



**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**  
**Oficina Regional Sudamericana - Proyecto Regional RLA/99/901**  
*Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional*  
**Décimo Octava Reunión de Coordinación con los Puntos Focales del SRVSOP**  
(Lima, Perú, 14 y 15 de octubre de 2020)

**Asunto 6: Otros asuntos**

- Nueva reglamentación modelo y documentos sobre UAS publicados por la OACI

(Nota de estudio presentada por Secretaría)

**Resumen**

Esta nota de estudio presenta a consideración de la Décimo Octava Reunión de Coordinación con los Puntos Focales (RCPF/18), los modelos de reglamentos y de circulares de asesoramiento publicados recientemente por la OACI, los cuales serán utilizados como base conjuntamente con otros documentos de otros Estados a nivel mundial, para el desarrollo de los modelos de LAR UAS dentro de la estructura de los Reglamentos Aeronáuticos Latinoamericanos, a fin de impulsar con ellos una armonización entre los Estados del SRVSOP.

**Referencias**

- Nueva documentación modelo de reglamentos y circulares de asesoramiento sobre UAS publicadas por la OACI.
- Modelo de reglamento de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) por el Comité Técnico, Primera edición, 2016.

**1. Antecedentes**

1.1 La OACI con la finalidad de atender el requerimiento de los Estados sobre la necesidad de desarrollar un marco reglamentario para los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) **que operan fuera del ámbito internacional IFR**, llevó la revisión de las reglamentaciones sobre UAS existentes de muchos Estados para identificar puntos en común y mejores prácticas que serían consistentes con el marco de aviación de la OACI y que podrían ser implementadas por una amplia gama de Estados. Los resultados de esta actividad son los reglamentos modelo UAS titulados **Partes 101, 102 y 149**.

1.2 Estos reglamentos modelo son una recopilación extraída de los reglamentos UAS vigentes en Vanuatu, Nueva Zelanda, Australia, Canadá y los Estados Unidos, incluyendo también elementos de otros Estados miembros.

1.3 Asimismo, como complemento a los citados modelos de reglamentos, la OACI ha desarrollado las circulares de asesoramiento (AC) de apoyo, como un modelo para que los Estados miembros las adopten o puedan complementar sus reglamentos UAS existentes.

1.4 También la OACI ha considerado importante destacar que estos modelos de reglamentos se limitan a la certificación y las operaciones seguras de UAS y no abordan las sanciones contra las violaciones de estas disposiciones o temas discrecionales específicos de consideración nacional como, por ejemplo, la privacidad, los seguros o los aspectos económicos.

## 2. Puntos destacados de los reglamentos modelo de UAS

2.1 En lo que respecta a los reglamentos modelo, se destacan los siguientes aspectos:

a) Reglamento modelo Parte 101

- Todas las aeronaves no tripuladas (UA) deben ser registradas;
- La UA que pesa 25 kg o menos y opera en **condiciones de operación estándar** de UA (101.7) no requiere revisión operativa adicional; sin embargo, si la UA pesa más de 15 kg, la UA debe ser inspeccionado y aprobado según 101.21 o 102.301.

b) Reglamento modelo Parte 102

- Aborda todas las operaciones de UAs que pesan más de 25 kg o aquellas que pesan 25 kg o menos pero que no cumplen con los requisitos de la Parte 101;
- Permite operaciones continuas o eventos únicos a través de certificación;
- Permite una revisión más rápida cuando los fabricantes declaran que un tipo o modelo de UA ha sido suficientemente probado para una categoría operativa específica o que ha recibido una aprobación a través de una organización de aviación aprobada (AAO).

c) Reglamento modelo Parte 149

- Promueve el uso de una organización de aviación aprobada (AAO) para que sirva como organización designada autorizada por la AAC para realizar tareas específicas.
- Una vez que la organización ha sido certificada, las tareas autorizadas (licencia de piloto remoto, inspección de UA, aprobación de UA, etc.) pueden proporcionar un procesamiento más rápido y pueden reducir la carga de trabajo para los inspectores de la AAC.

Nota. — Esto no impide que la AAC adapte las autorizaciones a sus necesidades ni ejecute la supervisión directamente.

2.2 En lo que respecta a los modelos de circulares de asesoramiento propuestas por la OACI, se puede apreciar lo siguiente:

- a) **AC 101-1:** Proporciona orientación asociada con la Parte 101 con respecto a las operaciones del sistema de aeronaves no tripuladas (UAS) en la categoría abierta, así como las mejores prácticas que se deben observar al operar pequeñas aeronaves no tripuladas que pesan [25 kilogramos o menos].

- b) **AC 102-1:** Proporciona orientación asociada con la Parte 102 con respecto a la categoría específica, autorizaciones de UAS o un certificado de explotador de UAS (UOC). También aborda los requisitos para los fabricantes.
- c) **AC 102-23:** Proporciona orientación para el transporte de mercancías peligrosas transportadas por UA. Este documento es útil para comprender los riesgos y las responsabilidades del transporte seguro e incluye información para el embalaje y el marcado.
- d) **Borrador de la AC 922-001 de Transport Canada, sobre aseguramiento de la seguridad operacional de RPAS**

Proporciona información para ayudar a los Estados en el desarrollo de los reglamentos UAS al momento de establecer estándares para la declaración de cumplimiento (DOC) del fabricante. Si bien este borrador de AC es específico para las operaciones avanzadas de RPAS en Canadá, el material se puede escalar y adaptarse a las operaciones en la categoría específica para los reglamentos UAS de un Estado.

### **3. Conclusión**

3.1 Si bien en su momento el SRVSOP a iniciativa de la Junta General desarrolló en el 2016 un modelo de reglamento para aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), aplicables a operaciones recreacionales o de trabajos aéreos, con un peso máximo igual o menor a 25 kilogramos de masa máxima de despegue (MTOM) dentro del territorio nacional, dicho reglamento requiere una actualización tomando como base la nueva documentación que sobre UAS ha desarrollado la OACI y que es motivo de esta nota de estudio, para lo cual se ha incluido esta tarea en el plan de actividades del 2021.

3.2 Asimismo, conforme a la Conclusión 29/03 de la Junta General se requiere el apoyo de los Estados para la designación de especialistas en UAS para su incorporación en los paneles de expertos PEL, AIR, OPS, ANS y AGA para trabajar conjuntamente con los integrantes del Comité Técnico del SRVSOP.

### **4. Acción sugerida**

Se invita a la reunión de Puntos Focales a:

- a) Tomar nota de la información suministrada en esta nota de estudio; y
- b) Designar a los especialistas en UAS de su Administración para incorporarse a los paneles de expertos de las diversas especialidades del SRVSOP, para el desarrollo de los reglamentos UAS y circulares de asesoramiento respectivas planificadas en el programa de trabajo del 2021.