



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Oficina Regional Sudamericana

TERCERA REUNIÓN VIRTUAL DE LOS PUNTOS FOCALES
UAS/RPAS DE LOS ESTADOS SAM Y DEL SRVSOP

INFORME

En línea, 26 de julio de 2021

La designación empleada y la presentación del material en esta publicación no implican expresión de opinión alguna por parte de la OACI, referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades, o a la delimitación de sus fronteras o límites.

ÍNDICE

i -	Índice	i-1
ii -	Reseña de la reunión	ii-1
	Lugar y duración de la reunión	ii-1
	Ceremonia inaugural y otros asuntos	ii-1
	Horario, organización, métodos de trabajo, oficiales y secretaría	ii-1
	Idiomas de trabajo	ii-1
	Agenda	ii-2
	Asistencia	ii-2
	Lista de conclusiones y recomendaciones	ii-2
iii -	Lista de participantes	iii-1
	Informe sobre la Cuestión 1 del orden del día	1-1
Presentación del avance del equipo de trabajo a cargo de desarrollar el concepto de operaciones (CONOPS) para las aeronaves no tripuladas (UA)		
	Informe sobre la Cuestión 2 del orden del día	2-1
Presentación del avance del equipo de trabajo a cargo de desarrollar la gestión del tránsito de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) (UTM)		
	Informe sobre la Cuestión 3 del orden del día	3-1
Presentación del avance del equipo de trabajo a cargo de desarrollar el marco reglamentario modelo LAR UAS y su hoja de ruta		
	Informe sobre la Cuestión 4 del orden del día	4-1
Presentación del avance del equipo de trabajo a cargo de desarrollar las acciones previas al desarrollo del marco reglamentario modelo LAR RPAS		
	Informe sobre la Cuestión 5 del orden del día	5-1
Otros asuntos		

RESEÑA DE LA REUNIÓN

ii-1 LUGAR Y DURACIÓN DE LA REUNIÓN

La Tercera Reunión Virtual de los Puntos Focales UAS/RPAS de los Estados SAM y del SRVSOP, se celebró a través de la plataforma Zoom, el día 26 de julio de 2021.

ii-2 CEREMONIA INAUGURAL Y OTROS ASUNTOS

El señor Marcelo Ureña, Oficial Regional de Seguridad Operacional de la Oficina Sudamericana de la OACI, saludó a los participantes y agradeció a los Puntos Focales UAS/RPAS por el apoyo recibido en la preparación de esta Tercera Reunión Virtual de los Puntos Focales UAS/RPAS de los Estados SAM y del SRVSOP y por los aportes para la elaboración de las notas de estudio, desarrolladas por los relatores de cada equipo de trabajo. Al respecto, ofreció el apoyo de la Oficina Regional Sudamericana sobre cualquier aspecto técnico que sea necesario para cumplir las labores de los Puntos Focales.

ii-3 HORARIO, ORGANIZACIÓN, MÉTODOS DE TRABAJO, OFICIALES Y SECRETARIA

La reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 09:00 a 11:00 horas, sin pausa. Se adoptó la modalidad de trabajo en sesión plenaria.

El señor Marcelo Ureña, Oficial Regional de Seguridad Operacional de la Oficina Regional Sudamericana, actuó como Secretario de la reunión. La Secretaría contó con el apoyo del señor Fernando Hermoza, Oficial Regional ATM/SAR de la Oficina Regional Sudamericana.

ii-4 IDIOMAS DE TRABAJO

El idioma de trabajo fue el español. La documentación de la reunión fue presentada en español.

ii-5 AGENDA

Se adoptó la agenda que se indica a continuación:

Cuestión 1 del orden del día: Presentación del avance del equipo de trabajo a cargo de desarrollar el concepto de operaciones (CONOPS) para las aeronaves no tripuladas (UA)

Cuestión 2 del orden del día: Presentación del avance del equipo de trabajo a cargo de desarrollar la gestión del tránsito de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) (UTM)

Cuestión 3 del orden del día: Presentación del avance del equipo de trabajo a cargo de desarrollar el marco reglamentario modelo LAR UAS y su hoja de ruta

Cuestión 4 del orden del día: Presentación del avance del equipo de trabajo a cargo de desarrollar las acciones previas al desarrollo del marco reglamentario modelo LAR RPAS

Cuestión 5 del orden del día: Otros asuntos

ii-6 ASISTENCIA

Asistieron a la Reunión 26 participantes en total: 23 participantes de los siguientes once (11) Estados de la Región SAM: Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Ecuador, Guyana, Panamá, Paraguay, Perú, Uruguay y Venezuela, 1 integrante del Comité Técnico del SRVSOP y 2 Oficiales de la OACI. La lista de participantes aparece en la Página iii-1.

ii-7 LISTA DE CONCLUSIONES

No.	Títulos de las conclusiones	Página
RVPF-UAS-RPAS/3-01	Aprobación del calendario de actividades para continuar con el desarrollo del CONOPS UTM de la Región SAM y del SRVSOP	2-1
RVPF-UAS-RPAS/3-02	Aprobación del cronograma de trabajo para la definición de la categoría abierta	3-3
RVPF-UAS-RPAS/3-03	Aprobación del cronograma de trabajo para el desarrollo del LAR 101 y CA 101-1	3-4
RVPF-UAS-RPAS/3-04	Adopción del formato de reporte para informar sobre las operaciones internacionales IFR con RPAS	4-1

LISTA DE PARTICIPANTES**ARGENTINA**

Analia Verónica Fontana
ANAC
Tel: +
E-mail: afontana@anac.gob.ar

BRASIL

Ailton Júnior
ANAC
Tel: +
E-mail: ailton.junior@anac.gov.br

César Silva
ANAC
Tel: +
E-mail: cesar.silva@anac.gov.br

Daniele Lins
DECEA, CINDACTA 1
Tel: +
E-mail: danielelinsdfcl@fab.mil.br

Jorge Regis
DECEA
Tel: +
E-mail: jorgejaar@fab.mil.br

Bruno de França
DECEA
Tel: +
E-mail: brunofrancabrf@decea.mil.br

CHILE

Wladimir Fernández
DGAC
Tel: +56 9 992343404
E-mail: arwfernandez@dgac.gob.cl

Mario Opazo
DGAC
Tel: + 56 9 98263227
E-mail: mario.opazo@dgac.gob.cl

COLOMBIA

Silvia Carolina López
UAEAC
Tel: + 57 3004657876
E-mail: silvia.lopez@aerocivil.gov.co

Mauricio Gómez
UAEAC
Tel: + 57 2961461
E-mail: mauricio.gomez@aerocivil.gov.co

ECUADOR

Mauricio Hidalgo
DGAC
Tel: +
E-mail: mauricio.hidalgo@aviacioncivil.gob.ec

GUYANA

Rashleigh Bentick
GCAA

Tel: +
E-mail: rbentick@gcaa-gy.org

PANAMÁ

Kerima Killingbeck
AACP

Tel: +
E-mail: kerima.killingbeck@aeronautica.gob.pa

PARAGUAY

Tomas Yentzch
DINAC

Tel: +595 981 535886
E-mail: tyentzch@dinac.gov.py;
tayi68@hotmail.com

Nancy Escobar
DINAC

Tel: +
E-mail: nancyesco@gmail.com

PERÚ

Javier Alemán
DGAC

Tel: +
E-mail: jaleman@mtc.gob.pe

Alfonso Rivera
DGAC

Tel: +
E-mail: arivera@mtc.gob.pe

Francisco Burgos
DGAC

Tel: +
E-mail: fburgos@mtc.gob.pe

Rafael Canevaro
DGAC

Tel: +
E-mail: rcanevaro@mtc.gob.pe

URUGUAY

Gabriel Fernández
DINACIA

Tel: +
E-mail:

Laura Díaz
DINACIA

Tel: +
E-mail:

VENEZUELA

Alexey Quintero
INAC

Tel: + 58212 3552007
E-mail: alexey.quintero@inac.gob.ve

Pedro Mesisca
INAC

Tel: + 58212 3552007
E-mail: pedro.mesisca@inac.gob.ve

SRVSOP

Valeria Ramos
Especialista en Operaciones

Tel: +
E-mail: vramos@icao.int

OACI / ICAO

Marcelo Ureña Logroño
Oficial Regional FLS
Oficina Regional Sudamericana

Tel: +511 611-8686
E-mail: murena@icao.int

Fernando Hermoza Hübner
Oficial Regional ATM/SAR
Oficina Regional Sudamericana

Tel: +51 1 611-8686
E-mail: fhermoza@icao.int

**Cuestión 1 del
orden del día:****Presentación del avance del equipo de trabajo a cargo de desarrollar el
concepto de operaciones (CONOPS) para las aeronaves no tripuladas (UA)**

1.1 Bajo esta cuestión del orden del día, el relator del equipo de trabajo propuso a la reunión definir primero la categoría abierta antes de desarrollar el CONOPS para las aeronaves no tripuladas (UA), por lo que la reunión convino en aceptar la propuesta presentada.

Cuestión 2 del orden del día:**Presentación del avance del equipo de trabajo a cargo de desarrollar la gestión del tránsito de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) (UTM)**

2.1 Bajo esta cuestión del orden del día, el nuevo relator del grupo, Sr. Jorge Regis de Brasil, informó que la señora Daniele Lins había sido transferida a otra sección dentro de la Fuerza Aérea Brasileña, por lo que fue designado como punto focal UAS/RPAS de su Administración, en reemplazo de la Sra. Lins, por lo que se haría cargo de la tarea de relator del grupo de trabajo UAS UTM.

2.2 Se expresaron los reconocimientos del grupo a la señora Lins, deseándole muchos éxitos en sus nuevas tareas.

2.3 El nuevo relator del grupo hizo una presentación con los avances del equipo de trabajo a cargo de desarrollar la gestión del tránsito de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS UTM) y presentó la NE/02 - *Cronograma de trabajo para el desarrollo del CONOPS UTM*, la misma que fue aprobada por la reunión.

2.4 Igualmente señaló que, durante la Segunda reunión del Grupo CONOPS UTM, realizada el 5 de abril de 2021, se presentó una propuesta sobre la estructura CONOPS para consideración de los participantes, basada en la Tercera edición del marco UTM OACI y la Segunda edición del CONOPS UTM de la FAA. Asimismo, informó que, durante la Tercera reunión, realizada el 19 de mayo, se presentó a los miembros del grupo de trabajo, la propuesta de división de actividades, con base en la estructura aprobada en la RVPF-UAS-RPAS/2-NE/04, así como los plazos para los entregables. Por otro lado, comentó que durante la Cuarta reunión del grupo UTM, realizada el 30 junio, el grupo de trabajo aprobó el Capítulo 1 Introducción, presentado por Brasil y Colombia, y ratificó la propuesta de trabajo previamente aprobada.

2.5 A continuación, la reunión consideró el cronograma de actividades del Apéndice A de la RVPF-UAS-RPAS/3-NE/02, desarrollado en cumplimiento de la Conclusión RVPF-UAS-RPAS/2-03, por lo que acordó la siguiente Conclusión:

Conclusión RVPF-UAS-RPAS/3-01 Aprobación del calendario de actividades para continuar con el desarrollo del CONOPS UTM de la Región SAM y del SRVSOP

- a) aprobar el calendario de actividades del **Apéndice A** de este informe para continuar con el desarrollo del CONOPS UTM de la Región SAM y del SRVSOP; y
- b) presentar el avance del trabajo realizado, a través de una nota de estudio (NE), en la Cuarta Reunión Virtual de Puntos Focales UAS/RPAS de los Estados SAM y del SRVSOP que se realizará el 25 de octubre de 2021. Esta NE será presentada a Secretaría, el 11 de octubre de 2021, para revisión y distribución a los Puntos Focales UAS/RPAS de los Estados de la Región SAM y del SRVSOP.

APÉNDICE A

Cronograma de trabajo para el desarrollo del CONOPS UTM

Calendario de actividades

Capítulo	Título	Actividades	Responsable	Fechas
1	Introducción Abreviaturas	Envío de las abreviaturas necesarias	Todos	19 NOV 21
		Presentación de las abreviaturas enviadas	Brasil	29 NOV 21
		Aprobación de abreviaturas enviadas	Todos	29 NOV 21
2	Concepto Operacional	Presentación del borrador	Argentina y Uruguay	20 SEP 21
		Envío de comentarios relacionados con el borrador	Todos	28 SEP 21
		Presentación del borrador con comentarios	Argentina e Uruguay	30 SEP 21
		Aprobación del Capítulo 2	Todos	30 SEP 21
3	Escenarios operativos	Envío de comentarios relacionados con el borrador	Todos	30 JUL 21
		Compilación de comentarios recibidos	Brasil	30 JUL a 19 AGO 21
		Presentación del borrador compilado	Brasil	20 AGO 21
		Envío de comentarios relacionados con el borrador compilado	Todos	21 a 29 AGO 21
		Presentación del borrador compilado	Brasil	30 AGO 21
		Aprobación del Capítulo 3	Todos	30 AGO 21
4	Implementación de UTM	Presentación del borrador	Venezuela y Perú	20 OCT 21
		Envío de comentarios relacionados con el borrador	Todos	20 a 27 OCT 21
		Presentación del borrador con comentarios presentados	Venezuela y Perú	29 OCT 21
		Aprobación del Capítulo 4	Todos	29 OCT 21
-	CONOPS	Ajustes finales	Todos	19 a 29 NOV 21
		Presentación para revisión y aprobación del SRVSOP	Brasil	10 DEC 21

Cuestión 3 del orden del día: Presentación del avance del equipo de trabajo a cargo de desarrollar el marco reglamentario modelo LAR UAS y su hoja de ruta

3.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se presentó la NE/03 - *Antecedentes y propuesta de la categoría abierta*, y la NE/04 - *Cronograma de trabajo para el desarrollo del LAR 101 y CA 101-1*.

Antecedentes y propuesta de la categoría abierta

3.2 La definición de drones es bastante amplia y esto es debido a que incluye a todas las UAS/RPAS desde las más pequeñas orientadas con fines recreativos hasta las más grandes que pueden utilizarse a grandes distancias lo que tiene incidencia en la seguridad y operaciones que podemos considerar como críticas.

3.3 La evolución explosiva que han tenido estas operaciones en los diversos ámbitos del desarrollo y la investigación en los países americanos se ve como un potencial de crecimiento con una posibilidad añadida en la creación de puestos de trabajo, nuevas inversiones y una actividad económica floreciente. Sin embargo, al mismo tiempo, se hace necesario garantizar por parte de las autoridades controladoras de la aviación civil, un desarrollo seguro, ecológicamente responsable y que de igual manera sean respetadas las inquietudes de los ciudadanos acerca de la seguridad operacional, la privacidad y la protección de datos.

3.4 De acuerdo con la regla general propuesta por EASA y que se adapta mejor a la realidad sudamericana, ha estimado que los UAS/RPAS de un peso superior a los 150 kilos, sean reglamentados de una forma similar a las aeronaves tripuladas y en el caso de los drones con un peso inferior a los 150 kilos sean reglamentados en particular por cada Estado, sin embargo, el crecimiento significativo del uso de estos aparatos sobre todo en trabajos aéreos y en actividades de recreación y ahora, luego del reconocimiento de RVPF-UAS-RPAS/3-NE/03 - 2 - la Federación Aeronáutica Internacional (FAI) como deporte, viene a poner un punto de inflexión significativo a las actividades de esta área nueva de la aviación. Por otra parte, el peso del dron no es el único criterio que se debe seguir en un análisis operacional.

3.5 En la Segunda Reunión Virtual de los Puntos Focales UAS/RPAS de los Estados SAM y del SRVSOP, se analizaron los reglamentos que los Estados han desarrollado en materia de los UA y se acordó establecer una categoría abierta, que idealmente sea común para todos los Estados SAM, aspirando a crear un requisito que vaya a atender la seguridad de las operaciones para el funcionamiento de drones que sea independiente de su peso, además de proponer un enfoque que sea proporcional y centrado en la operación, es decir, centrado en el “como” y en “qué condiciones” se van a usar los drones más que en sus características. Esto trae como consecuencia, cambios en los reglamentos de seguridad operacional de la aviación vinculadas a cada uno de los Estados.

3.6 Se tiene como objetivo realizar una propuesta que deberán ser incluidas en los requisitos de seguridad operacional de las actividades comerciales y no comerciales y que abarcarán tres categorías de operación: categoría abierta, categoría específica y categoría certificada, esta vez, solo vamos a referirnos a la categoría abierta, dejando las otras para un análisis y propuesta para más adelante.

3.7 Como ya ha sido conversado, las categorías propuestas, y en especial “la categoría abierta”, están basadas en “el análisis del riesgo que supone su operación hacia terceros”, entendiéndose esto para las personas y la propiedad. El usar el riesgo a la hora de clasificar las operaciones de UAS/RPAS, conlleva, por ejemplo, que una aeronave UA/RPA operando sobre el mar abierto, ofrecerá un menor riesgo que una

de menor tamaño que sobrevuele un grupo de personas en un espectáculo. La evaluación de este riesgo debería ser llevada a cabo por la inspectoría de operaciones del órgano contralor y que sus participantes estén calificados para realizar un SMS.

3.8 Uno de los elementos importantes a considerar en la propuesta de reglamentación de las operaciones debería estar dada en la definición de las operaciones comerciales y no comerciales, puesto que el mismo dron podrá ser usado en ambos tipos de actividades.

3.9 Respecto de la categoría abierta, considerada de bajo riesgo, la seguridad operacional se podrá garantizar con limitaciones operacionales, cumplimientos de estándares de seguridad industrial, cumplimiento de requisitos a tener ciertas funcionalidades y un mínimo de requisitos de operación. En los más pequeños, se propone que la policía sea la principal encargada de supervisar su cumplimiento, esto es como un vehículo que se mueva por la comuna o ayuntamiento y pueda afectar la vida de las personas al igual que una infracción de tránsito y, sea tratado por los juzgados de policía locales de las comunas o ayuntamientos, donde se produzcan las infracciones o denuncias. Los Estados propondrán las modificaciones legales y reglamentarias para llevar adelante esta propuesta, eximiendo a las Direcciones de Aeronáuticas de la supervisión de esta tarea.

3.10 De acuerdo con lo propuesto, se describió un conjunto de limitaciones para la operación de los drones, que no supondrá una carga reglamentaria ni la restricción de nuevos usos, pero, al mismo tiempo, garantizaría la seguridad de terceros, personas y bienes. En los Apéndices A y B de la nota de estudio, se presentó las definiciones de la categoría abierta de EASA y AESA de España, respectivamente, para que sirvieran como material de consulta en la definición de la categoría abierta de la Región SAM.

3.11 Luego de la exposición de la categoría abierta y de un interesante intercambio de ideas sobre asuntos técnicos, como la utilización de paracaídas en drones, la reunión comentó y concordó que la definición de la categoría abierta debería ser muy simple de tal manera que ésta pueda ser considerada por todos los Estados en sus reglamentos nacionales.

3.12 A continuación, la reunión tomó nota de una propuesta de cronograma de trabajo para la definición de la categoría abierta. Al respecto, la reunión comentó que los plazos podrían ser muy cortos para alcanzar una definición consensuada, por lo que consideró que, si el grupo de trabajo necesitaba ampliar los plazos para alguna de las tareas, esto sería solicitado y el cronograma podría ser modificado según sea necesario.

3.13 Para poder cumplir con los plazos del cronograma propuesto, el relator del grupo de trabajo, solicitó la colaboración de dos voluntarios para apoyarlo en esta tarea, por lo que se ofrecieron los siguientes especialistas:

- ✓ Sr. Ailton de Oliveira Junior de la ANAC de Brasil; y
- ✓ Sr. Javier Alemán de la DGAC de Perú.

3.14 Una vez finalizada la exposición y el intercambio de ideas entre los Puntos Focales UAS/RPAS, la reunión acordó la siguiente conclusión:

Conclusión RVPF-UAS-RPAS/3-02 Aprobación del cronograma de trabajo para la definición de la categoría abierta

Aprobar el siguiente cronograma de trabajo para la definición de la categoría abierta:

- ✓ Para el 26 de agosto de 2021; la presentación de una propuesta sobre la definición de la categoría abierta, que deberá ser evaluada por los Estados, haciendo llegar sus observaciones y propuestas de concordancia sobre la implementación de esta categoría;
- ✓ Para el 27 de septiembre de 2021; la presentación del primer borrador para su posterior circulación entre los Estados;
- ✓ Para el 11 de octubre de 2021, presentación de la propuesta de la definición de la categoría abierta a Secretaría por el relator del equipo de trabajo mediante una nota de estudio (NE); y
- ✓ Para el 25 de octubre de 2021; la aceptación de la propuesta de la definición de la categoría abierta que se presentará en la Cuarta Reunión de los Puntos Focales UAS/RPAS, el 25 de octubre de 2021.

3.15 En los **Apéndices A y B** de esta parte del informe se presentan las definiciones de la categoría abierta de EASA y AESA de España respectivamente, para que sirvan como material de consulta en la definición de la categoría abierta de la Región SAM y del SRVSOP.

Cronograma de trabajo para el desarrollo del LAR 101 y CA 101-1

3.16 Bajo la Cuestión 3 del orden del día, también se presentó la NE/04 - Cronograma de trabajo para el desarrollo del LAR 101 y CA 101-1

3.17 Sobre este tema, la reunión tomó nota que la OACI publicó con fecha 17 de diciembre de 2020, un nuevo reglamento modelo para ayudar a los países a elaborar y perfeccionar sus propias orientaciones nacionales para las operaciones interiores de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS).

3.18 Este nuevo reglamento modelo sobre UAS fue diseñado con el objetivo de brindar flexibilidad en cuanto al contenido y los niveles de tolerancia al riesgo, para que los organismos encargados de la reglamentación y explotadores de aeronaves no tripuladas cuenten con un marco uniforme a medida que avancen las tecnologías de los UAS.

3.19 Los países pueden optar por adoptar el reglamento modelo en su totalidad o tomar de él sólo las disposiciones que sirvan para complementar su reglamentación nacional de los UAS, éstas fueron las palabras de la Sra. Secretaria General de la OACI, al poner a disposición de los Estados este documento.

3.20 Siguiendo con este tema, se informó a la reunión que el Sr. Director de Navegación aérea de la OACI, enfatizó que, si bien la industria aeroespacial evoluciona muy rápidamente, en el nuevo reglamento modelo sobre UAS se aprovecharán los datos acumulados de seguridad operacional y los principios ampliados de gestión de la seguridad operacional generados y mejorados en décadas recientes.

3.21 Estos datos, junto con las herramientas de ayuda a la toma de decisiones según el riesgo, como el reglamento modelo sobre UAS, reforzarán la armonización mundial y ampliarán las oportunidades para la aviación no tripulada en todo el mundo.

3.22 El reglamento modelo sobre UAS de la OACI, abarca las necesidades esenciales de los países de contar con requisitos para la certificación de los UAS y para que sus operaciones sean seguras, pero no interfiere en cuestiones locales que están bajo la soberanía de los Estados, como la determinación de sanciones en casos de infracción del reglamento, límites para la protección de la privacidad, requisitos en materia de aseguramiento u otras.

3.23 La OACI pretende mantener a su reglamento modelo UAS actualizado para que, a medida que los programas de UAS de los países vayan evolucionando, estos también vayan evolucionando y se puedan ampliar en su contexto.

3.24 A continuación, la reunión recordó que en la Segunda Reunión Virtual de los Puntos Focales UAS/RPAS de los Estados SAM y del SRVSOP, se analizaron los reglamentos que los Estados habían desarrollado en materia de los UAS, y que acordó la Conclusión RVPF-UAS-RPAS/2-04: Aceptación del desarrollo del marco reglamentario UAS por partes.

3.25 Para cumplir con esta conclusión, se propuso a la reunión un cronograma de trabajo para su aprobación. En el mismo sentido, se presentó a la reunión las propuestas de las estructuras del Reglamento 101 y CA 101-1 respectivamente, para que sirvieran de punto de partida en el desarrollo de los documentos mencionados. Dichas propuestas se adjuntan como **Apéndices C y D** de esta parte del informe.

3.26 A continuación, el relator del grupo de trabajo, solicitó la colaboración de dos voluntarios para que le apoyen en el desarrollo de la tarea, por lo que se ofrecieron los siguientes especialistas:

- ✓ Sr. Alexey Quinteros del INAC de Venezuela; y
- ✓ Sra. Silvia López de la UAEAC de Colombia.

3.27 Una vez que se analizó la propuesta del cronograma de trabajo, la reunión acordó la siguiente conclusión:

Conclusión RVPF-UAS-RPAS/3-03 Aprobación del cronograma de trabajo para el desarrollo del LAR 101 y CA 101-1

Aprobar el siguiente cronograma de trabajo para el desarrollo del LAR 101 y CA 101-1:

- ✓ Para el 26 de agosto de 2021; presentación de la estructura final del LAR 101 y CA 101-1. En la reunión que se programará en esta fecha, se repartirá por grupos de Estados, el trabajo de los capítulos de cada documento;
- ✓ Para el 27 de septiembre de 2021; presentación de los primeros borradores que posteriormente serán circulados para comentarios de los Estados;
- ✓ Para el 11 de octubre de 2021; presentación de las propuestas del Reglamento LAR 101 y CA 101-1 a Secretaría por el relator del equipo de trabajo mediante una nota de estudio (NE); y
- ✓ Para el 25 de octubre de 2021; aceptación de las propuestas del Reglamento LAR 101 y CA-101-1 por parte de la Cuarta Reunión de los Puntos Focales UAS/RPAS.

APÉNDICE A

Definición de la categoría abierta de EASA

Con el fin de tener más información para el trabajo de evaluación de la definición de la categoría abierta, se adjunta lo prescrito por EASA para esta categoría y que es lo que actualmente se encuentra vigente para la comunidad europea.

1. CATEGORÍA ABIERTA

En esta categoría operacional se engloban los **vuelos de bajo riesgo**, para los que no se requerirá autorización previa ni tampoco declaración por parte del operador.

Las **prohibiciones explícitas** para la categoría abierta son:

- Está prohibido el sobrevuelo de grupos de personas.
- No se autoriza el transporte y/o arrojado de materiales o mercancías peligrosas.
- No están permitidas las operaciones autónomas.

Por otra parte, la **categoría abierta establece una serie de requisitos a cumplir:**

- La edad mínima del piloto será de 16 años (o realizar la operación bajo la supervisión directa de un piloto remoto que cumpla los requisitos aplicables).
- Registro del operador UAS (pueden aplicarse excepciones).
- Aprobar una formación teórica online y un examen (formación y examen online para las Subcategorías A1 y A3; examen presencial para la Subcategoría A2).
- Siempre mantener el UAS en la línea de visión (el modo de vuelo 'First Person View' y el 'Follow-me' pueden ser considerados bajo ciertas condiciones como VLOS).
- La altura máxima de la operación será de 120 metros.
- La masa máxima al despegue del dron será de menos de 25 kg y, además, deberá llevar marcado de acuerdo con los requisitos aplicables.

Adicionalmente, se establecen **tres subcategorías diferentes** en base a limitaciones operacionales, requerimientos a los pilotos y requisitos técnicos de los UAS.

LIMITACIÓN SUBCATEGORÍA	REQUISITOS DE AERONAVES	REQUISITOS DE PILOTOS
A1 Se permite el sobrevuelo de personas ajenas a la operación	Construcción privada o previa a la norma de <250 g y < 19 m/s	Familiarizarse con el manual de usuario del fabricante
	Clase C0 (<250 g)	Familiarizarse con el manual de usuario del fabricante
A2 Se permite el vuelo cerca de personas ajenas a la operación Manteniendo, una distancia de seguridad (30 - 5 metros)	Clase C1 (<900 g y < 80) con e-ID y Geo-awareness)	Familiarizarse con el manual de usuario del fabricante Completar un curso online Superar examen teórico online
	Clase C2 (<4 kg con low-speed, e-ID y Geo-awareness)	Familiarizarse con el manual de usuario del fabricante Poseer un certificado de competencia de piloto remoto , obtenido mediante formación y examen online, autopráctica y examen presencial
A3 Operaciones en áreas donde no se espera poner en peligro a personas ajenas a la operación Manteniéndose a < 150 metros de áreas residenciales, comerciales, industriales o recreacionales	Construcción privada o previa a la norma de <25 kg	Lo mismo que la Clase C1 en A1
	Clase C2 (<4 kg con e-ID y Geo-awareness)	
	Clase C3 (<25 kg con e-ID y Geo-awareness)	
	Clase C4 (<25 kg)	

SUBCATEGORÍA

A1

Para los drones de **menos de 250 gr.** de construcción privada previa a la norma, o de tipo **C0** y **C1**, que vuelen sobre personas ajenas a la operación, se establece la necesidad de conocer el manual de la aeronave.

Además, para los de **Tipo C1**, se tendrá que realizar un curso de formación online y superar un examen teórico, también online.

SUBCATEGORÍA

A2

Esta subcategoría se establece para drones de **Tipo C2**, es decir, de **menos de 4 kg** de peso que incorporen los sistema *e-ID*, *low-speed* y *geo-awareness*). Se permitirá el vuelo cerca de personas ajenas a la operación, siempre que se mantenga una distancia de seguridad de entre 5 y 30 metros.

Para ello, será necesario conocer el manual del dron y estar en posesión de un certificado de competencia, obtenido mediante formación y examen teórico-práctico.

SUBCATEGORÍA

A3

Para drones de **construcción privada o previa a la norma de menos de 25 kg**, se permitirán operaciones en áreas alejadas de zonas residenciales, recreacionales, industriales o comerciales, en un mínimo de 150 metros.

Los requisitos serán el conocimiento del manual de usuario y la realización de un curso online con su respectivo examen.

APÉNDICE B

Definición de la categoría abierta de AESA - ESPAÑA

Con el fin de tener más información para el trabajo de evaluación de la definición de la categoría abierta, se adjunta lo prescrito por AESA- ESPAÑA para esta categoría y que es lo que actualmente se encuentra vigente en dicho país.

Operaciones UAS/Drones - Categoría abierta (Subcategorías A1, A2 Y A3)

La categoría operacional 'abierta' cubre todas las operaciones con UAS que sean de bajo riesgo operacional, como marca la normativa europea y no requieren de ninguna autorización operacional ni de una declaración por parte del operador del UAS previo al vuelo.

Los operadores de UAS, que residan, si son personas físicas o que tengan su centro de actividad, si son personas jurídicas en España, deberán registrarse de forma telemática a través de la sede electrónica de AESA a partir del 31 de diciembre de 2020, cuando:

- ✓ Utilicen en la categoría 'abierta' cualquier aeronave no tripulada:
 - Con una MTOM de 250 g o más, o que, en caso de colisión, pueda transferir a un ser humano una energía cinética superior a 80 julios;
 - equipada con un sensor capaz de capturar datos personales, salvo que sea conforme con la Directiva 2009/48/CE ("Directiva de juguetes").
- ✓ Utilicen una aeronave no tripulada de cualquier masa en la categoría 'específica'.

Para registrarse como operador puede acceder a través de la sede electrónica de AESA desde el 31/12/2020 ([apartado de registro de operador de UAS](#))

Nota: Un operador de UAS es toda persona física o jurídica que utilice o tenga intención de utilizar uno o varios UAS, tanto para fines profesionales como recreativos.

Disponibilidad de seguro de responsabilidad civil obligatorio

Tras la modificación de la Ley de Navegación Aérea, y hasta la entrada en vigor del Real Decreto de UAS¹ que complete el régimen jurídico para la utilización civil de sistemas de aeronaves no tripuladas, será necesario tener contratada una póliza de seguro que cubra la responsabilidad civil frente a terceros por daños que puedan surgir durante y por causa de la ejecución de cada vuelo que se realice (*tanto fines recreativos como profesionales*) de acuerdo con los Artículos 11 y 127 de la Ley de Navegación Aérea:

- ✓ Los UAS con una MTOM igual o superior a 20Kg con fines profesionales deben ajustarse al Reglamento 785/2004; y
- ✓ Los UAS profesionales con MTOM igual o inferior a 20Kg y aquellos con fines recreativos se deberán ajustar a lo indicado en el Real Decreto 37/2001, de 19 de enero, por el que se actualiza la cuantía de las indemnizaciones por daños prevista en la Ley de Navegación Aérea.

El Reglamento 785/2004 establece una cuantía mínima por daños a terceros en tierra de 750.000 DEG -Derechos Especiales de Giro- (para drones de hasta 500kg) mientras que el Real Decreto 37/2001 la cuantía mínima a cubrir es de 220.000 DEG.

Deberá disponerse del seguro adecuado para cubrir cada vuelo realizado, no siendo necesaria la contratación de una póliza con carácter permanente.

¹Proyecto de Real Decreto de UAS actualmente en tramitación que en su borrador remitido a consulta pública eximirá del requisito de seguro obligatorio a los UAS de clase C0 y a aquellos sin marcado de clase con masa máxima al despegue inferior a 250 g operados en subcategoría A1.

Documentación mínima necesaria para llevar a cabo operaciones con UAS en categoría 'abierta'

Todo operador que pretenda llevar a cabo operaciones en categoría 'abierta' deberá disponer de la siguiente documentación:

- ✓ Certificado de registro y/o justificante de registro de operador de UAS ([enlace a apartado de registro](#)). El número de registro de operador debe indicarse en todos los UAS que se operen de tal forma que este pueda leerse a simple vista cuando el dron se encuentre en tierra. El número de registro podrá indicarse en el compartimento de las baterías si el tamaño del UA no permite mostrarlo en el exterior o si se trata de un aeromodelo réplica de una aeronave real e indicar el número de registro de operador en el fuselaje pudiera afectar al realismo de la representación.
- ✓ Los pilotos del operador deben contar con certificado de formación como piloto a distancia A1/A3 (y A2 según proceda). Más información en el apartado [Formación de pilotos UAS/drones en categoría 'abierta'](#)
- ✓ Póliza de seguro de responsabilidad civil según lo indicado en el punto anterior.
- ✓ En el caso de que el operador disponga de más de un piloto a distancia, deberá contar con procedimientos para coordinar las actividades entre sus empleados y establecer y mantener una lista del personal y tareas asignadas.

UAS/drones sin marcado de clase

Las disposiciones particulares relativas al uso de determinados UAS en categoría 'abierta' se indican en el Artículo 20 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947. Los UAS que no sean de fabricación privada y cumplan con la directiva de comercialización de productos aplicable actualmente en la Unión Europea (Decisión 768/2008/CE), pero no pertenezcan a una de las clases C0, C1, C2, C3 o C4 establecidas en el Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión, podrán seguir utilizándose si han sido introducidos en el mercado de la Unión Europea antes del 1 de enero de 2023 de la siguiente forma:

- ✓ Si la masa máxima de despegue de la aeronave no tripulada es inferior a 250 g, incluida la carga útil, operación en Subcategoría A1.
- ✓ Si la masa máxima de despegue de la aeronave no tripulada es inferior a 25 kg, incluidos el carburante y la carga útil, operación en Subcategoría A3.

Transitorio categoría 'abierta' UAS no cumplan Reglamento Delegado (UE) 2019/945

Los UAS que vayan a operar en categoría 'abierta' y no pertenezcan a una de las clases C0, C1, C2, C3 o C4 establecidas en el Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión, podrán seguir utilizándose hasta el 1 de enero de 2023 bajo las siguientes condiciones, como se recoge en el Artículo 22:

- a) Si la masa de despegue de la aeronave no tripulada es inferior a 500 g, operación en subcategoría A1, por un piloto a distancia que se recomienda que esté familiarizado con el manual de usuario del fabricante o, a falta de éste, documento equivalente desarrollado por el propio operador de UAS;
- b) Si la masa de despegue de la aeronave no tripulada es inferior a 2 kg, y se opera a una distancia horizontal mínima de 50 m de las personas, por pilotos a distancia con un nivel de competencia al menos equivalente al correspondiente a la subcategoría A2, considerándose aceptable estar en posesión de un certificado básico o avanzado según la Ley 18/2014 o al Real Decreto 1036/2017 y realizar una declaración de autoformación práctica; y
- c) Si la masa de despegue de la aeronave no tripulada es inferior a 25 kg, y la operación se lleva a cabo en Subcategoría A3, por pilotos a distancia con un nivel de competencia al menos equivalente al correspondiente a las Subcategorías A1 y A3, considerándose aceptable estar en posesión de un certificado básico o avanzado según la Ley 18/2014 o al Real Decreto 1036/2017.

Operaciones de UAS en categoría 'abierta' que cumplan el Reglamento Delegado (UE) 2019/945

Para las operaciones con UAS en categoría 'abierta' se deben cumplir los siguientes requisitos que exige el artículo 4 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947:

- ✓ El UAS pertenece a una de las clases establecidas en el Reglamento Delegado (UE) 2019/945, es de construcción privada o cumple las condiciones definidas en el punto "UAS/drones sin marcado de clase".
- ✓ MTOM < 25 kg;
- ✓ mantener una distancia horizontal segura de las personas y no sobrevuele concentraciones de personas;
- ✓ mantener el UAS en alcance visual (VLOS) del piloto a distancia en todo momento, con excepción en caso de volar en modo sigueme o cuando haya un observados de la aeronave no tripulada;
- ✓ límite máximo de altura de vuelo, desde el punto de despegue, de 120m.
- ✓ durante el vuelo el UAS no dejará caer artículos ni transportará mercancías peligrosas.
- ✓ A su vez la categoría 'abierta' se divide en 3 subcategorías: A1, A2 y A3.

Subcategoría A1

Las operaciones en *subcategoría A1* se realizan evitando el sobrevuelo de personas no participantes y de concentraciones de personas. Los UAS aptos para volar dentro de esta subcategoría deben tener alguna de las siguientes características:

- ✓ Ser de construcción privada con una MTOM <250 g y velocidad máxima inferior a 19m/s.
- ✓ Tener una MTOM <250 g, **sin marcado de clase** y hayan sido introducidas en el mercado antes del 1 de enero de 2023, con los requisitos expuestos en el punto "UAS/drones sin marcado de clase".
- ✓ Llevar etiqueta de marcado de **clase C0** y por tanto cumplan con los siguientes requisitos técnicos:
 - MTOM < 250 g;
 - velocidad máxima en vuelo horizontal de 19m/s;
 - fuente de alimentación eléctrica.

- ✓ Llevar etiqueta de marcado de **clase C1** y por tanto cumplan con los siguientes requisitos técnicos:
 - MTOM < 900 g o energía transmitida en caso de impacto < 80 J;
 - velocidad máxima en vuelo horizontal de 19m/s;
 - fuente de alimentación eléctrica;
 - número de serie único;
 - sistema de identificación a distancia directa y de red;
 - sistema de geoconsciencia;
 - sistema de aviso de batería baja para la aeronave no tripulada y la estación de control (CS).

Subcategoría A2

Las operaciones en *subcategoría A2* se realizan manteniendo una distancia horizontal de seguridad de al menos 30 m respecto de personas no participantes en la operación.

Las operaciones en la subcategoría A2 únicamente se realizarán con UAS que lleven la etiqueta de marcado de **Clase C2**, es decir, que cumplan con las siguientes características:

- ✓ MTOM < 4 kg;
- ✓ salvo si es una aeronave no tripulada de ala fija, estar equipado con un modo de baja velocidad seleccionable que limite la velocidad a un máximo de 3 m/s;
 - fuente de alimentación eléctrica;
 - número de serie único;
 - sistema de identificación a distancia directa y de red;
 - sistema de geoconsciencia;
 - sistema de aviso de batería baja para la aeronave no tripulada y la estación de control (CS);
 - estar equipado con un enlace de datos protegido contra el acceso no autorizado a las funciones de mando y control (C2);
- ✓ equipar luces para control de actitud y vuelo nocturno.

Subcategoría A3

Las operaciones en la *Subcategoría A3* se realizan en zonas donde no se ponga en riesgo a ninguna persona no participante y a una distancia horizontal de seguridad mínima de 150 m de zonas residenciales, comerciales, industriales o recreativas.

Las operaciones en la Subcategoría A3 se realizan con aquellos UAS que cumplan con alguno de los siguientes requisitos:

- ✓ Ser de construcción privada con una MTOM < 25 kg.
- ✓ Sin marcado de clase y hayan sido introducidas en el mercado antes del 1 de enero de 2023, con los requisitos expuestos en el punto "UAS/drones sin marcado de clase".
- ✓ Llevar etiqueta de marcado de Clase C2.
- ✓ Llevar etiqueta de marcado de Clase C3 y por tanto cumplan con los siguientes requisitos técnicos:
 - MTOM < 25 kg y una dimensión máxima inferior a 3 m;
 - fuente de alimentación eléctrica;
 - número de serie único;
 - sistema de identificación a distancia directa y de red;
 - sistema de geoconsciencia;

- sistema de aviso de batería baja para la aeronave no tripulada y la estación de control (CS);
 - estar equipado con un enlace de datos protegido contra el acceso no autorizado a las funciones de mando y control (C2);
 - equipar luces para control de actitud y vuelo nocturno.
- ✓ Llevar etiqueta de marcado de **Clase C4** y por tanto cumplan con los siguientes requisitos técnicos:
- MTOM < 25 kg;
 - ser controlable y maniobrable de manera segura por un piloto a distancia siguiendo las instrucciones del fabricante;
- ✓ no disponer de modos de control automático, excepto para la asistencia a la estabilización del vuelo sin ningún efecto directo en la trayectoria y para la asistencia en caso de pérdida del enlace, siempre que se disponga de una posición fija predeterminada de los mandos de vuelo en caso de pérdida del enlace;
- ✓ estar destinadas para la práctica del aeromodelismo.

APÉNDICE C

Estructura del Reglamento 101

Subparte A - Disposiciones generales

- 101.001 - Aplicabilidad
- 101.003 - Definiciones
- 101.005 - Falsificación, reproducción o alteración
- 101.007 - Inspección, prueba y demostración de cumplimiento.
- 101.009 - Notificación de accidentes

Subparte B - Reglas de operación

- 101.3 - Aplicabilidad y categoría abierta
- 101.5 - Registro de aeronaves no tripuladas y certificado de registro
- 101.7 - Significado de las condiciones de operación estándar de aeronaves no tripuladas
- 101.9 - Aprobación de áreas para la operación de aeronaves no tripuladas
- 101.11 - Espacio aéreo segregado
- 101.13 - Espacio aéreo controlado
- 101.15 - Conocimiento del espacio aéreo
- 101.17 - Minimización de peligros y riesgos
- 101.19 - Supresión de los artículos
- 101.21 - Persona u organización aprobada (AAO)
- 101.23 - Aeródromos
- 101.25 - Espacio aéreo
- 101.27 - Operaciones de línea de visión visual (VLOS)
- 101.29 - Limitaciones del día y del clima
- 101.31 - Operaciones nocturnas
- 101.33 - Derecho de paso
- 101.35 - Operación sobre y cerca de personas
- 101.37 - Límites de masa de la aeronave
- 101.41 - Requisito para una licencia de piloto remoto
- 101.43 - Operaciones UAS prohibidas
- 101.45 - Alcohol o drogas (Parte 91, referencia a (reglamentos operativos de aviación general).

APÉNDICE D

Estructura de la Circular de asesoramiento 101-1

Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) (25 kilogramos o menos)
Operar de conformidad con las reglas de la [Parte 101]

Subparte A - Disposiciones generales

101.001 - Aplicabilidad
101.009 - Aprobación de áreas para la operación de aeronaves no tripuladas

Subparte B - Reglas de operación

101.5 - Registro
101.13 - Espacio aéreo controlado
101.15 - Conocimiento del espacio aéreo
101.17 - Minimización de peligros y riesgos
101.19 - Supresión de los artículos

Subparte C - Aeronaves no tripuladas

101.21 - Persona u organización autorizada
101.23 - Aeródromos
101.23 (a) (1) (Por definir)
¿Qué constituye una operación protegida?
101.25 - Espacio aéreo
101.25 (a) (Por definir)
101.25 (a) (1) (Por definir)
Requisito para obtener el consentimiento de las personas con las que se pretende volar en terrenos y espacios públicos
101.25 (c) (Por definir)
101.27 - Operación en línea de visión visual (VLOS)
101.37 - Límites de masa de las aeronaves

Orientación adicional para operadores UAS

Evitar aviones tripulados
¿Qué hacer si un UA se pierde o se va volando?
¿Qué nivel de control humano se requiere?
¿Puedo operar mi UAS bajo la influencia de drogas o alcohol?
¿Dónde es probable que haya aviones que vuelen bajo y, qué puedo hacer para operar de manera segura en estas áreas? etc.

Cuestión 4 del orden del día: Presentación del avance del equipo de trabajo a cargo de desarrollar las acciones previas al desarrollo del marco reglamentario modelo LAR RPAS

4.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se presentó la NE/05 – *Reporte de operaciones internacionales según reglas IFR con RPAS en la Región SAM.*

4.2 El relator de este grupo de trabajo informó que el marco normativo internacional completo de la OACI sólo estará disponible alrededor de 2030 y que, de acuerdo con la planificación actual de esta Organización, se espera que las disposiciones básicas sean aplicables en 2026.

4.3 En este contexto, se verificó la existencia de disposiciones claras para que los Estados involucrados emitan una autorización especial, a fin de viabilizar este tipo de operación.

4.4 Sin embargo, y por las razones arriba indicadas, se consideró que en el corto plazo sería importante desarrollar un formato de reporte que permita a los Estados de la Región SAM y del SRVSOP, tener visibilidad sobre las demandas del tipo de operación internacional UA/RPA que existen en la región, ya que esta información podría resultar muy útil para futuros desarrollos.

4.5 Sobre el particular, se presentó a la reunión, una propuesta de formato de reporte que podría ser adoptado en la región SAM acerca de las operaciones internacionales, según reglas IFR con RPAS. El formato de reporte sería circulado a los Estados de la región, a los cuales se les solicitará que envíen a la Oficina Regional Sudamericana los formatos completados, toda vez que los Estados autoricen una operación internacional según reglas IFR con RPAS.

4.6 La reunión comentó que la mención de determinados certificados, licencias, etc., no debería ser entendida como un requisito para la autorización por parte de los Estados involucrados, toda vez que los mismos tienen soberanía plena para determinar las condiciones necesarias en la emisión de dicha autorización. En este sentido, el primer objetivo sería conocer las operaciones que ocurren en la región y la experiencia práctica de los Estados potencialmente involucrados en la emisión de las autorizaciones.

4.7 Por lo expuesto, la reunión convino la siguiente conclusión:

Conclusión RVPF-UAS-RPAS/3-04 Adopción del formato de reporte para informar sobre las operaciones internacionales IFR con RPAS

- a) adoptar el formato de reporte que se presenta en el **Apéndice A** de esta parte del informe;
- b) circular el formato de reporte a los Estados de la Región SAM y del SRVSOP, solicitando el envío de información a la Oficina SAM y SRVSOP, sobre las autorizaciones que emitan los Estados para operaciones internacionales según reglas IFR con RPAS, a fin de facilitar futuros desarrollos reglamentarios en este campo;
- c) crear un repositorio en la Oficina SAM y SRVSOP para recopilar la información recibida; y
- d) en base a la información recopilada, contribuir con el canal de coordinación técnica y administrativa a ser establecido e implementado, de acuerdo con la Conclusión RVPF-UAS-RPAS/2-02, para tratar las solicitudes de operaciones internacionales con RPAS.

APÉNDICE A

FORMATO DE REPORTE PARA INFORMAR SOBRE LAS OPERACIONES INTERNACIONALES IFR CON RPAS

Informe de operación internacional UA/RPA

Lugar de despegue: [Clique ou toque aqui para inserir o texto.](#)

Fecha/hora de despegue: [Clique ou toque aqui para inserir uma data.](#)

Lugar de llegada: [Clique ou toque aqui para inserir o texto.](#)

Fecha/hora de llegada: [Clique ou toque aqui para inserir uma data.](#)

Aeronave (fabricante/modelo): [Clique ou toque aqui para inserir o texto.](#)

Piloto remoto responsable: [Clique ou toque aqui para inserir o texto.](#)

Operador: [Clique ou toque aqui para inserir o texto.](#)

¿Aeronave registrada?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
¿Certificado de aeronavegabilidad?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
¿Certificado de explotador aéreo?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
¿Licencia de piloto remoto?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
¿Operación en aeródromo?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
¿Reglas de vuelo IFR?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
¿Espacio aéreo no segregado?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No
¿Póliza de seguro?	<input type="checkbox"/> Si	<input type="checkbox"/> No

**Cuestión 5 del
orden del día: Otros asuntos**

5.1 Bajo esta cuestión del orden del día, se acordó que la Cuarta Reunión Virtual de los Puntos Focales UAS/RPAS de los Estados SAM y del SRVSOP se lleve a cabo el lunes 25 de octubre de 2021, a partir de las 9 am, hora de Lima.