



Jornada de inspección en rampa con operadores CAT Módulo C. Situación de los operadores españoles

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

C. SITUACIÓN DE LOS OPERADORES ESPAÑOLES CAT

C.1 Evolución del número de inspecciones

C.2 Evolución de los ratios SAFA y SANA

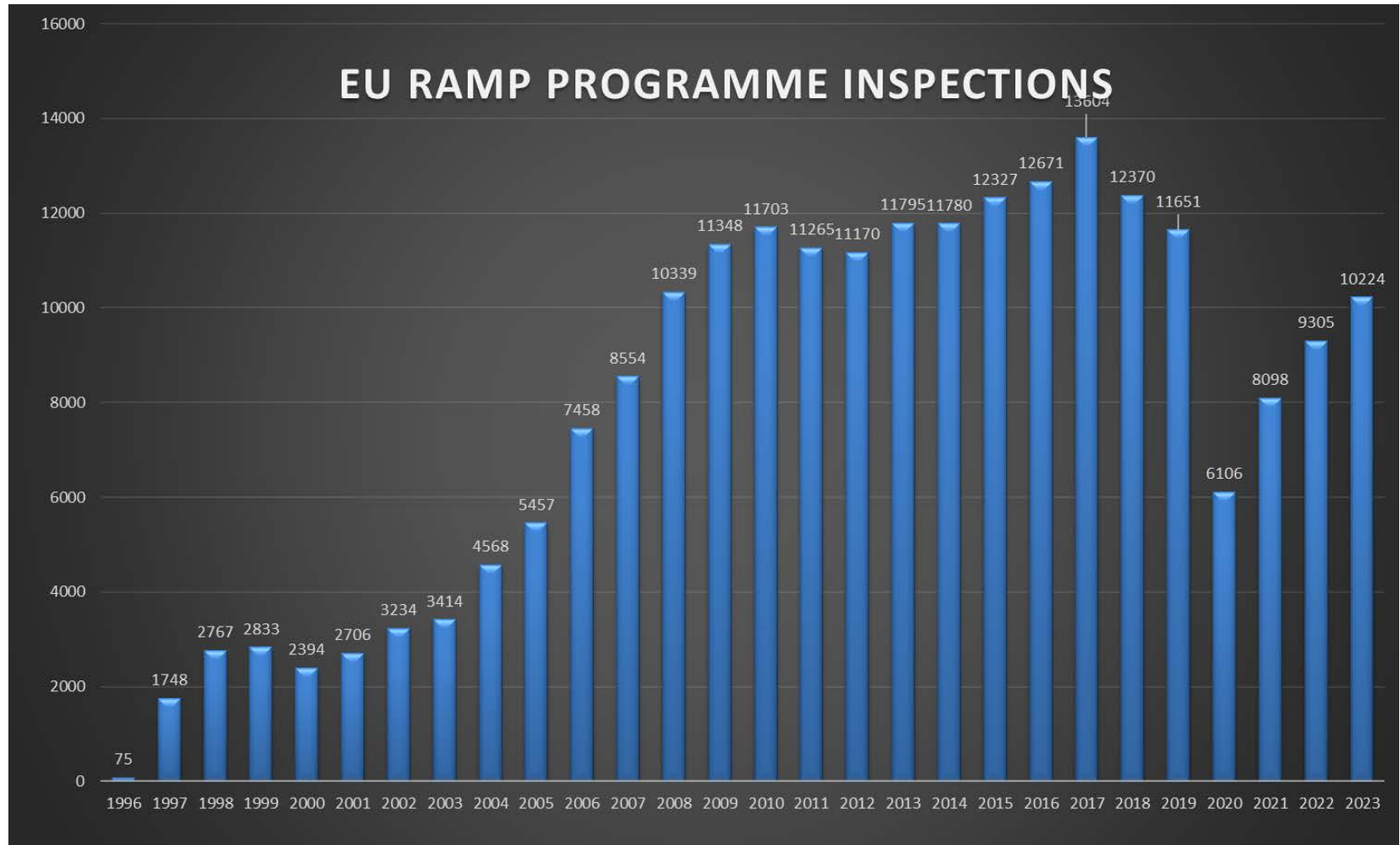
C.3 Número de inspecciones SAFA y SANA: totales y por operador

C.4 Uso de los ratios e información relacionada

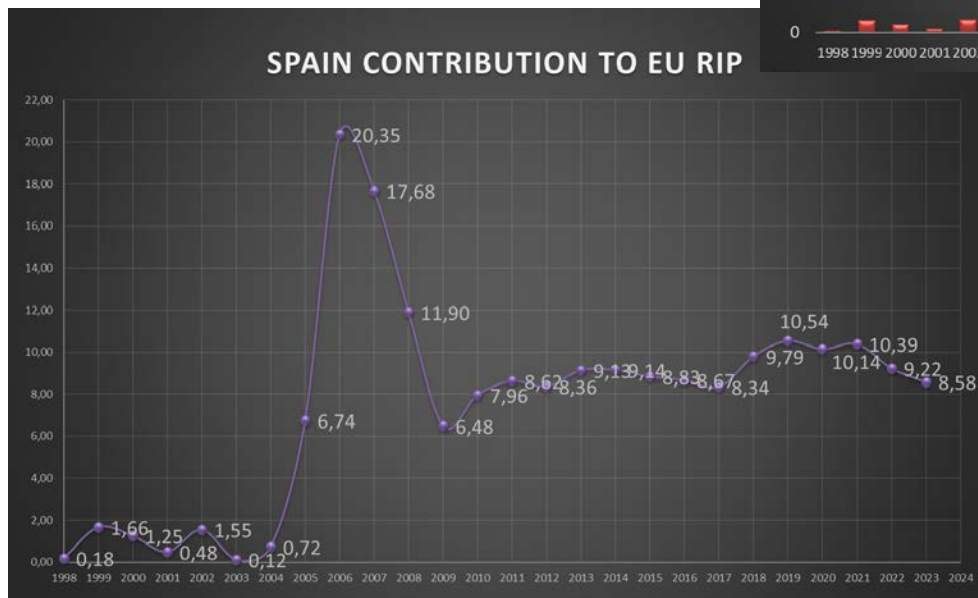
C.5 Próximas acciones por parte de AESA



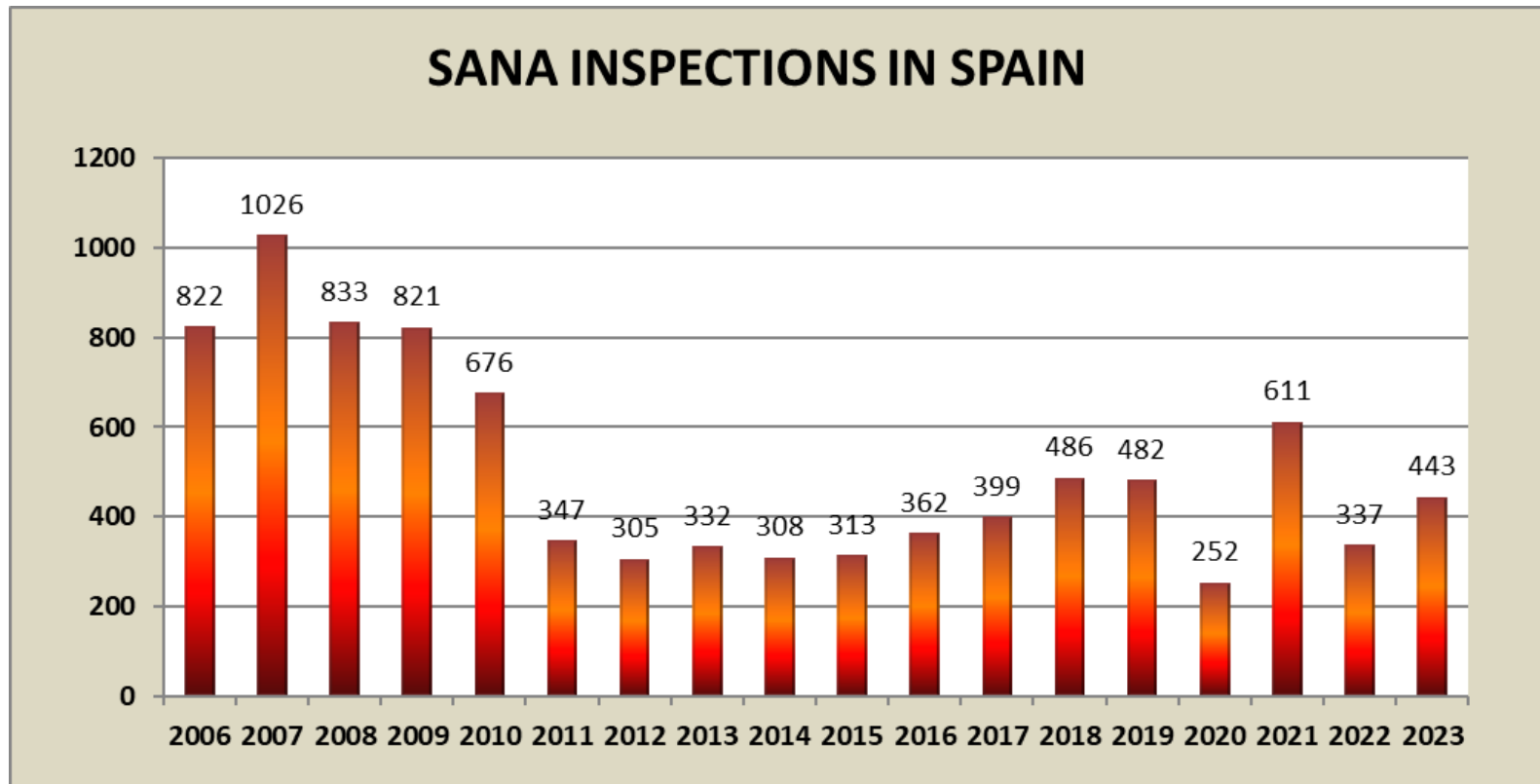
C.1 Evolución del número de inspecciones



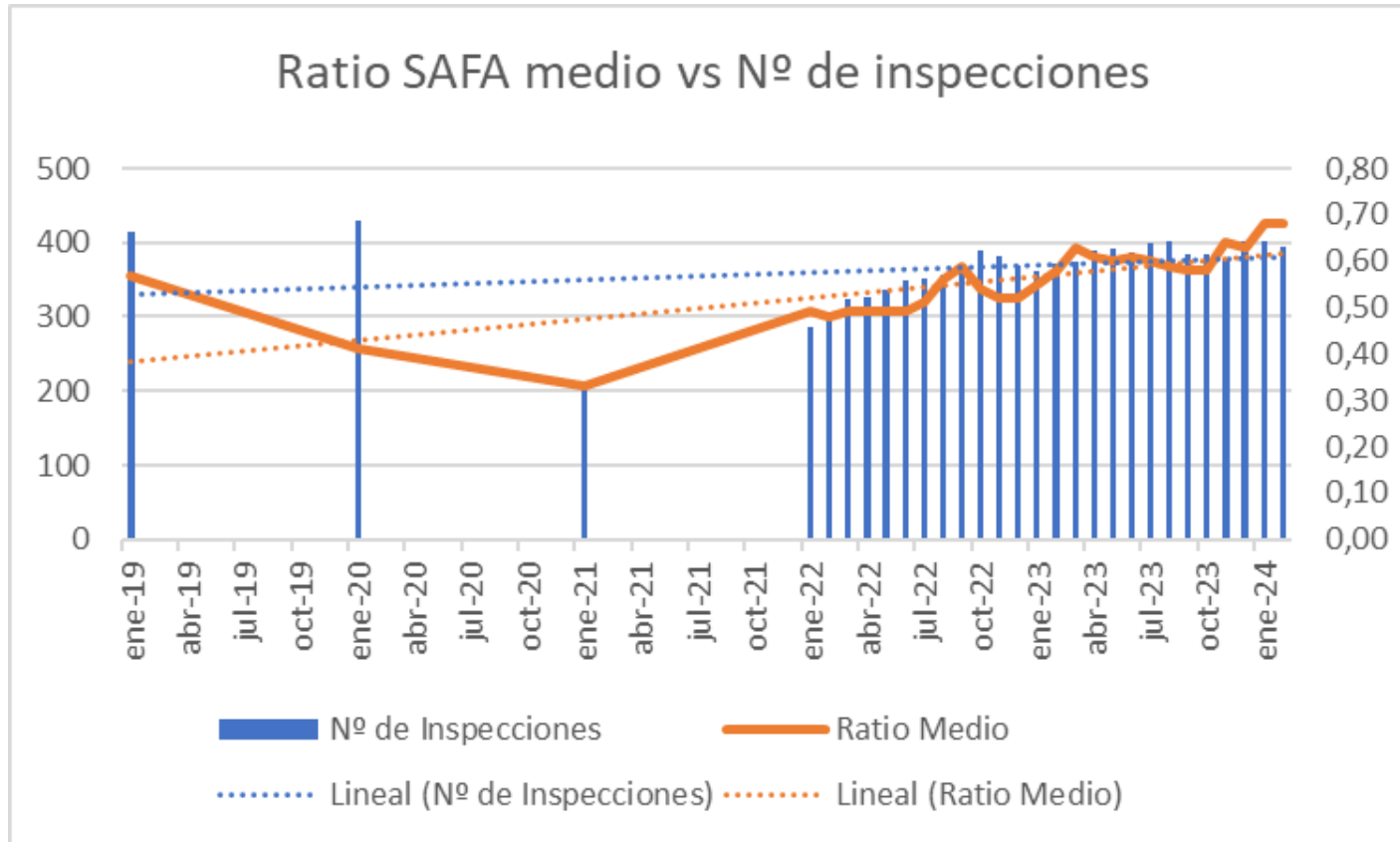
C.1 Evolución del número de inspecciones



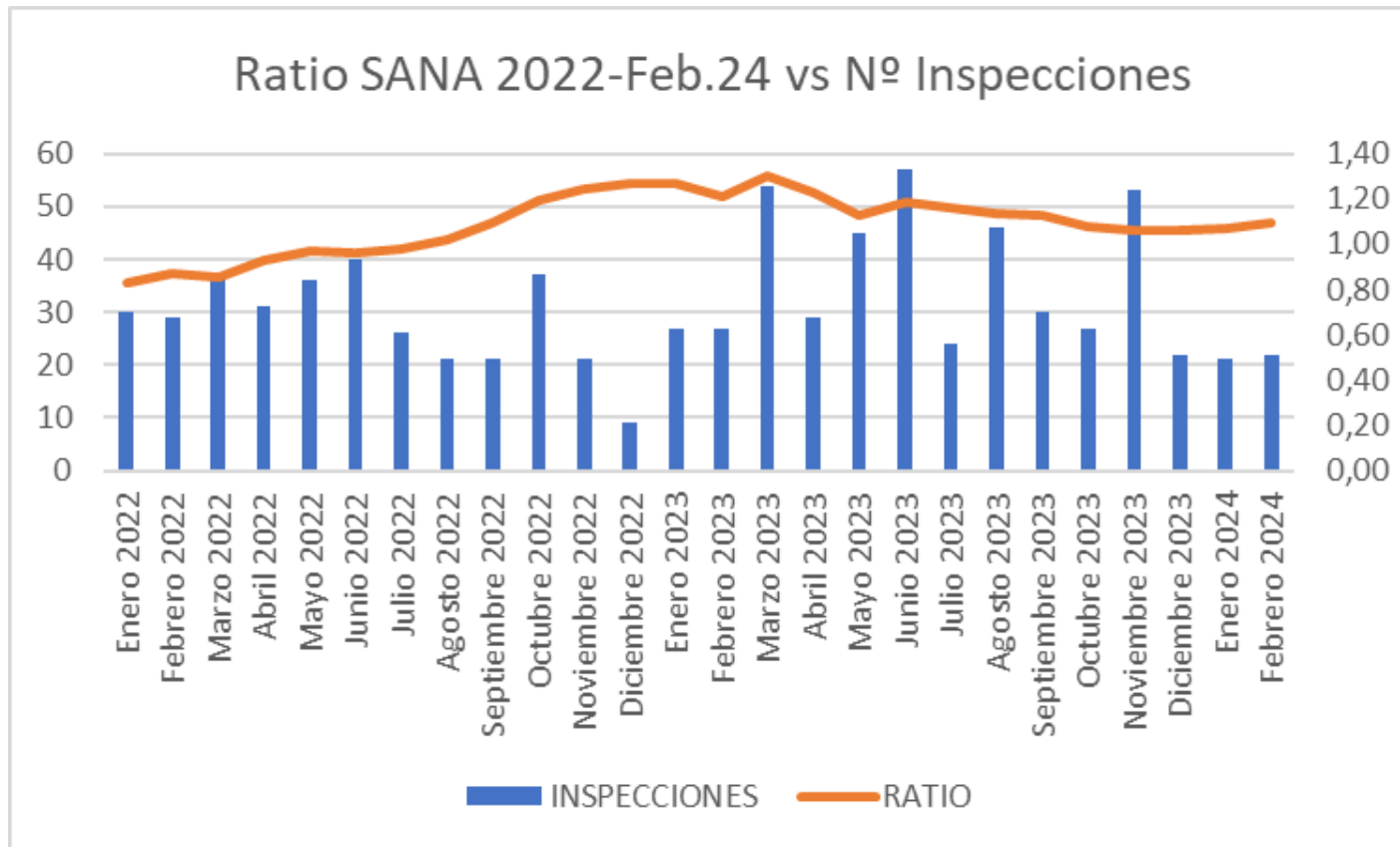
C.1 Evolución del número de inspecciones



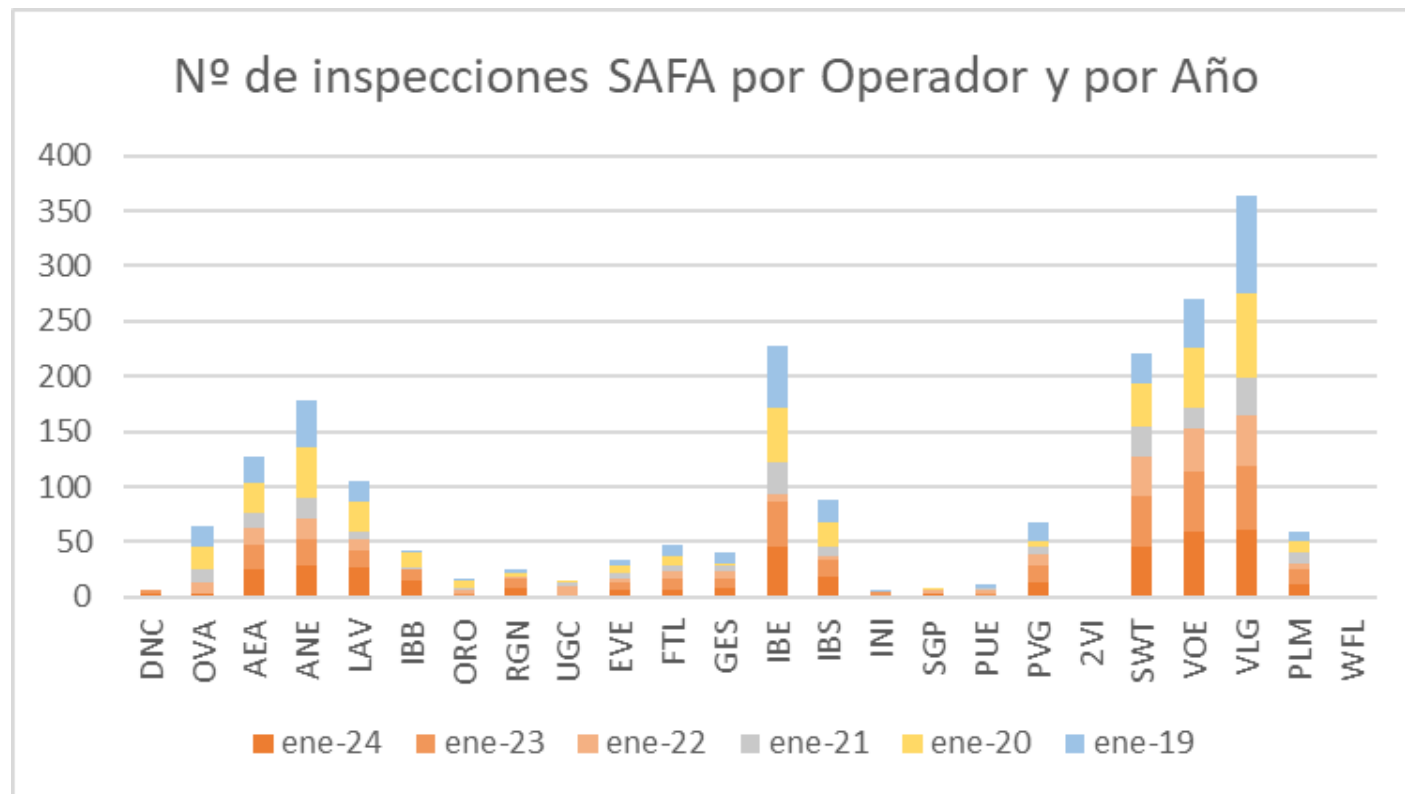
C.2 Evolución de los ratios SAFA



C.2 Evolución de los ratios SANA

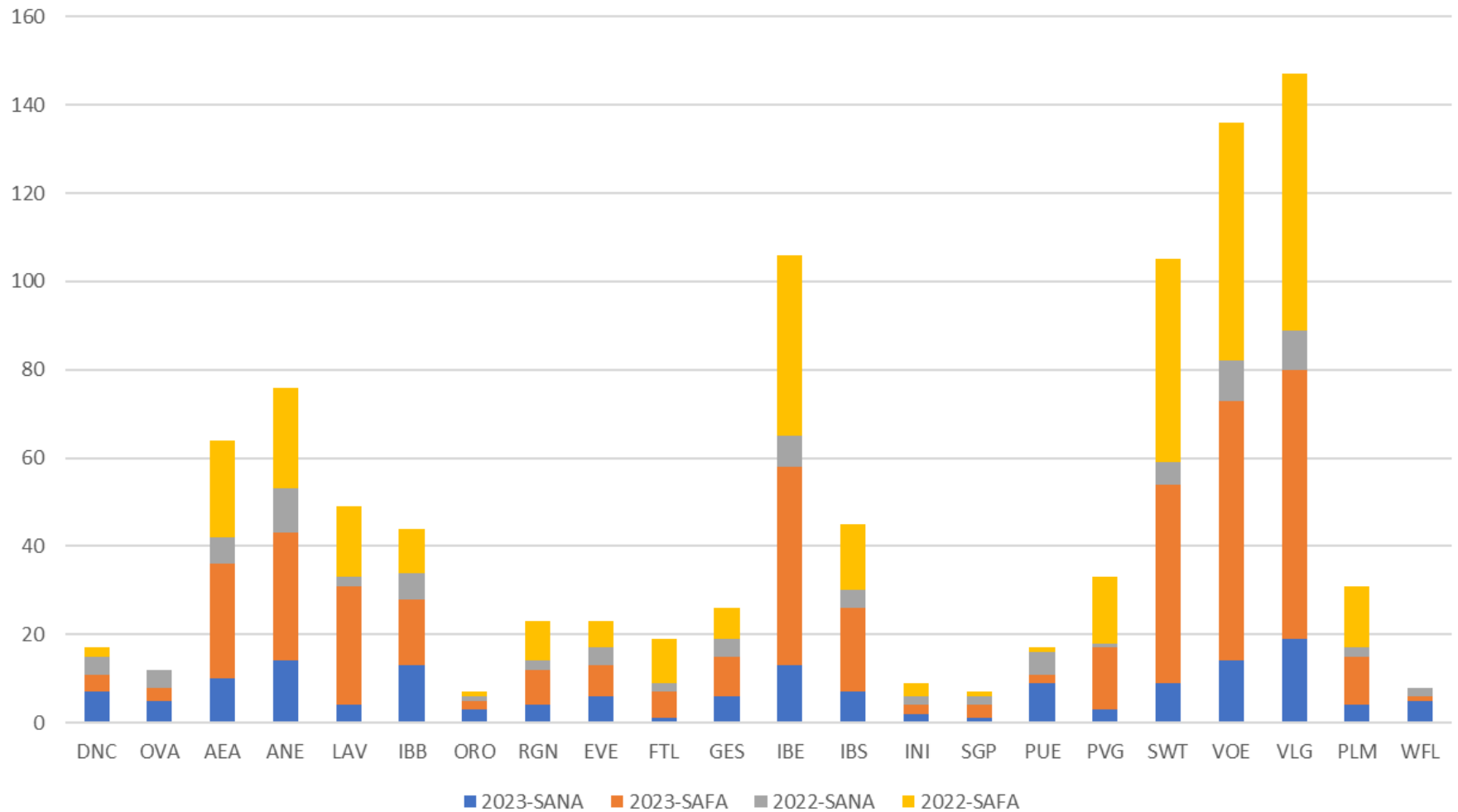


C.3 Número de inspecciones SAFA y SANA: totales, por operador



C.3. Número de inspecciones SANA/SAFA

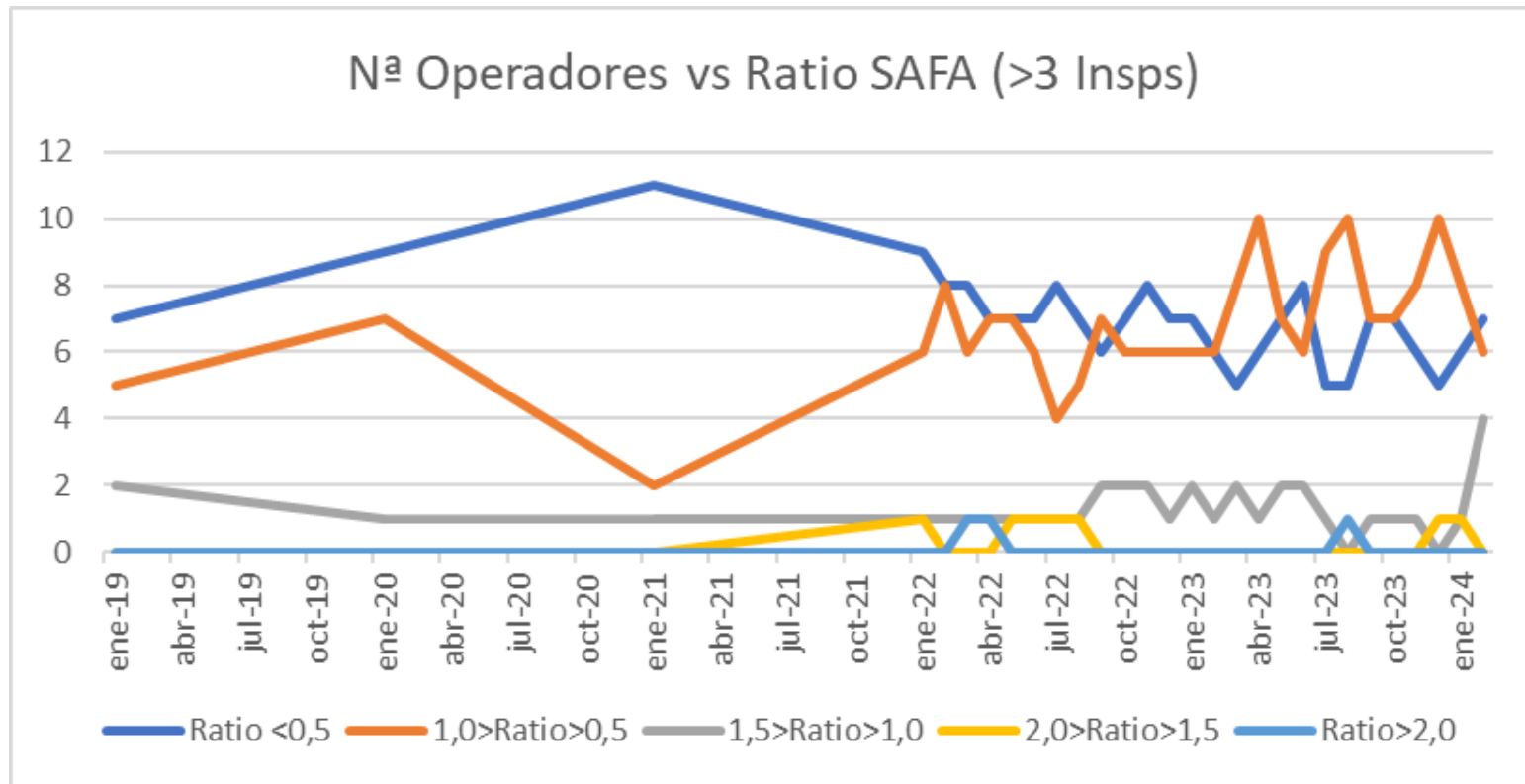
Nº Inspecciones SAFA-SANA



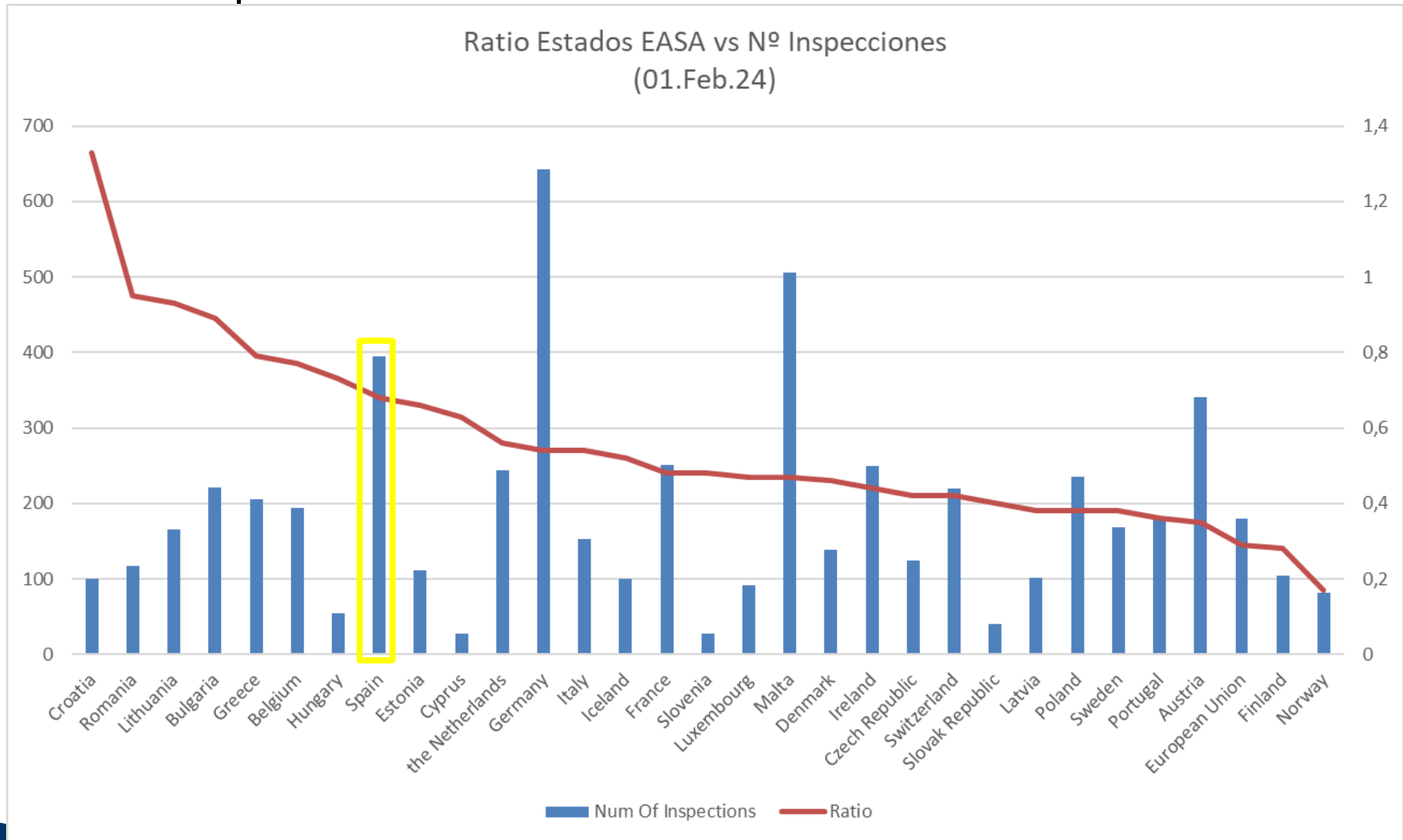
SIG-GD-ITR01-F09 Ed. 03 INFORMACIÓN PÚBLICA



Evolución del número de Operadores por segmento de ratio considerando los que tienen al menos 3 inspecciones:



Posición de España en el entorno EASA a partir del ratio medio de



C.3 Uso de los ratios e información relacionada

El ratio SAFA se pensó por parte de EASA como un indicador de la performance de un operador aéreo en cuanto a su seguridad operacional: priorización, safety list, etc.

La expansión del Programa SAFA, su asentamiento durante el siglo XXI, la estandarización y la falta de otros indicadores semejantes disponibles han llevado a otros usos ligados a la “bondad” de un operador:

- ✓ Arrendamientos de aeronaves: evaluación de “candidatos” por parte de autoridades y potenciales arrendadores.
- ✓ Contratos de servicio con clientes particulares

El ratio SANA se calcula a semejanza del SAFA y se utiliza junto a otros elementos del PVC, SNS, accidentes/ incidentes, ... únicamente para la priorización por parte de los Comités de Seguridad de AESA.



La priorización por parte de EASA comienza con ratios > 2.0 .

El Management Board de EASA está presentando desde hace 3 años los resultados de los “grandes operadores” con ratios más altos y más bajos ante los DG de NAAs de los Estados Miembros.

Se toma como referencia el ratio SAFA medio de los operadores europeos, que oscila en torno a 0,55.

Recurrentemente aparecen operadores españoles en la lista con peores ratios (valores entre 0,7 y 1) y eso impacta en la imagen del sector aéreo español en su conjunto: operadores y autoridad.

Una valoración negativa no responde a la realidad de España, pero es la que se muestra a otros Estados.



C.5 Próximas acciones por parte del SIRA de AESA

Ante esta situación AESA ha optado por tomar una serie de acciones:

- Reanudar las reuniones periódicas de rampa con el sector.
- Contactos puntuales con los **operadores con ratios superiores a la media europea**.
- Vigilar la evolución mensual del ratio SAFA de todos los operadores.
- Incrementar dinámicamente las inspecciones SANA sobre todo en aquellos operadores con ratios más altos especialmente en las flotas más inspeccionadas fuera de España.
- Reforzar la comunicación interna en AESA y entre el SIRA y los operadores CAT.
- Generar boletines de rampa semestrales para dar a conocer los cambios en el programa e informar acerca de los elementos que generen las discrepancias más graves y en mayor número.



Muchas
gracias
por su
atención



Le rogamos haga sus preguntas a través de Slido

www.seguridadaaerea.gob.es

