

|                                                                                                   |                                                                           |                   |      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------|------|
|  <b>CONSTANTA</b> | Maintenance Organisation Exposition (MOE)<br>Керівництво організації з ТО | Part /<br>Частина | 2    |
|                                                                                                   | MAINTENANCE PROCEDURES<br>ПРОЦЕДУРИ ТО                                    | Page / стр.       | 2-65 |

## 2.18 NOTICE OF DEFECTS TO COMPETENT AUTHORITY/OPERATOR/MANUFACTURER

AMC 145.A.50 (a) - Part 145.A.60 (a) (b) (c) (d) (e) / AMC 145.A.60 (b) / GM 145.A.60 (a) (c) - Part 145.A.70 (a) 12

### 2.18.1 Internal Occurrence Reporting System.

In accordance with the requirements of current international and national legislation in the field of civil aviation of Ukraine, Aircompany Constanta has implemented a Safety Management System (SMS).

The safety policy and the description of the SMS are set out in the Safety Management Manual (SMM) – the guiding document of Aircompany Constanta, approved by the SAAU in the prescribed manner.

As one of the tools for obtaining information and data on safety, within the framework of SMS of Aircompany Constanta a system of mandatory and voluntary notification has been created.

In particular, it is established that occurrences related to the technical condition, maintenance, repair of the aircraft, including information on defects, failures or other deficiencies that affect or may affect safety, are subject to mandatory notification in accordance with the requirements of current legislation.

The procedure for notification of threatening occurrences or in case of ignoring or not taking measures could endanger aircraft, persons on board, any other persons, equipment or means that affect the operation of the aircraft, and also notification in this context of other information related to flight safety, established by the Aviation Rules of Ukraine "Procedure for occurrence notification in the field of civil aviation, review of information received, its analysis and taking appropriate measures", approved by the SAAU Order **No.1817** dd. December 27, 2019 and **EASA AMC 20-8** recommendations.

The following are subject to mandatory notification in accordance with the requirements of the current legislation:

- 1) aviation accidents, serious incidents - in the manner specified in Annex 13 to the ICAO Convention;
- 2) occurrences which do not relate to serious incidents but which affect flight safety and endanger or (if ignored or not taken) may endanger the aircraft, persons on board or any other person; in the manner prescribed by SAAU.

## 2.18 ПОВІДОМЛЕННЯ ПРО ДЕФЕКТИ КОМПЕТЕНТНОМУ ОРГАНУ/ ЕКСПЛУАТАНТУ / ВИРОБНИКУ

### 2.18.1 Внутрішня система повідомлень про події

У відповідності з вимогами чинного міжнародного та національного законодавства в галузі цивільної авіації України в А/К «Константа» впроваджено Систему управління безпекою польотів (СУБП).

Політику в області безпеки польотів й опис СУБП викладено в Керівництві з управління безпекою (КУБП) - керівному документі А/К «Константа», схваленому ДАСУ у встановленому порядку.

В якості одного із інструментів для отримання інформації і даних з безпеки польотів, в рамках СУБП А/К «Константа» створено систему обов'язкового і добровільного сповіщення.

Зокрема, встановлено, що обов'язковому сповіщенню згідно вимог чинного законодавства, підлягають події, пов'язані з технічним станом, технічним обслуговуванням, ремонтом ПС, включаючи інформацію про дефекти, відмови або інші недоліки, які впливають або можуть вплинути на безпеку польотів.

Порядок сповіщення про події, що загрожують або у разі ігнорування чи невжиття заходів, могли б загрожувати повітряним суднам (далі - ПС), особам, які знаходяться на борту, будь-яким іншим особам, обладнанню або засобам, що впливають на експлуатацію ПС, а також сповіщення в цьому контексті іншої інформації, пов'язаної з безпекою польотів, встановлений Авіаційними правилами України "Порядок сповіщення про події в галузі цивільної авіації, розгляду отриманої інформації, її аналізу та вжиття відповідних заходів", затвердженими Наказом ДАСУ **№1817** від 27.12.2019 р. та рекомендаціями **EASA AMC 20-8**.

Обов'язковому сповіщенню згідно вимог чинного законодавства підлягають:

- 1) авіаційні події, серйозні інциденти - в порядку, визначеному Додатком 13 до Конвенції ІКАО;
- 2) події, які не відносяться до серйозних інцидентів, але стосуються безпеки польотів та ставлять під загрозу або (у разі ігнорування чи невжиття заходів) можуть поставити під загрозу повітряне судно, осіб, які знаходяться на борту, або будь-яких інших осіб - в порядку, визначеному ДАСУ.

|                                                                                                  |                                                                           |                   |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------|------|
|  <b>CONSTANTA</b> | Maintenance Organisation Exposition (MOE)<br>Керівництво організації з ТО | Part /<br>Частина | 2    |
|                                                                                                  | MAINTENANCE PROCEDURES<br>ПРОЦЕДУРИ ТО                                    | Page / стр.       | 2-66 |

The following are subject to voluntary notification within the framework of SMS of Aircompany Constanta:

- 1) information on occurrences that may not be covered by the mandatory occurrence notification system;
- 2) notification of hazards and any inconsistencies and deviations that may affect flight safety;
- 3) other safety-related information, if the rapporteur considers that it poses a real or potential safety hazard.

Among the categories of personnel who must report, the following specialists of the organization are identified:

- persons engaged in the AC maintenance, its equipment or components;
- persons signing certificates of release to service for the AC, its equipment or components;
- persons performing functions related to the maintenance, repair, flight inspection, inspection of the technical condition of air navigation equipment.

Procedures for providing mandatory and voluntary notifications, analysis and investigation of occurrences are set out in the SMM and SMS procedures SMS.PR-04 AVEX Safety Layer (ASL) User Guide, SMS.PR-06 Mandatory and voluntary reporting system.

Within the framework of Aircompany Constanta SMS, as one of the means of reporting, received from staff information about threats, dangerous factors, as well as mistakes and hidden incidents in the form of mandatory and voluntary messages using a mobile application to the software AVEX Safety Layer - ASL mobile.

ASL mobile allows employees to simplify the process of sending messages to the flight safety database by:

- the ability to send messages directly from your own mobile device;
- the automatic filling of some fields of the form;
- the ability to create a message without an Internet connection and then send it when connected to the network.

Добровільному сповіщенню в рамках СУБП А/К «Константа» підлягають:

- 1) інформація про події, які можуть не охоплюватись обов'язковою системою сповіщення про події;
- 2) повідомлення про небезпечні фактори та будь-які невідповідності й відхилення, що можуть вплинути на безпеку польотів;
- 3) інша інформація, пов'язана з безпекою польотів, якщо доповідач вважає, що вона становить реальну або потенційну небезпеку для безпеки польотів.

Серед категорій персоналу, який повинен повідомляти, визначено наступних фахівців організації:

- особи, які займаються обслуговуванням ПС, його обладнання або компонентів;
- особи, які підписують сертифікати передачі до експлуатації щодо ПС, його обладнання або компонентів;
- особи, які виконують функції, пов'язані з технічним обслуговуванням, ремонтом, льотною перевіркою, перевіркою технічного стану аеронавігаційного обладнання.

Процедури надання обов'язкових і добровільних сповіщень, аналізу та розслідування подій викладено у КУБП та процедурах СУБП SMS.PR-04 AVEX Safety Layer (ASL) посібник користувача та SMS.PR-06 Система обов'язкових та добровільних сповіщень.

В рамках СУБП А/К "Константа", в якості одного із засобів подання повідомлень, організовано отримання від персоналу інформації про загрози, небезпечні фактори, а також допущені помилки і приховані інциденти у вигляді обов'язкових та добровільних повідомлень з використанням мобільного додатку до програмного забезпечення AVEX Safety Layer - ASL mobile.

ASL mobile дозволяє працівникам спростити процес відправки повідомлень в базу даних з безпеки польотів за рахунок:

- можливості відправлення повідомлень безпосередньо з власного мобільного пристрою;
- автоматичного заповнення деяких полів форми;
- можливості створення повідомлення без підключення до інтернету з подальшою його відправкою при підключенні до мережі.

|                                                                                                   |                                                                           |                   |      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------|------|
|  <b>CONSTANTA</b> | Maintenance Organisation Exposition (MOE)<br>Керівництво організації з ТО | Part /<br>Частина | 2    |
|                                                                                                   | MAINTENANCE PROCEDURES<br>ПРОЦЕДУРИ ТО                                    | Page / стр.       | 2-67 |

## 2.18.2 Reportable Occurrences as per 145.A.60.

### 2.18.2.1. Mandatory notification of aviation accidents and serious incidents.

Guidance material for identifying aircraft damage to be classified as aviation accidents under Annexes C, E to Annex 13 to the ICAO Convention, is contained in SMS procedure SMS.PR-06.

A list of examples of incidents that may constitute serious incidents, but not limited, is given below:

- 1) Serious structural damage (for example: cracks, permanent deformation, delamination, debonding, burning, excessive wear, or corrosion) found during maintenance of the aircraft or component.
- 2) Serious leakage or contamination of fluids (for example: hydraulic, fuel, oil, gas or other fluids).
- 3) Failure or malfunction of any part of an engine or powerplant and/or transmission resulting in any one or more of the following:
  - non-containment of components/debris;
  - failure of the engine mount structure.
- 4) Damage, failure or defect of propeller, which could lead to in-flight separation of the propeller or any major portion of the propeller and/or malfunctions of the propeller control.
- 5) Damage, failure or defect of main rotor gearbox/attachment, which could lead to in-flight separation of the rotor assembly and/or malfunctions of the rotor control.
- 6) Significant malfunction of a safety-critical system or equipment including emergency system or equipment during maintenance testing or failure to activate these systems after maintenance.
- 7) Incorrect assembly or installation of components of the aircraft found during an inspection or test procedure not intended for that specific purpose.

## 2.18.2 Події, які підлягають повідомленню/звітуванню (145.A.60)

### 2.18.2.1. Обов'язкове сповіщення про авіаційні події та серйозні інциденти.

Інструктивний матеріал по визначенню пошкоджень ПС, що мають класифікуватися як авіаційні події згідно Доповнень С, Е до Додатку 13 до Конвенції ІКАО, міститься у процедурі СУБП SMS.PR-06.

Перелік прикладів інцидентів, які можуть являти собою серйозні інциденти, але не обмежуючись, наведено нижче:

- 1) Серйозні пошкодження конструкції (наприклад: тріщини, постійна деформація, розшарування, порушення адгезії, обгорання, надмірне зношення або корозія), виявлені в ході технічного обслуговування ПС чи компоненту.
- 2) Серйозний витік або забруднення рідин (наприклад: гідравлічної рідини, палива, мастила, газу або інших рідин).
- 3) Відмова або несправність будь-якої частини двигуна або силової установки та/або трансмісії, що призвело до одного або декількох з наступних станів:
  - відділення компонентів / уламків;
  - вихід з ладу конструкції кріплення двигуна.
- 4) Пошкодження, відмова або дефект повітряного гвинта, що в польоті можуть призвести до відриву повітряного гвинта або суттєвої частини повітряного гвинта та/або несправності у системі управління кроком повітряного гвинта.
- 5) Пошкодження, вихід з ладу або дефект головного редуктора/кріплень, які в польоті можуть призвести до роз'єднання елементів несучого гвинта та/або несправності у системі керуванням несучим гвинтом.
- 6) Значна несправність критично важливої для безпеки системи або обладнання, включаючи аварійну систему або обладнання, виявлена при випробуванні під час технічного обслуговування, або неприцездатність цих систем після технічного обслуговування.
- 7) Некоректне збирання або установка компонентів ПС, виявлені в ході огляду або випробувань, що не призначалися для такої конкретної мети.

|                                                                                                  |                                                                           |                   |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------|------|
|  <b>CONSTANTA</b> | Maintenance Organisation Exposition (MOE)<br>Керівництво організації з ТО | Part /<br>Частина | 2    |
|                                                                                                  | MAINTENANCE PROCEDURES<br>ПРОЦЕДУРИ ТО                                    | Page / стр.       | 2-68 |

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>8) Wrong assessment of a serious defect, or serious non-compliance with MEL and Aircraft Technical Log procedures.</p> <p>9) Serious damage to Electrical Wiring Interconnection System (EWIS).</p> <p>10) Any defect in a life-controlled critical part causing retirement before completion of its full life.</p> <p>11) The use of products, which have signs of counterfeit, components or materials, from unknown, suspect origin, or unserviceable critical components.</p> <p>12) Misleading, incorrect or insufficient applicable maintenance data or procedures that could lead to significant maintenance errors, including language issue.</p> <p>13) Incorrect control or application of aircraft maintenance limitations or scheduled maintenance.</p> <p>14) Releasing an aircraft to service from maintenance in case of any non-compliance which endangers the flight safety.</p> <p>15) Serious damage caused to an aircraft during maintenance activities due to incorrect maintenance or use of inappropriate or unserviceable ground support equipment that requires additional maintenance actions.</p> | <p>8) Невірна оцінка серйозного дефекту або серйозної невідповідності процедурам MEL (мінімальний перелік обладнання) і Бортжурналу ПС.</p> <p>9) Серйозне пошкодження системи електричних дротових з'єднань (EWIS).</p> <p>10) Будь-який дефект критичної частини з обмеженим ресурсом/строком служби, що призводить до її псування до закінчення призначеного ресурсу/строку служби.</p> <p>11) Використання виробів, які мають ознаки підроблення, компонентів або матеріалів невідомого, сумнівного походження, або використання непридатних критично важливих компонентів.</p> <p>12) Помилкові, неправильні або недостатні дані з технічного обслуговування або процедури, що можуть призвести до істотних помилок у технічному обслуговуванні, включаючи мовленнєві проблеми.</p> <p>13) Неналежний контроль або застосування обмежень з технічного обслуговування ПС або планового технічного обслуговування.</p> <p>14) Допуск ПС до експлуатації після проведення технічного обслуговування у разі виявлення невідповідності, що може загрожувати безпеці польотів.</p> <p>15) Серйозне пошкодження, заподіяне ПС під час технічного обслуговування з причини некоректного технічного обслуговування або використання невідповідного або непридатного наземного обладнання, і що вимагає додаткових робіт з обслуговування ПС.</p> |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

#### 2.18.2.1.2. Emergency Response Plan (ERP)

In order to keep the Aircompany Constanta ready to respond to an air accident, serious incident or other emergency, the General Director of the Aircompany Constanta approved the Emergency Response Plan (ERP), issued as a separate document.

ERP contains instructions and recommendations for:

- Distribution of authority throughout the organization in emergency situations in Aircompany Constanta;
- Assigning special responsibilities to staff in emergencies;
- Coordination of emergency response plans of Aircompany Constanta with emergency response plans of other organizations with which

#### 2.18.2.1.2. План реагування на надзвичайні ситуації (ERP)

З метою підтримання А/К «Константа» у стані готовності реагувати на авіаційну подію, серйозний інцидент чи іншу надзвичайну ситуацію Генеральним директором авіакомпанії затверджений План реагування на надзвичайні ситуації (ERP), виданий як окремий документ.

ERP містить інструкції та рекомендації щодо:

- Розподілу повноважень по всій організації при надзвичайних ситуаціях в А/К «Константа»;
- Призначення співробітникам спеціальних обов'язків при надзвичайних ситуаціях;
- Координація планів реагування на надзвичайні ситуації А/К «Константа» з планами реагування на надзвичайні

|                                                                                                   |                                                                           |                   |      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------|------|
|  <b>CONSTANTA</b> | Maintenance Organisation Exposition (MOE)<br>Керівництво організації з ТО | Part /<br>Частина | 2    |
|                                                                                                   | MAINTENANCE PROCEDURES<br>ПРОЦЕДУРИ ТО                                    | Page / стр.       | 2-69 |

Aircompany Constanta must interact during the provision of its services.

ситуації інших організацій, з якими А/К «Константа» повинна взаємодіяти під час надання своїх послуг.

#### 2.18.2.1.3. Timeframe for providing information on aviation accidents and serious incidents

Notifications of aviation incidents and serious incidents shall be **notified immediately** (as far as possible), but preferably not later than one hour after their occurrence, by the fastest of the available means of communication (e-mail, facsimile, AFTN or by phone, including the use of the ASL mobile application).

After receiving information about the aviation accident in Aircompany Constanta according to ERP procedures, a check is made of the fact whether the Aircompany Constanta AC is really involved in the incident.

Upon confirmation of the fact of the aviation accident, the Emergency Response Plan (ERP) is activated.

When occurrence happened, Managers, and in the first place - the Safety Manager, have to be notified as soon as possible.

The following employees of the Aircompany Operational Control Center are responsible for the organization of the initial notification:

- (a) the person on duty of OCC, or
- (b) a manager at the operational points of the OCC (if the aircraft is located outside Ukraine), and / or
- (c) the head of the OCC.

Phone numbers for notification of the management of Aircompany Constanta are given in Annexes to ERP.

All information received about the emergency should be processed and sent as soon as possible to the General Director of Aircompany Constanta – Head of Crisis Management Centre.

#### 2.18.2.1.4. Initial report of an aviation accident / serious incident

Any official or staff member of the Aircompany Constanta who witnessed an emergency (including an accident, a serious incident), is obliged to provide information about this occurrence.

The most efficient of the available means of communication available should be used to transmit information.

#### 2.18.2.1.3. Часові рамки надання інформації про авіаційні події та серйозні інциденти

Повідомлення про авіаційні події та серйозні інциденти підлягають **негайному сповіщенню** (наскільки це можливо), але, бажано, не пізніше ніж протягом однієї години з моменту її виникнення, найшвидшими з доступних засобів зв'язку (електронною поштою, факсимільним зв'язком, АФТН або по телефону, включаючи використання мобільного додатку ASL mobile).

Після отримання інформації про авіаційну подію в А/К "Константа" згідно процедур ERP проводиться перевірка факту того, чи дійсно ПС А/К "Константа" залучене до інциденту.

За підтвердженням факту події активується План реагування на надзвичайні ситуації (ERP).

У разі надзвичайної ситуації будь-якого типу керівники, а в першу чергу - Керівник з БП, повинні бути повідомлені в найкоротші терміни.

Відповідальними за організацію первинного оповіщення є наступні працівники Центру операційного контролю (польотів) авіакомпанії:

- (a) черговий ЦОКП, чи
- (b) менеджер на оперативних точках ЦОКП (в разі знаходження ПС за межами України), та/або
- (c) начальник ЦОКП.

Номери телефонів для оповіщення керівництва А/К "Константа" наведені в Додатках до ERP.

Вся отримана інформація щодо надзвичайної події повинна бути оброблена та спрямована, як можна швидше, Генеральному директору А/К "Константа" – керівнику Штабу аварійного реагування.

#### 2.18.2.1.4. Первісне повідомлення про авіаційну подію/серйозний інцидент

Будь-яка посадова особа або особа зі складу персоналу А/К "Константа", яка стала свідком надзвичайної події (в тому числі АП, серйозного інциденту), зобов'язана передати інформацію про цю подію.

Для передачі інформації мають бути використані найбільш оперативні з наявних засобів зв'язку, що є у розпорядженні.



|                                                                                                  |                                                                           |                   |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------|------|
|  <b>CONSTANTA</b> | Maintenance Organisation Exposition (MOE)<br>Керівництво організації з ТО | Part /<br>Частина | 2    |
|                                                                                                  | MAINTENANCE PROCEDURES<br>ПРОЦЕДУРИ ТО                                    | Page / стр.       | 2-70 |

### 2.18.3 Voluntary occurrence notification and dangerous factors in Aircompany Constanta

The system of voluntary reporting of dangerous factors and occurrence of Aircompany Constanta is a system of voluntary, unpunished and confidential or anonymous provision of data on occurrences and dangerous factors, and involves all categories of Aircompany's personnel involved in providing safety.

The system of voluntary provision of data on dangerous factors and occurrences complements the information received through the System of obligatory notification, and does not eliminate the need for obligatory submission of data on accidents and serious incidents, as well as in obligatory notification of occurrences according to the list approved SAAU.

More details about the voluntary notification system implemented in the Aircompany Constanta are described in the SMM.

### 2.18.4 Procedure for exchanging information on reports of defects / failures / comments on the aircraft in the Maintenance Organisation of Aircompany Constanta

As Aircompany Constanta has an integrated safety management system, all information about defects, failures or other deficiencies that affect or may affect flight safety, should be sent to the Head of Maintenance, with a mandatory copy: Deputy General Director - Head of EAS, Safety Manager, Quality Manager, CAM Manager.

All detected defects / remarks on the AC, after making the appropriate entries in the logbook, it is necessary to notify the main production base, using the program AVEX Safety Layer (ASL) immediately or at the end of the flight (working) day, depending on the type and notification categories.

Procedures are detailed in the SMM and SMS.PR-06.

A senior technician of the line maintenance base is responsible for reporting defects / remarks.

When aircraft locates at the transit airport during the flight mission, the B1 engineer is responsible for the defects/remarks notification.

In the occurrence of a technical failure of the ASL program, information about the aircraft condition (refusals, malfunctions and / or deviations in work) should be sent to the Maintenance Manager in any accessible way (e-mail, message, internal Aircompany's website).

### 2.18.3 Добровільне сповіщення про події та небезпечні фактори в А/К "Константа"

Система добровільного надання даних про небезпечні фактори і події А/К "Константа" є системою добровільного, некараного і, за бажанням доповідача, конфіденційного чи анонімного надання даних про події та небезпечні фактори, і залучає до таких доповідей всі категорії персоналу Авіакомпанії, задіяного в забезпеченні БП.

Система добровільного надання даних про небезпечні фактори і події доповнює інформацію, отриману через Систему обов'язкового сповіщення, і не усуває необхідність в обов'язковому поданні даних про авіаційні події та серйозні інциденти, а також в обов'язковому повідомленні про події за переліком, затвердженим ДАСУ.

Докладніше про впроваджену в А/К "Константа" систему добровільного сповіщення викладено у КУБП.

### 2.18.4 Процедура обміну інформацією щодо повідомлень про дефекти/відмови/зауваження на ПС в організації з ТО А/К "Константа"

Оскільки в А/К "Константа" діє інтегрована система управління безпекою польотів, вся інформація про дефекти, відмови або інші недоліки, які впливають або можуть вплинути на безпеку польотів, має надходити до Керівника з ТО, з обов'язковим наданням копії: Заступнику генерального директора - керівнику ІАС, Керівнику з безпеки польотів, Керівнику з якості, Керівнику з УПЛП.

Про всі виявленні дефекти/зауваження на ПС, після внесення відповідних записів до бортового журналу, необхідно обов'язково повідомити основну виробничу базу, використовуючи програму AVEX Safety Layer (за текстом ASL) негайно або в кінці льотного (робочого) дня, в залежності від типу та категорії сповіщення.

Процедури деталізовано в КУБП та SMS.PR-06.

На лінійній станції відповідальним за надання повідомлень про дефекти/зауваження є старший лінійної бази.

На період знаходження ПС в транзитному аеропорту під час виконання рейсу відповідальним за сповіщення призначається технік категорії В1.

У випадку технічної неможливості відправки повідомлення через ASL (наприклад, відсутність мережі Інтернет), інформацію про стан ПС (відмови, несправності та/або відхилення в роботі) повинно надавати Керівнику з ТО будь

|                                                                                                   |                                                                           |                   |      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------|------|
|  <b>CONSTANTA</b> | Maintenance Organisation Exposition (MOE)<br>Керівництво організації з ТО | Part /<br>Частина | 2    |
|                                                                                                   | MAINTENANCE PROCEDURES<br>ПРОЦЕДУРИ ТО                                    | Page / стр.       | 2-71 |

Such notification should contain at least the following information:

- date of detection (d / m / g) of the defect;
- the name of the person who found the defect;
- phase or circumstances of defect detection;
- Type of aircraft, reg.mark / part number (P/N), component serial number;
- Possible cause of the defect.

Defects reported by representatives of other Maintenance Organisations or aircraft operators in relation to components handed over by the organization for operation are usually accepted by the organization in the form of official letters and complaints.

Where the organization is contracted by a commercial operator to carry out maintenance, the organization shall also report by official letter to the operator any such condition affecting the operator's aircraft or component.

The Appointed Maintenance Manager, Quality Manager and the Safety Manager organize a joint safety commission involving Maintenance experts and Aircompany Constanta CAMO organization representatives (if required).

The personnel of the Aircraft Engineering Maintenance Team (members of the Safety Action Group / SAG), which consists of designated flight safety representatives headed by the Chief of Maintenance) are responsible for analyzing any defects, failures or other deficiencies that affect or may affect flight safety. Records confirming the conduct of such analysis are stored in the group of engineering support of aircraft maintenance, with the obligatory provision of a copy to: Deputy General Director - Head of EAS, Safety Manager, Quality Manager, CAM Manager (if required).

Based on the results of such analysis, the SAG, headed by the appointed Maintenance Manager, develops:

- A detailed analysis of the causes of defects, failures or other deficiencies that affect or may affect the safety of flights discovered during maintenance or operation of A/C or engines or components;
- Immediate corrective actions to eliminate identified defects, failures or other deficiencies

яким доступним способом (електронне повідомлення, смс повідомлення, внутрішній сайт авіакомпанії). Таке повідомлення має містити мінімум наступну інформацію:

- дата виявлення (д/м/р) дефекту;
- ім'я та прізвище того, хто виявив дефект;
- фаза або обставини виявлення дефекту;
- тип ПС, державний реєстраційний знак ПС / шифр (P/N), серійний номер компоненту;
- можлива причина дефекту.

Повідомлення про дефекти, які були виявлені представниками інших організацій з ТО або експлуатантів ПС щодо компонентів, переданих організацією до експлуатації, як правило, приймаються організацією у вигляді офіційних листів та рекламаций, або в межах узгоджених дій з надання повідомлень про безпеку польотів, визначених у договорах з контрагентами.

У тому випадку, коли комерційний експлуатант уклав договір з організацією на виконання технічного обслуговування, організація має також звітувати експлуатантові про будь-який стан, що впливає на повітряне судно експлуатанта або на його компонент офіційним листом.

Призначений керівник з ТО, Керівник з якості та Керівник з безпеки польотів організовують спільну комісію із залученням фахівців організації з ТО та організації з УПЛП А/К «Константа» (при необхідності).

Персонал групи інженерного забезпечення ТО ПС (члени Групи з БП (Safety Action Group/SAG), яка складається з призначених наказом представників з безпеки польотів на чолі з Керівником з ТО) несе відповідальність за аналіз всіх дефектів, відмови або інших недоліків, які впливають або можуть вплинути на безпеку польотів. Записи, що підтверджують проведення такого аналізу, зберігаються у групі інженерного забезпечення ТО ПС, з обов'язковим наданням копії: Заступнику генерального директора - керівнику ІАС, Керівнику з безпеки польотів, Керівнику з якості, Керівнику з УПЛП (при необхідності).

За результатами такого аналізу Групою з БП на чолі із призначеним Керівником з ТО розробляється:

- Детальний аналіз причин виникнення дефектів, відмов або інших недоліків, які впливають або можуть вплинути на безпеку польотів, що були виявлені під час ТО або льотної експлуатації ПС/двигунів/ компонентів;
- Негайні коригувальні дії для усунення виявлених дефектів, відмов або інших

|                                                                                                  |                                                                           |                   |      |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|-------------------|------|
|  <b>CONSTANTA</b> | Maintenance Organisation Exposition (MOE)<br>Керівництво організації з ТО | Part /<br>Частина | 2    |
|                                                                                                  | MAINTENANCE PROCEDURES<br>ПРОЦЕДУРИ ТО                                    | Page / стр.       | 2-72 |

that affect or may affect flight safety (including immediate recall of commissioned components with detected defects);

- Recommendations on impossibility of repeating such defects, failures or other deficiencies that affect or may affect flight safety in future.

Maintenance Manager is responsible for the collection, processing, analysis, dissemination of information received on defects.

Description of the process to investigate occurrences e.g. criteria to identify occurrences to be investigated, investigation report format, follow-up system, feedback to staff, etc. are generally accepted for Aircompany Constanta and are described in the procedures of the Safety Management Manual.

Familiarization of engineering-technician personnel about defects, failures or other defects that affect or may affect flight safety identified during maintenance of AC/engines/components is provided by internal awareness procedures and safety communication.

недоліків, які впливають або можуть вплинути на безпеку польотів (в т.ч. негайне відкликання переданих до експлуатації компонентів з виявленими дефектами);

- Попереджувальні дії та рекомендації щодо неможливості повторення подібних дефектів, відмов або інших недоліків, які впливають або можуть вплинути на безпеку польотів у майбутньому.

Відповідальність за збір, опрацювання, аналіз, розповсюдження отриманої інформації про дефекти несе Керівник з ТО.

Опис процесу дослідження причин дефектів (розслідування подій), система відстеження, зворотній зв'язок з персоналом є загальноприйнятими для А/К "Константа" та описані в процедурах Керівництва з управління безпекою польотів.

Ознайомлення ІТП з виявленими дефектами, відмовами або іншими недоліками, які впливають або можуть вплинути на безпеку польотів, які були виявлені під час технічного обслуговування ПС/двигунів/ компонентів, відбувається згідно внутрішніх процедур інформування та обміну інформації з безпеки польотів.