

Capítulo 8

SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA

8.1 GENERALIDADES

8.1.1 La seguridad operacional en la pista es una prioridad fundamental para los explotadores de aeródromos, los explotadores de aeronaves y los servicios de tránsito aéreo (ATS). La prevención tanto de las incursiones en la pista como de las salidas de pista debería ser una parte importante de sus programas y actividades de mejora de la seguridad operacional en la pista. El explotador de aeródromo y los ATS no pueden lograr mejoras o gestionar positivamente la seguridad operacional de la pista por sí solos, sin la coordinación y cooperación con otros interesados.

8.1.2 La mejora de la seguridad operacional de la pista en un aeródromo es un proceso colaborativo, cuyo principal objetivo es elaborar un plan de acción de seguridad operacional en la pista que identifique y haga frente a los problemas de seguridad operacional mediante la eficaz identificación de los peligros y mitigación de los riesgos.

8.1.3 La recopilación, el seguimiento y el análisis de los datos sobre la performance de la seguridad operacional en la pista contribuyen en gran medida a la comprensión y la gestión proactiva de los riesgos relacionados con las operaciones de una pista.

Nota 1.— En el Manual sobre la prevención de incursiones en la pista (Doc 9870) se proporciona más orientación al respecto.

Nota 2.— Véase la Parte II, Capítulo 5, del presente documento para obtener más información sobre FOD en la pista.

Nota 3.— Véase la Parte II, Capítulo 6 del presente documento para obtener más información sobre el peligro que representa la fauna silvestre que afecta a una pista.

Nota 4.— Los términos “aterrizaje demasiado corto en la pista” y “aterrizaje demasiado largo” están incluidos en el término “salida de pista”.

8.1.4 En este capítulo se trata la creación de un grupo de seguridad operacional en la pista en un aeródromo, la identificación de los peligros relacionados con la seguridad operacional en la pista, la elaboración e implantación de planes de acción, la recolección de datos y la promulgación de información sobre seguridad operacional.

8.2 OBJETIVOS

8.2.1 El explotador de aeródromo establecerá un grupo de seguridad operacional en la pista integrado por organizaciones pertinentes que operen o presten servicios en el aeródromo.

8.2.2 El grupo de seguridad operacional en la pista identificará los peligros relacionados con la pista. Esos peligros pueden incluir el diseño, las señales, los letreros y las luces del aeródromo, así como los procedimientos y operaciones pertinentes del aeródromo.

8.2.3 En el contexto del grupo de seguridad operacional en la pista, se tomarán medidas para mitigar los peligros identificados de conformidad con el párrafo anterior y, según proceda, reducir el riesgo para la seguridad operacional de problemas relacionados con la seguridad de la pista, incluidos, entre otros:

- a) incursión en la pista;
- b) salidas de pista;
- c) confusión en la pista; y
- d) suspensión o cierre de las operaciones en la pista.

8.2.4 El grupo de seguridad operacional en la pista identificará peligros y elaborará estrategias de mitigación y procedimientos para mantener la seguridad operacional de la pista durante operaciones anormales, incluida la suspensión de las operaciones de la pista. Dichas estrategias y procedimientos se pondrán en práctica bajo la responsabilidad del explotador del aeródromo.

8.2.5 Se establecerán procedimientos de recopilación, seguimiento, análisis y protección de datos e información sobre seguridad operacional, a fin de comprender y mejorar la performance de seguridad operacional de la pista.

8.2.6 Se comunicará la información que pudiera mejorar la seguridad operacional de la pista, incluidos los lugares críticos y procedimientos locales específicos, a los usuarios pertinentes.

8.3 PRÁCTICAS OPERACIONALES

8.3.1 Grupo de seguridad operacional en la pista (RST)

8.3.1.1 Se deberían establecer e incluir en el manual de aeródromo las atribuciones y la composición del grupo de seguridad operacional en la pista (RST). Las actividades que se han de incluir en las atribuciones, así como la composición propuesta de un RST, figuran en el Apéndice del presente capítulo.

8.3.1.2 Todas las organizaciones que formen parte del RST deberían participar en un proceso colaborativo de identificación de peligros y evaluación de los riesgos para la seguridad operacional, así como en la elaboración de un plan de acción sólido para la seguridad operacional en la pista.

8.3.1.3 La función principal del RST debería consistir en elaborar un plan de acción para la seguridad operacional en la pista. Como mínimo, ese plan de acción debería facilitar la identificación de los peligros para la seguridad operacional en la pista y la realización de evaluaciones de riesgos para la seguridad operacional en la pista y recomendar medidas para la eliminación de peligros y la mitigación del riesgo residual. Esas medidas se pueden elaborar sobre la base de sucesos locales o en combinación con información recopilada de bases de datos externas.

Nota 1.— El plan de acción de seguridad operacional en la pista puede estar respaldado por un proceso de gestión de los riesgos para la seguridad operacional en el marco del sistema de gestión de la seguridad operacional del aeródromo, de conformidad con el Manual de gestión de la seguridad operacional (SMM) (Doc 9859).

Nota 2.— Para obtener más detalles sobre el establecimiento de un grupo de seguridad operacional en la pista, véase el Runway Safety Team Handbook (Manual del equipo de seguridad operacional en la pista) de la OACI.

Nota 3.— En el Adjunto B del presente capítulo se incluye una lista de los factores causales de los sucesos de seguridad operacional en la pista.

8.3.1.4 El explotador de aeródromo debería responsabilizarse por el plan de acción de seguridad operacional en la pista y asegurarse de que este constituya un elemento eficaz del sistema de gestión de la seguridad operacional del aeródromo, según corresponda.

8.3.2 Prevención de incursiones en la pista

8.3.2.1 La nueva infraestructura y los cambios en la infraestructura existente deberían diseñarse de modo de evitar incursiones en la pista.

8.3.2.2 Los cambios en las prácticas y procedimientos del área de maniobras, incluidas las obras planificadas y las obras en curso, deberían tener en cuenta la seguridad operacional de la pista y pueden requerir consultas con el RST. Se debería incluir una evaluación de seguridad operacional para los cambios de procedimientos y/o infraestructura en el área de maniobras (véase la Parte I, Capítulos 2 y 3, del presente documento).

8.3.2.3 El explotador de aeródromo debería designar calles de rodaje para eliminar los errores de navegación en tierra y la confusión en las comunicaciones.

Nota.— El Anexo 14 — Aeródromos, Volumen I — Diseño y operaciones de aeródromos, Capítulo 5, contiene disposiciones adicionales sobre la designación de calles de rodaje.

8.3.2.4 El explotador de aeródromo debería evitar infringir la visibilidad directa desde la torre de control del tránsito aéreo (ATC). Se deberían evaluar y mitigar de forma apropiada los riesgos para la seguridad operacional asociados a las restricciones de visibilidad de la torre que afectan la capacidad de ver el área de maniobras.

8.3.2.5 Los procedimientos para efectuar inspecciones en la pista deben tener en cuenta la prevención de incursiones en la pista.

Nota.— El Apéndice de la Parte II, Capítulo 3, del presente documento contiene procedimientos adicionales de inspección de la pista.

8.3.2.6 Cuando corresponda, el explotador de aeródromo deberá producir cartas de aeródromo en que se señalen los lugares críticos de las incursiones en la pista. Se deberían revisar periódicamente esas cartas según sea necesario, distribuirse a los conductores del área de maniobras local y publicarse en la publicación de información aeronáutica (AIP) del Estado.

Nota.— El Manual sobre la prevención de incursiones en la pista (Doc 9870) contiene ejemplos de la manera de señalar los lugares críticos en las cartas.

8.3.2.7 Los riesgos para la seguridad operacional asociados a los lugares críticos identificados se deberían evaluar o mitigar lo antes posible.

Nota.— El Adjunto A del presente capítulo contiene información sobre los lugares críticos.

8.3.2.8 Debería tenerse en cuenta la prevención de incursiones en la pista si el explotador de aeródromo desarrolla sistemas de guía y control del movimiento en la superficie (SMGCS) en cooperación con el proveedor de servicios de tránsito aéreo del aeródromo.

Nota.— El Manual de sistemas de guía y control del movimiento en la superficie (SMGCS) (Doc 9476) contiene más información al respecto.

8.3.2.9 El RST debería examinar el plan de acción para la seguridad operacional de la pista cuando se presenten una o más de las siguientes circunstancias:

- a) el volumen y la densidad del tránsito de aeronaves y vehículos aumenta significativamente;
- b) se planifican operaciones en condiciones de menor visibilidad que las permitidas actualmente; y
- c) ha cambiado el diseño del aeródromo, es decir, se han puesto en funcionamiento nuevas pistas, calles de rodaje o plataformas;
- d) ocurren situaciones como el ingreso no autorizado de aeronaves, personas y vehículos en pistas y calles de rodaje; y
- e) se informa a los pilotos, la dependencia ATC o al personal de operaciones que hay luces, balizas, señales y letreros, entre otros elementos, que no están indicados claramente, lo que puede generar confusión.

8.3.2.10 El RST debería examinar periódicamente la provisión y el uso operacional de ayudas visuales destinadas a proteger la pista.

8.3.2.11 Los explotadores de aeródromos deberían establecer e implantar un “programa de instrucción y evaluación para conductores de vehículos en el área de maniobras” formal y examinar periódicamente las directrices para los conductores.

8.3.2.12 Los explotadores de aeródromo deberían asegurarse de que todos los conductores de vehículos en el área de maniobras estén informados sobre las condiciones operacionales del área de maniobras (pista en uso, condiciones de visibilidad, etc.) al comienzo de su turno y también que se les recuerde que se debe mantener la conciencia situacional durante todo el turno.

8.3.2.13 Los explotadores de aeródromo deberían asegurarse de que se elaboren e implanten procedimientos para el control de todos los vehículos del área de maniobras en cooperación con el control de tránsito aéreo.

8.3.2.14 Los puntos de espera de la pista deberían estar claramente marcados, señalizados y, si es necesario, iluminados.

8.3.3 Prevención de salidas de pista

8.3.3.1 Cuando se proporcionen sistemas de aterrizaje por instrumentos (ILS), el explotador de aeródromo se asegurará de que las áreas críticas y sensibles asociadas a estas ayudas para la navegación estén protegidas y no estén expuestas a perturbaciones de la señal.

8.3.3.2 Los explotadores de aeródromo se asegurarán de que la iluminación, los letreros y las señales aeronáuticas en tierra sean adecuados para las operaciones previstas en la pista, en particular:

- a) el punto de visada y el umbral deben ser claramente visibles y contrastantes con la superficie y recibir mantenimiento;
- b) las posiciones de espera en la pista deberían estar claramente señalizadas, con letreros y, si es necesario, iluminadas para evitar que las aeronaves que despegan comiencen el recorrido de despegue en un punto incorrecto de acceso a la pista;

- c) se debería considerar el uso de letreros en las posiciones de espera de pista utilizadas para los despegues desde intersección a fin de indicar el recorrido de despegue disponible; y
- d) se debería considerar el uso de ayudas visuales para indicar la distancia restante de la pista.

8.3.3.3 Se deberían eliminar de la pista de manera oportuna los depósitos de caucho y otros contaminantes para asegurar que se mantenga el rozamiento adecuado.

8.3.3.4 El suministro de información relativa al viento, incluida la dirección, la fuerza y las ráfagas, a los pilotos en aproximación por el ATS reduce la probabilidad de una salida de pista. Los sensores eólicos y los indicadores de dirección del viento deberían ubicarse para proporcionar la mejor indicación posible de las condiciones a lo largo de la pista y las zonas de toma de contacto.

8.3.3.5 Los explotadores de aeródromo deberían asegurarse de que las distancias declaradas notificadas al servicio de información aeronáutica (AIS) para su publicación en la AIP sean correctas.

8.3.3.6 Los explotadores de aeródromo se asegurarán de que existan procedimientos para calcular con exactitud distancias declaradas reducidas temporariamente (por ejemplo, debido a obras en curso en la pista). Cuando las distancias declaradas reducidas estén vigentes, el explotador de aeródromo se asegurará de que los letreros, señales e iluminación temporales reflejen con precisión las distancias reducidas y que estas se comuniquen correctamente al AIS para su publicación. También se deberían tener en cuenta las medidas adoptadas para restringir la entrada en los puntos intermedios de acceso a la pista.

8.3.4 Confusión en la pista

8.3.4.1 El RST debería llevar a cabo una evaluación de la seguridad operacional que incluya los siguientes factores, con el objetivo de identificar medidas para reducir el riesgo de confusión en la pista:

- a) operaciones nocturnas;
- b) operaciones con escasa visibilidad;
- c) condiciones meteorológicas adversas;
- d) falta de precisión en las comunicaciones de RTF;
- e) luces, señales y letreros inadecuados;
- f) salidas desde intersección;
- g) obras en curso;
- h) uso de calle de rodaje paralela;
- i) retraso en la emisión o modificación de la autorización de salida;
- j) presión por el tiempo;
- k) geometría y configuraciones de calle de rodaje y pista; y
- l) uso de pistas como rutas de rodaje.

8.3.4.2 El área de maniobras debería estar libre de situaciones que pudieran causar la selección de la pista incorrecta. Entre los ejemplos de medidas de mitigación, cabe mencionar:

- a) identificación y promulgación adecuadas de lugares críticos;
- b) reducción del tamaño/anchura de las calles de rodaje de entrada en la pista;
- c) cierre de ciertas calles de rodaje de entrada en la pista;
- d) bloqueo de los letreros que pueden causar confusión durante las obras en curso;
- e) aislamiento de las rutas de iluminación en tierra del aeródromo de la calle de rodaje; y
- f) utilización de señalización mejorada.

Nota.— Casi todos los sucesos de salida en que no se identificó positivamente la pista correcta se debieron al exceso de confianza en la información visual. Esa falla ocurre con mayor frecuencia cuando se selecciona una superficie pavimentada cercana a la pista correcta y con la misma o similar orientación.

8.3.4.3 El RST debería incluir factores y desempeño humanos en la selección de las medidas de mitigación descritas en 8.3.4.2.

8.3.5 Suspensión o cierre de las operaciones en la pista

8.3.5.1 Los procedimientos para la suspensión temporaria de las operaciones en la pista o los cierres planificados de pista se establecerán en colaboración entre el explotador de aeródromo y el ATS. Esos procedimientos deberían contener funciones y responsabilidades, métodos de promulgación de información y disposiciones para la reanudación de las operaciones en la pista. Los procedimientos deberían coordinarse y revisarse periódicamente con los interesados pertinentes y pueden contener hipótesis locales específicas.

Nota 1.— En el Adjunto C del presente capítulo figuran ejemplos de hipótesis y contenido de los procedimientos para la suspensión temporaria de las operaciones en la pista o los cierres planificados de pista.

Nota 2.— El Apéndice 1 de la Parte II, Capítulo 4, del presente documento contiene más información sobre distancias de pista reducidas.

8.3.5.2 Cuando se suspenden temporariamente las operaciones de la pista o se cierra una pista, se debe garantizar la estrecha comunicación y coordinación entre el explotador de aeródromo, los ATS, las dependencias AIS (cuando corresponda) y los usuarios de la pista.

8.3.5.3 El explotador de aeródromo, en colaboración con los ATS, debería asegurarse de que las obras de construcción en la pista se realicen, de ser posible, durante las horas de poco tránsito diario o anual.

Apéndice del Capítulo 8

ATRIBUCIONES Y COMPOSICIÓN DEL GRUPO DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA

1.1 Las atribuciones (ToR) del grupo de seguridad operacional en la pista (RST) deberían incluir, como mínimo, las siguientes actividades:

- a) analizar los datos de seguridad operacional relativos a la cantidad, el tipo y, si está disponible, la gravedad de las incursiones en la pista;
- b) examinar el resultado de los informes de investigación para identificar lugares críticos locales o áreas problemáticas en el aeródromo;
- c) trabajar como grupo cohesivo para comprender mejor las dificultades operativas del personal que trabaja en otras áreas y recomendar aspectos que pueden mejorarse;
- d) garantizar que se implanten las recomendaciones para la prevención de incursiones en la pista;
- e) identificar todo aspecto problemático local y sugerir mejoras;
- f) llevar adelante campañas de sensibilización sobre la seguridad operacional en la pista que se centren en problemas locales, por ejemplo, producir y distribuir mapas de lugares críticos locales u otros textos de orientación según se considere necesario; y
- g) examinar periódicamente las operaciones del aeródromo y la pista para identificar proactivamente toda situación que pudiera causar riesgos de seguridad operacional en la pista.

Nota.— El Runway Safety Team Handbook de la OACI contiene más información sobre las atribuciones del RST.

1.2 La composición del RST debería incluir a miembros de los siguientes grupos que participen directamente en operaciones en la pista en el aeródromo pertinente:

- a) explotadores de aeródromo;
- b) servicios de tránsito aéreo;
- c) explotadores de servicios aéreos comerciales;
- d) representantes de la tripulación de vuelo que realicen operaciones en el aeródromo; y
- e) miembros de la comunidad de la aviación en general (si corresponde).

1.3 El RST también puede incluir a:

- a) la autoridad encargada de la reglamentación (en calidad de observadora);

- b) expertos técnicos de asociaciones de controladores;
 - c) expertos técnicos de asociaciones de pilotos;
 - d) un explotador militar (si procede, sobre la base del uso conjunto del aeródromo u otras funciones militares);
 - e) servicios de apoyo (deshielo, aprovisionamiento, servicios de escala, etc.);
 - f) proveedores de servicios de respuesta ante emergencias;
 - g) expertos en la materia (meteorólogos, ornitólogos, autoridad de investigación de accidentes (AIA), etc.) (previa invitación); y
 - h) se puede considerar invitar periódicamente a miembros de otros RST para promover la coordinación, el aprendizaje y el intercambio de información.
-

Adjunto A del Capítulo 8

GUÍA DE MEJORES PRÁCTICAS PARA LA IDENTIFICACIÓN, ELIMINACIÓN Y PROMULGACIÓN DE LUGARES CRÍTICOS

1.1 Los explotadores de aeródromo, los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) y otros interesados clave deberían ser especialmente conscientes de los lugares del aeródromo que registran antecedentes de colisiones o incursiones en la pista, o posible riesgo de que estas ocurran. Además, los lugares críticos pueden ser lugares en los que, aunque se encuentren en pleno cumplimiento, pueda ser difícil la navegación debido a una geometría extraña, o donde se requiere una mayor conciencia, como las zonas de cruce de pista.

1.2 Idealmente, el grupo de seguridad operacional en la pista (RST) se asegurará de que no existan lugares críticos. Para alcanzar este objetivo, los explotadores de aeródromo, junto con el RST, deberían efectuar una evaluación para determinar si actualmente existe algún lugar crítico en el aeródromo. La evaluación también debería abordar la posibilidad de que los procedimientos de tránsito aéreo (en especial, reconociendo los factores causales de incursión en la pista, como el uso de autorizaciones condicionales y comunicaciones no normalizadas) y otros procedimientos operativos del aeródromo creen lugares críticos. Los factores humanos también deben tenerse debidamente en cuenta en toda evaluación de lugares críticos.

1.3 Si se identifican lugares críticos, se debería implantar la estrategia recomendada para eliminar el peligro y, cuando esto no sea posible de inmediato, gestionar y mitigar el riesgo. Esas estrategias pueden incluir:

- a) la construcción de nuevas calles de rodaje;
- b) ayudas visuales adicionales (letreros, señales, luces);
- c) uso de rutas alternativas;
- d) mitigación de los puntos ciegos de la torre de control del aeródromo;
- e) campañas de sensibilización; y
- f) publicación del lugar crítico en la AIP.

1.4 Algunos factores causales de lugares críticos pueden solucionarse rápidamente, pero otros pueden tardar mucho más tiempo en eliminarse, o puede resultar imposible la completa eliminación.

1.5 Se puede generar un nuevo lugar crítico de resultados de un cambio en el área de movimientos o en un procedimiento operativo. Por lo tanto, se debería llevar a cabo una evaluación antes del inicio de toda obra, como un nuevo trazado del pavimento en el área de maniobras, o la incorporación de un procedimiento operativo nuevo o revisado, para evitar la creación inadvertida de nuevos lugares críticos.

1.6 Se debería repetir periódicamente la evaluación ya descrita a fin de garantizar su validez y tener en cuenta las prácticas operativas y el diseño actuales del aeródromo.

1.7 Cuando las medidas para mitigar o eliminar un lugar crítico identificado impliquen un proceso prolongado, o si se considera que la publicación de un lugar crítico podría ir en beneficio de la conciencia del piloto, se debería notificar ese lugar crítico por medios apropiados al personal de servicios de tránsito aéreo y a los pilotos que usan el aeródromo. Sin embargo, si es probable que un lugar crítico persista durante más de un ciclo de publicación de la Reglamentación y control de información aeronáutica (AIRAC), se debería notificar ese lugar crítico en la carta del aeródromo de la AIP, como se especifica en el Anexo 4 — *Cartas aeronáuticas* y como advertencia en los reglamentos locales de tránsito del aeródromo específico [consúltense los Procedimientos para los servicios de navegación aérea — *Gestión de información aeronáutica* (PANS-AIM, Doc 10066), Apéndice 2, Sección AD 2.20].

Adjunto B del Capítulo 8

FACTORES CAUSALES DE SUCESOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL EN LA PISTA

Se proporciona la siguiente lista para la identificación de las causas más comunes de sucesos de seguridad operacional en la pista:

- a) condiciones meteorológicas;
- b) estado de la superficie de la pista (contaminación);
- c) diseño del aeródromo;
- d) pendientes longitudinales de la pista;
- e) autorizaciones condicionales;
- f) múltiples procedimientos de alineación;
- g) procedimientos de cruce de pista;
- h) uso simultáneo de pistas que se intersecan;
- i) emisión tardía o modificaciones tardías de las autorizaciones de salida;
- j) fraseología inadecuada, inapropiada o no normalizada;
- k) uso simultáneo o uso de más de un idioma para la comunicación ATS;
- l) congestión de frecuencia de radio;
- m) competencia en idioma inglés;
- n) volumen de trabajo excesivo del piloto;
- o) volumen de trabajo excesivo del controlador;
- p) obras en curso; y
- q) distracción (piloto, controlador, conductor, etc.).

Adjunto C del Capítulo 8

SUSPENSIÓN O CIERRE DE LAS OPERACIONES EN LA PISTA

1.1 Los sucesos planificados y no planificados de un aeródromo pueden requerir la suspensión temporaria de las operaciones en la pista por un breve período (contado en horas) o por un período más largo (contado en días).

1.2 En la mayoría de los casos, los motivos para suspender las operaciones en la pista serán imprevistos. Entre los ejemplos, cabe mencionar:

- a) traslado a corto plazo de una aeronave o vehículo inutilizado situado en la pista;

Nota.— En el Manual de servicios de aeropuertos (Doc 9137), Parte 5 — Traslado de las aeronaves inutilizadas, figura orientación sobre el traslado de una aeronave inutilizada, con inclusión del equipo de recuperación.

- b) objetos extraños (FOD) considerables en la pista;
- c) restos considerables en la pista de fauna silvestre que intervino en choques;
- d) falla considerable de la iluminación aeronáutica de tierra o del sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS);
- e) presencia de hielo/nieve/anegamiento en la pista;
- f) incidente de aeronave, por ejemplo, raspadura de cola, despegue interrumpido, pinchadura de neumático; y
- g) emergencia general o estado de alerta local.

1.3 Si se deben suspender las operaciones de la pista durante un período más prolongado debido a circunstancias previstas, se debe considerar el cierre de la pista. Entre los ejemplos para el cierre de la pista, cabe mencionar:

- a) el traslado de aeronaves o vehículos pesados inutilizados desde la pista que se prevé lleve un tiempo considerable;
- b) el deterioro considerable de la superficie de la pista; y
- c) el mantenimiento planificado (por ejemplo, eliminación de caucho, repintado de señales, mantenimiento/limpieza de la iluminación aeronáutica en tierra, reparaciones de superficie).

1.4 Los explotadores de aeródromo deberían asegurarse de que todos los interesados estén plenamente al tanto de los procedimientos vigentes en caso de una suspensión de las operaciones en la pista. Durante esa suspensión, el explotador de aeródromo debería llevar un registro de todas las actividades.

1.5 El explotador de aeródromo debería aumentar la prueba del procedimiento escrito mediante ejercicios periódicos de escritorio.

1.6 La lista que figura a continuación contiene una secuencia cronológica de medidas que se deberían considerar y aplicar al decidir si se deben o no suspender las operaciones:

- a) notificar a los servicios de tránsito aéreo (ATS) sobre una posible suspensión de las operaciones en la pista;
- b) el personal autorizado del aeródromo debe acceder a la pista para fines de evaluación luego de obtener la autorización del ATS;
- c) el personal autorizado del aeródromo debe efectuar una evaluación inicial del estado de la pista;
- d) el representante designado del aeródromo debe decidir si suspender las operaciones de la pista;
- e) comunicación de la decisión a los ATS;
- f) los ATS deben promulgar la información a los pilotos, conductores de vehículos y otros interesados mediante el servicio automático de información terminal (ATIS) y radiotelefonía;
- g) se debe emitir un NOTAM relativo a la suspensión de las operaciones en la pista (también puede ser necesario emitir otro NOTAM si el aeródromo no está disponible para desviaciones planificadas). Si se prevé que la suspensión sea breve, es decir, de menos de 60 minutos, tal vez no sea necesario emitir un NOTAM;
- h) en el caso de un accidente, el explotador de aeródromo debería considerar si se debería informar a la autoridad de investigación de accidentes (AIA) y/o la policía del Estado de la situación (en algunos casos, tal vez sea necesario el permiso de la AIA y/o las fuerzas policiales para la limpieza de desechos);
- i) el explotador de aeródromo debería ponerse en contacto con el departamento pertinente, el contratista de mantenimiento y el explotador de aeronave, si procede, para facilitar las tareas correctivas; y
- j) el explotador de aeródromo debería notificar a la autoridad nacional de aviación apropiada (dependiendo de los arreglos y requisitos nacionales).

1.7 El explotador de aeródromo debería asegurarse de que, si se suspenden las operaciones de la pista y los ATS mantienen su autoridad sobre el acceso a la pista, el acceso solo pueda concederse bajo el control positivo del ATS conforme a las operaciones normales. Alternativamente, según la situación, los ATS pueden permitir el acceso no controlado a la pista tras coordinar con el explotador de aeródromo. En este caso, se debe efectuar una inspección completa de la pista antes de reanudar las operaciones normales.

1.8 Es posible que el explotador de aeródromo decida que, si la pista está cerrada debido a una interrupción planificada, quede otra autoridad a cargo del control positivo, por ejemplo, el departamento de operaciones de la parte aeronáutica, o se permita el acceso no controlado a usuarios autorizados. Se debería acordar y documentar la coordinación de los permisos de acceso a la pista.

1.9 Se considera que el acceso no controlado se refiere a una pista que ya no se encuentra bajo el control de los ATS y a la que puede acceder el personal debidamente autorizado.

1.10 La lista que figura a continuación contiene una secuencia cronológica de las condiciones que se deberían cumplir y/o aplicar si se reanudan las operaciones en la pista tras una suspensión o cierre:

- a) se deberían completar las tareas correctivas, por ejemplo, eliminación de FOD, restos de fauna silvestre, reparación de la iluminación aeronáutica en tierra, traslado de aeronaves inutilizadas;
- b) se efectúa una inspección de pista bajo la autorización de los ATS;

- c) todos los vehículos y el personal deberían haber abandonado la pista y deberían informar de ello a la autoridad competente;
 - d) se confirma la disponibilidad de la pista a los ATS y, si corresponde, estos retoman el control positivo;
 - e) los explotadores de aeródromo deberían cancelar el NOTAM (en caso de que se haya publicado);
 - f) el ANSP debería promulgar la disponibilidad de la pista mediante ATIS y radiotelefonía (si procede); y
 - g) se pueden reanudar las operaciones normales.
-

