

Accidentes e incidentes **(Meteorología y Pasajeros** **Conflictivos)**

Ariel Shocrón PTLA, Chrmn. AAP IFALPA.

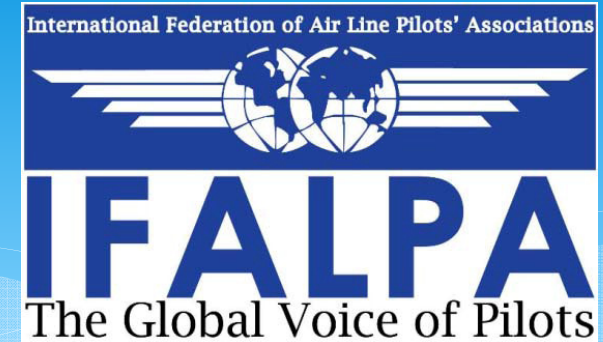


ILUSTRE
COLEGIO DE ABOGADOS
DE MADRID

AEDAE

Asociación Española de Derecho Aeronáutico y Espacial

Madrid, 10 de octubre de 2018



Ariel Shocrón

PTLA A330/340.

Presidente del comité de Análisis y Prevención de Accidentes de IFALPA.

La misión de IFALPA es la de ser el portavoz global de más de 100.000 pilotos profesionales, representándolos y apoyándolos con el fin de promover el más alto nivel de Seguridad Aérea a nivel mundial.

Tu154M FAP, Smolensk, Rusia

10/04/2010



COPYRIGHT DAMIAN LESNIAK

AIRLINERS.NET

Tu154M FAP, Smolensk, Rusia



COPYRIGHT DAMIAN LESNIAK

AIRLINERS.NET

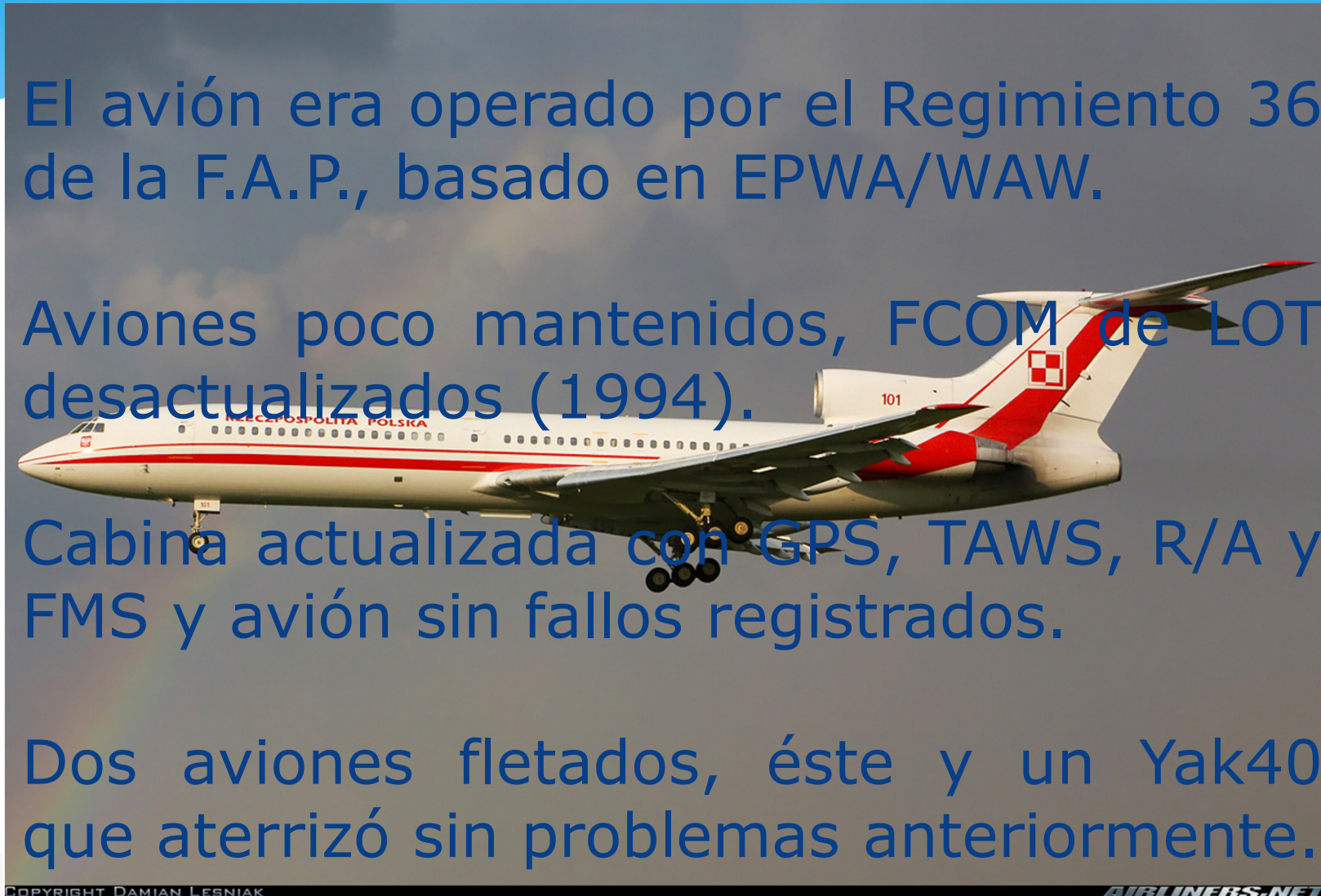
Tu154M FAP, Smolensk, Rusia

El avión era operado por el Regimiento 36 de la F.A.P., basado en EPWA/WAW.

Aviones poco mantenidos, FCOM de LOT desactualizados (1994).

Cabina actualizada con GPS, TAWS, R/A y FMS y avión sin fallos registrados.

Dos aviones fletados, éste y un Yak40 que aterrizó sin problemas anteriormente.



COPYRIGHT DAMIAN LESNIAK

AIRLINERS.NET

Tu154M FAP, Smolensk, Rusia

Los pilotos volaban indistintamente los Yak40/Tu154.

No mantenían experiencia mínima requerida, ni habilitaciones IFR.

Apenas practicaban, ya que carecían de simuladores sintéticos.

No habían realizado App. PAR (WAW no dispone)

COPYRIGHT DAMIAN LESNIAK

AIRLINERS.NET

Tu154M FAP, Smolensk, Rusia

Carecían de experiencia de vuelo en condiciones Instrumentales.

Había mal CRM y mal uso de *checklists*.

Los conocimientos de los sistemas de la aeronave se aprendían por cuenta propia, y existía gran desconocimiento de los mismos... (P.Ej. TAWS era ignorado y silenciado constantemente por las tripulaciones)...

COPYRIGHT DAMIAN LESNIAK

AIRLINERS.NET

Tu154M FAP, Smolensk, Rusia

Committee for Investigation of National Aviation Accidents
Tu-154M (tail number 101), April 10th, 2010, area of the SMOLENSK NORTH airbase

of the record) found that from 2008 to the day of crash there were 125 cases of TAWS warnings sounding, mostly during precision approaches at well equipped airports. When materials of OKL Laboratory were being analysed, causes of the TAWS warnings activation were not written down. Only in fewer than twenty cases, notes were written down that TAWS warnings had been activated on approach at airfields without radionavs (e.g. in Chad on 06.09.2008) or performing approach with ground visibility, ergo, without using the ILS system (landing in Gdańsk on 17.12.2008).

It may mean that **crews did not know the principle of operation of the TAWS system.** In consequence, crews developed a habit **of disregarding TAWS warnings.** The Committee found that only one case of TAWS warning of ground proximity was classified by the senior safety inspector as an air incident – two such signals sounded in climb and one when descending to Kabul airport on 20.04.2008.

Monitoring flights of Yak-40, which have only crash activated recorders, is practically impossible because they were disassembled only after flights with HEAD status, after commissary inspection flights, to analyse technical and piloting data. Such a situation, in the absence of necessity of reporting incidents by the crew affected discovery of infringements of flight standards of this type of aircraft.

Tu154M FAP, Smolensk, Rusia

In the Committee's opinion, it is necessary to install flight data recorders on the 36 Regiment's aircraft, where possible. Additionally, it is indispensable to launch the commonly used voluntary, confidential aviation safety reporting system (ASRS), whereby ground personnel, flight and cabin personnel may report one's own⁷⁶, and colleagues' faults and infringements from standards. Launching such a system aims at proper, early identification of threats which contributes to raising safety standards of air operations, the caller remaining anonymous.

En definitiva...: Implementación de un SMS, con un sistema de notificación basado en una "Cultura Justa" del reporte.

Tu154M FAP, Smolensk, Rusia

Aeropuerto militar de Smolensk Norte (no cumple normativa internacional).

Equipado con App. 2NDB y RSP (Radar Based Landing System) para la aproximación con un MAPt a 100mts.

Condiciones meteorológicas eran de baja visibilidad.

COPYRIGHT DAMIAN LESNIAK

AIRLINERS.NET

Tu154M FAP, Smolensk, Rusia

Tenía muchas deficiencias, como luces de aproximación inservibles o tapadas por ramas e incluso árboles, pero no impedía el uso del mismo.



Photo 20. Navigation lamps obscured by trees and shrubs

COPYRIGHT DAMIAN LESNIAK

AIRLINERS.NET

Tu154M FAP, Smolensk,

Tu-154M (tail number 101), April 10th, 2010, area of the SMOLEŃSK NORTH airbase

After 10.04.2010, there was felling of trees around the glide path to SMOLEŃSK NORTH. In Fig.4, place of felling of view-obscuring trees are marked; those were the trees which cluttered the radar screen and obstructed the sight of RWY 26 approach lights. Following drawings depict differences in tree stands between 10.04.2010 r. (Fig.Fig. - Fig.8) and 30.06.2010.

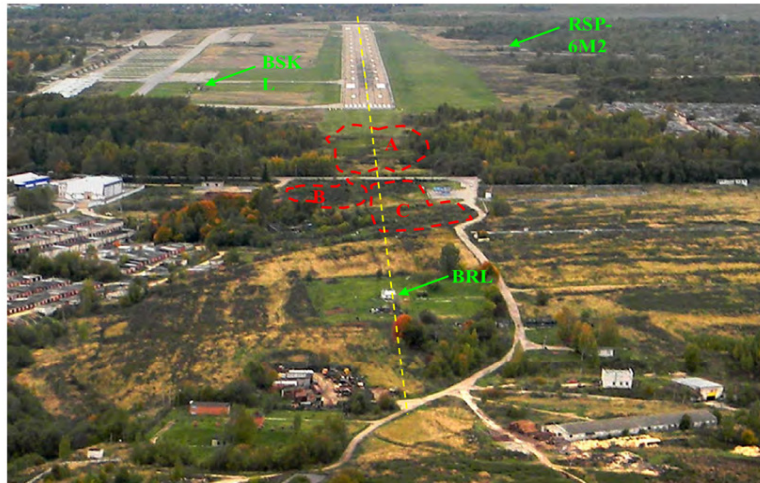


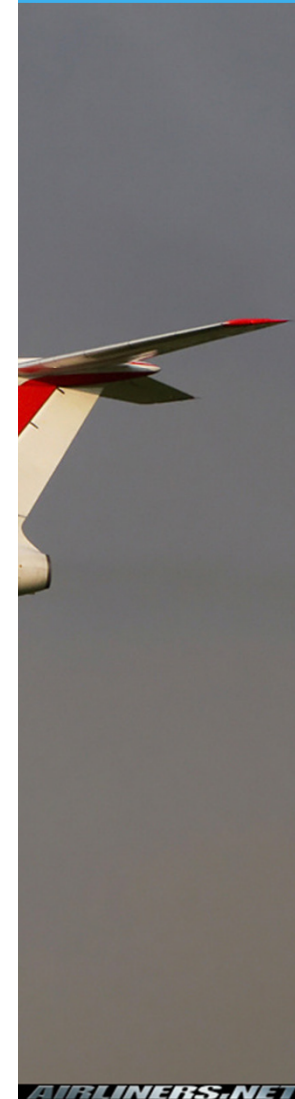
Fig.20. SMOLEŃSK NORTH – areas where trees and shrubs were removed (red) on RWY 26 centerline (yellow) (photographed on 30.06.2010)



Fig. 21. SMOLEŃSK NORTH – difference in tree stands in „A” area – approach path lamps, about 600 m from RWY THR 26



COPYRIGHT DAMIAN LESNIAK



AIRLINERS.NET

PASAJEROS CONFLICTIVOS

NORMATIVA APLICABLE

Anexo 17

Doc. 8973

Convenio de Tokio

Circular 288

ECAC doc 30 Annex IV-4-C y D

Reg. 300/08

PNS (capítulo 04) / SA-10 (adjunto 2)

Convenio de Beijin 2010

Protocolo de Montreal 2014

PASAJEROS CONFLICTIVOS

- **EU-OPS 1.265** Transporte de pasajeros no admitidos, deportados o personas en custodia.
- **Convenio de Montreal.** Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional
- **Convenio de Varsovia** del 12 de octubre 1929, modificado por la **Convenio de La Haya** del 28 de septiembre de 1955 con los subsiguientes **protocolos de Montreal 1975.**
- **Ley 48/60 de 21 de julio (BOE 23 julio 1960) sobre Navegación Aérea.**
- **Ley 209/64 (BOE 28 de diciembre 1964) Penal y Procesal de la Navegación Aérea** (modificada por LO 1/86 de 8 de enero y Disposición Transitoria Undécima del Código Penal 1995).

ANEXO 17



Madrid, 10 de octubre de 2018

ANEXO 17

4.7.2 Cada Estado contratante se asegurará de que los operadores que prestan servicios desde ese estado incluyan en sus programas de seguridad, medidas y procedimientos para garantizar la seguridad a bordo de sus aeronaves cuando se transporten pasajeros que estén obligados a viajar porque han sido sujetos de asuntos judiciales. o procedimientos administrativos.

4.7.3 Cada Estado contratante se asegurará de que el operador de la aeronave y el piloto al mando estén informados cuando los pasajeros están obligados a viajar porque han sido objeto de procedimientos judiciales o administrativos, a fin de que se puedan aplicar los controles de seguridad apropiados. Nota.— El material de orientación sobre este tema se puede encontrar en el Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973 - Restringido).

ANEXO 17

El Anexo 17 de la OACI define la "screening" como "la aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y / o detectar armas, explosivos u otros dispositivos, artículos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita".

Doc. 8973 Security Manual

3.8 PASAJEROS CONFLICTIVOS O DISRUPTIVOS Es deseable que cada Estado desarrolle una política y medidas con respecto a los pasajeros ingobernables y disruptivos. Los artículos 5 a 10 del Convenio de Tokio son útiles, pero tienen una jurisdicción limitada sobre los delitos que tienen lugar a bordo de aeronaves.

OACI ha publicado material de orientación sobre los aspectos legales de los pasajeros indisciplinados / disruptivos (Circular 288). En muchos casos, un pasajero indisciplinado o disruptivo debe ser liberado sin someterse a procedimientos judiciales o administrativos porque el Estado donde aterrizó la aeronave carece de jurisdicción.

Doc. 8973 Security Manual (II)

3.9 PASAJEROS SUJETOS A PROCEDIMIENTOS JUDICIALES O ADMINISTRATIVOS

Las personas detenidas, así como las personas bajo custodia legal, las personas inadmisibles, los deportados y las personas con enfermedades mentales, constituyen pasajeros que han sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

Según el Convenio de Chicago, cada Estado miembro debe desarrollar requisitos operacionales para el transporte de pasajeros de categoría especial.

En el Capítulo 11 se puede encontrar material de orientación sobre la implementación de las medidas de seguridad requeridas para los pasajeros que han sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

Convenio de Tokio

Aplicable

a:

- a) las infracciones a las Leyes penales**
- b) los actos que, sean o no infracciones, puedan poner o pongan en peligro la seguridad de la aeronave o de las personas o bienes de la misma, o que pongan en peligro el buen orden y la disciplina a bordo.**

FACULTADES DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE (art. 5 al 10)

Artículo

8

1. El Comandante de la aeronave podrá, siempre que sea necesario a los fines previstos en el artículo 6, párrafo 1. a) o b), desembarcar en el territorio de cualquier Estado en el que aterrice la aeronave a cualquier persona sobre la que tenga razones fundadas para creer que ha cometido, o está a punto de cometer, a bordo de la aeronave un acto previsto en el artículo 1. Párrafo 1. b).

Convenio de Tokio

Artículo

9

El Comandante de la aeronave podrá entregar a las autoridades competentes de cualquier Estado Contratante en cuyo territorio aterrice la aeronave a cualquier persona, si tiene razones fundadas para creer que dicha persona ha cometido a bordo de la aeronave un acto que, en su opinión, constituye una infracción grave, de acuerdo con las leyes penales del Estado de matricula de la aeronave

Artículo

10

Por las medidas tomadas con sujeción a lo dispuesto en este Convenio, el Comandante de la aeronave, los demás miembros de la tripulación, los pasajeros, el propietario, el operador de la aeronave y la persona en cuyo nombre se realice el vuelo no serán responsables en procedimiento alguno por razón de cualquier trato sufrido por la persona objeto de dichas medidas.

Convenio de Tokio

Infracciones según 288:

- **Entrada no autorizada en la cabina de mando durante el vuelo.**
- **Intento de abrir las puertas del avión durante el vuelo.**
- **Desobediencia a las instrucciones legítimas de la tripulación de vuelo o de cabina referentes a normativas en vigor.**
- **Amenazas contra la integridad física de las personas.**
- **Abuso en el consumo de alcohol.**

https://youtu.be/J7JKMKcWw_I

<https://youtu.be/jxaJWe52ALw>

<https://youtu.be/Y7Jm1iN6GkY>



Madrid, 10 de octubre de 2018

Convenio de Tokio

- **Sentarse en los toboganes de las puertas.**
- **Utilización no autorizada a bordo de equipos electrónicos.**
- **Proferir amenazas contra la seguridad del vuelo.**
- **Disputa violenta con la tripulación.**
- **Actitud de provocación hacia otros pasajeros y/o tripulación.**
- **Daños al avión o sus equipos de emergencia.**
- **Cualquier otra actuación que suponga un riesgo para la seguridad del vuelo**

PNS (capítulo 04) SA-10 (adjunto 2)

Niegan que dos pasajeras fueran expulsadas de un avión de Vueling por hablar en catalán

Dakar se
impedir

Testigos aseguran que se las expulsó del avión por no atender las indicaciones de una azafata

R.c. | 15.11.2017 | 13:16

El revuelo causado por una información acerca de la **expulsión de dos pasajeras de un vuelo de Vueling** que cubría la ruta **Barcelona-Menorca** por haberse dirigido en catalán a una azafata que desconocía esta lengua ha dado un giro de 180 grados después de que un profesor universitario residente en Barcelona haya desvelado que esta información es falsa.



Niegan que dos pasajeras fueran expulsadas de un avión de

Vueling por hablar en catalán **Fernando Bustamante**

Madrid, 10 de octubre de 2018

espegó horas después sin 1
ían negado a sentarse cor



PNS (capítulo 04) SA- 10 (adjunto 2)

Tipificación de infracciones:

Infracciones contempladas en el Convenio de Tokio.

Infracciones contempladas en el ordenamiento jurídico español que supongan un peligro para la seguridad del vuelo.

Cualquier tipo de actitud que contravenga las instrucciones legítimas del Comandante o sus representantes referentes a normativa en vigor.



Inputs →



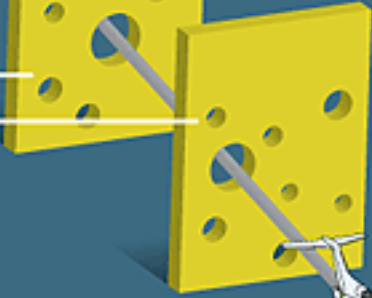
Latent Conditions
•Excessive cost cutting
•Staffing to Budgets



Latent Conditions
•Deficient Training Prog

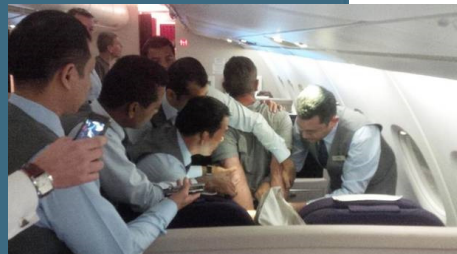


Active and Latent Conditions
•Fatigue



Active Conditions

Failed or Absent Defenses



Accident & Injury
•Crash during takeoff
- wrong runway



*From Shappell & Wiegmann, 1999
adapted from Reason, 1990*

Denegación de Embarque en la Facturación (1er filtro):

- ✓ **Pasajeros que hayan sido considerados conflictivos por la propia compañía en vuelos anteriores.**
- ✓ **Pasajeros que estén bajo los efectos del alcohol o las drogas.**
- ✓ **Pasajeros que no sigan las instrucciones razonables dadas por el personal de la compañía referentes a la normativa en vigor.**
- ✓ **Pasajeros que dañen el material de la compañía o del aeropuerto.**

Denegación de Embarque en la Facturación (1er filtro):

- ✓ **Pasajeros que con su actitud molesten a otros pasajeros en la facturación o al propio personal de la compañía.**
- ✓ **Grupos de pasajeros que en un estado de excitación se puedan considerar por sí mismos conflictivos.**
- ✓ **Pasajeros que muestren una actitud agresiva.**
- ✓ **Pasajeros que profieran amenazas contra la seguridad del vuelo.**

Si el conflicto deriva en violencia, tanto verbal como física, se solicitará la presencia de las FF.CC.S. del aeropuerto para que intervengan, recogándose los datos de los testigos que presenciaron los hechos.

Controles de seguridad (2º filtro):

- ✓ **Actitudes Beligerantes/Desobediencia**
- ✓ **Negativas a pasar el control:**
 - ✓ **Líquidos**
 - ✓ **Negación a la inspección manual**
 - ✓ **Negativas a extracción de elementos electrónicos**
 - ✓ **Pax que se nieguen a dejar de fumar en las zonas prohibidas.**

Proceso de embarque (3er filtro): Denegación de embarque:

- ✓ **Pasajeros que hayan sido considerados conflictivos por el aeropuerto, desde la facturación al embarque.**
- ✓ **Pax que estén bajo los efectos de sustancias**
- ✓ **Pax que no sigan las instrucciones del personal de la compañía referente a normativa en vigor.**
- ✓ **Pax que con su actitud molesten a otros pasajeros en el embarque o al propio personal de la compañía.**
- ✓ **Grupos de pax que en un estado de excitación se puedan considerar por si mismos conflictivos.**
- ✓ **Pax que muestren una actitud agresiva en el embarque.**

Acciones a bordo de la aeronave:

Actitudes violentas:

- Intentar suavizar la situación
- Comunicar al comandante, en caso necesario comunicar a tierra.
- **ADVERTENCIA**
- No sedar al pasajero, Inmovilización (no a parte fija o tripulación) y utilizar una fuerza razonada.

Prohibición de fumar/Embriaguez:

- No servir alcohol
- Se le puede retirar el alcohol (solo en caso que afecte a la Seguridad n vuelo)

Negación al desalojo de la aeronave:

- En España contactar con las FFCCSE.
- En el extranjero contactar con la Policía

Pasajeros potencialmente conflictivos:

Deportados:

Personas que han sido admitidas legalmente en el Estado por sus autoridades o quienes hayan entrado ilegalmente en el Estado y a quienes posteriormente las Autoridades les ordenan formalmente abandonar el Estado.

Inadmitidos:

Personas a las que las Autoridades competentes les han negado la entrada a un Estado Miembro y están siendo llevadas de vuelta a su país de origen, o a cualquier otro país donde estas personas sean admitidas.

Pasajeros potencialmente conflictivos:

Personas bajo custodia legal:

Personas tanto bajo arresto como condenadas por un tribunal que deben ser transportadas.

Las personas bajo custodia legal deberán siempre ir escoltadas.

<https://youtu.be/ZSJ7du-EC9w>



Madrid, 10 de octubre de 2018

La Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) establece la “Práctica recomendada N. 1798 A”:

“Se recomienda a todas las líneas aéreas miembros que adopten un método para el tratamiento de los pasajeros conflictivos, que sea coherente en todo el mundo y a la vez sensible a cuestiones culturales y de costumbres.

Los miembros deben crear y aplicar una política que involucre de un modo activo a todos los departamentos implicados, con objeto de realizar un control constante y un tratamiento de incidentes por todo el personal en todo momento”

Política general IATA

(según SA-10, adjunto 2):

- **Autorizar a la tripulación y al personal de tierra para tomar las medidas razonables para prevenir la conducta conflictiva y, si ésta finalmente se manifiesta, tratarla de forma efectiva y práctica.**
- **Apoyar a la tripulación y personal de tierra en la toma de tales acciones preventivas o correctivas.**
- **Solicitar a las FF.CC.S.E. su intervención, cuando algún pasajero cometa alguna de las infracciones señaladas en el punto 4 y especialmente cuando ha habido ataques a otros pasajeros, empleados del operador y /o del aeropuerto.**

Política general IATA

(según SA-10, adjunto 2):

- **Asistir y apoyar a los miembros de la tripulación y personal de tierra cuando son requeridos, después de un incidente, a declarar como testigos ante las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado o a procedimientos judiciales cuando se procese a los pasajeros.**
- **Suministrar entrenamiento apropiado a tripulaciones y personal de tierra para tratar los conflictos y sus consecuencias.**
- **Denegar el transporte futuro de pasajeros conflictivos que supongan una amenaza para la seguridad el vuelo.**

Últimas novedades de normativa

El Convenio de Beijing de 2010 sobre la represión de actos ilícitos relacionados con la Aviación Civil Internacional, entró en vigor el 1 de julio de 2018, tras la 22ª ratificación recibida.

El Protocolo de Montreal de 2014, por el contrario, solo tiene 14 ratificaciones (Bahrein, Congo, Costa de Marfil, República Dominicana, Egipto, Gabón, Ghana, Guyana, Jordania, Malta, Mozambique, Portugal, Senegal y Uganda) y por lo tanto, aún requiere de otras 8 ratificaciones para alcanzar las 22 requeridas.

España es signataria del Convenio, pero todavía no lo ha ratificado.

Muchas gracias por su atención



AEDAE

Asociación Española de Derecho Aeronáutico y Espacial

arielshoc@gmail.com