



NOTA DE ESTUDIO

RASG-PA/15 — NE/25
20/02/26

Decimoquinta Reunión del Grupo Regional de Seguridad Operacional de la Aviación – Pan América (RASG-PA/15)

Ciudad de México, México, 2 al 4 de marzo 2026

Cuestión 14 del

Orden del Día:

Otros Asuntos

IMPACTOS DE AVES EN LA REGIÓN LATAM-CAR

(Presentada por IATA-ALTA)

RESUMEN EJECUTIVO

La incidencia de impactos de aves que involucran aeronaves en la región LATAM-CAR supera el promedio mundial, lo que genera repercusiones operacionales y posibles riesgos de seguridad operacional para los explotadores.

Acción:	Se alienta a los Estados a establecer e implementar planes de acción para el control de la fauna en los aeropuertos y áreas circundantes (trayectorias de aproximación y salida) con el fin de mitigar la presencia de aves en las proximidades.
<i>Metas Estratégicas 2026-2050:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Todos los vuelos son seguros y protegidos• La Aviación es sostenible en términos medioambientales• La Aviación brinda movilidad fluida, accesible y confiable para todo el mundo
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP)

1. Introducción

1.1 La tendencia de los eventos de impactos de aves en la región es mayor que la tendencia global. Esto se debe a condiciones específicas como el clima, la proximidad de los aeropuertos a humedales y manglares, así como a bosques que ofrecen un entorno adecuado para que las aves descansen y se alimenten.

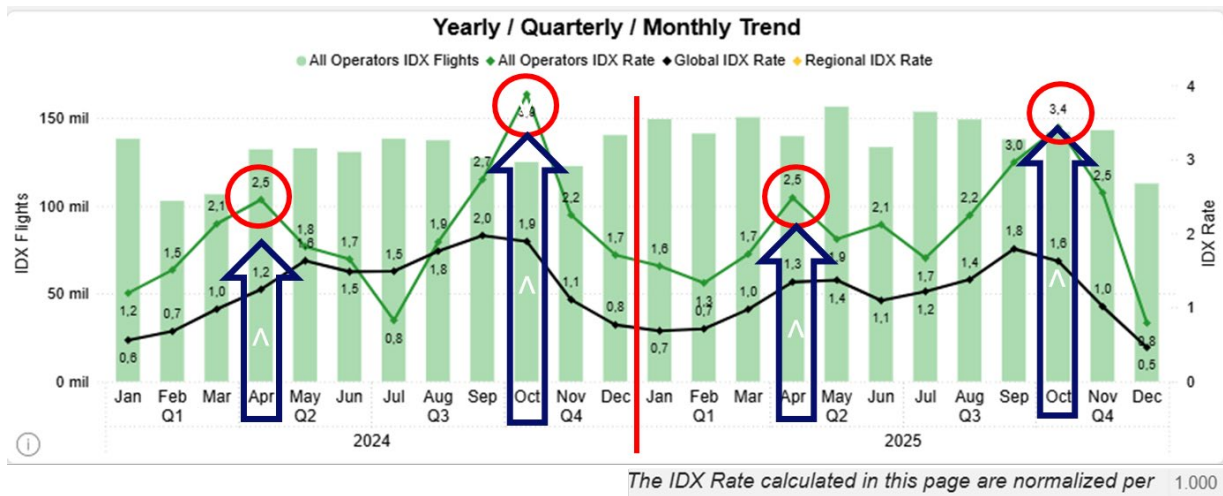
1.2 La mayoría de los eventos ocurren durante las fases de aproximación y salida (fuera de los límites del aeropuerto), lo que indica una oportunidad de mejora en la definición de responsabilidades y planes de acción.

1.3 La gravedad del daño a una aeronave depende del tamaño y peso del ave. Las aves migratorias suelen ser grandes y tener una envergadura considerable, lo que puede ocasionar daños significativos en la estructura y los sistemas de la aeronave.

1.4 Los explotadores experimentan interrupciones operacionales que afectan el cumplimiento de los horarios y pueden obligar a cancelar vuelos. Además, se generan costos significativos debido al reemplazo y retiro de las partes dañadas.

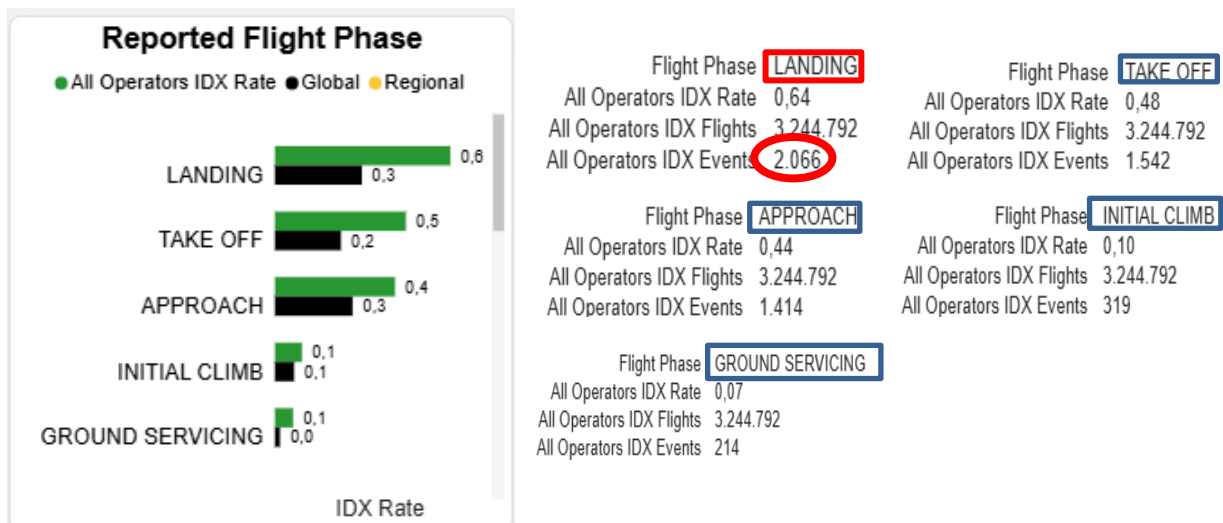
2. Discusión

2.1 Análisis de Datos (IDX)



2.1.11 Análisis de Tendencias: La tendencia de impactos de aves en la región LATAM-CAR es significativamente mayor que la tendencia global.

2.1.12 La ocurrencia de impactos de aves alcanza su punto máximo en marzo y octubre, coincidiendo con los períodos establecidos de migración de aves. Se han observado variaciones en el momento de los eventos como respuesta al cambio climático y al calentamiento global, ya que las aves ajustan sus rutas migratorias desde regiones más frías hacia áreas más cálidas.



2.1.3 El mayor número de impactos de aves ocurre durante las fases de aproximación y salida, que son las más críticas del vuelo, lo que incrementa el riesgo operacional.

2.1.4 A nivel regional, los impactos de aves se identifican como un riesgo recurrente y transversal, presente tanto en aeropuertos internacionales de alto volumen como en aeródromos con operaciones mixtas o regionales.

2.1.5 Puntos Críticos Regionales: Considerando el número de operaciones y su importancia regional, los aeropuertos internacionales El Dorado (BOG) en Colombia, Tocumen (PTY) en Panamá y Arturo Merino Benítez (SCL) en Chile son los focos de atención en el corto plazo.

2.2 Acciones operacionales - consideraciones de seguridad

2.2.1 La gravedad del daño depende del tamaño y peso de la aeronave. Se han registrado casos de daños en los motores que requieren que las tripulaciones realicen procedimientos de apagado de motor, lo que afecta la seguridad operacional y el desarrollo normal del vuelo.

2.2.2 Debido a la gran presencia de aves en las áreas aeroportuarias, las autoridades de aviación civil (CAA) y los explotadores aeroportuarios han implementado cierres de aeropuertos, lo que afecta el cumplimiento de los horarios y, en consecuencia, impacta a los usuarios del transporte aéreo.

2.2.3 La cultura de reporte ha fortalecido el programa de inspección y mantenimiento. Una vez que las tripulaciones informan un impacto de ave, los explotadores deben llevar a cabo procedimientos de inspección, lo que requiere dejar la aeronave en tierra y afecta la eficiencia operacional de la aerolínea y el cumplimiento de los horarios.

3. Acción Sugerida:

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información presentada respecto a los eventos de impactos de aves en la región LATAM-CAR;
- b) Se insta a los Estados a desarrollar e implementar planes de acción para mitigar la ocurrencia de impactos de aves en las trayectorias de salida y aproximación.
- c) Promover el reporte de impactos de aves a través de mecanismos regionales apropiados para apoyar el análisis de datos y la evaluación de riesgos; y
- d) Considerar si una mayor coordinación regional o el establecimiento de un grupo de trabajo dedicado sería apropiado para abordar este tema.