RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Vigésima Reunión del Panel de Expertos de Aeródromos y Ayudas Terrestre
(RPEAGA/20)

Etapa virtual: a partir del 21 de septiembre de 2026
Etapa presencial: Lima, del 26 al 30 de octubre de 2026

Asunto 8: Otros asuntos

Diagnóstico Regional para la Implementación de las Nuevas Superficies Limitadoras de Obstáculos (SLO / OLS - Enmienda 18 del Anexo 14)

(Presentada por Comité Técnico)

Resumen

Esta nota informativa presenta un análisis sobre el estado de la situación en algunos de los Estados miembros del SRVSOP respecto a la gestión, regulación, autorización y vigilancia de obstáculos alrededor de los aeródromos, así como las estrategias planteadas para abordar la transición hacia las nuevas Superficies Limitadoras de Obstáculos (SLO) introducidas por la Enmienda 18 del Anexo 14 de la OACI. Se incorporan de manera pormenorizada las experiencias nacionales expuestas por Chile, Argentina, Panamá, Ecuador, Perú, Brasil, Colombia y Uruguay.

Referencias

- SRVSOP (2026) LAR 153, 6ta Ed., Enmienda 10, Operación de Aeródromo
- SRVSOP (2026) LAR 154, 5ta Ed., Enmienda 10, Diseño de Aeródromos
- SRVSOP (2023) LAR 77, 6ta Ed., Enmienda 2, Objetos, implantaciones y actividades que pueden afectar negativamente la seguridad o la regularidad de las operaciones aéreas
- OACI (2025) Anexo 14, Aeródromos Vol. I, Novena edición, noviembre de 2025, enmienda 18.

1. Introducción

1.1 El 28 de marzo de 2025, el Consejo de la OACI adoptó la Enmienda 18 al Anexo 14, Volumen I, introduciendo modificaciones sustanciales en áreas clave como las superficies limitadoras de obstáculos (OLS). Dicha Enmienda fue difundida a los Estados-miembros de la OACI por medio de la Carta a los Estados AN 4/1.2.31-25/23, de fecha 24 de abril de 2025.

1.2 La incorporación de las nuevas superficies puede brindar mayor flexibilidad regulatoria en comparación con las reglas vigentes, facilitando un desarrollo urbano y aeroportuario más equilibrado en el entorno de las terminales.

1.3 No obstante, es necesario efectuar rigurosas evaluaciones de impacto rigurosas antes de establecer fechas definitivas en las normativas nacionales de cada estado para no restringir la gestión administrativa de proyectos durante la transición. Con el propósito de diseñar una estrategia armonizada en la región SAM, se ha realizado una recopilación de las prácticas operativas e institucionales, analizando cómo gestionan actualmente sus SLO, cómo coordinan con los municipios y cuáles son sus capacidades técnicas y tecnológicas de fiscalización.

1.4 Cada Estado debe garantizar la base legal para proteger las zonas colindantes a las instalaciones aeronáuticas. El alcance regulatorio varía según la naturaleza de la infraestructura, diferenciándose los aeródromos internacionales y públicos de los de carácter privado.

1.5 La información fehaciente sobre obstáculos nutre directamente el diseño y la actualización de las cartas aeronáuticas y procedimientos de vuelo. La presencia de construcciones o elementos no identificados degrada los márgenes de seguridad operacional sin que las tripulaciones de vuelo tengan conocimiento del riesgo.

1.6 Se requiere fortalecer la comunicación entre los encargados de vigilancia de aeródromos, las dependencias de Servicios de Navegación Aérea (ANS) y las autoridades municipales o urbanísticas.

2. Diagnóstico Detallado por Estado Miembro

2.1 Chile:

2.1.1 Las zonas de protección se encuentran plenamente establecidas mediante ley. Las superficies de todos los aeropuertos internacionales están publicadas y vigentes.

2.1.2 Dispone de un portal en línea para la certificación y tramitación de nuevas construcciones. La responsabilidad de monitorear vulneraciones recae sobre el operador del aeródromo.

2.1.3 Existen precedentes donde la ampliación de una pista generó interferencias no detectadas en la fase inicial. Chile cuenta con un marco judicial efectivo para ordenar la remoción o reducción de altura de construcciones (incluyendo antenas y pisos superiores de edificios que excedieron la autorización).

2.2 Argentina:

2.2.1 Se ha armonizado la RAC 77 con el LAR 77, manteniendo publicadas sus SLO vigentes. La nueva RAC 77 se encuentra publicada manteniendo las superficies antiguas vigentes mientras se evalúa la transición.

2.2.2 Los relevamientos de obstáculos dentro de los recintos aeroportuarios se realizan cada dos años o ante denuncias puntuales. Existen restricciones de recursos humanos y medios técnicos para abarcar las zonas exteriores fuera del predio aeroportuario.

2.2.3 La vigilancia del interior del aeródromo corresponde al explotador, mientras que la Autoridad Aeronáutica mantiene el control del entorno exterior. Se registran dificultades recurrentes con grúas, antenas y la falta de control municipal sobre las alturas aprobadas. Respecto a las nuevas SLO, se avanza de forma gradual evaluando proyectos mayores.

2.3 Panamá:

2.3.1 Las SLO de aeropuertos nacionales e internacionales se promulgan mediante resolución. La tramitación utiliza la herramienta informática ArcGIS para automatizar el análisis cartográfico antes del análisis de navegación aérea.

2.3.2 Se aplican estudios aeronáuticos de seguridad y el principio de apantallamiento para resolver casos en los que el terreno natural o estructuras consolidadas ya vulneran las superficies.

2.3.3 La fiscalización post-aprobación se atiende principalmente bajo denuncia por limitaciones de personal.

2.4 Ecuador:

2.4.1 Los levantamientos topográficos de obstáculos son responsabilidad de los concesionarios en aeropuertos concesionados (actualizados cada dos años) y de la Dirección de Ingeniería Civil de la DGAC en los de gestión estatal.

2.4.2 Las solicitudes de permisos de altura son evaluadas conjuntamente por las áreas de Aeropuertos y Navegación Aérea. Si un proyecto afecta una SLO, Navegación Aérea efectúa un análisis técnico para determinar medidas de mitigación o requerir información complementaria.

2.4.3 No se cuenta con un esquema de seguimiento y vigilancia continua posterior a la emisión de autorizaciones.

2.5 Perú:

2.5.1 Las SLO están consagradas por ley, con obligación de registro público e información a los gobiernos locales. Las autorizaciones se emiten mediante Resolución Directoral de la DGAC.

2.5.2 Los explotadores de aeródromos deben efectuar levantamientos de obstáculos cada dos años. El levantamiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima comprende más de 3.000 obstáculos registrados.

2.6 Brasil:

2.6.1 Existe una división de funciones entre el DECEA (responsable del control del espacio aéreo, las SLO y el control de obstáculos) y la ANAC (enfocada en las características físicas y certificación de aeródromos).

2.6.2 A través de la plataforma SysAGA, las solicitudes se tramitan electrónicamente con preanálisis automatizados. Las SLO están disponibles para consulta y descarga en un Portal de internet.

2.6.3 La planificación para las nuevas SLO contempla:

2.6.3.1 Revisión normativa: Conclusión proyectada a inicios de 2028.

2.6.3.2 Periodo de transición: 6 meses previos a la entrada en vigor.

2.6.3.3 Puesta en vigencia: Julio de 2028.

2.6.3.4 Adecuación de explotadores: Plazo de 2 años para adecuar y presentar sus nuevos planos de protección.

2.6.4 El Estado puede requerir la paralización de obras no autorizadas mediante acciones judiciales. Asimismo, la tala o poda de vegetación en zonas urbanas y en la región amazónica requiere gestionar autorizaciones ambientales.

2.7 Colombia:

2.7.1 Se dispone de una plataforma digital centralizada para la expedición de conceptos de altura. Las SLO son elaboradas por los explotadores aeroportuarios y aprobadas por la Autoridad Aeronáutica.

2.7.2 Se mantienen mesas de trabajo con municipios y ministerios de telecomunicaciones para asegurar que las licencias de construcción locales requieran el concepto aeronáutico.

2.7.3 Ante la presencia de árboles u obras que vulneran las SLO, se aplican estudios aeronáuticos de seguridad y se coordina con el área de procedimientos para realizar las publicaciones en la AIP.

2.8 Uruguay:

2.8.1 El control de obstáculos se ratifica mediante decretos presidenciales específicos para cada aeropuerto, comunicados directamente a las intendencias municipales.

2.8.2 Se utiliza tecnología de drones para acelerar la detección de obstáculos y generar modelos tridimensionales. Esto ha permitido identificar vegetación que afectaba las superficies de aproximación tras la instalación del ILS Categoría III en el Aeropuerto de Carrasco.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Vigésima Reunión del Panel de Expertos en Aeródromos y Ayudas Terrestres a:

a) tomar nota de la información proporcionada en la presente nota informativa.

-FIN-