

EXPERIENCIAS Y RETOS DEL COMITÉ NACIONAL DE PREVENCIÓN DEL PELIGRO AVIARIO DE COLOMBIA

ESTRATÉGIAS DE GESTIÓN Y NECESIDADES DE
MEJORA



Supported by



CREACIÓN

**Creación Comité Nacional mediante Resolución 2786 de 2003
Circular Reglamentaria ordenando creación de Comités
Aeroportuarios**

**Con Resolución 3530 de 2010 se modifica la estructura y
funcionamiento del Comité Nacional, se establecen nuevas
disposiciones y se deroga la Resolución 2786 de 2003**

- Reuniones ordinarias cada seis meses
- Adopta el Programa Nacional de Limitación de Fauna en aeropuertos
- Adopta el Reglamento y conformación de los Comités Aeroportuarios



Supported by



ICAO



Aerop
M



de Punta del Este
IONADO URUGUAY



Quiénes lo conforman?

Por parte de Aerocivil:

- Oficina de Comercialización e Inversión
- Oficina Asesora Jurídica
- Secretaria de Seguridad Aérea
- Grupo de Prevención de Accidentes
- Grupo de Investigación de Accidentes
- Grupo de Operaciones
- Secretaria de Sistemas Operacionales
- Dirección de Servicios a la Navegación Aérea
- Grupo de Aeronavegación
- Grupo de Procedimientos ATM
- Dirección de Seguridad y Supervisión Aeroportuaria
- Grupo de Supervisión Aeroportuaria
- Dirección de Desarrollo Aeronáutico
- **Grupo de Gestión Ambiental y Sanitaria**



Por parte de Entidades Gubernamentales

- Fuerza Aérea Colombiana (FAC)
- Viceministerio de Ambiente del Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial (MAVDT)
- Viceministerio de Agua Potable y Saneamiento Básico del MAVDT
- Ministerio de Protección Social
- Instituto Colombiano Agropecuario del Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural
- Procuraduría Nacional Delegada para Asuntos Ambientales y Agrarios

Por parte de Entidades No Gubernamentales

- Sociedades Operadoras de Aeropuertos Concesionados
- Asociaciones Colombianas de Transportadores Aéreos
- Asociaciones Colombianas de Aviadores Civiles
- Asociación de Universidades
- Asociación de Corporaciones Autónomas Regionales ASOCARS
- Red Nacional de Observadores de Aves



LOGROS

DEFINICIÓN DE UN PLAN ESTRATÉGICO QUE SE DESARROLLA MEDIANTE MESAS DE TRABAJO


REPORTE DE
IMPACTOS

USO DE SUELOS

REGLAMENTACIÓN



REPORTE DE INCIDENTES

 AERONÁUTICA CIVIL DE COLOMBIA	CIRCULAR REGLAMENTARIA N° 045		
	GUIA PARA EL REGISTRO DE IMPACTOS CON FAUNA		
UNIDAD ADMINISTRATIVA ESPECIAL Principio de Procedencia 4403-082	Versión: 03	Fecha: 10/11/2014	Pág: 1 de 18

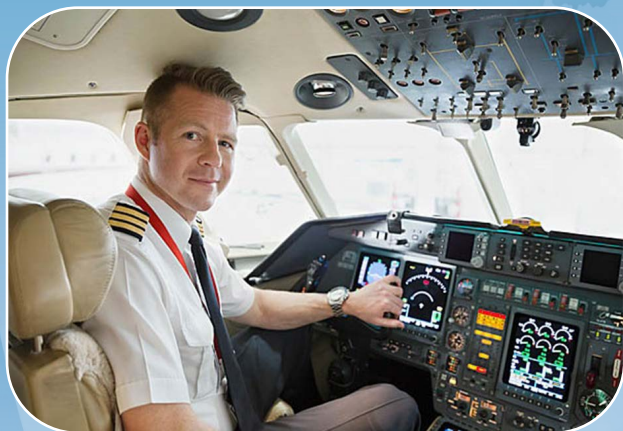
OPAF: Oficial de Peligro Aviario y Fauna, persona designada por el administrador, gerente o director Aeroportuario encargado de la implementación del programa de Gestión de Riesgo para el control del Peligro Aviario y Fauna en los Aeropuertos, GERPAF.

EPAF: Encargado de Peligro Aviario y Fauna de cada proveedor de servicios aeronáuticos operador de aeronaves.

Listado de responsables publicado en la web



Se reconocen tres escenarios de reporte de impactos:



Piloto reporta haber impactado con fauna



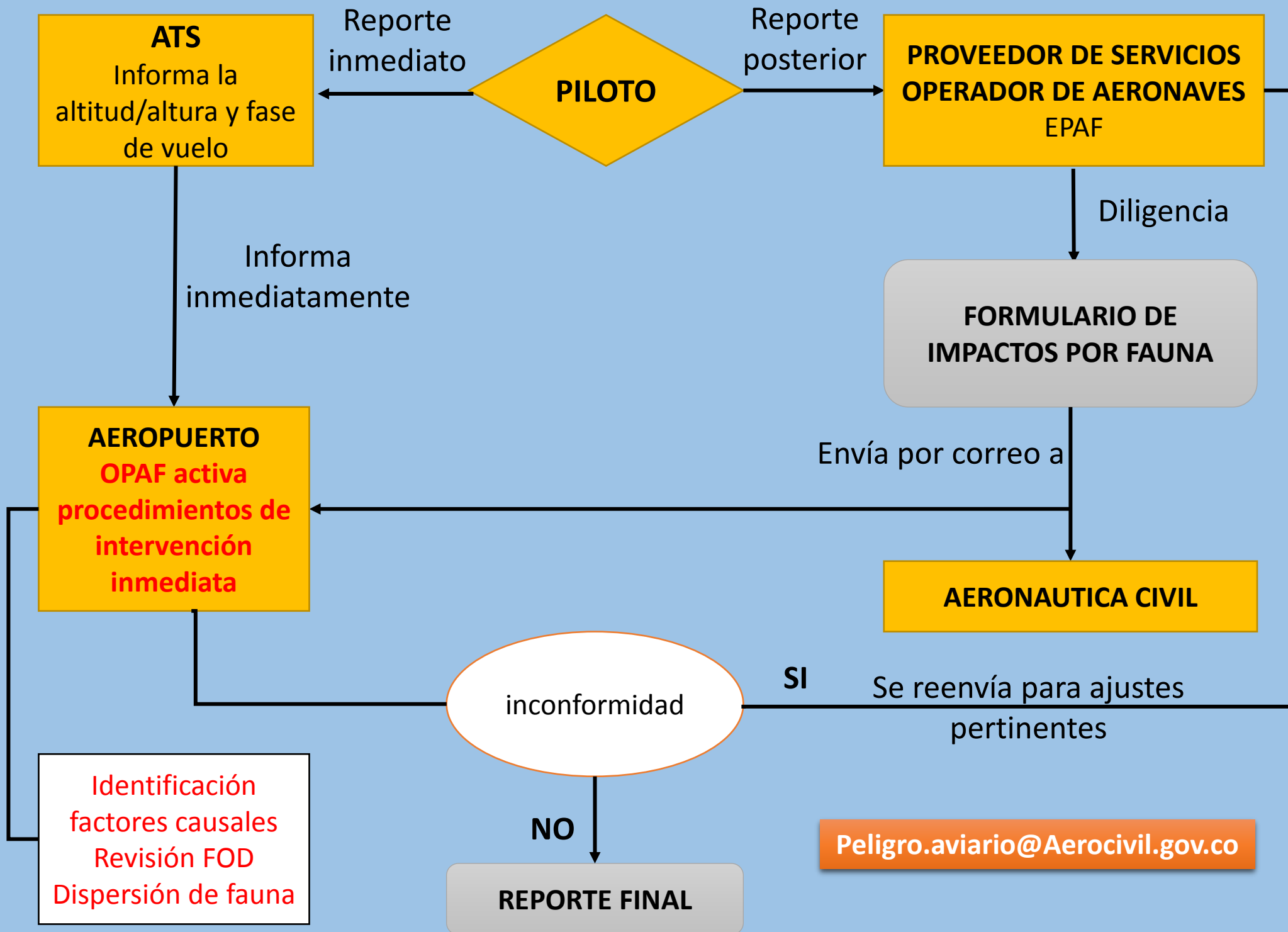
Personal de mantenimiento de aeronave identifica evidencias de impacto con fauna



Personal en tierra reporta haber visto una aeronave impactar con fauna

Cada escenario tiene un procedimiento de notificación y de registro del formulario de impacto que asegura un reporte de calidad, evitando información falsa o dudosa.





FORMULARIO DE IMPACTOS POR FAUNA (anexo 1)

Envíese a: Grupo de Gestión Ambiental y Sanitaria –

Dirección Desarrollo Aeroportuario

Avenida El Dorado No. 103 - 15 Bogotá TEL: (1) 2963332- 2963646

E-mail: peligro.aviario@aerocivil.gov.co

01/02	EXPLOTADOR	03/04	MARCA / MODELO AERONAVE	05/06	MARCA / MODELO MOTOR	07	MATRICULA AERONAVE	08	FECHA	09	HORA LOCAL
								DIA	MES	AÑO	
*48	NÚMERO DE VUELO			*49			ITINERARIO				
10	LUMINOSIDAD	11/12	NOMBRE DEL AERÓDROMO			13	PISTA UTILIZADA	14	POSICIÓN GEOGRÁFICA		
A	ALBA										
B	DÍA										
C	CREPUSCULO										
D	NOCHE	15	ALTITUD (MSL)			16	VELOCIDAD INDICADA				
17	FASES DE VUELO					CONSECUENCIAS PARA EL VUELO					
A	INDETERMINADA	F	DESCENSO			32	NINGUNA				
B	RODAJE	G	APROXIMACIÓN			*51	REGRESO A PLATAFORMA				
C	DESPEGUE	H	ATERRIZAJE			33	DESPEGUE ABORTADO				
D	ASCENSO	I	REMOLQUE			*52	EXCURSIÓN DE PISTA				
E	CRUCERO / RUTA					34	REGRESO INMEDIATO POR PRECAUCION				
PARTES DE LA AERONAVE GOLPEADAS			DAÑOS			*53	REGRESO INMEDIATO POR EMERGENCIA				
			ND	DDL	DFL	*54	DESVIO RUTA POR PRECAUCION				
18	RADOMO					*55	DESVIO RUTA POR EMERGENCIA				
19	PARABRISAS					*56	GRAVE PERDIDA DE CONTROL				
21	MOTOR No 1					*57	EVENTO GPWS				
22	MOTOR No 2					*58	EVENTO TCAS				
23	MOTOR No 3					*59	APROXIMACION INESTABLE				
24	MOTOR No 4					*60	SOBREPASO				
25	HELICE					37	NUBOSIDAD				
26	PLANOS (Aviones)					A	CIELO DESPEJADO				
26	ROTORES (Helicopteros)					B	ALGUNAS NUBES				
27	FUSELAJE					C	CIELO CUBIERTO				
28	TREN DE ATERRIZAJE						PRECIPITACIÓN				
29	ESTABILIZADOR VERTICAL					38	NIEBLA	39	LLUVIA	*61	GRANIZO
29	ESTABILIZADOR HORIZONTAL					41	ESPECIE DEL AVE / FAUNA				
30	LUCES										
*50	PITOT ESTATICOS					NÚMERO DE AVES / FAUNA					
31	OTRO (ESPECIFIQUESE)					CANTIDAD	42	OBSERVADAS	43	GOLPEADAS	
ND: No Daño / DDL: Daño Dentro de Límites / DFL: Daño Fuera de Límites											
OBSERVACIONES											
46/47	(Describanse los daños y las lesiones y consígnese otros datos pertinentes)										
44 TAMAÑO DE AVES / FAUNA											
S	PEQUEÑAS	M	MEDIANAS	L	GRANDES						
45	SE ADVIRTIÓ AL PILOTO DEL PELIGRO?					SI	NO				
*62	TIPO DE ESCENARIO:		A	B	C						
A: Reporte por Piloto / B: Reporte por Mantenimiento C: Reporte por Personal de Tierra											
NOTIFICADO POR:											

Actualmente se están desarrollando formularios digitales bajo estándares IBIS



Supported by



CRITICIDAD DE IMPACTO

MATRIZ DE CRITICIDAD DEL IMPACTO

1. CONSECUENCIAS PARA EL VUELO - CV	
NINGUNA	0
REGRESO A PLATAFORMA	1
DESPEGUE ABORTADO	4
EXCURSIÓN DE PISTA	5
REGRESO INMEDIATO POR PRECAUCION	3
REGRESO INMEDIATO POR EMERGENCIA	4
DESVIO RUTA POR PRECAUCION	3
DESVIO RUTA POR EMERGENCIA	4
GRAVE PERDIDA DE CONTROL	5
EVENO GPWS	4
EVENO TCAS	4
APROXIMACION INESTABLE	3
SOBREPASO	2

2. CLASIFICACION DEL DAÑO - CD	
NO DAÑO	0
DAÑO DENTRO DE LIMITES	3
DAÑO FUERA DE LIMITES	5

3. COMPONENTE BIOLÓGICO - CB	
TIPO DE FAUNA - TF	
AVIAR	3
TERRESTRE	4
INDETERMINADO	3
TAMAÑO DE FAUNA - TM	
PEQUEÑO	2
MEDIANO	3
GRANDE	5
INDETERMINADO	2
TIPO IMPACTO - TI	
UNICO	2
MULTIPLE	4
VALORACION VB (TF+TM+TI)/3	0

FACTOR DE CRITICIDAD DEL IMPACTO

$$FC = (CV \times 0,50) + (CD \times 0,40) + (CB \times 0,10)$$

0,00

REQUIERE INVESTIGACIÓN Y RETROALIMENTACIÓN?

NO

0 a 3,9

SI

4 a 5

USO DE SUELOS EN AREAS ALEDAÑAS



GUÍA

Título: Uso de suelos en áreas aledañas a aeropuertos

Fecha: 23/02/09

Clave: GSAC-5.0-7.01

Versión: 01

Página: 1 de 14

7.1	RESTRICCIÓN POR RUIDO AERONÁUTICO.....	4
7.2	RESTRICCIÓN Y ELIMINACIÓN DE INFRAESTRUCTURA COMO OBSTÁCULOS FÍSICOS A LA AERONAVEGACIÓN.....	8
7.3	RESTRICCIÓN POR PELIGRO AVIARIO Y DE LA FAUNA.....	9



NORMA	OBJETO
<p>CÓDIGO DE COMERCIO Artículos 1823, 1824 y 1826</p>	<p>Aerocivil determina las superficies de despeje de los aeropuertos y la máxima altura de construcción o plantación. Obligatoriedad de contar con permiso aeronáutico para construcciones dentro de dichas áreas</p>
<p>REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DE COLOMBIA Numeral 14.3.4.2.7</p>	<p>Define como otros obstáculos e impedimentos a la aviación toda construcción, plantación, instalación o actividad, ubicada en dentro de un radio de 13 km a la redonda de un aeropuerto, que impidan el vuelo seguro de las aeronaves al tener el potencial de ocasionar la presencia de aves en las áreas descritas.</p> <p>Obligatoriedad de contar con permiso aeronáutico para todo proyecto potencialmente atractivo de aves que pretenda desarrollarse en esta área</p>
<p>MINISTERIO DE AMBIENTE Decreto Presidencial, No. 838 del 23 de marzo de 2005</p>	<p>Prohibiciones y restricciones en la localización de áreas para disposición final de residuos sólidos incluye obligatoriedad de permiso aeronáutico si se proyecta dentro de los 13 Km a la redonda a un aeropuerto</p>



NORMA	OBJETO
<p>MINISTERIO DE SALUD Resolución No. 8321 de 1.983</p>	<p><i>“en las zonas próximas a los aeropuertos, aeródromos y helipuertos únicamente se permitirá la utilización de la tierra para fines agrícolas, industriales, comerciales y zonas de campo abierta, con excepción de instalaciones para servicios médicos de emergencia y de orden público.” y no se permitirá “ la construcción de hospitales, clínicas, sanatorios, centros educativos, vivienda y recreación en las zonas de influencia del ruido producido por aeronaves y en aquellas en las cuales las operaciones aéreas interfieran con el descanso, el bienestar y la seguridad de las personas o les cause molestias o alteraciones en la salud”.</i></p>
<p>MINISTERIO DE AMBIENTE Resolución No. 00627 de 2006</p>	<p><i>Ruido de aeropuertos. Los aeropuertos son considerados como sectores industriales y el ruido debe ser evaluado según lo estipulado en la presente resolución para este tipo de sectores</i></p>



- Remisión y/o socialización anual a las autoridades ambientales, alcaldías municipales, Secretarías de planeación y curadurías urbanas tanto por parte de la Autoridad Aeronáutica como por parte del operador aeroportuario.
- Acompañamiento del aeropuerto de los procesos de actualización de los POT (planes de ordenamiento territorial) y PGIRS (Planes de gestión integral de residuos sólidos)



REGLAMENTACIÓN



CARTA DE ACUERDO

**Entre los Servicios de tránsito aéreo y el operador o explotador del aeropuerto para la implementación del Programa GERPAF.
(Gestión de Riesgos de control de Peligro Aviario y Fauna)**

Clave: GSAP-1.0-10-001

Versión: 01

Fecha: 13/12/2016

Pág.: 1 de 10

b) OBJETIVO:

Establecer una estrategia de coordinación entre el personal de los Servicios de Tránsito Aéreo (Grupos Torre de Control de Aeródromo) en la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (U.A.E.A.C.) y el operador o explotador del aeropuerto para desarrollar los procedimientos de intervención para la dispersión y manejo de fauna en el aeropuerto.



7. PROCEDIMIENTOS DE COORDINACIÓN

Se consideran los siguientes aspectos para coordinar en la presente carta de acuerdo:

- a) Procedimientos de intervención inmediata o programada
- b) Procedimiento de hallazgo de fauna
- c) Notificación de avistamientos e incidentes

Implementación medidas de dispersión ya sea en horarios previamente programados o en situaciones de riesgo identificadas durante la operación:

- Socialización previa a TWR de áreas críticas y/o de cronograma de dispersiones programadas
- Solicitud inmediata a TWR informando ubicación y tiempo estimado



Para dispersiones no programadas:

- Los controladores de aeródromo de las torres de control deben dar alta prioridad a la gestión de riesgos por fauna para garantizar la seguridad operacional de las aeronaves cuando se le solicite la intervención para el despeje de las áreas de aterrizaje y despegue, con relación a las operaciones que se encuentren pendientes, reorganizando los flujos de tránsito y tomando las medidas de control requeridas para garantizar la intervención de manera inmediata, con el propósito de evitar que la operación se lleve a cabo bajo condiciones de riesgo detectadas, con excepción en los caso de condiciones de emergencia, orden público o prioridad manifiesta por una aeronave. Deberá tenerse en cuenta el tránsito evolucionando en el circuito de aeródromo



Supported by



Para dispersiones programadas

- El Grupo ATFM reorganizará la afluencia de tránsito procediendo desde y hacia el aeropuerto intervenido para garantizar el desarrollo de la dispersión, deberá tenerse en cuenta el tránsito evolucionando en el circuito del aeródromo y en fase de aterrizaje se informará a la tripulación y será el piloto al mando el único responsable de tomar la decisión de aterrizar o no de acuerdo a lo establecido en el Anexo 2 numeral 2.4 de la OACI y el RAC parte 5 numeral 5.2.4. así *“El piloto al mando de la aeronave tendrá autoridad decisiva en todo lo relacionado con ella, mientras esté al mando de la misma”*.



RETOS

Las dificultades a nivel organizacional generalizadas en las entidades públicas como son:

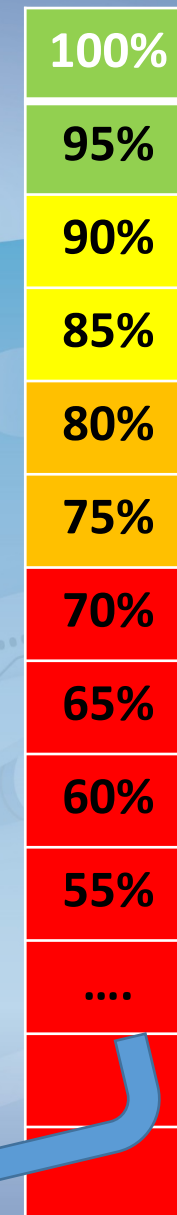
- Rotación de personal
- Ausencia de personal especializado
- Ausencia de un programa oficial de formación y entrenamiento
- Inadecuada coordinación entre las áreas de Seguridad Operacional, Gestión Ambiental y Peligro Aviario y Direcciones Regionales
- Falta de apoyo directivo para participación en eventos internacionales

Ha implicado la toma de decisiones desacertadas para gestión del riesgo por fauna



Consecuencias

- No hay continuidad en el reporte IBIS
- No hay continuidad en la ejecución del Comité Nacional y desarrollo de mesas de trabajo
- Establecimiento indicador de desempeño de las Regionales en gestión del peligro aviario poco adecuado para el Sistema. Tiene un buen propósito que es responsabilizar a los administradores aeroportuarios en la gestión pero... INVITA AL NO REPORTE.
- Es un indicador que no toma en cuenta las variaciones en las condiciones de riesgo (ej. temporadas migratorias) y no valora la severidad de impactos



Resta al porcentaje inicial por cada impacto reportado en la región / aeropuerto

