy példából láthatóak az átfedések, illetve párhuzamosságok szembetűnőek. A repülésbiztonsági terület vezetője, ha rendelkezik felsőfokú repülőműszaki végzettséggel (márpedig ez alapvető követelmény), repülésbiztonsági balesetkivizsgálói tanfolyammal, repülésvédelmi tanfolyammal, illetve karbantartási irányítási, légialkalmasság felügyeleti tapasztalattal, egyszerre három funkciót tölthet be. Ezt a vonatkozó jogszabályok lehetővé teszik. Tehát egyszemélyben lehet repülésbiztonsági vezető, repülésvédelmi tiszt és ARC staff. Természetesen az ilyen összevonásnak személyi és képzési/képzettségi feltételei vannak.

Példa 5.

A hazai 123/2005 és 104/2004 rendeletek, valamint a 2042/2003 EK rendelet is kötelezővé teszi az események jelentését. Az említett jogszabályokban lefektetett, hasonló követelmények alapján kézenfekvő, hogy a repülésbiztonsági, repülésvédelmi és karbantartási események jelentési rendszerét egységesíteni lehet. Magán a jelentési rendszeren kívül egységesíthetőek az esemény vizsgálati eljárások egyes elemei, a vizsgálatokat végző és ügyeleti szolgálatokat ellátó személyek képzése, stb. Ehhez a témakörhöz csatolható 123/2005 rendelet szerinti katasztrófavédelmi tevékenység, mely egységesített (repülésbiztonsági, repülésvédelmi, veszélyes anyag kezelési, tűzvédelmi, stb.) katasztrófavédelmi tervben testesülhet meg.

Példa 6.

A minőségügyi és biztonsági javító intézkedések hatásai vissza-ellenőrzésének, a „monitoring” rendszer működtetésének egyik fontos elemévé válhat a 2042/2003 EK Rendelet által megkövetelt AD/SB nyilvántartási rendszer, a karbantartási program fejlesztési tevékenység, az ismétlődő meghibásodások figyelésének és a megbízhatósági programnak az egységesített kezelése. Nyilvánvaló, hogy egy ismétlődő meghibásodás sorozat közvetlen kihatással van a repülőgép, a hajtómű vagy valamilyen berendezés megbízhatóságára. Az ismétlődő meghibásodások elhárításának módja lehet egy gyártói bulletin kidolgozása, amelyet a felügyelő hatóság kötelező végrehajtásra rendel el. A végrehajtás elrendelését (amennyiben ez például üzemidőhöz kötötten ismétlődhet) jelenítheti meg az üzembentartó a karbantartási program módosításával. Ugyanezt a sorrendet eredményezheti egy repülőesemény vizsgálatából leszűrt javító intézkedés is. Továbbmenve, ilyen intézkedés-sorozatot indíthat el a FOQA vagy a MOQA rendszerből származó információk kiértékelése.

Tegyük fel, hogy az időszakos karbantartások során a műszaki állomány több repülőgépen is, ismételten olyan meghibásodást tár fel, mint a fékszárny működtető mechanizáció bekötési csomópont repedése. A FOQA rendszer ezzel párhuzamosan olyan adatokat ad, hogy a hajózó állomány

rendszeresen nem az előírt sebességen, hanem annál magasabb értéken bocsátja ki a szárny mechanizációt. Egy esetben a bekötési csomópont nem csak megrepedt, hanem leszállás közben eltört és emiatt a mechanizáció közbenső helyzetben beékelődött. Az eset vizsgálata azt mutatja, hogy a bekötési csomópontok repedése ismert tény volt a gyártó előtt, emiatt már egy bullentinben kidolgozta a csomópontok megerősítésének módját, a felügyelő hatóság pedig a végrehajtást (egy ismételt ellenőrzés sorozat mellett) elrendelte. Az SB/AD egyben rendelkezett a fékszárny kibocsátás során a repülési sebesség csökkentéséről. A fentiekből kifolyólag az üzemeltetőnek saját hatáskörben kiegészítő oktatást kell tartania a hajózószemélyzetnek a megváltozott repülési eljárásokról, a műszaki szervezetnek pedig intézkednie kell az SB végrehajtására és az ismételt ellenőrzések miatt a karbantartási program módosítására. Amennyiben az üzemeltető egy jól felépített SMS-t működtet, a FOQA rendszer folyamatos kiértékelése biztosítva van, a karbantartó szervezettel a kapcsolat rendszeres, az üzemeltető működtet megbízhatósági programot, illetve figyeli az ismétlődő meghibásodásokat, a képzési rendszer reagálása gyors, a műszaki állomány öntevékenyen is képes a karbantartási program elemzésére és módosítására, úgy még a hatósági intézkedés (AD hivatalos kiadása) előtt meg lehet tenni a megelőző intézkedéseket.

Példa 7.

Érdekes és hasznos összevonásokra kerülhet sor különböző vezetők vagy szakterületek által kötelezően végrehajtandó vagy összeállítandó értekezletek és jelentések területén. Néhány példa felsorolásával tekintsük át ezeket a jelentéseket vagy értekezleteket:

- a) Az ISO 9001:2000 szerinti évente egyszeri vezetői átvizsgálás;
- b) A Gazdasági Törvény szerinti éves kötelező, minimum egy alkalommal tartandó taggyűlés;
- c) A 123/2005 rendelet szerint éves és féléves repülésbiztonsági jelentés;
- d) A 2042/2003 EK rendelet szerinti rendszeres karbantartási program hatásosságának elemzése;
- e) A 2042/2003 EK rendelet szerinti rendszeres munkaerő kapacitás tervezés;
- f) A FOQA rendszer működtetésével kapcsolatos rendszeres kiértékelés.

A tapasztalatok azt mutatják, hogy a gyakorlatban a következő értekezleti-jelentési rendszert lehet bevezetni:

Havonta végzett FOQA/MOQA kiértékelés az adott típus/szakág szakemberei által elvégezve.

Dokumentálva: FOQA/MOQA jelentési lapokon.

Negyedéves hajózó-műszaki értekezlet a szakági vezetők részvételével, az alábbi tartalommal:

- Repülésbiztonsági, repülésvédelmi és munkabiztonsági helyzet értékelése,
- Műszaki/karbantartási tevékenység értékelése,
- Hajózó tevékenység értékelése,
- Végrehajtandó SB/AD-k áttekintése
- Következő negyedéves képzési feladatok meghatározása,
- Minőségügyi észrevételek áttekintése,

- Soron következő karbantartási feladatok áttekintése.

Dokumentálva: Összevont MEHA értekezleti jegyzőkönyv és a KSZB részére küldendő negyedéves repülésbiztonsági jelentés. Tulajdonosi döntést igénylő esetekben kiegészítőleg képviselői taggyűlés, a határozatok Taggyűlési Jegyzőkönyvben dokumentálva.

Éves vezetői értekezlet a szakági vezetők részvételével, az alábbi tartalommal:

- A negyedéves értekezletekkel megegyező témakörök áttekintése éves szintre kivetítve.
- Éves minőségügyi audit terv alapján végzett ellenőrzések eredményeinek áttekintése
- Minőségügyi vezetői átvizsgálás elvégzése
- Éves repülésbiztonsági értékelés.
- Tulajdonosi Taggyűlés.

Dokumentálva: Vezetői átvizsgálási jegyzőkönyv, a KSZB részére küldendő éves repülésbiztonsági jelentés, Taggyűlési Jegyzőkönyv.

Példa 8.

Úgy az EU-OPS, mint a 2042/2003 EC rendelet egyik sarokköve a szervezetet irányító felelős vezető kötelezettség vállalási nyilatkozata (Corporate commitment by the Accountable Manager). Ebben a nyilatkozatban a szervezet hatóságilag jóváhagyott vezetője kötelezettséget vállal arra nézve, hogy biztosítja a mindenkori jogszabályokat kielégítő, megfelelő színvonalú szakmai tevékenység elvégzését, valamint a működéshez szükséges pénzügyi háttér biztosítását. A nyilatkozat elvi hiányossága, hogy egy gazdasági társaság ügyvezetése csak a tulajdonosok által megszabott irányelveknek megfelelően gazdálkodhat. Ez azt eredményezheti, hogy a tulajdonosok például osztalék kivétele után csak olyan mennyiségű pénzügyi mozgásteret hagynak az ügyvezetésre, ami csak a legminimálisabb szakmai elvárások teljesítését teszi lehetővé. Emiatt – a Gazdasági Törvény adta lehetőségekkel élve – az ügyvezetés igényelheti a tulajdonosi Taggyűlés olyan határozatát, mely kimondja, hogy osztalék csak abban az esetben vehető ki, ha a repülésbiztonsági rendszer működtetéséhez szükséges anyagi fedezetet már elkülönítették.

4. ÖSSZEFOGLALÓ

Ahogy a tanulmány címe is jelezte, nem törekedtem arra, hogy az SMS bevezetésével kapcsolatos minden gyakorlati kérdést áttekintsek. A tanulmány egyes részei megpróbálnak rávilágítani olyan kérdésekre, amelyek a légi jármű üzemeltető vagy karbantartó szervezeteknél a napi szinten, a gyakorlatban is felvetődhetnek. Néhány esetben konkrét példákkal kívántam ismertetni, hogy egy adott témakört miként lehet megközelíteni. A példák értékét az adja, hogy azok már 1-1,5 éve – a légiközlekedési hatóság vagy a KSZB által elfogadott módon megvalósultak, illetve működnek.

A fenti elvek alapján a példaként vett légitársaságnál megtörtént a Repülésbiztonsági Szabályzat, a Minőségügyi Rendszer Szabályzat, a Folyamatos Karbantartás Felügyeleti és Karbantartó Szervezeti

Szabályzat, valamint a Légiüzemeltetési Kézikönyv módosítása. A társaság irányítási, személyi és képzési politikája, jelentési rendszerének módosítása szintén a fentiekben vázolt elvek megvalósításának irányába mutató módon folyik.

Remélem, hogy e rövid ismertető segítséget nyújthat más szervezeteknél dolgozó kollégáknak is saját munkájuk elvégzésében.

A tanulmány mellékleteiben néhány konkrét megvalósítási módszer van bemutatva.

Mellékletek: 1-5.

TAGGYŰLÉSI JEGYZŐKÖNYV

mely a XXX Kft. székhelyén megtartott Taggyűlésen **2007. november 17-én** készült.

Jelen vannak:

XXX taggyűlési elnök,

XXX jegyzőkönyv-hitelesítő

XXX, jegyzőkönyvvezető

A Taggyűlés elnöke megállapítja, hogy a Taggyűlés összehívására szabályszerűen került sor.

A Taggyűlés határozatképes.

A Taggyűlési elnök a jegyzőkönyv vezetésére XXX, a jegyzőkönyv hitelesítésére XXX kéri fel.

A Taggyűlés napirendi pontjai az alábbiak:

1. Üzemeltetési költségek biztosítása

1. napirendi pont: Üzemeltetési költségek biztosítása

Az ügyvezető tájékoztatta a taggyűlést, hogy a vonatkozó légiközlekedési jogszabályok értelmében a repülésbiztonsági kellő szinten tartásának biztosítása érdekében a légiközlekedési hatóság által elfogadott felelős vezető (accountable manager) felelőssége a légijárművek üzemeltetésével és karbantartásával kapcsolatos feladatok pénzügyi fedezetének biztosítása.

A fenti követelmény teljesítése érdekében a tagok kötelezik magukat, hogy osztalék kiosztására csak abban az esetben kerülhet sor, ha a következő pénzügyi tartalékok rendelkezésre állnak:

- légiüzemeltetési feladatok végrehajtásának pénzügyi fedezete
- a légijárművek karbantartásának pénzügyi fedezete
- a személyi állomány képzésének pénzügyi fedezete
- a földi kiszolgálási feladatok végrehajtásának pénzügyi fedezete

- az előre nem tervezett repülésbiztonsági, repülésvédelmi és munkabiztonsági feladatok végrehajtására céltartalék van képezve. A céltartalék nagyságának meghatározása a felelős vezető (accountable manager) felelőssége.

Ezt követően a Társaság Taggyűlése egyhangú szavazataránnyal meghozta az alábbi határozatot:

1/12/2007. sz. határozatot:

A Taggyűlés egyhangú szavazataránnyal úgy döntött, hogy az üzemeltetési költségek biztosításával kapcsolatos osztalék kivételi elveket elfogadja.

A határozatot a mai napon a határozatok könyvébe bevezettük:

XXX
taggyűlési elnök

XXX
jegyzőkönyv-hitelesítő

XXX
jegyzőkönyvvezető

Esemény Bejelentő Lap										Esemény száma					
XXX szervezet, cím, telefon, fax															
Esemény dátuma		Esemény időpontja (LT)		Esemény helye											
				Esemény besorolása											
Értesítés vételének dátuma		Értesítés vételének Időpontja (LT)		Értesítő személye											
				Egyebek											
Légijármű típusa				A repülési feladat jellege											
Légijármű lajstromjele				Járatszám											
A légijárműn tartózkodó személyek (szükség esetén részletesen lásd a Személyi Lap táblázatban)*															
Feladat		Név				Sérülés jellege									
Légijármű parancsnoka															
Másodpilóta															
Egyéb hajózó személy															
Egyéb hajózó személy															
Egyéb hajózó személy															
Egyéb hajózó személy															
Egyéb hajózó személy															
Szállított áru jellege															
Személyi sérülés történt:				igen		nem		Veszélyes áru:				igen		nem	
Repülési fázis	Parked	Push back	Taxi	Take-off	Climb	Cruise	Descent	Holding	Approach	Landing					
	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O					
Repülési adatok	AltitudeFT	Speedkts	Flaps	Slats	Thrust EPR/N'	Gear Up/Down	Auto Pilot Y / N	Auto Thrust Y/N	Spoilers						
Időjárás	IMC/VMC	Wind° /kts	VisibilityM	CLOUDS No/ <4/8 > 4,8	Temp°C	QNHhp	PRECIPITATION Fg Dz Rn Sn Nil								
Esemény leírása															
Tett intézkedések															
Értesített személyek és szervezetek				dátum		Időpont (LT)		Értesítés módja (tel., fax,)							
Polgári Légiközlekedési Hatóság															
Polgári kivizsgáló szervezet															
Katasztrófa elhárítás, mentők, rendőrség															
Ügyvezető Igazgató															
Repülésbiztonsági Vezető															
Főpilóta															
Műszaki vezető															
Biztosító															
Jogi képviselő															
Egyéb szervezet vagy személy															
Az esemény bejelentést végző személy neve										aláírása					

Form xxx

Észrevételi és javító intézkedési lap
Finding and Corrective Action Data Sheet

Audit tárgya <i>Subject</i>					Hivatkozási szám <i>Reference No.</i>
Audit típusa <i>Type of Audit</i>	Tervezett <i>Planned</i> ☐	Nem tervezett <i>Not Planned</i> ☐	Visszaellenőrző <i>Follow up</i> ☐		
Az eltérés leírása <i>Non conformity description</i>					
Az eltérés feltárásának adatai és súlyosságának besorolása <i>Data of non-conformity and category of seriously</i>					
Auditált szakterület <i>Audited Section</i>	Enyhe (3. Szint.) <i>Mild (level 3.)</i> ☐		Repülésbiztonságot érint <i>Flight safety related</i>		
Hivatkozott követelmény <i>Referred requirement</i>	Közepes (2. Szint.) <i>Medium (level. 2.)</i> ☐		Nem ☐		
Auditor neve <i>Name of Auditor</i>	Súlyos (1. Szint.) <i>Heavy (level. 1.)</i> ☐		Igen ☐		
Vezető auditor neve <i>Leader auditor's name</i>	Aláírása <i>Signature</i>			Dátum <i>Date</i>	
Az eltérés fő oka <i>Root cause of non conformity</i>					
Auditált szakterületi vezető aláírása <i>Signature of audited section leader</i>				Dátum <i>Date</i>	
Helyesbítő/javító intézkedés módja <i>Kind of corrective action</i>				Végrehajtási határidő <i>Deadline of performance</i>	
Helyesbítő/javító intézkedés módját meghatározta <i>Kind of corrective action determinates by</i>				Dátum <i>Date</i>	
Helyesbítő/javító intézkedést megtette <i>Corrective action completed by</i>				Dátum <i>Date</i>	
Visszaellenőrzés <i>Follow up</i>					
Szükséges <i>Needed</i> ☐	Elfogadva <i>Verified</i>	Igen <i>Yes</i>	Nem <i>No</i>	Auditor neve <i>Name of auditor</i>	Dátum <i>Date</i>
Nem szükséges <i>Not needed</i> ☐		☐	☐	Aláírása <i>Signature</i>	
A Minőségügyi Vezető az intézkedést elfogadta <i>Corrective action accepted by Quality Manager</i>					Dátum <i>Date</i>

Continuing Airworthiness Management Organisation Exposition

1. 8. Rész	A meghibásodások jelentése
Part 1.8	Defect reports

Responsible for functional direction: Technical Director	Az eljárás elvi helyességéért felelős: Műszaki Igazgató
Affected organisation leaders: All	Érintett szervezeti vezetők: Összes
Purpose: Regulation of aircraft and its component defect reports.	Az eljárás célja: A légitársaság és berendezései meghibásodásai jelentési rendjének szabályozása.
Connected procedures: CAMOE, FSE part 3. and 7. ASP part 6, OM part A9, 10, 11. QSE part 8.	Kapcsolódó eljárások: CAMOE, FSE 3. és 7. fejezet, ASP 6. fejezet OM A9, A10, A11., Fejezet. QSE 8. fejezet

1 General

In the course of the maintenance of the aircraft the following documents are used for recording defects:

- Operational Data Sheet (ODS);
- Job Card (JC);
- Defect Report and Deferred Defect Sheet (DR-DDS)
- Damage Chart (DC)
- Maintenance records of other Part-145 approved / accepted maintenance organisation mainly including – but not limited to – defect record.

Pilots-in-command and maintenance personnel shall accomplish the following requirements concerning defect recording:

- measured parameters in the course of maintenance and the malfunction messages of aircraft shall be recorded in all cases independent of the fact whether they are within the allowed limits or not;
- The document (ODS) containing the description of the defect shall also contain the time of the repair work, the aircraft type, registration mark, the actual form of maintenance, the classification by ATA code if it applicable and the paragraph of the maintenance instruction followed;

1. Általános

A légitársaságok karbantartása során a következő okmányok szolgálnak a hiba dokumentálására:

- Üzemeltetési Adatlap (ODS);
- Munkalap (JC);
- Hibalap és Halasztott Hiba Lap (DR-DDS);
- Sérülési album (DC);
- Egyéb Part-145 szerint jóváhagyott / elfogadott karbantartó szervezetek karbantartási okmányai, ezen belül elsősorban – de nem kizárólag – a hibalap.

A légitársaság-parancsnoknak és a műszaki személyzetnek a következő követelmények szerint kell a hiba dokumentálását elvégezniük:

- minden esetben rögzíteni kell a légitársaság karbantartása során mért paramétereket, illetve a légitársaság rendszerek hiba-üzeneteit függetlenül attól, hogy azok a megengedett tartományon belül vannak vagy sem;
- A meghibásodás leírását tartalmazó okmánynak (ODS) tartalmaznia kell a hibajavítás időpontját, a légitársaság típusát, lajstromjelét, az adott karbantartási formát, ha van ATA-kód szerinti besorolását és azt, hogy a karbantartási utasítás melyik pontja szerint hajtották végre az ellenőrzést;

Continuing Airworthiness Management Organisation Exposition

1. 8. Rész	A meghibásodások jelentése
Part 1.8	Defect reports

- The pilot-in-command should record defects detected during flight (flight leg) according to the observed sequence of defects;
- the ODS shall contain the part number, production number and elapsed time data of equipment removed and replaced in the course of repair;
- the causes of failure and the repair method of equipment removed in the course of repair shall be recorded.
- A légijármű parancsnoka a repülés (repülési szakasz) során észlelt hibákat az észlelés sorrendjében köteles dokumentálni.
- az ODS-nek tartalmaznia kell a hiba javítás során leépített és felépített berendezések cikkszámát, gyári számát, üzemidő adatait ha van;
- a dokumentálnia kell a hibajavítás során leépített berendezések meghibásodásainak okát és javításuk módját.

2 Defect analysis

With assistant of Planning, Engineering and Technical Library Section the Technical Director is responsible for preparing the evaluation, analysis of the defect data, and the elaboration of the engineering proposal. However the company does not maintain a “Reliability and Technical Effectiveness Programme” for safety and effectiveness reasons the company carry out a defect analysis program.

2. Meghibásodások elemzése

A meghibásodások adatainak kiértékelése, elemzése, mérnöki javaslat kidolgozása a Tervezési, Mérnökszolgálati és Műszaki Könyvtár részleg segítségével mellett Műszaki Igazgató feladata. Bár a társaság nem működtet “Megbízhatósági és műszaki hatékonysági program”-ot, a meghibásodások folyamatos elemzése elősegíti a repülésbiztonság javítását és a gazdaságos üzemeltetést.

3 List of mandatory reported defects

List of mandatory reported defects published in 2042/2003 EC Directive and 123/2005 (XII.29.) ETM Decree..

3. Jelentésköteles meghibásodások listája

Jelentésköteles meghibásodások listáját a 2042/2003 EK Irányelv és a 123/2005 (XII.29.) GKM rendelet tartalmazza.

4 Liaison with manufacturers and Regulatory Authorities

In case of major defects discovered in the course of aircraft operations and maintenance and about defects which could cause the loss of airworthiness of the aircraft and that could seriously hazard the aircraft, the Technical Director is responsible for notify within 72 hours the HGCAA, TSB, the owner of the Type Certificate, Supplementary Type Certificate of the aircraft, engine

4. Kapcsolattartás a gyártókkal és a légügyi hatóságokkal

A Műszaki Igazgató köteles a légijármű üzemeltetése és karbantartása során feltárt jelentős és a légialkalmasság elvesztését okozó vagy a légijárművet súlyosan veszélyeztető meghibásodásokról a magyar PLI-t, a KBSzt, az érintett légijármű, hajtómű vagy berendezés típusbizonyítványát (vagy kiegészítő típusbizonyítványát) kiadó hatóság, a

Continuing Airworthiness Management Organisation Exposition

1. 8. Rész	A meghibásodások jelentése
Part 1.8	Defect reports

or equipment concerned, the manufacturer, designer and the competent Aviation Authority.

tulajdonos, gyártó és tervezőiroda 72 órán belüli értesítése.

5 Deferred defect policy

All defects recognised on line and at start of base maintenance and discovered during the maintenance shall be repaired in the course of maintenance.

Deferring of recognised defects may be permitted only by the Technical Director on base of concerned technical documentation, or the manufacturer or HGCAA approval. The permission of the HGCAA shall be asked in written form by Technical Director. The all connected technical documentation shall be attached to the application.

The application for the permission shall contain the precise description of the defect, the planned date of repair, measures taken and planned for repair and special procedures during flight and maintenance until the defect is repaired.

The deferred defect rectification shall be recorded in the DR-DDS sheet indicating the chapter, page, paragraph, etc. of the document permitting it.

The period for the deferred defect cannot exceed expressed in calendar time, flight hours, number of landings, etc. the longest period indicated in the document referred to.

Int he same time of deferring the defect the Planning, Engineering and Technical Library section harmonizes with Maintenance Manager takes action for securing of repairing's condition. Repairing shall be provided before deadline of deferring.

5. Halasztott hibajavítással kapcsolatos politika

A forgalmi és időszakos karbantartás megkezdésekor vagy a karbantartás során feltárt összes hibát a karbantartáskor ki kell javítani.

A feltárt hibák kijavításának halasztását csak a Műszaki Igazgató engedélyezheti a légi járműre vonatkozó műszaki dokumentumok, gyártói vagy magyar PLI jóváhagyás alapján. A magyar PLI jóváhagyását írott formában a Műszaki Igazgató köteles megkérni. A kérelemhez minden kapcsolódó műszaki dokumentumot csatolni kell.

Az engedély kérelemnek tartalmaznia kell a hiba pontos leírását, az elhárítás tervezett időpontját, és az elhárítás érdekében eddig tett, illetve tervezett intézkedéseket, a hiba elhárításaig a karbantartás, illetve repülés végrehajtás során szükséges külön eljárásokat.

A hiba javítás halasztását DR-DDS lapon kell dokumentálni a hiba elhalasztását lehetővé tevő dokumentum, fejezet, oldal, bekezdés stb. pontos megadásával.

A hiba javítás elhalasztásának időtartama naptári időben, repült órában, leszállás számban stb. nem haladhatja meg a hivatkozott dokumentum által megadott legnagyobb időtartamot.

A hiba javítás elhalasztásával egyidőben a Tervezési, Mérnökszolgálati és Műszaki Könyvtár részleg a Karbantartási Vezetővel egyeztetve intézkedik a hibajavítás feltételeinek megteremtésére úgy, hogy azt a halasztás lejárta előtt végre lehessen hajtani.

Flight Safety Exposition

ToC	Tartalomjegyzék
<i>ToC</i>	<i>Table of Content</i>

Tartalomjegyzék*Table of Content*

<i>Rész</i> <i>Part</i>	<i>Fejezet</i> <i>Section</i>	<i>Oldal</i> <i>Page</i>
COV	Fedőlap <i>Cover Page</i>	COV-1
SOA	Jóváhagyási Lap <i>Sheet of Approvement</i>	SOA-1
DIL	Elosztó <i>Distribution List</i>	DIL-1
LEP	Érvényes oldalak jegyzéke <i>List of Effective Pages</i>	LEP-1
ROR	Módosítások nyilvántartó lapja <i>Record of Revision</i>	ROR-1
RN	Módosítási értesítő <i>Revision Notic</i>	RN-1
TOC	Tartalomjegyzék <i>Table of Content</i>	TOC-1
1	Biztonsági Politika <i>Safety Policy</i>	1-1
2	Általános információk <i>General Information</i>	2-1
3	Üzembentartói Balesetügyeleti Szolgálat és esemény bejelentések <i>Operator's Accident Duty Service and reporting of event</i>	3-1
4	Helyszinbiztosítás, roncsok, bizonyítékok és ingóságok őrzése <i>Securing of the location, safekeeping of the wreckage, evidences and goods</i>	4-1
5	Szakmai vizsgálat <i>Profesional investigation</i>	5-1
6	A Repülésbiztonsági Szolgálat, integrált Biztonság Irányítási Rendszer és „Balesetmegelőzési és repülésbiztonsági program” <i>Flight Safety Service, integrated Safety Management System and „Accident Prevention & Flight Safety Program”</i>	6-1
7	Rendszeres jelentési kötelezettség <i>Regularly Reporting Liability</i>	7-1
8	Képzés <i>Training</i>	8-1

Flight Safety Exposition

ToC	Tartalomjegyzék
<i>ToC</i>	<i>Table of Content</i>

9	A szolgálati helység és eszközök <i>Duty service room and equipment</i>	9-1
10	Katasztrófa Felszámolási Terv <i>Emergency Plan</i>	10-1
Att. 1	Esemény Bejelentő Lap <i>Occurance Report Sheet</i>	
Att. 2	Értesítési Cimek <i>Communication Address List</i>	
Att. 3	Személyi Lap <i>Personal Sheet</i>	
Att. 4	Kockázatértékelési vizsgálati lap <i>Hazard Estimation investigation sheet</i>	
Att. 5	Földi esemény – baleset – sérülés jelentés <i>Ground incident – accident – damage report</i>	