



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional  
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/11 — NE/52  
15/06/23

**Undécima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe  
(NACC/DCA/11)**

Varadero, Cuba, 28 al 30 de junio de 2023

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Implementación regional NAM/CAR de seguridad operacional/navegación  
aérea  
4.2 Implementación de asuntos de navegación aérea**

**ESTRATEGIAS DE MITIGACIÓN DE RIESGOS PARA LA VIDA SILVESTRE**

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

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
La orientación de la OACI sobre la gestión de los peligros de la vida silvestre se detalla en DOC 9137 Parte 3, que los Estados pueden utilizar para reducir el riesgo de choques con la vida silvestre. Este documento tiene como objetivo resaltar aún más las estrategias de mitigación de riesgos y los recursos adicionales que se pueden utilizar para apoyar los esfuerzos de gestión de la vida silvestre en un aeródromo.	
<b>Acción:</b>	- Fomentar el desarrollo estatal y la implementación de políticas, orientaciones, investigación, y divulgación a través de un enfoque colaborativo con todos los <i>stakeholders</i> (actores): reguladores, DGAC, concesionarios de aeropuertos, operadores, municipios, etc. Fomentar iniciativas estatales de colaboración entre la industria aeronáutica y los gobiernos para abordar peligros relacionados con la vida silvestre y mitigar sus riesgos.
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	Seguridad Operacional
<b>Referencias:</b>	- 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.

**1. Introducción**

1.1 La Región NACC ha seguido mostrando un aumento en el número de eventos de choques con aves en el programa GADM (Gestión Global de Datos de Aviación) de IATA, por lo que la necesidad de desarrollar e implementar estrategias efectivas de mitigación de riesgos en toda la región se ha vuelto imperativa. A continuación se muestran algunos ejemplos recientes de eventos de colisiones con aves:

- El 5 de marzo de 2023, un B737 de La Habana (Cuba) a Fort Lauderdale, FL (EE. UU.), sufrió impactos de aves en un motor y en la nariz de la aeronave poco después del despegue.
- El 28 de junio de 2022, un operador de B738, estaba operando un vuelo de Guadalajara (México) a Chicago O'Hare, IL (EE. UU.), saliendo de la pista 29 de Guadalajara cuando el motor izquierdo (CFM56) ingirió un pájaro y comenzó a explotar repetidamente. La tripulación detuvo el ascenso a unos 10.000 pies, apagó el motor y regresó a Guadalajara para un aterrizaje seguro en la pista 29 unos 20 minutos después de la salida.

1.1 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.

1.2 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 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.

2.4 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.

2.5 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 dormitorios 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 NACC a:

- a) Fomentar el desarrollo estatal 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.
- 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.