

UNIDAD/ORGANISMO	EVENTO	Fecha	Duración
DSACPU/AESA	II FORO AVIACIÓN FAUNA	29-01-2020	8 horas

ASISTENTES	REDACTADO POR	FECHA REDACCIÓN
Organismos oficiales, gestores aeroportuarios, asociaciones de pilotos, colegio oficial de pilotos, empresas de gestión de fauna, empresas de navegación aérea y de la industria aeronáutica, compañías aéreas, centros académicos (ver Adjunto 3)	AESA	--

PRÓXIMA REUNIÓN

Periodicidad de convocatoria del Foro cada dos años.

AGENDA DE LA REUNIÓN

Día 29 de enero de 2020

9:30 - 9:40 – Apertura del Foro (Secretaría General de Transporte)

9:40 - 10:30 – Ponencias AESA

- Líneas estratégicas, implicación y compromiso
- Actuaciones derivadas del I Foro de Aviación y Fauna
- Notificación de sucesos y fauna

10:30 - 10:50 – Café

11:00 - 12:45 – Ponencias

- Impacto operativo de un birdstrike
- Conductas de vuelo ante buitres
- GPS, aves planeadoras y aviación civil
- Aspectos organizacionales y económicos para la prevención de los impactos de fauna.
- Fauna y turbinas de aviación
- Recomendaciones de seguridad tras accidente con fauna
- Innovación en control y seguimiento de fauna

12:45 - 14:30 – Almuerzo

14:30 - 15:20 – Ponencias

- Resultados de los últimos censos de buitres
- Seguimiento de buitres. Ejemplo Aeropuerto de Mallorca
- El aeropuerto y el entorno: Coordinación
- Espacio aéreo y medio ambiente. Marco normativo

15:20 - 15:30 – Descanso

15:30 - 17:30 – Mesa redonda, conclusiones y clausura.

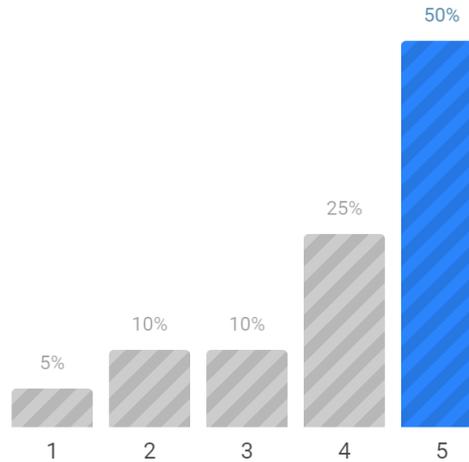
Nº	RESUMEN DE TEMAS TRATADOS
1	<u>Apertura del Foro</u> MARÍA JOSÉ RALLO DEL OLMO (Secretaría General de Transporte)
2	<u>Líneas estratégicas, implicación y compromiso</u> CARLOS GARCÍA GUTIÉRREZ-MARCET (AESA. Coordinador de Seguridad de Aeropuertos) Se recalcan los tres objetivos fundamentales del foro: implicación y compromiso, priorización de actuaciones y acciones concretas.
3	<u>Actuaciones derivadas del I Foro de Aviación y Fauna</u> ENRIQUE DE CASTRO GARCÍA (AESA. Focal Point de aeropuertos) Se exponen los compromisos que se adquirieron en el primer foro de Aviación y Fauna: Plan General de Aviación y Fauna (PGAF), Grupos de Trabajo (Grandes planeadoras y Colombofilia) y Mapa de Aviación y Fauna. Se incide en la concienciación, la colaboración con el sector, la coordinación entre administraciones y en la investigación y desarrollo de métodos / tecnologías.
4	<u>Notificación de sucesos y fauna</u> HÉCTOR PEDROCHE - PEDRO TORTOSA (AESA-DESATI. Servicio de Reportes de Seguridad) La ponencia se divide en dos partes: la primera habla sobre sensibilización y qué se necesita del sector (notificación al Sistema de Notificación de Sucesos (SNS) nacional, follow-ups) y la segunda presenta estadísticas de los datos disponibles (estadísticas y casos de interés).
5	<u>Impacto operativo como consecuencia de un birdstrike</u> JONÁS MARTÍN NAVARRO (IBERIA. Dirección de Calidad y SMS) El representante de Iberia presenta un análisis de la aerolínea de impactos operativos de los birdstrikes. También se presentan estadísticas de colisiones. Además, se describen dos casos de birdstrike en 2019 con consecuencias operacionales, y los costes directos e indirectos de los daños.
6	<u>Conductas de vuelo para la prevención de colisiones con buitres</u> IÑAQUI ULIBARRI (AERÓDROMO DE FUENTEMILANOS. Instructor de vuelo a vela) Se explican buenas prácticas, y maniobras preventivas y evasivas de pilotos ante la presencia cercana de aves de gran tamaño (buitres). El piloto expone su experiencia de vuelos con buitres.
7	<u>GPS, aves planeadoras y aviación civil</u> ENEKO ARRONDO FLORISTÁN (CSIC. Estación Biológica de Doñana) El ponente presenta resultados del análisis de los patrones de vuelo de grandes aves planeadoras marcadas con GPS (buitres, cigüeñas), demostrando diferencias diarias, estacionales, de altura, etc. Según su franja de ocupación del espacio aéreo, se deducen unas primeras recomendaciones sobre techo de vuelo de la aviación.
8	<u>Aspectos organizacionales y económicos en España para la prevención aeroportuaria de los impactos de fauna</u> JOSÉ LUIS ROCA GONZÁLEZ - JUAN ANTONIO VERA (Centro Universitario de la Defensa. Academia General del Aire) Se presenta un análisis comparativo de una estimación de los costes derivados del impacto de la fauna en la aviación para los aeropuertos españoles y los costes de posibles medidas preventivas.
9	<u>Fauna y turbinas de aviación</u> ANTONIO MUR (ITP Aero. Ingeniero de aeronavegabilidad) El ponente expone las condiciones para la certificación de motores para soportar birdstrikes. Se explican las pruebas que se realizan en sus instalaciones para comprobar la resistencia de los motores a la colisión con aves.
10	<u>Accidente de un B-737-800 en Roma Ciampino ocasionado por impacto de aves, recomendaciones de seguridad a implementar</u> FRANCISCO CRUZ (SEPLA. Comandante del Departamento Técnico) El representante del SEPLA presenta el accidente de un Boeing 737-800 por una colisión con una bandada densa de estorninos en el Aeropuerto de Ciampino (Roma) en 2008. Se presentan las recomendaciones posteriores al análisis realizadas por la Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV) para mejorar la gestión de fauna (incluyendo la necesidad de mejora en formación y comunicación por parte de las aerolíneas, y en los procedimientos de los fabricantes de aviones).

Nº	RESUMEN DE TEMAS TRATADOS
11	<p><u>Medidas de gestión novedosas e innovación en el control y seguimiento de fauna</u> SARA ROJO RECIO (AENA. Jefa de División de Sistemas de Gestión y Biodiversidad)</p> <p>Aena expone medidas novedosas en la gestión de fauna en los aeropuertos. Se incluye innovación en forma de ensayos con halcón-robot, señuelos animales, hilos con olor repelentes de lagomorfos, aplicaciones informáticas para la gestión diaria de los servicios control de fauna, etc.</p>
12	<p><u>El buitre leonado en España. Población reproductora en 2018</u> SARA CABEZAS DÍAZ (SEO/BirdLife. Técnico de Conservación de Especies y Espacios)</p> <p>Se presentan los resultados de los últimos censos de distintas aves necrófagas (buitre leonado, buitre negro, alimoche, quebrantahuesos). Se realiza un análisis detallado de las tendencias poblacionales del buitre leonado en todo el territorio español, así como de la posible estabilización de las mismas (e incluso cierto decremento parcial en algunas provincias).</p>
13	<p><u>Movimientos de buitres negros en Mallorca: visitas al entorno del aeropuerto Son San Joan</u> AINARA CORTÉS AVIZANDA (IMEDEA (UIB-CSIC))</p> <p>La ponente facilita los resultados iniciales del seguimiento de una población de buitres negros marcados con GPS en Mallorca. Se analizan sus patrones de vuelo, sus movimientos en la isla y su comportamiento. Se demuestra una posible futura interacción con los aeropuertos mallorquines.</p>
14	<p><u>El Aeropuerto y el entorno: Coordinación</u> ANA SALAZAR LÓPEZ-PEDRAZA (AENA. Jefa de División de Calidad y Medio Ambiente)</p> <p>Se exponen casos prácticos de relación y coordinación entre los aeropuertos y entidades externas para gestionar focos de atracción de fauna fuera del recinto aeroportuario.</p>
15	<p><u>Espacio Aéreo y Medioambiente. Marco Normativo. Actuaciones en el ámbito CIDEFO</u> LUIS CASTILLO BERNAT (DGAC. Jefe Área Estrategia Navegación Aérea)</p> <p>El representante del CIDEFO explica el marco normativo existente en la actualidad para la solicitud, por parte de las autoridades ambientales, de restricción de vuelos en espacios naturales protegidos. Se detalla la tramitación necesaria para aplicar esas restricciones de vuelo.</p>
16	<p><u>MESA REDONDA: Establecimiento de un procedimiento de notificación de presencia o avistamiento de fauna común para pilotos y controladores</u> Debate introducido por RICARDO HUERCIO (COPAC)</p> <p>Se plantea la necesidad de llegar a definir un criterio común rápido, sencillo y exacto para controladores y pilotos a la hora de notificar avistamientos de fauna y se debate sobre ello.</p>
17	<p><u>Importancia y métodos para la determinación de las especies implicadas en los impactos con fauna</u> Debate introducido por FERRAN NAVAS (MINUARTIA)</p> <p>Se plantean cuestiones sobre los procedimientos adecuados para la determinación de los restos de fauna, quién debería llevarlos a cabo o la formación adecuada del personal. También se expone el avance que suponen los análisis genéticos de dichos restos.</p>
18	<p><u>Conclusiones Finales y Clausura del Foro</u> DAVID NIETO SEPÚLVEDA (AESA. Director de Aeropuertos y AVSEC)</p>

ACRÓNIMO	DESCRIPCIÓN
AESA	Agencia Estatal de Seguridad Aérea
AVSEC	AViation SECurity
COPAC	Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial
DESATI	Dirección de Evaluación de la Seguridad y Auditoría Técnica Interna
DSACPU	Dirección de Seguridad de Aviación Civil y Protección al Usuario
MITECO	Ministerio para la Transición Ecológica y Reto Demográfico
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
SMS	Safety Management System
SEPLA	Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas

¿Cómo valoras que el próximo foro sea más extenso (2-3 días)? (1= no es necesario, 5 = es fundamental)

Score: 4.1 ★



¿Qué presentación de la jornada de la mañana te ha parecido más interesante? (Puedes elegir más de una)

Notificación de sucesos y fauna - AESA - DESATI

3%

Impacto operativo como consecuencia de un birdstrike - IBERIA

61%

Conductas de vuelo para la prevención de colisiones con buitres - INSTRUCTOR DE VUELO DEL AERÓDROMO DE FUENTEMILANOS

36%

GPS, aves planeadoras y aviación civil - CSIC

19%

Aspectos organizacionales y económicos en España para la prevención aeroportuaria de los impactos de fauna - CENTRO UNIVERSITARIO DE LA DEFENSA

11%

Fauna y turbinas de aviación - ITP AERO

8%

Accidente de un B-737-800 en Roma Ciampino ocasionado por impacto de aves, recomendaciones de seguridad a implementar - SEPLA

28%

Medidas de gestión novedosas e innovación en el control y seguimiento de fauna - AENA

11%

ADJUNTO 2.- Preguntas realizadas durante el Foro

Pregunta 1 (AEPAL):

Pregunta para AESA: ¿Cuándo cambiará la norma del límite de vuelo por debajo de los 1000 pies? Siendo potestad del Sr. Ministro, asesorado por el Servicio Jurídico de AESA

Respuesta:

Actualmente existe un proyecto de Real Decreto que recogerá lo que recoge el Reglamento base europeo en el artículo 2.8., que permite a los Estados Miembros excluir de la aplicación de dicho reglamento a las aeronaves por debajo de 600kg. Este RD modificará el límite de vuelo de los 1.000 ft a los 10.000 ft (ó hasta los 13.000 ft si el vuelo es de media hora de duración). El proyecto está en el Consejo de Estado y previsiblemente saldrá este año.

Pregunta 2 (Irene Falla, Helicity):

En los Grupos de Trabajo de AESA, ¿Se están considerando las operaciones de helicópteros, debido al mayor riesgo asociado al tipo de operación, aeronave y alturas de vuelo?

Respuesta:

Enrique de Castro, Focal Point de Aeropuertos en AESA, comenta que los grupos de trabajo de buitres están muy focalizados a los entornos de los aeropuertos de Madrid y Bilbao, pero que AESA está abierta a nuevas propuestas de grupos de trabajo con helipuertos.

Pregunta 3 (Anónimo):

Aconsejar que se vuele más alto para evitar colisiones con buitres y cigüeñas, ¿se considera la potencial colisión con otras aves migratorias a cotas más altas?

Respuesta:

Eneko Arrondo, de la Estación Biológica de Doñana, responde que, aunque no sea significativo, las aves también vuelan a cotas más altas; y Xavier Ferrer, de la Universidad de Barcelona, comenta que existen variaciones entre los techos de vuelo de las aves en migración, estando estos techos entre los 400 y 800 metros.

Pregunta 4 (Anónimo):

Sobre la charla de buitres de SEO/BirdLife, entonces, la población se está empezando a estabilizar, ¿no? ¿Se observa un comienzo de freno en su población?

Respuesta:

Sara Cabezas, de SEO/BirdLife, responde que, efectivamente, la población de buitres se está empezando a estabilizar

Pregunta 5 (Anónimo):

Pregunta a AESA: Si los datos de GPS de grandes planeadoras nos informan de sus grandes movimientos, ¿qué puede hacer el gestor aeroportuario por sí mismo?

Respuesta:

Ana Salazar, jefa de la División de Calidad de Medio Ambiente de AENA, habla de la utilidad de los datos GPS como alimentadores de otros datos de visualización. Además de esto, expone que en realidad lo que debe hacer el gestor aeroportuario por sí mismo es plantear medidas mitigadoras del riesgo.

Pregunta 6 (Anónimo):

Se está enfocando el foro desde el punto de vista del peligro de aves. Pero, ¿qué pasa con la fauna terrestre? En algunos aeropuertos es la mayor preocupación.

Respuesta:

Ana Salazar, jefa de la División de Calidad de Medio Ambiente de AENA, comenta que en los Comités de Fauna de los aeropuertos se tratan todas las problemáticas de fauna, y se aplican medidas de cara al riesgo de la misma. Pone como ejemplos los casos de corzos en Vitoria y zorros en Madrid. Son más frecuentes los encuentros con avifauna que con fauna terrestre. Aprovecha para agradecer la colaboración en Madrid con los agentes medioambientales, experiencia exportada a otros aeropuertos.

Enrique de Castro, Focal Point de Aeropuertos en AESA, explica el ejemplo de los corzos en el aeropuerto de Pamplona, donde dicho aeropuerto tomó medidas para solucionar esta problemática.

Pregunta 7 (Anónimo):

AENA: ¿Existe un 'standard' de cerramiento perimetral (vallado) que atienda a los requisitos de seguridad contra incursiones (y que facilite su salida) de fauna terrestre?

Respuesta:

Sara Rojo, Jefa de División de Biodiversidad de AENA, comenta que la medida más efectiva contra las incursiones es el propio vallado.

Sergio Alonso, Jefe de la División de Seguridad Operacional del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, habla del cerramiento especial que se desarrolló en el aeropuerto de Madrid-Barajas ante la incursión de jabalíes.

Noelia Bravo, Jefa del Departamento de Seguridad Operacional del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona – El Prat, expone que el vallado no es solo la primera barrera para la fauna (Safety) sino también para la seguridad de las personas (Security).

Pregunta 8 (Anónimo):

Al haber tantos proyectos de marcaje de buitres, ¿se podrían integrar los datos de todos ellos? Cuanta más información y sinergias, mejores resultados

Respuesta:

Enrique de Castro, Focal Point de Aeropuertos en AESA, habla sobre el proyecto de marcaje de buitres, ya en marcha, entre AESA, AENA y el MITECO. Actualmente existe un borrador de Convenio y está en fase de redacción del pliego de prescripciones técnicas. Aprovecha para leer lo que ha enviado la Junta de Extremadura, la cual propone un estudio en conjunto de todos los datos que posee y su unión con otras entidades como SEO/BirdLife.

Pregunta 9 (Iberia):

Para retirar un nido, identificado, con afección a la seguridad, han sido necesarias 6 entidades incluso el obispado para retirarlo. ¿Cómo se puede agilizar este trámite?

Respuesta:

Sergio Alonso, jefe de la División de Seguridad Operacional del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, considera que no es sencillo y que hay muchos aspectos que coordinar. En este caso se tenía identificado el propietario y, además, en el aeropuerto de Madrid-Barajas existen acuerdos con los agentes medioambientales de la Comunidad de Madrid.

Ana Salazar, jefa de la División de Calidad de Medio Ambiente de AENA, aclara que se han coordinado con las seis entidades, no que se hayan necesitado permisos por parte de todas ellas.

Pregunta 10 (Anónimo):

Pregunta para el SNS: ¿las colisiones notificadas por el aeropuerto solo se analizan cuantitativamente y no en función de la severidad?

Respuesta:

Héctor Pedroche, del Servicio de Reportes de Seguridad de AESA, afirma que sí se tiene en cuenta la severidad y apunta que para cada suceso se asigna un riesgo y puede prepararse un seguimiento (“follow-up”) del mismo.

Pregunta 11 (Anónimo):

Información sobre accidentes de aeronaves militares por impacto con aves, puede ser solicitada a la CITAAM así su objetivo es la prevención de accidentes

Respuesta:

El Coronel Sánchez-Arjona Lamparero explica que se puede solicitar información de uso oficial a través del Ministerio de Defensa

Pregunta 12 (Anónimo):

Los ensayos de impactos que realiza ITP, ¿se hacen con aves reales o artificiales?

Respuesta:

Antonio Mur, de ITP Aero, comenta que la normativa para la realización de los ensayos en motores de aviación exige el uso de pájaros reales. También expone que existe un trabajo previo al ensayo que consiste en la calibración y en la afinación del cañón, y que dicho trabajo se realiza con geles. En el momento final de la prueba sí que se usa un ave sedada por veterinarios y posteriormente muerta siguiendo todos los requisitos legales.

Pregunta 13 (Anónimo):

¿Qué diferencia hay en el entrenamiento en simulador, con la pérdida de potencia por otra causa?

Respuesta:

Francisco Cruz, del SEPLA, responde que el simulador hace representaciones genéricas, no siendo éstas suficiente en este caso.

Recomienda además visualizar un vídeo de la FAA “turbofan engine malfunction”, que muestra el factor sorpresa de los pilotos y cómo el impacto con ave daña los álabes del motor, cuya asimetría podría ser similar a la de pérdida de un álabe del compresor, pero no es la misma. Otra diferencia es que el impacto con ave genera humo.

Los manuales que proporcionan fabricante y operador no proporcionan guía sobre impacto con aves.

Pregunta 14 (José Luis Martínez Martín, Natura Parc):

¿Cuál es la razón de que no se haga una ponencia de un SCF de pie de pista en ninguno de los dos foros?

Respuesta:

Enrique de Castro, Focal Point de Aeropuertos en AESA, comenta que han sido muchas las propuestas recibidas, y la ponencia propuesta por parte de un Servicio de Control de Fauna llegó fuera de plazo. No obstante, AESA agradece la asistencia al Foro de tantas empresas de control de fauna y se compromete a que para la celebración del tercer foro haya una ponencia de este tipo.

Pregunta 15 (Anónimo):

¿Por qué no se hace un estudio (Universidad) del halcón robot sobre la fiabilidad de su actuación en vez de probarlo en un aeropuerto con vidas humanas en juego?

Respuesta:

Enrique de Castro, Focal Point de Aeropuertos en AESA, explica que no existe un estudio desde ninguna Universidad, pero comenta el caso de la empresa Arquimea y su experiencia en el Aeropuerto de La Habana, donde se ha reducido el número de impactos.

Ana Salazar, jefa de la División de Calidad de Medio Ambiente de AENA, comenta que en AENA no prueban nada en un aeropuerto sin que haya pasado una prueba de laboratorio o con un funcionamiento básico ya cotejado (el gestor del Aeropuerto de La Habana lo ha confirmado). Afirma que la primera prueba está prevista en el Aeropuerto de Sevilla, contando siempre con la intervención de cetrería tradicional si hubiera algún problema.

Pregunta 16 (Anónimo):

¿El cierre de pista tras (posible) impacto es común a todos aeropuertos nacionales? ¿Se puede obviar a petición de la tripulación en aterrizaje? ¿Depende del tamaño del animal?

Respuesta:

Olegario Pérez, de Enaire, explica que existe un protocolo de cierre de pista si hay restos en la misma. Algunos aeropuertos tienen procedimientos especiales para esta situación concreta.

Carlos Manso Díaz-Laviada, de APROCTA, comenta que en estos casos se revisa la pista en cuestión de minutos, pero no se cierra.

Noelia Bravo, Jefa del Departamento de Seguridad Operacional del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona – El Prat, comenta que cuando una aeronave sufre un birdstrike se realiza una revisión inmediata buscando FOD. En el caso del aterrizaje a veces no es una revisión tan inmediata, ya que es mejor para las aeronaves aterrizar que realizar una maniobra frustrada si se está realizando la revisión. Es el piloto junto con ATC el que, en tiempo real, considera cada caso. Existe un protocolo común, aunque es en aeropuertos con más operaciones donde se usa.

Pregunta 17 (Anónimo):

¿Qué tipos de medidas hay en Barajas? ¿Hay coordinación con administraciones locales? ¿Hay alguna normativa que obligue a la colaboración?

Respuesta:

Sergio Alonso, jefe de la División de Seguridad Operacional del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid-Barajas, habla del Programa de Gestión del Riesgo de Fauna, en el que se definen las medidas mitigadoras necesarias en los aeropuertos. También apunta que los aeropuertos cuentan con un Servicio de Control de Fauna y que se produce una gestión del hábitat interno y externo. En cuanto a la coordinación con externos habla de la relación del Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas con Agentes Forestales y con la Comunidad de Madrid desde hace 10-12 años. También comenta que existe un Procedimiento para el riesgo con buitres desde 2006, existiendo un estudio de trayectorias por parte del MITECO que data de 2013. Existe a su vez un equipo de control de lagomorfos en el Aeropuerto A.S. Madrid-Barajas.

David Nieto, Director de Aeropuertos y AVSEC de AESA, menciona el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de Servidumbres Aeronáuticas como normativa que obliga a esa colaboración entre aeropuertos y administraciones locales, y la posibilidad que ofrece a AESA para la prohibición de actividades que atraigan fauna si suponen un riesgo para la seguridad aérea.

Pregunta 18 (Anónimo):

El uso del radar meteorológico del avión ¿ayuda a hacer la aeronave más detectable para las aves y/o a ahuyentarlas?

Respuesta:

Francisco Cruz, del SEPLA, afirma que el radar no ayuda a que la aeronave sea más detectable. Además, comenta que Boeing sostiene que este radar no está probado científicamente.

Pregunta 19 (Anónimo):

Pregunta para Luis Castillo: Algunas autoridades ambientales de CCAA introducen restricciones en los planes de gestión de espacios Red Natura 2000. ¿Es un limbo legal?

Respuesta:

Luis Castillo, de la Dirección General de Aviación Civil, comenta que la competencia para realizar restricciones de vuelo es estatal. Si las Comunidades Autónomas hacen restricciones no es legal. Incluso se han recurrido esas restricciones en algún caso concreto.

Ana Delgado, Consejera Técnica del MITECO, apunta que llevan varios años con este problema, por la tramitación y el impacto ambiental de aeródromos, ya que a la hora de las consultas por parte de las Comunidades Autónomas, éstas imponían la restricción de sobrevolar la Red Natura 2000. Desde que AESA aclaró dichas consultas, ya no se impone esa restricción. Existe un procedimiento de colaboración con las Comunidades Autónomas para coordinar con ellas y animarlas a que tramiten por la vía de CIDEFO y no a través de planes de gestión. Se han modificado indicaciones en las resoluciones. Lo que conviene hacer es mapear zonas cercanas sensibles al sobrevuelo y dar formación a los pilotos en ese sentido, sin incluir restricciones.

Pregunta 20 (Anónimo):

El impacto de un birdstrike en la seguridad puede ser catastrófico, ¿contempla el impacto de un accidente de un avión comercial? ¿Acelera procesos de actuación?

Respuesta:

Francisco Cruz, del SEPLA, afirma que existe dicha probabilidad y que la severidad es importante. También comenta que las aseguradoras consideran el impacto de aves como un factor de riesgo. Asegura que la tasa de impactos está subiendo, pero que los motores de nueva generación como los del Airbus A320neo absorben mejor esos impactos.

Enrique de Castro, Focal Point de Aeropuertos en AESA, comenta que desde AESA se trabaja para no tener que llegar a esos episodios.

Pregunta 21 (Anónimo):

¿Existe algún grupo de trabajo sobre drones y su afectación a la fauna?

Respuesta:

David Nieto, Director de Aeropuertos y AVSEC de AESA, comenta actualmente no existe un grupo de trabajo como tal, pero se podría programar.

Francisco Muñoz, de la División de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) de AESA, apunta que hay que coordinarse con la autoridad competente.

Rubén Moreno-Opo, de la Dirección General de Biodiversidad del MITECO, plantea la exclusión de la Red Natura 2000 para este tipo de aeronaves, hablando de diferentes volúmenes de vuelo para diferentes tipos de aeronaves, ya que se considera que los drones afectan en mayor nivel a la avifauna.

Ana Salazar, jefa de la División de Calidad de Medio Ambiente de AENA, alaba el apoyo que siempre han encontrado por parte de AESA en el ámbito de la prueba piloto con drones en sus aeropuertos.

Pregunta 22 (Anónimo):

Pregunta para IBERIA: Tras el análisis de los datos estadísticos que habéis obtenido y mostrado, ¿nos podríais poner algún ejemplo de medida mitigadora que habéis tomado?

Respuesta:

Jonás Martín Navarro, del SMS de Iberia, expone que las medidas de la aerolínea como tal son casi nulas, por el poco margen de maniobra del que disponen. Su medida más usada es el entrenamiento a pilotos para evitar el factor sorpresa. También disponen de material para usar en charlas y concienciación. Desarrollaron un cartel para concienciar a pilotos, pero alegan que necesitarían más información de avistamientos para poder trabajar mejor.

Pregunta 23 (Anónimo):

Al ser los riesgos de fauna un problema global, aunque las soluciones sean locales, ¿qué dicen las organizaciones internacionales al respecto??

Respuesta:

Enrique de Castro, Focal Point de Aeropuertos en AESA, recalca que en los grupos de trabajo internacionales se incide en la coordinación de todos los interesados. Por eso, se pide que los Programas de Gestión de Riesgos de Fauna de los aeropuertos se defina una estrategia con medidas mitigadoras, toma de datos, etc. y siempre teniendo en cuenta sistemas innovadores.

Pregunta 24 (Anónimo):

AESA considera que los actuales presupuestos de los SCF en algunos aeropuertos de AENA son suficientes para garantizar un servicio adecuado?

Respuesta:

David Nieto, Director de Aeropuertos y AVSEC de AESA, considera AESA no puede entrar a valorar ese aspecto, sino limitarse a evaluar por medio de inspecciones la efectividad de las medidas mitigadoras de los aeropuertos para el mantenimiento de la seguridad operacional. Cuando en una inspección se detecta algún tipo de incumplimiento, se solicita un plan de acciones correctoras para detectar la causa y la solución de dicho incumplimiento.

ADJUNTO 3.- Asistentes al II Foro Nacional de Aviación y Fauna

ORGANISMOS OFICIALES



ASOCIACIONES y COLEGIO OFICIAL



GESTORES AEROPORTUARIOS



EMPRESAS DE GESTIÓN DE FAUNA



NAVEGACIÓN AÉREA



INDUSTRIA AERONAÚTICA



COMPAÑÍAS AÉREAS



CENTROS ACADÉMICOS

