

REGLAMENTO DE VEHÍCULOS AÉREOS NO TRIPULADOS (VANT) Y DE SISTEMAS DE VEHÍCULOS AÉREOS NO TRIPULADOS (SVANT)

TÍTULO I.- DEFINICIONES, CLASIFICACIONES Y ÁMBITO DE APLICACIÓN CAPÍTULO 1 - DEFINICIONES Y ABREVIATURAS.

ARTÍCULO 1°. - Para el propósito de este reglamento, además de las definiciones establecidas en las REGULACIONES ARGENTINAS DE AVIACIÓN CIVIL (RAAC), los términos y las expresiones que se indican a continuación, tienen el siguiente significado:

Aeromodelo: Aparato o mecanismo que puede circular en el espacio aéreo, controlado o conducido a distancia por un sistema de radio control (que acciona directamente sus servos) que opera a la vista de su operador y cuyo destino es exclusivamente recreativo y/o deportivo.

Accidente: Todo suceso relacionado con la utilización de un vehículo aéreo no tripulado o sistema de vehículos aéreos no tripulados que produzca la muerte o lesiones graves de una persona, daños a bienes de terceros, daños o roturas estructurales del dispositivo o la desaparición o la total inaccesibilidad del mismo; que ocurre entre el momento que el dispositivo se encuentra listo para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene al finalizar el vuelo y apaga su sistema de propulsión principal.

ANAC: Administración Nacional de Aviación Civil, que actúa en calidad de autoridad aeronáutica en la materia.

Autorización. Es una respuesta de la ANAC frente a un asunto que se le presenta para su consideración. La autorización constituye una constatación o determinación de cumplimiento de las normas pertinentes.

Autorización de Operación: instrumento administrativo con el cual el explotador debe contar previo al momento de realizar sus operaciones.

Certificación de explotador de VANT (CE-VANT): Instrumento mediante el cual la ANAC emite una autorización al explotador, que lo habilita a realizar operaciones de acuerdo a las especificaciones que éste contenga.

Enlace de mando y control (C2): Enlace de datos entre el vehículo aéreo no tripulado y la estación de pilotaje a distancia a los fines de dirigir el vuelo.

Espacio aéreo controlado: Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilita Servicio de Control de Tránsito Aéreo, de conformidad con la clasificación del espacio aéreo.

Espacio aéreo segregado: Espacio aéreo de dimensiones determinadas asignado a usuarios específicos para su uso exclusivo.

Estación de pilotaje a distancia: Componente del sistema que contiene el equipo que se utiliza para pilotar el vehículo aéreo no tripulado.

Explotador: Persona, organización o empresa que utiliza lícitamente el VANT o SVANT por cuenta propia, con o sin fines de lucro.

Instructor de vuelo de VANT/SVANT: Titular de una autorización emitida por la ANAC, que lo habilita a desempeñarse como instructor de vuelo de VANTs o SVANTs.

Mantenimiento: Ejecución de los trabajos requeridos para asegurar la operación de modo seguro de un VANT, lo que incluye una o varias de las siguientes tareas: reacondicionamiento, inspección, reemplazo de piezas, rectificación de defectos y la realización de una modificación o reparación.

Mercancías peligrosas: Todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, los bienes o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas previstas en el Documento OACI 9284 o esté así clasificado conforme a dichas Instrucciones.

Miembro de la tripulación remota: Miembro de la tripulación, titular de una autorización emitida por ANAC, encargado de tareas esenciales para la operación de un vehículo aéreo pilotado a distancia durante el tiempo de vuelo.

Noche: Las horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino, o cualquier otro periodo entre la puesta y la salida del sol que especifique la autoridad correspondiente.

NOTA: El crepúsculo civil termina por la tarde cuando el centro del disco solar se halle a 6° por debajo del horizonte y empieza por la mañana cuando el centro del disco solar se halle a 6° por encima del horizonte

Observador: Miembro de la tripulación remota quien, mediante observación visual del VANT o SVANT, ayuda al piloto remoto en la realización segura del vuelo.

Operación autónoma: Operación durante la cual el VANT opera sin intervención del piloto al mando y sin que éste tenga posibilidad alguna de intervención en tiempo real en la gestión del vuelo.

Operación automática: Operación durante la cual el VANT opera sin intervención del piloto al mando, el que cuenta con la posibilidad de intervenir para interrumpir o modificar la operación.

Operación con visibilidad directa (VLOS): Operación durante la cual el piloto al mando a distancia mantiene contacto visual directo con el VANT sin la asistencia de otros miembros de la tripulación remota y hasta un máximo de 200 metros en distancia horizontal.

Operación con visión remota (FPV): Operación en donde el piloto al mando a distancia utiliza exclusivamente la cámara a bordo del VANT/SVANT para navegarlo.

Operación sin visibilidad directa (BVLOS): Operación durante la cual el piloto al mando a distancia no mantiene contacto visual directo con el VANT.

Operación simultánea: utilización de más de un VANT por una misma estación de pilotaje a distancia.

Peso máximo certificado de despegue (MCTW): Peso máximo admisible de despegue del VANT o del SVANT, de conformidad con las especificaciones brindadas por el fabricante o, en su ausencia, por lo establecido para ese equipo por la autoridad aeronáutica.

Piloto a distancia: Persona autorizada por la autoridad aeronáutica para desempeñar funciones esenciales para la operación de un VANT o SVANT y para operar los mandos de vuelo, según corresponda, durante el tiempo de vuelo.

Piloto al mando: Piloto a distancia designado por el explotador o el propietario para operar los controles del SVANT o del VANT y encargarse de la realización segura de un vuelo.

Prestador del servicio de navegación aérea: es la entidad organización a cargo de la prestación del Servicio Público de Navegación Aérea, tal como se encuentra definido en la Ley 27.161.

Sensores vitales: dispositivo o conjunto de dispositivos que permiten medir la altura y la distancia a la que opera el VANT o SVANT a los efectos de mantener el vuelo dentro de los límites operativos fijados por el fabricante.

Sistema de vehículo aéreo no tripulado (SVANT): conjunto de elementos configurables integrado por un vehículo aéreo no tripulado, sus estaciones de piloto remoto conexas, los necesarios enlaces de mando y control y cualquier otro elemento del sistema que pueda requerirse en cualquier punto durante la operación de vuelo.

Trabajo aéreo: Es la explotación comercial de aeronaves conforme lo dispuesto por el artículo 92 Código Aeronáutico y sus normas complementarias y/o las normas que en el futuro las modifiquen o reemplacen.

Transferencia de control: Acción de trasladar el control del pilotaje de una estación de pilotaje a distancia a otra.

Vehículo Aéreo No Tripulado (VANT): Vehículo aéreo destinado a volar sin piloto a bordo y pilotado desde una estación de pilotaje a distancia.

VFR: Sigla utilizada para designar las Reglas de Vuelo Visual.

Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ): Espacio aéreo designado especial de dimensiones definidas, dentro del cual las aeronaves deben satisfacer procedimientos especiales de identificación y notificación, además de aquellos que se relacionan con el suministro de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS).

Zona peligrosa: Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse, en determinados momentos, actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

Zona prohibida: Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

Zona restringida: Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

Zona libre de VANTs o SVANTs (NO DRONE ZONE): Espacio aéreo dentro del cual, por disposición de la Autoridad Aeronáutica, se encuentra prohibido el uso de VANTs o SVANTs.

CAPÍTULO 2 - ÁMBITO DE APLICACIÓN.

ARTÍCULO 2°.- Aplicación.- El presente reglamento prescribe los requisitos generales de operación de los VANT y SVANT que operen en el territorio de la REPÚBLICA ARGENTINA, sus aguas jurisdiccionales, el espacio aéreo que lo cubre y los espacios aéreos extraterritoriales, cuando por convenios internacionales se acuerde que dichos espacios se encuentran bajo jurisdicción de nuestro país.

Las disposiciones del presente reglamento serán aplicables en el ámbito indicado precedentemente a:

- a) Las operaciones aéreas realizadas con vehículos aéreos no tripulados, cualquiera sea su naturaleza constructiva.
- b) Toda persona que pretenda operar vehículos aéreos no tripulados o sistemas de vehículos aéreos no tripulados.
- c) Toda persona humana o jurídica que sea titular de vehículos aéreos no tripulados o sistemas de vehículos aéreos no tripulados
- d) Toda persona humana o jurídica que pretenda o lleve a cabo la explotación de vehículos aéreos no tripulados o sistemas de vehículos aéreos no tripulados.
- e) Toda persona que lleve a cabo el mantenimiento, configuración operativa o reparación de vehículos aéreos no tripulados o sistemas de vehículos aéreos no tripulados en forma integral o en cada ámbito específico.
- f) Los procedimientos administrativos destinados a obtener las autorizaciones pertinentes para operar, conservar, mantener o reparar o diseñar vehículos aéreos no tripulados o sistemas de vehículos aéreos no tripulados o partes de ellos.

ARTÍCULO 3°.- Exclusiones. Se encuentran exceptuados de las disposiciones del presente reglamento los vehículos aéreos no tripulados o sistemas de vehículos aéreos no tripulados afectados a las fuerzas militares, con la sola excepción de las normas relativas a la circulación aérea.

El resto de los vehículos aéreos no tripulados o sistemas de vehículos aéreos no tripulados de carácter público se rigen por la presente reglamentación. Sus operaciones deberán adecuarse a lo establecido en el presente reglamento de conformidad al uso que se pretenda hacer del VANT/SVANT. Las Fuerzas Armadas y Fuerzas de Seguridad que prevean operar con VANT o SVANT dentro de espacio aéreo controlado, deberán celebrar acuerdos con el Proveedor de

Servicios de Navegación Aérea, a efectos establecer los procedimientos operativos de coordinación.

Los aeromodelos se encuentran, en principio, excluidos de las reglas establecidas en la presente reglamentación. No obstante, la autoridad aeronáutica, previa intervención de sus áreas técnicas competentes y frente a un caso concreto, podrá equiparar el tratamiento de ciertos aeromodelos al de los VANTs/SVANTs y aplicar las reglas del presente reglamento, en aquellos equipos cuyas características de autonomía, capacidad técnica y peso no permitan establecer diferencias evidentes entre ambas categorías.

CAPÍTULO 3 – CLASIFICACIÓN.

ARTÍCULO 4º.- Los vehículos aéreos no tripulados se clasifican, a los fines de la aplicación del presente reglamento, de acuerdo a las siguientes categorías:

A) Según el carácter:

1) *Públicos:* Los vehículos aéreos no tripulados o sistemas de vehículos aéreos no tripulados destinados al servicio del poder público, incluyendo los militares y de fuerzas de seguridad.

2) *Privados:* Los vehículos aéreos no tripulados o sistemas de vehículos aéreos no tripulados no destinados al servicio del poder público, aunque pertenezcan al Estado.

B) Según la naturaleza de su uso:

1) *Recreativo:* utilización del VANT o SVANT con fines de esparcimiento, placer, pasatiempo o afines y siempre que no exista intención de lucro.

2) *Comercial:* explotación del VANT o SVANT a cambio de una contraprestación o con algún fin de lucro. El uso del VANT o SVANT para instrucción se considera un *uso comercial* pero sujeto exclusivamente a las

disposiciones de la Parte 141 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil.

3) *Científico*: uso del VANT o SVANT con una finalidad de investigación, la realización de ensayos, corroboración de las capacidades técnicas del vehículo, prueba de nuevos motores o equipamientos, u otras actividades con propósitos meramente científicos o experimentales.

4) *Seguridad*: uso del VANT o SVANT con el propósito de prevenir delitos o detener hechos ilícitos en ejecución, que es ejercido en forma exclusiva por las fuerzas de seguridad federales o locales en virtud de las funciones asignadas en sus normas constitutivas o en cumplimiento de una manda judicial.

5) *Deportivo*: uso del VANT o SVANT en el marco de un evento organizado por una persona humana o jurídica con el objeto de exhibir las capacidades de dichos dispositivos, de demostrar las habilidades de los participantes o en un ámbito en donde los participantes compiten entre sí, medie o no fin de lucro mediato o inmediato.

C) Según el peso:

1) *CLASE A*: hasta QUINIENTOS (500) gramos de MCTW.

2) *CLASE B*: entre QUINIENTOS UN (501) gramos y hasta CINCO (5) kilogramos de MCTW.

3) *CLASE C*: entre más de CINCO (5) kilogramos y hasta VEINTICINCO (25) kilogramos de MCTW.

4) *CLASE D*: más de VEINTICINCO (25) kilogramos y hasta CIENTO CINCUENTA (150) kilogramos de MCTW.

4) *CLASE E*: de más de CIENTO CINCUENTA (150) kilogramos de MCTW.

D) Según sus características técnicas:

1) *Ala fija.*

2) *Ala rotatoria.*

3) *Aeróstatos.*

4) *Cautivos*

TÍTULO II –REGISTRACIÓN, MARCAS Y CONDICIONES DE AERONAVEGABILIDAD

ARTÍCULO 5°.- Registro especial.- Todo VANT o SVANT deberá ser inscripto con anterioridad al inicio de las operaciones en el Registro Nacional de Aeronaves de la ANAC, con la sola excepción de los Clase A de uso recreativo.

La autoridad aeronáutica establecerá un procedimiento de registración especial de VANTs y SVANTs mediante Disposición Técnico- Registral que será emitida por el Registro Nacional de Aeronaves, la que contemplará la registración por medio de una plataforma digital para VANTS Clase B de uso recreativo.

ARTÍCULO 6°.- Obligación de Registración.- Para todo VANT o SVANT comercializado por proveedores nacionales, el proceso de registro deberá ser iniciado por el comprador.

Para todo VANT o SVANT adquiridos en el extranjero, el propietario deberá acreditar el inicio del proceso de registración ante el Registro Nacional de Aeronaves, presentando la constancia correspondiente ante la autoridad aduanera al momento de su ingreso al país o realizando en dicho momento la declaración jurada correspondiente ante la autoridad aduanera y su posterior inscripción ante el referido Registro.

Los VANT y SVANTs de fabricación nacional construidos por particulares deberán ser registrados por sus propietarios, previa verificación por la Autoridad Aeronáutica

la que determinará, de acuerdo con la información que provea el constructor, el peso máximo certificado de despegue del VANT o SVANTs a los fines de su categorización.

La transferencia o baja del asiento registral serán efectuadas en la forma en que prescriba la Disposición Técnico Registral respectiva.

ARTÍCULO 7°.- Registros de cesiones o autorizaciones de uso.- Si el titular del VANT o del SVANT cediera o autorizara temporalmente su utilización a un tercero, dicha transferencia o cesión de uso deberá ser inscripta en el Registro Nacional de Aeronaves para liberar al propietario de las responsabilidades inherentes al explotador, las cuales quedarán a cargo exclusivo de la otra parte.

ARTÍCULO 8°.- Marcas de identificación.- Los VANT o SVANT y la estación de piloto a distancia deberán llevar inscriptas las marcas de identificación que disponga el procedimiento establecido por el Registro Nacional de Aeronaves.

Las marcas de los VANTs y SVANTs habilitados para fines comerciales, científicos, deportivos y de seguridad serán de un color que permita una clara identificación.

ARTÍCULO 9°.- Condiciones de Aeronavegabilidad.- La autoridad aeronáutica no exigirá la acreditación de un certificado de aeronavegabilidad al usuario para la registración de VANTs o SVANTs Clases A, B, C y D, por lo que se entiende que el dispositivo se encontrará aeronavegable si se ajusta a las especificaciones del fabricante.

Para la inscripción de los VANTs y SVANTs Clase E, la autoridad aeronáutica verificará que el dispositivo se ajusta al diseño aprobado correspondiente y podrá practicar las comprobaciones que estime necesarias para corroborar que está en condiciones de operar de modo seguro.

TÍTULO III.- OPERACIONES DE VANTS Y SVANTS

CAPÍTULO 1: REGLAS GENERALES.

ARTÍCULO 10°.- Clases de operaciones:

a) Operación con visibilidad directa (VLOS). Durante toda la operación de un VANT o SVANT, el piloto al mando a distancia y el/los observador/es deberá/n mantener contacto visual directo hasta un máximo de 200 metros de distancia horizontal y sin la asistencia de otro miembro de la tripulación remota para dirigir su vuelo en forma segura, satisfaciendo las responsabilidades de separación y anticolisión.

b) Operación sin visibilidad directa (BVLOS): La ANAC podrá autorizar especialmente operaciones BVLOS en los casos de VANTs y SVANTs para uso comercial, científico, deportivo y de seguridad, si considera que el explotador cuenta con procedimientos acordados previstos en su Manual de Operaciones y cuenta con un programa de identificación de peligros y gestión de riesgos para dicho tipo de operación, de modo que su ejecución se demuestre dentro de los límites aceptables de la seguridad operacional.

La regla general es operar bajo estándares VLOS y sólo excepcionalmente, previa autorización de la autoridad aeronáutica, se permitirán operaciones BVLOS a los VANTs y SVANTs de uso comercial, científico, deportivo y de seguridad. Las operaciones con uso de visión remota (FPV) se consideran operaciones BVLOS a los efectos de la presente reglamentación.

ARTÍCULO 11°.- Operación en zonas pobladas.-Los VANT o SVANT no podrán operar sobre multitud o aglomeración de personas, excepto que, debido a sus características técnicas, se encuentren específicamente aprobados para dicha actividad por el área competente de la Autoridad Aeronáutica. *NOTA.- se considera aglomeración de personas a: espectáculos deportivos, eventos de interés público y todo tipo de manifestaciones o reuniones masivas de personas en espacios públicos, entre otros.*

ARTÍCULO 12°.- Operaciones en espacio aéreo no controlados. En espacio aéreo no controlado, los VANT o SVANT estarán limitados a operar hasta una altura máxima de CIENTO VEINTE (120) metros (400 pies) sobre el nivel del

terreno, excepto que previamente se haya obtenido una autorización del Prestador de Servicios de Navegación Aérea.

ARTÍCULO 13°: Operaciones en espacio aéreo controlado. Cuando se trate de espacio aéreo controlado, y dentro un radio de CINCO (5) kilómetros contados a partir de los umbrales de pista, los VANTs y SVANTs no deberán operar a más de CUARENTA Y TRES (43) metros de altura a partir del plano de cota del umbral más cercano, no pudiendo ser operado dentro de las superficies de aproximación y ascenso en el despegue establecidas para cada aeródromo. Cuando sea inevitable la operación por encima de la altura mencionada, el explotador deberá solicitar la respectiva autorización al Prestador de Servicios de Navegación Aérea cuando se trate de un aeródromo donde se presten dichos servicios, o del Jefe de Aeródromo en caso que dicho aeródromo no cuente con esos servicios.

La Autoridad Aeronáutica, en forma coordinada con el prestador de servicios de navegación aérea, podrá habilitar corredores en donde operen exclusivamente VANTs y SVANTs.

ARTICULO 14°.- Zona libre de VANTs y SVANTs (NO DRONE ZONE).- La autoridad aeronáutica podrá determinar zonas específicas en donde no esté permitida la operación de VANTs y SVANTs. La autoridad aeronáutica podrá adoptar las medidas necesarias para asegurar el acatamiento de dicha decisión, encontrándose facultada para solicitar la colaboración del prestador de servicio de navegación aérea y la asistencia de las fuerzas de seguridad.

ARTÍCULO 15°.- Límites de operaciones.- Ningún VANT o SVANT deberá operar:

a) en la superficie de aproximación o de ascenso en el despegue de cualquier pista de un aeródromo o helipuerto; salvo que el operador cuente con autorización previa del prestador de servicio de navegación aérea cuando se trate de un aeródromo donde se presten dichos servicios, o del Jefe de Aeródromo en caso que dicho aeródromo no cuente con esos servicios.

b) a una distancia menor a UN (1) kilómetro del límite lateral de un corredor destinado a operaciones según Reglas de Vuelo Visual (VFR), excepto que

previamente se haya obtenido una autorización del prestador de servicio de navegación aérea.

c) a una distancia menor a QUINIENTOS (500) metros del Punto de Referencia de Helipuerto (HRP); excepto que previamente se haya obtenido una autorización del prestador de servicio de navegación aérea.

NOTA: *Podrá obtenerse información respecto a las coordenadas geográficas de la HRP en el Manual de Aeródromos y Helipuertos (MADHEL) de la República Argentina.*

d) en espacios aéreos controlados, corredores visuales y helicorredores, establecidos en las publicaciones de información aeronáutica; excepto que previamente se haya obtenido una autorización especial del prestador de servicio de navegación aérea.

e) en zonas prohibidas, restringidas y/o peligrosas, indicadas en las publicaciones información aeronáutica.

f) en aquellos espacios aéreos que por razones de seguridad pública, humanitarias, desastres naturales, eventos o zonas se encuentren temporalmente restringidos o prohibidos; excepto que, en caso de ser espacio aéreo controlado, se haya obtenido una autorización previa del Proveedor de Servicios de Navegación Aérea. Además de la autorización mencionada, y a efectos de obtener autorización para operar de acuerdo al supuesto previsto en este artículo, el solicitante deberá gestionar la autorización correspondiente ante la autoridad competente en razón de la materia.

g) sobre instalaciones de Fuerzas de Seguridad y de los Servicios Penitenciarios, destilerías, depósitos de inflamables, centrales atómicas e hidroeléctricas, usinas e instalaciones de elaboración o manipulación de materiales inflamables, explosivos o radioactivos.

NOTA.- *A los efectos de obtener autorización para operar de acuerdo al supuesto previsto en este inciso, el solicitante deberá gestionar la autorización correspondiente ante la autoridad competente en razón de la materia.*

h) sobre instalaciones militares, ni a una distancia lateral inferior a CINCO (5) kilómetros de dicha instalación.

NOTA.- A los efectos de obtener autorización para operar de acuerdo al supuesto previsto en el presente artículo, el solicitante deberá gestionar la autorización correspondiente ante la autoridad competente en razón de la materia.

i) sobre puntos de valor estratégico que determine el Estado de acuerdo a los límites laterales que se establezcan.

NOTA.- A los efectos de obtener autorización para operar de acuerdo al supuesto previsto en este artículo, el solicitante deberá gestionar la autorización correspondiente ante la autoridad competente en razón de la materia.

j) sobre parques nacionales, reservas naturales o áreas protegidas, excepto que medie expresa autorización de la Administración de Parques Nacionales u otra autoridad competente.

k) realizando maniobras acrobáticas en espacios no segregados.

l) en la Zona de Identificación de Defensa Aérea (ADIZ) activada, sin contar con el consentimiento previo de la autoridad a cargo de la defensa aeroespacial.

m) desde un vehículo en movimiento;

n) durante la noche ó en condiciones meteorológicas visuales que no permitan su operación segura.

ñ) con sensores de imágenes, prospección magnética o de cualquier otro tipo, si no están sujetas al cumplimiento de las regulaciones nacionales en la materia.

El Prestador de Servicios de Navegación Aérea podrá autorizar las operaciones realizadas en espacio aéreo controlado cuando el peticionante funde adecuadamente su requerimiento, se adopten medidas de mitigación de riesgos necesarias para evitar accidentes o incidentes y siempre que se trate de VANTs y

SVANTs afectados a uso comercial, científico, deportivo o de seguridad que hayan sido autorizados por la Autoridad Aeronáutica para realizar tales actividades.

NOTA: el control y gestión del espacio aéreo resulta una responsabilidad primaria del Prestador de Servicios de Navegación Aérea, por lo que es la única organización competente para otorgar autorizaciones relativas a la navegación aérea en el marco del espacio aéreo controlado.

ARTÍCULO 16°.- Derecho de paso.- Todo piloto a distancia de un VANT o SVANT cederá el paso a las aeronaves incluyendo pero no limitado

a:

(a) aviones;

(b) helicópteros;

(c) planeadores;

(d) ultraligeros; y

(e) globos libres tripulados.

(f) globos libres no tripulados.

ARTÍCULO 17°.- Protección de datos personales.- Los VANTs y SVANTs con capacidad para realizar relevamientos con sensores de imágenes, prospección magnética o de cualquier otro tipo, están sujetas al cumplimiento de las leyes y reglamentaciones nacionales en materia de protección de datos personales.

ARTÍCULO 18°.- Operaciones autónomas. Se prohíben las operaciones de VANTs y SVANTs que no permitan al piloto al mando intervenir durante cualquiera de las fases de la operación a los fines de dirigir su trayectoria.

ARTÍCULO 19°.- Operación simultánea. Se prohíbe la operación simultánea de más de UN (1) VANT mediante la utilización de una misma estación de pilotaje a distancia. Sin perjuicio de ello, la autoridad aeronáutica podrá otorgar una excepción sobre el particular cuando se traten de SVANTs y VANTs afectados a uso comercial, de conformidad con lo establecido en el artículo 35 de la presente reglamentación.

ARTÍCULO 20°- Ingreso y egreso en vuelo del país.- Los VANTs y SVANTs no podrán ingresar ni egresar del país en vuelo a menos que se cuente con autorización de operación de la Autoridad Aeronáutica de los Estados involucrados en la operación, en concordancia a las leyes, reglamentos y procedimientos de dichos estados y siempre que la operación sea realizada con fines civiles. Las operaciones de Transferencia de Control entre Estaciones de Pilotaje a Distancia operadas bajo diferentes estados responsables, deberán cumplir con los procedimientos y certificaciones impuestas por la ANAC en pos de asegurar que dicha transferencia no perjudique el Enlace de Mando y Control (C2) necesario para el aseguramiento de un control continuo sobre el VANT y SVANTs.

ARTICULO 21°.- Prohibición de desactivación de sensores vitales.- Queda prohibida la desactivación de sensores vitales de los VANTs y SVANTs a fin de permitir operaciones fuera de los parámetros originales de programación. La presente prohibición no alcanza a los VANTs y SVANTs de uso deportivo fabricados en serie que se encuentren con dichos sensores desactivados en su configuración originaria.

ARTICULO 22°.- Prohibición de interferencia e inhibición de señales. Queda prohibida la interferencia e inhibición de señales de VANTs y SVANTs por parte de terceros ajenos a la operación, salvo cuando se trate de agentes de la fuerza pública en ejercicio de sus funciones o del explotador de un aeródromo público con el propósito de prevenir operaciones en zonas restringidas.

ARTICULO 23°.- Comunicaciones.- Los VANTs y SVANTs, en cuanto respecta al uso del espectro radioeléctrico, deberán cumplir con la reglamentación vigente establecida por la autoridad competente en materia de radiocomunicaciones.

ARTÍCULO 24°.- Responsabilidad.- La operación de un VANT o SVANT será responsabilidad del piloto al mando, el explotador, el propietario si fuese un sujeto distinto al explotador y no mediare contrato de cesión de uso debidamente inscripto en los términos previstos en el artículo 7° de la presente y/o todo aquel que la lleve a cabo o facilite, incluyendo la responsabilidad por los daños y

perjuicios que puedan ocasionarse durante y por causa de la ejecución de las operaciones incluyendo daños a bienes y terceros en superficie.

CAPÍTULO 2: VANTS Y SVANTS PARA USO RECREATIVO.

ARTÍCULO 25°. – Registración. Los titulares de VANTs y SVANTs de clase A de uso recreativo se encuentran exentos de ser inscriptos ante el Registro Nacional de Aeronaves.

Los titulares de VANTs y SVANTs de clase B afectados a uso recreativo deberán efectuar la registración electrónica ante la plataforma digital oficial que establezca la autoridad aeronáutica.

Los propietarios de VANTs y SVANTs de los tipos clase C, clase D y clase E afectados a este tipo de actividades deberán realizar la inscripción respectiva, conforme se establece en el Título II de este reglamento.

ARTÍCULO 26°. – Reglas operativas. Sin perjuicio de la aplicación de las reglas establecidas en el capítulo 1 del presente título, los explotadores de VANTs y SVANTs afectados a uso recreativo deberán operar únicamente bajo las reglas VLOS en espacio aéreo no controlado, no pudiendo realizar vuelos nocturnos o en condiciones meteorológicas adversas. El explotador deberá operar el VANT evitando obstáculos que puedan interferir el Enlace de Mando y Control del dispositivo y podrá valerse de la asistencia de un observador para asegurar el control visual del artefacto.

Asimismo, se determina que la operación con fines recreativos podrá efectuarse en espacios segregados que cuenten con la autorización del respectivo jefe o encargado de aeródromo o de la autoridad aeronáutica.

En todos los casos la operación deberá desarrollarse en un radio nunca inferior a los TREINTA (30) metros en la horizontal y de hasta DIEZ (10) metros en la vertical respecto a personas ajenas a la tripulación remota.

ARTÍCULO 27°. – Certificados de competencia de la tripulación remota. Los explotadores de VANTs y SVANTs afectados a uso recreativo que se encuentren al mando de vehículos aéreos del tipo clase A y clase B no estarán obligados a

contar con un certificado de competencia de piloto a distancia, mientras que quienes operen VANTs y SVANTs de los tipo clase C, clase D y clase E para fines recreativos deberán contar con las autorizaciones establecidas en el título IV de la presente.

Los menores de edad podrán pilotar únicamente VANTs y SVANTs clase A y B de uso recreativo siempre que sean mayores de 16 años de edad y lo hagan bajo la supervisión directa de un adulto, quien será considerado, a los fines del presente reglamento, el responsable de la operación.

ARTÍCULO 28°.- Seguros.- Los explotadores de VANTs y SVANTs del tipo clase C, clase D y clase E utilizados para fines recreativos están obligados a contratar un seguro de responsabilidad por los daños que pudiera ocasionar su operación, que no podrá ser menor al exigido en las condiciones generales determinadas por la Superintendencia de Seguros de la Nación sobre el particular.

Los explotadores de VANTs y SVANTs del tipo clase A y los clase B utilizados para fines recreativos están exentos de contratar los seguros referidos en el párrafo anterior, pero responderán por los daños causados u ocasionados durante y por causa de la operación con fundamento en las reglas generales de responsabilidad.

ARTÍCULO 29°. – Régimen sancionatorio. Los pilotos a distancia y los explotadores de VANTs y SVANTs destinados a uso recreativo que realicen actividades comerciales en forma encubierta o incumplan cualquiera de las normas registrales u operativas establecidas en la presente reglamentación serán pasibles de las sanciones establecidas en el régimen de infracciones aeronáuticas vigente, conforme se establece en el artículo 67 del presente reglamento.

CAPÍTULO 3: VANTS Y SVANTS PARA USO COMERCIAL.

ARTÍCULO 30°.- Uso y operación. El uso y la operación de VANT o SVANT para fines comerciales deberá realizarse conforme las previsiones del presente capítulo.

ARTÍCULO 31°.- Operación con fines comerciales - Certificación de explotador de VANT (CE-VANT).- Todo explotador de VANT o SVANT que realicen actividades afines a las consideradas como trabajo aéreo o realice transporte de carga, deberá obtener la Certificación de Explotador de VANT (CE-VANT), en el cual se identificará el tipo de operaciones para las que se encuentra habilitado y la clase de vehículo a utilizar (Clase A, B, C, D y E).

Para obtener la precitada certificación, el peticionante deberá cumplimentar la totalidad de los requerimientos establecidos en el presente y/o en la reglamentación que se dicte a tal efecto.

La ANAC podrá disponer el otorgamiento de una autorización de operación para explotadores que así lo requieran por el carácter no habitual de la actividad que pretenden desarrollar, y siempre que demuestren que conducirán las operaciones de vuelo dentro de los límites aceptables de seguridad operacional.

ARTÍCULO 32°.- Transporte de carga con VANTs y SVANTs.- Los VANTs o SVANT podrán realizar actividades de transporte de carga únicamente cuando ello fuere expresamente autorizado por la autoridad aeronáutica. Para obtener la autorización para la prestación de servicios de transporte de carga por medio de VANTs o SVANTs, el usuario deberá obtener previamente el respectivo certificado CE-VANT y estará sujeta a las siguientes limitaciones:

- a) Utilizar únicamente VANTs/SVANTs clases A, B y C.
- b) Operar en espacio aéreo no controlado.
- c) No operar sobre zonas densamente pobladas en los términos previstos en el artículo 11 de la presente reglamentación.
- d) Operar en zonas libres de obstáculos a la navegación.
- e) No operar los dispositivos en forma autónoma ni simultánea.

En virtud de lo expuesto, el explotador deberá acompañar la siguiente documentación adicional:

- 1) Listado de equipos a utilizar.
- 2) Demostrar que la operación se desarrollará en respeto de los límites operativos establecidos en este artículo y dentro del alcance del enlace de mando y control (C2) durante la operación de los dispositivos.
- 3) Presentar un análisis de riesgo relativo a la operación que propone realizar.

- 4) Acompañar el listado de pilotos a distancia que utilizará durante la operación, los cuales deberán contar con sus respectivos CMAs vigentes.
- 5) Acreditar que cuenta con una póliza de seguro que cubra los potenciales daños relativos a la operación en cuestión, la cual no deberá ser inferior a las coberturas exigidas en el artículo 160 del Código Aeronáutico.

La autoridad aeronáutica dará intervención a sus áreas técnicas competentes para analizar la propuesta y realizar las fiscalizaciones que estime pertinentes y podrá rechazar la solicitud si no se encuentran acreditados los extremos que demuestren una operación segura.

No se autorizará el transporte de personas, animales y mercancías peligrosas.

NOTA: la póliza de seguro exigida para transporte de carga con VANTs/SVANTs debe cumplir con los requisitos establecidos en el artículo 160 del Código Aeronáutico, mientras que la póliza para actividad comercial genérica con VANTs/SVANTs debe cumplir con las condiciones generales determinadas por la Superintendencia de Seguros de la Nación. La existencia de una póliza que cubra los daños previstos en el artículo 160 del Código Aeronáutico exime al explotador de presentar cualquier otra cobertura.

ARTÍCULO 33°.- Manual de Operaciones del Explotador y Sistema de Gestión de Riesgos.- Todo explotador de un VANT o SVANT para uso comercial deberá elaborar, a los fines de la obtención de la autorización referida en el artículo 30 de este reglamento, un Manual de Operaciones del Explotador, el cual deberá ser aceptado por la autoridad aeronáutica previa emisión del CE-VANT.

Asimismo, deberán contar con un sistema de gestión de riesgos adecuado para operar, que incluya la información e instrucciones necesarias para su operación con seguridad y eficacia, el que —como mínimo— debe incluir lo siguiente:

- 1) procedimientos para el despegue y aterrizaje;
- 2) procedimientos en ruta;
- 3) procedimientos ante la eventual pérdida de enlace con los datos de control (data link);
- 4) procedimientos para abortar ante la eventual falla un sistema crítico;
- 5) procedimientos para evaluar la zona de operación;

6) procedimientos para la identificación de riesgos y peligros potenciales y para su mitigación;

7) identificación de los responsables de la operación y el de todos los miembros de la tripulación remota (piloto/s y observador/es);

y 8) requisitos para la calificación de los piloto a distancia y observador.

ARTICULO 34°. - **Autorización e identificación especial.** Todo explotador comercial antes de comenzar a operar deberá poseer el respectivo CE-VANT o la autorización de operación según corresponda, y la marca identificadora visible a distancia, prevista en el artículo 8 del presente reglamento.

ARTÍCULO 35°.- Operaciones simultáneas.- La autoridad aeronáutica podrá otorgar una autorización de carácter excepcional a aquellos explotadores que pretendan realizar la operación simultánea de más de UN (1) VANT con una misma estación de pilotaje a distancia, siempre que el explotador adopte las medidas de mitigación de riesgos que la autoridad aeronáutica estime como razonables y que la operación se ajuste a las condiciones de uso recomendadas por el fabricante.

ARTÍCULO 36°.- Seguros.- No se autorizará operación alguna con fines comerciales a menos que el usuario acredite tener asegurada la actividad que declara en su solicitud y cuente con la póliza de seguro vigente. Las coberturas de riesgos deberán ajustarse a las condiciones generales determinadas por la Superintendencia de Seguros de la Nación sobre el particular.

ARTÍCULO 37°.- Obligaciones pre-vuelo.- El explotador de un VANT o SVANT deberá, antes del inicio de cada vuelo:

1) Constatar que se trate de un VANT o SVANT debidamente inscripto.

2) Constatar que el piloto posea certificado de competencia de piloto a distancia y el CMA vigente.

3) Constatar que el área seleccionada para la operación ha sido inspeccionada y permite la ejecución segura de la misma dentro los límites de lo normado en el presente capítulo.

- 4) Constatar que posee las autorizaciones necesarias para la ejecución de la operación, otorgadas por la autoridad competente en cada caso.
- 5) Realizar una inspección del VANT o SVANT mediante la cual pueda determinar que se encuentra en condiciones seguras, incluyendo la disponibilidad de combustible o carga de la batería acordes a la operación.
- 6) Constatar que se han cumplido todas las tareas de mantenimiento establecidas por el fabricante de acuerdo surja del manual correspondiente.
- 7) Constatar que no existe interferencia en otras bandas de frecuencia que pudieran afectar las condiciones de operación de acuerdo a lo planificado.
- 8) Constatar la vigencia del seguro de responsabilidad correspondiente.

ARTÍCULO 38°.- Asiento habitual.- Los VANTs y SVANTs afectados a uso comercial tendrán su asiento habitual en el domicilio declarado por su titular al momento de la registración, en el que serán válidas todas las notificaciones y al que podrán practicarse las fiscalizaciones que pudiera realizar la autoridad aeronáutica. No obstante, la autoridad aeronáutica podrá requerir al propietario que presente el equipo en sus dependencias para ejercer la fiscalización del mismo.

CAPÍTULO 4: OPERACIONES DE VANTS Y SVANTS PARA USO CIENTÍFICO

ARTÍCULO 39°.- Operación con fines científicos.- Las operaciones de VANTs y SVANTs para fines científicos deberán desarrollarse en zonas aéreas segregadas, en espacio aéreo no controlado, fuera de zonas densamente pobladas o aglomeración de personas y conforme las reglas operacionales establecidas en el Capítulo 1 del presente título.

ARTÍCULO 40°.- Tripulación remota. Los pilotos al mando de VANTs y SVANTs para fines científicos deberán contar con las autorizaciones establecidas en el título IV de la presente.

ARTÍCULO 41°.- Seguro. Los peticionantes deberán acreditar que cuentan con un seguro cuya cobertura de riesgo no podrá ser inferior a los valores establecidos por la Superintendencia de Seguros de la Nación para este tipo de pólizas.

ARTÍCULO 42°. – **Autorización para VANTs y SVANTs de uso científico.**- La autoridad aeronáutica emitirá una autorización de operación para los VANTs o SVANTs de uso científico y podrá autorizar, excepcionalmente, que la operación se desarrolle por fuera de los límites establecidos en el artículo 12 y 15 del presente reglamento, siempre que se adopten las medidas necesarias para mitigar riesgos.

CAPÍTULO 5: VANTS Y SVANTS PARA USO DEPORTIVO

ARTÍCULO 43°.- Operación de uso deportivo.- El uso de VANTs y SVANTs para fines deportivos deberá desarrollarse en zonas aéreas segregadas, en espacio aéreo no controlado y dentro de los límites verticales fijados en el Capítulo 1 del presente título. El predio en donde se desarrolle la actividad deberá contar con todas las medidas de seguridad necesarias para garantizar la integridad física de los participantes y del público en general.

ARTÍCULO 44°.- Tripulación remota. Los pilotos al mando de VANTs y SVANTs para fines de seguridad deberán contar con las autorizaciones establecidas en el título IV de la presente.

ARTÍCULO 45°.- Seguro. El organizador del evento deberá contar con el respectivo seguro para espectáculos deportivos vigente, sin perjuicio de la póliza de seguro obligatoria para el uso del VANT/SVANT que forme parte del espectáculo.

ARTÍCULO 46°.- Autorización para VANTs y SVANTs de uso deportivo. El organizador del evento que deberá acreditar que posee un sistema de gestión de riesgos que cumpla con las exigencias establecidas en el artículo 33 del presente y obtener la respectiva autorización de operación por parte de la autoridad aeronáutica con carácter previo a promocionar o comercializar el evento. La autorización será por cada evento y no de carácter general.

CAPÍTULO 6: VANTS Y SVANTS PARA FUNCIONES DE SEGURIDAD

ARTÍCULO 47°.- Operación para funciones de seguridad.- En las operaciones de VANTs y SVANTs cuyo uso sea seguridad se aplicarán las reglas operacionales establecidas en el Capítulo 1 del presente título, salvo que la autoridad aeronáutica lo exceptúe mediante autorización expresa o que se trate de actividades ordenadas por manda judicial.

ARTÍCULO 48°.- Tripulación remota. Los pilotos al mando de VANTs y SVANTs para fines de seguridad deberán contar con las autorizaciones establecidas en el título IV de la presente.

ARTÍCULO 49°.- Seguro. Las fuerzas de seguridad que desarrollen estas operaciones en ejercicio de sus misiones o en cumplimiento de una manda judicial deberán contar con una póliza de seguro que cubra los potenciales daños relativos a la operación en cuestión, la cual no deberá ser inferior a las coberturas exigidas en el artículo 160 del Código Aeronáutico.

NOTA: como sucede en el supuesto de transporte de carga y considerando el mayor riesgo involucrado en este tipo de operaciones, se exige un seguro de mayor cobertura de riesgo.

ARTÍCULO 50°.- Autorización para VANTs y SVANTs afectadas a fines de seguridad.- La organización requirente de la autorización de operación deberá acreditar las exigencias establecidas en el artículo 33 del presente. La autoridad aeronáutica emitirá una autorización de operación para los VANTs o SVANTs afectados a funciones de seguridad a favor del peticionante. La tripulación remota y los VANTs/SVANTs deberán cumplir con el resto de los requisitos de idoneidad y mantenimiento dispuestos en los Títulos IV y V del presente y sus operaciones se encontrarán sujetas a la fiscalización de la autoridad aeronáutica en los términos previstos en el Título VII de esta reglamentación.

TÍTULO IV - TRIPULACIÓN REMOTA

CAPÍTULO 1: GENERALIDADES.

ARTÍCULO 51°.- Todo VANT o SVANT estará a cargo de un piloto a distancia, quien será responsable por su operación. La tripulación al mando de VANTs y SVANTs de Clases C, D y E para uso recreativo y de Clases A, B, C, D y E para fines comerciales, científicos, deportivos y de seguridad deberá obtener el respectivo certificado de competencia de piloto a distancia previsto en este título para poder operarlos.

ARTÍCULO 52°.- Los titulares de los certificados de competencia de piloto a distancia y de instructor de vuelo de VANT y SVANT deberán contar con una Certificación Médica Aeronáutica (CMA) vigente. En dichos certificados constará el tipo (ala fija/ala rotativa/aeróstatos/cautivos) y clase (A, B, C, D y E) de VANT y SVANT para los cuales se encuentran habilitados el piloto a distancia o el instructor. Los pilotos a distancia o instructores que tengan habilitación para VANTs o SVANTs de clase E se consideran autorizados para el resto de las clases.

El resto de los certificados de idoneidad aeronáutica no confieren la aptitud requerida al titular para el pilotaje de VANTs o SVANTs.

ARTÍCULO 53°.- Toda persona titular de un certificado de competencia otorgado conforme este título deberá presentarlo con su respectivo CMA, cuando así lo solicite un funcionario de la ANAC en ejercicio de sus funciones, los representantes del prestador de servicios de navegación aérea o los agentes de la fuerza pública.

ARTÍCULO 54°.- Ninguna persona se desempeñará al mando de un VANT o SVANT cuando:

- 1) sufre una disminución de su aptitud psicofisiológica para el ejercicio de la operación de manera segura.

2) se encuentre bajo los efectos del consumo de bebidas alcohólicas o de cualquier otra sustancia psicoactiva que pudiera afectar sus facultades para ejecutar la operación de manera segura.

3) posea una disminución de sus capacidades a causa de encontrarse fatigado, o si considera que pudiera sufrir los efectos de la fatiga durante la operación que se dispone a realizar.

CAPÍTULO 2: PILOTO A DISTANCIA

ARTÍCULO 55°.- Toda persona que pretenda obtener un certificado de competencia como piloto a distancia deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1. Ser mayor de edad.

2. Ser capaz de leer, hablar y comprender el idioma español.

3. Poseer una Certificación Médica Aeronáutica Clase 4 emitida conforme lo establecido en la Parte 67 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil.

NOTA: Todo poseedor de una Certificación Médica Aeronáutica Clase I, II o III en vigencia, de acuerdo a lo establecido en la Parte 67, Subparte A, Sección 67.3 (a) de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, podrán ejercer atribuciones de la Clase IV, siempre que no exceda el tiempo de vigencia de la clase emitida.

4. Aprobar las exigencias establecidas en el Programa de Instrucción Reconocida para la obtención del Certificado de Competencia como Piloto de Vehículos Aéreos no Tripulados de acuerdo a la categoría y clase según corresponda, en un Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil (CIAC), habilitado conforme las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) Parte 141.

5. Si el solicitante obtuviera una nota menor al setenta y cinco por ciento (75%), podrá solicitar una nueva instancia treinta (30) días después de la fecha del examen anterior, a la cual deberá acompañar una declaración jurada firmada por el responsable de un Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil, de la cual surja que ha recibido instrucción adicional.

6. Aprobar, ante un inspector designado por la ANAC a tal fin, un examen práctico de pericia. Esta instancia práctica consistirá en una demostración respecto a la ejecución de procedimientos y maniobras dentro de las capacidades y limitaciones operacionales del VANT o SVANT y de la aplicación de conocimientos teóricos. El examen práctico deberá realizarse en la misma Categoría (ala fija/ ala rotativa/ aerostato/ cautivo) y clase (A/ B/ C/ D) de VANT o SVANT a la cual pretende ser habilitado.

Si un solicitante no aprobara o fallara cualquiera de las maniobras requeridas durante la instancia práctica, será considerado desaprobado, pudiendo solicitar un nuevo examen dentro de los treinta (30) días posteriores a la desaprobación, a la cual deberá acompañar una declaración jurada firmada por el responsable de un Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil, de la cual surja que ha recibido instrucción adicional.

ARTÍCULO 56°.- El certificado de competencia de piloto a distancia mantendrá su vigencia mientras: a) mantenga su CMA vigente, y b) no se encuentre alcanzado por una inhabilitación como consecuencia de una sanción.

ARTÍCULO 57°.- El certificado de competencia de piloto a distancia permitirá desempeñarse y ejercer sus atribuciones como tal en los VANTs o SVANTs correspondientes para el tipo (ala fija/ala rotativa/aeróstatos/cautivos) y la Clase para la cual ha sido habilitado (Clase A, B, C, D o E) y sólo en las condiciones de operación descriptas en el Título III de la presente.

CAPÍTULO 3: OBSERVADOR

ARTICULO 58°.- Observador. Toda persona que pretenda desempeñarse como observador deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1. Ser mayor de edad;
2. Ser capaz de leer, hablar y comprender el idioma español;
3. Ser titular de un certificado de competencia de piloto a distancia, para el caso en que actúe en operaciones de VANTs y SVANTs de uso comercial, científico, deportivo o de seguridad.

El observador, en tanto miembro de la tripulación remota, es co-responsable de la operación en que intervenga en forma conjunta con el piloto a distancia al mando del VANT o SVANT. El observador deberá mantener comunicación constante durante toda la operación con el piloto a distancia al mando del VANT o SVANT.

CAPÍTULO 4: INSTRUCTOR DE VUELO DE VANTs y SVANTs

ARTÍCULO 59°.- Toda persona que pretenda obtener el certificado de competencia para desempeñarse como instructor de vuelo de dichos dispositivos deberá cumplir con los siguientes requisitos:

1. Ser titular de un certificado de competencia de piloto a distancia y poseer la CMA prevista en el artículo 55 inciso 3, del presente reglamento.
2. Ser mayor de 21 años de edad.
3. Aprobar las exigencias establecidas en el curso teórico-práctico de Instrucción Reconocida para Instructor de Vuelo de Vehículos Aéreos No Tripulados en un Centro de Instrucción Aeronáutica Civil (CIAC), habilitado conforme la Parte 141 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC).

4. Aprobar un examen teórico y práctico ante un inspector de la ANAC, el cual evaluará si el postulante cuenta con las competencias requeridas para actuar en la función de Instructor de Vuelo más allá de las competencias que ya posee como piloto a distancia.

Si un solicitante no aprobara o fallara cualquiera de las maniobras requeridas durante la instancia práctica, será considerado desaprobado, pudiendo solicitar un nuevo examen dentro de los treinta (30) días posteriores a la desaprobación, a la cual deberá acompañar una declaración jurada firmada por el responsable de un Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil, de la cual surja que ha recibido instrucción adicional.

ARTÍCULO 60°.- El certificado de competencia de instructor de vuelo de VANTs y SVANTs tendrá vigencia de DOS años desde su otorgamiento siempre que: a) mantenga su CMA vigente, y b) no se encuentre alcanzado por una inhabilitación como consecuencia de una sanción.

Los instructores de vuelo de dichos dispositivos deberán renovar su certificado de competencia cada DOS (2) años, para lo que deberán aprobar un examen teórico-práctico ante la autoridad aeronáutica que permita acreditar la vigencia de sus conocimientos y su pericia de vuelo.

ARTÍCULO 61°.- Las atribuciones del certificado de competencia de instructor de vuelo de VANT o SVANT otorgada por la ANAC a su titular le confieren la facultad de dar instrucción práctica y teórica a alumnos con relación a los vehículos aéreos relativos a la Clase (A, B, C, D y E) y al tipo de dispositivo (ala fija/ala rotatoria/aeróstato/cautivo) en el que se encuentra habilitado.

El Instructor de VANT o SVANT sólo podrá ejercer sus funciones en el marco de un CIAC debidamente habilitado.

CAPÍTULO 5: RECONOCIMIENTO DE AUTORIZACIONES PARA PILOTOS A DISTANCIA EXTRANJEROS

ARTÍCULO 62°.- Reconocimiento de Autorizaciones para Pilotos a Distancia Extranjeros Los pilotos a distancia extranjeros que tengan una autorización o

licencia de pilotaje de VANTs, SVANTs, aeronaves pilotadas a distancia o similar emitida por una autoridad aeronáutica extranjera correspondiente al tipo de SVANT o VANT que se pretende operar no deberán requerir la emisión del certificado de competencia de piloto a distancia descrito en este título para desempeñar sus funciones siempre que aquella se encuentre debidamente apostillada y traducida al español, la cual será reconocida como válida en la República Argentina.

Si el país de origen del solicitante no dispusiese el otorgamiento de una autorización o licencia para ejercer las atribuciones de piloto a distancia o si dicha habilitación no le permitiese pilotar un SVANTs/VANTs de la clase (A/B/C/D/E) que pretende utilizar en la República Argentina, el usuario deberá obtener el respectivo certificado de competencia según los requisitos establecidos en el presente reglamento o limitarse únicamente a operar VANTs y SVANTs Clase A y B con fines recreativos. No obstante, la autoridad aeronáutica podrá otorgar una autorización de carácter excepcional limitada temporalmente para aquellos pilotos a distancia extranjeros que no cuenten con autorización o licencia de su país de origen y pretendan realizar operaciones de carácter científica de forma aislada y no habitual en la República Argentina.

TÍTULO V: MANTENIMIENTO

CAPÍTULO 1 – REGLAS GENERALES

ARTÍCULO 63°.- Todo explotador de VANT y SVANT deberá asegurarse que el equipamiento interviniente en la operación se encuentra en condiciones de operar de modo seguro.

ARTÍCULO 64°.- Todo explotador de VANT y SVANT deberá asegurarse de cumplir con el mantenimiento recomendado por el Fabricante.

ARTÍCULO 65°.- El explotador es el responsable de que los VANTs y SVANTs se ajusten a las especificaciones del fabricante y se mantengan en condiciones de operar de modo seguro. Todo explotador de VANTs y SVANTs deberá garantizar

el mantenimiento necesario para acreditar la condición de aeronavegabilidad del equipo, de conformidad con lo establecido en el Artículo 9 de este reglamento.

CAPÍTULO 2 – ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO DE VANTS Y SVANTS

(RESERVADO)

TÍTULO VI.- REPORTE DE ACCIDENTES E INCIDENTES.

ARTÍCULO 66°.- Es responsabilidad del explotador y del piloto al mando notificar a la autoridad más próxima, por el medio más rápido del que disponga, cualquier accidente o incidente en relación con un VANT o SVANT.

TÍTULO VII.- FISCALIZACIÓN.

ARTÍCULO 67°.- La ANAC verificará el cumplimiento de la normativa vigente y aplicará, en casos de incumplimientos o infracciones, el Decreto N° 2352/83 o el régimen de faltas aeronáuticas que en un futuro lo reemplace, todo ello sin perjuicio de la responsabilidad civil y penal en que pudiera incurrir el infractor.

ARTÍCULO 68°.- La autoridad aeronáutica podrá requerir el auxilio de la fuerza pública o solicitar asistencia al prestador del servicio de navegación aérea para prevenir, detener o impedir la operación de un VANT o SVANT que incumpla la presente normativa, las reglas de vuelo o que *prima facie* represente un peligro para las operaciones aéreas y/o los terceros superficiarios.

ARTÍCULO 69°. La autoridad aeronáutica podrá requerir al propietario de un VANT/SVANT que presente el equipo en sus dependencias administrativas para ejercer sus funciones de fiscalización. El incumplimiento de dicha obligación por parte del propietario será pasible de sanción en los términos previstos en el artículo 67 del presente reglamento.

TÍTULO VIII.- DIFUSIÓN DE AUTORIZACIONES.

ARTÍCULO 70°.- La autoridad aeronáutica, por medio de su plataforma digital, informará a los usuarios sobre las personas humanas y jurídicas que cuenten con el respectivo CE-VANT para realizar actividad comercial y los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil que dictan cursos específicos sobre VANTs y SVANTs.

TÍTULO IX.- DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO 71°.- El Departamento Registro Nacional de Aeronaves de la Dirección de Aeronavegabilidad dependiente de la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL de esta ANAC establecerá la forma en que se reordenará el Registro de VANT y SVANT actualmente vigente para su adecuación a las previsiones de la presente.

A tal efecto, dicho Departamento se encuentra facultado a adoptar las medidas necesarias, entre las que se encuentran la cancelación de aquellos números de registro pertenecientes a vehículos que ya no requieran registración o que hubieren sido destruidos o enajenados y la baja de aquellos asientos que estuvieren duplicados, debiendo notificar a los interesados cualquier modificación que efectúe en tal sentido.

ARTÍCULO 72°.- Quienes cuenten con una autorización como miembro de la tripulación remota emitida bajo el régimen de la Resolución ANAC N° 527/15 podrán solicitar la emisión de un certificado de competencia de piloto a distancia, en la cual se consignará la clase (A/B/C/D/E) y el tipo de equipo (ala fija/ala rotativa/aeróstato/cautivo) que se encuentran autorizados a operar.

Si de las constancias obrantes en esta ANAC (registros de exámenes, expedientes, órdenes de inspección o similares) no surgiera la clase de VANT o SVANTs que ha sido autorizado a operar, se emitirá un certificado con habilitación para operación de ala rotativa o, a opción del interesado, podrá volver a rendir el examen teórico-práctico a fin de obtener la habilitación para operar con ala fija, aeróstato o cautivo.

ARTÍCULO 73°.- La Dirección de Licencias al Personal dependiente de la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL deberá aprobar los contenidos y la carga horaria de la totalidad de programas de instrucción y cursos establecidos en esta reglamentación con un antelación no menor a TREINTA (30) días hábiles administrativos a su entrada en vigencia.

ARTÍCULO 74°.- Quienes tengan una autorización CO-VANT emitida bajo el régimen de la Resolución ANAC N° 527/15 dispondrán de NOVENTA (90) días hábiles administrativos desde que entre en vigencia la presente reglamentación para adaptarse a las exigencias de la presente normativa y obtener el respectivo CE-VANT, todo ello bajo apercibimiento de declarar automáticamente extinta la autorización.



República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional
2019 - Año de la Exportación

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: Anexo Reso DRONES

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 33 pagina/s.