

PROYECTO DE NUEVO 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:

Accidente: Todo suceso relacionado con la utilización de un vehículo aéreo no tripulado o sistema vehículos aéreos no tripulados que ocurre entre el momento que el aparato se encuentra listo y en condiciones de 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 durante el cual cualquier persona sufre lesiones o el aparato sufre daños o roturas estructurales.

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

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

Autorización de Operación: Instrumento administrativo con el cual el operador debe contar al momento de realizar sus operaciones.

Certificación de explotador de VANT (CO-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 especificadas asignado a determinados usuarios 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 explota o se propone explotar comercialmente un VANT o SVANT.

Instructor de vuelo de VANT: Titular de la autorización emitida por la ANAC, que lo habilita a desempeñarse como instructor de vuelo de vehículos aéreos no tripulados.

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.

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

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

Operación autónoma: Operación durante la cual el VANT opera sin intervención del piloto, 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 sin ayudas con el VANT.

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

Peso máximo certificado de despegue (MCTW): Peso máximo admisible de despegue del VANT, de conformidad con la certificación emitida por la ANAC, el manual de vuelo u otro documento oficial.

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

Piloto al mando: Piloto designado por el explotador, o por el propietario en el caso de la aviación general, para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.

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

Sistema de vehículo aéreo no tripulado (SVANT): conjunto de elementos configurables integrado por un vehículo aéreo pilotado a distancia, 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 no tripulado que es 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 (NO DRONE ZONE): Espacio aéreo dentro del cual, a criterio de la Autoridad Aeronáutica, se encuentra prohibido el uso de VANTs.

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 y las fuerzas de seguridad, 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 se deberán adecuar a lo establecido para los VANTs y SVANTs de uso comercial o de uso científico o experimental, dependiendo del tipo de operaciones que se traten.

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 4°.- 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 destinadas al servicio del poder público, incluyendo las militares y de fuerzas de seguridad.

2) *Privados*: Los vehículos aéreos no tripulados o sistemas de vehículos aéreos no tripulados no destinadas 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 remuneración o con algún fin de lucro.

3) *Científico o experimental*: 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.

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.

4) *CLASE C*: más de CINCO (5) kilogramos de peso vacío y hasta CIENTO CINCUENTA (150) kilogramos de MCTW.

5) *CLASE D*: de más de CIENTO CINCUENTA (150) kilogramos de MCTW.

D) Según sus características técnicas:

1) *Ala fija*.

2) *Ala rotatoria*.

3) *Aeróstatos*.

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 especial de VANTS constituido a ese fin, a cargo del Registro Nacional de Aeronaves de la ANAC, con la sola excepción de los Clase A y los Clase B de uso recreativo.

A efectos de generar una normativa específica, se establecerá un procedimiento de registro especial mediante Disposición Técnico- Registral que será emitida por el Registro Nacional de Aeronaves, la que contemplará la registración por medio de una plataforma digital de los 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 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 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 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 o para fines científicos o experimentales serán de un color que permita una clara identificación.

ARTÍCULO 9°.- Condiciones de Aeronavegabilidad.- La autoridad aeronáutica, por regla general, no exigirá la acreditación de un certificado de aeronavegabilidad al usuario del VANTs o SVANTs para su registración, pero se encuentra facultada a practicar las verificaciones necesarias y requerir la documentación que a su juicio permita acreditar las condiciones de aeronavegabilidad de los VANTs y SVANTs del tipo Clase C, todo ello con carácter previo a su registración.

Cuando se trate de VANTs o SVANTs del tipo Clase D, la autoridad aeronáutica requerirá para su registración, además, la existencia de una certificación oficial emitida por el estado de fabricación que acredite su estado de aeronavegabilidad. Si se trata de VANTs o SVANTs del tipo Clase D fabricados en el país, deberán poseer una certificación emitida por la autoridad aeronáutica conforme las reglas de la Parte 21 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil, en todo aquello que resulte de aplicación.

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 y sin ayudas para dirigir su vuelo en forma segura, satisfaciendo las responsabilidades de separación y anticollisión.

b) Operación sin visibilidad directa (BVLOS): La ANAC podrá autorizar especialmente operaciones BVLOS en los casos de VANTs y SVANTs para uso comercial y científico o experimental, 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.

NOTA: 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 y científico o experimental.

ARTÍCULO 11°.- Operación en zonas pobladas.- Los VANT o SVANT no podrán operar sobre zonas densamente pobladas o aglomeración de personas, salvo autorización expresa por parte de la Autoridad Aeronáutica. A tal efecto, se considerarán aglomerados de personas a espectáculos deportivos, eventos de

interés público y todo tipo de manifestaciones o reuniones masivas de personas en espacios públicos, entre otros.

Todo explotador que pretenda realizar operaciones de acuerdo a las condiciones planteadas en el presente artículo deberá establecer los procedimientos a los fines de evitar que la operación ponga en riesgo la seguridad de terceros y coordinar la misma con el prestador del servicio de navegación aérea.

ARTÍCULO 12°.- Operaciones en espacio aéreos no controlados. En espacio aéreo no controlado, los VANT estarán limitadas a operar hasta una altura máxima de CIENTO VEINTIDOS (122) metros sobre el nivel del terreno, excepto que previamente se haya obtenido una autorización especial.

ARTÍCULO 13°: Operaciones en espacio aéreo controlado. Cuando se trate de espacio aéreo controlado, los VANTs no deberán operar a más de CUARENTA Y TRES (43) metros sobre el nivel del terreno, cuando la operación se desarrolle dentro de un radio de CINCO (5) kilómetros del centro geométrico de la pista de un aeródromo. Cuando sea inevitable la operación por encima de la altura mencionada, el explotador deberá solicitar autorización al Proveedor de Servicios de Navegación Aéreo 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 (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 intervención 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, establecidas en las publicaciones de 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 previamente se haya obtenido una autorización del prestador de servicio de navegación aérea.

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 explosivos o radioactivos.

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

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

j) realizando maniobras acrobáticas.

k) 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.

l) desde un vehículo en movimiento.

m) en horario nocturno o en condiciones meteorológicas visuales que no permitan su operación segura.

La autoridad aeronáutica podrá excepcionalmente dispensar dichas limitaciones 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 o a uso científico o experimental.

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 regulaciones nacionales en materia de datos personales.

ARTÍCULO 18°.- Operaciones completamente autónomas. Se prohíben las operaciones de VANTs y SVANTs que no permitan al piloto a distancia 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 piloto.

ARTÍCULO 20°.- Ingreso y egreso en vuelo del país.- Los VANTs no podrán ingresar ni egresar del país en vuelo a menos que se cuente con autorización especial 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 impuesto 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.

ARTICULO 21°.- Prohibición de desactivación de sensores y uso de software no oficial.- Queda prohibida la desactivación de sensores vitales de los VANTs y SVANTs a fin de permitir operaciones fuera de los parámetros originales de programación, así como la utilización de un software de operación distinto al provisto por el fabricante.

ARTICULO 22°.- Prohibición de interceptación, interferencia e inhibición de señales. Queda prohibida la interceptación, 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 prestador de servicios de navegación aérea y/o el explotador de un aeródromo con el propósito de prevenir operaciones en zonas vedadas.

ARTÍCULO 23°.- Responsabilidad.- La operación de un VANT o SVANT será responsabilidad del propietario y/o explotador 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.

CAPÍTULO 2: VANTS Y SVANTS PARA USO RECREATIVO.

ARTÍCULO 24° – Registración. Los titulares de de VANTs y SVANTs de clase A y aquellos clase B afectados a uso recreativo se encuentran exentos de ser inscriptos ante el Registro Nacional de Aeronaves. No obstante, los titulares de la clase B afectados a uso recreativo deberán efectuar la respectiva denuncia electrónica ante la plataforma digital oficial de la autoridad aeronáutica. Los propietarios de VANTs y SVANTs de los tipos clase C y clase D afectados a este tipo de actividades deberán realizar la inscripción respectiva, conforme se establece en el Título II de este reglamento.

ARTÍCULO 25° – 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. Más allá de la operación bajo reglas VLOS y en espacio aéreo no controlado, la operación deberá desarrollarse en un radio nunca inferior a los TREINTA (30) metros en la horizontal y de DIEZ (10) metros en la vertical respecto a personas ajenas a la tripulación remota.

ARTÍCULO 26° – Certificados de competencia de la tripulación remota. Los operadores 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 tipos clase C y clase D 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 lo hagan bajo la supervisión de un adulto, quien será considerado, a los fines del presente reglamento, el responsable de la operación.

ARTÍCULO 27°.- Seguros.- Los propietarios y/o explotadores de VANTs y SVANTs del tipo clase A y los clase B utilizados para fines recreativos están exentos de contratar este tipo de seguros, pero responderán por los daños

causados u ocasionados durante y por causa de la operación con fundamento en las reglas generales de responsabilidad. Los propietarios y/o explotadores de VANTs y SVANTs del tipo clase C y clase D 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 para las aeronaves en el artículo 160 del Código Aeronáutico.

ARTÍCULO 28° – Régimen sancionatorio. Los propietarios y/o explotadores de VANTs y SVANTs destinados a uso recreativo o deportivo 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 66 del presente reglamento.

CAPÍTULO 3: VANTS Y SVANTS PARA USO COMERCIAL.

ARTÍCULO 29°.- Uso y operación. El uso y la operación de VANT o SVANT para fines comerciales deberá realizarse conforme las previsiones del presente capítulo.

ARTÍCULO 30°.- Operación con fines comerciales - Certificación de explotador de VANT (CO-VANT).- Todo explotador de VANT o SVANT con fines comerciales que incluyan actividades afines a las consideradas como trabajo aéreo o se realice transporte de carga, deberá obtener la certificación de explotador de VANT (CO-VANT), en el cual se identificará el tipo de operaciones para las que se encuentra habilitado y la clase de vehículo a utilizar (Clase B, C y D).

Para obtener la precitada autorización, 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 autorizaciones especiales 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 31°.- 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 CO-VANT y cumplir los requisitos establecidos en el presente título.

La Autoridad Aeronáutica podrá requerir la presentación de los antecedentes que estime pertinentes para autorizar este tipo de operaciones, incluyendo análisis de

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

ARTÍCULO 32°.- Manual de Operaciones del Explotador.- 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.

ARTÍCULO 33°.- Manual de Operaciones y Sistema de Gestión de Riesgos. Los explotadores de VANTs o SVANTs deberán contar con un manual de operaciones y 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 de comenzar a operar deberá poseer la autorización correspondiente y la marca identificadora visible a distancia prevista en el artículo 8 del presente reglamento.

ARTÍCULO 35°.- Seguros.- No se autorizará operación alguna con fines comerciales a menos que el usuario acredite tener asegurada la actividad que declara en su solicitud. Las coberturas de riesgos no podrán ser inferiores a las establecidas para aeronaves en el artículo 160 del Código Aeronáutico.

ARTÍCULO 36°.- Obligaciones pre-vuelo.- El operador 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 la autorización respectiva 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 conforme la planificación.
- 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 de otras señales de radio que pudieran afectar las condiciones de operación de acuerdo a lo planificado.
- 8) Constatar la vigencia del seguro de responsabilidad correspondiente.

ARTÍCULO 37°.- Asiento habitual.- Los VANTs y SVANTs afectados a uso comercial podrán prescindir de un basamento o amarre determinado. No obstante, se considerará que su asiento habitual será el 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.

CAPÍTULO 4: OPERACIONES DE VANTS Y SVANTS PARA USO CIENTÍFICO O EXPERIMENTAL.

ARTÍCULO 38°.- Operación con fines experimentales o científicos.- Para la utilización de VANTs y SVANTs para fines científicos o experimentales deberán operar en zonas aéreas segregadas, en espacio aéreo no controlado, fuera de zonas densamente pobladas o aglomeración de personas y conforme al resto de las reglas operacionales establecidas en el Capítulo 1 del presente título.

ARTÍCULO 39.- Tripulación remota. Los pilotos a distancia al mando de VANTs y SVANTs para fines científicos o experimentales deberán contar con el certificado de competencia previsto en el artículo 46 del presente reglamento. De tratarse de pilotos a distancia extranjeros, deberán cumplir con las exigencias establecidas en el artículo 53 de esta reglamentación.

ARTÍCULO 40.- Seguro.- Los peticionantes deberán demostrar que cuentan con un seguro cuya cobertura de riesgo no podrá ser inferior a los valores establecidos para las aeronaves en el artículo 160 del Código Aeronáutico.

ARTÍCULO 41°. – **Autorización para VANTs y SVANTs de uso científico o experimental.**- La autoridad aeronáutica emitirá una autorización especial para los VANTs o SVANTs de uso científico o experimental 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.

TÍTULO IV - TRIPULACIÓN REMOTA

CAPÍTULO 1: GENERALIDADES.

ARTÍCULO 42°.- Todo VANT o SVANT estará a cargo de un piloto a distancia, quien será responsable por su operación. El personal al mando de VANTs y SVANTs de Clase C y D para uso recreativo o de Clase B, C y D para fines comerciales o fines científicos o experimentales deberá obtener el respectivo certificado de competencia de piloto a distancia previsto en este título para poder operarlos.

ARTÍCULO 43°.- 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) y clase (B, C y D) 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 D se consideran autorizados para el resto de las clases. El resto de las licencias aeronáuticas no confieren la idoneidad requerida al titular para el pilotaje de VANTs o SVANTs.

ARTÍCULO 44°.- 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 45°.- 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 46°.- 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 Medica Aeronáutica Clase 4 emitida conforme lo establecido en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil Parte 67 (u la clase que le fuera indicada por el tipo de operaciones que pretende realizar).

Todo poseedor de una Certificación Medica Aeronáutica clase 1, 2 o 3 en vigencia, de acuerdo a lo establecido en las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil , Parte 67, subparte A, sección 67.3 (a), podrán ejercer de las atribuciones de la Clase 4, siempre que no exceda el tiempo de vigencia de la clase emitida.

4. Demostrar que ha completado satisfactoriamente la instrucción en un Centro de Instrucción de Aeronáutica Civil conforme el programa de instrucción basado en competencias aprobado por la ANAC.
5. Aprobar con un porcentaje mínimo del setenta y cinco por ciento (75%), una instancia teórica de conocimientos aeronáuticos básicos relacionados a la operación de aeronaves pilotadas a distancia que incluirá: el presente reglamento, RAAC 91, parámetros de vuelo, factores humanos, meteorología, navegación, principios de vuelo y gestión de la seguridad operacional, conforme al instructivo que publique la ANAC en el sitio y que comprenderá el temario de dicho examen.

El solicitante que no apruebe la instancia teórica de conocimientos, podrá solicitar una nueva instancia treinta (30) días después de la fecha del examen anterior, a la cual deberá acompañar una declaración 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 de respecto de 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 con el mismo tipo (ala fija / ala rotativa) y en la misma clase 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 desaprobarción.

ARTÍCULO 47°: 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 48°: 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) y la Clase para la cual ha sido habilitado (Clase B, C o D) y sólo en las condiciones de operación descritas en el título III de la presente.

CAPÍTULO 3: OBSERVADOR

ARTICULO 49°. 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 o científico o experimental.

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 50°.- 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 Certificación Médica Aeronáutica prevista en el artículo 46 inciso 3° del presente reglamento.
2. Ser mayor de 21 años de edad.
3. Acreditar que ha recibido instrucción pertinente y ha sido formado en un Centro de Instrucción Aeronáutica Civil (CIAC) habilitado por la ANAC, en donde deberá recibir cursos de formación pedagógica y técnicas de la enseñanza.
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 mas allá de las competencias que ya posee como piloto a distancia.

ARTÍCULO 51°: 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 52°.- 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 que requieren autorización especial para su operación (B, C y D) y sobre el tipo y la clase de dispositivo para el cual ha sido 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 53°.- Reconocimiento de Autorizaciones para Pilotos a Distancia Extranjeros Los pilotos a distancia que tengan una autorización o licencia de pilotaje de VANTs, SVANTs, aeronaves pilotadas a distancia o similar emitida por una autoridad aeronáutica extranjera no deberán requerir la emisión del certificado de competencia de piloto descripto en este título para desempeñar sus funciones y dicha habilitación, siempre que se encuentre debidamente apostillada y traducida al español, será reconocido como válido en la República Argentina.

Si el país de origen del solicitante no dispusiese el otorgamiento de una autorización o licencia para ejercer las competencias de piloto a distancia, 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 especial 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 o experimental de forma aislada y no habitual en la República Argentina.

TÍTULO V: MANTENIMIENTO

CAPÍTULO 1 – REGLAS GENERALES

ARTÍCULO 54°.- Todo explotador de VANT y SVANT deberá asegurarse que el equipamiento interviniente en la operación se encuentra en condiciones para proporcionar un vuelo seguro.

ARTÍCULO 55°.- Todo explotador de VANT y SVANT deberá asegurarse de cumplir con el mantenimiento preventivo recomendado por el Manual del Fabricante.

ARTÍCULO 56°.- Todo usuario o explotador de VANTs y SVANTs de Clases B, C y D deberá realizar el mantenimiento preventivo y correctivo así como todo tipo de reparaciones en una organización de mantenimiento autorizada por el fabricante y habilitada por la autoridad aeronáutica.

CAPÍTULO 2 – ORGANIZACIONES DE MANTENIMIENTO DE VANTS Y SVANTS

ARTÍCULO 57°.- La autoridad aeronáutica autorizará la operación de organizaciones de mantenimiento de VANTs y SVANTs, en función de las aptitudes profesionales de las distintas áreas relacionadas a la tecnología involucrada y de acuerdo a las acreditaciones profesionales del personal solicitante.

ARTÍCULO 58°.- Las atribuciones del titular de la autorización emitida por la autoridad aeronáutica para realizar mantenimiento, mantenimiento preventivo y reparaciones de VANTs y SVANTs serán documentadas en las autorizaciones de habilitación correspondientes emitidas por aquella, ya sea específicamente o por categorías generales.

ARTÍCULO 59°.- Toda persona física que pretenda solicitar autorización como una organización de mantenimiento de VANTs y SVANTs reconocida por la Autoridad Aeronáutica deberá:

- 1) Ser mayor de edad.
- 2) Acreditar la siguiente formación profesional de acuerdo al alcance de la autorización solicitada:
 - a. Clases B y C: haber recibido instrucción formal que permita acreditar su conocimiento de los aspectos teóricos y prácticos del mantenimiento de VANTs y SVANTs.
 - b. Clase D: ser Mecánico Aeronáutico o Mecánico de Equipos Radioeléctricos de Aeronaves con cursos específicos que acrediten sus conocimientos en los aspectos teóricos y prácticos del mantenimiento de VANTs y SVANTs.

3) Aprobar una instancia teórica de conocimientos aeronáuticos básicos relacionados a la operación y reparación de VANTs y SVANTs de acuerdo a los contenidos que establezca la ANAC.

4) Contar con las instalaciones y equipamiento necesarios para desarrollar las tareas de mantenimiento y reparación que solicita.

ARTÍCULO 60°.- Toda persona jurídica que requiera la autorización para desempeñarse como centro de mantenimiento deberá contar con un responsable que cumpla con los requisitos detallados en el Artículo 59 del presente reglamento.

ARTÍCULO 61°.- La autoridad aeronáutica autorizará el funcionamiento de organizaciones de mantenimiento de VANT y SVANT, en función de las aptitudes profesionales de las distintas áreas relacionadas a la tecnología involucrada y de acuerdo a las acreditaciones profesionales del personal solicitante, en función a sus competencias específicas.

En la autorización constarán el tipo (ala fija / ala rotativa / aeróstatos), la marca, el modelo y la clase (B, C y D) de VANT o SVANT sobre los cuales la organización podrá realizar mantenimiento. Cuando se traten organizaciones de mantenimiento de VANT y SVANT clase D deberán contar con un ingeniero aeronáutico que deberá supervisar las tareas de mantenimiento e informar a la autoridad aeronáutica toda novedad que pueda afectar las condiciones de aeronavegabilidad del dispositivo.

ARTÍCULO 62°.- Para solicitar la autorización como una organización de mantenimiento deberá acompañarse:

- 1) Persona física:
 - a) Copia certificada del Título habilitante y, de corresponder, licencia aeronáutica del personal que ejercerá funciones.
 - b) Denunciar un domicilio especial, en el cual se considerarán válidas todas las notificaciones.
 - c) Constancia de registro ante la autoridad tributaria.
 - d) Listado de VANTs y SVANTs a los que solicita realizar mantenimiento.
 - e) Copia certificada de la autorización del fabricante para realizar mantenimiento de los citados VANTs y SVANTs.
 - f) Manual de funcionamiento de la Organización de Mantenimiento, que contenga: 1) atribución de responsabilidades y deberes de cada miembro de la organización, 2) descripción de las operaciones de la organización, incluyendo ubicación, instalaciones, equipo y materiales 3) copia de los manuales de los SVANTs y VANTs a los que pretende realizar mantenimiento, y 4) los procedimientos para mantenimiento, mantenimiento preventivo y/o alteraciones que tiene autorizados por el fabricante.

2) Persona jurídica:

- a) Copia del instrumento jurídico constitutivo de la persona jurídica debidamente inscripto ante la autoridad competente.
- b) El resto de los requisitos establecidos para personas físicas.

ARTÍCULO 63°.- Los fabricantes que tengan sede o representación oficial en el país que presten servicios de mantenimiento en el país deberán certificarse como una organización de mantenimiento, pero podrán hacerlo mediante un procedimiento de habilitación simplificado a establecer por la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 64°.- La autorización conferida a las organizaciones de mantenimiento podrá ser suspendida o revocada si la Autoridad Aeronáutica determina que el titular ha cometido una transgresión grave al presente reglamento o a la norma que resulte de aplicación. La suspensión y la revocación tramitarán por un proceso administrativo sumario que asegure el derecho de defensa del titular de la autorización.

TÍTULO VI.- REPORTE DE ACCIDENTES.

ARTÍCULO 65°.- Es responsabilidad del explotador y del piloto a cargo de las operaciones de vuelo 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 66°.- La ANAC verificará el cumplimiento de la normativa vigente y aplicará, en casos de incumplimientos o infracciones, el régimen de faltas aeronáuticas vigente.

ARTÍCULO 67°.- La autoridad aeronáutica podrá valerse del auxilio de la fuerza pública o del prestador del servicio de navegación aérea para detener o impedir la operación de un VANT o SVANT que incumpla la presente normativa, las reglas de vuelo fijadas por el prestador de servicios de navegación aérea o que *prima facie* represente un peligro para las operaciones aéreas y/o los terceros superficiarios.

TÍTULO VIII.- SIMPLIFICACIÓN DE TRÁMITES Y DIFUSIÓN DE AUTORIZACIONES.

ARTÍCULO 68°.- Los trámites relativos a las registraciones y autorizaciones emitidas por la autoridad aeronáutica que están establecidas en los títulos II y III de la presente reglamentación se gestionarán a través de una plataforma digital oficial de la ANAC, la cual asegurará la sencillez y celeridad en la tramitación de dichos permisos.

ARTÍCULO 69°.- La autoridad aeronáutica por medio de su plataforma digital informará a los usuarios sobre las empresas que cuenten con el respectivo CO-VANT para realizar actividad comercial, los Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil que dictan cursos específicos sobre VANTs y SVANTs y las Organizaciones de Mantenimiento de VANTs y SVANTs habilitadas por la ANAC.

TÍTULO IX.- DISPOSICIONES TRANSITORIAS

ARTÍCULO 70°.- 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 el tipo de equipo que se encuentra autorizado a operar (ala fija / ala rotativa / aerostatos). Si de las constancias obrantes en esta ANAC (registros de exámenes, expedientes, órdenes de inspección o similares) no surgiera la clase de VANT 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 ala fija.

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 aquellas matrículas 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°.- La Dirección de Licencias al Personal dependiente de la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL de esta ANAC adoptará las medidas necesarias para aprobar los cursos que se dictarán en los respectivos Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil, para la emisión de los

certificados de competencia establecidos en este reglamento y para adoptar las medidas de implementación estime pertinentes para dar cumplimiento a la presente normativa.



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

Hoja Adicional de Firmas
Informe gráfico

Número:

Referencia: ANEXO - PROYECTO DE NUEVO REGLAMENTO VANT Y SVANT

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 23 pagina/s.