

Referencia: Advierten problemática y aportan soluciones

**Señor Administrador de la
ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL
Lic. Oscar Alfredo VILLABONA**
Presente.

Buenos Aires, 6 de agosto 2025.

De nuestra mayor consideración:

Tenemos el agrado de dirigirnos a usted en nuestras calidades de presidentes de la CÁMARA ARGENTINA DE EMPRESAS DE DRONES Y AFINES (CAEDYA) y de la FEDERACIÓN ARGENTINA DE CÁMARAS AGROAÉREAS (FEARCA) con el objeto de saludarlo y distraer su atención con estas líneas.

Mediante correo electrónico de fecha 4 de agosto de 2025, la responsable de la Unidad de Relaciones Institucionales de la ANAC hizo llegar a CAEDYA los proyectos a publicar de las Partes 100, 101 y 102 de las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil.

En el mail se expresó que los textos compartidos eran *“el resultado de un proceso participativo y colaborativo entre la autoridad aeronáutica, el Ministerio de Desregulación y Transformación del Estado y los diversos actores de la industria”* y que *“a lo largo del proceso se consideraron activamente los aportes y puntos de vista de la comunidad aeronáutica, lo que permitió avanzar hacia una regulación moderna, transparente y alineada con las necesidades reales del sector”*.

Lamentamos informarle que el transcripto no representa en absoluto la realidad de los acontecimientos.

En efecto, CAEDYA (que representa a un segmento sustancial del sector profesional y comercial de sistemas RPA/RPAS en el país) no fue convocada a una mesa de trabajo operativa, ni tuvo oportunidad de participar ni de recibir retroalimentación sobre las presentaciones y aportes realizados por TAD, en ninguna instancia formal de dicho proceso. En cuanto a FEARCA (que representa a la totalidad de la Aviación Agrícola argentina), no han sido considerados en absoluto los aportes que le fueran dirigidos el 26 de Mayo de 2025 por su Directora Ejecutiva, Lic. Florencia LUCERO HEGUY.

Siendo así, y ante la inminencia de la entrada en vigencia de las reglamentaciones citadas, nos vemos en la obligación de advertir "in extremis" la problemática que advertimos, al tiempo que aportamos soluciones prácticas que esperamos sean debidamente valoradas a tiempo.

Hemos estructurado nuestro aporte en dieciséis ejes distintos, desarrollados con total claridad para poner en evidencia las oscuridades que exhiben los proyectos compartidos de las Partes 100, 101 y 102. En cada eje formulamos preguntas que pretenden ser disparadores dialécticos, para corregir a tiempo los borradores en sus partes pertinentes.

1. Sobre la indefinición de "Zona Rural" y el riesgo ilimitado en la Categoría Abierta.

La Sección 100.04(a) de la RAAC 100 establece que "*Cualquier aeronave no tripulada sin límite de peso que opere exclusivamente en una zona rural será considerada de categoría Abierta*". La RAAC 101, a su vez, exime a esta categoría de la obligatoriedad de registrar la aeronave no tripulada, obtener una licencia de piloto remoto o contratar un seguro de responsabilidad. Esto crea un escenario de riesgo extremo, donde una aeronave de gran porte (ej. 149 kg) podría ser operada por un piloto sin formación ni pericia demostrada y sin cobertura ante daños a terceros, amparado en una definición de "zona rural" que la norma omite precisar.

Pregunta: ¿Podría la Administración definir con precisión técnica y jurídica qué se entiende por "zona rural" a los efectos de esta norma? Y más importante aún, ¿cuál es el fundamento de seguridad operacional (*Safety Case*) que justifica permitir la operación de aeronaves de peso potencialmente ilimitado bajo las condiciones más laxas del sistema, sin exigir licencia, seguro ni formación certificada?

2. Sobre la voluntariedad de la formación y la garantía de una competencia mínima.

La Sección 101.03 de la RAAC 101 establece que, para la Categoría Abierta (el universo más grande de operadores), "*serán de carácter voluntario*" la obtención de la licencia aeronáutica y la certificación del explotador. Esto significa que la mayoría de los pilotos remotos operarán sin haber superado una evaluación de conocimientos teóricos y prácticos estandarizada, que es la única garantía de que comprenden la normativa, los riesgos y los procedimientos de emergencia.

Pregunta: Siendo la formación el pilar fundamental de la seguridad operacional conforme a lo indicado en los Anexos 1 y 19 al Convenio de Aviación Civil Internacional, ¿qué mecanismos específicos implementará la ANAC para garantizar que un piloto que opta por no obtener una licencia en la Categoría Abierta posea la competencia mínima indispensable para

operar una aeronave no tripulada de forma segura, evitando colisiones con aeronaves tripuladas, interferencias y daños a terceros?

3. Sobre la contradicción normativa entre las RAAC 100/101 y la RAAC 61.

El Código Aeronáutico confiere a los RPA el estatus de "aeronaves". La RAAC 61 (Subpartes L y M) exige de manera imperativa que la formación para obtener una licencia de piloto de aeronaves sea impartida en un CIAC certificado. La nueva RAAC 102 para la Categoría Específica respeta esta congruencia, exigiendo el curso en un CIAC. Sin embargo, la RAAC 100.24(a) y 101.03 establecen la no obligatoriedad de este requisito para la Categoría Abierta, creando un conflicto normativo directo o, peor aún, un vacío que se atropella a toda la filosofía operacional y el bloque normativo aeronáutico.

Pregunta: ¿Podría la Administración explicar el razonamiento jurídico que permite que una parte de las RAAC (100 y 101) deje sin efecto o vuelva "facultativo" un requisito obligatorio establecido en otra parte de las mismas regulaciones (RAAC 61), para el mismo acto (pilotar una aeronave), generando una clara inseguridad jurídica?

4. Sobre la competencia desleal y el rol de los CIACs según RAAC 141.

La RAAC 100.26(d) justifica la desregulación formativa en la necesidad de "*evitar cualquier conducta monopólica*". Sin embargo, los CIACs certificados deben cumplir con los altísimos estándares de la RAAC 141 en cuanto a infraestructura, personal, material de estudio, sistemas de gestión de calidad y fiscalización, lo que implica una inversión y costos operativos significativos. La nueva norma dejaría entrever que permitiría "instructores" sin esta estructura certificada compitan directamente, pero sin las mismas obligaciones. El interés de la ANAC en evitar monopolios (que compartimos) no puede degenerar en el fomento de la competencia desleal entre (que repelemos).

Pregunta: ¿De qué manera planea la ANAC garantizar una competencia leal y proteger la calidad de la instrucción aeronáutica, cuando por un lado exige a los CIACs cumplir con la costosa estructura de la RAAC 141, y por otro permitirán la proliferación de formadores que no están sujetos a los mismos estándares, costos ni fiscalización, generando un incentivo a la baja en la calidad de la formación en el mercado?

5. Sobre la alineación con los estándares internacionales de la OACI.

Como es de su conocimiento, la OACI establece en sus SARPs que, a partir del 26 de noviembre de 2026, la instrucción para tripulaciones a distancia deberá impartirse en una "*organización de instrucción reconocida*". La nueva normativa argentina, al desregular la

formación para la Categoría Abierta, parece moverse en la dirección diametralmente opuesta a este mandato internacional inminente. La ANAC parece ignorar que al liberar por completo la Categoría Abierta en zonas rurales, está metiendo un factor de riesgo extraordinario en el ámbito natural de operación de la Aviación Agrícola, con riesgo cierto de impactos entre aeronaves tripuladas y no tripuladas. Siendo así, la primera línea defensiva se encuentra en la capacitación en organizaciones de instrucción reconocidas por la autoridad aeronáutica (léase CIACs), lo que brilla por su ausencia en la reglamentación propuesta.

Pregunta: ¿Podría la Administración aclarar cómo se alinea la decisión de hacer voluntaria la formación en centros reconocidos (CIACs) para la mayoría de los pilotos con el futuro requisito de OACI? ¿Se ha evaluado el riesgo de que esta desalineación regulatoria afecte la validez internacional de las operaciones y licencias argentinas a corto y mediano plazo?

6. Sobre la Convalidación Automática de Licencias Extranjeras y la Falta de Reciprocidad.

La Sección 102.09 de la RAAC 102 establece una "convalidación automática" para cualquier titular de una licencia expedida por un Estado miembro de la OACI. Este procedimiento se aparta drásticamente de la práctica establecida en la aviación civil internacional y de la propia RAAC 61 para la aviación tripulada. La convalidación de una licencia extranjera, tanto en Argentina como en jurisdicciones como la FAA (EE.UU.) o EASA (Europa), nunca es automática. Por el contrario, exige como mínimo:

- La verificación de la autenticidad de la licencia ante la autoridad emisora.
- La aprobación de un examen teórico sobre reglamentación aérea local, procedimientos y particularidades del espacio aéreo del país anfitrión.
- La obtención de un certificado médico local.

En muchos casos, una evaluación de pericia en vuelo. La "convalidación automática" ignora la necesidad crítica de asegurar que el piloto extranjero conozca las normas locales, creando un riesgo operacional. A su vez, genera un grave perjuicio al mercado laboral argentino, permitiendo la operación de pilotos extranjeros sin que exista garantía de que los pilotos argentinos reciban un trato recíproco en otros países y sin que deban pasar por el riguroso y costoso proceso de certificación local que sí se nos exige.

Preguntas:

a) ¿Podría la Administración informar si el principio de "convalidación automática" de licencias extranjeras se basa en acuerdos de reciprocidad

bilaterales o multilaterales ya firmados, por los cuales las licencias de piloto de RPA argentinas serían reconocidas de forma igualmente automática y sin más trámite en otros Estados miembros de la OACI?

b) ¿Se ha realizado una evaluación del impacto que esta medida tendrá en el mercado laboral para los pilotos e instructores argentinos, quienes deben cumplir con un riguroso proceso de certificación local que esta norma no exige a sus pares extranjeros?

c) Dado que la convalidación de licencias en la aviación tradicional exige, como mínimo, un examen sobre la reglamentación local para garantizar la seguridad, ¿qué mecanismo específico se utilizará para asegurar y verificar que un piloto con licencia extranjera convalidada automáticamente conoce y cumplirá con las particularidades del espacio aéreo, la normativa y los procedimientos argentinos, antes de autorizar su operación?

7. Sobre la Ambigüedad del Término "Zona Rural" y la Contradicción con las Operaciones Agrícolas.

La normativa establece una excepción de riesgo extraordinario en la Sección 100.04(a) al permitir que aeronaves sin límite de peso operen en la Categoría Abierta si lo hacen en una "zona rural". A pesar de la centralidad de este término para la aplicación de la norma, en ninguna de las Partes 100, 101 o 102 se ofrece una definición que brinde certeza jurídica. Adicionalmente, la Sección 101.02 prohíbe en esta categoría el "*transporte de mercancías aerocomercialmente*". Esta prohibición entra en conflicto directo con la cotidianeidad de las operaciones agrícolas, pues fulmina la posibilidad de transportar productos de siembra o asperjado de un lugar a otro (lo que es en sí mismo inocuo), para su ulterior dispersión o aplicación aérea (por aeronaves tripuladas o no tripuladas). Es más, la prohibición deja abierta la posibilidad de transportar personas en aeronaves no tripuladas, aunque sin propósito comercial, lo que es directamente un disparate debido al riesgo.

Preguntas:

a) ¿Podría la Administración proveer la definición técnica y jurídica de "zona rural" que se utilizará para la fiscalización, y clarificar si esta se refiere a una zonificación catastral, a la ausencia de densidad poblacional, o a otro criterio objetivo no especificado en la norma?

b) ¿Cuál es el fundamento de la prohibición contenida en la Sección 101.02? ¿Se considera la aspersión o la siembra aérea un "trabajo aéreo" permitido, o un "transporte de mercancías" prohibido en la Categoría Abierta?

c) ¿No considera la Administración que, al permitir bajo la Sección 100.04(a) que una aeronave no tripulada de gran porte (por ejemplo, 149 kg) sea operada en "zonas rurales" por una persona sin formación certificada, sin licencia que acredite su idoneidad y sin seguro de responsabilidad, se está introduciendo un extraordinario factor de riesgo de lesiones o muerte contra los pilotos que operan aeronaves agrícolas? Con la normativa en ciernes se estaría asimilando la operación de una aeronave pesada con aquella propia de una actividad de bajo riesgo, eliminando los pilares de competencia verificada y responsabilidad que definen a la aviación y, con ello, introduciendo un peligro latente de consecuencias catastróficas que la ANAC, en tanto autoridad aeronáutica, está legalmente obligada a prevenir.

8. Sobre la Contradicción Legal de Eximir de Registro a una "Aeronave".

El DNU 70/2023 ha modificado el Código Aeronáutico para ratificar que los RPA son, a todos los efectos legales, "aeronaves". La obligación primordial de toda aeronave, desde un pequeño avión de aeroaplicación hasta un avión de línea, es su inscripción obligatoria en el Registro Nacional de Aeronaves, lo cual le otorga nacionalidad, garantiza su trazabilidad, la seguridad jurídica de su dominio y la capacidad del Estado para asignar responsabilidad. Sin embargo, la nueva RAAC 101, en su Sección 101.03, degrada esta obligación fundamental a un acto "voluntario" para la vasta mayoría de la flota de aeronaves no tripuladas (las de Categoría Abierta), creando un peligroso limbo legal y operacional.

Preguntas:

a) ¿Cuál es el fundamento jurídico para que, habiendo sido los RPA elevados a la categoría legal de "aeronaves" por el Código Aeronáutico, esta Administración decida crear de facto una subcategoría de "aeronaves no registrables", ¿figura que no existe en la aviación tripulada y que contradice la esencia misma de la registración aeronáutica?

b) ¿Cómo justifica la ANAC que una aeronave tripulada que realiza aspersión agrícola deba cumplir con un estricto e ineludible proceso de registro para garantizar la trazabilidad, mientras que un RPA que realiza idéntica tarea en la misma "zona rural" puede hacerlo de forma anónima, sin matrícula ni registro obligatorio, sin seguro y con un régimen de responsabilidad diferente?

c) ¿Podría la Administración compartir el análisis de seguridad jurídica y operacional que se realizó para concluir que la eliminación de la obligatoriedad del registro —y por ende, la pérdida de trazabilidad de la flota— no impactaría negativamente en la capacidad del Estado para investigar incidentes, asignar

responsabilidades civiles y penales, y ejercer su indelegable poder de fiscalización?

9. Sobre la Ausencia de Definiciones Clave y la Inseguridad Jurídica Resultante.

El principio de legalidad exige que una norma sea clara y predecible. La nueva normativa omite definir conceptos operativos fundamentales como "vuelo recreativo", "aglomeración de personas" o los límites cuantificables de una operación "VLOS". Esta ausencia de definiciones obliga a los operadores y fiscalizadores a actuar sobre la base de la subjetividad, lo que es la antítesis de la seguridad jurídica y operacional. Asimismo, la redacción indirecta de los requisitos para un "Observador" genera una duda razonable sobre si este debe o no ser titular de una licencia, un punto de vital importancia práctica.

Preguntas:

- a) ¿Tiene previsto la Administración publicar un glosario anexo o una Circular de Asesoramiento que defina con precisión términos no resueltos, pero de uso constante como "vuelo recreativo", "aglomeración de personas" y los límites cuantificables (ej. distancia máxima) de una operación "VLOS", a fin de garantizar la aplicación uniforme de la norma?
- b) Para que no queden dudas interpretativas: ¿ratifica esta Administración que, según se desprende de las definiciones de "Observador" y "Miembro de la tripulación remota", un observador debe ser titular de una licencia o autorización emitida por la ANAC, ¿no pudiendo ser cualquier persona sin dicha certificación?
- c) ¿Se ha considerado que la ausencia de estas definiciones fundamentales no solo crea inseguridad jurídica para el administrado, sino que también erosiona la capacidad de fiscalización y sanción del Estado, ya que cualquier presunta infracción se basaría en criterios subjetivos en lugar de en parámetros normativos claros y objetivos?

10. Sobre la Indefinición en los Planes de Estudio y la Convalidación de Idoneidad Obsoleta.

La normativa [elimina la obligatoriedad de](#) la instrucción en la Categoría Abierta, derivando toda la formación a los CIACs bajo la Categoría Específica. Sin embargo, no se establece la necesidad de crear programas y habilitaciones diferenciadas por tipo de aeronave (multirroto, ala fija, etc.), repitiendo el error de la Resolución ANAC 527/2015 que no distinguía entre tecnologías de vuelo disímiles. Más grave aún, la Sección 100.26 (c) convalida automáticamente licencias emitidas hace casi una década bajo dicha resolución,

basadas en tecnología y planes de estudio hoy obsoletos, y las equipara a una certificación actual para operar aeronaves complejas y pesadas.

Preguntas:

a) Dado que la RAAC 101 elimina la obligatoriedad de la instrucción para las aeronaves no tripuladas de Categoría Abierta, ¿cómo se formarán sus pilotos? ¿Por su cuenta y conforme a sus propios criterios o bajo las normas de la Categoría Específica y exclusivamente dentro de un CIAC certificado, conforme a la RAAC 102.05(5)?

b) ¿Prevé la Autoridad Aeronáutica desarrollar y exigir "Programas de Instrucción" y habilitaciones específicas por tipo de aeronave (ej. habilitación para Multirrotor, habilitación para Ala Fija), o se mantendrá un único certificado genérico que habilite a pilotar indistintamente cualquier tipo de RPA, ignorando las enormes diferencias en pericia y conocimiento que cada tecnología requiere?

c) ¿Cuál es el fundamento de seguridad operacional para validar automáticamente, según la RAAC 100.26(c), una licencia emitida hace casi una década bajo la Resolución ANAC 527/2015, que no fue revalidada por su titular, y considerarla suficiente para operar aeronaves pesadas en la Categoría Específica? ¿No considera que esta medida pone en grave riesgo la seguridad y desincentiva la capacitación continua, al equiparar una formación anticuada con los estándares que la tecnología actual exige?

11. Sobre la Exclusión de Aeronaves de masa inferior a 250g de las Reglas de Operación y la Ambigüedad en Zonas Pobladas.

La RAAC 100.01(c) excluye de forma total a los drones de menos de 250 gramos de sus disposiciones, lo que podría interpretarse como una exención incluso de las reglas de operación más básicas, como no interferir con aeródromos. Por otro lado, si bien se prohíbe volar sobre una "multitud", este término no se define, y no existe una prohibición explícita para operar aeronaves pesadas de Categoría Abierta (hasta 24.9 kg) sobre "zonas densamente pobladas", generando un escenario de altísimo riesgo en entornos urbanos.

Preguntas:

a) Al excluir de forma total a los drones de menos de 250 gramos de la RAAC 100, ¿estos aparatos quedan también exentos de cumplir con las prohibiciones operacionales generales de la Sección 100.17, como la de no

operar cerca de aeródromos, creando así una ventana de riesgo para la seguridad aeronáutica y pública?

b) Dado que la norma prohíbe volar sobre una "multitud o aglomeración de personas" pero no define dichos términos, ¿qué criterio objetivo debe utilizar un piloto para determinar si está a punto de cometer una infracción, y por qué no se ha establecido una prohibición clara para la operación de aeronaves de alto peso en "zonas densamente pobladas"?

c) ¿Cuál es el fundamento de seguridad para permitir que una aeronave de 24.9 kg, operada por un piloto sin licencia ni seguro, pueda volar en un entorno urbano, considerando que la falla de un equipo de ese peso sobre una zona poblada tendría consecuencias potencialmente letales?

12. Sobre la Contradicción Normativa en la Exigencia del Certificado Médico Aeronáutico (CMA).

La nueva RAAC 102.05 (4) exige a los aspirantes a piloto de RPA en la Categoría Específica la obtención de un CMA Clase 3. Sin embargo, la RAAC 67, que es la norma específica y de aplicación obligatoria en materia de certificación médica, ya contempla un CMA Clase 4 destinado al personal que, como los pilotos a distancia, no ejerce funciones a bordo de una aeronave. Esta discrepancia no es una cuestión de criterio, sino una contradicción normativa directa entre la nueva regulación y la norma madre que rige la materia, generando una total incertidumbre para los administrados sobre cuál de las dos disposiciones contradictorias deben cumplir.

Preguntas:

a) ¿Podría la Administración explicar la razón técnica y jurídica para exigir en la nueva RAAC 102.05(4) un CMA Clase 3, contradiciendo así a la propia RAAC 67 que ya contempla un CMA Clase 4 como estándar aplicable a la función de Piloto a Distancia?

b) ¿Implica esta nueva disposición una derogación tácita de la sección pertinente de la RAAC 67 que establece la Clase 4, o se trata de un error material en la redacción de la RAAC 102? Esta contradicción genera una profunda inseguridad jurídica.

c) ¿Cuál es el fundamento de seguridad operacional que justifica elevar el estándar médico de una Clase 4, específicamente contemplada para la actividad remota, a una Clase 3, diseñada para pilotos de aeronaves

tripuladas, imponiendo así una barrera más alta que la que la propia norma médica especializada consideraba suficiente y proporcionada?

13. Sobre las Prohibiciones Operacionales Inaplicables en Zonas Rurales y la Discrecionalidad en las Autorizaciones.

La normativa crea una paradoja irresoluble: por un lado, incentiva la operación en "zonas rurales" bajo la Categoría Abierta ; por otro, la RAAC 100.17, incisos (n) y (ñ), prohíbe operar cerca de vías de ferrocarril y líneas de alta tensión, infraestructura omnipresente en el campo argentino, sin prever una excepción para dichas zonas. Esto, en la práctica, prohíbe la mayoría de las operaciones agrícolas y de inspección. Si bien se menciona la posibilidad de solicitar autorizaciones especiales, no se establece ningún procedimiento reglado para ello, dejando la viabilidad de la operación sujeta a la total discrecionalidad de la Administración.

Preguntas:

- a) ¿Cómo debe un operador de Categoría Abierta en una "zona rural" reconciliar la aparente libertad de operación con las prohibiciones absolutas de operar cerca de vías de ferrocarril y líneas de alta tensión, siendo que dicha infraestructura es inherente al entorno rural y estas prohibiciones harían inviable la mayoría de los trabajos aéreos en el campo?
- b) Para las diversas operaciones que la norma sujeta a una "autorización expresa" o "dispensa" de la ANAC, ¿qué procedimiento reglado, con criterios objetivos, plazos definidos y requisitos públicos, ha previsto la Administración para que los operadores puedan solicitar dichos permisos, a fin de no dejar la habilitación de una actividad económica sujeta a la total discrecionalidad del funcionario interviniente?
- c) ¿No considera la Administración que esta combinación de prohibiciones impracticables para la actividad rural y la ausencia de un procedimiento claro para obtener excepciones crea una barrera regulatoria que, en la práctica, anula los beneficios de la Categoría Abierta en el sector productivo, generando una profunda inseguridad jurídica y fomentando la inoperancia o la ilegalidad?

14. Sobre el Vacío Regulatorio para Operaciones Especiales No Contempladas.

La normativa reconoce la existencia de operaciones de alta complejidad como los vuelos simultáneos o "tipo enjambre" (shows de drones), prohibiéndolos en la Categoría Abierta pero permitiéndolos bajo autorización en la Específica. Sin embargo, la regulación omite por completo establecer los requisitos técnicos y operacionales específicos que demandan

estas actividades de alto riesgo. La Sección 102.19 agrava esta omisión al remitir a "partes específicas" inexistentes, dejando a los operadores sin ninguna guía normativa y a la aprobación de la actividad sujeta a la más absoluta discrecionalidad.

Preguntas:

a) Dado que un show de drones es una operación de altísimo riesgo, ¿qué marco normativo técnico específico, más allá del MOE genérico, debe cumplir un explotador para solicitar una autorización? ¿Qué estándares de software de gestión, redundancia de comunicaciones y procedimientos de emergencia masiva serán exigidos por la ANAC?

b) ¿Cómo puede un inversor o explotador tener seguridad jurídica para desarrollar un proyecto basado en una actividad "no contemplada", si la Sección 102.19 crea un vacío legal al remitir a regulaciones inexistentes, en lugar de establecer un procedimiento claro y previsible?

c) ¿No considera la Administración que dejar la regulación de operaciones tan complejas a futuras "partes específicas" o a la discrecionalidad del momento, sin un marco claro desde el inicio, no solo frena la innovación y la inversión, sino que además crea un grave riesgo de que se autoricen operaciones de alta complejidad sin los controles de seguridad estandarizados que la materia exige?

15. Sobre la Idoneidad del Proceso Normativo y la Estructura de la Autoridad.

La alarmante cantidad de contradicciones, vacíos legales y falencias de seguridad operacional identificadas a lo largo de esta presentación confirma que la reglamentación bajo análisis no ha sido el resultado de un proceso de consulta robusto con los expertos del sector. Es sabido que las regulaciones más seguras y eficaces son aquellas que se desarrollan en colaboración con quienes poseen la experiencia operativa, garantizando que la norma sea coherente y aplicable. Por el contrario, en el caso que nos ocupa los aportes de CADYA y FEARCA no han sido siquiera tenidos en cuenta.

Preguntas:

a) ¿Cuenta la Administración Nacional de Aviación Civil con una estructura interna formal y dedicada al sector RPA, dotada de personal con trayectoria profesional técnica y operativa, demostrable y actualizada en esta materia específica, que haya sido responsable de la elaboración de esta normativa y que esté preparada para fiscalizar su compleja implementación?

b) ¿Podría la Administración explicar por qué, ante un cambio regulatorio de tal magnitud y con tan evidentes falencias, no se convocó a una mesa de trabajo pública y transparente con los CIACs, explotadores y profesionales del sector, quienes podrían haber advertido estas incongruencias y contribuido a una norma más segura y eficaz?

c) ¿No considera la Administración que la publicación de una norma con este nivel de contradicciones, no solo pone en duda la pericia técnica de sus funcionarios, sino que además socava la confianza de la comunidad en la Autoridad Aeronáutica? ¿No se advierte que, al sancionar reglamentos con este nivel de imprecisión, la propia ANAC se está des-legitimando?

d) Dado que un análisis exhaustivo de la nueva normativa revela un preocupante desalineamiento con los estándares y prácticas recomendadas por la OACI, con los modelos de gestión de riesgo de autoridades de referencia como EASA y FAA, e incluso con principios y disposiciones vigentes en la propia legislación nacional (Código Aeronáutico, RAAC 61, RAAC 67) en materias tan críticas como la formación, la certificación médica y la seguridad jurídica, ¿podría la Administración informar cuáles han sido las fuentes específicas del derecho, los modelos regulatorios de otros Estados, y los estudios técnicos comparados que se utilizaron como base y justificación para la elaboración de la presente normativa, que parece apartarse de las mejores prácticas universalmente aceptadas en materia de seguridad operacional y jurídica?

16. Las siete simples reglas propuestas por FEARCA

El 26 de Mayo de 2025, a través de su Directora Ejecutiva, Lic. Florencia LUCERO HEGUY, FEARCA hizo llegar a la ANAC un breve aporte a la problemática de RPAS, concentrado exclusivamente en la operación de aeronaves no tripuladas en zonas rurales. Fue un aporte simple, práctico y proactivo.

Dos meses después, el 22 de julio de 2025, las entidades organizadoras del Congreso MERCOSUR de Aviación Agrícola (FEARCA., el SINDICATO NACIONAL DAS EMPRESAS DE AVIAÇÃO AGRÍCOLA DE BRASIL -SINDAG-, la ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS DE FUMIGACIÓN AÉREA DE BOLIVIA -ANDEFA- y la ASOCIACIÓN NACIONAL DE EMPRESAS PRIVADAS AEROAGRÍCOLAS DEL URUGUAY -ANEP-) suscribieron una declaración conjunta instando a la ANAC “*a receptar las siguientes reglas prácticas en la futura reglamentación de Aeronaves Tripuladas a Distancia, cualquiera sea su denominación técnica (Unmanned Aerial Vehicles, Unmanned Aerial Systems, Remoted Piloted Aircraft, Remoted Piloted Systems, Vehículos Aéreos No Tripulados)*”:

1. Regla de “drone (RPA) en el piso”: en presencia de aeronaves agrícolas tripuladas, todo drone (RPA) que opere en áreas rurales, cualquiera sea su masa o categoría, debe aterrizar y permanecer en el piso hasta que la aeronave agrícola tripulada se encuentre a suficiente distancia de seguridad. Ello a fin de no distraer el piloto al mando de la aeronave tripulada, garantizar su vida e integridad física, y garantizar la integridad física de la aeronave tripulada.

2. Regla de paso: todo drone (RPA) que opere en áreas rurales, cualquiera sea su masa o categoría, debe ceder el paso a una aeronave agrícola tripulada. Ceder el paso significa no enfrentar, no acercarse, no pasar por arriba, no pasar por abajo y no pasar por delante de la aeronave tripulada.

3. Regla de separación: la separación entre drones y aeronaves agrícolas tripuladas es responsabilidad exclusiva del operador del drone (RPA) o piloto a distancia. Ello por cuanto se encuentra a salvo en superficie, mientras que el piloto agrícola está en riesgo, operando una aeronave a alta velocidad y baja altura.

4. Regla de capacitación real: todo operador de drones que operen en áreas rurales deberán ser capacitados teóricamente y entrenados prácticamente en el respeto de las reglas precedentes.

5. Regla de lucro: todo operador de aeronaves no tripuladas que opere con fines de lucro, incluso en áreas rurales, deberá previamente afectar la aeronave no tripulada a un Certificado de Explotador de Trabajo Aéreo con alcance específico a la actividad que pretende realizar.

6. Regla de capacitación: todo operador de drones agrícolas debe ser sometido a un proceso de certificación técnica obligatorio, con contenidos específicos en calidad de aplicación, evaluación de condiciones ambientales, control de deriva y protección de terceros.

7. Regla de auditoría: las aeronaves no tripuladas dedicadas a aplicación aérea de fitosanitarios o defensivos agrícolas, deben ser auditadas periódicamente, a fin de asegurar la protección del Medio Ambiente y el cumplimiento de parámetros de seguridad y eficacia, tal como ocurre con las aeronaves tripuladas.

La adopción de estas reglas tan simples y tan prácticas (redactadas como mejor guste a la ANAC) puede ser la solución al delicado tema que representa la coexistencia de aeronaves tripuladas y no tripuladas en la vastitud del campo argentino, sin que ninguna categoría excluya a la otra.

Para concluir, diremos que las preguntas formuladas en cada uno de los ejes conceptuales de esta presentación no son meramente didácticas o retóricas, sino que apuntan al núcleo de la viabilidad técnica, jurídica y operacional del nuevo sistema reglamentario.

La respuesta a cada pregunta por parte de los equipos de trabajo de la ANAC no sólo permitirá la corrección de proyectos reglamentarios claramente defectuosos, sino que, como resultado, dará certezas y seguridades a la comunidad en general y a la comunidad aeronáutica en particular.

Reiteramos nuevamente, nuestra plena disposición a colaborar en una mesa de trabajo para resolver estas incongruencias antes de que la norma entre en plena vigencia.

La historia de la aviación mundial nos ha enseñado, a menudo de forma trágica, que desatender la seguridad operacional, minimizar la importancia de una formación robusta y estandarizada, y elaborar normativas complejas sin la participación activa de los expertos y operadores que enfrentan la realidad diaria, suele ser la antesala de consecuencias graves. La seguridad no se construye sobre la base de la voluntariedad, sino sobre pilares de competencia verificada y regulación coherente.

Hacemos reserva de recurrir los proyectos de reglamentación observados, ante el supuesto de que sean publicados sin atención alguna a las advertencias y aportes que aquí formulamos. Atentamente.



MARTINEZ ORLANDO DIEGO
PRESIDENTE

FEARCA
AVIACIÓN AGRÍCOLA
ARGENTINA



MARIANO UMINSKY
PRESIDENTE


CAEDYA