



COMISIÓN EJECUTIVA  
PORTUARIA AUTÓNOMA

COMISIÓN EJECUTIVA PORTUARIA AUTÓNOMA  
AEROPUERTO INTERNACIONAL DE ILOPANGO

EVALUACIÓN DE RIESGOS

“ESTUDIO DE FAUNA”

Enero de 2024

No. 06/2024



COMISIÓN EJECUTIVA  
PORTUARIA AUTÓNOMA

## Contenido

A.	IDENTIFICACIÓN DE LA DESVIACIÓN.....	3
B.	GESTIÓN DE RIESGO .....	3
	EVALUACIÓN DE RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA ESTUDIO DE FAUNA .....	6
C.	MEDIDAS DE ACCIÓN PARA MEJORAR LAS BARRERAS: .....	7
D.	CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS:.....	7
E.	VIGILANCIA CONTINUA DEL CUMPLIMIENTO DE APLICACIÓN DE LA(S) ALTERNATIVAS.....	7



COMISIÓN EJECUTIVA  
PORTUARIA AUTÓNOMA

A. IDENTIFICACIÓN DE LA DESVIACIÓN.

RAC 139.395 Reducción de Peligros Debidos a las Aves y otros Animales

**RAC 139.395 Reducción de Peligros Debidos a las Aves y otros Animales.**

[\(Véase MAC 139.395 a\) y f.\)](#)

El operador del aeródromo debe:

- a) Proveer o facilitar un estudio de fauna, a efecto de tomar las acciones pertinentes para minimizar los riesgos debidos a aves u otro tipo de animales:

SITUACIÓN ACTUAL:

La pista del Aeropuerto Internacional de Ilopingo posee muy poca fauna en sus alrededores.

El aeropuerto de Ilopingo, ha recopilado datos estadísticos de avistamiento de Fauna desde el año 2020, en la tabla se recopila información relacionada a fecha, hora, lugar de avistamiento, nombre común, nombre científico, grupo o categoría de Fauna, número de fauna visualizada, altitud, comportamiento realizado, el hábitat donde se encontró y el punto inicia y final de desplazamiento.

Lo anterior, para ser utilizado en la elaboración del Estudio de Fauna a elaborar.

El aeropuerto cuenta con equipo para repeler o abatir fauna, entre estos, 2 cañones de gas, pértigas para captura de reptiles y mamíferos.

Se cuenta con una persona capacitada para realizar el control de fauna en el aeropuerto.

En ocasiones, se solicita apoyo del personal del AIES-SOARG para las colaboraciones de control de Fauna; así como para la elaboración del Estudio.

B. GESTIÓN DE RIESGO

**Medidas de mitigación: Identificación de las medidas de mitigación que podrían adoptarse en caso de ser aceptable la desviación.**

- **Metodología:** La metodología a emplear es la establecida por el Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS), específicamente en lo relacionado con la gestión de riesgos de la seguridad operacional. Dicha metodología ha sido recomendada por la OACI.
- **Análisis de Alternativas:** Se analizará evaluando el rango de probabilidad de ocurrencia del incidente o accidente, se cuantificará de acuerdo a una definición cualitativa, si es frecuente, ocasional, remoto, improbable o sumamente improbable, en dependencia de esos resultados se evalúa la severidad del evento lo cual pasa por pérdidas humanas, daños financieros, materiales, reputación al operador etc.

Considerando la estrategia reactiva se evaluará la severidad de acuerdo con las siguientes tablas:



COMISIÓN EJECUTIVA  
PORTUARIA AUTÓNOMA

Tabla de probabilidad del riesgo de seguridad operacional

Probabilidad del evento		
Probabilidad	Significado	Valor
Frecuente	Es probable que suceda muchas veces (ha ocurrido frecuentemente)	5
Ocasional	Es probable que suceda algunas veces (ha ocurrido con poca frecuencia)	4
Remoto	Es poco probable que ocurra, pero no imposible (rara vez ha ocurrido)	3
Improbable	Es muy poco probable que ocurra (no se sabe si ha ocurrido)	2
Extremadamente improbable	Es casi inconcebible que ocurra el evento	1

Tabla de gravedad del riesgo de seguridad operacional

Gravedad del riesgo		
Gravedad	Significado	Valor
Catastrófico	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Equipo destruido</li> <li>- Varias muertes</li> </ul>	A
Peligroso	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Una gran reducción de los márgenes de seguridad operacional, estrés físico o una carga de trabajo tal que ya no se pueda confiar en los explotadores para que realicen sus tareas con precisión o por completo</li> <li>- Lesiones graves</li> <li>- Daño importante al equipo</li> </ul>	B
Grave	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Una reducción importante de los márgenes de seguridad operacional, una reducción en la capacidad de los explotadores para tolerar condiciones de operación adversas como resultado de un aumento en la carga de trabajo o como resultado de condiciones que afecten su eficiencia.</li> <li>- Incidente grave</li> <li>- Lesiones para las personas</li> </ul>	C
Leve	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Molestias</li> <li>- Limitaciones operacionales</li> <li>- Uso de procedimientos de emergencia</li> <li>- Incidente leve</li> </ul>	D
Insignificante	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pocas consecuencias</li> </ul>	E

Matriz de evaluación del riesgo de seguridad operacional

Probabilidad del riesgo	Gravedad del riesgo				
	Catastrófico A	Peligroso B	Grave C	Leve D	Insignificante E
5 – Frecuente	5A	5B	5C	5D	5E
4 – Ocasional	4A	4B	4C	4D	4E
3 – Remoto	3A	3B	3C	3D	3E
2 – Improbable	2A	2B	2C	2D	2E
1 – Sumamente improbable	1A	1B	1C	1D	1E



COMISIÓN EJECUTIVA  
PORTUARIA AUTÓNOMA

Tabla de tolerabilidad del riesgo de seguridad operacional

<i>Rango del índice de riesgo de seguridad operacional</i>	<i>Descripción del riesgo</i>	<i>Medida recomendada</i>
5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	INTOLERABLE	Tomar medidas inmediatas para mitigar el riesgo o suspender la actividad. Realizar la mitigación de riesgos de seguridad operacional prioritaria para garantizar que haya controles preventivos o adicionales o mejorados para reducir el índice de riesgos al rango tolerable.
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1ª	TOLERABLE	Puede tolerarse sobre la base de la mitigación de riesgos de seguridad operacional. Puede necesitar una decisión de gestión para aceptar el riesgo.
3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	ACEPTABLE	Aceptable tal cual. No se necesita una mitigación de riesgos posterior.



COMISIÓN EJECUTIVA  
PORTUARIA AUTÓNOMA

EVALUACIÓN DE RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL PARA ESTUDIO DE FAUNA

Peligro	Evento principal	Consecuencia	Amenazas	Defensas/barreras actuales para controlar el riesgo e índice del riesgo de seguridad	Medidas aplicables para reducir el o los riesgos e índice del riesgo	Acciones adicionales para reducir el riesgo e índice resultante del riesgo	Responsabilidad
Operaciones en pista 15/33	Pérdida de control de aeronave	Choque con fauna en el despegue o aterrizaje	- Fauna alrededor de pista. - Fauna sobre pista.	- Procedimientos operacionales estandarizados del piloto - Procedimientos de aproximación frustrada. - Mantenimiento de áreas verdes. - Inspecciones de pista. - Equipo para control de fauna. - Estadísticas de fauna en los alrededores de pista. - Personal entrenado.	- Elaboración de Estudio de control de Fauna, con medidas para el tratamiento de fauna. - Implementación de procedimientos de control de fauna por Proceso de Certificación.	- Se publicará la evaluación de riesgo.	CEPA (operaciones, mantenimiento, Aeródromos y SMS)
				2C: Puede tolerarse sobre una base de mitigación de riesgos de seguridad operacional. Puede necesitar una decisión de gestión para aceptar el riesgo.	1C: Aceptable tal cual. No se necesita una mitigación de riesgo posterior.	Por: AILO Fecha: Diciembre/2023	



COMISIÓN EJECUTIVA  
PORTUARIA AUTÓNOMA

C. MEDIDAS DE ACCIÓN PARA MEJORAR LAS BARRERAS:

No	Barrera a Fortalecer	Plazo
1.	Elaboración de Estudio de control de Fauna	3 meses.

D. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS:

Por lo antes expuesto, con las medidas a implementarse, se asegura que las aeronaves operen con los márgenes de seguridad operacional mínimos aceptables en la pista 15/33.

E. VIGILANCIA CONTINUA DEL CUMPLIMIENTO DE APLICACIÓN DE LA(S) ALTERNATIVAS.

Por parte del AILO, se le dará seguimiento a la implementación de las medidas adoptadas en este Estudio Aeronáutico.



Lic. Jorge Gómez  
Jefe del Aeródromo



Josué Rosales  
Oficial de Aeródromo



Ing. Karla Guadalupe  
Encargada de SMS