



دستورالعمل های هواپیمایی کشوری  
**Civil Aviation Directives (CAD)**

شیوه نامه ۱۱۰۶  
CAD 1106

# Monitoring of Ramp Inspection

---

شیوه نامه پایش بازرسیهای رمپ

### اصلاحیه‌ها

اصلاحیه‌های این سند، بر روی سایت سازمان منتشر می‌شوند. دارندگان این سند موظف هستند، اصلاحیه‌ها را در این سند اعمال نموده و سوابق آن را در جدول زیر ثبت نمایند.

#### سوابق اصلاحیه‌ها

شماره اصلاحیه	تاریخ اصلاحیه	موضوع اصلاحات
ویرایش ۰۱	بهمن ۹۸	شیوه نامه پیگیری نتایج بازرسی‌های رمپ SAFA (CAD3313) به لحاظ محتوایی تحت ویرایش قرار گرفت ، لذا CAD 3313 حذف گردید و این شیوه نامه جایگزین آن گردید

### فهرست مندرجات

۱	کلیات	-۱
۲	انجام پایش بازرسیهای رمپ	-۲
۲	اعمال و رفع محدودیتهای عملیاتی	-۳
۳	لیست اعمال محدودیتها	-۴
۴	اعضا و نحوه تصمیم گیری کمیته "اعمال محدودیتها"	-۵
۵	انتخاب، معرفی و وظایف نفر هماهنگ کننده:	6-
۵	نحوه نرخ گذاری گزارش های بازرسی	-۷

## ۱- کلیات

### ۱-۱- هدف:

پایش بازرسیهای خارجی و داخلی رمپ برای حصول اطمینان از اثر بخشی اینگونه بازرسی ها

### ۱-۲- حدود و حوزه اثر

محدوده اثر این شیوه نامه شامل کلیه بازرسیهای رمپ داخلی از بهره برداران داخلی و خارجی و بازرسی های رمپ خارجی از بهره برداران ایرانی می باشد.

### ۱-۳- مسئولیت اجرا

مسئولیت اجرای این شیوه نامه بر عهده معاونت استاندارد پرواز می باشد.

### ۱-۴- انتشار، کنترل و توزیع سند

کنترل، انتشار و توزیع این شیوه نامه بر اساس CAD4000 بر عهده دفتر ارزیابی عملکرد و تضمین کیفیت بوده و از طریق "سامانه قوانین و مقررات" موجود در سایت سازمان به صورت طبقه بندی شده در اختیار کاربران درون سازمان قرار می گیرد.

### ۱-۵- تعاریف

**هماهنگ کننده امور بازرسی رمپ<sup>۱</sup>:** شخصی که از طرف مدیر دفتر عملیات پرواز انتخاب می شود و به امور هماهنگی بازرسیهای رمپ داخلی و EASA SAFA<sup>۲</sup> می پردازد و از این پس در این سند هماهنگ کننده نامیده می شود.

**SAFA Ramp Inspection:** بازرسی از وسائل پرنده خارجی که به اختصار تحت عنوان بازرسی سافا (SAFA) از آن یاد می شود بازرسی است که توسط کمیسیون اروپا (Commission European) پایه گذاری شده است. بر اساس این برنامه وسائل پرنده کشورهای خارجی که وارد قلمرو کشورهای اجرا کننده برنامه SAFA می شوند ممکن است تحت بازرسی قرار گیرند

### ۱-۶- اسناد وابسته

CAOIRI AIROPS -

CAD 4000-

---

<sup>۱</sup> RAMP Inspection Coordinator

<sup>۲</sup> Aircraft foreign of Assessment Safety

## ۲- انجام پایش بازرسیهای رمپ

### ۱-۲- بازرسی های رمپ تحت نظارت آژانس ایمنی هوانوردی اروپا<sup>۲</sup>

۱-۲-۱- هماهنگ کننده باید با مراجعه به پایگاه اطلاعات سافا<sup>۴</sup> هر ۲ هفته یک بار، گزارش آخرین وضعیت شرکتهای ایرانی را که شامل تعداد بازرسیها در ۱۲ ماه گذشته، نرخ یافته ها و تعداد گزارشهای بسته نشده است را به مدیرکل دفتر عملیات پرواز ارائه دهد.

### ۲-۲- بازرسی های انجام شده توسط دفتر عملیات پرواز

۱-۲-۲- هماهنگ کننده باید با استفاده از فرمول بند ۷-، کلیه گزارشهای بازرسی های انجام شده از هواپیماهای ایرانی و غیر ایرانی را توسط دفتر عملیات پرواز نرخ گزارى نموده و نرخ ۱۲ ماهه هر شرکت هواپیمایی را به تفکیک بدست آورد.

۲-۲-۲- هماهنگ کننده باید هر ماه، آخرین وضعیت شرکتهای بازرسی شده را به تفکیک ایرانی و خارجی که شامل تعداد بازرسیها در ۱۲ ماه گذشته، نرخ یافته ها و تعداد گزارشهای بسته نشده است را به مدیرکل دفتر عملیات پرواز ارائه دهد.

۳-۲-۲- هماهنگ کننده باید هر سه ماه، آخرین وضعیت بازرسی از شرکتهای هواپیماهای کشورهای که به ایران پرواز دارند، شامل تعداد بازرسیها از هواپیماها و شرکتهای هر کشور در ۱۲ ماه گذشته، نرخ کلی یافته های کشور و تعداد گزارشهای بسته نشده است در هر کشور را محاسبه و هر ۳ ماه یکبار به مدیرکل دفتر عملیات پرواز ارائه دهد.

## ۳- اعمال و رفع محدودیتهای عملیاتی

اعمال و رفع محدودیتهای پروازی توسط کمیته "اعمال محدودیتهای" و در صورتیکه هر یک از معیارهای ضمیمه شماره ۱ تحت تاثیر قرار گیرد، به صورت زیر اعمال می گردد:

<sup>۲</sup>EASA Ramp Inspection

<sup>۴</sup> EASA SAFA Data Base

### ۳-۱- اعمال محدودیت:

در صورتیکه شواهدی مبنی بر اینکه خطر جدی برای ایمنی پرواز وجود داشته باشد و یا حداقل یکی از موارد ضمیمه شماره ۱ تحت تاثیر قرار گیرد، مدیر کل دفتر عملیات پرواز طی نامه کتبی موارد را به شرکت هواپیمایی مربوطه اعلام نموده و از آن شرکت درخواست تحلیل ریشه‌ای و طرح اقدام اصلاحی مناسب می نماید. در صورتیکه اقدامات شرکت موثر نباشد، مدیر کل دفتر عملیات پرواز با دعوت از بهره بردار، درخواست تشکیل جلسه کمیته را به معاونت استاندارد پرواز می دهد. در صورت تایید معاونت استاندارد پرواز جلسه با هماهنگی دبیر در موعد مقرر تشکیل می گردد.

حسب ارزیابی به عمل آمده از دغدغه های ایمنی شرکت هواپیمایی برابر ضمیمه شماره ۱، کمیته نسبت به اعمال محدودیت و یا تعیین مهلتی برای رفع دغدغه های ایمنی اقدام می نماید.

### ۳-۲- رفع محدودیت:

در صورتیکه دغدغه های ایمنی توسط شرکت هواپیمایی رفع گردد، حسب درخواست آن شرکت و تایید مدیر کل عملیات پرواز، جلسه کمیته با دعوت از اعضا و شرکت مربوطه تشکیل می گردد. در صورتیکه اقدامات شرکت هواپیمایی موثر بوده و به تشخیص کمیته دغدغه های ایمنی رفع شده باشد، محدودیت اعمال شده رفع می گردد.

### ۳-۳- تغییر محدودیت:

حسب درخواست شرکت و تایید مدیر کل عملیات پرواز، میزان و نوع محدودیت اعمال شده توسط خود کمیته، قابل تغییر می باشد.

## ۴- لیست اعمال محدودیتها

### ۴-۱- انواع لیست اعمال محدودیتها:

۴-۱-۱- لیست A: لیست بهره برداران ایرانی که در نتیجه بازرسی های رمپ در ایران محدود شده اند.

۴-۱-۲- لیست B: لیست بهره برداران ایرانی که در نتیجه بازرسی های رمپ در کشورهای عضو پیمان محدود شده اند.

۴-۱-۳- لیست C: لیست بهره برداران خارجی که در نتیجه بازرسی های رمپ در ایران محدود شده اند.

۴-۲- موافق بروزرسانی لیست محدودیتها:

۴-۲-۱- برای اعمال محدودیت عملیاتی جدید

۴-۲-۲- برای رفع محدودیت عملیات پروازی

۴-۲-۳- برای تغییر محدودیت‌های عملیات پروازی

۵- اعضا و نحوه تصمیم گیری کمیته "اعمال محدودیتها"

۵-۱- کمیته به پیشنهاد مدیرکل عملیات پرواز تشکیل می‌گیرد.

۵-۲- دبیر کمیته نسبت به تعیین وقت جلسه، اطلاع اعضا و شرکت مربوطه، تهیه صورتجلسه و نگهداری اسناد جلسه اقدام می‌نماید.

۵-۳- اتخاذ تصمیم به صورت اجماع و در موارد اختلافی به صورت رای گیری و با رای اکثریت انجام می‌گردد.

۵-۴- در صورتجلسه کمیته که به امضای همه اعضا می‌رسد، دستور کار و نتیجه تصمیم کمیته درج می‌گردد. صورتجلسه با نامه رسمی معاونت استاندارد پرواز به شرکت مربوطه و اعضا اعلام می‌گردد.

۵-۵- اعضای کمیته به شرح زیر می‌باشند. حضور سایر افراد مطلع با تایید رئیس و بدون حق رای بلامانع است.

۵-۵-۱- معاون استاندارد پرواز به عنوان رئیس

۵-۵-۲- مدیرکل دفتر صلاحیت پرواز و یا نماینده او به تایید رئیس کمیته

۵-۵-۳- مدیرکل دفتر گواهینامه های پرسنل هوانوردی و یا نماینده او به تایید رئیس کمیته

۵-۵-۴- مدیرکل دفتر عملیات پرواز و یا نماینده او به تایید رئیس کمیته

۵-۵-۵- هماهنگ کننده به عنوان دبیر

## ۶- انتخاب، معرفی و وظایف نفر هماهنگ کننده:

۱-۶- مدیر دفتر عملیات پرواز یکی از افراد واجد شرایط بازرسی رمپ را به عنوان نفر هماهنگ کننده انتخاب نموده و در صورت تایید معاونت استاندارد پرواز (طی انجام مصاحبه درخصوص دارا بودن شخصیت، دانش تخصصی مربوط و مهارت ارتباطی لازم) همین فرد را به عنوان هماهنگ کننده امور EASA SAFA Coordinator ایران به آژانس هوانوردی اتحادیه اروپا معرفی می نماید.

۲-۶- وظایف این فرد موارد زیر می باشد:

۱-۲-۶- هماهنگ کننده، برابر تصمیمات کمیته اعمال محدودیتها مندرج در بند ۲

۲-۲-۶- تهیه و بروزرسانی لیست اعمال محدودیتها برابر بند ۴

۳-۲-۶- تایید و یا رد درخواست دسترسی نمایندگان شرکت های هواپیمایی به بانک اطلاعاتی بازرسی رمپ سافا آژانس اتحادیه اروپا<sup>۵</sup> و تعیین سطح دسترسی آنها.

۴-۲-۶- تایید و یا رد درخواست دسترسی سایر متقاضیان به بانک اطلاعاتی بازرسی رمپ سافا و تعیین سطح دسترسی آنها با هماهنگی معاونت استاندارد پرواز.

۵-۲-۶- هماهنگی با سایر دفاتر استاندارد پرواز در صورتیکه بازرسی خارجی مدارکی مبنی بر تاییدیه های کشوری را مستقیماً بخواهد.

۶-۲-۶- پاسخگویی به ابهامات و سوالات بازرسی SAFA درخصوص یافته های اعلام شده.

## ۷- نحوه نرخ گذاری گزارش های بازرسی

نرخ یافته ها در ۱۲ ماه گذشته به صورت زیر محاسبه می گردد. برای محاسبه نرخ هر گزارش مخرج کسر ۱ در نظر گرفته می شود.

$$ARSPI_j = \frac{\sum_{i=1}^3 W_i \times Fcat_i}{I} = \frac{W_1 \times Fcat_1 + W_2 \times Fcat_2 + W_3 \times Fcat_3}{I}$$

$$Operator\ Ratio\ of\ Safety\ Performance\ Index = \frac{\sum_{j=1}^J ARSPI_j}{J}$$

<sup>۵</sup>EASA SAFA data base



The parameters are:

$W_1$	the weight of 1 cat.1 finding	0.25 point
$W_2$	the weight of 1 cat.2 finding	1 point
$W_3$	the weight of 1 cat.3 finding	2 points
$F_{cat1}$	Number of category 1 (minor) findings over the preceding 12 months	
$F_{cat2}$	Number of category 2 (significant) findings over the preceding 12 months	
$F_{cat3}$	Number of category 3 (major) findings over the preceding 12 months	
$I$	Number of inspections over the preceding 12 months	
ARSPI	Aircraft Ratio of Safety Performance Index	
$j$	Index referring to a certain aircraft register	
$J$	Total number of aircraft registers	

Note: Category G findings are not considered in the evaluation of safety performance.

## ضمیمه شماره ۱

Verified evidence of serious safety deficiencies on the part of an air carrier:

- Reports showing serious safety deficiencies, or persistent failure by the carrier to address deficiencies identified by ramp inspections performed under RAMP inspection previously communicated to the carrier.
- Operating ban imposed on a carrier by a third country because of substantiated deficiencies related to international safety standards.
- Substantiated accident-related information or serious incident-related information indicating latent systemic safety deficiencies.

Lack of ability and/or willingness of an air carrier to address safety deficiencies as demonstrated by:

- Lack of transparency or adequate and timely communication on the part of a carrier in response to an enquiry by CAOIRI regarding the safety aspect of its operation.
- Inappropriate or insufficient corrective action plan presented in response to an identified serious safety deficiency.

Lack of ability and/or willingness of the authorities responsible for the oversight of an air carrier to address safety deficiencies as demonstrated by:

- Lack of cooperation with CAOIRI by the competent authorities of another state, when concerns about the safety of the operation of a carrier licensed or certified in that state have been raised.
- Insufficient ability of the authorities with regulatory oversight of the carrier to implement and enforce the relevant safety standards. Particular account should be taken of the following:

(a) audits and related corrective action plans established under ICAO's Universal Safety Oversight Audit Programme or under any applicable national law;

(b) whether the operating authorisation or technical permission of any carrier under the oversight of that state has previously been refused or revoked by another state;

(c) the air operator's certificate has not been issued by the authority of the state where the carrier has its principle place of business.

- Insufficient ability of the authorities of the state in which the aircraft used by the air carrier is registered to oversee the aircraft used by the carrier in accordance with its obligations under the Chicago Convention.