

COMISSÃO LATINO-AMERICANA
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA
APARTADO 27032
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/35-NI/01
21/08/15

**TRIGÉSIMO QUINTA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/35)**

(Lima, Perú, 26 y 27 de agosto de 2015)

**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Seguridad Operacional

**Cuestión 5.2 del
Orden del Día:**

Principales avances de la comunidad internacional sobre el RPAS

Temas de alto nivel en seguridad operacional – Meta A

(Nota de Estudio presentada por Brasil y – Punto Focal Macrotarea “Seguridad Operacional”)

Antecedentes

1. El interés creciente en la utilización civil de las aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) llevó al surgimiento de diversas iniciativas – tanto individualmente por parte de los países cuanto de la OACI – en el sentido de mejor definir y armonizar las normativas y la regulación de este tipo de sistema de aviación.
2. Hasta el momento, de acuerdo con informaciones de la OACI, los siguientes países han elaborado reglamentos nacionales sobre la utilización de RPAS en sus territorios¹:
 - América del Norte: Estados y Canadá.
 - Europa: Reino Unido, Francia, Alemania, Suiza, Austria, Republica Checa, Italia y Suecia.
 - Oceanía: Australia.
3. Actualmente, las discusiones en la OACI sobre los RPAS aún están bastante técnica, de modo que aún es necesario definir directrices más generales para servir de orientación a los Estados. Hasta el momento, la OACI ha desarrollado los siguientes documentos:

¹ Información disponible en el sitio electrónico: <http://cfapp.icao.int/tools/ikit/rpasikit/story.html>.

i. Circular on Unmanned Aircraft Systems (Circ 328):

4. Publicado en marzo de 2011, provee a los Estados una visión general de las cuestiones que tendrían que ser tratadas en los anexos del Convenio de Chicago, de modo a garantizar que los RPAS cumplan las provisiones. Como resultado, en marzo de 2012, el primer paquete de SARPs relacionados con los RPAS fueron adoptados en el Anexo 2 — *Rules of the Air* — y el Anexo 7 — *Aircraft Nationality and Registration Marks*.

ii. Manual on Remotely Piloted Aircraft System (Doc 10019):

5. Publicado en 2015, contiene orientaciones consistentes con la estructura regulatoria existente de aviación y tiene por objetivo apoyar a los Estados en el desarrollo de futuras recomendaciones – SARPS. El Manual trata aún de diferentes cuestiones como tipos de aprobación y certificación de navegación aérea para los RPAS, responsabilidades para los operadores, operaciones de RPAS, integración de los operadores de RPAS con los procedimientos ATM, así como uso de aeródromos.

iii. Global Air Navigation Plan (GANP):

6. Los RPAS también están contemplados en el GANP, lo cual presenta una estructura para la armonización de las capacidades aviónicas (*avionics capabilities*) y los requeridos de infraestructura de ATM (*Air Traffic Management*), así como automatización. El objetivo es lo de avanzar de la situación actual de acomodación de los RPAS para la integración en el tránsito aéreo sin que el espacio aéreo sea segregado para este tipo de operación.

El RPAS Global Symposium

7. Entre los días 23 y 25 de marzo de 2015, la OACI realizó el *primero RPAS global symposium*. En dicha ocasión, todos los *stakeholders* involucrados pudieron identificar cómo los reglamentos de aviación existentes necesitan avanzar para que sean contemplados los retos relacionados con los RPAS. Además, fue posible analizar los alijamientos entre los desarrollos en andamio sobre RPAS.

8. La principal conclusión es que el panel de la OACI sobre RPAS debe concentrar sus esfuerzos en las operaciones internacionales de RPAS exclusivamente. Con relación a las operaciones nacionales de RPAS de pequeño porte, la OACI debe emitir directrices y orientaciones.

9. Con el objetivo de alertar a los miembros sobre el nivel de desarrollo de la normativa de los RPAS, la OACI ha publicado en su sitio electrónico material de apoyo para consulta, facilitando, así, el intercambio de informaciones.²

Avances en la Región

10. En la Región, hemos recibido informaciones sobre avances en algunos países de la región. En caso de Brasil, la primera propuesta de texto deberá seguir a consideración de consulta pública entre los meses de agosto y septiembre de 2015. Además, el SRVSOP está con el tema en su agenda de trabajos, que aguarda por más recursos para empezar a desarrollar un borrador, basado en el Doc 10019 y en cualquier contribución recibida de las autoridades de los Estados Miembros.

² Disponible en: <<https://www4.icao.int/rpas/>>.

Conclusiones

11. Teniendo en cuenta que las discusiones sobre los RPAS está aún incipientes y eminentemente técnicas en el ámbito de la OACI, en la condición de punto focal en la Macrotarea seguridad operacional, Brasil continuará a acompañar el asunto. Tan pronto se identifique que las discusiones técnicas están más avanzadas, Brasil informará los desarrollos y conclusiones técnicas para que entonces el GEPEJTA pueda elaborar un documento que sirva de orientación para los Estados de la región en cuanto a lo establecimiento de sus reglamentos nacionales.

12. En este caso, se señala que la armonización de los reglamentos nacionales y de directrices y recomendaciones para el uso transfronterizo es factor fundamental para el mantenimiento de los altos niveles de seguridad en el sistema de aviación de Latinoamérica.