



# INFORMACION DE CARSAMPAF Y NORMATIVA OACI

SEMINARIO TALLER SMS /PELIGRO AVIARIO  
CIUDAD PANAMA, PANAMA  
DEL 14 AL 17 DE JUNIO, 2011



## El Comité Regional de Prevención del Peligro Aviario y Fauna (CARSAMPAF)

Surge como una gran necesidad del Subgrupo AGA/AOP del GREPECAS, con el objeto de :

- Transmitir a los Estados/Territorios información, experiencias y conocimientos para llevar a cabo programas de manejo de control de las aves y fauna en los aeropuertos;
- Exhortar la creación de los Comités Nacionales y de Aeródromo, con el único propósito de **mantener niveles aceptables en el control del riesgo** que representan las aves y la fauna en los aeropuertos.

# Comité Regional de Prevención del Peligro Aviario y Fauna (CARSAMPAF)



# INTERCAMBIO DE EXPERIENCIAS / MENSAJES ELECTRONICOS

## Comités de Peligro Aviario en la Región SAM





Comité Regional de Prevención del Peligro Aviario  
y Fauna (CARSAMPAF)

# Junta Directiva

Argentina, Cuba, Costa Rica,  
Perú

**CONSEJO CONSULTIVO**

Ifalpa, México, Panamá, Paraguay, Brasil

# Primeras iniciativas del problema “Peligro Aviario”

Seminario sobre Reducción del Peligro  
Aviario/Chile, marzo de 1993.

Seminario Peligro Aviario, Protección  
Ambiental y Uso de los Terrenos en los  
aeropuertos, Regiones  
NAM/CAR/SAM/Miami, abril 2001.

## **Reunión Subgrupo del GREPECAS AGA/AOP/SG 1/BAHAMAS, junio, 2001**

Nota de Estudio que proponía el establecimiento de un Comité Regional de Peligro Aviario para tratar los problemas de peligro aviario en las regiones CAR/SAM.

Argentina, Brasil, Chile, Cuba, Estados Unidos, México y Panamá comentaron sobre esta propuesta y la reunión adoptó entre sus conclusiones, el establecimiento de un Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario, a más tardar en junio de 2003.



## Comité Regional de Prevención del Peligro Aviario y Fauna (CARSAMPAF)

En adelante las reuniones y Conferencias se realizaron anualmente.  
Con el patrocinio de los Estados Miembros del Comité  
CARSAMPAF

Chile  
Río de Janeiro  
Panamá  
Guayaquil  
Brasilia  
Isla Grenada  
Costa Rica

MEDELLIN, COLOMBIA  
Del 05 al 09 de setiembre, 2011



**MANUAL DE SERVICIOS DE AEROPUERTOS**  
**( Doc 9137 – AN/898 ) OACI / PARTE 3**  
**REDUCCIÓN DEL PELIGRO QUE REPRESENTAN LAS AVES**  
**Tercera Edición - 1991**

El Anexo 14 establece que es preciso que los Estados tomen las medidas necesarias para reducir el número de aves que representan un peligro para las operaciones de las aeronaves, adoptando medidas encaminadas a desalentar su presencia en los aeropuertos o en sus proximidades.



El Manual de Servicios de Aeropuertos ofrece Asesoramiento a los Estados con el fin de asegurar que se adopten medidas adecuadas para superar los posibles peligros aviarios.

## MANUAL DE SERVICIOS DE AEROPUERTOS ( Doc 9137 – AN/898 ) / PARTE 3

Ofrecer al personal de aeropuertos la información necesaria para **crear y aplicar un sistema eficaz de organización** para limitar la presencia de aves en su aeropuerto.

Teniendo presente que como en todos los aeródromos **no se presentan los mismos riesgos** de choques con aves, éstos se deben abordar desde ángulos diferentes

La gravedad del peligro aviario depende de la ubicación geográfica, del atractivo que tenga el lugar para las aves y de la densidad del tránsito aéreo.

En este Manual se aborda estrictamente la **restricción de las aves** a fin de reducir el peligro de los choques con aeronaves, pero también se alienta a las autoridades aeroportuarias a que incluyan tanto **aves como mamíferos en sus programas** de control de la fauna silvestre.

# Ejemplo de choque de ave con aeronave

Aunque las colisiones con pájaros en algunos casos, no suelen causar daños importantes en las aeronaves, algunos choques pueden interrumpir los despegues y aterrizajes y provocar accidentes.

Por ejemplo, en un caso una gaviota argéntea (*Larus argentatus*) fue absorbida por el motor de un Boeing-737. Al perder potencia el motor afectado, el piloto decidió interrumpir el despegue aplicando los frenos en el último momento y tratando de detener la aeronave. Como resultado de ello, la aeronave patinó fuera de la pista hasta detenerse y hundirse en una zona pantanosa. Cincuenta y ocho pasajeros fueron evacuados. Los gastos que acarrearón las maniobras para sacar el avión del lodo y ponerlo de nuevo en servicio se calcularon en más de \$1.5 millones EUA.

## FUNCIÓN DEL JEFE DE AEROPUERTO

Dada la importancia que asume la restricción de las aves, incumbe a cada jefe de aeropuerto **la responsabilidad** de adoptar todas las medidas que estime necesarias para aplicar esta política y reducir al mínimo los índices de choques con aves en el aeropuerto.

Entre estas medidas se incluye la creación y aplicación de un programa de aeropuerto de limitación de la fauna silvestre.

En cada aeropuerto conviene poner en práctica un programa adaptado a las condiciones de emplazamiento, en cooperación con la sede, las oficinas regionales u otros organismos externos.

## EL JEFE DE AEROPUERTO

Designará:

- un coordinador del programa sobre la fauna silvestre
- un oficial de control de los peligros aviarios
- un comité de limitación de la fauna silvestre (comité de coordinación de la protección contra los choques con aves), que elaborará y aplicará el programa de control y mitigación de fauna del aeropuerto.

## **FUNCIONES DEL COMITÉ DE AEROPUERTO DE LIMITACIÓN DE LA FAUNA SILVESTRE**

- Determinará las responsabilidades de las diversas oficinas participantes
- Sus obligaciones deberán dejarle tiempo suficiente para coordinar las actividades de limitación de las aves y de notificación y para participar en ellas.
- Deberá examinar las notificaciones de choques, los registros de actividades diarias y los informes de mantenimiento, para determinar la necesidad de elaborar programas de protección a corto o largo plazo

Para adoptar medidas de protección eficaces en función de los costos es preciso contar con notificaciones apropiadas.

## ORGANIZACIÓN DE UN COMITÉ NACIONAL

Centro de coordinación sobre el análisis del problema, las inspecciones de aeropuertos, la interacción entre el aeropuerto y el explotador de aeronaves, y la investigación y el desarrollo.

Integración:

Ministerio de Transporte

Ministerio de Defensa

Comités de Operadores de aeronaves

Operador del Aeropuerto

Asociaciones de pilotos

Ministerio de Ambiente

Ministerio de Agricultura

# NOTIFICACION DE CHOQUES CON AVES A LA OACI

El sistema de notificación de la OACI de los choques con aves (IBIS), facilita el examen de los informes sobre choques con aves recibidos de los Estados.

Un análisis de más de 35.000 casos de choques registrados en el sistema IBIS revela lo siguiente:

El 5% de los choques importantes notificados que provocaron daños considerables a las aeronaves, fueron sucesos provocados durante el aterrizaje, por precaución o despegues interrumpidos.)

El 15% tienen lugar durante la noche y el resto en la madrugada y al anochecer;

El 65% de los choques han ocurrido con aeronaves de turbofán de más de 27.000 Kg;



# NOTIFICACION DE CHOQUES CON AVES A LA OACI

El 29% de los choques ocurren durante la aproximación y otro 25% durante el recorrido del despegue

El 51% de los choques se producen por debajo de los 100 ft de altura; y

En el 92% de los choques los pilotos no fueron advertidos de la presencia de aves.

# IMPORTANCIA DE LA NOTIFICACIÓN de los choques con aves y otra fauna a la OACI

La eficacia del programa de restricción de las aves dependerá de la calidad de la notificación. Esta es la base de cualquier programa de control aviario.

Los datos podrán derivarse de la observación del movimiento de las aves. Los problemas de mantenimiento, los choques y las actividades de limitación de las aves.

En la elaboración de los datos también deberán participar los pilotos, los explotadores de las aeronaves y el personal que actúe en el emplazamiento.

En el examen de estos datos se señalarán los problemas que se afronten en el emplazamiento y la eficacia de las medidas de restricción de las aves que se estén aplicando.



**AUTORIDAD AERONAUTICA CIVIL**  
**REPUBLICA DE PANAMA**  
**FORMULARIO DE NOTIFICACION DE LOS CHOQUES CON AVES**

Envío a: \_\_\_\_\_

Explotador: \_\_\_\_\_ Consecuencia para el vuelo \_\_\_\_\_

Marca/modelo de aeronave: \_\_\_\_\_

Marca/modelo de motor: \_\_\_\_\_

Matrícula de la aeronave: \_\_\_\_\_

Fecha: día \_\_\_ mes \_\_\_ año \_\_\_\_\_

Hora local: \_\_\_\_\_

Alta: ...A día... B empújarle... C noche... D \_\_\_\_\_

Número del accidente: \_\_\_\_\_

Pista utilizada: \_\_\_\_\_

Posición, si fue en ruta: \_\_\_\_\_

Altura: \_\_\_\_\_ pies

Velocidad indicada: \_\_\_\_\_ nudos

Fase del vuelo \_\_\_\_\_

Estacionamiento... A En ruta... E  
 Rodaje... B Desarrollo... F  
 Rozamiento de despegue... C Aproximación... G  
 Aterrizaje... D Rozamiento de Aterrizaje... H

Partes de la aeronave

Golpes	Dalatas
Rolero.....	.....
Pantallas.....	.....
Pesa (S y LP).....	.....
Motor Núm. 1.....	.....
2.....	.....
3.....	.....
4.....	.....
Módulo.....	.....
Ala/ase.....	.....
Fuselaje.....	.....
Tande aterrizaje.....	.....
Cela.....	.....
Luce.....	.....
Otra (especificar).....	.....

Condiciones del Ciclo \_\_\_\_\_

Ciclo de despegue... A  
 Alargamiento... B  
 Ciclo Cubierta... C

Previsión \_\_\_\_\_

Niebla...  
 Lluvia...  
 Nieve...  
 Espesa de niebla: \_\_\_\_\_

Número de Avia \_\_\_\_\_

Observas	Gravedad
1... A	... A
2-4... B	... B
11-40... C	... C
Más... D	... D

Tamaño de las avas

Pequeñas... S  
 Medianas... M  
 Grandes... L

¿Se advirtió al piloto del peligro?  
 Sí... Y No... X

Observaciones (describa los datos y las lesiones y consigne sus datos pertinentes)

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

Notificado por: **FANCHOES**  
 (Fandino)

# NOTIFICACION A LA OACI DE CUASICOLISIONES

También importa notificar las cuasicolisiones, ya que éstas pueden provocar una situación tan grave como un choque real.

En la notificación de una cuasicolisión, se indicará la presencia de aves en la zona de operaciones de aeronave.

No sólo debe ser preocupación de los Estados el que se haya producido un choque, sino también que hay presencia de aves en la proximidad de aeronaves en vuelo.



**Para la  
seguridad de  
vuelo**

**más vale un  
pájaro en el  
suelo**

**que mil pájaros  
volando.**



CONSULTAS



**Unidos por la Seguridad Operacional**