



CARSAMPAF **Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario y Fauna**

El Operador Aeroportuario y el Control del Peligro Aviario y Fauna

El marco de referencia y actuación que tienen los Operadores Aeroportuarios (Privados, mixtos y oficiales) para poder realizar sus tareas dentro y fuera de los aeródromos es bastante compleja. Dentro de él se aplican un amplio espectro de técnicas de mitigación activas y pasivas, éstas son modernas y profesionales y año tras año, se van perfeccionando y agregando nuevas y más variadas ofertas para poder ir logrando mejoras en minimizar el peligro, por ende la injerencia que se posee en las áreas dentro del perímetro aeroportuario es total.

Fuera del Cerco Perimetral esto es también así?

Pregunta muy difícil de contestar pero que trataremos de responder y clarificar.

En la región CARSAM algunos Operadores Aeroportuarios tienen y otros están comenzando a desarrollar, un marco regulatorio para poder cumplir con la prevención del peligro aviario y fauna, las que siguen son algunas pautas que se están aplicando, no siendo las únicas ni por supuesto las más efectivas, teniendo en cuenta que cada aeródromo y cada país tiene sus problemáticas particulares se puede operar de las siguientes maneras:

- Evaluación de la población aviaria y fauna en cada Aeropuerto para determinar las medidas activas, pasivas y los medios a emplearse para confeccionar y ejecutar un Plan Integral de Prevención del Peligro Aviario y Fauna. Estas tareas de relevamiento son confeccionadas en algunos casos en forma mixta, Operador-Autoridad o en algunos casos por el Operador con organismos estatales o privados especializados en la materia.
- El Operador implementa procedimientos, especificaciones y tareas para la prevención de la presencia de aves y fauna en los Aeropuertos (planes de control, normativas, medios, acciones concretas y estadísticas) teniendo en cuenta la evaluación anteriormente mencionada del medio ambiente del Aeródromo y su entorno.
- Estos procedimientos deben tener un alcance específico en cuanto a áreas geográficas definidas (límites del aeropuerto) de acuerdo a la normativa internacional relacionada.
- La autoridad de Aviación Civil debe fiscalizar los métodos empleados, haciendo una evaluación relativa de los resultados alcanzados.
- El operador tiene que contar con un marco legal y técnico adecuado para el desarrollo de las tareas previstas en lo que se refiere a leyes nacionales y normativas internacionales que permitan un correcto uso de los recursos y los medios con que se cuentan para minimizar el peligro.
- El operador deberá garantizar los medios necesarios para cumplimentar con los planes de prevención para llevar adelante el control del peligro aviario y fauna, pero no puede por la naturaleza misma del peligro, garantizar resultados.



CARSAMPAF

Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario y Fauna

- La autoridad de aplicación debe emitir una legislación exigente y adecuada para poder regular el entorno aeroportuario y posibilitar que los focos de atracción de aves y fauna sean mínimos o inexistentes, pudiendo crear poder de policía para tal fin a los organismos que crea legal y técnicamente conveniente.
- La autoridad de aplicación tiene que impulsar y crear los Comités Nacionales y los Comités de Aeropuertos del peligro aviario, en cuyo seno se debaten y exponen las problemáticas de cada actor aeroportuario.
- El operador tendrá que asignar partidas presupuestarias para poder afrontar los medios necesarios que permitan cumplir con las medidas activas y pasivas de los planes de prevención del peligro aviario y fauna.

Problemas

Los problemas con que el Operador se encuentra para poder llevar a su mínima expresión el peligro de la avi-fauna, son por su magnitud variados y complejos, a saber.

- La situación del Aeropuerto, puede tener distintos tratamientos de acuerdo al status jurídico del mismo, es decir, que el Aeródromo puede estar en un Territorio Federal, en una Región Autónoma, Alcaldía, Provincia, Distrito Federal o cualquier otra división política establecida por las autoridades del país.
- Esta división atenta contra la naturaleza de los problemas a resolver, ya que las distintas competencias interjurisdiccionales hacen que participen numerosos organismos involucrados dependientes de las distintas administraciones gubernamentales, creando trabas burocráticas y demorando las probables soluciones.

Perspectivas y Soluciones

Las perspectivas que tenemos hacia el futuro son muy alentadoras ya que el control aviario está tomando entidad propia dentro de las responsabilidades que posee el Operador Aeroportuario, este impulso está dado por que los riesgos asumidos al no poseer el citado control son muy grandes y representan vidas humanas y costos económicos incalculables para el Aeropuerto, por ello en estos últimos tiempos se han notado:

- Mejores y más modernos métodos del control del peligro aviario y fauna.
- Con métodos más efectivos e implementación de los Planes de Prevención del Peligro Aviario, se logran rebajas en las primas de las compañías aseguradoras.
- A raíz de mayores ahorros, aumentan las partidas presupuestarias para la implementación de los planes de prevención del peligro aviario.



CARSAMPAF

Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario y Fauna

- Mayor cantidad de Programas de concientización masiva y educativos sobre los de focos de atracción, interesando a los medios de prensa y a la sociedad en lo que significa el Control Aviario

Teniendo en cuenta las perspectivas analizadas, es importante que el Operador Aeroportuario deba garantizar poner al alcance de la industria todo lo necesario para minimizar el peligro aviario, es por ello que se deben apelar a solucionar los problemas anteriormente expresados por medio de :

- Crear e incentivar los Comités Nacionales del Peligro Aviario y Fauna, siendo el Operador quien deba formar parte de dichos Comités como también integrar el del Aeropuerto.
- Que los Comités sean el punto de reunión y estén conformados por todos los organismo estatales de incumbencia y de las fuerzas vivas de la comunidad siendo este verdadero foro de expresión para poder dar una solución corporativa a inquietudes individuales.
- Realizar un seguimiento estadístico de incidentes que permitan evaluar la eficacia de los procesos con los que se cuenta
- Los intercambios de información y experiencias comunes con los organismos formadores y rectores en la materia, permitirá estar al corriente de nuevos métodos y mejoras en los procedimientos de control.

Recopilando, tenemos los medios, tenemos el marco legal apropiado, el Comité se encuentra funcionando, podemos tener el control de lo que pasa más allá de la alambrada perimetral, ahí entonces podemos decir que estamos cumpliendo en forma total con el Control del Peligro Aviario, por ello respondiendo a la pregunta que nos formulásemos al comienzo, debemos dejar claro que **fuera del Cerco Perimetral del Aeropuerto el Operador debe tener presencia y poder realizar o proponer modificaciones de habidad o ecosistemas o ser consultado ante cualquier proyecto urbanístico u económico afecten a la Seguridad Operacional dentro de él.**

Fabián Bustos, Vice - presidente CARSAMPAF

**Unidos por la seguridad operacional
CARSAMPAF**