

ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

Resolución 527/2015

Bs. As., 10/07/2015

VISTO el Expediente N° ANC:0000251/2015 del Registro de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL, número original SO1:0309450/2014 del Registro del MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN FEDERAL, INVERSIÓN PÚBLICA Y SERVICIOS, el Decreto N° 1.770 de fecha 29 de noviembre de 2007, el Anexo 2 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) ratificado por la Ley N° 13.891, la Circular 328 AN/190 y el Documento 10019 AN/507 de la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI), y

CONSIDERANDO:

Que el Decreto N° 1.770 de fecha 29 de noviembre de 2.007 establece que la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) ejerce, entre otras facultades, las acciones necesarias competentes a la Autoridad Aeronáutica derivadas del Código Aeronáutico, las Regulaciones Aeronáuticas, los Convenios y Acuerdos Internacionales, el Reglamento del Aire y demás normativas y disposiciones vigentes, tanto nacionales como internacionales.

Que asimismo, resulta competente para intervenir en la elaboración de proyectos normativos vinculados a la materia de su competencia; estimular la aeronavegación, dentro de un marco compatible con el normal desarrollo de la vida de la comunidad y de protección del medio ambiente, adoptando las medidas de control necesarias para optimizar la seguridad de los vuelos y aplicando las sanciones correspondientes; disponer la habilitación, fiscalización y registro de licencia y certificaciones del personal de servicios aeronáuticos, de material aeronáutico, de aeronaves y operaciones de aeronaves; mantener el registro del material aeronáutico y de las aeronaves; como así también promover y apoyar las actividades industriales, de investigación y desarrollo de sistemas para el espacio aéreo.

Que el desarrollo científico y técnico motivó la irrupción de nuevos usuarios y aparatos en el espacio aéreo y, entre éstos, los sistemas de aeronaves no tripuladas o UAS (por su sigla en inglés: unmanned aircraft systems) que incluye, según la nomenclatura elaborada por la ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (OACI), a las aeronaves pilotadas a distancia, las plenamente autónomas o la combinación de ambas.

Que en virtud de dicho desarrollo, la Circular 328 AN/190 —Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)— y el Documento 10019 AN/507 —Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia— de la OACI informan a los Estados sobre su perspectiva respecto de la integración de estos sistemas en el espacio aéreo no segregado y en los aeródromos; llaman a considerar las diferencias fundamentales respecto de la aviación tripulada que dicha integración entrañará y alientan a los Estados a que contribuyan a la elaboración de una política al respecto.

Que de acuerdo a lo previsto en los documentos de la OACI, sólo las aeronaves pilotadas a distancia o RPA (por su sigla en inglés: remotely-piloted aircraft) podrán integrarse al sistema de aviación civil internacional en el futuro previsible.

Que actualmente la OACI se encuentra elaborando el marco normativo que regulará la operación de dichos vehículos aéreos y, de acuerdo a lo previsto en los documentos citados, a medida que cada tema y tecnología alcancen suficiente madurez, se adoptarán Normas y Métodos Recomendados (SARPS, por su sigla en inglés: Standards and Recommended Practices) pertinentes, previendo que ello constituirá un proceso evolutivo y gradual.

Que como consecuencia de la carencia de una norma internacional dictada por la OACI en esta materia, la operación de los vehículos aéreos no tripulados carece de una normativa interna específica, lo que no fue óbice para el desarrollo de la industria nacional al respecto, mucho menos, su comercialización y uso, tanto con fines recreativos como comerciales.

Que por ello resulta necesario que, sin perjuicio del simultáneo desarrollo de Normas y Métodos Recomendados en el ámbito de la OACI y considerando las previsiones de los artículos 4, 10 y 79 del Código Aeronáutico (Ley N° 17.285), se regulen con carácter provisorio estos vehículos y sistemas de vehículos y se establezcan los recaudos para su operación.

Que el objetivo principal de todo marco normativo de aviación es lograr y conservar el nivel uniforme de seguridad operacional más elevado posible y, en el caso de los vehículos aéreos no tripulados, esto significa velar por la seguridad operacional de todos los demás usuarios del espacio aéreo así como la seguridad de las personas y los bienes en superficie.

Que la DIRECCIÓN NACIONAL DE SEGURIDAD OPERACIONAL, la DIRECCIÓN NACIONAL DE INSPECCIÓN DE NAVEGACIÓN AÉREA y la Unidad de Planificación y Control de Gestión, todas de esta Administración Nacional, han tomado la intervención que les compete.

Que mediante la Resolución ANAC N° 41 de fecha 5 de febrero de 2015 se implementó el procedimiento de Elaboración Participativa de Normas establecido por el Decreto N° 1.172 de fecha 3 de diciembre de 2003 con relación al proyecto de reglamento provisional sobre vehículos aéreos no tripulados, procedimiento que brindó la posibilidad de que los interesados expresaran su opiniones y propuestas respecto del proyecto elaborado; las que fueron analizadas y consideradas y motivaron modificaciones a dicho proyecto.

Que la Dirección de Asuntos Jurídicos dependiente de la DIRECCIÓN GENERAL LEGAL, TÉCNICA Y ADMINISTRATIVA de esta Administración Nacional, ha tomado la intervención que le compete.

Que la presente medida se dicta en uso de las facultades conferidas en los Decretos Nros. 1.172 de fecha 3 de diciembre de 2003 y 1.770 de fecha 29 de noviembre de 2007.

Por ello,

EL ADMINISTRADOR NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL

RESUELVE:

ARTÍCULO 1° — Apruébase el Reglamento Provisional de los Vehículos Aéreos No Tripulados que, como Anexo, integra la presente resolución.

ARTÍCULO 2° — Las autorizaciones previstas en el Reglamento que se aprueba por la presente se tramitarán a través del Casillero Aeronáutico Digital (CAD).

ARTÍCULO 3° — El Reglamento Provisional de los Vehículos Aéreos No Tripulados entrará en vigencia a los CIENTO VEINTE (120) días de su publicación en el Boletín Oficial.

ARTÍCULO 4° — Regístrese, comuníquese, dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial para su publicación en el Boletín Oficial y, cumplido, vuelva a la Unidad de Planificación y Control de Gestión —Departamento Normativa Aeronáutica, Normas y Procedimientos Internos— para su publicación en la página web institucional y oportunamente, archívese. — Dr. ALEJANDRO A. GRANADOS, Administrador Nacional de Aviación Civil.

ANEXO

REGLAMENTO PROVISIONAL DE LOS VEHÍCULOS AÉREOS NO TRIPULADOS

CAPÍTULO I.— GENERALIDADES.

ARTÍCULO 1° – Definiciones particulares. Para el propósito de esta norma, además de las definiciones establecidas en la Parte 1 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC), los términos y las expresiones que se indican a continuación, tienen el siguiente significado:
Aeromodelo. Aparato o mecanismo que puede circular en el espacio aéreo, controlado o conducido a distancia por un sistema de radio control (que acciona directamente sus servos) que opera a la vista de su operador y cuyo destino es exclusivamente recreativo y/o deportivo.
Espacio aéreo segregado. Espacio aéreo de dimensiones especificadas asignado a usuarios específicos para su uso exclusivo.

Estación de piloto remoto. Estación en la cual el piloto remoto dirige el vuelo de un vehículo aéreo pilotado a distancia.

Miembro de la tripulación remota. Miembro de la tripulación, titular de una autorización, encargado de tareas esenciales para la operación de un sistema de vehículo aéreo pilotado a distancia durante el tiempo de vuelo.

Noche. Las horas comprendidas entre el fin del crepúsculo civil vespertino y el comienzo del crepúsculo civil matutino, o cualquier otro periodo entre la puesta y la salida del sol que especifique la autoridad correspondiente.

NOTA: El crepúsculo civil termina por la tarde cuando el centro del disco solar se halle a 6° por debajo del horizonte y empieza por la mañana cuando el centro del disco solar se halle a 6° por debajo del horizonte.

Observador de vehículo aéreo pilotado a distancia. Miembro de la tripulación remota quien, mediante observación visual del vehículo aéreo pilotado a distancia, ayuda al piloto remoto en

la realización segura del vuelo.

Operación exclusivamente autónoma. Una operación durante la cual un vehículo aéreo no tripulado vuela sin intervención de piloto en la gestión del vuelo.

Operación con visibilidad directa. Operación en la cual la tripulación remota mantiene contacto visual —sin el auxilio de instrumentos— con el vehículo aéreo para dirigir su vuelo y satisfacer las responsabilidades de separación y anticollisión.

Pilotada a distancia. Control de un vehículo aéreo desde una estación de piloto remoto que no está a bordo de aquél.

Piloto a los mandos. Persona que manipula los mandos de vuelo de un vehículo aéreo y es responsable de la trayectoria del vuelo de aquél.

Piloto remoto. Persona que manipula los controles de vuelo de un vehículo aéreo pilotado a distancia durante el tiempo de vuelo.

Sistema de vehículo aéreo pilotado a distancia. 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.

Transferencia. Acción de trasladar el control del pilotaje de una estación de piloto remoto a otra.

Uso recreativo o deportivo. Operación del vehículo aéreo pilotado a distancia o del sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia por diversión, esparcimiento, placer o pasatiempo o con fines terapéuticos y sin otra motivación. Por ello, no se considera uso recreativo o deportivo el uso de estos vehículos para:

- 1) la fotografía o filmación no consentida de terceros o de sus bienes o pertenencias;
- 2) la observación, intromisión o molestia en la vida y actividades de terceros;
- 3) la realización de actividades semejantes al trabajo aéreo.

Vehículo aéreo exclusivamente autónomo. Vehículo aéreo no tripulado que no permite la intervención del piloto en la gestión del vuelo.

Vehículo aéreo no tripulado. Vehículo aéreo destinado a volar sin piloto a bordo.

Vehículo aéreo pilotado a distancia. Vehículo aéreo que no lleva a bordo un piloto a los mandos.

ARTÍCULO 2º.- ÁMBITO DE APLICACIÓN.

1) Este reglamento prescribe de modo provisorio los requisitos generales de operación de los vehículos aéreos pilotados a distancia y de los sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia 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.

2) La ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) es la autoridad aeronáutica competente, responsable de regular y fiscalizar las operaciones aéreas en el ámbito indicado.

3) Las disposiciones del presente reglamento serán aplicables a:

- a) Las operaciones aéreas realizadas con vehículos aéreos no tripulados, cualquiera sea su naturaleza constructiva.
- b) Toda persona física o jurídica que pretenda obtener una autorización para operar vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia o que

pretenda ser miembro de la tripulación remota.

c) Toda persona que lleve a cabo la conservación o reparación de dichos vehículos.

ARTÍCULO 3°.- CLASIFICACIONES.

1) A los fines de esta regulación, los vehículos aéreos no tripulados se clasifican en:

a) Autónomos.

b) Vehículos aéreos pilotados a distancia.

c) Sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia.

2) Además, por sus características, estos vehículos se clasifican en las siguientes categorías:

a) Pequeños, de hasta DIEZ (10) kilogramos de peso vacío.

b) Medianos, de entre DIEZ (10) y CIENTO CINCUENTA (150) kilogramos de peso vacío.

c) Grandes, de más de CIENTO CINCUENTA (150) kilogramos de peso vacío.

CAPÍTULO II.- OPERACIONES.

ARTÍCULO 4°.- El uso y la operación de los vehículos aéreos no tripulados dentro del ámbito de aplicación indicado, deberá realizarse conforme a las siguientes previsiones y dentro de los espacios aéreos segregados previamente autorizados por la ANAC.

ARTÍCULO 5°.- Todo sujeto que pretenda operar un vehículo aéreo pilotado a distancia o un sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia deberá contar con una autorización expedida por la ANAC, con excepción de los vehículos pequeños con fines deportivos o recreativos y en las condiciones que se establezcan de conformidad con lo previsto en el Capítulo III.

ARTÍCULO 6°.- Se prohíbe la operación de vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia en:

a) espacios aéreos controlados, corredores visuales y helicorredores; excepto que previamente se haya obtenido una autorización especial de la autoridad aeronáutica con intervención del prestador de servicios de tránsito aéreo.

b) áreas sensibles al ruido; dentro del área de influencia de la senda de aproximación o de despegue de un aeródromo; zonas prohibidas, restringidas y/o peligrosas que se hayan establecido como tales; excepto que previamente se haya obtenido una autorización especial de la autoridad aeronáutica con intervención del prestador de servicios de tránsito aéreo.

ARTÍCULO 7°.- Fuera de los supuestos previstos en el artículo anterior, los vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia estarán limitados para operar hasta una altura máxima de CIENTO VEINTIDOS (122) metros (400 pies) sobre el nivel del terreno.

ARTÍCULO 8°.- Los vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia no podrán ser operados a más de CUARENTA Y TRES (43) metros (140 pies) de altura sobre nivel del terreno debajo de un espacio aéreo controlado o dentro de un radio de CINCO (5) kilómetros del centro geométrico de la pista de un aeródromo.

Excepcionalmente, y siempre que lo requiera la naturaleza de la operación y se establezcan medidas de seguridad apropiadas, la autoridad aeronáutica podrá conceder autorizaciones especiales para la operación en estos sectores, con intervención del prestador de servicios 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.

ARTÍCULO 9°.- Ningún vehículo aéreo pilotado a distancia o sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia podrá operar a una distancia menor a UN (1) kilómetro del límite lateral de un corredor destinado a operaciones realizadas según reglas de vuelo visual o VFR (por su

sigla en inglés: visual flight rules), salvo excepción otorgada en los términos del artículo anterior.

ARTÍCULO 10.- Ningún vehículo aéreo pilotado a distancia o sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia podrá operar a una distancia menor a UN (1) kilómetro del límite lateral de un helicorredor, ni tampoco a menos de QUINIENTOS (500) metros del límite lateral de un helipuerto salvo excepción otorgada en los términos del Artículo 8°.

ARTÍCULO 11.- Durante toda la operación de un vehículo aéreo pilotado a distancia o de un sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia deberá mantenerse visibilidad directa y continua de aquél.

ARTÍCULO 12.- La operación de un vehículo aéreo pilotado a distancia o de un sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia será responsabilidad de quienes la lleven a cabo o faciliten, incluyendo la responsabilidad por los daños y perjuicios que puedan provocar a terceros durante sus operaciones.

ARTÍCULO 13.- Los propietarios u operadores de vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia están obligados a contratar un seguro de responsabilidad por los daños a terceros que pudiera ocasionar su operación. No se autorizará la circulación aérea de vehículo alguno previsto por este artículo, a menos que acredite tener asegurados tales daños. Las coberturas de riesgos no podrán ser inferiores a las establecidas, para aeronaves, en el artículo 160 del Código Aeronáutico.

ARTÍCULO 14.- Los operadores de vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia 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/s remoto/s y observador/es.

ARTÍCULO 15.- Los vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia no podrán operar sobre zonas densamente pobladas o aglomeración de personas, salvo excepción otorgada en los términos del artículo 8°.

ARTÍCULO 16.- Los vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia operarán exclusivamente en horario diurno y en condiciones meteorológicas visuales que permitan su operación segura. Está prohibida su operación nocturna. Excepcionalmente, y siempre que lo requiera la naturaleza de la operación y se establezcan medidas de seguridad apropiadas, la autoridad aeronáutica podrá conceder autorizaciones especiales para la operación nocturna.

ARTÍCULO 17.- Los vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia deberán contar con medidas adecuadas para su protección contra actos

de interferencia ilícita, conforme a la reglamentación que oportunamente aprobará la autoridad aeronáutica.

ARTÍCULO 18.- Salvo autorización expresa de la autoridad aeronáutica, los vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia tienen prohibido realizar vuelos acrobáticos.

ARTÍCULO 19.- Se prohíbe la operación simultánea de más de un vehículo aéreo por la misma estación de piloto remoto a la vez.

ARTÍCULO 20.- Los vehículos aéreos pilotados a distancia o sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia no podrán transportar personas o carga, excepto —en el caso de la carga— cuando fuera imprescindible para realizar la actividad que se hubiera autorizado.

ARTÍCULO 21.- Los vehículos aéreos pilotados a distancia o sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia podrán prescindir de un basamento o amarre determinado; sin perjuicio de que sus titulares deban presentarlos en el lugar que la autoridad aeronáutica indique para su fiscalización. El incumplimiento a los requerimientos de la autoridad aeronáutica dará lugar a la inmediata prohibición de toda operación aeronáutica del vehículo o sistema de vehículos en cuestión.

ARTÍCULO 22.- Se prohíben las operaciones de cualquier tipo y con cualquier finalidad de vehículos aéreos exclusivamente autónomos.

CAPÍTULO III.- RÉGIMEN DE LOS VEHÍCULOS AÉREOS NO TRIPULADOS PEQUEÑOS CON FINES RECREATIVOS O DEPORTIVOS.

ARTÍCULO 23.- Los miembros de la tripulación remota de un vehículo aéreo pilotado a distancia o un sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia de esta categoría deberán ser mayores de 16 años de edad y cumplir los requisitos establecidos en el Capítulo V del presente reglamento.

ARTÍCULO 24.- Cuando la tripulación remota estuviera integrada por un miembro menor de 18 años y mayor de 16, deberá encontrarse bajo la supervisión directa de un mayor de edad responsable por sus actos y omisiones.

ARTÍCULO 25.- Todo miembro de la tripulación remota de un vehículo aéreo pilotado a distancia o de un sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia deberá adoptar las medidas necesarias para comprobar el correcto funcionamiento del vehículo aéreo o sistema antes de iniciar su uso.

ARTÍCULO 26.- La operación será responsabilidad de quienes la lleven a cabo o faciliten, incluyendo la responsabilidad por los daños y perjuicios que puedan provocar a terceros durante sus operaciones.

ARTÍCULO 27.- Su 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 28.- Ningún miembro de la tripulación remota participará en su operación bajo los efectos del alcohol o drogas.

ARTÍCULO 29.- No será aplicable al uso y la operación de los vehículos aéreos no tripulados pequeños con fines recreativos o deportivos, lo dispuesto en los Artículos 13, 14, 17, 30 y 31 de este Reglamento.

CAPITULO IV.- REGISTRO.

ARTÍCULO 30.- Los vehículos aéreos pilotados a distancia y los sistemas de vehículos aéreos

pilotados a distancia deberán inscribirse en un registro especial, que será organizado y administrado por el Registro Nacional de Aeronaves.

ARTÍCULO 31.- Los vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia deberán llevar una placa de identificación inalterable fijada a su estructura, con arreglo a la Parte 45 Subparte B Sección 45.13 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) que indique: su identificación, su número de serie o de manufactura y el nombre y domicilio del propietario y del operador, si correspondiera. La estación de piloto remoto llevará inscrita la individualización del vehículo aéreo que desde dicha estación se controle.

CAPÍTULO V.- MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN REMOTA.

ARTÍCULO 32.- Los miembros de la tripulación remota de un vehículo aéreo pilotado a distancia o un sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia deberán reunir los siguientes requisitos:

- 1) Ser mayores de edad;
- 2) Contar con aptitud psicofisiológica certificada por un hospital público, que de cuenta de su aptitud visual y auditiva como así también de su motricidad fina.

No obstarán al otorgamiento de la autorización la visión con corrección, monocular o el daltonismo como tampoco la limitación de la aptitud ambulatoria, siempre que resulten adecuadas para la operación segura.

Será dispensado de este recaudo quien acredite su aptitud psicofisiológica vigente mediante el certificado correspondiente, emitido conforme a la Parte 67 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC).

Este recaudo deberá ser acreditado cada DOS (2) años.

- 3) Los miembros de la tripulación remota de un vehículo aéreo pilotado a distancia o un sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia deberán acreditar, mediante una evaluación por parte de la autoridad aeronáutica, el conocimiento de la reglamentación vigente a tenor del examen que oportunamente establecerá la autoridad competente.

Será dispensado de este recaudo quien acredite ser titular de algún certificado de idoneidad aeronáutica vigente, emitido conforme a las Partes 61, 63, 64, 65 o 105 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC).

- 4) Los miembros de la tripulación remota de un vehículo aéreo pilotado a distancia o un sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia deberán acreditar, mediante una evaluación por parte de la autoridad aeronáutica, su aptitud para operar en forma segura el tipo de vehículo aéreo o sistema para el cual solicite autorización.

CAPÍTULO VI.- COMUNICACIONES.

ARTÍCULO 33.- Los vehículos aéreos pilotados a distancia y los sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia, en cuanto respecta al uso del espectro radioeléctrico, deberán cumplir con la reglamentación vigente establecida por la autoridad competente en materia de radiocomunicaciones.

CAPÍTULO VII.- FISCALIZACIÓN.

ARTÍCULO 34.- La autoridad aeronáutica realizará las actuaciones que estime pertinentes a efectos de verificar el cumplimiento de la normativa vigente y aplicará, en casos de incumplimientos o infracciones, el régimen de faltas aeronáuticas vigente.

ARTÍCULO 35.- En los vehículos aéreos pilotados a distancia y los sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia, el piloto a los mandos es el responsable de su conducción y maniobra.