



**Cuestión 1A del
Orden del Día:**

Situación actual y prioridades regionales

Estrategias de Mitigación de Riesgos para la Vida Silvestre

(Presentado por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA))

| RESUMEN | |
|--|-----------------------|
| Referencias: <ul style="list-style-type: none">- Anexo 14 – Aeródromos, Volumen 1, 9ª Edición Julio 2022- Doc 9137 – Manual de Servicios Aeroportuarios, Parte 3 – Gestión de Riesgos para la Vida Silvestre, 5ª Edición, 2020- Grupo de Coordinación Regional de América Latina y del Caribe de la IATA. | |
| Objetivos estratégicos de la OACI: | Seguridad operacional |

1. Introducción

1.1 La Región LATAM / CAR ha seguido mostrando un aumento en la cantidad de eventos de colisiones de aves, según el programa de Gestión de Datos de la Aviación (GADM) de la IATA, por lo que la necesidad de desarrollar e implementar estrategias efectivas de mitigación de riesgos en toda la región se ha vuelto imperativa. Algunos ejemplos recientes de eventos de colisiones de aves se describen brevemente a continuación:

- El 10 de marzo de 2023, un A320 de Cúcuta a Medellín (Colombia), aceleraba para despegar de la pista 34 de Cúcuta cuando el motor izquierdo (CFM56) ingirió un pájaro, haciendo que la tripulación abortara el despegue cuando iba ya a alta velocidad (unos 110 nudos en tierra). El avión disminuyó la velocidad de manera segura y regresó a la plataforma.
- El 23 de diciembre de 2022, un ATR, operaba un vuelo a São Paulo Congonhas a bordo de un ATR 72-500. Durante su aterrizaje en el aeropuerto, sufrió un impacto de pájaro. Un pájaro de gran tamaño impactó directamente en la nariz del avión, el que posteriormente aterrizó de manera segura y sin mayores problemas.

1.2 ICAO Doc 9137 - Doc 9137 – El Manual de Servicios Aeroportuarios, Parte 3 – Gestión de Peligros para la Vida Silvestre, Capítulo 1 define como peligro ocasionado por silvestre la sola presencia de vida silvestre (es decir, aves y otros animales, tanto salvajes como domésticos) susceptible de causar daños a las aeronaves.

1.3 Además, el Anexo 14, Volumen I, solicita que los estados evalúen el peligro dentro y fuera de los aeródromos mediante el establecimiento de procedimientos nacionales para registrar y notificar las colisiones de aves y animales.

2. **Discusión**

2.1 Un programa efectivo de control de la vida silvestre depende de informes precisos y confiables. La revisión y el análisis de estos datos ayudarán a identificar problemas en el aeropuerto e indicarán la eficacia de la actual Evaluación de Peligros para la Vida Silvestre y un Plan de Gestión de Peligros para la Vida Silvestre (WHMP).

2.2 El capítulo 9 del Volumen I del Anexo 14 de la OACI establece que la sola presencia de vida silvestre (aves y otros animales) en un aeródromo o en sus proximidades representa una grave amenaza para la seguridad operacional de las aeronaves. Esto es evidente debido a los daños significativos al fuselaje, las lesiones a la tripulación de vuelo, y los daños al motor, entre otras amenazas, que han resultado de colisiones con vida silvestre.

2.3 En 2022, un artículo publicado en el boletín *Simple Flying* destacó que durante los meses en los que migran diferentes especies de aves, como son los meses de octubre y noviembre, hay cuatro veces más impactos que el promedio regional, lo que incluye más de 230 vuelos operados al interior de Colombia que sufrieron colisiones de aves; es decir, un aumento de 61% en comparación con el mismo período de 2021 (Martínez Garbuno, 2022).

2.4 El Grupo Regional de América Latina y del Caribe de la IATA (LATAM/CAR RCG) ha continuado abordando cuestiones relacionadas con la vida silvestre con la participación de autoridades destacando un aumento de colisiones con vida silvestre, según datos de aerolíneas proporcionados a través de GADM, trabajando con las aerolíneas para incentivar la notificación de colisiones con vida silvestre.

2.5 La IATA también trabaja a través del Grupo Regional de Seguridad Aeronáutica – Pan América (RASG-PA) para apoyar a los estados con recursos necesarios para abordar la reducción de riesgos provenientes de vida silvestre en la región a través de la Iniciativa de Colaboración Industria / Vida Silvestre de los gobiernos. Al respecto, es imperativo que los estados consideren la elaboración y aplicación de políticas, orientación, investigación, y divulgación para incorporar también a los municipios locales en los esfuerzos para abordar los peligros provenientes de la vida silvestre y mitigar los riesgos.

2.6 Hay una amplia variedad de estrategias que los aeropuertos pueden aplicar para prevenir la presencia de aves cercanas. Los métodos para prevenir colisiones con vida silvestre incluyen:

- Disparos de cañones de aire para asustar a las aves
- Alteración del entorno cercano para hacerlo menos atractivo para las aves
- Modificaciones a edificios para reducir dormideros o sitios de anidación
- Eliminar botes de basura abiertos y la recolección provisional (temporal) de basura
- Uso de repelentes visuales como figuras de aves rapaces o de estatuas de perros.

3. **Acción sugerida**

3.1 Se invita a la Reunión y a los Estados a:

- a) Fomentar el desarrollo de un plan estatal actualizado basado en datos y la implementación de políticas, orientaciones, investigación, y divulgación a través de un enfoque colaborativo con todos los *stakeholders* (actores): reguladores,

DGAC, concesionarios de aeropuertos, operadores, municipios, etc., para el control de Fauna y más específicamente, el control del peligro aviar, en sus redes aeroportuarias.

- b) Fomentar iniciativas estatales de colaboración entre la industria aeronáutica y los gobiernos para abordar peligros relacionados con la vida silvestre y mitigar sus riesgos, como los grupos de seguridad operacional colaborativos, CST (por sus siglas en Inglés).

-FIN-