



# Jornada de inspección en rampa con operadores CAT

## Módulo B. Estado del Programa SANA

Juan MARTÍN VICENTE  
Coordinador Nacional SAFA  
Madrid, 29-Feb-24

## **B. ESTADO DEL PROGRAMA SANA**

**B.1 Equipo de rampa y actividad desarrollada**

**B.2 Priorización de inspecciones por parte de AESA**

**B.3 Coordinación del SIRA con Operaciones  
y Aeronavegabilidad de DSA-AESA**

**B.4 Principal de Inspección en Rampa (PIR).  
Comunicación**

**B.5 Gestiones con otras autoridades de  
inspección**

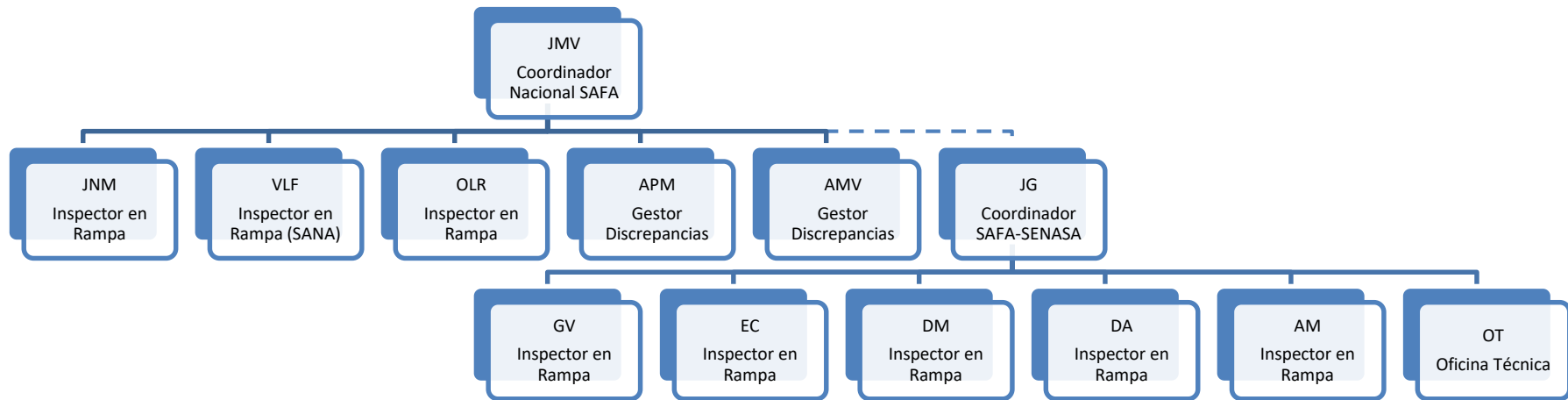
**B.6 Colaboraciones con AESA/EASA en actividades  
formativas**



## B.1 Equipo de rampa y actividad desarrollada

Personal funcionario y de encargo perteneciente a las empresas públicas Senasa e Ineco para tareas de inspección

Perfiles profesionales: ingenieros aeronáuticos, ingenieros técnicos aeronáuticos, pilotos comerciales, técnicos de mantenimiento.



En el ámbito de la inspección en Rampa, AESA es desde hace años una referencia dentro de EASA.



El programa desde 2019 se ha ido ampliando a todos los tipos de operación especialmente de aviación comercial:

- ✓ Escuelas nacionales: ATO y DTO
- ✓ NCC
- ✓ SPO
- ✓ COE
- ✓ NCO privada
- ✓ Construcción amateur
- ✓ Ultraligeros

Se prevé iniciar la inspección de globos (BOP) en 2024.

Ello unido a los ajustes de personal del Covid-19 ha reducido el número de inspecciones de operación CAT.

Se vuelve a aumentar en consonancia con el tráfico aéreo.



# B.1. Equipo de rampa. Actividad

Desde febrero de 2021 se iniciaron las pruebas de alcoholemia a las tripulaciones conforme al artículo 4 del Reglamento 965/2012.

Se realizan tanto a operadores nacionales como extranjeros de manera muestral en todos los ámbitos de operación dentro del ámbito de EASA.

## Programa SANA

AÑO	INSPEC.	FC	CC	FC+CC
2021	113	197	46	243
2022	56	96	24	120
2023	94	148	37	185
<b>TOTAL</b>	<b>263</b>	<b>441</b>	<b>107</b>	<b>548</b>

## Programa SAFA/SACA

AÑO	INSPEC.	FC	CC	FC+CC
2021	232	481	92	573
2022	203	433	125	558
2023	206	432	144	576
2024	38	83	27	110
<b>TOTAL</b>	<b>641</b>	<b>1346</b>	<b>361</b>	<b>1707</b>



## B.2 Priorización de inspecciones por parte de AESA

Objetivo: reforzar la vigilancia continuada de los operadores con peores resultados en el análisis de todas las áreas: aeronavegabilidad, operaciones, rampa, supervisión económica, cultura de notificación, etc.

Funcionamiento: Comités de AESA con expertos de todos los ámbitos del plan de vigilancia continuada y responsables de las áreas funcionales de AESA implicando DSA y DGPV.

Periodicidad: 6 meses.

Consecuencia de la priorización: Mayor número de actuaciones de AESA para reforzar el PVC en las áreas con peores resultados, incluyendo más inspecciones SANA.



### B.3 Coordinación del SIRA con Operaciones y Aeronavegabilidad

Los PVC de AESA para cada operador y cada CAMO son únicos y la información de rampa se integra en ellos para una mejor coordinación.

Los Principales de Aeronavegabilidad (PA) y Operaciones (PO) disponen de acceso a la información de las inspecciones SANA y SAFA-EC para utilizar en sus auditorías.

También se comparten los números de inspecciones previstos para 2024 y se actualiza el número efectivamente realizado, así como los ratios de rampa: SANA y SAFA y su evolución.

Se proporcionan los inputs significativos para las reuniones de fin de ciclo de PVC de operaciones.



### B.4 Principal de Inspección en Rampa (PIR). Comunicación

Durante el último año se ha observado que han aumentado:

- El número de inspecciones SAFA a operadores españoles con el aumento de tráfico tras el fin de la pandemia.
- Las alegaciones a discrepancias en inspecciones SAFA.
- Los valores de los ratios SANA y SAFA de muchos operadores, tanto con muchas como con pocas inspecciones.

Hasta ahora todo se canalizaba a través del Jefe de Servicio del SIRA lo que es ineficiente (bottle neck).

Se hará través del buzón [ac-sana@seguridadaerea.es](mailto:ac-sana@seguridadaerea.es) a la atención del PIR de cada operador para lo que se publicará una lista en la Sede Electrónica.

Los PIR mantendrán un contacto más estrecho también con sus PO (AOC) y PA (CAMO).





### B.5 Gestiones con otras autoridades de inspección

Las autoridades nacionales son responsables y propietarias de las inspecciones que realizan. AESA sólo es responsable de las inspecciones rampa en España.

Todas las discrepancias se pueden alegar por parte del operador pero es potestad de la autoridad inspectora aceptarlas o no.

Dentro del programa de la UE El SIRA de AESA puede expresar su opinión a través del Coordinador SAFA en comunicación con el homólogo en la otra autoridad.

Para inspecciones en rampa fuera del programa de la UE AESA no se dispone de ese contacto ni de la información de la propia inspección salvo por comunicación voluntaria del operador.



AESA entiende que no es recomendable alegar:

- ✓ Todas las discrepancias porque se pierde credibilidad.
- ✓ Discrepancias de categoría 1, que no requieren respuesta.
- ✓ Discrepancias que se ajusten a un texto predefinido con una categorización fijada por EASA.

AESA recomienda que cuando un operador se detecte que reiteradamente no está de acuerdo con las discrepancias abiertas por una autoridad se solicite una reunión con ella.

Los precedentes con Francia e Italia han sido positivos.

El contacto inicial puede establecerse a través del Coordinador Nacional SAFA.



## B.6 Colaboración con AESA/EASA en actividades formativas

Ejemplos de actividades:

- ✓ Taller para la revisión/presentación del Programa SAFA con los Estados de la zona del Mediterráneo dentro del EuroMed Transport Aviation Project (ETAP)
- ✓ Sesiones prácticas de cursos de formación inicial de inspectores de rampa.



### EuroMed Transport Aviation Project (ETAP)

**AGENDA**  
**Workshop on EU RAMP inspection programme overview**  
 12 – 14 June 2023  
 Mercure hotel, Belfortstrasse 9, Cologne, Germany

12/06/2023	
TIME	TITLE, SPEAKER
08:45 H – 09:00 H	<b>REGISTRATION</b>
09:00 H – 09:30 H	<b>Welcome note and introduction</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Instructor presentation, activity scope and objectives</li> <li>Revision and discussion of the proposed agenda</li> <li>Tour de table and expectations of the participants</li> </ul> <i>EASA: Bas van der Weide, Sec. Manager - International Cooperation - EU Neighbourhood &amp; Asia</i> <i>SENASA: Javier García - SAFA Coordinator</i> <i>AESA: Jose María Núñez - Senior Ramp Inspector</i>
09:30 H – 10:15 H	<b>ETAP participants</b> <b>Historical Programme Overview, background &amp; main principles</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Context, needs, evolution and future developments</li> </ul> <i>SENASA: Javier García - SAFA Coordinator</i>
10:15 H – 11:00 H	<b>Legal Framework</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Reg (EU) 1139/2018, Air OPS (EU) 965/2012, TCO Reg (EU) 452/2014, EU Safety List EC 211/2005 &amp; 474/2006, ICAO Annexes 1, 6, 7, 8, 16 &amp; 18</li> </ul> <i>AESA: Jose María Núñez - Senior Ramp Inspector</i>
11:00 H – 11:30 H	<b>COFFEE BREAK</b>
11:30 H – 12:00 H	<b>Main Stakeholders and responsibilities</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>European Commission, EASA, Eurocontrol, EU and Non-EU participant States, ASC, RICS</li> </ul> <i>AESA: Jose María Núñez - Senior Ramp Inspector</i>
12:00 H – 12:30 H	<i>EASA's Role in the SAFA Programme (optional participation from EASA)</i> <i>SENASA: Javier García - SAFA Coordinator</i>
12:30 H – 13:30 H	<b>LUNCH BREAK</b>
13:30 H – 15:30 H	<b>Ramp Inspection Process</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Preparation, planning, subjects to be inspected and checklist, categorisation of findings</li> </ul> <i>SENASA: Javier García - SAFA Coordinator</i>
15:30 H – 16:00 H	<b>Coffee break</b>
16:00 H – 16:30 H	<b>Training and Qualification of Inspectors</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Profiles definition, specific qualification, mandatory training</li> </ul> <i>SENASA: Javier García - SAFA Coordinator</i>
16:30 H – 17:00 H	<b>Ramp Inspection Manual Overview</b> <i>AESA: Jose María Núñez - Senior Ramp Inspector</i>



© European Union Aviation Safety Agency. All rights reserved. ISO9001 Certified. Proprietary document. Copies are not controlled. Confirm revision status through the EASA-Intranet. Page 1 of 5



Muchas  
gracias  
por su  
atención



Le rogamos haga sus preguntas a través de Slido

[www.seguridadaaerea.gob.es](http://www.seguridadaaerea.gob.es)

