



**Cuestión 5 del  
Orden del Día:**

**Otros asuntos**

**CONTROL Y REDUCCIÓN DE LA FAUNA EN LOS AERÓDROMOS**

(Presentada por la Secretaría)

<b>RESUMEN</b>	
<p>Se presenta a la Reunión las diversas actividades en curso llevadas a cabo por el Comité Regional CARSAMPAF de GREPECAS y el Grupo Regional RASG-PA, relativo a la prevención de choque con aves y fauna en los aeródromos.</p> <p>A fin de evitar la duplicación de esfuerzos se debe de reconocer la necesidad de una coordinación entre el Comité Regional y el Grupo Regional para los programas y planes futuros.</p>	
<b>Referencias:</b>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Informe final de la AGA/AOP/SG/7 (Buenos Aires, Argentina, del 9 al 13 de noviembre de 2009)</li><li>• Informe final de la AGA/AOP/SG/8 (Ciudad de México, México, del 19 al 21 de julio de 2011)</li><li>• Reunión del RASG-PA ESC/12 NE/13 presentada por IATA/ALTA (Montego Bay, Jamaica, 14 al 15 de marzo 2012)</li><li>• Página web <a href="http://www.carsampaf.org">www.carsampaf.org</a></li></ul>	
<b>Objetivos Estratégicos</b>	<p><i>Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos</i></p> <p><i>A – Seguridad operacional</i></p> <p><i>C – Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i></p>

**1. Introducción**

1.1 El Comité Regional CAR/SAM para la Prevención de Peligro Aviario y Fauna en los Aeródromos (CARSAMPAF), fue creado durante las reuniones del Subgrupo del GREPECAS AGA/AOP, inicialmente como un grupo de tarea y después como un Comité Regional actualmente compuesto por la Junta de Directores y con más de 150 miembros, incluyendo autoridades de aviación civil, personal de aeropuertos y expertos.

1.2 El objetivo de este Comité Regional es proporcionar al personal del aeropuerto con la información necesaria para desarrollar e implementar una organización eficaz de control de aves/fauna silvestre para sus aeródromos. Esto en apoyo al requisito de Anexo 14 sobre las acciones a ser tomadas, con el fin de disminuir el riesgo a las operaciones de aeronaves mediante la adopción de medidas para minimizar la probabilidad de colisiones entre aviones y la fauna silvestre.

## 2. Discusión

2.1 Las conferencias CARSAMPAF generalmente se centran en asuntos relacionados con las razones del porqué se producen los choques con aves/fauna en un aeródromo, la organización y composición de un comité nacional para combatir los riesgos potenciales de aves/fauna silvestre a las operaciones de aeronaves y las modificaciones que se lleven a cabo en un aeródromo para remover los objetos que atraen a las aves/fauna.

2.2 Como referencia, los siguientes eventos han sido realizados en los últimos 4 años:

- La Quinta Conferencia Internacional sobre Prevención del Peligro Aviario/Fauna, se llevó a cabo en Guayaquil, Ecuador, del 1 al 5 de octubre de 2007, de conformidad con los nuevos términos de referencia del Comité Regional CARSAMPAF y la elección de una nueva Junta de Directores para los próximos cuatro años, del 2008 al 2011.
- La Sexta Conferencia Internacional de Peligro Aviario y Fauna se realizó conjuntamente con la primera conferencia conjunta con el Comité de Prevención de Peligro Aviario y Fauna (IBSC) y el Comité Regional CAR/SAM para la Prevención de Peligro Aviario y Fauna en los Aeródromos (CARSAMPAF), organizado por el Centro de Prevención e Investigación de Accidentes Aeronáuticos (CENIPA) junto con el Comité sobre el Control de Peligro Aviario de Brasil (CCPAB). El evento se realizó en Brasilia, Brasil, del 24 al 28 de noviembre de 2008.
- La Séptima Conferencia del Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario/Fauna, se llevó a cabo en Grenada en el 2009, con el apoyo de la FAA de los Estados Unidos.
- La Octava Conferencia del Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario/Fauna, se llevó a cabo en San José, Costa Rica, en el 2010.
- La Octava Conferencia del Comité Regional CAR/SAM de Prevención del Peligro Aviario/Fauna, se llevó a cabo en Medellín, Colombia, con el apoyo de la FAA de los Estados Unidos en 2011.

2.3 Con relación al programa sobre la reducción de los riesgos asociados con el peligro aviario desarrollado por IATA y ALTA, en el **Adjunto** a la presente nota de estudio se proporciona información referente al programa piloto y los aeropuertos seleccionados para visitar y basado en los resultados ampliar el programa a otros aeródromos.

## 3. Acción por el GREPECAS

- a) tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;
- b) la necesidad de coordinación entre ALTA/IATA y CARSAMPAF y participación de la OACI para evitar la duplicación de esfuerzos entre los Grupos Regionales y los Comités; y
- c) RASG PA invitará a la CARSAMPAF en el desarrollo de planes y proyectos futuros en materia de gestión de riesgo de aves y fauna.



*Organización de Aviación Civil Internacional*  
**Duodécima Reunión del Comité Directivo Ejecutivo**  
**del Grupo Regional de Seguridad Operacional**  
**De la Aviación – Panamérica**  
**RASG-PA ESC/12**



Montego Bay, Jamaica, 14 to 15 March 2012

**Orden del Día 7:      Otros Asuntos**

**PROGRAMA DE REDUCCIÓN DE RIESGO DE PELIGRO AVIARIO**

(Presentado por ALTA/IATA)

<b>RESUMEN</b>	
<p>IATA y ALTA han venido trabajando estrechamente en un Programa de Reducción de Riesgo de Peligro Aviario basado en los aeropuertos de las Regiones de Latinoamérica y el Caribe.</p> <p>Veinticinco aerolíneas le entregaron a IATA/ALTA sus datos históricos de impactos de ave para de esta manera generar un enfoque basado en datos para el proyecto y crear conciencia del problema en la región.</p> <p>ALTA/IATA se han asociado con la FAA y el USDA para usar su conocimiento en nuestra región con un programa piloto. Dos aeropuertos fueron seleccionados para el piloto. Basado en los resultados del piloto, el modelo se exportará a otros aeropuertos de la región aplicando las lecciones aprendidas y las mejores prácticas encontradas.</p>	
<b><i>Objetivo Estratégico</i></b>	<i>Este documento de trabajo está relacionado con el Objetivo Estratégico A – Seguridad Operacional</i>

**1.                    Introducción**

1.1                    Durante la última Cumbre de Seguridad Operacional llevada a cabo en la Ciudad de México, se les presentó a las aerolíneas una compilación histórica de impactos de aves de 25 líneas aéreas para resaltar la situación actual (**Apéndice A, sólo en inglés**). El programa de colaboración entre IATA y ALTA con la ayuda de expertos de la FAA y el USDA fue presentado a los participantes y fue aceptado luego de discusiones generales.

1.2                    Un sub-comité de Peligro Aviario fue creado para manejar el programa, liderado por IATA y ALTA con la participación de representantes de COPA, Avianca y LAN.

## 2. Actividades del Programa

2.1 El Sub-comité se reunió 4 veces (vía conferencia telefónica y como grupo) para compartir experiencias con los programas de Peligro Aviario, en Noviembre 1 2012 para compartir experiencias de programas de impactos de ave y diseñar el Programa de Reducción de Riesgo de Peligro Aviario. A la reunión atendieron representantes y expertos en peligro aviario de la FAA, el USDA, Boeing, Airbus, IFALPA, ACI-LAC, LACSA, LAN Airlines, LAN Perú, LAN Ecuador, Avianca, Copa Airlines, Copa Colombia, ALTA e IATA.

2.2 Luego de considerar la propuesta de FAA/USDA y los datos disponibles, se decidió que el programa piloto se iniciaría en los aeropuertos internacionales de Tocumen en Panamá, Guayaquil en Ecuador. Estos se escogieron basados en el alto número de incidentes de impactos de ave, el apoyo por parte de las aerolíneas y autoridades locales y la situación similar de sus ambientes naturales.

2.3 Un calendario tentativo para el programa piloto fue presentado y aceptado por los participantes (**Apéndice B, disponible sólo en inglés**).

2.4 Se creó un equipo de líderes locales para ayudar a manejar las iniciativas presentes y futuras en los principales aeropuertos que se verán beneficiados con las lecciones aprendidas durante el programa piloto. La lista de líderes se muestra en el **Apéndice C, disponible sólo en inglés**).

2.5 La FAA y el USDA han asignado fondos para este proyecto en el 2012. Cartas firmadas por la FAA, USDA, ALTA, IATA y ACI-LAC fueron enviadas a las DGAC de Ecuador y Panamá y a los concesionarios de los aeropuertos para presentar el programa.

2.6 Las DGAC locales, los Concesionarios de Aeropuertos y asociaciones locales de aerolíneas de Panamá y Ecuador aprobaron el proyecto y proporcionaron el apoyo y los fondos necesarios para llevar a cabo la primera fase del proyecto.

## 3. Pasos a Seguir

3.1 La FAA y el USDA se encuentran trabajando en el itinerario de sus expertos en peligro aviario, para que de esta manera se determine una fecha para la primera visita a estos dos aeropuertos. Una vez se acuerde la fecha, se iniciarán las preparaciones iniciales para proveer todos los datos necesarios a los expertos y coordinar la logística de sus visitas.

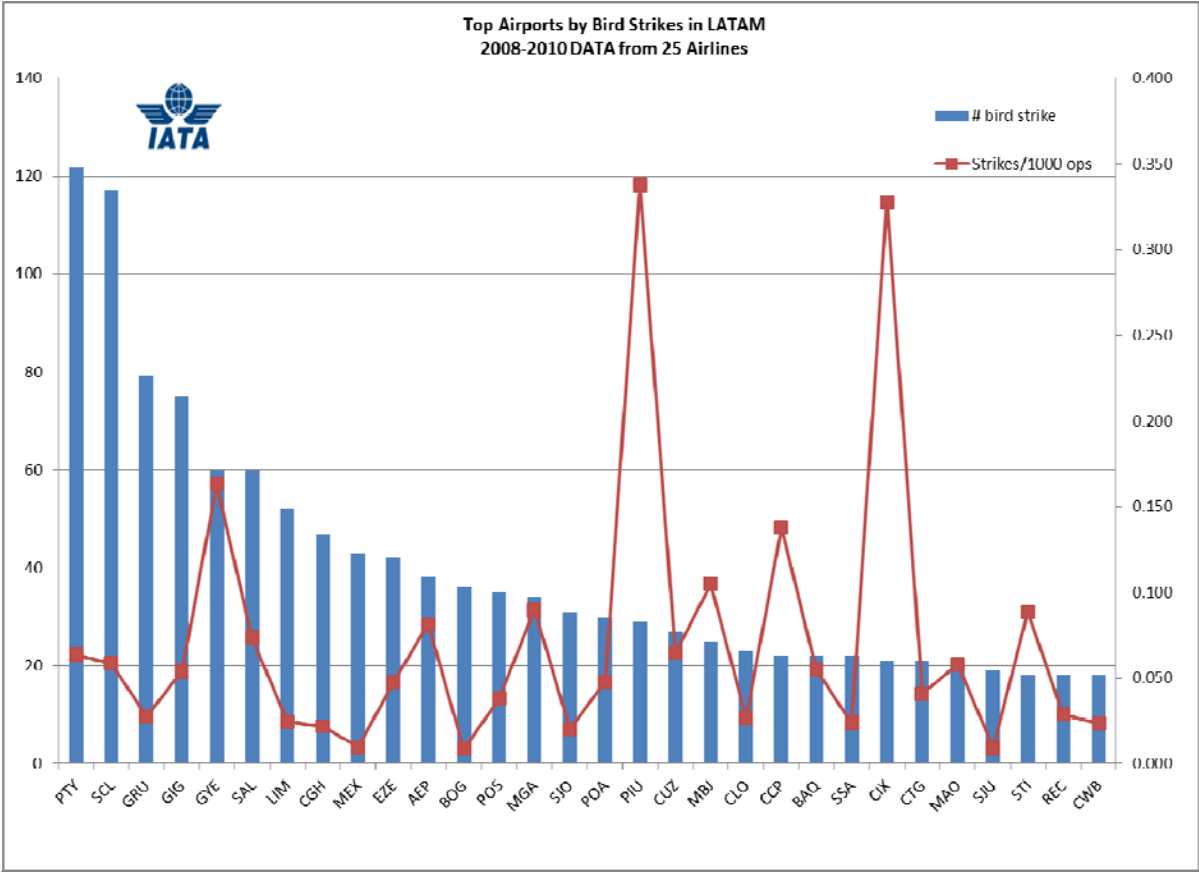
## 4. Acciones Sugeridas

4.1 Se requiere que el RASG-PA ESC/12:

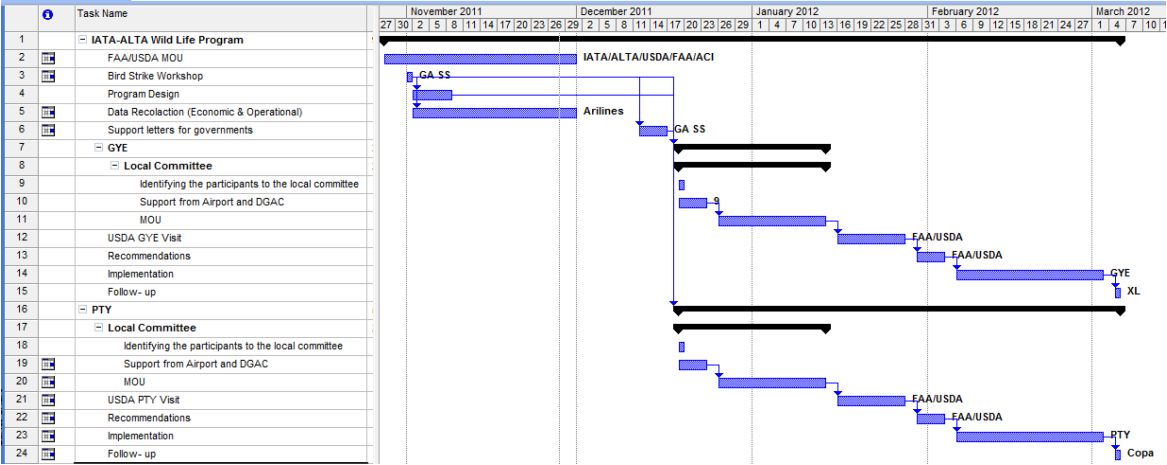
- a) tome nota de la información suministrada en este documento;
- b) haga de este proyecto un proyecto oficial del RASG-PA e invitar a sus miembros a formar parte del Sub-comité.
- c) proporcione asistencia y/o identifique recursos potenciales para asegurar el éxito de esta iniciativa.

-----

APPENDIX A / APÉNDICE A



APPENDIX B / APÉNDICE B



APPENDIX C / APÉNDICE C

Country or region	Airports	Airline Leader		Airline support	
Panamá	PTY	Copa Airlines	Adriana Molina	N/D	
Ecuador	GYE	LAN	Octavio Perez	AviancaTaca	TBC
Chile	SCL	LAN	Raul Cuadra	N/D	
Colombia	BOG	AviancaTaca	Edickson Santamaria	Copa Airlines	Adriana Molina
Perú	LIM, PIU, CIX	LAN	Jaime de Souza	N/D	
Centro América	SJO, MGA, SAL	AviancaTaca	Cesar Miranda	Copa Airlines	Adriana Molina

-----