



Vigésima Primera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/21)

Santo Domingo, República Dominicana, 15 al 17 de noviembre de 2023

**Cuestión 4 del
Orden del Día:**

Programa de trabajo del GREPECAS

**PANORAMA REGIONAL DE PELIGRO AVIARIO Y FAUNA DE LOS ESTADOS CAR & SAM
-ENCUESTA**

(Presentada por CARSAMPAF)
(Coordinación de Estadísticas Ana Ma. Cogollos)

RESUMEN EJECUTIVO

El Comité CARSAMPAF presenta el Panorama Regional del Peligro Aviario y de Fauna en la Región CAR/SAM, incluyendo el estado actual de implantación de los sistemas de notificación de choques con fauna, de la implementación de los Comités Nacionales y la inclusión de la Gestión de Fauna a los Programas de Vigilancia de la Seguridad Operacional.

La información fue recopilada a través de una Encuesta regional elaborada por CARSAMPAF, revisada por la Oficina Regional SAM de la OACI y a los Estados, y enviada para su diligenciamiento.

| | |
|------------------------------------|---|
| <i>Objetivos Estratégicos:</i> | <ul style="list-style-type: none">• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente |
| <i>Referencias:</i> | <ul style="list-style-type: none">• Documento OACI 9137 Parte 3- Gestión del Peligro que Representa la Fauna Silvestre. Quinta Edición-2020 |

1. Introducción

1.1 El apéndice D del Manual de Procedimientos de GREPECAS (7ª Edición 2020, Versión 2.0) estipula los arreglos colaborativos con asociaciones o comités regionales con intereses comunes en los objetivos establecidos en el Plan Regional de Navegación Aérea y para resolver asuntos en el interés mutuo de los Estados Miembros de GREPECAS.

1.2 Bajo esta premisa, la Coordinación Estadística del Comité Regional de Prevención de Peligro Aviario y Fauna - CARSAMPAF en conjunto con la Secretaría del GREPECAS, actualizó el Panorama Regional del Peligro Aviario y de Fauna en la Región CARSAM, a partir de los datos obtenidos en una encuesta regional aplicada en el año 2022, con apoyo de la oficina AGA -SAM de OACI

1.3 Los datos obtenidos fueron recopilados y procesados por la Coordinación Estadística del Comité CARSAMPAF. No obstante, y conforme el numeral 2.4 del Apéndice D del Manual de Procedimientos de GREPECAS, “*la información de la OACI o de sus Estados Miembros a la que estas Asociaciones o Comités puedan acceder en el marco de este trabajo colaborativo solo podrá compartirse con la autorización explícita de la OACI y estará sujetas a derechos de propiedad intelectual, derechos de autor y la confidencialidad de la información.*”

2. Análisis

2.1 Desde las Oficinas regionales de la OACI se invitó a todos los Estados de la región SAM & CAR a completar la Encuesta Regional de Peligro Aviario y Fauna que elaborada por la Coordinación de Estadísticas del Comité CARSAMPAF y revisada por los Oficiales AGA de OACI. En total se obtuvieron once (11) respuestas, correspondientes a cinco (5) encuestas diligenciadas por Estados de la región SAM y seis (6) por Estados de la región CAR, que alcanzan más de la mitad más uno de los Estados a los que se envió la encuesta.

2.2 En términos generales se obtuvo un porcentaje de participación medio, con un 54% de Estados pertenecientes a la región CAR y un 46% pertenecientes a la región SAM. Lo anterior permite inferir en la inaplazable necesidad de estructurar e implementar actividades de apoyo y acompañamiento conjunto a los Estados, para promocionar su participación en las actividades de gestión del peligro que representa la fauna, impulsadas por GREPECAS, OACI y CARSAMPAF.

2.3 En los once (11) países encuestados, 35 aeródromos Internacionales poseen un Programa de Gestión de Fauna aprobado por el Estado (WHMP en sus siglas en inglés). Se encontró que los Estados que cuentan en sus territorios con un con mayor número de Aeródromos Internacionales son aquellos que han logrado un mayor número aeropuertos con Programas de Gestión de Fauna aprobados; esto indica que los Estados más pequeños poseen mayores necesidades de apoyo técnico para poder alcanzar dicho objetivo.

2.4 Considerando que la elaboración de un Programa de Gestión de Fauna es un requisito del numeral 2.2.1.2 del Documento 9137 Parte 3 Quinta Edición- *Gestión del Peligro que Representa la Fauna Silvestre de OACI*, y que a su vez es parte fundamental en la documentación solicitada y supervisada en los procesos de Certificación de Aeródromo, se advierte que varios de los aeródromos internacionales de la región están en riesgo de no poder demostrar suficiencia para componente durante los procesos de Certificación en marcha.

2.5 El 54,5% de los Estados encuestados han conformado un Comité Nacional de Prevención de Choques con Fauna; la mayoría de los Estados que cuentan con este Comité se ubican en la región SAM. Las frecuencias de reunión de los Comités Nacionales varían entre Estados, siendo las reuniones anuales las más acostumbradas, seguidas por reuniones a necesidad o cada vez que ocurre un incidente de importancia y finalmente por reuniones con trimestrales y semestrales; únicamente el 40% de los Comités Nacionales elabora y difunde directrices y reglamentaciones para la gestión de problemáticas por Fauna a nivel nacional.

2.6 El 81,8% de los Estados encuestados cuentan con información publicada sobre el peligro aviario y fauna de los aeródromos internacionales, siendo los NOTAM (80%) y otros medios alternativos como las páginas WEB (60%), los medios usados con mayor frecuencia por encima del AIP (50%) y las circulares.

2.7 Aunque el 100% de las Autoridades de Aviación Civil encuestadas declaran que cuentan con procedimientos para la formulación, aplicación y evaluación del cumplimiento de Plan de Manejo de Fauna en los aeródromos, únicamente el 45,5% de los Estados encuestados informan que cuentan con

un Plan Nacional o un documento similar publicado que establezca directivas para el control de los peligros con fauna en los aeropuertos. Esta diferencia corresponde a que estas directivas muchas veces corresponden a requisitos contenidos en los Reglamentos Aeronáuticos en materia de control de fauna para la operación, certificación y/o vigilancia del aeródromo, y que no necesariamente corresponden a lineamientos, pautas u orientaciones a los aeropuertos u otras partes interesadas como los explotadores de aeronaves.

2.8 Existe una buena cobertura de la gestión de fauna en los planes de vigilancia estatal: el 72,7% de las Autoridades de Aviación Civil encuestadas incluyen los Planes de Manejo de fauna en su Plan de Vigilancia continua y a su vez, el 62,5% de estos Planes están basados en la gestión del riesgo. Las frecuencias de visitas periódicas de supervisión y auditoría para el componente de fauna también varían de manera significativa entre los Estados de la región siendo las anuales y a necesidad (30%) las efectuadas con mayor periodicidad.

2.9 El 81,8% de los Estados encuestados han elaborado y distribuido directrices para la instrucción del personal encargado de la gestión del peligro aviario. El 87,5% de los Estados encuestados ha reglamentado de acuerdo con lo definido en el Documento 9137 -Parte 3, la realización de estudios o evaluaciones del riesgo de choque con fauna (aves y animales) en cada uno de sus aeródromos.

2.10 Si bien el 63,6% de las Autoridades de Aviación Civil toma medidas para eliminar o impedir que se instalen en los aeródromos o en sus cercanías, vertederos de basura, o cualquier otra fuente que pueda atraer aves y otros animales, únicamente el 45,5% de los Estados encuestados tienen establecidos los requisitos legales restrictivos sobre la utilización de los terrenos y actividades humanas que no deben desarrollarse alrededor de los aeródromos.

2.11 Mediante la encuesta se pudo establecer que el 80% de los Estados encuestados cuenta con un Procedimiento Nacional de Notificación de incidentes /impactos con fauna. También, que el 63,6% de los Estados encuestados analiza y resume los registros de impactos para determinar la cantidad y calidad de los registros y el 50% evalúa la eficacia de la notificación de choques con fauna silvestre y la reducción final de choques perjudiciales.

2.12 Los avances en la Notificación Estatal han permitido un desarrollo incipiente de mecanismos de difusión en tiempo real de los resúmenes estadísticos de incidentes con fauna (10%); no obstante, aún existe una parte de los Estados (30%) que no comparte estas informaciones con las partes interesadas (explotadores aéreos y aeródromos) o que lo hace a solicitud de estos (40%).

2.13 El 72,7% de los Estados utilizan un método manual de recolección de datos de Notificación de Incidentes con Fauna, frente a un 27,3% que ya ha migrado a un sistema automatizado; este hecho puede ser un factor limitante en el análisis y difusión de las estadísticas de incidentes con fauna en y entre los Estados.

2.14 El 60% de las Autoridades de Aviación Civil encuestadas recopila y envía a OACI las estadísticas de incidentes/impactos con Fauna y el 85,7% de los Estados notifica todos los impactos que se reciben. Estos estadísticos son compartidos en su mayoría mediante reportes de seguridad operacional (42,9%), las paginas WEB y los comités nacionales y locales (28,6%)

2.15 Solamente el 18,2% de los Estados colabora con otros países para intercambiar información y promover una cultura mundial de notificación, siendo CARSAMPAF un escenario de difusión principal entre los Estados que contestaron afirmativamente.

2.16 En materia de gestión de la Seguridad Operacional, se pudo establecer que el 54,5% de los Estados encuestados han definido un indicador SSP relacionado con la ocurrencia de incidentes e impactos con Fauna y que solamente el 33,3% de la muestra lo mide actualmente -aunque este definido. Por otra parte, el 45,5% de los Estados encuestados recomienda o promueve la vigilancia de los incidentes e impactos con fauna en los Runway Safety Teams de los aeródromos y el 63,6% de los encuestados recomienda o promueve la participación de los encargados de la gestión de fauna en los Runway Safety Teams de los aeródromos.

3. Conclusión

3.1 Es inaplazable la necesidad de estructurar e implementar actividades de apoyo y acompañamiento conjunto a los Estados, para promocionar su participación en las actividades de gestión del peligro que representa la fauna, impulsadas por GREPECAS, OACI y CARSAMPAF.

3.2 Los Estados más pequeños y con menor infraestructura aeroportuaria tienen mayores necesidades de apoyo técnico para la gestión de la fauna, la conformación de los Comités Nacionales, los Procedimientos Nacionales de Notificación de Impactos y en especial, para la elaboración y aprobación de los Planes de Gestión de Riesgo por Fauna WHMP de sus aeropuertos internacionales; los datos muestran menores porcentajes de avance en los Estados de la región CAR.

3.3 Algunos aeropuertos internacionales de la Región CARSAM corren el riesgo de no poder demostrar suficiencia en los Procesos de Certificación de Aeródromo considerando que algunos pocos cuentan con Programas de Gestión de Riesgo WHMP aprobados por la Autoridad Aeronáutica.

3.4 Poco más de la mitad de los Estados encuestados de la región CARSAM han conformado Comités Nacionales de Prevención de choques con fauna (54%). Existe la oportunidad de brindar apoyo a los Estados para definir criterios recomendados para la conformación y mantenimiento de sus Comités Nacionales y con ello, aportar al cumplimiento del Documento 9137 Parte 3 Quinta Edición- *Gestión del Peligro que Representa la Fauna Silvestre de OACI*.

3.5 Es imperativo trabajar para que el 100% de los Estados de la Región CARSAM cuente con Procedimientos Nacionales de Notificación de incidentes con fauna (choques con aves) para dar cumplimiento a lo dispuesto en el numeral 9.4 del Anexo 14 de la OACI. El 20% de los Estados encuestados aun no lo han definido y solo el 50% de los que ya lo han implementado, evalúa la eficacia de la notificación de choques con fauna silvestre y la reducción final de choques perjudiciales.

3.6 Los Estados requieren apoyo y directrices para mejorar la recopilación, análisis e intercambio de la información de incidentes entre aeronaves y animales; a su vez el bajo porcentaje de automatización de los reportes recibidos (28%) que puede incidir en un bajo porcentaje de intercambio de información con las partes interesadas, explotadores y entre Estados (18%).

3.7 En los Estados de la región aun es incipiente la definición los requisitos legales restrictivos sobre la utilización de los terrenos y actividades humanas alrededor de los aeródromos; existe la oportunidad de brindar apoyo técnico y definir lineamientos generales de uso que puedan ser armonizados a los Reglamentos Nacionales de una manera sencilla.

3.8 En la región se avanza en la articulación entre los sistemas de gestión de la seguridad operacional y la gestión del riesgo por fauna, tanto a nivel estatal como local. Es así como algunos Estados ya han definido indicadores SSP en la materia (54%) y promocionan la vigilancia de los incidentes e impactos con fauna en los Runway Safety Teams de los aeródromos (45%).

3.9 Los Estados de la región han avanzado efectivamente en la inclusión del componente de gestión de fauna en los Planes de Vigilancia Estatal, logrando así que el 72,7% de las Autoridades de Aviación Civil encuestadas incluyan los Planes de Manejo de Fauna en su Plan de Vigilancia continua.