



**NOTA DE ESTUDIO**

**ASAMBLEA — 41° PERÍODO DE SESIONES**

**COMISIÓN TÉCNICA**

**Cuestión 31: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Normalización**

**REQUISITOS MÉDICOS PROPUESTOS PARA LOS SISTEMAS  
DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPAS)**

(Presentada por el Canadá)

**RESUMEN**

El Canadá está ampliando el marco de explotación de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) para incorporar RPAS de mayor tamaño y un marco para la explotación más allá de la visibilidad directa visual de menor riesgo. Como acompañamiento a este nuevo certificado de explotador, el Canadá propone una norma médica que deban cumplir las personas solicitantes, con el visto bueno de un/a médico/a mediante declaración firmada.

Debido a las diferencias operacionales y medioambientales entre los RPAS y la aviación tradicional, se propone una nueva norma médica para mitigar los riesgos de seguridad operacional que afectan únicamente a los RPAS.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a:

- a) presentar comentarios sobre la propuesta de norma médica para los RPAS; y
- b) solicitar a la OACI que elabore un marco reconocido de certificación médica para los RPAS.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los objetivos estratégicos de Seguridad operacional, Seguridad de la aviación y facilitación, y Desarrollo económico del transporte aéreo.
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se prevén implicaciones financieras.
<i>Referencias:</i>	<a href="#">Aviso de propuesta de enmienda y documento de consulta</a> (únicamente en inglés)

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Ministerio de Transporte del Canadá (TC) está redactando una propuesta de normativa médica para los explotadores de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), ya que aumenta la envergadura y complejidad de la explotación de estos sistemas en el Canadá. La propuesta consiste en una norma de mínimos para evitar la explotación temeraria y negligente.

1.2 En abril de 2020, el TC publicó un [Aviso de propuesta de enmienda](#) para aumentar el marco de visibilidad directa visual (VLOS) en el Reglamento de Aviación del Canadá (CAR), para permitir determinadas operaciones con RPAS por encima de 25 kg e incorporar un marco para las operaciones más allá de la visibilidad directa visual (BVLOS) de menor riesgo en el Canadá.

1.3 Se ha constatado que, con el incremento de privilegios otorgados a los explotadores en el nuevo marco, debería mitigarse el mayor nivel de riesgo mediante una norma médica específica para los RPAS. El TC presentó, como parte de esta propuesta, un esbozo de los requisitos médicos mediante un proceso de autodeclaración y con el visto bueno de un/a médico/a.

1.4 Al TC no le consta que otros Estados miembros dispongan de una normativa similar, específica para los explotadores de RPAS [denominados también habitualmente vehículos aéreos no tripulados (UAV), sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) o drones].

## 2. NORMA MÉDICA PROPUESTA

2.1 La normativa médica propuesta para los RPAS se elaboró teniendo en cuenta las diferencias operacionales y medioambientales entre la aviación tradicional y los RPAS. El tipo de explotación con RPAS que se incluiría en este proyecto de regulación no incluye el transporte de personas. Además, el diseño de un RPAS incorpora características técnicas para la mitigación de fallos del sistema y de las comunicaciones, lo que hace que el riesgo de incapacitación médica humana sea menor en términos de seguridad operacional si se compara con la aviación tradicional. El riesgo se reduce todavía más al imponer restricciones de explotación, en función, por ejemplo, del tipo de espacio aéreo y de la densidad de población en tierra.

2.2 El objetivo de la norma médica propuesta para los RPAS es evitar los vuelos temerarios y negligentes, de ahí que se incida en las siguientes esferas clave:

- a) aptitud física general;
- b) deterioro cognitivo;
- c) trastornos psiquiátricos;
- d) consumo de medicamentos; y
- e) consumo de otras sustancias (entre otras, drogas, alcohol y cannabis).

2.3 Los trámites de solicitud del certificado médico para la explotación de RPAS afianzarían el concepto de “hogar médico”<sup>1</sup>, según el cual la persona interesada solicita el visto bueno médico a su médico/a de familia o de la comunidad que está al tanto de su historial médico. Las personas solicitantes aptas no estarán obligadas a someterse a un examen médico de la aviación civil (CAME), si bien un examen CAME sí podría exigirse en casos complejos.

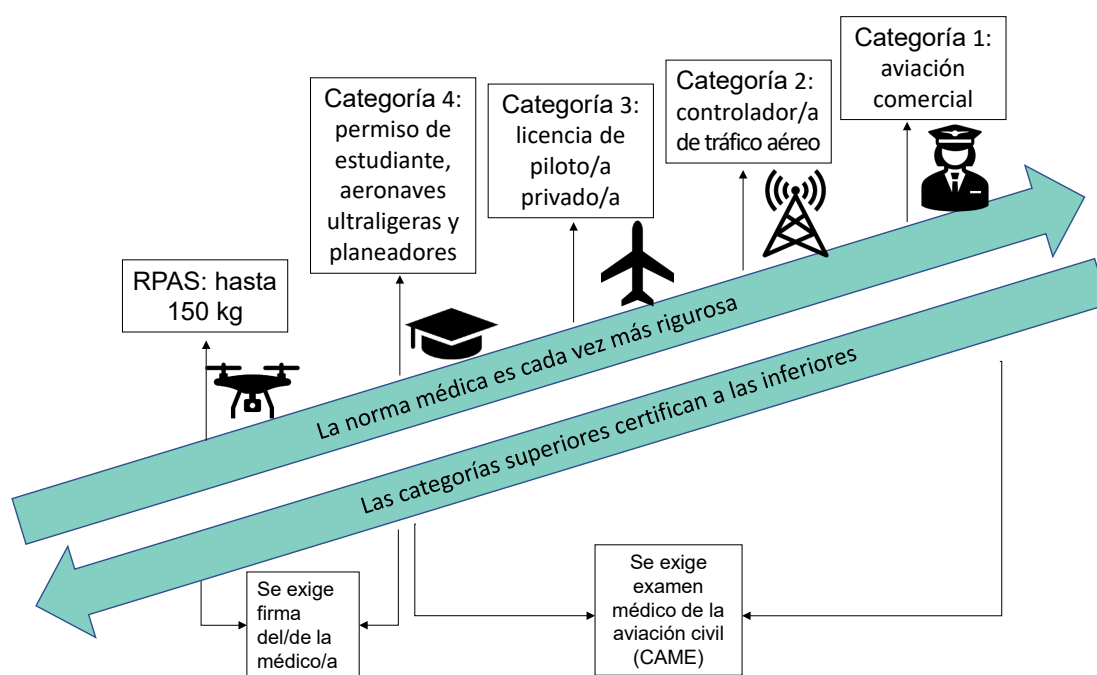
---

<sup>1</sup> [The Patient's Medical Home | The College of Family Physicians of Canada \(cfpc.ca\)](https://www.cfpc.ca/).

2.4 Los explotadores de RPAS tendrán que renovar su certificado médico ateniéndose al plazo de renovación fijado, de no ser que el TC especifique un periodo de renovación menor, similar al marco del TC existente para el certificado médico de la [Categoría 4](#) (no conforme con la OACI).

### 3. MARCO DE IMPLEMENTACIÓN

3.1 La normativa médica para los RPAS propuesta se incorporará en el marco existente para los certificados médicos de la aviación tradicional. Los certificados médicos aeronáuticos de mayor rango, con normas médicas más rigurosas, serán válidos para los certificados de rangos inferiores. Por tanto, las personas titulares de certificados médicos aeronáuticos canadienses para la aviación tradicional cumplirán, por definición, los requisitos médicos para los RPAS. En el **gráfico 1** se muestran la serie de certificados médicos propuestos en el Canadá.



**Serie de certificados médicos aeronáuticos del Canadá**

**Gráfico 1: serie de certificados médicos propuestos en el Canadá**

3.2 Tal y como se señala más arriba, las personas solicitantes aptas pueden dirigirse a su médico/a de familia para la obtención del certificado médico RPAS o puede que se les requiera visitar un CAME. Se trata de un proceso de doble vía para lograr un nivel suficiente de supervisión regulatoria de la explotación con riesgo relativamente bajo de los RPAS. A continuación, se detalla cada una de las vías:

3.2.1 Vía 1: las personas solicitantes aptas solicitarán en primer lugar un certificado médico debidamente firmado a su médico/a de familia o de la comunidad. Dicho certificado incluye una declaración sobre la salud de la persona interesada, en función de la norma médica propuesta. Si el/la médico/a considera apta a la persona solicitante y da su visto bueno, la información se recogerá en un portal virtual del TC y la persona solicitante conservará un ejemplar del certificado médico firmado cuando realice operaciones de RPAS. En caso de que el personal médico no dé su visto bueno, la persona solicitante deberá remitirse a la Vía 2 para obtener la certificación.

3.2.2 Vía 2: aquellas personas solicitantes no aptas para el certificado médico (Vía 1) deberán dirigirse a un CAME para obtener su certificación. La finalidad de esta vía es procurar que el TC conserve la supervisión regulatoria en la tramitación de casos complejos. Toda persona solicitante aprobada por el TC recibirá un certificado médico de aviación del Canadá válido para las operaciones de RPAS.

#### 4. CONCLUSIÓN

4.1 Puesto que la explotación de RPAS es cada vez más compleja y generalizada en la industria de la aviación, es importante establecer el marco regulatorio adecuado, que incluya normas médicas, para lograr un nivel adecuado de seguridad operacional de la aviación, al tiempo que se apoya el crecimiento del sector.

4.2 Las normas médicas propuestas para los RPAS hacen hincapié en evitar su explotación temeraria y negligente, en casos de riesgo reducido. En la medida en que los privilegios de los certificados RPAS pasan a incluir RPAS de más tamaño y la explotación sea de mayor riesgo, las normas médicas para los RPAS irán evolucionando para pasar a formar parte de la serie de normas médicas ya existente para la aviación tradicional.