

КЫРГЫЗ РЕСПУБЛИКАСЫНЫН
МИНИСТРЛЕР КАБИНЕТИНЕ
КАРАШТУУ
ЖАРАНДЫК АВИАЦИЯ
МАМЛЕКЕТТИК АГЕНТТИГИ



ГОСУДАРСТВЕННОЕ
АГЕНТСТВО ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ
ПРИ КАБИНЕТЕ МИНИСТРОВ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ

БУЙРУК
ПРИКАЗ

16-мартта 2023-ж. № 209/2

Бишкек ш.
г.Бишкек

Об утверждении

«Инструкции по допуску воздушных судов эксплуатантов Кыргызской Республики к полетам с сокращенным интервалом вертикального эшелонирования (RVSM)», «Инструкции по допуску эксплуатантов Кыргызской Республики к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) по второй и третьей категории ИКАО (CAT II, CAT III), контроль и надзор за ними», «Инструкции по проведению перронных инспекций воздушных судов иностранных эксплуатантов на аэродромах Кыргызской Республики», «Руководство по допуску эксплуатантов Кыргызской Республики к производству полетов самолетов с газотурбинными двигателями продолжительностью более 60 минут до запасного аэродрома на маршруте с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO), контроль и надзор за ними»

В целях контроля и надзора за полетами воздушных судов эксплуатантов Кыргызской Республики, выдачи эксплуатантам Кыргызской Республики специальных утверждений и в соответствии с абзацем 3 пункта 14 главы 5 и абзаца 3 пункта 23 главы 7 Положения о Государственном агентстве гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики, утвержденной Постановлением Кабинета Министров Кыргызской Республики от 12 июля 2022 года №381, **приказываю:**

1. Утвердить «Инструкции по допуску воздушных судов эксплуатантов Кыргызской Республики к полетам с сокращенным интервалом вертикального эшелонирования (RVSM)» согласно приложению 1, «Инструкции по допуску эксплуатантов Кыргызской Республики к выполнению заходов на посадку по приборам (тип В) по второй и третьей категории ИКАО (CAT II, CAT III), контроль и надзор за ними» согласно приложению 2, «Инструкции по проведению перронных инспекций воздушных судов иностранных эксплуатантов на аэродромах

Кыргызской Республики», согласно приложению 3 «Руководство по допуску эксплуатантов Кыргызской Республики к производству полетов самолетов с газотурбинными двигателями продолжительностью более 60 минут до запасного аэродрома на маршруте с увеличенным временем ухода на запасной аэродром (EDTO), контроль и надзор за ними» согласно приложению 4.

2. Руководителям авиакомпаний Кыргызской Республики принять к руководству и исполнению Инструкции и Руководство указанное в пункте 1 настоящего приказа.

3. Делопроизводителю Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики М. Тыналиевой довести настоящий приказ до сведения руководителей эксплуатантов воздушного транспорта гражданской авиации Кыргызской Республики.

4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника управления государственной инспекции по безопасности полетов и авиационной безопасности Государственного агентства гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики Палашкина Д.Ю.

Директор



А.И. Настаев

Приложение 3
к приказу
Государственного агентства
гражданской авиации
при Кабинете Министров
Кыргызской Республики
от «16» ~~Апреля~~ 2023 года № 209/н



**Инструкция по проведению
перронных инспекций воздушных судов иностранных
эксплуатантов на аэродромах КР**

| | | |
|---|---|-----------------------------|
| Управление Государственной инспекции по Безопасности полетов и Авиационной безопасности | Инструкция по проведению перронных инспекций воздушных судов иностранных эксплуатантов на аэродромах КР | Издание 1 март 2023г. |
|---|---|-----------------------------|

СОДЕРЖАНИЕ

| Наименование глав | Страницы |
|---|--------------|
| 1.Титульный лист | стр. 1 |
| 2.Содержание | стр. 2 |
| 3.Лист регистрации изменений и дополнений | стр. 3 |
| 4.Лист действующих страниц | стр. 4 |
| 5.Инструкция по заполнению чек-листа «Форма SAFA» | стр. 5 |
| 6.Инструкция по проведению SAFA рамповых инспекций воздушных судов | стр. 6 |
| 1. Общие положения | стр.8 |
| 2. Функции и обязанности экзаменатора | стр.9-11 |
| 3. Квалификационные требования | стр. 12 |
| 4. Первоначальная выдача | стр. 13-14 |
| 5. Процедура Органа гражданской авиации | стр.14-15 |
| 6. Старший экзаменатор-инспектор | стр. 15 |
| 7. Подача заявки | стр.16 |
| 8.Программа подготовка экзаменатора | стр.16 |
| 9. Формат проверки на подтверждение допуска к работе в качестве экзаменатора (ЕААТ) | стр.17-18 |
| 10. Срок действия «Удостоверения» назначенного экзаменатора | стр.19 |
| 11. Ре-валидация экзаменатора | стр.19-20 |
| 12. Временное продление срока действия «Удостоверения» назначенного экзаменатора | стр.20 |
| Профессиональной подготовки назначенного экзаменатора членов летного экипажа на рабочем месте (ОЛТ) | Приложение 4 |

| | | |
|---|---|-----------------------------|
| Управление Государственной инспекции по Безопасности полетов и Авиационной безопасности | Инструкция по проведению перронных инспекций воздушных судов иностранных эксплуатантов на аэродромах КР | Издание I март 2023г. |
|---|---|-----------------------------|

Лист действующих страниц

| № стр. | Дата | № ревизии |
|--------|------|-----------|
| 1 | | |
| 2 | | |
| 3 | | |
| 4 | | |
| 5 | | |
| 6 | | |
| 7 | | |
| 8 | | |
| 9 | | |
| 10 | | |
| 11 | | |
| 12 | | |

| | | |
|---|---|-----------------------------|
| Управление Государственной инспекции по Безопасности полетов и Авиационной безопасности | Инструкция по проведению перронных инспекций воздушных судов иностранных эксплуатантов на аэродромах КР | Издание 1 март 2023г. |
|---|---|-----------------------------|

Инструкция по проведению перронных инспекций воздушных судов иностранных эксплуатантов на аэродромах КР

А. Инструкция по заполнению чек-листа «Форма SAFA»

1. Идентификационный номер рамповой инспекции, включающий:
 - Наименование Органа инспекции – 6 цифр, год - 4цифры.
 - Порядковый номер (обновляется каждый год – 4 цифры)
2. Обозначение: “SAFA” (Safety Assessment Foreign Aircraft).
3. Дата инспекции (формат: DDMMYY).
4. Место проведения инспекции (четырёх буквенный код ICAO Doc. 7910
5. Местное время проведения инспекции (формат: 17:45).
6. Наименование Эксплуатанта (трех буквенный код ICAO из Doc. 8585 и полное наименование Эксплуатанта).
7. Номер Сертификата эксплуатанта.
8. Государство регистрации Эксплуатанта (двух знаковая кодировка из ICAO Doc. 7910)
9. Информация о маршруте полета, включающая аэропорт вылета и назначения, номера рейсов прилета и вылета (используется 4 знаковая кодировка ICAO Doc. 7910 или полное наименование пунктов).
10. Наименование Эксплуатанта (заказчика, фрахтовщика, арендатора) (используется 3 буквенный код ICAO ICAO Doc. 8585 или полное наименование Эксплуатанта).
11. Государство регистрации Эксплуатанта (заказчика, фрахтовщика, арендатора) (используется 1 или 2 знаковая кодировка ICAO Doc. 7910¹ или полное наименование государства).
12. Тип самолета (используется 3или 4 знаковая кодировка ICAO Doc. 8643).
13. Регистрационные знаки ВС.
14. Серийный номер ВС (MSN).
15. Государство выдачи свидетельства членам экипажа и государство признавшее эти свидетельства. В случае различия в государствах выдачи свидетельств у КВС и второго пилота (используется 1 или 2 знаковая кодировка ICAO Doc. 7910² полное наименование государства).
16. **FINDINGS.** В случае выявления нарушений в процессе рамповой инспекции, необходимо отразить в отчете следующее:
 - (1) пункты, в отношении которых были определены нарушения (например, В06 привязные ремни или С06 шасси (3 буквенный код),
 - (2) вид применяемого стандарта (однобуквенный код):
 - I ICAO стандарт;
 - N национальный стандарт;
 - M стандарт завода изготовителя;
 - O другой вид стандарта.
 - (3) категории выявленных нарушений
 - (4) описание нарушения

Описание нарушения должно быть полным и точным, но как можно кратким, так чтобы можно было внести в базу данных без двусмысленности.
17. **EXTRA REMARKS** – другие замечания

| | | |
|---|---|-----------------------------|
| Управление Государственной инспекции по Безопасности полетов и Авиационной безопасности | Инструкция по проведению перронных инспекций воздушных судов иностранных эксплуатантов на аэродромах КР | Издание I март 2023г. |
|---|---|-----------------------------|

18. **CLASS OF ACTIONS TAKEN** – Необходимые последующие действия;

19. **INSPECTION TEAM** – Инспекторы выполнявшие SAFA

20. **CHECK LIST** – проверенные объекты ВС

В. Инструкция по проведению SAFA рамповых инспекций воздушных судов

| I. Общие инструкции | I. General instructions |
|--|--|
| <p>21 Рамповая инспекция ВС по возможности должна производиться по крайней двумя инспекторами. Основными принципами инспекции являются, визуальное инспектирование внешней части ВС, кабины экипажа, пассажирского салона, грузовой кабины, которые могут быть разделены между инспекторами</p> <p>22 Инспекторы, не должны подниматься на борт, и/или начинать инспекцию, не представившись командиру ВС или представителю Эксплуатанта. Когда нет возможности представиться представителю Эксплуатанта или, когда нет экипажа ВС, кабинного экипажа или технического персонала около самолета, основные принципы рамповой инспекции могут не выполняться. В отдельных случаях могут приниматься решения, по выполнению рамповой инспекции ограничиваясь внешним осмотром ВС.</p> <p>23. При проведении рамповой инспекции инспекторы должны проявлять такт и дипломатичность.</p> <p>24. Ненужные контакты с пассажирами должны быть исключены.</p> <p>25. Инспекторы должны свести к минимуму неблагоприятное влияние рамповой инспекции на работу экипажа ВС, кабинного экипажа, работникам компании наземного обслуживания по выполнению своих служебных обязанностей.</p> <p>26. Инспекция должна проводиться только в рамках предусмотренных рамповой инспекции SAFA, не имеющих других целей которые могут повлечь нежелательные последствия. В частности, инспекция не должна повлечь задержку рейса, в случае если ВС находится в хорошем состоянии. Задержка рейса может быть только в том случае, когда есть сомнения в удовлетворительной предполетной подготовке, с летной годностью ВС или аспектами, связанными с обеспечением безопасности полетов или людьми.</p> <p>27. Масштабы рамповой инспекции зависят от следующих факторов (например: продолжительность стоянки ВС до его вылета) и от решения инспектора. The check should be as comprehensive as possible within the time available. Это означает, что из-за ограниченного времени невозможно провести инспекцию по всем положениям контрольной карты, но инспекция проведена в сокращенном виде. В соответствии с располагаемым временем выбор элементов проверки по контрольной карте производится инспектором, а элементы, не подвергнувшиеся проверке, могут быть проверены в следующий раз.</p> <p>28. Когда это возможно, необходимо чтобы представитель Эксплуатанта присутствовал во время</p> | <p>21 The SAFA Ramp Check should preferably be performed by at least 2 inspectors. The main elements of the inspection, the visual inspection of the aircraft exterior, the inspection in the flight deck and the inspection of the passenger cabin and/or cargo compartments can be divided among the inspectors.</p> <p>22 Inspectors must not board or inspect a foreign aircraft without having first introduced themselves to the aircraft commander or a representative of the Operator as appropriate When it was not possible to inform the representative of the Operator or when there is no Flight Crew, Cabin Crew or Maintenance staff present in or near the aircraft, the general principle will be not to perform a SAFA Ramp Check. In special circumstances it could be decided to perform a SAFA Ramp Check but limit it to a visual check of the aircraft exterior.</p> <p>23. Inspectors must show tact and diplomacy when performing a SAFA Ramp check.</p> <p>24. Unnecessary contacts with passengers should be avoided.</p> <p>25. A certain amount of inconvenience to Flight and Cabin Crews, handling agents and other personnel involved in ground handling activities may arise but inspectors must do everything possible to reduce it to the minimum.</p> <p>26. Nothing should be done in the course of a SAFA Ramp Check that could be equally well attended to another occasion. In particular, it should be ensured that the inspection does not delay a departing aircraft unless there is a good reason. This could be when there is doubt about a correct Flight Preparation, airworthiness of the aircraft or any matters directly related to the safety of the aircraft and its occupants.</p> <p>27. The scope of the check will be dictated by circumstances (e.g. the length of time the aircraft is on the ground between flights) and is at the discretion of the inspector. The check should be as comprehensive as possible within the time available. This means that if only a limited amount of time is available, not all inspection items but a reduced number may be verified. According to the time available for a SAFA Ramp Check, the items that will be inspected must be selected accordingly. Items not being inspected may be inspected at a next occasion.</p> <p>28. Whenever possible it may be advisable to contact the Operator's representative at the airport so that he may be</p> |

| | | |
|---|---|-----------------------|
| Управление Государственной инспекции по Безопасности полетов и Авиационной безопасности | Инструкция по проведению перронных инспекций воздушных судов иностранных эксплуатантов на аэродромах КР | Издание I март 2023г. |
|---|---|-----------------------|

проведения рамповой инспекции. Практика доказывает, что присутствие представителя Эксплуатанта может быть полезно в проведении оценки технического состояния ВС, когда инспектор не знаком с типом ВС или спецификой Эксплуатанта.

29. В зависимости от элементов, которые должны быть проверены, рамповая инспекция может быть проведена после посадки ВС или перед вылетом после длительной стоянки. Количество оставшегося топлива в баках и выгружаемый с борта ВС груз – это элементы, обязательные к проверке после посадки. Предполетная подготовка, расположение багажа в кабине – это элементы, обязательные к проверке при вылете ВС. Инспекторы не должны принуждать членов экипажа. Рамповая инспекция не должна отрицательным образом повлиять на общее время отдыха экипажа. Рамповая инспекция не должна повлиять на задержку рейса в случае положительных результатов проверки.

2. Знания и квалификация инспекторов

30. Инспекторы должны иметь соответствующие знания по эксплуатации и техническому обслуживанию

31. Инспекторы должны иметь соответствующие знания положений соответствующих Приложений ИКАО

3. Стандарты

32 Эксплуатанты ВС могут выполнять требования нескольких различных видов стандартов, такие как международные (ИКАО), Европейские и национальные. Для выбора вида стандартов при проведении рамповой инспекции необходимо использовать следующие критерии: применимость (применимость стандартов к иностранным Эксплуатантам); аспекты безопасности (регулирует ли применяемый стандарт аспекты безопасности); доступность (имеет ли государство инспектирования доступ к применяемому стандарту); общее применение (является ли применяемый стандарт общим для всех стран членов ЕСАС); было принято решение, что только стандарты ИКАО и Европы (как региональные ИКАО) могут быть приняты во внимание. Дополнительно, когда проводится инспекция технического состояния ВС, проверка должна проводиться без учета стандартов изготовителя самолета

33. Стандарты ИКАО и Европы (как региональные ИКАО) являются минимальными требованиями при проведении рамповой инспекции. В отношении различий от стандартов ИКАО, необходимо принять во внимание, что государство Эксплуатанта или регистрации ВС уведомило ИКАО об этих различиях. Это уведомление о национальных различиях в стандартах было принято и одобрено и, оно все еще действует в государствах участников ИКАО, куда выполняет полеты Эксплуатант. В таких случаях инспектор должен информировать о выявленных недостатках авиационные власти Эксплуатанта для принятия необходимых мер.

34. В других случаях могут возникнуть конфликты между требованиями национальных стандартов

present during the SAFA Ramp Check. Experience proves that the Operator's representative may be helpful in providing support especially in the evaluation of the aircraft technical condition, where the Inspector is not familiar with the aircraft type or the specifics of the Operator.

29. Depending on the items to be inspected, a SAFA Ramp Check may be performed on landing or on departure of the aircraft. Fuel remaining and cargo to be offloaded, are examples of items that could be checked on landing. Flight preparation and storage of baggage in the cabin could be checked on departure. Inspectors should be aware of the associated constraints. An inspection on landing should not jeopardise the total resting time of the flight crew. An inspection on departure should not lead to a departure delay unless there is a good reason

2. Training and qualification

30. Both technical and operational knowledge has to be represented in the inspection team

31. Inspectors should have an appropriate knowledge of the related ICAO annexes.

3. Standards

32. An aircraft operator may need to comply with several different kinds of standards, such as international standards (i.e. ICAO), 'European' standards and national standards. Which standards should be considered to be verified during a SAFA Ramp Inspection? Based upon the following criteria: applicability (is the standard applicable to the foreign operator), safety aspect (does the standard regulate safety aspects), accessibility (does the State of Inspection have "easy" access to the standard), common applicability (is the standard common for all ECAC Member States), it has been decided that only ICAO Standards and European ICAO Regional Standards need to be taken into account. In addition when inspecting the technical condition of an aircraft, it should be checked against the aircraft manufacturer's standard

33. The ICAO Standards and the ICAO European Regional standards are the baseline against which the aircraft and the operator are being checked. Regarding a deviation from these ICAO Standards, please bear in mind that the State of the Operator or Registry may have filed a difference to the ICAO Standard. This notification of national practice/difference in the State of the Operator or Registry is still subject to approval/acceptance of the ICAO Contracting State to which the aircraft or the Operator is flying. In such an eventuality, the SAFA inspector shall report the finding to his NAA organisation for further action, as appropriate.

34. In a remote case there may be a conflict between a national standard of the State of Operator/Registry and

| | | |
|---|---|-----------------------------|
| Управление Государственной инспекции по Безопасности полетов и Авиационной безопасности | Инструкция по проведению перронных инспекций воздушных судов иностранных эксплуатантов на аэродромах КР | Издание I март 2023г. |
|---|---|-----------------------------|

государства регистрации эксплуатанта и ИКАО. В том случае, когда Эксплуатант не может следовать стандартам ИКАО, но, соблюдаемые национальные стандарты не противоречат политики процедур и правил SAFA, то оценка должна производиться от правил ответственного государства (регистрации /эксплуатанта). Ответственность государства должна выясняться после проведения рамповой инспекции и не должна быть причиной задержки вылета и запрета полетов.

35. В случае отклонений от вышеуказанных правил и процедур и, когда применявшиеся другие стандарты, продекларированные для всех полетов Эксплуатанта, были проверены в ходе рамповой инспекции, это должно быть отражено в результатах инспекции. Доклад о рамповой инспекции с различиями национальных стандартов, включаемый в базу данных SAFA, должен быть отмечен знаком "N" (национальный стандарт).

4. Общие положения проведения рамповой инспекции

36. Аспекты, необходимые к проверке в ходе рамповой инспекции, отражены в Форме SAFA. Дальнейшие инструктивные материалы в отношении проведения рамповой инспекции в соответствии с требованиями Стандартов ИКАО указаны в нижеприведенных детализированных контрольных картах.

Если в ходе проведения рамповой инспекции были выявлены отклонения от стандартов ИКАО, они должны быть отражены как недостатки. Недостатки могут быть разделены на три категории, в зависимости от их влияния на безопасность воздушного судна или людей, находящихся на борту. Также, предложен инструктивный материал по категорированию недостатков. Основываясь на результатах инспекции, предпринимаются соответствующие действия, разные в зависимости от результатов.

Рамповая инспекция SAFA

37. Объекты, которые должны быть проинспектированы

38. Объекты для инспектирования указаны в контрольных картах Формы SAFA

а) Контрольные карты Формы SAFA включают 54 пункта. 24 из них относятся к требованиям по эксплуатации (Часть А), проверяемым на борту ВС, 14 пунктов относятся к безопасности и салонам (Часть В), 12 пунктов касаются вопросов состояния ВС (Часть С) и 3 пункта имеют отношение к проверке груза и грузовой кабины. В случае проверки объектов, не относящихся к вышеуказанным Частям контрольных карт, они могут, отнесены к Части Е.

39. Результаты инспекции заносятся в Форму SAFA после завершения инспекции

40. В зависимости от располагаемого времени рамповая инспекция может проводиться не для всех 54 пунктов, а

an ICAO Standard. In the case that the operator does not comply with the ICAO Standard, but is in compliance with national standards, and no common policy has been defined in these SAFA procedures, a clarification must be sought from the responsible State (State of Operator or Registry). The clarification with the responsible State should be performed after the SAFA Ramp Inspection and should not be a reason to ground or delay the aircraft.

35. In case of a deviation from the above mentioned policy and when other Standards are being checked during a SAFA Ramp Inspection (such as National Standards that are declared applicable to all Operators flying to that State or users of the State's airspace), this should explicitly be stated in the Ramp Inspection Report. When a Ramp Inspection Report is included in the SAFA database containing a finding which is a non-compliance of a national standard, please ensure that the standard is marked as 'N' (= national standard).

4. General SAFA Ramp Check

36. The items to be inspected during the SAFA Ramp Check are mentioned on the Checklist, the SAFA Form. Further guidance regarding what and how to inspect and reference to the relevant ICAO Standards are mentioned in the Detailed Checklist.

If during the Ramp Check a deviation from the ICAO Standard is found, this is considered a Finding. The Findings may be divided in three different kinds of categories, depending on the influence the finding has on the safety of the aircraft and its occupants. A procedure Finding Categories provides guidance how to categorize the findings.

Based on this outcome, some follow-up actions have been defined. In a separate procedure Guidance is given.

SAFA Ramp Check

37. Items to be inspected

38. The items to be inspected should be selected from the SAFA Ramp Inspection checklist as mentioned on the SAFA Form

а). The SAFA Ramp Inspection checklist contains a total of 54 items. Of these, 24 relate to operational requirements (A-items) to be checked on the flight deck, 14 items address safety and cabin items (B-items), 12 items are concerning the aircraft condition (C-items) and 3 items (D-items) are related to the inspection of cargo and the cargo compartment. In case of any general inspection items not addressed by the other items of the checklist, they may be administered by the E-item (General) of the checklist.

39. The inspection and the findings as a result of the inspection have to be reported on the SAFA Form after the inspection is completed

40. Depending on the time available for the SAFA Ramp Check not all 54 items but a limited number of items

| | | |
|---|---|-----------------------------|
| Управление Государственной инспекции по Безопасности полетов и Авиационной безопасности | Инструкция по проведению перронных инспекций воздушных судов иностранных эксплуатантов на аэродромах КР | Издание 1 март 2023г. |
|---|---|-----------------------------|

для ограниченного круга. Если инспекция проводится несколькими инспекторами, то принимается решение по распределению функций.

41 Детализированные инструкции SAFA

42. Для каждого пункта Формы SAFA приводятся детализированные пояснения (Приложение 3), они определяют, что и как инспектировать. Дополнительно приведены ссылки на Приложения ИКАО.

5. Категорирование выявленных SAFA нарушений

43. В случае установления в процессе рамповой инспекции несоответствий стандартам ИКАО они должны считаться как нарушения

44. Для каждого пункта инспекции определены 3 категории отклонений от стандартов ИКАО. Нарушения категорированы в соответствии с их влиянием на безопасность полетов. Это означает, что 1 категория слабо влияет на безопасность полетов. 2 категория имеет значительное влияние и 3 категория имеет важное влияние на безопасность полетов.

45. В общем нарушение не должно относиться к более чем к одному пункту инспекции. Когда выявляется нарушение оно должно быть специфицировано к определенному пункту инспекции. Например: подтеки с основной стойки шасси должны быть отображены в пункте C5 (Шасси), а не в пункте C12 (Подтеки жидкости).

46. В Приложении 4 (Категории нарушений SAFA) приведен перечень нарушений применительно к категориям. Для каждого пункта инспекции определены 3 категории. Предлагаемая процедура определяет только общие случаи и не дает ответов на все возможные случаи нарушений.

47. Перечень категорий нарушений в помощь инспекторам дает только генеральную линию в определении того влияния на безопасность полетов нарушения и, к какой категории он должно быть отнесено.

48. Могут быть случаи, когда все нарушения, в совокупности, могут привести к более тяжелой категории.

49 В тех случаях, когда нарушения не включены в перечень, инспектору необходимо дать устное замечание.

6. Необходимые последующие действия

50 Необходимые последующие действия определены в зависимости от категории нарушений. Соответствие нарушений категориям и необходимые последующие действия приведены в Приложении 5.

51 Последующие действия после определения нарушений категории 1

Категория 1, нарушения, слабо влияющие на безопасную эксплуатацию ВС. Последующие действия

may be checked. If more then one inspector performs the Check, during the preparation of the inspection it should be decided how the inspection tasks would be divided among the inspectors.

41 SAFA Detailed Guidance

42. For each inspection item of the SAFA Form a detailed description has been established (see appendix 3, SAFA Detailed Checklist). The description specifies in more detail what to inspect and how to do it. In addition a reference is made to the relevant requirement in the ICAO Annex.

5. Categorize SAFA Findings

43. If during the inspection it is established that a certain situation is not in compliance with the relevant ICAO Standard, this is then considered a findings.

44. For each inspection item, 3 categories of possible deviations from the ICAO Standards have been defined. The findings are categorized according to the perceived influence on flight safety. This means that a category 1 finding is considered to have a minor influence on safety. A category 2 finding may have a significant influence and a category 3 finding may have a major influence on safety.

45. In general a finding should never be related to more than one inspection item. When determining to which inspection item the finding should relate, be as specific as possible. Example: a leakage on the Main Landing Gear should be mentioned under Inspection Item C5 (Undercarriage) instead of C12 (Leakage).

46 In appendix 4 (SAFA Finding Categories) a list is given with the finding categories. For each inspection item the 3 categories have been defined. The procedure only describes some general cases that may occur. It is not an extensive list of all possible deviations that could occur.

47. The SAFA Finding Categories list is intended to provide a general guideline for the inspector to assist him/her in the determination what the influence on safety might be and in what kind of category the finding belongs.

48. There might be cases where the gathering of all individual findings because of their amount or interrelation justify a higher category.

49. In case a particular situation is not described in this list, a sound judgement needs to be done by the inspector.

6. Follow-up actions to be taken

50 Based on how the findings have been categorized, some follow-up actions have been defined. The relations between the category of findings and the resulting actions to take are given in the appendix 5 (class of actions).

51 Action after establishment of Category 1 (minor) findings.

A category 1 finding is a minor finding which does not effect on the safe operation of the aircraft. This action

| | | |
|---|---|-----------------------------|
| Управление Государственной инспекции по Безопасности полетов и Авиационной безопасности | Инструкция по проведению перронных инспекций воздушных судов иностранных эксплуатантов на аэродромах КР | Издание 1 март 2023г. |
|---|---|-----------------------------|

по результатам рамповой инспекции SAFA включают информирование КВС (класс действий 1). Это может быть устное замечание или предоставление копии контрольных карт рамповой инспекции.

52 Последующие действия после определения нарушений категории 2, которые имеют ограниченное влияние на безопасную эксплуатацию ВС.

Эти действия включают несколько элементов. Во-первых, необходимо информировать КВС о результатах рамповой инспекции (класс действий 1). Это может быть устное замечание или предоставление копии контрольных карт рамповой инспекции.

Во-вторых, категория 2 нарушений требует информирования государства эксплуатанта/регистрации, имеется в виду письменный документ (класс действий 2). Дубликат документа (например, письмо или факс) должен быть отправлен в головную организацию Эксплуатанта. Нет необходимости в отправке сообщения немедленно по нарушениям категории 2, выявленных в ходе рамповой инспекции. Можно собрать результаты нескольких рамповых инспекций, суммировать их в один документ и направить ответственному государству в один или два приема.

53 Последующие действия после определения нарушений категории 3.

Нарушения категории 3 прямо влияют на безопасную эксплуатацию ВС.

Эти действия включают несколько элементов.

Во-первых, результаты рамповой инспекции доводятся до КВС (класс действий 1). Это может быть устное замечание или предоставление копии контрольных карт рамповой инспекции. В соответствии с тем, характер нарушений и возможность влияния на безопасность ВС и людей, находящихся на борту, один или более из приведенных ниже действий могут быть инициированы (класс действий 3):

7. Ограничения в эксплуатации ВС

В качестве примера можно привести случаи выявления нарушений в работоспособности привязных ремней кресел. Подготовленному к вылету ВС применено ограничение в том, что никто не может пользоваться креслом с неработоспособными привязными ремнями.

Необходимо предпринять коррективные действия перед выполнением дальнейших полетов или коррективные действия могут быть предприняты в условиях технической базы. Это может потребовать перелета ВС до технической базы.

8. Запрет в вылете ВС

ВС, налагается запрет в вылете, в случае выявления нарушений категории 3 (важные) и они не восприняты КВС и коррективных действий перед вылетом не предвидится. В связи с тем, что безопасность ВС и людей, находящихся на борту, превыше всего, воздушному судну, превентивно, должно быть запрещено в вылете.

54. Приостановление или отмена разрешения в прилете

consists of providing information about the findings of the SAFA Ramp Check to the Captain (class 1 action). This may be a verbal debriefing or a copy of the SAFA Ramp Check report.

52 Action after establishment of category 2 (significant) finding

A category 2 finding is a significant finding which has a limited effect on the safe operation of the aircraft.

This action consists of several elements. Firstly, information about the findings of the SAFA Ramp Check has to be provided to the Captain (class 1 action). This may be a verbal debriefing or a copy of the SAFA Ramp Check report.

Secondly, category 2 (significant) findings have to be communicated with the responsible State (State of Operator and/or Registry) by means of a written document (class 2 action). A duplicate of this document (for instance a letter or fax) should be sent to the home base of the Operator.

It is not necessarily needed that after each SAFA Ramp Check where category 2 (significant) findings have been established, the document is send immediately. It may be possible to collect the category 2 (significant) findings from several SAFA Ramp Checks and summarize them in the document. For example, this document may then be send annually or bi-annually to the responsible State.

53 Action after establishment of Category 3 (major) findings.

A category 3 finding is a major finding which has a direct effect on the safe operation of the aircraft.

This action consists of several elements. Firstly, information about the findings of the SAFA Ramp Check has to be provided to the Captain (class 1 action). This may be a verbal debriefing or a copy of the SAFA Ramp Check report.

Because of the nature of the findings and the possible influence on the safety of the aircraft and its occupants, one or more of the following actions (class 3 action) may be initiated:

7. Restriction on the aircraft operation

An example would be the cases where on board of the aircraft that has been inspected there are certain seats without proper seat belts. The aircraft is fit for flight under the restriction that no person occupies the concerned seats.

Corrective actions are required before further flight is authorized or corrective actions may be undertaken at a maintenance-base. This may then require a positioning flight to the maintenance base.

8. Aircraft is grounded


An aircraft is grounded in a situation where the category 3 (major) findings are not 'accepted' by the Captain and no corrective action before flight is foreseen. Because the safety of the aircraft and its occupants is at stake, the aircraft has to be prevented from resuming its flight and has to be 'grounded'.

54. Suspension or revocation of the entry permission

| | | |
|---|---|-----------------------------|
| Управление Государственной инспекции по Безопасности полетов и Авиационной безопасности | Инструкция по проведению перронных инспекций воздушных судов иностранных эксплуатантов на аэродромах КР | Издание I март 2023г. |
|---|---|-----------------------------|

| | |
|--|--|
| <p>В соответствии с характерами выявленных нарушений, государство член ЕСАС, может принять решение о том, Эксплуатанту или ВС не может в дальнейшем выполнять полеты в воздушном пространстве или производить посадки в аэропортах данного государства. Разрешение на вход в воздушное пространство может быть отменено или необходимо получить новое разрешение. Получение нового разрешения говорит о том, что состояние ВС определено и для данного состояния воздушному судну или эксплуатанту необходимо получить новое разрешение на вход в воздушное пространство.</p> <p>В случае выявления в ходе рамповой инспекции нарушений категории 3 в отношении таких повреждений ВС, когда оно теряет летную годность, необходимо немедленно оповестить ответственное государство (государство эксплуатанта/регистрации). Инструктивный материал ИКАО – Приложение 8 Часть II Глава 6 Временное потеря летной годности.</p> <p>Под оповещением ответственного государства (государство эксплуатанта/регистрации) понимается телефонная связь. Базируясь на этой информации ответственное государство (государство эксплуатанта /регистрации) должно принять решение о тех коррективных действиях, которые необходимо предпринять для возобновления полета ВС.</p> <p>Если нарушения категории 3 не действуют прямо на летную годность ВС, то не требуется немедленная связь с ответственным государством (государство эксплуатанта /регистрации). В этом случае отправления письменного документа ответственному государству (государство эксплуатанта /регистрации) с описанием нарушений категории 3 (класс действий 2). Также, необходимо оповещение по телефонной связи ответственного государства (государство эксплуатанта /регистрации) и в последующем должно быть послано письменный документ.</p> | <p>Because of the nature of the findings an ECAC Member State may decide that a certain operator or aircraft is no longer allowed to enter the airspace or land at an airport in that state. The revocation of the entry permit may be definitive or it may be a conditional re-entry. A conditional re-entry would mean that a condition is defined and when complying with this condition the aircraft or operator will be re-considered for a new entry permit</p> <p>If the category 3 (major) findings that have been established during the SAFA Ramp Check concerns damage of a nature such that the aircraft is no longer airworthy, this has to be communicated immediately and directly with the responsible States (State of Operator and/or Registry. For ICAO guidance on this matter please refers to ICAO Annex 8 Part II Chapter 6 Temporary Loss of Airworthiness.</p> <p>The communication with the responsible State (State of Operator and/or Registry) may be by means of telephonic communication. Based on this information the responsible State (State of Operator and/or Registry) shall decide about final corrective actions and under which conditions the aircraft shall be allowed to resume its flight.</p> <p>In case the category 3 (major) findings do not directly affect the airworthiness of the aircraft concerned, it may not be necessary to establish an immediate contact with the responsible State (State of Operator and/or Registry). In this case a written document should be sent to the responsible State (State of Operator and/or Registry) with a description of the category 3 (major) findings (class 2 action).</p> <p>Also when there has been a direct telephonic communication with the responsible State (State of Operator and/or Registry), the matter should be followed-up by means of sending a written document containing all necessary details.</p> |
|--|--|

SANA/SAFA Proof of Inspection

| | | | | | | | |
|--|--|------------------------|--------------------------------|----------------|------------------|---|---|
| Date: | | Time: | | Place: UCF__ | |  CAA-KR SANA/SAFA Contact Info: 720044, 1, Ajbek-Baatyr Str., Bishkek, Kyrgyz Republic tel. +996 (312) 25 16 19 fax: +996 (312) 25 16 20 E-mail: safa@caa.kg | |
| Operator: | | | State: | | AOC no.: | | |
| Route from: | | Flight no: | | Route to: | | | Flight no.: |
| Flight type (ICAO Annex 6) Part I <input type="checkbox"/> Part II <input type="checkbox"/> Part III <input type="checkbox"/> | | Chartered by Operator: | | Aircraft type: | | | Aircraft configuration: Pax <input type="checkbox"/> Cargo <input type="checkbox"/> Combi <input type="checkbox"/> |
| Charterer's state: | | | Registration mark: | | Construction no: | | |
| Flight crew state(s) of licensing: | | | Acknowledgement of Receipt (*) | | | | |
| | | | Name: | | Signature: | | |
| | | | Function: | | | | |

| A | Flight deck | Check Remark | Flight crew | Check Remark | C | Aircraft condition | Check Remark |
|-------------------------|--------------------------------------|---|--|---|---|---|---|
| 1 | General condition | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 20 Flight crew licence, composition | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 1 | General external condition | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 2 | Emergency Exit | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | Journey log book, Technical Log or equivalent | | 2 | Doors and hatches | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 3 | Equipment | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 21 Journey log book or equivalent | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 3 | Flight controls | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| Documentation | | | 22 Maintenance release | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 4 | Wheels, tyres and brakes | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 4 | Manuals | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 23 Defect notification and rectification (incl. Tech Log) | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 5 | Undercarriage, skids, floats | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 5 | Checklists | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 24 Pre-flight inspection | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 6 | Wheel well | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 6 | Navigation charts | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | B Safety/Cabin | | 7 | Power plant and pylon | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 7 | Minimum equipment list | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | | | 8 Fan blades Propellers, Rotors (main/tail) | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 9 |
| 8 | Certificate of registration | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 1 General internal condition | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 10 | Obvious unrepaired damage | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 9 | Noise certificate (where applicable) | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 2 Cabin crew station and crew rest area | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 11 | Leakage | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 10 | AOC or equivalent | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 3 First aid kit / Emergency medical kit | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | D Cargo | | |
| 11 | Radio licence | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 4 Hand fire extinguishers | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | | | |
| 12 | Certificate of Airworthiness | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 5 Life jackets / Flotation devices | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 1 | General condition of cargo compartment | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| Flight data | | | 6 Seat belt and seat condition | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 2 | Dangerous goods | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 13 | Flight preparation | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 7 Emergency exit, lighting, and Independent portable light | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 3 | Cargo stowage | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 14 | Mass and balance calculation | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 8 Slides / Life-Rafts (as required), ELT | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | E General | | |
| Safety equipment | | | 9 Oxygen Supply (Cabin Crew and Passengers) | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | | | |
| 15 | Hand fire extinguishers | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 10 Safety Instructions | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 1 | General | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 16 | Life jackets, flotation devices | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 11 Cabin crew members | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | | | |
| 17 | Harness | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 12 Access to emergency exits | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | | | |
| 18 | Oxygen equipment | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 13 Stowage of passenger baggage | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | | | |
| 19 | Independent portable light | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 14 Seat capacity | <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | | | |

| Action Taken | Item | Cat | Remark(s) |
|---|------|-----|-----------|
| (3d) Immediate operating ban | | | |
| (3c) Aircraft grounded by inspecting NAA | | | |
| (3b) Corrective actions before flight | | | |
| (3a) Restrictions on the aircraft operation | | | |
| (2) Information to the authority and operator | | | |
| (1) Information to the pilot-in-command | | | |
| (0) No remarks | | | |

| | | | |
|------------------------------------|--|--|--|
| Inspector(s) sign or number | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

| | |
|--------------------------------|--|
| Crew comments (if any): | |
| | |
| | |

(*) Signature by any member of the crew or other representative of the inspected operator does in no way imply acceptance of the listed findings but simply a confirmation that the aircraft has been inspected on the date and at the place indicated on this document.
 - This report represents an indication of what was found on this occasion and must not be construed as a determination that the aircraft is fit for the intended flight.
 - Data submitted in this report can be subject to changes upon entering into the centralised database.