

## **Vehículos aéreos no tripulados. Aspectos Registrales.**

Unmanned aerial vehicles. Registration aspects.

*Por Diego Sebastián Idiart.<sup>1</sup>*

### *Resumen*

El presente Artículo analiza la relación registral aeronáutica en el ámbito de las aeronaves no tripuladas y las ventajas que conllevaría su consideración como aeronaves.

### *Abstract*

This article analyzes the aviation registration relationship in the field of Unmanned Aerial Vehicles and the advantages that would entail its consideration as aircrafts.

### *Palabras Claves*

VANT– clasificación – consideraciones generales – Registro

### *Key words*

VANT- classification - General considerations - Registration

## **1. Introducción. Consideraciones generales sobre los vehículos aéreos no tripulados.**

Los vehículos aéreos no tripulados, UAV por sus siglas en inglés (Unmanned Aerial Vehicle), o sistemas aéreos no tripulados, UAS (Unmanned Aerial Sistem), conocidos en castellano por sus siglas VANT o drone, son vehículos aéreos que vuelan sin tripulación humana a bordo.

Los primeros vehículos no tripulados se usaron durante la Segunda Guerra Mundial como aviones teledirigidos, como el caso de los bombarderos V1, y también para entrenar a los operarios de los cañones antiaéreos. Pero fue a fines del siglo XX cuando se utilizó el término VANT en las aeronaves que se operaban mediante radio control, con todas las características de autonomía.

---

<sup>1</sup> El autor es abogado, escribano con estudios de derecho administrativo. Ingreso a la función pública por concurso de oposición y antecedentes. Integra organizaciones nacionales e internacionales relativas a la materia y ha publicado artículos en publicaciones nacionales y del extranjero. Actualmente se desempeña como titular del Registro Nacional de Aeronaves.

Los Vehículos Aéreos No Tripulados (VANT) son la más reciente innovación que se une a los vehículos aéreos convencionales y a los satélites en la recopilación de datos de percepción remota.

En la actualidad, estos tipos de vehículos son controlados remotamente desde una estación de tierra por un operador o bien pueden ser programados mediante una computadora, para seguir una trayectoria o ruta predeterminada a cierta altitud, dependiendo de sus características.

El uso de estos vehículos con fines comerciales, como la fotografía aérea, entre otros, está aumentando a ritmo acelerado. Ello porque este tipo de vehículos no tienen las limitaciones de operación que poseen los pilotos, y pueden realizar tareas más riesgosas o tediosas, realizando estas actividades en forma mucho más rentable.

Este enorme crecimiento en la producción y utilización tiene como contrapartida que surgen nuevos riesgos para la seguridad de la aviación y de los bienes superficarios.

El desarrollo científico y técnico motivó la irrupción de nuevos usuarios y aparatos en el espacio aéreo y entre estos los sistemas de aeronaves no tripuladas o UAS (por su sigla en inglés, unmanned aircraft systems) que incluyen según la nomenclatura elaborada por la ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL (OACI), a las aeronaves pilotadas a distancia, las plenamente autónomas o la combinación de ambas. En virtud de dicho desarrollo, la Circular 328 AN/190- Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)- de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) informa a los Estados sobre su perspectiva respecto a la integración de estos sistemas en el espacio aéreo no segregado y en los aeródromos, llama a considerar las diferencias fundamentales respecto de la aviación tripulada que dicha integración entrañará y alienta a los Estados a que contribuyan a la elaboración de una política al respecto. De acuerdo a lo previsto en el marco normativo de la OACI y en la mencionada Circular 328 AN/190, sólo las aeronaves pilotadas a distancia o RPA (por su sigla en inglés: remotely-piloted aircraft) podrán integrarse al sistema de aviación civil internacional en el futuro previsible.

Actualmente, la OACI se encuentra elaborando el marco normativo que regulará la operación de dichos vehículos aéreos y, de acuerdo a lo previsto en la citada Circular, a medida que cada tema y tecnología alcancen suficiente madurez, se adoptaran Normas y Métodos Recomendados (SARPS, por su sigla en inglés- Standards and Recommended Practices) pertinentes, previendo que ello constituirá un proceso evolutivo y gradual.

## **2. Clasificación y descripción de estos vehículos.**

Internacionalmente, mientras se aguarda que concluya el proceso para el desarrollo de un sistema de control por parte de los grupos que están trabajando dentro de Europa<sup>2</sup> y los Estados Unidos de América<sup>3</sup>, y el grupo de estudio UAS

---

<sup>2</sup> Nota del Autor: Podemos citar como una de las fuentes del tratamiento a la EUROCAE1 WORKING GROUP 73.

de la OACI, se está usando un sistema de clasificación provisorio en base al peso de estos vehículos.

Existen diferentes clasificaciones. Entre ellas citamos tres categorías que van desde a) vehículos pequeños (menos de 20/25 kg.); b) vehículos livianos (más de 20/25 kg. y menos de 150 Kg.); y c) vehículos propiamente dichos (más de 150 kg.)

En Chile, la normativa no define categorías o clasificaciones, pero sí distingue algunas condiciones según el uso que se dé al aparato y según su peso. Así, la Norma DAN 151<sup>4</sup> se aplica a las operaciones sobre áreas pobladas y para fines de interés público, en tanto la Norma DAN 91 (Reglas del Aire) será aplicable a todas las demás operaciones de VANT. La primera de ellas establece que el peso máximo de despegue del vehículo debe ser de hasta nueve (9) kilos, incluyendo accesorios, pero sin considerar el peso del paracaídas de emergencia. La segunda norma no establece límite de peso, pero contiene una disposición especial que exime de la autorización de la DGAC a las operaciones de RPA cuyo peso máximo sea de 750 gramos y cuyo uso sea privado o recreacional, siempre que no operen a más de 50 metros de altura sobre el obstáculo o edificación de mayor altura de la zona recorrida.

En Uruguay, la Resolución 291/14 DINACIA prevé tres categorías: 1.- Menores (hasta 25 kg.), 2.- Medianos (de 25 a 260 kg.), y 3.- Mayores (más de 260 kg.). De estas tres categorías, sólo son consideradas aeronaves los Vehículos Aéreos No tripulados Mayores, otorgándose la matrícula respectiva.

En Argentina, la Resolución 527/2015 establece tres categorías definidas por el peso del VANT. Si el vehículo no tripulado pesa menos de 10 kg., será calificado como “pequeño”. Si su peso va desde los 10 a los 150 kg., será catalogado de “mediano”. Finalmente, será de categoría “grande” si su peso supera los 150 kg. Según esta normativa, no será posible de registración el VANT de categoría “pequeño”, salvo que desarrolle actividades aerocomerciales único caso en el cual debe registrarse.

Para establecer un criterio respecto de la limitación de operación y ante la falta de un estándar de vehículos aéreos no tripulados, se utiliza el método de comparación de características y requerimientos de diseño vigentes para aeronaves convencionales, las cuales tienen un parámetro para alcanzar un nivel de seguridad que sea aceptable y evita controversias por suposiciones respecto de factores relacionados con las operaciones, el medio ambiente o el diseño que tendrían en el futuro estos vehículos para alcanzar ese nivel de seguridad.

La mayoría de los países se encuentra trabajando en la redacción y puesta en marcha de normativas relacionadas con el control de estos vehículos aéreos no tripulados.

Entre los aspectos a regular, se encuentran el control del espacio aéreo, en donde se desarrollan las actividades, las condiciones de aeronavegabilidad que

---

<sup>3</sup> Nota del Autor: También podemos citar como una de las fuentes del tratamiento a la RTCA2.

<sup>4</sup> Nota del Autor: Directiva de Aeronavegabilidad de la República de Chile.

habilitan un vuelo seguro, la aptitud de las personas que operan remotamente estos vehículos, y la identificación de estos a través de su debido registro.

Otro tema a considerar es el sistema de radiocomunicación que es esencial para la seguridad de las operaciones. El tipo y número de esta radio comunicación varía de acuerdo con la aplicación de los vehículos y deben ser compatibles con los sistemas aeronáuticos existentes que operan ya en el espectro, para garantizar un nivel adecuado de seguridad.

La identificación de un espectro adecuado para ciertos sistemas críticos de estos vehículos aéreos, como el comando y el control, se evaluó durante la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones en 2012 (CMR-12), en donde se asignó 61 MHz de espectro adicional de seguridad aeronáutica terrestre en la frecuencia de la banda 5030-5091 MHz, pero no se destinó ningún espectro adicional para uso aeronáutico por satélite.

Asimismo, considerando que el vuelo de estos vehículos está controlado a través de un sistema de radiocomunicaciones, debe preverse cuáles de ellos, en función del daño potencial que pueden generar, deben contar con un sistema de finalización de vuelos instalado como un medio para que los sistemas se recuperen de los fallos. Estos pueden ir desde sistemas de guía de vuelo automáticos que hacen llegar el vehículo hasta un lugar adecuado y completan un aterrizaje normal, hasta dispositivos que hacen descender la aeronave inmediatamente, desplegando un paracaídas.

También existe la posibilidad de colocar un sistema con capacidad de recuperación de emergencias para mitigar los efectos de ciertas condiciones de falla. Esta capacidad de recuperación en emergencias no debe generar un peligro adicional para las personas o propiedades en tierra.

### **3. Naturaleza jurídica.**

Para la OACI, según definición prevista en el capítulo 1 del Anexo 2 (enmienda 43) al Convenio de Chicago, el vehículo aéreo no tripulado reviste la calidad de aeronave. Esta tesitura ha sido seguida por la mayoría de los países que consideran como aeronave a los vehículos aéreos no tripulados medianos y los que poseen mayor peso.

Por tanto, a estos vehículos se les otorga la matrícula nacional de cada Estado, y se inscribe, en general, en las mismas condiciones que una aeronave convencional.

En la República Argentina, debido a lo previsto en el Código Aeronáutico Nacional, la Dirección de Asuntos Jurídicos de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), ha recomendado<sup>5</sup> la realización de una notificación de diferencias a las enmiendas 43 y 6 de los Anexos 2 y 7 del Convenio de Chicago. La enmienda 43 al Anexo 2 versa sobre las medidas a adoptar por los Estados miembros para la operación de aeronaves pilotadas a distancia, mientras que la enmienda 6 al Anexo 7 se encarga de definir a las aeronaves pilotadas a distancia, y establece las normas referentes a su identificación.

---

<sup>5</sup> Nota del Autor: Recomendación propuesta a través del dictamen 3598 DAJ de fecha 10 de octubre de 2012.

La ANAC, a través del dictamen mencionado, opinó que, si bien los Vehículos Aéreos No Tripulados (VANT) serían aeronaves en los términos del artículo 36 del Código Aeronáutico (“...aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas”), su operación se hallaría en contradicción de lo dispuesto en el art. 79 de la misma normativa, en tanto prescribe que “toda aeronave debe tener a bordo un piloto habilitado para conducirla, investido de las funciones de comandante”.

En el mismo sentido, se indicó que, si bien el Convenio de Chicago es un tratado internacional que tiene jerarquía superior a las leyes y debe considerarse una ley suprema de la Nación (conf. arts. 31 y 75, inc. 22 de la Constitución Nacional), los anexos a dicho convenio son simplemente documentos técnicos cuya implementación interna queda supeditada a las políticas aeronáuticas de cada país miembro. Asimismo, se postuló que, a pesar que los Anexos resultan obligatorios para los países miembros, tal obligatoriedad no forma parte del principio “pacta sunt servanda” del derecho internacional público, sino que se encuadra en el principio de “buena fe”, fundado esto, también, en que no existe norma expresa del Convenio que determine que los Anexos sean obligatorios. Así las cosas, la obligación que emerge en el proceso de revisión de los Anexos, es la de notificar diferencias (conf. art. 38 del Convenio de Chicago).

Esta postura ha sido criticada por la doctrina, considerándose que estos vehículos podrían reconocerse con el carácter de aeronaves, en base a dos razonamientos utilizables.

El primero, de índole interpretativo, sostiene que cuando el artículo 79 del Código Aeronáutico obliga a que una aeronave posea un piloto a bordo, esta norma refiere a deba contar con un piloto a los mandos, ya que podría considerarse que en un sistema de aeronave no tripulada, la consola de mando forma parte de la misma, por lo que el piloto estaría de algún modo (novedoso, por cierto) a bordo de la aeronave.

La segunda posición, prefiere simplemente sostener que, dado que el Convenio de Chicago de 1944 adquirió un rango legal superior al Código Aeronáutico desde la reforma constitucional de 1994, y en el artículo 8 de la mencionada convención internacional se acepta como aeronaves a estos vehículos, no podríamos de ningún modo asegurar que los VANT no son aeronaves, en base a la normativa del Código Aeronáutico.

Más a allá de las críticas, y en consonancia con lo dictaminado con la Dirección de Asuntos Jurídicos de la ANAC, se trabajó por dos canales diferentes. Desde el Congreso Nacional, con el estudio de una reforma al Código Aeronáutico que permita la incorporación de estos vehículos aéreos no tripulados, como aeronaves; y desde la autoridad de control (ANAC), se conformó un grupo de trabajo en el cual se estudió su regulación desde aspectos operativos, de licencias y aeronavegabilidad.

En ese sentido, con fecha 05 de febrero de 2015, el Sr. Administrador Nacional de Aviación Civil dictó la Resolución N° 41/15 ANAC por la cual declaró abierto el procedimiento de Elaboración Participativa de Normas respecto del proyecto de reglamento provisional de los vehículos aéreos tripulados, por un plazo de 30 días desde su publicación en el Boletín Oficial.

Una vez cumplimentado el citado procedimiento de elaboración participativa de normas, mediante la Resolución ANAC N° 527 de fecha 10 de julio de 2015, se aprobó el Reglamento Provisional de los Vehículos Aéreos no Tripulados, que reguló el uso de los vehículos aéreos no tripulados (VANT).

#### 4.- La cuestión registral.

Enseguida que se analiza el tema de los vehículos aéreos no tripulados, surge el interrogante sobre qué tipo de bienes son. En principio, podemos clasificarlos, sin mucha discusión, dentro de los denominados bienes muebles. Pero el interrogante surge en relación a si deben registrarse y, seguidamente, si deben registrarse todos los tipos de vehículos aéreos no tripulados.

En los Estados cuyas normas jurídicas consideran a todos los vehículos aéreos como aeronaves, la discusión está acotada sólo a si se les otorgan matrícula común o especial.

El problema surge cuando en ciertos países, determinados vehículos, generalmente los de menor peso, no se los considera aeronaves por los motivos expuestos más arriba, y por tanto no se prevé el otorgamiento de la matrícula y la consecuente registración de los mismos.

Y ahí surge el debate, referido a la utilidad o no de la registración de estos aparatos. Algunas posturas sostienen que al no tratarse de aeronaves, no deben registrarse ni controlarse técnicamente por las autoridades aeronáuticas de cada país.

En Chile, los VANT están sujetos al régimen de matrícula ante el Registro Nacional de Aeronaves de ese país. Sin perjuicio de ello, el artículo 37 del Código Aeronáutico de Chile, define como "vehículo ultraliviano" a toda aeronave cuyo peso sea inferior a 160 kilogramos, y los exime expresamente de la inscripción en el Registro y el uso de marcas de matrícula, entendiendo que los VANT son aeronaves estarían incluidos en la calidad de ultralivianos. Hasta ahora no han existido casos de VANT de mayor peso no se ha otorgado aún matrícula algún VANT. Siguiendo esta lógica jurídica, no habría que matricularlos, excepto que se presente algún VANT de un peso mayor a los 160 kilogramos. Sin perjuicio de lo anterior, la reglamentación vigente para los VANT en Chile (Norma DAN 151) dispone que deben "*inscribirse*" en un "*registro especial*" que al efecto llevará la Dirección General de Aviación Civil. La redacción de esta norma parecería, en principio, inconsistente con el resto de la reglamentación, dado que crea confusión con la inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves que, como se explicó, no procede, para los VANTs de menos de 160 kg.

La inscripción especial que mencionamos no genera marcas o señales de identificación que se estampen en el fuselaje o en el cuerpo del RPA, no obstante, se otorga al titular una tarjeta con un número de inscripción asignado por la DGAC y que debe portar durante la operación.

En la República Oriental del Uruguay, hay tres sistemas que coexisten del acuerdo a las categorías de VANTs establecidas en la reglamentación de ese país.

Si estamos frente a un Vehículo Aéreo No Tripulado de categoría “menor” (peso menor a 25 kg.), no se requiere ningún tipo de registración, certificado de aeronavegabilidad, ni licencia para el operador.

Si estamos en presencia de un VANT de categoría “mediano” (de 25 a 260 kg. de peso), requieren un registro especial, certificado de aeronavegabilidad y licencia para el operador del mismo.

En este caso, si bien no se otorga matrícula ni se inscribe en el Registro Nacional de Aeronaves, el vehículo aéreo no tripulado se anota en un registro de carácter técnico que es administrado por la Dirección de Seguridad Operacional dependiente de la DINACIA.

Por último, en el caso de los vehículos más grandes, de categoría “mayores” (más de 260 kg.), revisten el carácter de aeronaves, pudiendo obtener la matrícula uruguaya, y deben registrarse en el Registro Nacional de Aeronaves de ese país.

En el caso de Argentina, la Resolución 527/15 ANAC, en su artículo 30 establece que “Los vehículos aéreos pilotados a distancia y los sistemas de vehículos pilotados a distancia deberán inscribirse en un registro especial que será organizado y administrado por el Registro Nacional de Aeronaves”.

A partir de esta función encomendada al Registro Nacional de Aeronaves, se dictó la Disposición 133/05 DNSO del 19 de Octubre de 2015. Esta norma estableció la necesidad de asignar una marca a estos vehículos, a los fines de su debida identificación, y establecer un sistema y requisitos para su inscripción adecuados, para individualizar a los responsables de su operación y dar seguridad a las transacciones que los tengan por objeto, protegiendo los derechos de los terceros. En ese sentido, se estableció que la marca para los vehículos aéreos no tripulados estará compuesta de tres letras (VNT) seguidas de números correlativos que se asignarán a medida que vayan ingresando los pedidos de inscripción.

En lo relativo a las inscripciones a realizarse, se determinó que se efectuarán a través del Casillero Aeronáutico Digital creado por la Administración Nacional de Aviación Civil. Este sistema permite, luego de la validación de identidad correspondiente, obtener una identidad electrónica para realizar el trámite de inscripción del VANT ante el Registro Nacional de Aeronaves.

El interesado debe completar un formulario en donde declarará una serie de datos que permite identificar al VANT que pretende registrar, y a su explotador. Ese formulario deberá ser enviado al sistema informático de la Administración Nacional de Aviación Civil a la espera de su validación por los funcionarios del Registro.

Una vez que el formulario es enviado electrónicamente a través del Casillero Aeronáutico Digital, el usuario debe imprimirlo y firmarlo ante escribano público, o bien ante un funcionario del Registro, quienes se encargarán de

certificar la firma, dando fe que fue estampada ante ellos.

Luego de la presentación del formulario requerido, con la firma del solicitante debidamente certificada, se sustanciará un expediente administrativo con el pedido de registración. Ese expediente contendrá el formulario y toda otra documentación que el interesado aporte para justificar la propiedad del VANT, y su constitución como sociedad, en el caso de personas jurídicas.

En un paso intermedio, la documentación es analizada minuciosamente por el personal del Registro que, en caso de comprobar la identidad de lo declarado en el formulario con la información enviada al sistema informático a través del Casillero Aeronáutico Digital, procederá a registrar el VANT a nombre del solicitante.

En el momento de la registración, el sistema informático asignará, en forma automática y consecutiva, la marca identificatoria que corresponderá a cada VANT.

Por último, el sistema informático se ocupará, automáticamente, de enviar una notificación al interesado, informando la registración del VANT a su nombre, e indicando la marca asignada a dicho vehículo aéreo.

Es de destacar que, si bien se iniciarán las registraciones aceptándose solamente las relativas a la propiedad de los vehículos, el nuevo folio especial prevé campos similares al folio real de las aeronaves, dado que se estima que en un futuro no muy distante, ingresen pedidos de inscripción de contratos de utilización.

En relación a la necesidad de registración de estos vehículos aéreos no tripulados, hay quienes aseguran que no se justifica económicamente que los Estados destinen recursos humanos y financieros para el debido control de estos, en su mayoría de un peso menor a los 20 o 25 kg., y de muy pequeño tamaño.

Hasta cierto punto podría comprenderse que los Estados deban optimizar el uso de sus recursos, no debiendo erogarlos en emprendimientos que parecerían, en principio, innecesarios.

Pero si se analiza el tema desde el punto de vista jurídico, debemos considerar las ventajas de poseer la registración de estos aparatos. Como primer punto, se puede afirmar que el registro de estos vehículos propugna su individualización, reflejando su situación jurídica, ya que se puede fácilmente tener noticia de todos los derechos, gravámenes, medidas cautelares, y determinar fehacientemente quién es el explotador, responsable de la operación de los mismos.

De otra manera, ante cualquier daño producido, o el incumplimiento de otras normativas, podemos delimitar quién responderá civil, penal y administrativamente por ese acto dañoso.

Además, la inscripción en los registros constituye una prueba imprescindible de la propiedad de estos vehículos y sus transmisiones, otorgando seguridad jurídica al tráfico comercial de estos.



Por tanto, son amplios los beneficios resultantes de su registraci3n, que otorga protecci3n de los leg3timos derechos de los interesados y de los terceros que pudieran verse afectados por estas. Asimismo, es condici3n necesaria para que los Estados puedan ejercer su poder de polic3a sobre los VANTs.

Si bien coincidimos en que los veh3culos a3reos no tripulados deben registrarse en los respectivos registros de aeronaves nacionales, es importante determinar cu3les son los requisitos necesarios para llevar a cabo dichas inscripciones.

Creemos que deben solicitarse todos los requisitos relativos a la individualizaci3n de los aparatos y sus explotadores. Se deber3 suministrar, en forma de declaraci3n jurada, datos relativos al fabricante, marca, modelo y serie del VANT, adem3s de todos los datos personales necesarios para individualizar a los explotadores, como ser, nombre completo, n3mero de documento de identidad, domicilio, estado civil, entre otros.

En cuanto a los derechos que pueden registrarse, como bienes muebles, pueden ser objeto de los mismos derechos que regularmente se constituyen sobre las aeronaves convencionales. Sin perjuicio de ello, en una primera etapa s3lo se registrar3 la propiedad de los VANTs, a los fines exclusivos de la individualizaci3n del explotador del mismo.

Por ello alentamos como recomendable considerar que si un VANT pudiera t3cnicamente ser evaluado como aeronave, se permita su matriculaci3n como aeronave en una reforma a la normativa reglamentaria en estudio.

#### **4. Conclusiones**

De todo lo mencionado con anterioridad, se puede arribar a las siguientes conclusiones:

- 1.- Dado el fuerte incremento en la producci3n, comercializaci3n y, principalmente, la utilizaci3n de estos veh3culos para realizar actividades aerocomerciales, es necesario que los Estados nacionales regulen estas actividades, a trav3s del dictado de normas que tiendan a un control eficiente del espacio a3reo, las condiciones de aeronavegabilidad, las licencias de los operadores de los veh3culos, y el registro de los mismos, a los fines de su debida identificaci3n y la de sus explotadores.
- 2.- Estos veh3culos se clasifican por su peso, consider3ndose en varios pa3ses que las categor3as m3s pesadas deben ser objeto de control, y las m3s livianas, no deben considerarse aeronaves, quedando fuera de la 3rbita del cumplimiento de las normas de seguridad operacional.
- 3.- En la Rep3blica Argentina, estos veh3culos no son considerados aeronaves, dado que, si bien cumplen con los requisitos previstos en el art. 36 del C3digo Aeron3utico nacional, el art3culo 79 del mismo cuerpo normativo, completa esta definici3n obligando a que siempre exista un piloto a bordo.
- 4.- Por tanto, se ha dictado una regulaci3n que posibilita el control de las operaciones de los VANTs por parte del Estado, proponi3ndose asignar una marca de identificaci3n, a los efectos de su individualizaci3n y la de sus explotadores, para determinar responsables por da3nos producidos con estos veh3culos o por otras infracciones a la normativa aeron3utica.

## BIBLIOGRAFÍA

-BAUZÁ ARAUJO, Álvaro, "Tratado de Derecho Aeronáutico", Montevideo, Ed. Jurídicas A Fernández. Tomo I. AÑO 1976.

-COOPER, John C., "Ensayo sobre la condición jurídica de la aeronave". Revista del Instituto de Derecho Aeronáutico, Córdoba. 1955

-VIDELA ESCALADA, Federico. "Derecho Aeronáutico" Tomo III. Editorial Zavalía. 1970.

-GÓMEZ, Hernán Adrián. *Aspectos económicos y registrales de los drones*, Seminario Universidade Regional do Estado de Rio de Janeiro, Inédito, Rio de Janeiro, Septiembre de 2015.

-HONIG, J.P. "The Status of aircraft" Nijhoff, La Haya, 1956.

-MAYO DE CORONEL, Matilde "Nacionalidad de las aeronaves. Requisitos exigidos para ser propietario de aeronaves", en primeras Jornadas Latinoamericanas de Derecho Aeronáutico, Buenos Aires, 1960.

MORSELLO, Marco Fabio, *Aspectos jurídicos principales de las aeronaves sin piloto, en* PEINADO GRACIA, Juan Ignacio (Dir.) "Nuevos enfoques de Derecho Aeronáutico y Espacial. XXXVIII Jornadas Latino Americanas de Derecho Aeronáutico y Espacial. Alada". Editorial Marcial del Pons. Madrid. 2015

STILWELL, Ruth. "[RPAS and ATM Integration](#)". RPA's Symposium. Montreal. Marzo 2015.