



Jornada de inspección en rampa con operadores CAT

Módulo A: Evolución normativa en el Programa SAFA/SACA (UE RIP)

Juan MARTIN VICENTE
Coordinador Nacional RAMPA
Madrid – 29 febrero 2024

A. EVOLUCIÓN NORMATIVA EN EL PROGRAMA SAFA/SACA

A.1 El programa SAFA/SACA de la UE. Visión general

A.2. Ramp Inspection Manual (RIM) de EASA

A.3 Inspection Instructions (II). Grupo de Trabajo PDF de EASA

A.4 Planificación de EASA de los operadores layer 1/ layer 2

A.5 Safety Reports

A.6 Priorización de Inspecciones por parte de EASA. Grupo IDEA de EASA

A.7 Licencias electrónicas. Incorporación Anexo 1 de OACI



A.1. El programa SAFA/SACA de la UE. Visión general

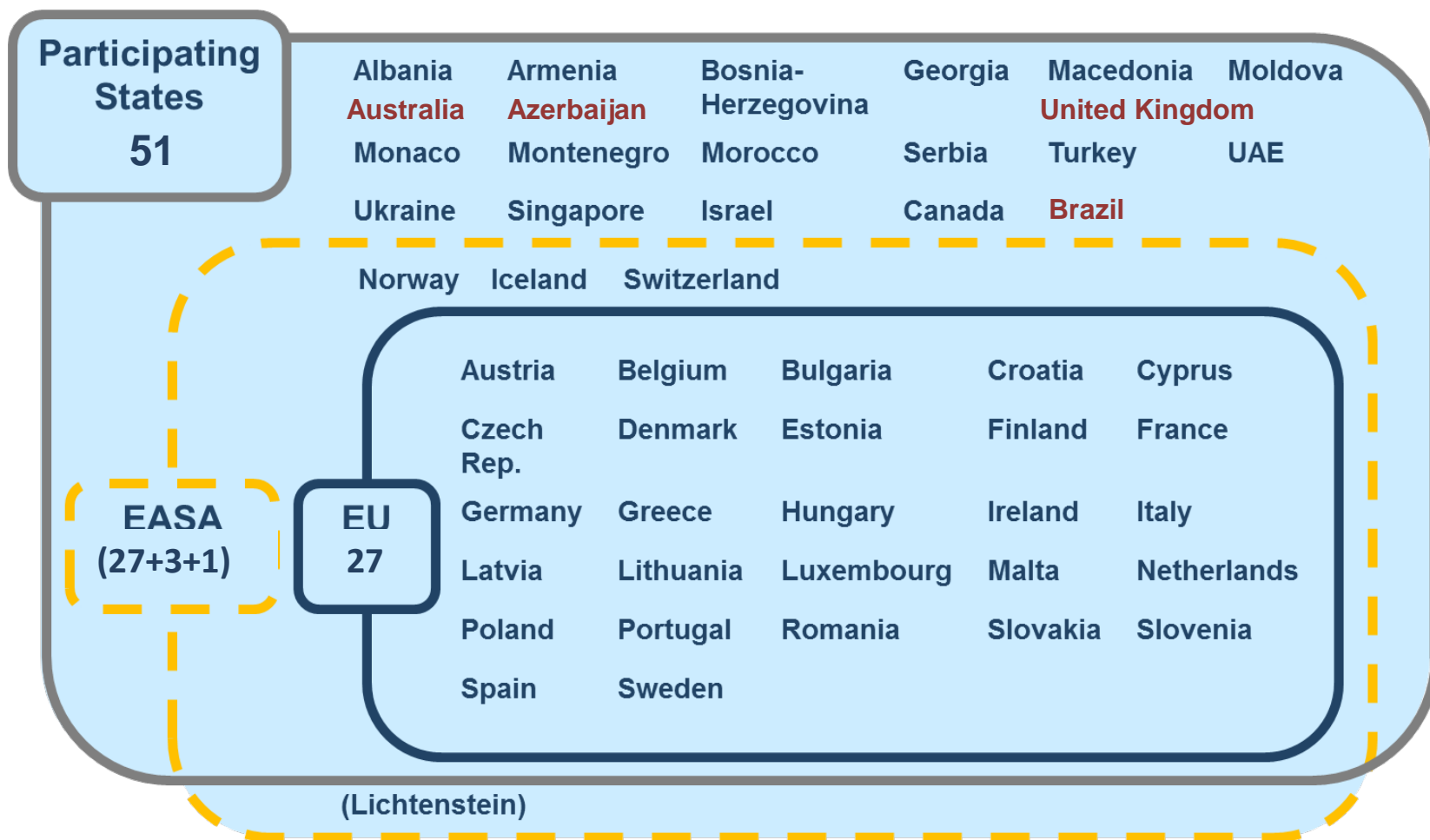
Programa de inspección consolidado, en expansión a los cinco continentes, exportado a otras partes del mundo que se ha incluido en la documentación OACI como referencia.

Fuente de información directa para EASA y la CE sobre los operadores nacionales y extranjeros que vuelan en los Estados Participantes.

En permanente estandarización y seguimiento por EASA actualmente se está revisando en profundidad con el proyecto Next Gen.



A.1. UE RIP Visión general



A.2. Ramp Inspection Manual (RIM) de EASA

Una versión original existía desde 1996 pero con la publicación el reglamento 965/2012 se descartó por parte de EASA y la CE.

Los inspectores insistieron en la necesidad de disponer de un manual actualizado y se editó uno nuevo en 2019 incluyendo una visión de todo el proceso de la inspección en rampa, referencias normativas, syllabus, checklists, POI, instrucciones de inspección,...

- Contents
 - Foreword (update procedure)
 - History
 - EASA's role
 - Duties of involved staff
 - Annual inspection programme
 - Principles to follow
 - Follow-up inspections
 - Inspection process
 - Planning & preparation
 - Conduct of inspections
 - Findings and follow-up
 - Ramp inspection tool
 - Qualification process
- Appendixes**
- Instructions and PDFs
 - POI form
 - Training syllabi
- Attachements**
- RITO checklists
 - Dirty finger print checklist
 - AMC/GM to PART.ARO.RAMP



Foreword

The information presented in this manual has been compiled to provide Participating States (PS) with guidance related to the implementation of ARO.RAMP requirements and as well with examples of ramp inspection best practices.

In particular, it addresses the conduct, management and administration of ramp inspections and, as well, the ramp inspector qualification process.

The first version of this manual has been developed taking into account the input of a dedicated EASA/PS working group and the comments received during a focussed consultation of EASA advisory bodies.

The ramp inspection manual in itself is considered as guidance. However, the appendices, since referred to in AMCs as provisions to be followed, are considered to have the same legal status as AMCs.

The use of such system provides more flexibility when amending these appendices, as the update of the ramp inspection manual is not in the scope of the rulemaking process.

However, as stated during the OPS TeB 02-2018, EASA will ensure that all amendments to this manual are subject to an adequate level of consultation with affected stakeholders. In practice, the following processes will take place.

- Amendments to the core part of the ramp inspection manual, to its attachments and to its appendices will be notified to all the RICS members before their publication. Depending on the urgency of the change, this notification will take place either via email or during RICS meetings. The RICS members will have in both cases the possibility to provide comments on the proposed amendments.
- Amendments to appendices to the ramp inspection manual will be subject to a focussed consultation of the OPS.TeB/FS.TEC Members, allowing them to provide comments on the draft amendments before the final version is adopted. EASA will then review the comments and prepare the final version for publication. In case of a major disagreement on a substantial change, the proposed amendment will be discussed at the next OPS.TeB meeting.
- Notwithstanding the above, minor changes to the appendices, such as typo corrections or references update will not be subject to a focussed consultation of the OPS.TeB/FS.TEC Members.

Aside from the consultation process, Participating States may provide comments and suggestions for improvement on the current version of the ramp inspection manual anytime by submitting them to [safo@easa.europa.eu](mailto:safa@easa.europa.eu).

The latest version of this manual may be obtained by visiting the EASA website under <https://www.easa.europa.eu/domains/air-operations/ramp-inspection-programmes-safa-saca>



Conocer el RIM significa conocer el programa y aporta ventajas relacionadas con:

- Preparación para afrontar una inspección: tripulación de vuelo y de cabina, documentación, personal de mantenimiento.
- Posibilidad de alegar discrepancias abiertas incorrectamente: follow-up en Ramp Inspection Tool.
- Reducción de potenciales findings y por tanto del ratio SAFA al adelantarse a los defectos que podrían encontrar los inspectores.



A.3 Inspection Instructions (II). Grupo de Trabajo PDF de EASA

AESA participa desde su creación en 2019.

Objetivo: Revisión periódica del RIM y las Instrucciones de Inspección (II) a partir de:

- ✓ Cambios normativos en EASA u OACI
- ✓ Experiencia adquirida durante inspecciones recientes
- ✓ Desarrollos tecnológicos de aeronaves o equipos
- ✓ Nuevos procedimientos desarrollados por los operadores aéreos

Tanto el RIM como las II al entrar en vigor se publican en la Ramp Inspection Tool de EASA para conocimiento de inspectores y operadores.



A.3. Inspection Instructions (II)



European Union Aviation Safety Agency

Main Basic Data Reporting Data querying & analysis Follow up Focused Inspections Forum My details User Guide Log-off



SAFA
Safety Assessment of Foreign

You are logged in as:

Safa Library

Documents			
Filename	size	Attachment Type	Description
The ramp inspection manual - issue 3.pdf	4.9 MB	PDF	ramp inspection manual (rim) containing guidance and best practices related to the implementation of the EU ramp inspection programme as well as training syllabi, OJT checklist, Alcohol testing procedure, detailed attachment and all applicable AMCs. Applicable as of 01 august 2022.
RIM appendix1-Inspections Instructions PDFs-Issue 5.1.pdf	3.7 MB	PDF	Appendix 1 to the Ramp Inspection Manual (RIM) containing the inspection instructions and the Pre-described Findings issue 5 applicable as of 01 August 2022.
The Ramp Inspection Manual - Issue 2.pdf	2.9 MB	PDF	Ramp Inspection Manual (RIM) containing guidance and best practices related to the implementation of the EU ramp inspection programme as well as training syllabi, OJT checklist, detailed attachment and all applicable AMCs. Applicable of 14 February 2021 until 01 August 2022
RIM appendix 1-Inspection Instructions and PDFs-Issue 4...	5.8 MB	PDF	Appendix 1 to the Ramp Inspection Manual (RIM) containing the inspection instructions and the Pre-described Findings issue 4. Applicable as of 14 February 2021 until 01 August 2022
The Ramp Inspection Manual -Issue 1.pdf	2.8 MB	PDF	RAMP inspection manual (RIM) containing all procedures relating to the ramp inspection programme. Best practices and guidance material, including some attachments with training checklists and reference links to the applicable (enclosed) AMC's. Applicable as of 1 September 2019 until 14 February 2021
RIM appendix 1-Inspection Instructions and PDFs-Issue 3...	5.4 MB	PDF	RIM appendix 1-Inspection Instructions and PDFs-Issue 3-Corrigendum 1 (applicable as of 1 September 2019 until 14 February 2021)
RIM appendix 1-Inspection Instructions and PDFs-Issue 3...	5.4 MB	PDF	Appendix 1 to the Ramp Inspection manual (RIM) containing the inspecting instructions and the Pre-described Findings applicable as of 1 September 2019 until 14 February 2021
RIM appendix 1-Inspection Instructions and PDFs-Issue 2...	2.1 MB	PDF	Inspecting instructions and pre-described findings for SAFA and SACA, applicable as of 18 November 2015 until 1 September 2019
RIM attachment – Alcohol testing on crew members guida...	1.2 MB	PDF	Attachment of the Ramp Inspection Manual (RIM) containing detailed guidance on the implementation of alcohol testing crew members during ramp inspections. Applicable as of 14 February 2021 until 01 August 2022 (inclusion in the RIM-Is 3)
The Ramp Inspection Manual - Issue 4.pdf	3 MB	PDF	Ramp Inspection Manual (RIM) containing guidance and best practices related to the implementation of the EU ramp inspection programme as well as training syllabi, OJT checklist, Alcohol testing procedure, detailed attachment and all applicable AMCs. Applicable as of 01 November 2022.
RIM appendix1-Inspections Instructions PDFs-Issue 6.pdf	3.8 MB	PDF	Appendix 1 to the Ramp Inspection Manual (RIM) containing the inspection instructions and the Pre-described Findings issue 6. Applicable as of 01 November 2022.



A.4 Planificación de EASA de operadores layer 1/ layer 2

Objetivo: Evitar tanto la sobre inspección como que algunos operadores no se inspeccionen casi nunca por: horarios, lugares de operación, etc.

Dato de partida: En 2016 un 80% de las inspecciones se hacían a un 20% de operadores volando en Europa y un 80% de pequeños operadores no se inspeccionaron.

Desarrollo de modelo System Wide Coordination para asignar un núm. justo de inspecciones a los grandes operadores EU y no EU a partir de:

- Volumen de tráfico: núm. de aterrizajes y aeropuertos utilizados.
- Nivel de confianza: ratio SAFA y otros datos recabados por EASA.



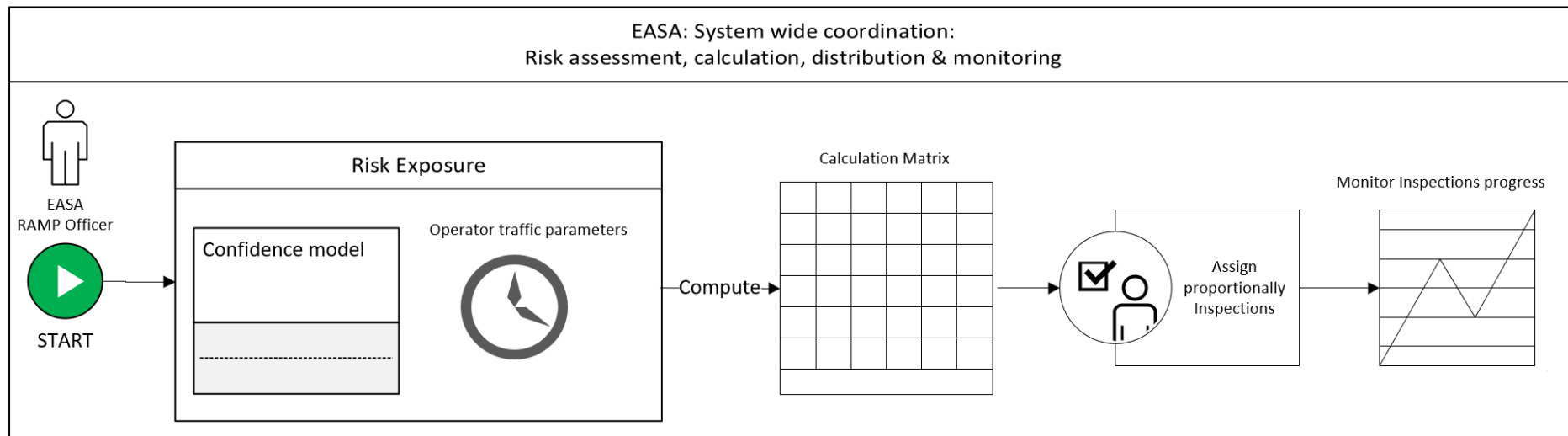
A.4. Definición Layer 1/ Layer 2

EASA establece que operadores son Layer 1, un número total de inspecciones para cada operador y cuantas realizará cada Estado EASA. Los Estados No EASA del programa solo participan en el SWC voluntariamente.

Se considera Layer 1 a los operadores con $T > 250$, siendo:

$$T = \frac{\text{Number of landings of (a) in all EASA PS}}{\text{Number of EASA PS with more than 50 landings}}$$

ÓN PÚBLICA



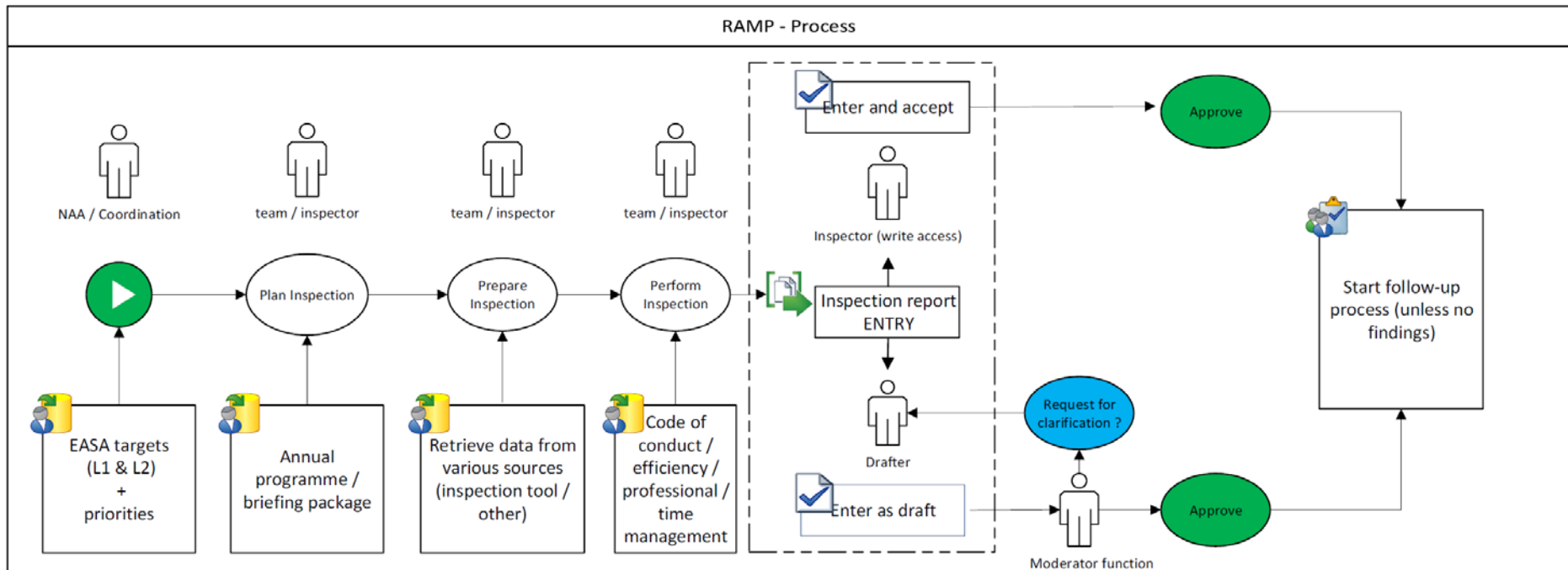
A.4. Definición Layer 1/ Layer 2

El resto son operadores Layer 2 y EASA asigna a cada Estado EASA un total de inspecciones para el conjunto de los mismos.

Cada Estado hace su propia planificación atendiendo a los criterios expuestos en el RIM:

- Proporcionalidad
- No discriminación

JBLICA



A.5 Safety Reports

Creados por cualquier Estado Participante permiten compartir con los otros: denuncias, sospechas, información o hechos relevantes para la seguridad, observados en una inspección o no.

Los operadores no tienen acceso a ellos, pero su autoridad de supervisión puede informarles o solicitarles datos al investigarlos para añadir información a los informes.

[Reference: AMC1 ARO.RAMP.145](#)

Collected safety related information on operators may be distributed using the safety report form (the formerly called Standard Report) in the ramp inspection tool. However, it should be verified by the reporting authority, as far as possible, before insertion in the ramp inspection tool. Examples of important safety related information could be, but are not limited to:

- communication failure or difficulties;
- ATC reports on shortage of fuel (declared fuel emergencies), problems with TCAS system, abnormal take-off lengths;
- information received from maintenance organisations concerning lack of AD compliance or incorrectly performed maintenance work;
- reports from the general public/whistle-blowers concerning perceived unsafe situations;
- reports from pilots on incorrect use of radio-telephony phraseology;
- reports from airport personnel on observed unsafe practice;
- relevant information concerning accidents and incidents which occurred in Member States' airspace; or
- unsafe practice observed by ramp inspectors outside the scope of ramp inspections programme.

Safety reports entered into the ramp inspection tool may be further enhanced with useful information like documents, pictures, etc.



A.6 Priorización de Inspecciones por parte de EASA. Grupo IDEA^(*) de EASA

Objetivo: focalizar el programa de inspección en rampa de la UE en los operadores con peores resultados (ratio SAFA>2), **safety reports preocupantes**, accidentes graves, denuncias, etc.

Funcionamiento: Grupo mixto rotatorio EASA-expertos rampa de autoridades nacionales para analizar datos de últimos 12 meses.

Periodicidad y participación: 6 meses con representación de AESA.

Resultados según el nivel de priorización:

- Lista de priorización (In/Out),
- Cartas de aviso a autoridades de operadores implicados
- Propuesta de entradas en Safety List a CE a través del ASC.

(*)IDEA: In DEpth Analisys

(*)ASC: Air Safety Committee



Consecuencias de la priorización:

- Incremento del número de inspecciones, tanto en layer 1 como en layer 2. Esperable ser inspeccionado en todos los Estados Participantes en el programa.
- Mayor probabilidad de recibir Safety Reports simplemente por sospechas de las autoridades de inspección.
- Presión sobre AESA para incrementar la vigilancia continuada con: auditorías en distintos ámbitos e inspecciones SANA.

Permanencia en priorización: Min un periodo de 6 meses y probablemente 12 meses. En general hasta que EASA se convenza de que las causas de la entrada han desaparecido.

Caso extremo: Revocación del AOC por parte de AESA.



A.7 Licencias electrónicas. Incorporación Anexo 1 OACI

Regulación: Anexo 1 14 ed. Julio 2022 (Enmienda 178).

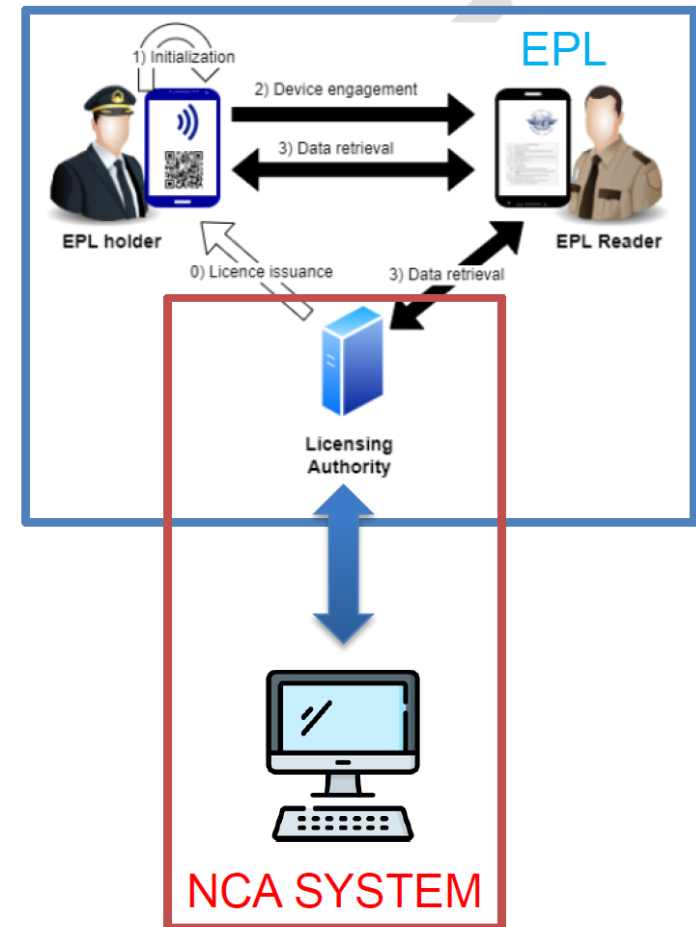
Objetivo: implementar licencias FCL y ATC digitales verificables:

- Online: acceso a website de OACI
- Offline: características dinámicas

Los Estados deben comunicar a OACI la implementación y ésta auditar que se cumplen los requisitos establecidos en la regulación.

Aprobado en: Brasil, China y Australia.

Solución conjunta para los Estados EASA.



Muchas
gracias
por su
atención



Le rogamos haga sus preguntas a través de Slido

www.seguridadaaerea.gob.es

