RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional
Vigésima Reunión del Panel de Expertos de Aeródromos y Ayudas Terrestre
(RPEAGA/20)

Etapa virtual: a partir del 21 de septiembre de 2026
Etapa presencial: Lima, del 26 al 30 de octubre de 2026

Asunto 8: Otros asuntos

UAS/RPAS de la categoría específica

(Presentada por Comité Técnico)

Resumen

Esta nota informativa proporciona información sobre la Hoja de ruta para la Implementación de UAS/RPAS en la Categoría Específica en el SRVSOP.

Referencias

– LAR RPAS – Requisitos de certificación y operación: Operaciones de sistemas de aeronave pilotadas a distancia, Primera Edición, Febrero 2026

– Taller/Reunión de Expertos SRVSOP/SAM: Hoja de ruta para la Implementación de UAS/RPAS en la Categoría Específica.

1. Introducción

1.1 Del 11 al 15 de mayo de 2026 se realizó en Lima, Perú el Taller/Reunión de Expertos SRVSOP/SAM: Hoja de ruta para la Implementación de UAS/RPAS en la Categoría Específica.

1.2 El taller tenía como objetivo recopilar experiencias operativas, identificar desafíos de implementación y discutir vías para desarrollar estructuras regulatorias armonizadas entre los Estados miembros de SAM/SRVSOP. Los participantes subrayaron que la iniciativa no debe centrarse únicamente en el desarrollo regulatorio teórico, sino en captar las realidades operativas y las lecciones prácticas aprendidas de Estados y organizaciones que ya implementan marcos de UAS.

1.3 También se buscó alinear los esfuerzos regionales con las discusiones globales en curso de la OACI, asegurando al mismo tiempo que las experiencias regionales pudieran contribuir a futuros desarrollos internacionales. Las discusiones destacaron que, aunque la guía de la OACI para la Categoría Específica aún está en desarrollo, los esfuerzos proactivos de armonización regional son esenciales para facilitar futuras interoperabilidades y aprobaciones operativas entre los Estados.

1.4 El Taller/Reunión de Expertos SAM/SRVSOP sobre la Hoja de Ruta para la Implementación de UAS/RPAS en la Categoría Específica permitió identificar la necesidad de desarrollar un marco regional armonizado, basado en el riesgo operacional, que facilite la implementación progresiva y segura de este tipo de operaciones por parte de los Estados miembros del SRVSOP.

1.5 La OACI aún está desarrollando disposiciones relacionadas con la Categoría Específica y que, a fecha de esta nota informativa, no existen disposiciones dedicadas de Anexos o SARPs que aborden específicamente esta categoría operativa.

2. Análisis

2.1 En el ámbito de Aeródromos y Ayudas Terrestres, identificaron las siguientes premisas:

2.1.1 Vertipuertos/Dron-puertos: Necesidad de definir requisitos de nuevas infraestructuras específicas en materia de dimensiones, equipamiento mínimo necesario (¿Equipo meteorológico? ¿Aduanas en el caso de vuelos internacionales? ¿Salud pública?)

2.1.2 Operaciones de UAS en el interior del aeródromo: Guia para un procedimiento con una evaluación de riesgos predefinida y medidas de mitigación para la operación de un UAS dentro del recinto aeroportuario y en el entorno aeroportuario (Escenarios Estándar). Interconectado con el panel ANS de cara a las autorizaciones de vuelo.

2.1.3 Control de actividades en el entorno aeroportuario: Estrategias para la gestión y vigilancia de drones en las zonas de aproximación y áreas colindantes. Preparación de las infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea contra un ataque con drones. Interconectado con ANS y AVSEC.

2.2 La reunión acordó además que se organizarían grupos de trabajo dedicados bajo estructuras de panel técnico existentes, incluyendo Aeródromos y Ayudas Terrestres.

2.3 La comunicación **LN 3/17.07.09 – SA9600**, fue enviada a los estados el 26 de junio de 2026 con el propósito de a los estados la desiganción de especialistas para conformar los paneles de expertos de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) dentro de los paneles existentes de licencias al personal (PEL), operaciones OPS), aeronavegabilidad (AIR), servicios de navegación aérea (ANS) y aeródromos (AGA).

2.4 La implementación efectiva del componente AGA-UAS requiere coordinación con OPS ANS, AIR y PEL, de manera que las infraestructuras sean coherentes con el concepto de operación, las características del UAS, el espacio aéreo, las competencias del piloto y las condiciones de autorización.

2.5 En este contexto, los especialistas AGA designados podrían participarán en los paneles de expertos de operaciones (OPS) o de servicios de navegación aérea (ANS), incluyendo la preparación de notas de estudio, participación en teleconferencias, revisión de propuestas regulatorias y sustentación técnica de los trabajos desarrollados durante las reuniones presenciales que se realizarán en Lima, Perú.

2.6 Un punto importante a considerar para la implementación del reglamento LAR-UAS es el reto logístico/técnico para los Estados por el alto número de operadores que se prevé se tenga en el corto y mediano plazo, algunos de los cuales no se encuentran familiarizados con la aviación civil. En consecuencia, será indispensable que las autoridades destinen recursos específicos (técnicos, humanos y financieros) para garantiza la seguridad operacional de las operaciones.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Vigésima Reunión del Panel de Expertos en Aeródromos y Ayudas Terrestres a:

a) tomar nota de la información proporcionada en la presente nota informativa.

-FIN-