

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

615



BUENOS AIRES, 5-7 AGO. 2015

VISTO el Expediente N° ANC: 0005345/2015 de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL y el Decreto N° 1.770 de fecha 29 de noviembre de 2007, y

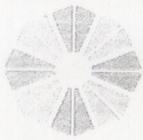
CONSIDERANDO:

Que mediante el Decreto N° 239 de fecha 15 de marzo de 2007, se creó la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), como Organismo descentralizado en el ámbito de la SECRETARIA DE TRANSPORTE, entonces dependiente del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS.

Que por medio del Decreto N° 1.770 de fecha 29 de noviembre de 2007, se estableció que la ANAC asumiera las responsabilidades para la REPÚBLICA ARGENTINA derivadas del CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, de fecha 7 de diciembre de 1944, ratificado por la Ley N° 13.891.

Que la ANAC tiene por misión, entre otras, realizar las acciones necesarias competentes a la Autoridad Aeronáutica derivadas del Código Aeronáutico, las Regulaciones Aeronáuticas, Convenios, Acuerdos Internacionales, Reglamento del Aire, demás normativas y disposiciones vigentes tanto nacionales como internacionales.

Que la DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS dependiente de la ANAC, debe proponer y elevar al



Administrador Nacional los proyectos de modificación o derogación de leyes, decretos o resoluciones referidos a la actividad aeronáutica, materia de su competencia, que resulten necesarios.

Que por razón de las facultades conferidas por medio de la Resolución N° 225 de fecha 4 de diciembre de 2009, de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), el Departamento de Administración de Aeródromos dependiente de la Dirección de Servicios Aeroportuarios de la DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS, posee la misión de elaborar la documentación y las directivas relacionadas con el control de peligro aviario y la fauna.

Que por Resolución N° 528 de fecha 31 de julio de 2012 de la ANAC, se puso en vigencia el Programa Nacional de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional (PNSO), y se derogaron todos los formularios de notificación de ocurrencias relativas a distintas cuestiones operativas aeronáuticas.

Que por el acto administrativo citado, se estableció un programa centralizado para posibilitar la notificación proactiva de información relativa a eventos y deficiencias de seguridad operacional, durante las actividades diarias destinadas a la provisión de servicios aeronáuticos en el territorio nacional.

Que el Capítulo 9 del Volumen II del Anexo 14 al citado CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, recomienda una evaluación continua del peligro que representa la fauna en los aeródromos públicos del territorio nacional y la adopción de medidas que reduzcan al mínimo la posibilidad de colisiones entre



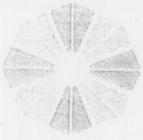
aves /fauna con aeronaves.

Que por la Resolución N° 923 de fecha 10 de diciembre de 2012 de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), se puso en vigencia la "Reglamentación sobre el Control Aviario y Fauna", con el propósito de mejorar los niveles de la seguridad operacional, perfeccionando la regularidad y eficiencia en la operación de las aeronaves, a merced del cumplimiento de las responsabilidades que posee la Autoridad Aeronáutica, con relación a la minimización y prevención del riesgo de impacto de aves/fauna con las aeronaves.

Que los niveles de seguridad operacional en el control del peligro aviario y fauna son medibles y monitoreables en forma continúa a través del análisis estadístico de las notificaciones recibidas a través del Programa Nacional de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional (PNSO).

Que los niveles de seguridad operacional pueden establecerse a través de la definición de metas objetivas de aceptabilidad, con el solo efecto de evaluar en forma inequívoca la eficacia de los programas o acciones contra estos peligros que los proveedores de servicios desarrollen en particular; y/o acciones o programas de carácter general que desde la Autoridad de Aplicación se reglamente.

Que por Resolución N° 252 de fecha 8 de mayo de 2014, de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), se aprobó el "Reglamento para la Conformación y el Funcionamiento del Comité de Seguridad Operacional (CSO)" en el ámbito aeroportuario. En dicho Reglamento se establece la revisión continua de la Gestión de la Seguridad Operacional a través de los miembros del CSO, siendo la identificación del peligro aviario y fauna junto con su



gestión, parte importante de los riesgos que acaecen en los aeródromos y por lo tanto su acción de mitigación resulta materia de tratamiento continuo.

Que resulta necesario actualizar la estructura normativa vigente con las adecuaciones pertinentes, a fin de incrementar la eficacia del sistema de manejo de las aves/fauna en los Aeródromos Públicos del Territorio Nacional.

Que la Dirección de Asuntos Jurídicos dependiente de la DIRECCIÓN GENERAL LEGAL, TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), ha tomado la intervención que le compete.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas por el Decreto N° 1.770 de fecha 29 de noviembre de 2007.

Por ello,

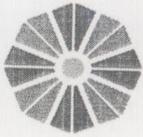
EL ADMINISTRADOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Derógase la Resolución N° 923 de fecha 10 de diciembre de 2012 de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), "Reglamentación Control de Peligro Aviario y Fauna".

ARTÍCULO 2°.- Apruébase la Reglamentación Prevención del Riesgo por Fauna que como ANEXO forma parte integrante de la presente resolución.

ARTÍCULO 3°.- Defínanse los niveles aceptables de seguridad operacional del Riesgo por fauna a través de la información capturada y procesada por el Programa Nacional de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional (PNSO), los que se aplicarán para cada aeródromo integrante del Sistema Nacional



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

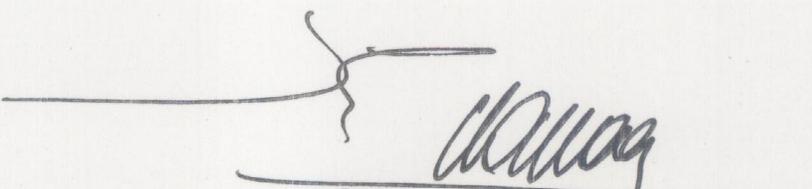


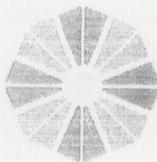
de Aeropuertos (SNA). Tales niveles deberán tener vigencia por un período de al menos 12 (DOCE) meses, los que serán revisados para tratamiento de este tipo de riesgos.

ARTÍCULO 4°.- Instrúyase al Comité de Seguridad Operacional (CSO), a fin de monitorear en forma continua la evolución del Riesgo por Fauna dentro de los niveles aceptables definidos, tomándose las acciones que correspondieren a través de los proveedores de servicios de cada uno de los aeródromos junto a las áreas de fiscalización, cuando se encuentren fuera del objetivo deseable definido.

ARTÍCULO 5°.- Regístrese, comuníquese, publíquese en el Boletín Oficial, actualícese la Publicación en Información Aeronáutica (AIP), gírese a la Unidad de Planificación y Control de Gestión de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), para su inclusión en su Sitio "Web" Institucional y su publicación en la Biblioteca Digital, al Departamento Administración de Aeródromos de la Dirección de Servicios Aeroportuarios dependiente de la DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS de esta ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) y, oportunamente, archívese.

RESOLUCIÓN N° **615**


Dr. ALEJANDRO A. GRANADOS
ADMINISTRADOR NACIONAL
DE AVIACION CIVIL



REGLAMENTACIÓN

"PREVENCIÓN DEL RIESGO POR FAUNA"

I - PROPÓSITO

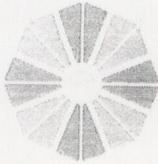
1. Actualizar la estructura normativa vigente con las adecuaciones pertinentes, a fin de incrementar la eficacia del sistema de prevención del riesgo por fauna en los aeródromos públicos del territorio nacional, mejorando los niveles de estándar de la seguridad operacional y la eficiencia en las operaciones, a merced del cumplimiento de las responsabilidades que posee la Autoridad Aeronáutica, con relación a la mitigación del riesgo de incidentes (Impacto o Avistaje) de fauna con las aeronaves.

II - ALCANCE

2. Comprende al Departamento Administración de Aeródromos dependiente de la Dirección de Servicios Aeroportuarios de la DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS de esta ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), las Direcciones Regionales, las Jefaturas de Aeropuertos, el Comité Nacional de Prevención de Riesgo por Fauna, los Comités Aeroportuarios de Prevención del Riesgo por Fauna, los Administradores de Aeropuertos Concesionados y No Concesionados integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos, los Explotadores Aéreos y Pilotos. Asimismo esta Reglamentación es **Norma** para los Aeródromos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos y **Recomendación** para el resto de los Aeródromos Públicos, con excepción del Inciso 4° "Agricultura", del Adjunto Anexo - Medidas Relativas al Uso del Suelo, que resulta aplicable a la totalidad de los Aeródromos Públicos.

III - INFORMACIÓN

3. La experiencia recogida en los últimos años y la incorporación de nuevas normas en el orden internacional y nacional demandan un marco regulatorio



actualizado, de conformidad con los compromisos asumidos por la Republica Argentina, como estado contratante al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944).

4. La trascendencia de establecer Programas de Prevención del Riesgo por Fauna en los Aeródromos Públicos, es de primer orden; el ejemplo de esta importancia surge que dentro de las condiciones para la certificación de los aeródromos se encuentra la obligación de contar con un procedimiento de prevención del peligro por la fauna.

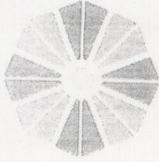
5. Dado que la prevención del riesgo por fauna es un compromiso de todos los actores aeroportuarios, incluso los usuarios, resulta fundamental que todo el personal aeroportuario conozca y esté familiarizado con el Programa de Prevención del Riesgo por Fauna.

6. Las aves y otro tipo de fauna han presentado un riesgo para las aeronaves en operaciones, desde el inicio de la aviación.

7. La presencia de población de fauna que temporal o permanentemente se encuentran dentro de las áreas operativas del aeródromo responde a diferentes factores, generalmente suelen ser atraídas por condiciones tan esenciales como el alimento, el agua o un lugar de abrigo y/o descanso. Los factores de atracción se pueden manejar aplicando medidas ecológicas y biotécnicas, que surgen de la evaluación biológica de cada lugar en particular; teniendo en cuenta la climatología, el tránsito aéreo, los movimientos y los tipos de aeronaves que se utilizan en el aeródromo, así como las migraciones de aves y las estadísticas que resultan de las notificaciones de colisiones o cuasi colisiones que se produzcan (elemento esencial y recurrente para evaluar la situación).

8. Para que la limitación de la fauna en los aeródromos sea eficaz es necesario adoptar un enfoque integral, efectuando una evaluación biológica y organizando un Plan de Prevención del Riesgo por Fauna, aplicando Programas de Prevención del Riesgo, que permitan desarrollar acciones aptas y efectivas.

9. En general todos los métodos aplicados en forma aislada tienen



efectividad al principio de su uso, pero luego la pierden por acostumbramiento de la fauna. Se ha demostrado que es más efectivo instrumentar una combinación de ellos con medidas pasivas y activas.

10. Antes de resolver un problema, este debe ser entendido, y para comprender la complejidad del impacto de fauna con las aeronaves, es fundamental tener toda la información relativa a las causas reales de estos sucesos.

11. Resulta necesario establecer un único y centralizado Programa de Notificación de Choques y Avistajes de Fauna, que se utilice como fuente de información y contribuya para elaborar los métodos de manejo. En este sentido el PNSO con los estándares de la ECCAIRS – ADREP de la OACI, ha demostrado en los últimos años ser una herramienta de Notificación eficaz toda vez que recabe información del notificante tal como: 1) Fecha y Hora, 2) Fase de vuelo, 3) Cantidad de aves, 4) Tamaño o especie de ave, 5) Condición meteorológica; en caso de choque con aves agregar 6) daños sufrió la aeronave y 7) advertencia previa del peligro al piloto.

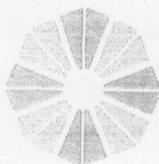
Por lo anterior el PNSO se mantendrá y sostendrá como único Programa de reportes de peligro de fauna, base sobre el cual se realizarán los análisis y explotación de información para el diseño de acciones correctivas y/o de control.

12. Conforme los criterios de clasificación ECCAIRS – ADREP, a continuación se detallan los **Ratios de Tendencias**, base sobre los cuales se medirá y monitoreará la eficacia de las acciones de prevención del riesgo por fauna para un período definido de tiempo.

(a) Para todo suceso de avistaje de fauna aviar, corresponde contar la cantidad de eventos clasificados como: i) Categoría de la Ocurrencia: ADRM ii) Sujeto de Factor Descriptivo: Bird Control

(b) Para todo suceso de impacto, colisión o ingestión de fauna aviar en cualquier fase del vuelo, corresponde contar la cantidad de eventos clasificados como: i) Categoría de la Ocurrencia: BIRD

(c) Para todo suceso de avistaje y/o colisión de fauna no aviar corresponde contar la cantidad de eventos clasificados como: i) Categoría de la Ocurrencia: WILD



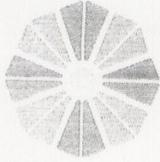
El **Ratio de Tendencia** para cada tipo de suceso resultará de dividir; según corresponda, (a), (b) o (c) por las operaciones en el aeródromos en estudio (aterrizajes y despegues), para el período de tiempo considerado y multiplicado por un conveniente factor de escala (ej: 10^5 , 10^4)

IV - CRITERIOS

13. Se establecen los siguientes criterios para:

La Autoridad Aeronáutica:

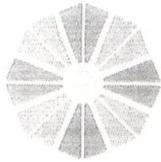
- Mantener actualizada la Normativa relativa a la Prevención del Riesgo por Fauna.
- Enviar al ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA), la **Normativa** mencionada en el párrafo que antecede, para su aplicación y cumplimiento por parte de los concesionarios integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos.
- Fiscalizar la ejecución de las tareas de manejo de prevención del riesgo por fauna, mediante un profesional técnico especializado en el área, a través de las visitas de inspección.
- Compilar y procesar los Programas de Prevención del Riesgo por Fauna, elaborados en los aeródromos, mediante el Departamento Administración de Aeródromos dependiente de la Dirección de Servicios Aeroportuarios de la DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS de esta ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC). En el caso que corresponda, los resultados se llevarán a conocimiento del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA).



- Elevar a las autoridades de aplicación de las leyes de fauna silvestre, tanto nacional como provincial la evaluación biológica, a fin de que se analice su aprobación.
- Integrar y presidir el Comité Nacional de Prevención de Riesgo por Fauna, de acuerdo con lo previsto en la Resolución N° 76 de fecha 12 de febrero de 2014 de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), (Creación del Comité Nacional de Prevención del Peligro Aviario y Fauna).

Jefe de Aeródromo

- Organizar y presidir los Comités Aeroportuarios de Prevención del Riesgo por Fauna.
- Supervisar, en las reuniones del Comité Aeroportuario, los Programas de Prevención del Riesgo por Fauna, elaborados por quien la Normativa indique en cada caso específico y elevarlo a la Dirección Regional dependiente de la DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS de esta ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC).
- En el caso de tratarse de un Aeródromo No Concesionado integrante del Sistema Nacional de Aeropuertos, elaborará el Programa de Prevención del Riesgo por Fauna con las medidas pasivas y activas, sobre la base de una evaluación biológica, realizada por especialistas en fauna silvestre local y el asesoramiento del Comité Aeroportuario, que presentará para su aprobación ante las autoridades competentes. A los fines de la aplicación de las metodologías de manejo de la fauna, las mismas deberán estar



sujetas a lo establecido en la Resolución N° 108/06 de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable y de aquellas que la modifiquen.

- Se recomienda que el Programa de Prevención del Riesgo por Fauna se confeccione y presente anualmente, en tanto que la evaluación biológica se debe efectuar y elevar cada 2 (DOS) años, salvo que existan modificaciones dentro del ambiente aeroportuario o áreas de influencia, o que sea decidido por Comité Aeroportuario, su confección con anterioridad.

Se deberá tener en cuenta lo siguiente:

- Estudiar la problemática particular del aeródromo, incluyendo las áreas de influencia.
- Determinar las especies que habitan permanente o temporalmente en el aeródromo que pudieren representar un peligro potencial para la aviación.
- Presentar un plan de trabajo donde se incluyan no solo la posible modificación de los distintos ambientes, sino las metodologías de manejo de las especies.
- Dentro de las metodologías propuestas, explicará detalladamente el método, indicará de que especies se tratan y si se utilizarán distintas metodologías de dispersión de los mismos.
- Supervisar la aplicación de los programas y la efectividad de los métodos empleados, haciendo una evaluación de los resultados alcanzados con los sistemas en uso, las medidas activas y pasivas empleadas, cantidad de incidentes, situaciones de riesgo, estadísticas, etc.



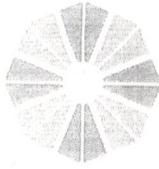
- Coordinar sus actividades de supervisión con el administrador del aeropuerto, sobre la ejecución de las tareas de manejo de prevención del riesgo por fauna.

Comité Aeroportuario de Prevención de Riesgo por Fauna

- El Jefe de Aeropuerto, salvo circunstancias que ameriten su convocatoria con una mayor premura, deberá convocarlo 2 (DOS) veces al año, el cual se integrará con las autoridades del aeródromo, concesionario, autoridades de la provincia y del municipio, representantes de medio ambiente, salud, agropecuarias, planeamiento urbano, obras públicas, etc. El mismo será presidido por el Jefe de Aeropuerto., en dichas reuniones se debe labrar un Acta, la cual debe ser firmada por todos los presentes y remitir una copia de la misma al Departamento de Administración de Aeródromos de la Dirección de Servicios Aeroportuarios dependiente de la DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS de esta ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC).

Los Directores Regionales

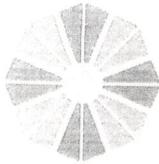
- Verificar a los responsables de la ejecución de las tareas de manejo de prevención del riesgo por fauna, manteniendo informada a la Autoridad Aeronáutica, de la actividad realizada en su ámbito y los resultados obtenidos.
- Remitir la evaluación Biológica y el Programa de Prevención del Riesgo por Fauna de cada aeródromo a su cargo, a la Dirección Regional para que posteriormente sea elevado al Departamento Administración de Aeródromos dependiente de la Dirección de Servicios Aeroportuarios de la



dependiente de la DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC).

El Administrador de Aeropuerto.

- En los Aeródromos Concesionados integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos, el Programa de Prevención del Riesgo por Fauna, se elaborará sobre la base de las medidas pasivas y activas, acompañado de una evaluación biológica, sujeta a lo establecido en la Resolución N° 108/06 de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable y de aquellas que la modifiquen; realizada bajo su responsabilidad, el asesoramiento del Comité Aeroportuario y de los especialistas, el cual se presentará para su aprobación ante las autoridades competentes.
- El Programa de Prevención del Riesgo por Fauna y la evaluación biológica deberán ser realizadas en coordinación con el Jefe del Aeropuerto.
- Presentar el proyecto del citado Programa al Jefe de Aeropuerto, previamente a la aprobación por las autoridades competentes.
- Coordinar con el Jefe de Aeropuerto la modalidad de supervisión sobre la ejecución de las tareas de manejo de prevención del riesgo por fauna.
- Utilizar como elemento de orientación para la elaboración de los Programas de Prevención del Riesgo por Fauna y su ejecución, las normas y recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las leyes nacionales y provinciales.
- Incorporar dentro de los planes comunicacionales, la difusión de la



prevención del riesgo por fauna.

V- EJECUCIÓN

14. La responsabilidad en la ejecución de las tareas de manejo de prevención del riesgo por fauna estará a cargo de quien administra el aeródromo. El administrador en su caso coordinará con el Jefe de Aeropuerto el ejercicio de supervisión del Programa de Prevención del Riesgo por Fauna.

15. La presente Reglamentación recomienda los procedimientos de prevención, que se pueden adoptar para minimizar y advertir este peligro potencial.

16. El primer aspecto a tener en cuenta es que el aeródromo tenga una evaluación biológica, sujeta a lo establecido en la Resolución N° 108/06 de la Secretaría de Ambiente y Desarrollo Sustentable, para aplicar un Programa de Prevención del Riesgo por Fauna, basándose en las técnicas de modificación ambiental.

17. El segundo aspecto es determinar las variables por las cuales la fauna busca como hábitat el aeródromo y de esta manera, poder cortar las causales que hacen insegura su presencia en el mismo.

17. El tercer aspecto a tener en cuenta es cortar la red alimenticia

18. Esta Normativa deroga la Resolución N° 923 de fecha 10 de diciembre de 2012 - "Reglamentación Control de Peligro Aviario y Fauna" de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) La vigencia de la presente, comenzará a regir a partir de su publicación en el Boletín Oficial.

19. La nueva Reglamentación, al efecto de su cumplimiento, tiene vigencia



ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

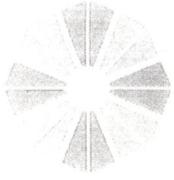
615



mediante Resolución N°
CIVIL (ANAC).

de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN

ES CORN
Luis F. Ochoa
SECRETARÍA DE ESTADO
COMERCIO EXTERNO



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

615



MEDIDAS RELATIVAS AL USO DEL SUELO

Las poblaciones de fauna dentro y en las inmediaciones de los aeródromos, cambian constantemente en respuesta a las modificaciones del suelo y al ordenamiento ambiental.

El uso del suelo y tipo de hábitat son factores claves que determinan la presencia de fauna en los aeródromos, los cuales se ven atraídos por esa actividad, aumentando el riesgo de colisión, ya sea dentro o fuera del aeródromo.

Por ello es importante identificar aquellas tareas de uso del suelo que resulten atractivas, mediante técnicas de evaluación y modificación del medio ambiente, lo que posibilita suprimir o reducir el atractivo para los animales.

1°) Alimentación

- Existen diversas fuentes de alimentación para la fauna, disponibles en el ambiente aeroportuario, las de características naturales, las generadas por una incorrecta gestión de las actividades desarrolladas en el complejo de un aeródromo y las producidas en el entorno de la instalación urbana. Con relación a lo natural, se pueden mencionar las semillas o bayas que producen las hierbas en la cobertura del terreno, las arbustivas o arbóreas y los frutos de distintas especies, presentes en las áreas verdes o en su entorno. Otro factor a tener en cuenta, es que la vegetación alta y no cuidada permitirá el aumento de insectos y pequeños animales, que serán alimento de la fauna por lo cual instalarán sus refugios debido a las cercanías de estas fuentes naturales. Como resultado, dicho aumento conduce a un incremento de fauna asociada al ambiente, siguiendo la red alimenticia.
- Es aconsejable cortar el pasto a una altura de 20 (VEINTE) centímetros o más y hacer los cortes en forma periódica, siendo aconsejable en lo posible

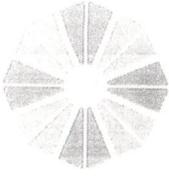
[Handwritten notes and signatures in the left margin, including a large circle and several lines of text.]



a última hora de la tarde o durante la noche y en especial antes de la época de floración, para evitar que las semillas atraigan fauna. La mayoría de la avifauna peligrosa para las aeronaves, prefieren pastos cortos.

- Es conveniente sembrar nuevas cubiertas vegetales con pastos híbridos de mediana altura, de esta forma se puede reducir la frecuencia de los cortes y evitar el uso de fertilizantes orgánicos e inorgánicos.
- Dentro del ámbito aeroportuario, debe preverse una adecuada gestión de tratamiento, recolección y disposición de los residuos. Las actividades desarrolladas dentro del ámbito aeroportuario, en desorden y sin preocupación, como las comerciales, abastecimiento, mantenimiento, etc., producen en consecuencia un potencial atractivo alimenticio.
- Los vertederos de basura no deben encontrarse a menos de 13 (TRECE) Kilómetros del aeródromo, todo basural que se encuentre a menor distancia debe ser eliminado, para lo cual el Jefe de Aeropuerto, coordinará con las autoridades de la zona, competentes en la materia (municipales, provinciales, etc.) para que actúen en consecuencia. En cuanto al entorno urbano aeroportuario, es importante tener en cuenta que los depósitos de desechos en descomposición, son conocidos por atraer gran cantidad de fauna, presentando un serio riesgo, por lo tanto es fundamental propiciar su eliminación en el área de injerencia del aeródromo.
- Se recomienda que las actividades de orden deportivo y sociocultural que desarrolla la población civil en las inmediaciones del aeródromo, sean controlados por las autoridades competentes, a efectos de efectuar una exhaustiva limpieza de los residuos orgánicos e inorgánicos que pudieran quedar una vez que hayan finalizado.

B

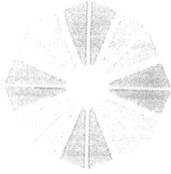


2°) Abrigo

- Es muy común que la fauna busque abrigo en los aeródromos, sobre todo en hangares y escondrijos en los edificios. Buscan también abrigo en espacios abiertos para sentirse seguras, porque pueden tener una clara visión en todas direcciones, en zonas boscosas e inclusive en las malezas.
- Es fundamental impedir, la formación de nidos, los perjuicios y trastornos causados por las aves en los edificios, pueden ser controlados, sí se adoptan precauciones, para impedir su permanencia usando defensas físicas, por ejemplo, mallas de alambre, redes, cubiertas plásticas o metálicas.
- Deben evitarse los árboles/arbustos cercanos a las pistas y calles de rodajes, hasta una distancia no menor de 150 (CIENTO CINCUENTA) metros del eje. Los mismos pueden ofrecer protección a las aves, para construir sus nidos, alimentación y sirven de lugar de observación a las rapaces. Asimismo, es conveniente eliminar aquellas especies de árboles que produzcan semillas o bayas que atraigan a la fauna. Es importante consultar con un especialista, sobre las especies de árboles que no generen problemas con la fauna. En todos los casos será preciso tomar en cuenta la ecología de la zona y la legislación ambiental.
- Las cubiertas vegetales, en la mayoría de los aeródromos, los bordes de las pistas y calles de rodajes están cubiertas de pastos, el corte del mismo variará de acuerdo con el tipo de fauna que constituye el problema.

3°) Agua

- Los cursos y espejos de agua atraen la fauna, por lo cual, en la medida de



lo posible debería evitarse su presencia. En las excavaciones o depresiones donde se acumula agua, deberá drenarse y limpiarse los canales obstruidos, si es necesario darle mayor pendiente y en lo posible entubarlas. En los casos de lagunas y lagos artificiales en las inmediaciones de los aeródromos, personal especializado debería evaluar las condiciones ecológicas de las inmediaciones.

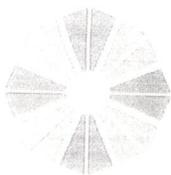
- El riesgo podría reducirse, haciendo más escarpadas las orillas y otra solución es cubrirlos con redes.
- Las acumulaciones pluviales cercanas a pistas y rodajes, deben eliminarse por un adecuado estudio de pendientes, desagües y rellenos.
- Si los cuerpos de agua están fuera de los límites del aeródromo, pero su influencia sobre el mismo se hace notar en forma de pasajes, colonias de nidificación, etc., se coordinará con las autoridades de jurisdicción y competencia (provinciales o municipales), para informarlos del riesgo que ello significa para la operación del aeródromo y de los compromisos internacionales que tiene el Estado Nacional al adoptar las Normas y Recomendaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), a efectos de coordinar medidas mediante las cuales se obtenga una solución y disminución del riesgo.

M

4°) Agricultura:

- Debe desalentarse toda actividad agrícola en las proximidades de los aeródromos. Las tierras ociosas de las instalaciones, que no se utilizan para operaciones aeroportuarias, a menudo se afectan con fines agrícolas, pero para ello se debe tener en cuenta que el laboreo de las tierras del aeródromo, atraerá la fauna generando riesgos potenciales para las

M



aeronaves.

- Por lo expresado se desalienta ese uso del suelo.
- Pero en el caso de querer desarrollar esta actividad, se deberán cumplir ciertas exigencias:
 - Queda prohibido la realización de toda actividad agrícola en las siguientes zonas:
 - Franjas de pistas
 - Franjas de SWY (ZONA DE PARADA); (si existiera)
 - RESA (ÁREA DE SEGURIDAD DE EXTREMO DE PISTA)
 - CWY (ZONA LIBRE DE OBSTÁCULOS; (si existiera)
 - OFZ (ZONA DESPEJE DE OBSTÁCULOS)
 - **Áreas críticas y sensibles de radioayudas, u otras ayudas a la navegación electrónica y/o visual.** En caso de proyectar el desarrollo de esa actividad en proximidades de dicho equipamiento, se deberá coordinar y obtener el visto bueno previamente de los organismos competentes, quienes establecerán las distancias mínimas, a fin de no afectar el normal funcionamiento de los equipos de referencia.
 - **Proximidades de sistemas de desagües de los aeródromos u otros componentes de la infraestructura, que puedan alterar su normal funcionamiento.** Al igual que en el caso anterior, cualquier modificación deberá ser autorizada por los organismos competentes.
 - a) En los aeródromos cuyos administradores proyecten desarrollar actividades agrícolas, deberán presentar ante el Departamento Administración de Aeródromos dependiente de la Dirección de Servicios



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

615



Aeroportuarios de la DIRECCION GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), con la intervención y opinión del Jefe de Aeropuerto, un estudio elaborado por un biólogo, agrónomo o profesional con estudios equivalentes, experto en el conocimiento de ecosistemas y manejo de fauna silvestre dependiente de Organismos Oficiales, tales como Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA), Instituto Argentino de Sanidad y Calidad Vegetal (IASCAV), etc. que avalen que el cultivo previsto no incrementará la población de fauna. En caso contrario, deberá realizarse una nueva evaluación biológica y el Programa de Prevención del Riesgo por Fauna, con las modificaciones relativas al cambio del ecosistema.

b) Los Aeródromos Concesionados a la "Empresa Aeropuertos Argentina 2000", integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos requerirán la autorización y aprobación para cultivar al Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos(ORSNA), por cuanto resulta ser una actividad de explotación no aeronáutica, contemplada en el Artículo 13 del Decreto 163/98, que produce una variación en la ecuación económico-financiero en favor del concesionario, debiendo incorporar los estudios establecidos en el inciso a).

c) En el resto de los Aeródromos integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos los administradores interesados en desarrollar actividades agrícolas en el predio aeroportuario, deberán disponer de la aprobación de los respectivos Jefes de Aeropuerto, presentando los estudios conforme a los procedimientos establecidos en el inciso a).

d) En los Aeródromos no integrantes del Sistema Nacional de Aeropuertos, los interesados en la explotación agrícola dentro del ámbito aeroportuario,



deberán cumplimentar lo establecido en el Inciso c).

e) Además del estudio establecido en el inciso a), en todos los casos previstos, el Administrador del Aeropuerto, deberá presentar un plano a escala, aprobado profesionalmente, indicando el sector a cultivar y las modificaciones al Programa de Prevención del Riesgo por Fauna, según la nueva evaluación biológica.

f) El Departamento Administración de Aeródromos dependiente de la Dirección de Servicios Aeroportuarios de la DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), emitirá opinión al respecto desde el punto de vista operacional y fiscalizará lo normado una vez cumplimentadas las exigencias enunciadas.

g) Autorizada la actividad agrícola, en todos los casos sin excepción, la técnica de siembra a aplicar debe ser la directa, sin roturación del terreno.

h) Una vez iniciado el cultivo, si se detecta un incremento de la fauna, que represente un riesgo a la aviación, el Administrador del Aeropuerto debe convocar a un experto en el manejo de ecosistemas (biólogo, ingeniero agrónomo, o profesional con estudios equivalentes etc.), para realizar una inspección de campo. Este determinará cuál es la fuente de atracción y sugerirá las acciones adecuadas para remediarlo.

i) El Jefe de Aeropuerto en su carácter de autoridad de fiscalización, ante el incremento de la fauna local que pueda atentar contra las operaciones aéreas independientemente de la fuente de atracción y del estudio recomendado en el inciso h), instará al Administrador del Aeropuerto a tomar acciones inmediatas para remediar esta situación, pudiendo disponer



la suspensión de toda actividad agrícola y requerir la erradicación de los cultivos con los métodos más apropiados que establezca el Organismo Oficial acreditado (INTA, IASCAV, etc.) y costas a su cargo. Este requisito deberá estar contemplado en los respectivos contratos de explotación.

j) El Departamento Administración de Aeródromos dependiente de la Dirección de Servicios Aeroportuarios de la DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIOS de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC,) establece contacto con el respectivo Jefe de Aeropuerto y de ser necesario enviará personal especializado propio o de un Ente Oficial, acreditado a fin de determinar las causas del incidente y disponer las medidas, para minimizar la posibilidad de ocurrencia de nuevos hechos.

k) El Administrador del Aeropuerto, será responsable de la actividad del manejo de prevención del riesgo por fauna, conforme lo establecido en el Programa de Prevención del Riesgo por Fauna del Aeródromo, confeccionado de acuerdo a las normativas vigentes.

l) Cada aeródromo debe ser analizado en forma individual, por las características particulares que poseen, según su ubicación geográfica.



SISTEMAS PARA ERRADICACIÓN DE FAUNA:

No obstante la aplicación de técnicas de modificación del medio ambiente, seguramente también serán necesarias para dispersar la fauna del aeródromo que bajo distintas circunstancias representen un riesgo diario a la operación, procedimientos que surgirán necesariamente de la evaluación biológica como resultado de la aplicación de la Resolución N°108/06 de la Secretaria de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación o de las que la modifiquen . Además de obtener previamente las autorizaciones de las autoridades de aplicación de las leyes de fauna.

Para la erradicación de fauna en el aeródromo, existen dos procedimientos:

- **Control Ecológico:** Consiste en atacar las variables por las cuales la fauna habita en el aeródromo. Dentro del manejo de estas variables una herramienta fundamental es interferir con la red alimentaría.
- **Dispersión de fauna:** Para hacer insegura la permanencia de la fauna en el aeródromo se emplean diferentes métodos, que por lo general no son efectivos cuando se aplican cada uno en forma aislada; en la práctica se han logrado muy buenos resultados con la combinación de varios de ellos, que evitan que tengan acostumbramiento.

A continuación se detallan los métodos más conocidos referidos a la fauna y las especificaciones técnicas de las mismas, **reiterando que todos deben tener las autorizaciones que correspondan por las autoridades competentes.**

(Handwritten marks and signatures on the left margin)



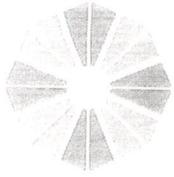
1°) Métodos por artificios sonoros:

- En esta metodología se utilizan sonidos naturales y artificiales por medios electrónicos, para dispersar la fauna. Entre los sonidos naturales recomendables, se cuentan los chillidos que lanzan las aves en señal de peligro, alerta o simplemente de aviso y los de aves rapaces. Este método básicamente consiste en instalaciones fijas y móviles, de equipos de sonido con altavoces colocados a lo largo de la pista, fuera de la franja de seguridad. Lo más importante, es contar con las grabaciones de los chillidos de las diferentes especies que frecuentan el aeródromo, perfectamente identificadas con los tipos de fauna.
- Los sonidos artificiales incluyen las explosiones producidas por rifle sanitario, detonadores de gas y pirotecnia, que por ser artefactos de riesgo, su empleo tiene que ser con personal idóneo y cumplir con las disposiciones de las autoridades competentes. Deben emplearse estos métodos apropiadamente, para evitar que la fauna espantada por el pánico, se dirija hacia las aeronaves durante el aterrizaje o despegue. Se debe emplear material pirotécnico de calidad y en cantidad suficiente, siendo la empresa, responsable del resguardo de los mismos, como así también de los accidentes que pueda generar su empleo, tanto en el personal como en bienes de terceros.

Sí bien se utilizan y pueden resultar eficaces para las especies residentes o en tránsito, llega un momento en que se acostumbran a ellos y no producen el efecto deseado, por lo cual es preciso cambiar y combinar los mismos.

2°) Métodos por artificios visuales:

- Los artificios visuales de disuasión han resultado eficaces en la fauna de



paso y no en las residentes, también producen habituación. Este método por lo general es complementado o combinado con el método por artificios pirotécnicos. Los artificios visuales más comunes son: espantapájaros, banderines, banderolas, luces, modelos de aves rapaces y gaviotas.

3°) Método por captura:

- Según la Resolución 108/06 de la Secretaria de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación o de las que la modifiquen.

Este método da resultado con algunas especies de fauna en especial, con aquellas que son residentes del aeródromo. Por lo general este método es complementario de otros sistemas. Emplea el siguiente procedimiento: Distribución en lugares estratégicos y en los alrededores de las pistas, de trampas o cebos, de acuerdo con el tipo de fauna a capturar que frecuenten la zona.

- Algo fundamental a tener en cuenta es que no debe usarse para bandadas, sino para casos específicos individuales que sean más fácilmente capturadas que erradicadas, por ejemplo rapaces.

La fauna capturada deberá ser alejada del aeródromo, como mínimo 80 (OCHENTA) Kilómetros de éste, previamente identificada y numerada, a los efectos de verificar si repiten sus visitas al sector; en el caso de ocurrir habrá que aumentar la distancia de alejamiento.

4°) Método de control con repelentes químicos:

- Tratamiento de diferentes zonas con repelentes que eviten la presencia de fauna, hay que tener presente que el empleo de estos repelentes no altere el medio ambiente. El trabajo de campo en lo relativo al tratamiento de pastizales referente a los cortes sistemáticos, deben efectuarse antes del



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil



ANEXO

rociado en dichas zonas. Los productos a utilizar deben estar autorizados por las autoridades competentes del estado, (Secretaria de Medio Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación y Provincia). Se debe disponer de personal capacitado para el empleo de este tipo de producto, siendo la empresa responsable de los accidentes que puedan generarse por un incorrecto empleo de las sustancias y equipos.

5°) Método por animales entrenados.

Cetrería

- Se usan algunas especies de aves rapaces. Su mayor problema es que este método o sistema es muy costoso por el equipamiento y alta especialización del personal que maneja las aves. En este caso se debe tener en cuenta la Resolución 108/06 de la Secretaría de medio Ambiente y Desarrollo Sustentable o de las que la modifiquen. Debe contar como mínimo con:

Un equipo de aves adiestradas en la tarea, 3 (TRES) como mínimo

Un equipo de telemetría para el control y ubicación de las mismas.

Personal especializado para el manejo de los halcones.

Vehículo de patrulla adecuadamente identificado.

Equipo de comunicaciones para mantener contacto con torre de control.

- En conjunto con este método recientemente se ha desarrollado el uso de perros entrenados, para ahuyentar las aves posadas en tierra, ante la presencia de un depredador natural. De la misma manera, la desventaja estriba en el control permanente y atención que se requiere por parte del personal capacitado.



6°) Sistema para interferir la red alimenticia:

- Este sistema debe ser aplicado en todos los métodos descritos anteriormente. Consiste en un estudio profundo y detallado del ecosistema, a fin de determinar la dinámica de su funcionamiento y la red trófica.
- Definido básicamente, los consumidores y alimentos o predadores y presas, interrumpe selectivamente esta cadena. Para lograr este objetivo se pueden emplear diferentes procedimientos:

Eliminación y alteración del hábitat (cobertura vegetal, arbustos, perchas).

Combate químico de insectos.

Recolección manual de alimentos y restos.

Trampeo de rapaces y roedores.

Eliminación de semillas y forraje (corte racional del pasto).

7°) Otras Técnicas

- El artículo 8°, inciso h) de la Ley 24.375 de la Nación que refrenda el Convenio de Biodiversidad, establece que, se impedirá que se introduzcan, y se controlará o erradicará a las especies exóticas que amenacen a ecosistemas, hábitats o especies, lo cual permitiría tomar intervención sobre todo tipo de otras especies exóticas como palomas, perros cimarrones o domésticos, gatos domésticos o asilvestrados y gorriones, que eventualmente afectaren el normal desarrollo de la actividad aérea. Con relación a la captura, resguardo y disposición de los animales, se sugiere que si deben ser eutanasiados (práctica que surgirá de la evaluación profesional que se efectúe de acuerdo a la situación planteada y de urgencia), la misma se lleve a cabo mediante métodos



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

615



[Handwritten mark]

humanitarios, a los fines de no incurrir en incumplimiento con lo establecido en la Ley N° 14.346/52 de la Nación sobre la Protección Animal.

[Handwritten mark]

Con referencia a las demás opciones, se recomienda realizar las coordinaciones con las autoridades de aplicación de la jurisdicción del aeródromo, para que actúe en razón de la salud pública como es el caso específico de los perros domésticos en las áreas públicas.

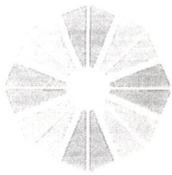
[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

ES COPY

11/15/15 10:13:13 AM



ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil

"2015 - Año del Bicentenario del Congreso de los Pueblos Libres"

615



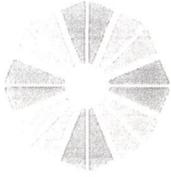
REQUISITOS PARA COMPLETAR LOS INFORMES DE AVISTAJES, y FORMULARIOS DE NOTIFICACIÓN DE LOS CHOQUES CON AVES.

Los pilotos o explotadores de aeronaves, personal de tierra o personal de mantenimiento de aeronaves, controladores de tránsito aéreo, con posterioridad a un avistaje y/o colisión de una aeronave con un ave u otra fauna, deberán producir la notificación mediante el Formulario denominado Programa Nacional de Notificación de Eventos y Deficiencias de Seguridad Operacional (PNSO), aprobado por Resolución N° 528 de fecha 31 de julio de 2012 de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC).

Los informes/formularios se deben remitir al Correo electrónico: pnso@anac.gov.ar, Portal Web: <http://www.anac.gov.ar/spanish/pages/read/ssp>, Teléfono (0054) 11 5941 3146 y Correo Postal: Departamento Vigilancia de la Seguridad Operacional - Unidad de Planificación y Control de Gestión - ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL - Av. Paseo Colón 1452 CABA (C1063ADO) - Argentina y con copia al Departamento Administración de Aeródromos dependiente de la Dirección de Servicios Aeroportuarios de la DIRECCIÓN GENERAL DE INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS AEROPORTUARIA de esta ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC), mediante correo electrónico, fax o recepcionados oficialmente mediante Memorándum, Nota u Expediente.

Cuando el espécimen no haya sido identificado positivamente por una persona calificada y se conserven los restos (incluso fragmentos de plumas) podrán enviarse en una manera de conservación apropiada y con un informe circunstanciado de cómo se produjo el hecho a:

B
M
N
D
i



ANAC

Administración Nacional
de Aviación Civil

615



[Handwritten mark]

Departamento Administración de Aeródromos

Azopardo 1405 – Piso 5°

[Handwritten mark]

CABA C 1107 ADY

Teléfono Fax: 5941-3000 – Interno 69117 - E-mail: controldefauna@anac.gov.ar

[Handwritten signature]

[Handwritten mark]

5100 83

ANAC
Administración Nacional
de Aviación Civil