



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 514-954-6711

Ref.: AN 13/1.1-12/19

10 de abril de 2012

Asunto: Adopción de la Enmienda 43 del Anexo 2

Tramitación: Notificar: a) toda desaprobación antes del 16 de julio de 2012; b) el cumplimiento y cualquier diferencia antes del 15 de octubre de 2012

Señor/Señora:

1. Tengo el honor de comunicarle que, en la quinta sesión de su 195º período de sesiones, celebrada el 7 de marzo de 2012, el Consejo adoptó la Enmienda 43 de las *Normas internacionales, Reglamento del aire* (Anexo 2 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional). En el sitio web ICAO-NET (<http://portal.icao.int>) pueden obtenerse los textos de la enmienda y de la Resolución de adopción, los cuales aparecen adjuntos a la versión electrónica de la presente comunicación.

2. Al adoptar la enmienda, el Consejo fijó el 16 de julio de 2012 como fecha en que surtirá efecto, salvo en lo que se refiere a aquellas partes de la misma respecto a las cuales la mayoría de los Estados contratantes hiciera constar su desaprobación antes de dicha fecha. Asimismo, el Consejo resolvió que la Enmienda 43, en la medida en que surta efecto, sea aplicable a partir del 15 de noviembre de 2012.

3. La Enmienda 43 proviene de:

- a) la Secretaría con la asistencia del Grupo de expertos sobre separación y seguridad operacional del espacio aéreo (SASP) por lo que respecta a las variaciones de la velocidad; y
- b) la Secretaría con la asistencia del Grupo de estudio sobre sistemas de vehículos aéreos no tripulados (UASSG) por lo que respecta a las aeronaves pilotadas a distancia (RPA).

Los temas se presentan en la enmienda del Preámbulo del Anexo 2, décima edición, de la cual se acompaña una copia en el Adjunto A.

4. La enmienda aborda dos temas, el mejoramiento de la planificación del control de tránsito aéreo en zonas oceánicas y remotas mediante notificaciones y estimaciones más precisas por parte de la tripulación de vuelo y requisitos de alto nivel relacionados con los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia. Estas últimas normas, conjuntamente con las normas complementarias contenidas en la comunicación AN 3/1-12/9, Adopción de la Enmienda 6 del Anexo 7, constituyen el fundamento del marco normativo completo que se elaborará en los próximos años.

5. De conformidad con la decisión del 26° período de sesiones de la Asamblea, me complace señalar a su atención la costumbre ya establecida en la Organización de proporcionar documentación a los Estados que la soliciten. A este respecto, deseo remitirle al sitio web ICAO-NET (<http://portal.icao.int>), donde podrá acceder a toda la documentación pertinente. Ya no se sigue la práctica de enviar copias impresas de dicha documentación.

6. De conformidad con la Resolución de adopción, me permito solicitarle:

- a) que me comunique, antes del 16 de julio de 2012, si su Gobierno desea hacer constar su desaprobación respecto a alguna parte de las enmiendas adoptadas de las normas incluidas en la Enmienda 43, utilizando el formulario que figura como Adjunto B a la presente. Le ruego tome nota de que sólo es necesario hacer constar la desaprobación y que, si no hay respuesta, se dará por supuesto que no se desaprueba la enmienda;
- b) que me comunique, antes del 15 de octubre de 2012, utilizando el formulario que figura como Adjunto C:
 - 1) las diferencias que puedan existir al 15 de noviembre de 2012 entre los reglamentos o métodos nacionales de su Gobierno y las disposiciones del Anexo 2 en su conjunto, tal como ha quedado modificado por todas las enmiendas anteriores y por la Enmienda 43 y, posteriormente, cualquier otra diferencia que pueda surgir; y
 - 2) la fecha o fechas en las cuales su Gobierno habrá dado cumplimiento a las disposiciones del Anexo 2 en su conjunto, tal como queda modificado por todas las enmiendas anteriores y por la Enmienda 43.

7. Respecto a lo que se solicita en el párrafo 6 a), cabe señalar que una notificación de desaprobación respecto a la Enmienda 43 o cualesquiera de sus partes con arreglo al Artículo 90 del Convenio no constituye una notificación de diferencias en virtud del Artículo 38 del Convenio. Para cumplir esta última disposición, si existen diferencias, es necesario presentar una declaración por separado, tal como se solicita en el párrafo 6 b) 1). A este respecto se recuerda que las normas internacionales de los Anexos tienen carácter vinculante condicional, en la medida en que el Estado o Estados en cuestión no hayan notificado diferencias en virtud del Artículo 38 del Convenio.

8. Con respecto a la solicitud formulada en el párrafo 6 b), cabe señalar también que, en la tercera sesión de su 192° período de sesiones, celebrada el 4 de marzo de 2011, el Consejo convino en que mientras se esté a la espera de la elaboración de una política y procedimientos operacionales concretos para regir la utilización del EFOD, este sistema debería utilizarse como medio de alternativa para la notificación de diferencias respecto a todos los Anexos, con excepción del Anexo 9 — *Facilitación* y el Anexo 17 — *Seguridad — Protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita*. El EFOD se encuentra actualmente disponible en el sitio web restringido del USOAP (<http://www.icao.int/usoap>) al que tienen acceso todos los Estados miembros (véase la comunicación AN 1/1-11/28) y se le invita a que considere su utilización para la notificación de cumplimiento y diferencias.

9. En la Nota sobre la notificación de diferencias (Adjunto D) se proporciona orientación sobre la determinación y notificación de diferencias.

10. Puede evitarse reiterar detalladamente las diferencias ya notificadas, en caso de que continúen estando en vigor, declarando que siguen siendo válidas.

11. Le agradecería que también enviase una copia de las notificaciones mencionadas en el párrafo 6 b) al Director regional de la OACI acreditado ante su Gobierno.

12. Tan pronto como sea posible después de que haya surtido efecto la Enmienda 43, el 16 de julio de 2012, le remitiremos las páginas sustitutivas correspondientes a la misma.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.



Raymond Benjamin
Secretario General

Adjuntos:

- A — Enmienda del Preámbulo del Anexo 2
- B — Formulario de notificación de desaprobación total o parcial de la Enmienda 43 del Anexo 2
- C — Formulario de notificación de cumplimiento o diferencias con respecto al Anexo 2
- D — Nota sobre la notificación de diferencias

ADJUNTO A a la comunicación AN 13/1.1-12/19

**ENMIENDA DEL PREÁMBULO DEL ANEXO 2
DÉCIMA EDICIÓN**

Añádase lo siguiente al final de la Tabla A:

<i>Enmienda</i>	<i>Origen</i>	<i>Tema</i>	<i>Adoptada/aprobada Surtió efecto Aplicable</i>
43	Secretaría; Grupo de expertos sobre separación y seguridad operacional del espacio aéreo (SASP); Grupo de estudio sobre sistemas de vehículos aéreos no tripulados (UASSG)	Enmienda de definiciones; variaciones de la velocidad; y aeronaves pilotadas a distancia.	7 de marzo de 2012 16 de julio de 2012 15 de noviembre de 2012

ADJUNTO B a la comunicación AN 13/1.1-12/19

**NOTIFICACIÓN DE DESAPROBACIÓN TOTAL O PARCIAL
DE LA ENMIENDA 43 DEL ANEXO 2**

Al: Secretario General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 University Street
Montreal, Quebec
CANADA H3C 5H7

(Estado) _____ por la presente desea desaprobación las partes siguientes de la Enmienda 43 del Anexo 2:

Firma _____

Fecha _____

NOTAS

- 1) Si desea desaprobación la Enmienda 43 del Anexo 2, en su totalidad o en parte, rogamos que envíe esta notificación de desaprobación de modo que llegue a la Sede de la OACI el 16 de julio de 2012 a más tardar. Si no se hubiera recibido para esa fecha, se supondrá que no desaprueba la enmienda. **Si usted aprueba todas las partes de la Enmienda 43, no es necesario devolver el presente aviso de desaprobación.**
- 2) La presente notificación no debería considerarse como notificación de cumplimiento o diferencias con respecto al Anexo 2. Es necesario enviar notificaciones separadas al respecto. (Véase el Adjunto C).
- 3) Utilícense hojas adicionales en caso necesario.

ADJUNTO C a la comunicación AN 13/1.1-12/19

**NOTIFICACIÓN DE CUMPLIMIENTO O DIFERENCIAS
CON RESPECTO AL ANEXO 2
(comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 43 inclusive)**

Al: Secretario General
Organización de Aviación Civil Internacional
999 University Street
Montreal, Quebec
CANADA H3C 5H7

1. No existirá diferencia alguna, al _____, entre los reglamentos o métodos nacionales de (**Estado**) _____ y las disposiciones del Anexo 2, comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 43 inclusive.

2. Existirán las diferencias siguientes, al _____, entre los reglamentos o métodos de (**Estado**) _____ y las disposiciones del Anexo 2, incluida la Enmienda 43 [véase la Nota 3) a continuación].

a) Disposición del Anexo	b) Categoría de la diferencia	c) Detalles de la diferencia	d) Observaciones
(Indíquense los párrafos exactamente)	(Indíquese A, B o C)	(Describase la diferencia con claridad y concisión)	(Indíquense los motivos de la diferencia)

(Utilícense hojas adicionales en caso necesario)

3. En las fechas que se indican más abajo, (**Estado**)_____ habrá cumplido con las disposiciones del Anexo 2, comprendidas todas las enmiendas hasta la núm. 43 inclusive, con respecto a las cuales se han notificado diferencias en el párrafo 2.

- | | | |
|--|-----------------|-----------------------|
| a) Disposición del Anexo
(Indíquense los párrafos exactamente) | b) Fecha | c) Comentarios |
|--|-----------------|-----------------------|

(Utilícense hojas adicionales en caso necesario)

Firma _____

Fecha _____

NOTAS

- 1) Si el párrafo 1 fuera aplicable en su caso, sírvase completarlo y devolver este formulario a la Sede de la OACI. Si el párrafo 2 fuera aplicable en su caso, sírvase completar los párrafos 2 y 3 y devolver este formulario a la Sede de la OACI.
- 2) Rogamos que envíe el formulario de modo que llegue a la Sede de la OACI el 15 de octubre de 2012 a más tardar.
- 3) Puede evitarse reiterar en detalle las diferencias anteriormente notificadas, en caso de que continúen estando en vigor, declarando que siguen siendo válidas.
- 4) En la Nota sobre notificación de diferencias respecto al Anexo 2 que figura en el Adjunto D se proporciona orientación sobre la notificación.
- 5) Rogamos enviar una copia de la presente notificación al Director regional de la OACI acreditado ante su Gobierno.

**NOTA SOBRE LA NOTIFICACIÓN DE DIFERENCIAS
RESPECTO AL ANEXO 2 Y FORMA DE HACERLA**

(Preparada y publicada de acuerdo con las instrucciones del Consejo)

1. *Introducción*

1.1 La Asamblea y el Consejo, al examinar las notificaciones de diferencias que se han recibido en cumplimiento del Artículo 38 del Convenio, han observado repetidamente que no son enteramente satisfactorias.

1.2 A efectos de lograr que sean más completas, se publica esta nota para facilitar la determinación y notificación de dichas diferencias e indicar el principal objeto de tal notificación.

1.3 El principal objeto de la notificación de diferencias es fomentar la seguridad operacional y eficiencia de la navegación aérea, asegurándose de que los organismos gubernamentales y demás entidades interesadas en la aviación civil internacional, incluidos los explotadores y otros proveedores de servicios, conozcan perfectamente los reglamentos y disposiciones nacionales en cuanto difieren de los prescritos en las normas de la OACI.

1.4 Por consiguiente, se solicita a los Estados contratantes que presten particular atención a la notificación de diferencias respecto a las normas del Anexo 2, la cual debe realizarse a más tardar para el 15 de octubre de 2012. El Consejo insta también a los Estados contratantes a hacer extensivas las consideraciones anteriores a los métodos recomendados.

1.5 Se ruega además a los Estados contratantes observar que es necesario hacer una declaración explícita de su intención de cumplir, cuando la hubiera, y en caso contrario debe declararse la diferencia o las diferencias que existirán. Esta declaración debería hacerse respecto a todo el Anexo, es decir, con todas las enmiendas y no sólo respecto de esta última.

1.6 Si se han hecho notificaciones con anterioridad respecto a este Anexo, puede evitarse la repetición detallada, si correspondiera, indicando que sigue siendo válida la notificación anterior. A este respecto, se solicita a los Estados proporcionar una actualización sobre toda diferencia notificada previamente, después de cada enmienda, de corresponder, hasta que dicha diferencia deje de existir.

2. *Notificación de diferencias respecto al Anexo 2, incluida la Enmienda 43*

2.1 La experiencia ha demostrado que la notificación de diferencias con respecto al Anexo 2 ha sido demasiado amplia en algunos casos, ya que algunas de ellas consistían en una misma idea expresada de diferente manera.

2.2 La orientación a los Estados contratantes en cuanto a la notificación de diferencias relativas al Anexo 2 solamente puede darse en términos muy generales. Cuando los reglamentos nacionales de los Estados exijan el cumplimiento de procedimientos que, sin ser idénticos a los contenidos en el Anexo, son fundamentalmente iguales, no debería notificarse ninguna diferencia, puesto que los detalles de los procedimientos existentes son objeto de notificación mediante las publicaciones de información aeronáutica (AIP). Aun cuando el Artículo 38 del Convenio no contempla la notificación de diferencias con respecto a los métodos recomendados, se encarece a los Estados contratantes notificar a la Organización las diferencias existentes entre sus reglamentos y métodos nacionales y los métodos recomendados correspondientes que figuren en un Anexo. Los Estados deberían categorizar cada diferencia notificada según que el reglamento nacional correspondiente sea:

- a) **Más estricto o exceda la norma o método recomendado (SARP) de la OACI (Categoría A).** Esta categoría se aplica cuando la reglamentación nacional es más exigente que el SARP correspondiente, o impone una obligación en el ámbito del Anexo que no está especificada en un SARP. Esto reviste particular importancia cuando un Estado exige una norma más elevada que afecta a la operación de las aeronaves de otros Estados contratantes en su territorio y sobre él;
- b) **De índole distinta u otros medios de cumplimiento (Categoría B)*.** Esta categoría se aplica cuando la reglamentación nacional es de índole distinta al SARP correspondiente de la OACI, o cuando la reglamentación nacional difiere en principio, tipo o sistema del SARP correspondiente, sin imponer necesariamente una obligación adicional; y
- c) **Ofrece menos protección o se aplica parcialmente/no se aplica (Categoría C).** Esta categoría se aplica cuando la reglamentación nacional ofrece menos protección que el SARP correspondiente, o cuando no se ha promulgado ninguna reglamentación nacional que trate el tema del SARP correspondiente, en su totalidad o en parte.

2.3 Para aquellos Estados que ya hubieran notificado diferencias en relación con el Anexo 2 o que hubieran comunicado que no las hay, la notificación de otras diferencias ocasionadas por la enmienda será relativamente sencilla; sin embargo, se destaca la mención del párrafo 1.5 precedente donde se indica que dicha declaración debe hacerse respecto a todo el Anexo con sus enmiendas y no sólo respecto a la última enmienda.

3. Forma de notificación de diferencias

3.1 Las diferencias deben notificarse en la forma siguiente:

- a) **Referencia:** Número del párrafo o subpárrafo del Anexo 2, según queda enmendado, que contenga la norma o método recomendado respecto al cual existe la diferencia;
- b) **Categoría:** Indicar la categoría de la diferencia (A, B, o C) conforme se describe en el párrafo 2.2 precedente;
- c) **Descripción de la diferencia:** Describir con claridad y concisión la diferencia y sus efectos; y
- d) **Observaciones:** En este apartado, indicar los motivos de la diferencia y las intenciones, incluida la fecha prevista de aplicación si correspondiera.

3.2 Las diferencias notificadas se incluirán en un suplemento del Anexo, normalmente tal como las haya notificado el Estado contratante. Con el objeto de que el suplemento sea lo más útil posible, se ruega que las declaraciones sean claras y concisas, y que las observaciones se limiten a los puntos esenciales. De acuerdo con lo indicado en la Resolución de adopción, párrafo 4 b) 2), los comentarios sobre ejecución no deberían combinarse con los relativos a diferencias. La presentación de extractos de reglamentos nacionales no se considerará suficiente a los fines de cumplir la obligación de notificar diferencias. No se publicarán en los Suplementos aquellos comentarios de índole general que no tengan una vinculación directa con las diferencias notificadas.

— FIN —

* La expresión “índole distinta u otros medios de cumplimiento” que figura en b) se aplicará a una disposición de la reglamentación nacional con la que se logra por otros medios el mismo objetivo que con el SARP correspondiente de la OACI y no puede, por lo tanto, incluirse en los incisos a) o c).

ENMIENDA NÚM. 43
DE LAS
NORMAS INTERNACIONALES

REGLAMENTO DEL AIRE

ANEXO 2
AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

La enmienda del Anexo 2, que figura en este documento fue adoptada por el Consejo de la OACI el **7 de marzo de 2012**. Las partes de esta enmienda que no hayan sido desaprobadas por más de la mitad del número total de Estados contratantes hasta el **16 de julio de 2012**, inclusive, surtirán efecto en dicha fecha y serán aplicables a partir del **15 de noviembre de 2012**, según se especifica en la Resolución de adopción. (Véase la comunicación AN 13/1.1-12/19).

MARZO DE 2012

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

ENMIENDA 43
DE LAS NORMAS INTERNACIONALES
REGLAMENTO DEL AIRE

RESOLUCIÓN DE ADOPCIÓN

El Consejo,

Obrando de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y especialmente con lo dispuesto en los Artículos 37, 54 y 90:

1. *Adopta por la presente* el 7 de marzo de 2012, la Enmienda 43 de las normas internacionales que figuran en el documento titulado *Normas internacionales, Reglamento del aire*, que por conveniencia se designa como Anexo 2 al Convenio;
2. *Prescribe* el 16 de julio de 2012 como fecha en que la referida enmienda surtirá efecto, excepto cualquier parte de la misma acerca de la cual la mayoría de los Estados contratantes haya hecho constar su desaprobación ante el Consejo con anterioridad a dicha fecha;
3. *Resuelve* que dicha enmienda o aquellas partes de la misma que hayan surtido efecto se apliquen a partir del 15 de noviembre de 2012;
4. *Encarga al Secretario General:*
 - a) que notifique inmediatamente a cada Estado contratante las decisiones anteriores, e inmediatamente después del 16 de julio de 2012, aquellas partes de la enmienda que hayan surtido efecto;
 - b) que pida a cada uno de los Estados contratantes:
 - 1) que notifique a la Organización (de conformidad con la obligación que le impone el Artículo 38 del Convenio) las diferencias que puedan existir al 15 de noviembre de 2012, entre sus reglamentos o métodos nacionales y las disposiciones de las normas contenidas en el Anexo, tal como queda enmendado por la presente, debiendo hacerse tal notificación antes del 15 de octubre de 2012, y después de dicha fecha, que mantenga informada a la Organización acerca de cualesquiera diferencias que puedan surgir; y
 - 2) que notifique a la Organización, antes del 15 de octubre de 2012, la fecha o fechas a partir de la cual o de las cuales se ajustará a las disposiciones de las normas del Anexo según queda enmendado por la presente.

NOTAS SOBRE LA PRESENTACIÓN DE LA ENMIENDA 43 DEL ANEXO 2

El texto de la enmienda se presenta de modo que el texto que ha de suprimirse aparece tachado y el texto nuevo se destaca con sombreado, como se ilustra a continuación:

1. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ texto que ha de suprimirse
2. **el nuevo texto que ha de insertarse se destaca con sombreado** nuevo texto que ha de insertarse
3. ~~el texto que ha de suprimirse aparece tachado~~ y a continuación aparece el nuevo texto que se destaca con sombreado nuevo texto que ha de sustituir al actual

TEXTO DE LA ENMIENDA 43
DE LAS NORMAS INTERNACIONALES
REGLAMENTO DEL AIRE
ANEXO 2
AL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

CAPÍTULO 1. DEFINICIONES

Insértese el texto nuevo como sigue:

Aeronave pilotada a distancia (RPA). Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

Detectar y evitar. Capacidad de ver, captar o detectar tránsito en conflicto u otros peligros y adoptar las medidas apropiadas para cumplir con las reglas de vuelo aplicables.

Enlace de mando y control (C2). Enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje a distancia para fines de dirigir el vuelo.

Estación de pilotaje a distancia. El componente del sistema de aeronave pilotada a distancia que contiene el equipo que se utiliza para pilotar una aeronave a distancia.

Explotador. Persona, organización o empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Nota.— En el contexto de las aeronaves pilotadas a distancia, la explotación de una aeronave incluye el sistema de aeronave pilotada a distancia.

Observador RPA. Una persona capacitada y competente, designada por el explotador, quien mediante observación visual de la aeronave pilotada a distancia, ayuda al piloto a distancia en la realización segura del vuelo.

Operación con visibilidad directa visual (VLOS). Operación en la cual el piloto a distancia u observador RPA mantiene contacto visual directo sin ayudas con la aeronave pilotada a distancia.

Piloto a distancia. Persona designada por el explotador para desempeñar funciones esenciales para la operación de una aeronave pilotada a distancia y para operar los controles de vuelo, según corresponda, durante el tiempo de vuelo.

Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS). Aeronave pilotada a distancia, su estación o sus estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces requeridos de mando y control, y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo.

Fin del texto nuevo.

CAPÍTULO 3. REGLAS GENERALES

3.1 Protección de personas y propiedad

...

3.1.9 Aeronave pilotada a distancia

Las aeronaves pilotadas a distancia deben utilizarse de modo que se reduzca al mínimo el peligro para las personas, bienes u otras aeronaves, y de conformidad con las condiciones establecidas en el Apéndice 4.

3.1.10 Globos libres no tripulados

Los globos libres no tripulados deben utilizarse de modo que se reduzca al mínimo el peligro a las personas, bienes u otras aeronaves, y de conformidad con las condiciones establecidas en el Apéndice 4.

...

Vuélvanse a numerar los párrafos restantes.

3.6 Servicio de control de tránsito aéreo

...

3.6.2 Observancia del plan de vuelo

...

3.6.2.2 *Cambios inadvertidos.* En el caso de que un vuelo controlado se desvíe inadvertidamente de su plan de vuelo actualizado, se hará lo siguiente:

- a) *Desviación respecto a la derrota:* si la aeronave se desvía de la derrota, tomará medidas inmediatamente para rectificar su rumbo con objeto de volver a la derrota lo antes posible.
- b) *Variación de la velocidad aerodinámica verdadera:* si el promedio de velocidad verdadera aerodinámica al nivel de crucero entre puntos de notificación varía, o se espera que varíe, en un 5% en más o en menos respecto a la consignada en el plan de vuelo, se notificará a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.
- c) *Cambio de la hora prevista:* si la hora prevista de llegada al próximo punto de notificación aplicable, al límite de región de información de vuelo o al aeródromo de destino, el que esté antes, resulta errónea en más de 32 minutos con respecto a la notificada a los servicios de tránsito aéreo, o con relación a otro período de tiempo que haya prescrito la autoridad ATS competente o que se base en acuerdos regionales de navegación aérea, la nueva hora prevista, revisada, se notificará lo antes posible a la dependencia correspondiente de los servicios de tránsito aéreo.

...

Insértese el texto nuevo, como sigue:

APÉNDICE 4. SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA

(Nota.— Véase el Capítulo 3, 3.1.9 del Anexo)

Nota.— La Circular 328, Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) contiene información explicativa relativa a los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia.

1. Reglas generales de utilización

1.1 Ningún sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS) que participe en la navegación aérea internacional se utilizará sin autorización apropiada del Estado desde el cual se efectúa el despegue de la aeronave pilotada a distancia (RPA).

1.2 Ninguna RPA se utilizará sobre el territorio de otro Estado sin la autorización especial concedida por el Estado donde se efectuará el vuelo. Esta autorización puede formularse como acuerdos entre los Estados en cuestión.

1.3 No podrá utilizarse una RPA sobre alta mar sin coordinación previa con la autoridad ATS correspondiente.

1.4 La autorización y coordinación a que se refieren 1.2 y 1.3 deberán obtenerse y efectuarse antes del despegue si existieran probabilidades razonables, al proyectarse la operación, de que la aeronave pueda ingresar al espacio aéreo en cuestión.

1.5 Los RPAS se utilizarán de conformidad con las condiciones establecidas por el Estado de matrícula y, de ser diferente, el Estado del explotador, y el Estado o los Estados sobre los cuales se efectuará el vuelo.

1.6 Los planes de vuelo se presentarán de conformidad con el Capítulo 3 de este Anexo o como lo indique el Estado o los Estados en los que se efectúe el vuelo.

1.7 Los RPAS cumplirán con los requisitos de performance y de equipo a bordo exigidos para el espacio aéreo específico donde se efectuará el vuelo.

2. Otorgamiento de certificados y licencias

Nota 1.— En el Apéndice G de la Resolución A37-15 de la Asamblea se dispone que hasta que no entren en vigor las normas internacionales relativas a determinadas categorías, clases o tipos de aeronaves, los certificados expedidos o convalidados de conformidad con los reglamentos nacionales por el Estado contratante en que está matriculada la aeronave serán reconocidos por los demás Estados contratantes en caso de vuelos sobre sus territorios, incluyendo aterrizajes y despegues.

Nota 2.— Todavía no se han elaborado las normas relativas a la certificación y otorgamiento de licencias. Por consiguiente, en el ínterin, hasta que se elaboren los SARPS relativos a los RPAS, no tiene que considerarse automáticamente que todo otorgamiento de certificados y licencias cumple con los SARPS de los Anexos conexos, incluidos los Anexos 1, 6 y 8.

Nota 3.— No obstante la Resolución A37-15 de la Asamblea, el Artículo 8 del Convenio de Chicago garantiza a cada Estado contratante la soberanía absoluta respecto a la autorización de operaciones RPA sobre su territorio.

2.1 Un RPAS será aprobado, teniendo en cuenta las interdependencias de los componentes, de conformidad con los reglamentos nacionales y de forma que concuerde con las disposiciones de los Anexos afines. Además:

- a) una RPA contará con un certificado de aeronavegabilidad expedido de conformidad con los reglamentos nacionales y de forma que concuerde con las disposiciones del Anexo 8; y
- b) los componentes conexos de un RPAS especificados en el diseño de tipo serán certificados y mantenidos de conformidad con los reglamentos nacionales y de forma que concuerden con las disposiciones de los Anexos afines.

2.2 El explotador dispondrá de un certificado de explotador de RPAS expedido de conformidad con los reglamentos nacionales y que concuerde con las disposiciones del Anexo 6.

2.3 Los pilotos a distancia obtendrán sus licencias, o se les validarán sus licencias, de conformidad con los reglamentos nacionales y de forma que concuerde con las disposiciones del Anexo 1.

3. Solicitud de autorización

3.1 La solicitud de autorización estipulada en 1.2 se efectuará ante las autoridades competentes del Estado o de los Estados en que operará la RPA en un plazo no menor de siete días antes de la fecha prevista para el vuelo a menos que el Estado lo especifique de otro modo.

3.2 A menos que el Estado o los Estados determinen otra cosa, la solicitud de autorización incluirá lo siguiente:

- a) nombre e información de contacto del explotador;
- b) características de la RPA (tipo de aeronave, masa máxima certificada de despegue, número de motores, envergadura);
- c) copia del certificado de matrícula;
- d) identificación que utilizará la aeronave para radiotelefonía, si corresponde;
- e) copia del certificado de aeronavegabilidad;
- f) copia del certificado de explotador de RPAS;
- g) copia de la licencia de piloto(s) a distancia;
- h) copia de la licencia de estación de radio de la aeronave, si corresponde;
- i) descripción de la operación prevista (que incluya el tipo de operación o el propósito), reglas de vuelo, operación con visibilidad directa visual (VLOS), si corresponde, fecha del vuelo (s) previsto(s), punto de partida, destino, velocidades de crucero, niveles de crucero, ruta que ha de seguirse, duración/frecuencia del vuelo;

- j) requisitos de despegue y aterrizaje;
- k) características de performance de la RPA, incluyendo:
 - 1) velocidades de utilización;
 - 2) velocidades de ascenso máximas y típicas;
 - 3) velocidades de descenso máximas y típicas;
 - 4) velocidades de viraje máximas y típicas;
 - 5) otros datos pertinentes relativos a la performance (p. ej., limitaciones relativas al viento, engelamiento, precipitación); y
 - 6) autonomía máxima de la aeronave;
- l) capacidades de comunicaciones, navegación y vigilancia:
 - 1) frecuencias y equipo de comunicaciones de seguridad operacional aeronáutica, incluyendo:
 - i) comunicaciones ATC, incluidos los medios de comunicación alternativos;
 - ii) enlaces de mando y control (C2) incluyendo los parámetros de performance y área de cobertura operacional designada;
 - iii) comunicaciones entre el piloto a distancia y el observador RPA, si corresponde;
 - 2) equipo de navegación; y
 - 3) equipo de vigilancia (p. ej. transpondedor SSR, ADS-B emisión);
- m) capacidades de detectar y eludir;
- n) procedimientos de emergencia, incluyendo:
 - 1) fallas de comunicaciones con el ATC;
 - 2) falla C2; y
 - 3) falla de comunicaciones piloto a distancia/observador RPA, si corresponde;
- o) número y emplazamiento de las estaciones de pilotaje a distancia así como procedimientos de transferencia entre las estaciones de pilotaje a distancia, si corresponde;
- p) documento que certifica la homologación acústica de conformidad con las disposiciones del Anexo 16, Volumen I, si corresponde;
- q) confirmación de cumplimiento con las normas de seguridad nacional de manera que concuerde con las disposiciones del Anexo 17, que incluya medidas de seguridad pertinentes a la operación de RPAS, si corresponde;

- r) información/descripción relativa a la carga útil; y
- s) prueba de cobertura adecuada de seguro/responsabilidad civil.

3.3 Cuando los certificados u otros documentos indicados en 3.2 se expiden en un idioma distinto del inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.

3.4 Después de obtenerse la autorización del Estado o Estados correspondiente(s), se completará la notificación y coordinación con los servicios de tránsito aéreo de conformidad con los requisitos del Estado o los Estados.

Nota.— Una solicitud de autorización no satisface el requisito de presentar un plan de vuelo ante las dependencias de los servicios de tránsito aéreo.

3.5 Los cambios que se efectúen en la autorización se someterán a consideración del Estado o los Estados correspondiente(s). Si los cambios son aprobados, el explotador notificará a todas las autoridades competentes.

3.6 En caso de una cancelación de vuelo el explotador o el piloto a distancia notificará a todas las autoridades competentes tan pronto como sea posible.

Fin del texto nuevo.

APÉNDICE 45. GLOBOS LIBRES NO TRIPULADOS

(Nota.— Véase el Capítulo 3, 3.1.910 del Anexo)

...

— FIN —