

TÍTULO DEL DOCUMENTO**Recomendaciones y buenas prácticas para la reducción de los sucesos de aterrizajes y despegues sin autorización.****1. JUSTIFICACIÓN**

| Ámbito de Aplicación | |
|-------------------------------|-----------------------------|
| Aeronavegabilidad: | No afecta directamente |
| Operaciones: | Sector Aeronáutico Afectado |
| Licencias al Personal: | No afecta directamente |
| Navegación Aérea: | Sector Aeronáutico Afectado |
| Aeropuertos: | Sector Aeronáutico Afectado |
| Otros: | No afecta directamente |

Preocupación por la ocurrencia de este tipo de sucesos que, si bien no son muy frecuentes, en caso de producirse pueden desembocar en un incidente de alta severidad.

2. ACCIÓN A LLEVAR A CABO

Las siguientes actuaciones se publican como recomendaciones y buenas prácticas para reducir el número de despegues y aterrizajes sin autorización. Estas surgen del grupo de trabajo ad hoc que se creó para estudiar estos sucesos y en el que han participado representantes de todos los grupos profesionales involucrados, donde se trabajó principalmente sobre las barreras preventivas y mitigadoras planteadas por EUROCONTROL en su documento "Operational Safety Study: Landing without ATC clearance". Cada proveedor podrá adaptar las mismas en función de su estructura y actividad.

Operadores Aéreos:

- **Se recomienda la inclusión dentro de los Procedimientos Operativos de Aterrizaje de los operadores aéreos de la definición de un punto en el que se especifique que no se debe encender la luz de aterrizaje del tren de morro hasta no haber recibido autorización para aterrizar por parte del servicio de control del tráfico aéreo.**

Esta es una práctica que ya se está realizando en algunas compañías y por parte de algunos pilotos a título particular. Es una medida efectiva como recordatorio de la recepción o no de la Autorización para aterrizar.

Aeropuertos

- **Se recomienda la estandarización del uso de la frecuencia de emergencia en todos los aeropuertos, incluyendo formación a los usuarios de la misma.**

Actualmente falta estandarización en el uso de la frecuencia de emergencia 121,5 Mhz en Aeropuertos. Por parte de la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación Aérea de

AESA se tiene previsto redactar una Instrucción Técnica que servirá como base para mejorar dicha estandarización.

Proveedor servicios ATC:

- Una de las barreras preventivas para evitar aterrizajes y despegues sin autorización que se han considerado más efectiva tiene que ver con la detección y resolución del conflicto por parte del controlador de torre mediante los procedimientos de vigilancia visual.

Se recomienda poner especial atención, dentro de los planes de formación de refresco de controladores de torre, a los procedimientos de vigilancia visual.

Se debe mantener siempre vigilancia visual, aunque ésta puede complementarse mediante el uso de otro tipo de equipamiento. En este mismo sentido se han emitido varias recomendaciones de CEANITA

AESA-Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación aérea (DSANA):

- **Se recomienda incidir en la inspección de los cambios en la señalización horizontal y vertical producidos en los Aeropuertos dentro del Plan Anual de Actuaciones Inspectoras a realizar por parte de la Dirección de Seguridad de Aeropuertos y Navegación aérea de AESA, para comprobar que se han comunicado dichos cambios a todas las partes afectadas (compañías, personal del Aeropuerto, ATC)**

Aeropuertos, Operadores aéreos, Proveedor servicios de control del tráfico aéreo:

- Mejorar la comunicación de cambios en la señalización horizontal y vertical a las compañías y a los proveedores de servicio de navegación aérea.

Se recomienda realizar en los Comités de Seguridad en Pista una revisión de los cambios en la señalización horizontal y vertical de acceso pista que se consideren de relevancia para la seguridad y emitir una nota que se distribuirá por la vía que consideren oportuno a las compañías que operan en ese aeropuerto y al proveedor de servicios de Navegación aérea.

Las compañías se asegurarán de distribuir dicha nota a las tripulaciones que operen en dicho aeropuerto.

El proveedor de servicios de navegación aérea se asegurará de distribuir dicha nota a todos los controladores cuya dependencia esté afectada por el cambio y de incluirla en los *briefing* que se realicen.

- Se han detectado casos de un mal uso de la frecuencia de emergencia 121,5 Mhz por parte de las tripulaciones y el proveedor de servicios de control del tráfico aéreo.

Se recomienda a los operadores aéreos la utilización de la frecuencia de emergencia tal y como se define en la normativa de aplicación. En particular, en vuelo, la tripulación debe asegurar y verificar la escucha permanente de la frecuencia 121,5 Mhz e iniciar el procedimiento de fallo de comunicaciones en caso de que éste se produzca.

Para todos: Evitar malas prácticas como bajar el volumen para evitar ser molestado, utilizar el equipo de radio dedicado a la frecuencia de emergencia para otros usos y no asegurarse de volver a sintonizar la frecuencia de emergencia.

- **Se recomienda el establecimiento de acuerdos entre los operadores aéreos y los proveedores de servicio de navegación aérea para la inclusión, dentro de los programas de formación iniciales y de refresco de las tripulaciones técnicas, de un programa de familiarización con el trabajo de ATC y viceversa.**

Con ello se favorecería la concienciación sobre la repercusión de las acciones de cada profesional en el trabajo de otros colectivos. Esta iniciativa ya se ha llevado a cabo en otras ocasiones con resultados satisfactorios pero sería deseable extenderla.

En el caso de las tripulaciones, como primera aproximación podrían consistir en una visita de familiarización a las dependencias de control de torre cada 3 años para los TRES (Type Rating Examiner) y TRIs (Type Rating Instructor) de cada operador aéreo.

En el caso de los proveedores de servicio de navegación aérea, para los responsables de formación, podría consistir en realizar un vuelo en cabina.

3. PERIODO DE VALIDEZ O FORMA DE CANCELACIÓN

Indefinido.