Proyecto energía sostenible Aeropuerto El Dorado

EDITORIAL

- El Dorado, un aeropuerto de primer nivel 2

SEGURIDAD OPERACIONAL

- ¿Por qué implementar un sistema de gestión de seguridad operacional? 4
- ¿Qué pasa si somos testigos de un incidente o accidente aéreo? 6
- La importancia del curso de permiso de conducción dentro del área de movimiento 8
- Entendiendo y controlando el jet-blast 12
- Firma del acuerdo A-CDM 14

CONTROL FAUNA

- Si te gustan los animales, seguro te va a interesar 18
- El reto del control del peligro aviario y fauna en un país megadiverso 20

SOSTENIBILIDAD

- Prevención y gestión de los riesgos laborales 22
- Turismo sostenible 24

El Dorado, un aeropuerto de primer nivel

Los aeropuertos han sido desde sus primeras versiones, obras transformadoras, que impactan directamente en los indicadores de crecimiento de un país e impulsan la economía al permitir la conectividad con el mundo, por tal motivo, el Aeropuerto El Dorado ha adecuado su infraestructura e implementado tecnología de punta en su operación para estar a la vanguardia y al nivel de los mejores del mundo.

En los últimos 12 años el Aeropuerto El Dorado como la principal terminal aérea del país, transformó su infraestructura para atender una operación 24/7 y amplió su capacidad para atender cerca de 40 millones de pasajeros. Como resultado de estas transformaciones y gracias a la gestión de Opain, al cierre de 2018 se transportaron por El Dorado cerca de 32,7 millones de viajeros, superando con esta cifra todas las expectativas del sector y ratificando de este modo, porqué El Dorado es el tercer aeropuerto en transporte de pasajeros de América Latina.

Es así como El Dorado culmina el primer semestre de 2019 con cifras contundentes, al conectar a más de 16 millones de pasajeros con 41 destinos locales y 26 países a través de 22 aerolíneas, siendo Madrid, Lima, Panamá, México, Miami, Santiago, Sao Paulo, Nueva York, Quito y Cancún los destinos preferidos por los viajeros. Además, movilizó más de 300.000 toneladas de carga por medio de 21 aerolíneas nacionales e internacionales, impulsando un comercio en constante movimiento, altamente atractivo para más inversionistas.

En lo referente a la consolidación de El Dorado como un aeropuerto sostenible, el concesionario Opain trabaja constantemente en dar a conocer a clientes y aliados los proyectos y estrategias de disminución de impactos ambientales, en los cuales se integren la innovación y el cumplimiento normativo, para generar equilibrio entre lo ambiental, lo social y lo económico, convirtiendo de este modo, la iniciativa El Lado Verde de El Dorado en un sello distintivo del aeropuerto. Es de resaltar que durante los primeros seis meses del 2019, El Dorado se hizo merecedor de importantes reconocimientos y certificaciones, entre las que se destacan: la certificación del Sistema de Gestión Basura Cero en Categoría Oro, otorgada por Icontec y Basura Cero Colombia; la Certificación Nivel 2 Reduction del Airport Carbon Accreditation de la ACI-LAC; y el reconocimiento del Pacto Global Red Colombia al cumplir con el Objetivo 12 de Desarrollo Sostenible (ODS).

Complacidos con los positivos y alentadores resultados hasta la fecha, continuaremos trabajando en pro de hacer de El Dorado un aeropuerto clave a nivel de conectividad para la región, una fuente de desarrollo para la capital y el país y un motivo de orgullo para los colombianos.

Álvaro González
Gerente General OPAIN S.A

OPAIN S.A.
Noviembre 2019/ Edición No. 10

Gerente
Álvaro Werner González Ringler

Gerente Operaciones
Tomás Aragón Palacios

Directora publicación
Isleny Posada Agudelo
Directora seguridad operacional

Consejo Editorial
Isleny Posada Agudelo
Directora seguridad operacional

Catalina González
Coordinadora de Control Fauna

Zulady González
Analista Calidad

Felipe Magaña Arango
Analista de Aviation Marketing

Nestor Carlos Urrutia
Inspector Junior SST

Juan Camilo Betancourt
Diseñador Gráfico

José Wilson Barrero
Inspector SMS

Instituto Distrital de Protección
y Bienestar Animal

Luis Eduardo Cagua
Inspector SMS

Asesoría editorial y diseño
Dirección de Comunicaciones
OPAIN S.A.

Fotografía de Portada
Archivo OPAIN S.A.

Fotografías publicación
Archivo OPAIN S.A.

EL DORADO

OPAIN S.A. 2016. Todos los derechos reservados.
Calle 26 # 103-09, edificio CISA.
Tel. + 57 (1) 439 70 70
Bogotá, Colombia

¿POR QUÉ IMPLEMENTAR UN SISTEMA DE GESTIÓN DE SEGURIDAD OPERACIONAL?

Si bien la eliminación de los accidentes o incidentes graves en aeronaves sigue siendo la meta final, se reconoce que el sistema de aviación no puede estar completamente libre de peligros y riesgos asociados. - OACI Doc. 9859 .

Siempre habrá peligrosy riesgos presentes en las distintas actividades desarrolladas en la industria de la aviación, siendo el propósito de los Sistemas de Gestión de seguridad operacional permitir la identificación y manejo de estas amenazas antes de que se materialicen en accidentes o incidentes graves y es por esto que, en línea con los Anexos, Estándares y Prácticas recomendadas de la OACI, los Sistemas de Gestión de seguridad operacional han sido adoptados por las autoridades de aviación civil alrededor del mundo.

Para el proceso de implementación de un SMS (Safety Management System), las organizaciones deben definir y establecer sus actividades dentro de un enfoque sistémico que incluya su estructura orgánica, defina claramente las líneas de responsabilidad, las políticas y procedimientos necesarios para desarrollar los cuatro componentes primarios de los Sistemas de Gestión de seguridad operacional:

Política y objetivos de seguridad operacional	**Gestión de riesgos de seguridad operacional**
Aseguramiento de la seguridad operacional	**Promoción de la seguridad operacional**

El objetivo del SMS es aumentar la seguridad operacional, especialmente con menos accidentes, incidentes y lesiones, reduciendo las pérdidas materiales y mejorando la productividad de las organizaciones; para esto, todos los niveles involucrados y segmentos de la organización deberán tener asignación de responsabilidades ante operaciones seguras, aumentando así el número de personas cuidando los asuntos relacionados con la seguridad operacional y haciendo menos posible que un peligro pase sin ser detectado y se materialice un evento.

Algunas ventajas de la implementación de un SMS

Para la implementación de un SMS en la organización se requiere que sean documentados los procesos, estándares operativos y de seguridad operacional, permitiendo la normalización de éstos a nivel de todos los colaboradores y las propias autoridades competentes.

La notificación oportuna de peligros al SMS permite la programación y ejecución proactiva de tareas de mantenimiento, aumentando la probabilidad de que las actividades se realicen a tiempo y con mayor eficiencia frente a las posiblemente ejecutadas de manera reactiva.

Tener un SMS implementado y demostrar su eficiencia, puede reducir directa o indirectamente las potenciales consecuencias derivadas de un accidente o incidente mayor, imposición de multas, aumento en las primas de seguros, costos de reparación, reclamos por daños, entre otros.

Evidenciar un registro de operaciones seguras y adecuados niveles de seguridad operacional, permite a la organización generar confianza en la industria y atraer nuevos negocios e inversiones con diferentes actores relacionados.

Teniendo en cuenta que uno de los componentes primarios de los SMS es la comunicación y capacitación, se genera un enlace entre la administración y el resto de la organización, mejorando el ánimo de trabajo en equipo y previniendo rupturas entre los diferentes procesos.

El claro entendimiento conceptual de los Sistemas de Gestión de seguridad operacional establecidos para la industria de la aviación, proveen orientación, herramientas y principios clave para mantener y mejorar continuamente la seguridad operacional en el entorno dinámico y complejo que constituyen las operaciones aeronáuticas, donde continuamente se genera gran cantidad de posibles peligros y riesgos; todo enmarcado dentro de un proceso de formación y concientización desde importantes aristas que deben ser adoptadas mediante:

- El entendimiento de los componentes primarios del SMS, requeridos para el desarrollo de operaciones seguras.
- La identificación de los peligros y la gestión de los riesgos que pueden presentarse en el lado aire de los aeropuertos, para enfrentarlos de manera segura.
- La identificación de cuáles son las partes interesadas, sus funciones y obligaciones respecto a la seguridad operacional, dentro de un marco operacional y regulatorio aplicable.
- La comprensión de la naturaleza organizacional de los accidentes y los incidentes, reconociendo los mayores beneficios del Sistema de Gestión de seguridad operacional.
- La documentación e implementación de los cuatro componentes primarios de los Sistemas de Gestión de seguridad operacional: Política y Objetivos, Gestión de Riesgos, Aseguramiento de la Seguridad y Promoción de la seguridad operacional.
- La identificación del marco regulatorio y documentación guía para la estructuración e implementación de un Sistema de Gestión de seguridad operacional acorde a cada organización.

Es clave resaltar que el control de la seguridad operacional se fundamenta en las estructuras organizacionales, responsabilidades, procedimientos, procesos y recursos que permitan la implementación de políticas alineadas con el objetivo trazado.

¿QUÉ PASA SI SOMOS TESTIGOS DE UN INCIDENTE O ACCIDENTE AÉREO?

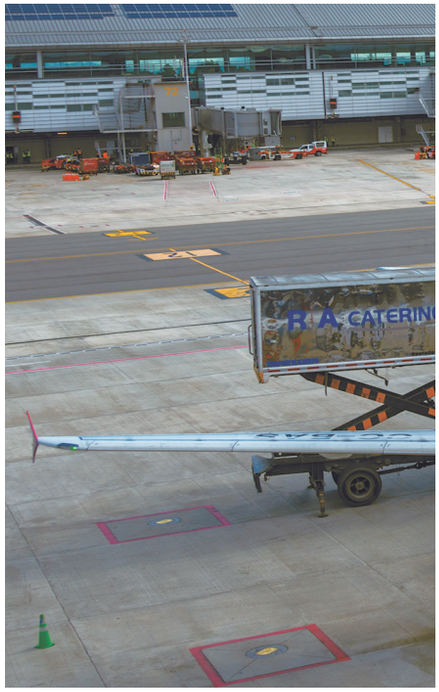
El concepto de accidente nos dice que es un evento inesperado, impactante y potencialmente destructivo, que nadie lo desea, nadie lo planea, pero está ahí como parte de la operación aérea; cuando se presentan, tanto los incidentes como accidentes aéreos se convierten en una fuente importante de aprendizaje para mejorar las condiciones asociadas a la seguridad operacional; para ello, existen procedimientos que se deben cumplir de manera rigurosa en la medida que las condiciones asociadas a los mismos lo permitan.

"Tanto los incidentes como accidentes aéreos se convierten en una fuente importante de aprendizaje para mejorar las condiciones asociadas a la seguridad operacional"

Las investigaciones están a cargo de personas preparadas para este fin; sin embargo, no siempre los investigadores son los primeros en llegar al lugar donde ocurre el evento, por tal motivo es importante recordar algunos parámetros que debemos tener en cuenta en caso de estar presentes en dicho momento.

Legislación nacional relacionada a la investigación de accidentes se encuentra en el RAC 8 (Reglamento Aeronáutico Colombiano), que a su vez se basa en el Anexo 13 de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).

Cualquier persona puede llegar a ser testigo de un accidente o incidente de aviación y de ser éste el caso, tenemos la obligación de ser parte activa en el aporte de información que ayude a esclarecer las causas, permitiendo así que las autoridades competentes formulen las respectivas recomendaciones; es importante tener claro que existe una legislación establecida, personal preparado y entrenado dedicado a la investigación de éste tipo de eventos, por lo cual debemos evitar convertirnos en una especie de investigadores improvisados y que por nuestro espíritu colaborativo obstaculicemos o seamos una fuente de fuga de información para diferentes actores, generando conflicto.



Teniendo presente que cuando se presenta un hecho de ésta naturaleza prima la vida humana, la notificación a las autoridades es esencial, con el fin de preservar la integridad física de las personas, pero esto es solo una parte de un esquema de notificación y actuación complejo, donde se busca en todos los casos la preservación de las pruebas, que son la columna principal de la investigación de accidentes; para ello, la seguridad física se convierte en un actor principal donde su función de custodia es primordial para evitar que se presenten saqueos, daños adicionales, destrucción de pruebas, contaminación de la escena, entre otros, por

lo cual ser testigo de un accidente o incidente implica también la responsabilidad de respetar la integridad de los afectados, sus pertenencias personales y la imagen de las compañías involucradas. Un mal manejo de la información podría llegar a tener un alcance de proporciones importantes, irrecuperables a largo plazo y con implicaciones económicas representativas.

Tanto la información obtenida en el momento, como los registros fotográficos o fílmicos, deberán ser custiodados de manera especial y ser entregados a la autoridad aeronáutica respectiva, evitando la tentación de compartir éstos con otras personas o por medio electrónico donde estarán en un sistema no controlado y con posibles implicaciones jurídicas para los testigos.

Toda la información suministrada al ente investigador debe ser fiable y veraz para el desarrollo de la investigación y una vez se emitan las conclusiones o resultados de esta, se deberán tomar las acciones respectivas; sin embargo, paralelo al trabajo que realiza la autoridad aeronáutica, cada compañía involucrada y los respectivos aeródromos deberán desarrollar un trabajo reactivo de identificación de peligros y gestión de riesgos relacionados a la seguridad operacional.

Este trabajo consiste en recopilar la misma información suministrada al investigador, y sumado a un historial de accidentes, implicaciones con las mismas compañías involucradas, eventos sucedidos similares dentro del área de influencia própia del aeródromo, o eventos similares sucedidos en otros aeropuertos, entre otros datos, se intenta desarrollar una escena lo más precisa posible de lo ocurrido, teniendo claro que no se estan buscando culpables.

Una vez obtenidos suficientes datos, deberá realizarse una revisión juiciosa de los eventos que antecedieron al suceso y con ello evaluar las posibles debilidades dentro del sistema de gestión, para determinar las medidas más eficaces de fortalecimiento del sistema de identificación de peligros y gestión de riesgos teniendo claros los parámetros definidos por la OACI, tales como entrenamiento, tecnología y normatividad, buscando así la prevención de futuros eventos similares o incluso de mayor afectación, propendiendo aumentar la concientización de los riesgos inherentes a la operación y la conciencia situacional de toda la comunidad aeroportuaria.

Los incidentes y accidentes de aviación estan latentes todo el tiempo, en todas las fases de los vuelos, durante la atención a las aeronaves, durante la conducciòn de vehículos en el lado aire, en las instrucciones que se brindan desde los centros de operaciones y demás; aunque no se debe acostumbrar a los mismos, se debe ser conscientes que cada una de éstas situaciones son una oportunidad de crecimiento formativo, profesional y operacional a todos los niveles, y que cuando ocurran debemos tomarlos como la oportunidad de obtener un aprendizaje y subir los estándares de seguridad operacional dentro y fuera de los aeródromos.

LA IMPORTANCIA DEL CURSO DE PERMISO DE CONDUCCIÓN DENTRO DEL ÁREA DE MOVIMIENTO

OPAIN S.A., consciente de la circulación vehicular en el lado aire y en cumplimiento con la normatividad aplicable, especialmente el Reglamento Aeronáutico Colombiano RAC 14, la Resolución 01258 de 2012, el Plan Operativo y el Acuerdo 025 de 2008- Plan Nacional de Instrucción en Operaciones Aeroportuarias de la Aviación Civil- PNIOA, donde se definen las pautas y responsabilidades que tienen los aeródromos respecto a los programas de instrucción; ha desarrollado un programa especial de capacitación para conductores que en función de su trabajo, requieran conducir en las áreas restringidas del Aeropuerto El Dorado.

El mencionado programa se implementa con una periodicidad quincenal dentro de las instalaciones del concesionario, no tiene costo para las compañías aéreas o sus funcionarios, y su programación se comparte a la comunidad aeroportuaria al comienzo de cada año.

Existen varios aspectos que deben tenerse en cuenta antes de tomar el curso de conducción y entre los más importantes, se considera que todo aspirante a conducir un vehículo o equipo dentro del área de movimiento deberá tener una capacitación previa de al menos 30 horas brindada por su compañía; en este entrenamiento inicial, deberán tratarse temas básicos asociados a la operación aeronáutica como son:

Geografía del aeródromo.

Señales, marcas y luces del aeródromo.

Procedimientos radiotelefónicos.

Términos y fraseología utilizados en el control de aeródromo, incluso el alfabeto de deletreo de la OACI.

Reglamento de los servicios de tránsito aéreo en su relación con las operaciones en tierra.

Reglamentos y procedimientos de aeropuerto.

Funciones especializadas requeridas, p.ej., en las operaciones de salvamento y extinción de incendios (primeras respuestas a eventos).

Normas sobre operación de aeródromos.

Procedimientos de seguridad aeroportuaria.

Conocimiento de procedimientos en condiciones de baja visibilidad.

El entrenamiento brindado por la empresa a sus colaboradores antes de su asistencia al curso de conducción dictado por el concesionario se ajusta a la definición establecida para el término Personal Calificado, teniendo así las herramientas básicas necesarias para el siguiente nivel de formación.

Es necesario tener presente que el curso dictado por el concesionario no reemplaza en ninguna medida la formación inicial que debe brindar la compañía contratante a sus colaboradores, y que la aprobación del curso de conducción no garantiza completamente la idoneidad del individuo en el desarrollo propio de las actividades para las cuales fue contratado, por lo cual la compañía deberá dentro de su programa de formación contemplar el OJT- (On the Job Training), diseñado para el acompañamiento e instrucción del puesto de trabajo.

Basados en el cumplimiento normativo, dentro del curso de permiso de conducción se desarrollan temas propios de la gestión de operaciones aeroportuarias y se busca la sensibilización en temas propios de la seguridad operacional y la prevención de accidentes.

• Entre los temas tratados se contemplan:

1. Normatividad relacionada a la Gestión de Seguridad Operacional, régimen sancionatorio y normatividad local de aeródromo.
2. Características de los vehículos y equipos para operar en plataforma.
3. Normas generales de conducción en plataforma.
4. Márgenes de seguridad asociadas a aeronaves en movimiento y prelación de paso.
5. Restricciones de altura, restricción de tránsito de las distintas calles de servicio y demarcación vehicular propia de aeródromos.
6. Configuración de las zonas de la plataforma.
7. Procedimientos operacionales de aeródromo (follow me, aprovisionamiento de combustible a las aeronaves, tránsito en zonas de aviación general, procedimientos de baja visibilidad-LVP, atención de aeronaves en posiciones flexibilizadas).
8. Estándares de seguridad operacional para el Aeropuerto El Dorado (uso de prendas de alta visibilidad, señalización adecuada de zona de obras en el lado aire).
9. Sensibilización para la prevención del FOD (Foreign Object Damage).
10. Peligro aviario y de la fauna.
11. Medios para la notificación y reportes de peligros asociados a la seguridad operacional.

Una vez los participantes hayan aprobado el curso, este permiso le será consignado en su carné de accesos de acuerdo a su licencia de conducción nacional vigente. Las especificaciones detalladas para tomar el curso se encuentran publicadas en la página web de OPAIN www.opain.co en el documento "Instructivo para la obtención del permiso de conducción en el área de movimiento".

El curso permiso de conducción, hace parte de los pilares importantes dentro del Sistema de Gestión de seguridad operacional- SMS de OPAIN S.A., teniendo presente que ciertas conductas humanas pueden ser un peligro latente para la operación aérea, y su gestión está enlazada con la mitigación de riesgos asociados a la capacitación, instrucción y sensibilización del personal que actua en todos los aspectos operacionales de la aviación. Lo anterior, se ha convertido en una tarea que nos ocupa todos los días a todos los niveles de las organizaciones que trabajamos en el campo de la aviación y el resultado, aunque discreto, se ve todo el tiempo en el desarrollo de una operación segura al finalizar el día, con cientos de operaciones, miles de pasajeros movilizados, innumerables recursos de toda naturaleza y finalizar las labores diarias: sin novedad.

"Todo aspirante a conducir un vehículo o equipo dentro del área de movimiento deberá tener una capacitación previa de al menos 30 horas brindada por su compañía"

FESTIVAL
GASTRONÓMICO
EL DORADO

Descubre una **experiencia gastronómica** diferente

DEL 15 DE OCTUBRE AL 14 DE NOVIEMBRE DEL 2019

EL DORADO

ENTENDIENDO Y CONTROLANDO EL JET-BLAST

El Jet-Blast es un fenómeno que ocurre inevitablemente en la operación de aeronaves en tierra. En vuelo, una aeronave es capaz de maniobrar por el aire de forma ágil gracias a sus superficies de control y su forma específicamente diseñada para ser lo más aerodinámica y eficiente posible; sin embargo, en tierra la historia es diferente.

Para desplazarse por el aeropuerto los pilotos al mando de una aeronave deben hacer uso del empuje de sus motores para maniobrar por el sistema de calles de rodaje y plataformas del aeropuerto.

Entendiendo el Jet-Blast.

El Jet-Blast o Chorro de Turbina se define como la corriente de aire caliente generada por los motores de las aeronaves. Físicamente y tal como lo describe la segunda y tercera ley de Newton, al acelerar una masa de aire en una dirección, se genera una fuerza equivalente en el sentido contrario, a esto se lo conoce como empuje. Por ejemplo, los dos motores de un Airbus A320 generan aproximadamente 50.000 libras o 23 toneladas de empuje en su mínima potencia. Uno se puede llegar a imaginar fácilmente los efectos que podría causar el estar expuesto a esta violenta masa de aire en movimiento.

Cuando te encuentras en la plataforma mientras una aeronave pasa a tu lado no solo notas el olor a queroseno sino también la sensación de una tormenta de aire caliente que te deja sin aliento. Es muy fácil encontrar en internet gran cantidad de videos de vehículos siendo despedidos por el aire debido al empuje generado por una aeronave como el Boeing 747 al iniciar su rodaje. El desplazamiento de vehículos o equipos que no se encuentran correctamente frenados o asegurados debido al Jet-Blast pueden convertirse en FOD (Foreign Object Damage) y generar colisiones contra peatones, entre vehículos o incluso contra otras aeronaves. Adicionalmente, pequeños elementos podrían ser expelidos a gran velocidad convirtiéndose en proyectiles mortales.

Controlando el Jet-Blast.

En aeropuertos pequeños o con poco tráfico este fenómeno puede ser mitigado de forma simple al darle un mayor espacio para maniobrar a las aeronaves. Sin embargo, en aeropuertos grandes con un gran volumen de operación, como el Aeropuerto Internacional El Dorado, este es un lujo que no es posible debido a la constante búsqueda de eficiencia en el uso del espacio disponible.

Conociendo el riesgo que implica el Jet-Blast, en el aeropuerto Internacional El Dorado se han implementado dispositivos deflectores de flujo, conocidos como "Blast Deflectors". Estos dispositivos, por medio de su geometría, son capaces de cambiar la dirección del chorro de turbina haciendo que este se disperse hacia arriba, eliminando el peligro que este presenta. Específicamente, podemos encontrarlos en el Recinto de Prueba de Motores "Ground Run-up Enclosure" donde además de reducir el ruido producido al realizar pruebas de motores, incluso a máxima potencia, cuenta con deflectores de flujo en su parte trasera permitiendo la operación segura de aeronaves en las calles de rodaje aledañas. Este tipo de dispositivos, también pueden ser encontrados, en la plataforma sur donde las aeronaves que transitan por la calle de rodaje G pueden parquear e iniciar su rodaje sin afectar la vía vehicular posterior.

No obstante, no es posible blindar todo el aeropuerto con estos dispositivos puesto que, debido a su tamaño, pueden llegar a ser considerados un obstáculo para la operación de aeronaves y es por esto que deben tomarse otras medidas que permitan mitigar el riesgo generado por el Jet-Blast.

La primera medida consiste en tener una alta conciencia situacional en todo momento. Los pilotos deben ser consientes de la ubicación donde se encuentran maniobrando y qué afectación pueden dejar detrás de ellos cuando aplican más potencia de la necesaria o cuando van a iniciar su rodaje. El personal en tierra debe estar alerta de su entorno, mantener una distancia prudente de las aeronaves con motores encendidos y evitar y reportar situaciones de riesgo.

En segundo lugar, es importante tener todos los objetos inherentes a las actividades operacionales debidamente asegurados para evitar que estos salgan despedidos por acción de las corrientes de viento. Así mismo, al estacionar vehículos y equipos, asegurando de manera correcta el freno para evitar su desplazamiento por acción de fuentes externas.

Debido a la capacidad de daño que puede tener un objeto lanzado a gran velocidad, causando lesiones a las personas o daños a equipos, aeronaves e infraestructura; es necesaria una cultura general en la comunidad aeroportuaria, donde exista conciencia de la responsabilidad conjunta frente al control del FOD (Foreign Object Damage).

En el marco de ACI-LAC 2019 entidades firman acuerdo **"A-CDM"** para optimizar la operación del Aeropuerto El Dorado

El acuerdo fue suscrito por Opain concesionario del Aeropuerto El Dorado, la Aerocivil, ocho aerolíneas y dos proveedores de servicios terrestres para optimizar el uso de la infraestructura aeroportuaria y lograr una operación eficiente y fluida que mejore la experiencia de los viajeros.

FIRMA DEL ACUERDO A-CDM

En el marco de la Conferencia Anual del encuentro de ACI-LAC 2019, el Aeropuerto El Dorado firmó la carta de acuerdo operativo A-CDM (Airport Collaborative Decision Making) en la terminal.

El acuerdo fue suscrito por Opain concesionario del Aeropuerto El Dorado, la Aerocivil, ocho aerolíneas y dos proveedores de servicios terrestres para optimizar el uso de la infraestructura aeroportuaria y lograr una operación eficiente y fluida que mejore la experiencia de los viajeros.

La metodología de este acuerdo ya se ha implementado con resultados positivos en grandes aeropuertos de Europa y el Medio Oriente.

El Aeropuerto El Dorado celebró el 23 de octubre de 2019, en el marco del evento ACI-LAC, un importante hito para su operación, liderado por el concesionario Opain: la firma de la carta de acuerdo operativo Airport Collaborative Decision Making (A-CDM); el cual fue suscrito por Opain, la Aerocivil, ocho aerolíneas y dos proveedores de servicios terrestres.

La carta manifiesta la intención y compromiso de los firmantes de participar en el proyecto A-CDM que mejorará el flujo y la certeza de la información operativa que cada una de estas entidades maneja para el funcionamiento de la terminal. El A-CDM ha sido un proyecto bandera, en el que Opain viene

trabajando desde hace más de un año, y constituye un nuevo paradigma en la forma de operación del aeropuerto, adoptando una metodología implementada ya en grandes e importantes aeropuertos de Europa y Medio oriente.

Este proyecto pionero en Colombia consiste en un nuevo modelo de trabajo colaborativo que permite: tomar mejores decisiones operativas para aprovechar la capacidad disponible; mejorar el cumplimiento de itinerarios de los vuelos y, optimizar los tiempos de rodaje de las aeronaves reduciendo la cantidad de combustible consumido y el número de emisiones generadas, entre otros beneficios.

Finalmente, los representantes de las entidades que realizaron la firma: Juan Carlos Salazar por Aerocivil, Álvaro González por Opain, Eduardo Mendoza por Avianca, Santiago Álvarez por Latam, Carlos Meza por Viva air, Nicolás Murillo por Easy Fly, Carolina Vernaza por Delta, Yusuf Morkuyun por Turkish, Juliana Salas por Copa-Wingo, Andrés Riaño por SAI-AVH y Jorge Bello por Menzies reiteraron su intención de seguir trabajando activamente en este importante proyecto que se constituirá en una piedra angular de la operación del aeropuerto.

A-CDM
EL DORADO

Descubre todo sobre

TU PRÓXIMO DESTINO

1. Barranquilla

2. Santa Marta

3. Cartagena

4. Santander

5. Valle del Cauca

6. Bogotá

Contáctanos: (+57) 314 5247392 - (+57) 301 2260800

@checkincolombia Check In Colombia **WWW.CHECKINCOLOMBIA.COM**

check-in
COLOMBIA

SI TE GUSTAN LOS ANIMALES, SEGURO TE VA A INTERESAR

Bogotá es pionera en protección animal y desde finales del año 2016 cuenta con el Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal - IDPYBA, primera entidad pública en Latinoamérica dedicada a trabajar exclusivamente por la protección de los animales domésticos, de granja y silvestres que habitan en la ciudad.

El Instituto ha implementado estrategias de cultura ciudadana que cambian la forma en que las personas se relacionan con los animales. Más de 10 programas están destinados para la atención de animales víctimas de maltrato, accidentes o enfermedades graves. Además, de la creación de jornadas de esterilización e identificación con microchip para perros y gatos con y sin cuidador.

Desde su fundación, el Instituto Distrital de Protección y Bienestar Animal ha trabajado de la mano con el Aeropuerto El Dorado, recibiendo los animales domésticos que son retenidos por el Equipo de Control Fauna, evitando afectación a las operaciones aéreas. Adicionalmente, se ha convertido en una pieza clave en la inspección y aseguramiento en la tenencia adecuada de animales de granja en áreas aledañas al aeropuerto, evitando que la actividad pecuaria se convierta en un foco de atracción de aves al aeropuerto.

Los animales rescatados son llevados a la Unidad de Cuidado Animal, un lugar dedicado a la atención de más de 400 perros y gatos que están bajo custodia del Instituto y que han sufrido algún tipo de maltrato como abandono, explotación, desentendimiento, maltrato físico o emocional, negligencia o abuso sexual.

En la Unidad, perros y gatos pasan por un proceso médico veterinario y un tratamiento con un equipo especializado en comportamiento animal. Finalmente, cuando están recuperados, van al área de adopción con el fin de encontrar un hogar en donde puedan cuidarlos y amarlos el resto de sus vidas.

Así mismo, el Instituto creó el "Tour de la adopción" una campaña que consiste en llevar jornadas de adopción a centros comerciales, empresas y parques, con el fin de facilitar el proceso para que las familias encuentren su nuevo compañero de vida. Sin embargo, los interesados, pueden visitar las instalaciones de la Unidad de Cuidado Animal, en donde todos los días son de adopción.

Si quieres cambiar tu vida y la de un amiguito peludo puedes acercarte a la Carrera 106 A # 67- 02 El Muelle - Engativá, de lunes a viernes de 9:00 AM a 3:30 PM, sábados, domingos y festivos de 9:00 am a 12:00m. Para adoptar sólo debes ser mayor de edad, presentar tu documento de identidad y tener los elementos para llevar el animal a tu casa: guacal si quieres un gato, correa si es un perro y bozal si es de raza fuerte.

Tú puedes ser la familia que un perro o gato necesita para tener una vida feliz, anímate, cuando adoptas no solo llevas más amor a tu hogar, sino le das la oportunidad a otros animales rescatados para ser atendidos y luego encontrar una familia que los quiera para toda la vida.

Imágenes de: .proteccionanimalbogota.gov.co

EL RETO DEL CONTROL DEL PELIGRO AVIARIO Y FAUNA EN UN PAÍS MEGADIVERSO

Colombia, es el segundo país más biodiverso del mundo, cuenta con cerca del 10% de la biodiversidad del planeta. Es la nación con mayor diversidad de aves a nivel mundial con cerca de 1.908 especies. Esto se da gracias a su posición geográfica, ya que es el paso obligado de un considerable número de especies migratorias procedentes de zonas templadas del norte y sur América. Sus riquezas naturales y variedad de ecosistemas favorecen la presencia de diferentes tipos de especies.

En el centro de Colombia se encuentra el aeropuerto más grande e importante del país, el Aeropuerto El Dorado. Allí se realizan en promedio mil (1.000) operaciones diarias entre aviación comercial-regular, aviación general, militar y de carga. Se movilizan más de 32.7 millones de pasajeros y se transportan más de 709 mil toneladas de carga al año, características que lo sitúan como el primer aeropuerto de carga y el tercero en tráfico de pasajeros de Latinoamérica. Lo anterior, hace necesario analizar y evaluar las implicaciones sociales y económicas de cualquier evento que pueda interferir con la seguridad aérea.

Estos aspectos configuran un escenario de riesgo probable para una problemática de gran interés en el mundo aeronáutico denominado peligro aviario y de fauna. Estos fenómenos se dan, cuando la fauna y las aeronaves se encuentran en los cielos y en los aeródromos, presentándose incidentes y accidentes de aviación que dejan al año grandes pérdidas económicas y eventualmente humanas. Para prevenirlos, es necesario la adopción de acciones de manejo, las cuales deben ser direccionadas desde los Estados y ejecutadas a través de los operadores aeroportuarios, las empresas aéreas, las autoridades y en general toda la comunidad aeroportuaria.

ESPECIES DE MAYOR PELIGROSIDAD EN EL AEROPUERTO EL DORADO

Aunque la peligrosidad de las especies es una condición que varía mes a mes, dependiendo del comportamiento de la fauna, los factores medio ambientales y el estado interno del Aeropuerto. Generalmente el gallinazo negro y la garza bueyera son las especies que representan la mayor peligrosidad para las operaciones aéreas. Si bien los reportes de impactos con estas especies son bajos, debido a su tamaño y su tendencia a volar en grupos, existe mayor probabilidad de que se ocasione daños a las aeronaves cuando ocurre un impacto con las mismas.

Gallinazo negro: es un ave carroñera que se encuentra presente en todo el territorio colombiano, siendo muy común en áreas pobladas y terrenos abiertos. En El Dorado los gallinazos son abundantes durante los meses de mayor radiación solar, donde su vuelo de planeo se ve favorecido por la formación de corrientes térmicas ascendentes.

Aunque dentro del aeropuerto no existen fuentes de alimento para esta especie, su presencia está relacionada con el hábitat y actividades circundantes, como mal manejo de residuos sólidos de los barrios vecinos y presencia de animales muertos en el río Bogotá y fincas aledañas.

Garza bueyera: es una especie de ave pelecaniforme de la familia Ardeidae que vive en todas las regiones tropicales, subtropicales y templadas del planeta.

Con características como alta abundancia, comportamiento gregario, permanencia en áreas del Aeropuerto y constantes

cruces sobre las trayectorias; la garza bueyera representa alto riesgo y probabilidad de provocar un incidente, especialmente durante los meses lluviosos del año.

Existe una relación muy estrecha entre el aumento de los registros, el periodo reproductivo de la especie y las altas precipitaciones; los meses en los que se observa mayor actividad, coincide con la presencia de individuos en plumaje reproductivo (plumas de su corona, pecho y espalda de color pardo) y meses de altas precipitaciones. Los meses en los que se registró la mayor abundancia en el año 2018 fueron: julio, agosto, septiembre y octubre. Los registros durante el mes de agosto corresponden generalmente a cruces por el aeropuerto.

Las garzas bueyeras son altamente atraídas por las actividades agropecuarias de las fincas aledañas, donde siguen la maquinaria agrícola en busca de insectos y pequeños vertebrados. Adicionalmente, los encharcamientos en las zonas de seguridad durante la temporada de lluvias, favorece la reproducción de insectos alimento predilecto de estas aves.

las golondrinas durante la temporada de aves migratorias (septiembre-octubre) cientos de golondrinas llegan a las zonas de seguridad para alimentarse de insectos voladores. Durante esta época se presenta un pico en incidentes con fauna ocasionado en su mayoría por impactos con golondrinas; afortunadamente, debido al pequeño tamaño de la especie (peso menor a 5g), generalmente no generan daños relevantes a las aeronaves.

MITIGACIÓN DE RIESGOS POR FAUNA

La identificación de las especies peligrosas y su control en el Aeropuerto El Dorado, se logra a través de la implementación del Programa de Gestión de Riesgos para el Control del Peligro Aviario, formulado con base en los resultados del monitoreo de fauna y análisis del comportamiento y distribución de las especies, que aportan información clave para conocer el estado actual de las condiciones de riesgo, ayudando a determinar qué aspectos deben ser intervenidos prioritariamente para reducir dicho riesgo a niveles aceptables.

Aunque la formulación del programa es responsabilidad del explotador del aeropuerto, su implementación requiere gestión interinstitucional entre diferentes actores como: personal involucrado en las operaciones aéreas, quienes tienen la tarea de identificar peligros y reportar los impactos con fauna; el aeropuerto, quien se encarga de analizar la información y realizar planes de control tanto pasivos como activos; autoridades gubernamentales y ambientales del área de influencia del aeropuerto, que apoyan la gestión de permisos ambientales necesarios para controlar la fauna y vigilan el buen uso del suelo en zonas aledañas y la autoridad aeronáutica encargada de establecer reglamentos nacionales y consolidar una estructura normativa para la gestión de riesgos por fauna y vigilar el cumplimiento de la reglamentación por parte de los aeropuertos.

El éxito en la mitigación de riesgos por fauna solo se alcanza cuando todos los actores relacionados con el peligro aviario y de la fauna, trabajan de manera coordinada aportando la información necesaria para identificar los peligros y gestionar los riesgos que se presentan en un momento dado, apoyando la gestión.

PREVENCIÓN Y GESTIÓN DE LOS RIESGOS LABORALES

Estudios de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) citan que cada día mueren más personas a causa de accidentes laborales o enfermedades relacionadas con el trabajo, una cifra cercana a los 2,78 millones de muertes por año. Además, anualmente ocurren unos 374 millones de lesiones relacionadas con el trabajo no mortales, que resultan en más de 4 días de ausentismo laboral. El costo de esta adversidad diaria es enorme y la carga económica de las malas prácticas de seguridad y salud se estima en un 3,94 por ciento del producto interno bruto (PIB) global de cada año.

Al respecto, la OIT tiene como objetivo crear conciencia mundial sobre la magnitud y las consecuencias de los accidentes, las lesiones y las enfermedades relacionadas con el trabajo y de posicionar la salud y la seguridad de todos los trabajadores en la agenda internacional para estimular y apoyar la acción práctica a todos los niveles.

La gran variedad de riesgos laborales a los que se exponen día a día los trabajadores al interior de las empresas derivados de sus actividades económicas, se deben ver reflejados en generar una adecuada estrategia de identificación, evaluación y valoración de los mismos, asumiendo como prioridad la responsabilidad por parte de cada una de las empresas en el Territorio Nacional en materia de prevención y control de los riesgos laborales, para el cuidado de la salud y seguridad de cada uno de sus trabajadores y contratistas.

Partiendo del marco legal colombiano, donde el Decreto único sector trabajo 1072 de 2015 en su artículo 2.2.4.6.15. establece la obligación por parte del empleador en adoptar disposiciones efectivas para desarrollar las medidas de identificación de peligros, evaluación y valoración de los riesgos, estableciendo las respectivas medidas de control y gestión de la exposición en torno a la prevención de daños en la salud y seguridad de los trabajadores y/o contratistas, como también en los equipos e instalaciones. Dicha metodología debe ser sistemática y tener alcance sobre todos los procesos y actividades rutinarias y no rutinarias, siendo estas internas o externas.

OPAIN implementa dentro de su proceso de identificación de peligros, evaluación y valoración de riesgos, bajo la guía técnica colombiana GTC 45 del Instituto Colombiano de Normas Técnicas y certificación (ICONTEC), identificando los principales factores de riesgo y condiciones de salud a los que se encuentran expuestos sus trabajadores y contratistas, encontrando en esta guía la facilidad de identificar los peligros y evaluar el peligro de manera asertiva, garantizando la prevención y gestión de los riesgos laborales, y asegurando el cumplimiento de la legislación vigente aplicable en relación a la prevención de estos; con un enfoque en la reducción de los accidentes de trabajos y enfermedades de origen laborales.

Participación de todos los niveles

En lo referente a la salud y seguridad en el trabajo, Opain contribuye a un aeropuerto más seguro, mejorando la calidad de vida laboral y generando ambientes de trabajo sanos para sus trabajadores y contratistas, mediante la identificación de peligros y control de las condiciones inseguras. El área de seguridad y salud en el trabajo tiene como aliado estratégico al Centro de Control de Operaciones (CCO), quien recibe todas las novedades que se presentan dentro del área concesionada, incluyendo las condiciones inseguras con potencial de daño a la comunidad aeroportuaria, quien a su vez redirecciona las novedades al área encargada para su gestión y control.

Es de resaltar que gracias al esfuerzo de todos los colaboradores y al fomento de la cultura de seguridad y salud en el trabajo, durante los últimos 12 años la concesión ha gestionado los riesgos laborales, avanzando en materia de prevención de riesgos laborales, logrando objetivos como cero accidentes graves y/o mortales como se refleja en las estadísticas de accidentalidad durante los últimos años, convirtiéndose de este modo como un referente para el sector aeronáutico a nivel internacional.

Impacto a nivel empresa

El incumplimiento de la legislación vigente en materia de seguridad y salud en el trabajo por parte de las empresas pueden traer consigo sanciones administrativas, responsabilidad civil y penal. Es de suma importancia realizar una adecuada prevención y gestión de los riesgos laborales, dando cumplimiento a la normatividad legal vigente, e impactando directamente en la reducción del ausentismo laboral.

Realizando una adecuada identificación de peligros, evaluación y gestión del riesgo se previene la ocurrencia de los Accidentes de Trabajo y Enfermedades de Origen Laboral (ATEL), considerando que estos constituyen una cuantiosa fuente de generación de costos económicos para las empresas. La prevención y gestión de los riesgos laborales, además de proteger la salud y seguridad de los trabajadores, supone una inversión rentable para el aumento en la productividad de cualquier empresa.

Como resultado final de la identificación de peligros y evaluación de los riesgos, las empresas en sus diferentes niveles deben responsabilizarse frente a la gestión y planificación de las medidas de control eficaces para la eliminación o mitigación de los factores de riesgos asociados a los procesos.

TURISMO SOSTENIBLE

La ciudad de Bogotá y El Aeropuerto El Dorado han desarrollado estrategias turísticas a través de proyectos atractivos y responsables que tienen como objetivo la conservación y preservación del patrimonio natural y cultural.

El turismo en Colombia continúa en crecimiento con tasas superiores a las del resto del mundo, convirtiéndose en un importante factor para el desarrollo de la economía en la región. El crecimiento del sector turístico es el resultado de factores positivos, como una mejor imagen del país y el estímulo de los nuevos hábitos de consumo del mercado.

Es así, como el crecimiento en el sector aéreo en el país motivó a la autoridad aeronáutica y al Ministerio de Transporte, a elaborar el Plan Estratégico Aeronáutico 2030 cuyo objetivo es movilizar 100 millones de pasajeros y duplicar el transporte de carga en un entorno institucional, competitivo, conectado, seguro y sostenible, con una infraestructura renovada y una industria robustecida.

Por ello, el Aeropuerto El Dorado, se ha retado y ha implementado estrategias ambientales y sociales que contribuyen a mejorar las condiciones de su entorno adquiriendo prácticas sostenibles a través de:

- Uso de tecnología de vanguardia: ofreciendo un sistema de iluminación, aprovechamiento de aguas lluvias y ventilación natural en la T1 del Aeropuerto.

- Involucramiento de las comunidades aledañas brindando oportunidades de empleo, y mejorando la infraestructura de algunas escuelas (2018 y 2019).

- Reconocimiento internacional "Airports Going Green Awards", con el Modelo de Gestión de Residuos en este evento anual (2018).

- Reconocimiento Latinoamericano de Basura Cero, por ser el primer aeropuerto en obtener la categoría Oro (2019), aprovechando el 52% de los residuos que se generaron en el Aeropuerto durante el 2018

- Certificado en la Nivel II - Reduction en el programa "Airport Carbon Accreditation" de la ACI (2019), por la reducción del 20 % de las emisiones absolutas comparados con los últimos 3 años y reducción del 25% en la intensidad de sus emisiones.

De esta manera, El Dorado, reafirma su compromiso con sus grupos de interés, ofreciendo productos y servicios que aporten valor al turismo sostenible no solo de la ciudad sino del país como un lugar cada vez más atractivo para el mundo.