RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Vigésima Reunión del Panel de Expertos en Aeródromos y Ayudas Terrestres (RPEAGA/20)
Etapa previa: Virtual desde el 21 de septiembre de 2026
Etapa presencial: Lima - Perú, 6 al 30 de octubre de 2026

Asunto 03: LAR 153 – Requisitos para Operaciones de Aeródromos

Propuesta de premisas para oportunidades de mejora relativas a la definición de competencias de la autoridad de aviación civil frente a la intervención a sitios atractivos de fauna en el LAR 153

(Nota presentada por la Autoridad de Aviación Civil de Colombia)

Resumen

Esta Nota de Estudio presenta el punto de vista de la Autoridad de Aviación Civil de Colombia respecto a las competencias que tiene en cuanto a la eliminación de focos atractivos para avifauna ubicados en áreas externas del aeropuerto y una propuesta de mejora identificada al numeral 153.470 .
El objetivo es que el Panel de Expertos valide estas premisas para guiar el desarrollo normativo regional armonizado.

Referencias

- OACI Anexo 14 - Aeródromos, Volumen I, (Novena Edición, Enmienda 18).
- OACI Doc 9137 - Manual de servicios de aeropuertos. Parte 3 Gestión del peligro que representa la fauna silvestre. (Quinta Edición, 2020).
- Reglamento Aeronáutico Latinoamericano LAR 153 - Operación de Aeródromos (Sexta Edición, Enmienda 10).
- Informe Final de la Decimonovena Reunión del Panel de Expertos en Aeródromos y Ayudas Terrestres (RPEAGA/19).

1. Introducción

1.1. El riesgo por fauna es un factor preponderante en la seguridad operacional, toda vez que es una condición identificada por el uso compartido del espacio aéreo entre las aeronaves y las especies de avifauna, las primeras en la prestación del servicio de transporte aéreo y las segundas en desplazamientos con propósitos de alimentación, hidratación y/o refugio. La criticidad es mayor en las fases de vuelo de aterrizaje, aproximación, despegue y ascenso donde coinciden las alturas de vuelo tanto de las aeronaves como de las aves lo cual puede generar un choque o impacto entre sí y en consecuencia efectos que pueden llegar a ser leves o graves, esto dependiendo de muchas variables.

1.2. Las alturas a las que transitan las aeronaves en esas fases de vuelo más sensibles no se enmarcan únicamente en los predios del aeropuerto sino en un área de influencia mayor; por ello es preciso indicar que el riesgo no se limita al aeródromo, sino que puede abarcar áreas mayores. Si bien el aeródromo por diversas situaciones puede proporcionar condiciones específicas para la avifauna que está obligado a mitigar, el aeródromo suele ser considerado como un punto de paso o cruce de fauna proveniente de áreas externas. Es allí donde el uso de suelos en áreas aledañas a los aeropuertos aporta un porcentaje significativo para la presencia de aves, ya que la destinación y la naturaleza de las actividades localizadas en esas zonas influyen directamente en el potencial de atracción de fauna y en el desplazamiento de esta.

1.3. En este sentido, se exige una mirada y unas actuaciones a nivel interinstitucional en comités locales sobre fauna silvestre en el aeródromo, donde puedan confluir diferentes actores de territorio, y con ellos se definan las competencias de cada uno para llevar a cabo acciones estratégicas enfocadas en el control de los atractivos, sin generar superposición o extralimitación de funciones entre distintas autoridades, lo que puede conllevar a una presión excesiva sobre las capacidades disponibles o generar vacíos en la oportuna atención.

2. Análisis

2.1. La Autoridad de Aviación Civil de Colombia en aplicación de las disposiciones inscritas en la normatividad nacional ejerce las facultades de: reglamentación aeronáutica, certificación y licenciamiento, vigilancia, seguimiento y control y, de ser necesario, con la aplicación de un régimen sancionatorio, todos ellos en un actuar sistemático y coherente, en procura de la seguridad operacional y la seguridad de la aviación civil en el sector aeronáutico. Para este caso, su competencia se circunscribe, a la de vigilancia, seguimiento y control de los proveedores de servicios aeroportuarios.

2.2. En este sentido, la Autoridad de Aviación Civil de Colombia es quien asegura que el proveedor de los servicios en el aeródromo esté dando cumplimiento a los Reglamentos Aeronáuticos, que entre otros corresponden a formular e implementar un Programa de gestión del peligro que representa la fauna silvestre (WHMP), registrar y notificar los choques de aves y otros animales con aeronaves y evaluar de manera continua el riesgo desarrollando actividades enfocadas en la disminución de la presencia de fauna en el aeródromo.

2.3. Teniendo en cuenta que los aeródromos se encuentran inmersos en un territorio en el que convergen muchos usos de suelo (actividades y desarrollos a nivel industrial, residencial, comercial y de servicios) y diferentes actores que influyen en la seguridad operacional del aeródromo, resulta pertinente identificarlos y convocarlos en espacios de trabajo para generar una coordinación y articulación en la gestión de riesgo por fauna.

2.4. De conformidad con lo establecido en el Doc 9137 Manual de servicios de aeropuertos. Parte 3 — Gestión del peligro que representa la fauna silvestre. Quinta edición, 2020, que expresa: *"Para las partes interesadas externas, el comité local sobre fauna silvestre del aeródromo tendrá principalmente la función de asesoramiento y podrá intercambiar aportes y observaciones y, en algunos casos, tomar medidas destinadas a reducir la presencia de fauna silvestre en las inmediaciones del aeródromo"* en el capítulo 2, numeral 2.4; se determina la importancia de identificar a las partes interesadas externas de la comunidad con el propósito de concientizar sobre el impacto que pueden generar las actividades desarrolladas en áreas aledañas a las operaciones aéreas. Así mismo, menciona a las Autoridades del Estado, locales y regionales como responsables de la planificación territorial y con la capacidad de decisión frente a la utilización de terrenos o actividades que se pretendan desarrollar en las inmediaciones de un aeródromo; a las Autoridades medioambientales como responsables de áreas protegidas, facilitadoras de permisos y colaboradoras en la gestión de áreas existentes. Y en el numeral 2.6.2. puntualiza sobre el comité local sobre fauna silvestre en el aeródromo indicando la creación de este para facilitar la comunicación, cooperación y coordinación de la gestión de la fauna silvestre peligrosa en el aeródromo y sus inmediaciones.

2.5. En este contexto, se puede presentar a nivel general las competencias generales de cada autoridad o entidad en lo que respecta a las áreas externas del aeropuerto. Ahora bien, en la normatividad nacional Colombiana se definen puntualmente las funciones de las administraciones de acuerdo con la división política, con el propósito de tener un mejor panorama. Por ejemplo, para el caso de Colombia se destaca la Ley 388 de 1997 que refiere al ordenamiento territorial y la competencia del ente de planificación, y la Ley 99 de 1993 que define las funciones de las Autoridades Ambientales.

2.6. Frente a la propuesta de enmienda del LAR 153 numeral 153.470. Reducción del peligro de choques con aves y otros animales que establece la inclusión: "*(e) El operador/explotador del aeródromo debe notificar a la AAC sobre la presencia de vertederos de basura, o cualquier otra fuente que pueda atraer aves y otros animales, en las cercanías del aeródromo, para permitir que la AAC evalúe cualquier riesgo para las aeronaves derivado de estos sitios y pueda actuar para reducirlo al máximo razonablemente posible.*", consideramos que la Autoridad de Aviación Civil de Colombia pese a sus funciones, no tiene competencia para actuar o intervenir directamente los sitios que resulten atractivos de fauna.

2.7. Por ende, se propone la siguiente modificación: *"El operador/explotador del aeródromo debe notificar a la AAC los casos sobre la presencia de vertederos de basura, o cualquier otra fuente que pueda atraer aves y otros animales, en las cercanías del aeródromo que requieran especial atención para que esta desde sus competencias de regulación pueda actuar al respecto. Es importante que el operador/explotador en coordinación con las autoridades locales, tome las medidas necesarias frente a construcciones, plantaciones, actividades o cualquier otra fuente que atraiga a las aves."*

2.8. Tal como lo establece el mismo LAR 153 en el literal (b) numeral 153.470. *EI operador/explotador del aeródromo debe tomar medidas para disminuir el riesgo para las operaciones de aeronaves adoptando medidas que reduzcan al mínimo la posibilidad de colisiones entre fauna y aeronaves.* Es así como una de las medidas que puede efectuar el operador/explotador es realizar las gestiones con las autoridades municipales y ambientales del territorio, facultadas para requerir y tomar medidas sobre este tipo de situaciones para mitigar el riesgo por fauna. Esto está alineado con el numeral 2.6.2.6 del Doc 9137 Manual de servicios de aeropuertos. Parte 3 — Gestión del peligro que representa la fauna Esta nota se presenta con el propósito de evaluar la competencia de la Autoridad de Aviación Civil examinando que, en Colombia, esta no tiene injerencia directa sobre aquellas actividades ubicadas en inmediaciones de los aeródromos que están siendo puntos atractivos de avifauna e interfieren o pueden llegar a interferir en las condiciones de seguridad operacional del aeródromo.

2.9. El comité local sobre fauna silvestre en el aeródromo es un espacio liderado por el operador/explotador propicio para reunir a las Autoridades Locales, Medioambientales y demás entidades que se requieran, para presentar el inventario de las actividades atractivas identificadas en áreas externas, generar visitas de seguimiento y acorde a las funciones de dichas Autoridades y Entidades estas puedan ejercer acciones de control sobre esas actividades.

2.10. Es preciso señalar que la Autoridad de Aviación Civil de Colombia en el marco de la reglamentación puede generar lineamientos sobre las restricciones aeronáuticas, indicando aquellas actividades que resultan incompatibles con el desarrollo aeroportuario para que sean contempladas en los procesos de planificación y evitar posibles afectaciones que se puedan presentar.

2.11. La Autoridad de Aviación Civil puede generar reglamentos de las restricciones aeronáuticas, para orientar a las demás Autoridades y asegurar que estas sean contenidas en Instrumentos de planificación territorial y propender por un área de protección a los aeródromos.

3. Conclusiones

3.1. Esta nota se presenta con el propósito de evaluar la competencia de la Autoridad de Aviación Civil examinando que, en Colombia, esta no tiene injerencia directa sobre aquellas actividades

ubicadas en inmediaciones de los aeródromos que están siendo puntos atractivos de avifauna e interfieren o pueden llegar a interferir en las condiciones de seguridad operacional del aeródromo.

3.2. El comité local sobre fauna silvestre en el aeródromo es un espacio liderado por el operador/explotador propicio para reunir a las Autoridades Locales, Medioambientales y demás entidades que se requieran, para presentar el inventario de las actividades atractivas identificadas en áreas externas, generar visitas de seguimiento y acorde a las funciones de dichas Autoridades y Entidades estas puedan ejercer acciones de control sobre esas actividades.

3.3. La Autoridad de Aviación Civil puede generar reglamentos de las restricciones aeronáuticas, para orientar a las demás Autoridades y asegurar que estas sean contenidas en Instrumentos de planificación territorial y propender por un área de protección a los aeródromos.

4. Acción Sugerida

4.1. Se invita a la Vigésima Reunión del Panel de Expertos de Aeródromos y Ayudas Terrestres (RPEAGA/20) a:

a) Tomar nota de la propuesta presentada en la presente Nota de Estudio;

b) analizar, discutir y validar las propuestas (del párrafo 2.7) para la revisión del LAR 153,

c) solicitar al Comité Técnico que, en base a las premisas validadas por el Panel, coordine la preparación de una propuesta de enmienda al LAR 139 para ser presentada y aceptada en la RPEAGA/20.

– FIN –