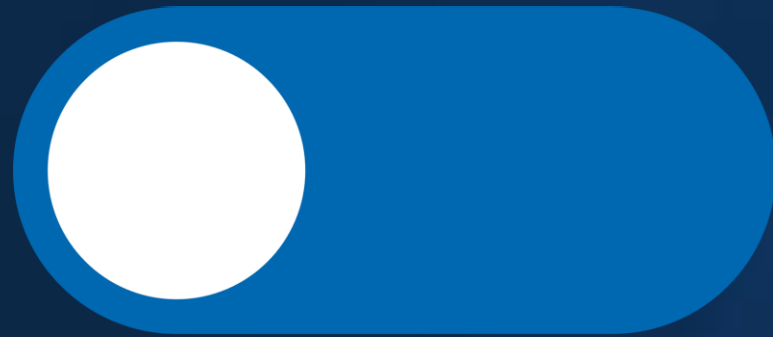


DERECHO AERONÁUTICO RPAS



Operaciones con Drones

www.aerotest.cl

OBJETIVO GENERAL



Familiarizar al alumno acerca de los orígenes del derecho aeronáutico, los organismos que los rigen y su ordenamiento jurídico.





CONTENIDO

1. DERECHO AERONÁUTICO
2. OACI
3. CONVENIO DE LA OACI
4. ORDENAMIENTO JURÍDICO
5. NORMATIVAS OACI-RPAS 137 / 119 / 91 / 151
6. ANEXOS DE LA OACI
7. REG. AERONÁUTICOS LATINOAMERICANOS
8. REG. AERONÁUTICOS DGAC
9. NORMATIVAS DE LA DGAC PARA RPA
10. MERCANCÍAS PELIGROSAS



DERECHO AERONÁUTICO



En pro del desarrollo de la Aviación Civil Internacional, con el fin de crear y preservar la amistad, entendimiento, cooperación y paz entre las naciones del mundo, éstas se suscriben a convenios estableciendo ciertos principios, a fin de que la Aviación Civil pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de modo sano y económico.



OACI



Organización de Aviación Civil Internacional

Es una agencia de la ONU creada en 1944 por el Convenio sobre Aviación Civil Internacional para estudiar los problemas de la Aviación Civil Internacional y promover los reglamentos y normas únicos en la aeronáutica mundial.





LA OACI

CREACIÓN

Agencia de la Organización de las Naciones Unidas creada en 1944 por la Convención de Chicago para estudiar los problemas de la Aviación Civil internacional y promover los reglamentos y normas únicas.

SECUENCIA

Convenio de Chicago
1 de Noviembre al 7 de diciembre de 1944.

PICAO
6 Junio de 1945 hasta el 4 de Abril 1947 que entró en vigencia.

UBICACIÓN

Montreal, Canadá.

MIEMBROS

193 Naciones.

PUBLICACIONES

Artículos
Anexos
Documentos y Circulares
Suplementos Regionales



OBJETIVOS

Desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional.

CONVENIO DE LA OACI

Doc 7300/9



**Convention on
International Civil Aviation**

**Convention relative à
l'aviation civile internationale**

**Convenio sobre
Aviación Civil Internacional**

**Конвенция о международной
гражданской авиации**

This document supersedes Doc 7300/8.
Le présent document annule et remplace le Doc 7300/8.
Este documento reemplaza el Doc 7300/8.
Настоящий документ заменяет Doc 7300/8.

Ninth Edition — Neuvième édition — Novena edición — Издание девятое — 2006

International Civil Aviation Organization
Organisation de l'aviation civile internationale
Organización de Aviación Civil Internacional
Международная организация гражданской авиации

El Documento 7300 establece que el Convenio Internacional de la OACI está dividido en:

- 96 Artículos
- 4 Partes
- 19 Anexos



ORDENAMIENTO JURÍDICO

NIVEL FUNDAMENTAL

Constitución Nacional y Tratados.

NIVEL LEGAL

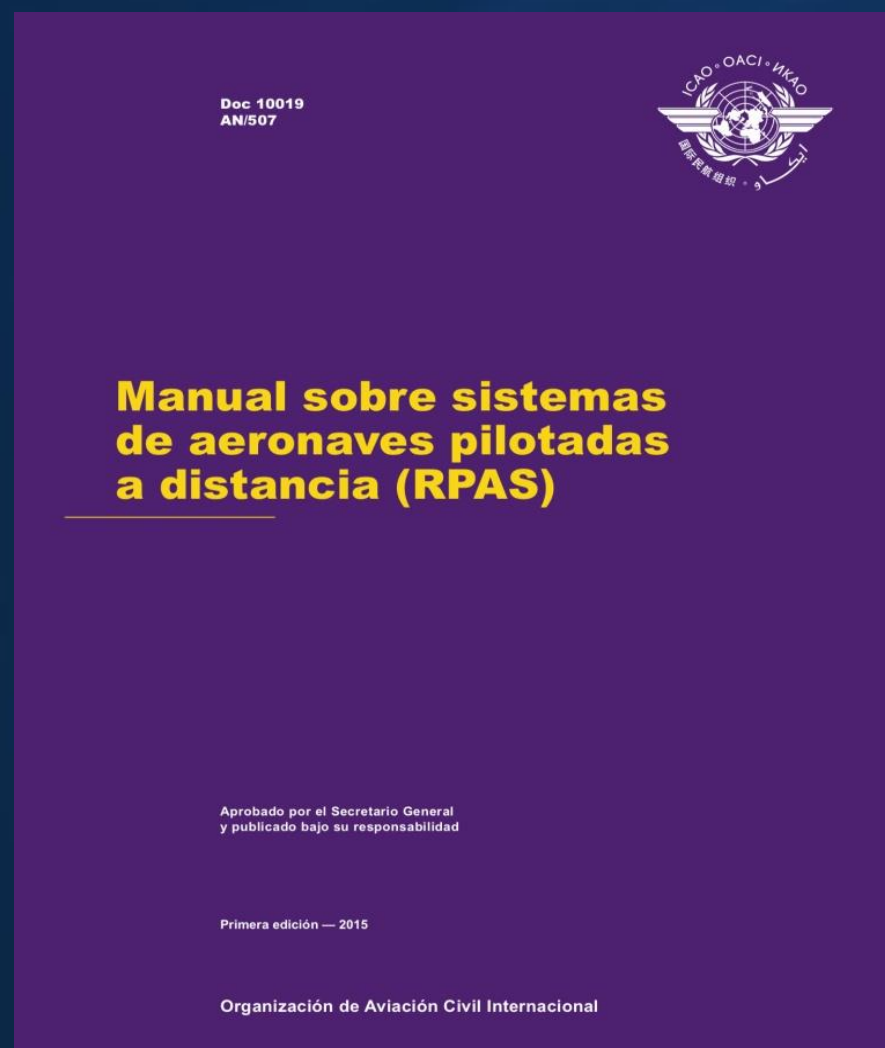
Leyes Nacionales.

NIVEL BASE

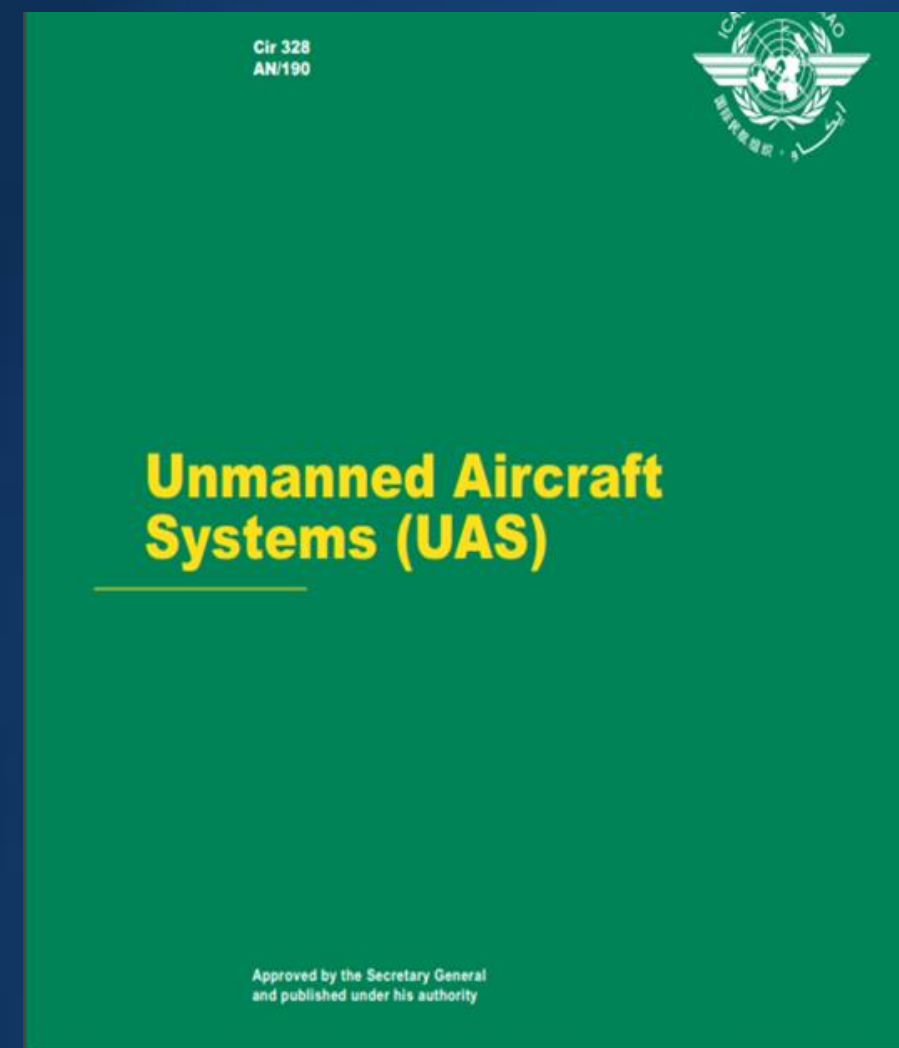
Sentencias, normas, contratos, testamentos, etc.

NORMATIVAS DE LA OACI PARA RPAS

DOCUMENTO 10019
Año 2015



CIRCULAR 328
Año 2011



La OACI considera al RPAS
como un subconjunto de UAS



NORMATIVAS DE LA DGAC PARA RPA

DAN 137

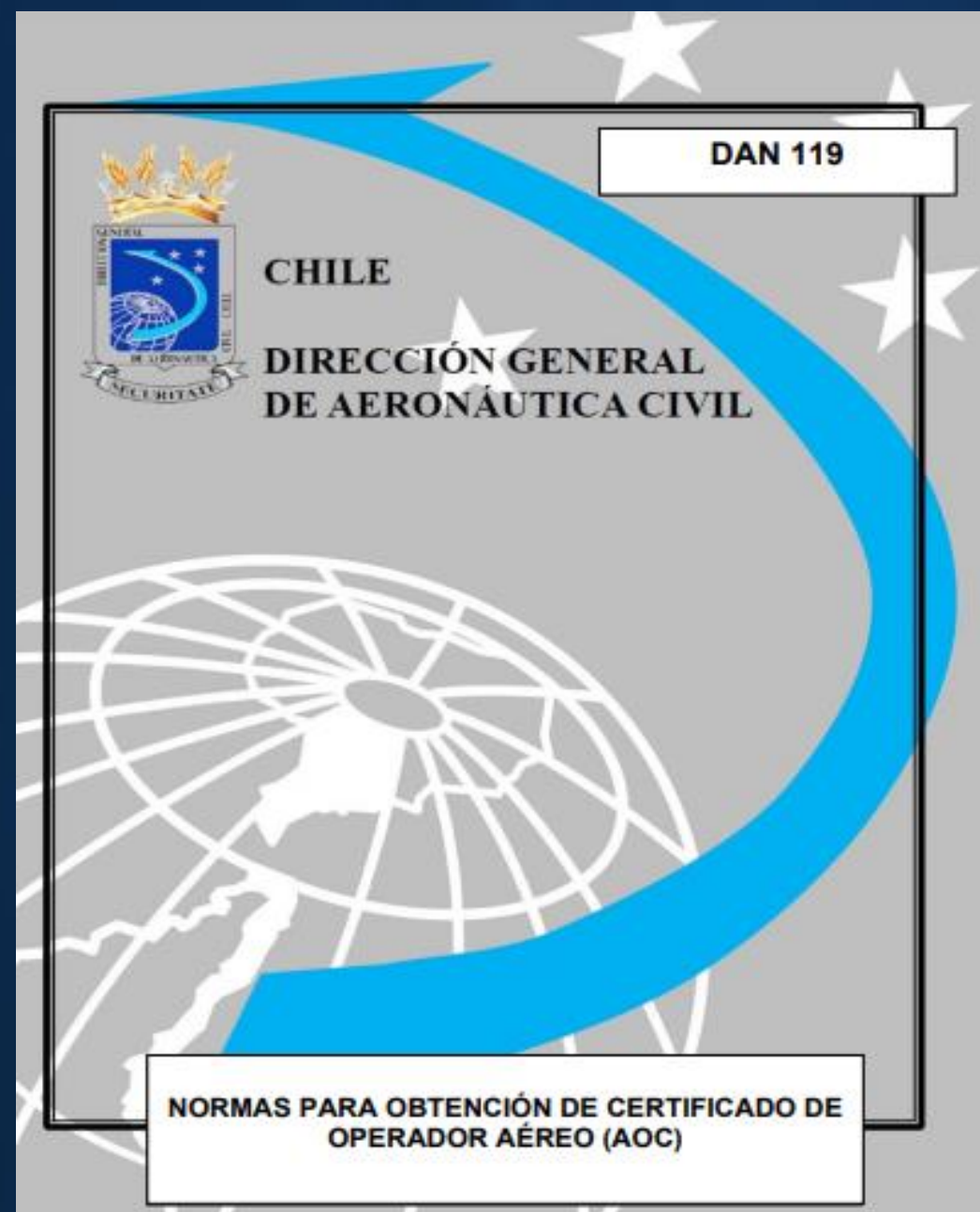


En esta DAN se describen los diferentes trabajos aéreos permitidos que requieren AOC para su operación.



DAN 119 NORMATIVAS DE LA DGAC PARA RPA

DAN 119



Su propósito es describir y explicar los pasos, requisitos y condiciones para obtener la AOC.



NORMATIVAS DE LA DGAC PARA RPA

DAN 91



Su propósito es establecer la normativa técnica que regule el tránsito aéreo, las maniobras de vuelo, el movimiento de las aeronaves en la superficie y la utilización del espacio aéreo dentro del territorio nacional y espacios aéreos delegados.



NORMATIVAS DE LA DGAC PARA RPA

DAN 151



Su propósito es regular las operaciones de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS/drones) en asuntos de interés público, que se efectúen sobre áreas pobladas.



ANEXOS DE LA OACI



Las normas y métodos recomendados por la OACI son denominados Anexos. Actualmente tenemos 19 anexos que son publicados en forma separada para cada campo técnico, después de su adopción por el Comité Central de asuntos técnicos para todos los países firmantes del Convenio.



ANEXOS DE LA OACI

1. Licencias al Personal
2. Reglamento del Aire
3. Servicios Meteorológicos para la Aviación Civil Internacional
4. Cartas Aeronáuticas
5. Unidades de Medida a ser utilizadas en tierra y Operaciones Aéreas
6. Operación de Aeronaves
7. Marcas de nacionalidad y matrícula
8. Aeronavegabilidad
9. Facilitación
10. Telecomunicaciones Aeronáuticas
11. Servicios de Tránsito Aéreo
12. Búsqueda y Rescate (SAR)



ANEXOS DE LA OACI

- 13. Investigación de Accidentes e Incidentes Aéreos
- 14. Aeródromos
- 15. Servicios de Información Aeronáutica
- 16. Protección del medio ambiente
- 17. Seguridad: Protección de la Aviación Civil Internacional contra los actos de interferencia ilícita
- 18. Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea
- 19. Gestión de la Seguridad Operacional



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS LATINOAMERICANOS

LAR 11, Reglas para la formulación, emisión y enmienda de las LAR

LAR 21, Certificación de aeronaves y componentes de aeronaves.

LAR 22 , Planeadores y Motoplaneadores

LAR 23, Estándares de Aeronavegabilidad: Aviones de Categoría Normal, Utilitaria, Acrobática y Commuter

LAR 25, Estándares de Aeronavegabilidad: Aviones de categoría Transporte

LAR 27, Estándares de Aeronavegabilidad: Giroaviones de Categoría Normal

LAR 29, Estándares de Aeronavegabilidad: Giroaviones de Categoría Transporte



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS LATINOAMERICANOS

LAR 31, Estándares de Aeronavegabilidad: Globos Libres Tripulados

LAR 33, Estándares de Aeronavegabilidad: Motores de Aeronaves

LAR 34, Estándares de Aeronavegabilidad: Drenaje de Combustible y Emisiones de Gases de Escape de Aviones con Motores a Turbina

LAR 35, Estándares de Aeronavegabilidad: Hélices

LAR 36, Estándares de Ruido

LAR 39, Directrices de Aeronavegabilidad

LAR 43, Mantenimiento y Aeronavegabilidad: Aviones muy livianos o Ultralivianos



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS LATINOAMERICANOS

LAR 45, Identificación de aeronaves y componentes de aeronaves

LAR 60, Requisitos de calificación de dispositivos de instrucción para simulación de vuelo

LAR 61, Licencias para Pilotos y sus habilitaciones:

- LICENCIA DE ALUMNO PILOTO A DISTANCIA
- LICENCIA PILOTO A DISTANCIA
- HABILITACIONES DE INSTRUCTOR DE VUELO DE RPAS

LAR 63, Licencias para miembros de la Tripulación Excepto Pilotos

LAR 65, Licencias para Personal Aeronáutico excepto Miembros de la Tripulación de Vuelo



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS LATINOAMERICANOS

LAR 67, Normas para el Otorgamiento del Certificado Médico Aeronáutico.

LAR 91, Reglas de Vuelo y Operación General, Parte I: Aeronaves Parte II: Aviones Grandes y Turborreactores (Enmienda 10)

LAR 119, Certificación de Explotadores de Servicios Aéreos (Enmienda 5)

LAR 120, Prevención y control del consumo indebido de sustancias psicoactivas en el personal aeronáutico

LAR 121, Requisitos de operación: Operaciones Domésticas e Internacionales Regulares y No Regulares (Enmienda 9)

LAR 129, Operaciones de Explotadores Extranjeros (Enmienda 1)

LAR 135, Requisitos de Operación: Operaciones Domésticas e Internacionales Regulares y No Regulares (Enmienda 9)



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS LATINOAMERICANOS

LAR 139, Certificación de Aeródromos – Requisitos para Operadores de Aeródromos

LAR 141, Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil

LAR 142, Centros de Entrenamiento de Aeronáutica Civil

LAR 145, Organizaciones de Mantenimiento Aprobadas (OMA)

LAR 147, Centros de Instrucción de Aeronáutica Civil para formación de Mecánicos de Mantenimiento de Aeronaves

LAR 153, Operación de Aeródromos

LAR 154, Diseño de Aeródromos

LAR 155, Diseño y Operación de Helipuertos, Primera Edición

LAR 175, Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea (Enmienda 4)



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS LATINOAMERICANOS

LAR 203, Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional

LAR 204, Cartas Aeronáuticas

LAR 210, Telecomunicaciones Aeronáuticas

LAR 211, Gestión del Tránsito Aéreo

LAR 212, Servicio de Búsqueda y Salvamento

LAR 215, Servicio de información aeronáutica

LAR VLA, Estándares de Aeronavegabilidad: Aviones muy livianos



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DGAC

DAN 151 "Operaciones de Aeronaves Pilotadas a Distancia (Rpas) en Asuntos de Interés Público, que se efectúen sobre Áreas Pobladas".

Esta norma, en lo general, es. a los asuntos de interés público, cuidando la seguridad de personas y sus bienes en operaciones que se desarrollen en lugares poblados, la cual complementa la DAN 91 "Reglas del Aire".

151.001 - Definiciones

Aeronave pilotada a distancia (RPA): Aeronave que no lleva a bordo un piloto a los mandos.

Áreas pobladas: Zonas en las que existan centros urbanos, asentamiento de personas con fines habitacionales o laborales, o en las que se desarrollen actividades que convoquen la aglomeración de personas al aire libre.

Asuntos de interés público:

- a) Obtención de imágenes o información sobre hechos de connotación pública con la finalidad de difundirlas a través de medios de comunicación.
- b) Ejecución de actividades de apoyo en relación con desastres o emergencias provocadas por la naturaleza o por la acción del ser humano.
- c) Cumplimiento de las funciones legales de algún organismo de la Administración del Estado.
- d) Otras situaciones de similar naturaleza en cuanto al interés público involucrado, que la DGAC califique sobre la base de la seguridad de la operación.



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DGAC

Artículo 151.003 - Ámbito de Aplicación. Establece que la regulación se aplica a las operaciones de RPA, incluyendo aquellas sobre áreas pobladas, que solo se permiten para asuntos de interés público.

Artículo 151.005- Requisitos técnicos del RPA:

- a) El peso máximo de despegue del RPA debe ser de hasta nueve (9) kilos incluyendo accesorios, pero sin considerar el peso del paracaídas de emergencia.
- b) El RPA debe haber sido construido o armado desde un kit de fábrica y contar con instructivos técnicos, de operación.
- c) El RPA debe contar con el número de serie del fabricante; en caso de no contar con este número, el propietario deberá grabar en el RPA el número de registro otorgado por la DGAC.
- d) El RPA debe contar con paracaídas de emergencia durante su operación.
- e) El RPA debe tener la capacidad de ser controlado manualmente.

Artículo 151.101 - Aspectos generales:

- a) Toda persona natural o jurídica que desee realizar operaciones con RPA, conforme a esta norma, deberá obtener previamente una autorización de la DGAC, de acuerdo con el formulario indicado en Apéndice "A", para lo cual deberá adjuntar la siguiente documentación:
 - 1. Tarjeta de registro del RPA.
 - 2. Credencial del o los pilotos a distancia que operarán el o los RPA registrados.
 - 3. Póliza de seguro exigida por la Junta de Aeronáutica Civil (JAC). Esta autorización se mantendrá vigente hasta que se renuncie a ella o sea suspendida o cancelada por la DGAC.
- b) El no cumplimiento parcial o total de esta norma, será causal de suspensión o cancelación de dicha autorización.



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DGAC

Artículo 151.103

Establece las condiciones generales para operar un RPA, incluyendo la responsabilidad del piloto de mantener separación de otras aeronaves, cumplir con las condiciones meteorológicas, realizar comprobaciones previas al vuelo y cumplir con los procedimientos de seguridad. También detalla restricciones operativas específicas, como la distancia mínima de aeródromos, la prohibición de operar en zonas prohibidas y peligrosas, y la necesidad de mantener contacto visual directo con el RPA (VLOS) o contar con un sistema que proporcione información de posición y altitud en operaciones BVLOS. Además, establece los límites de altitud de operación para VLOS y BVLOS.

Artículo 151.303 - Requisitos para la obtención de la credencial de RPA

Para optar a una credencial de piloto a distancia de RPA, el aspirante deberá:

- a) Haber cumplido dieciocho (18) años.
- b) Presentar una declaración jurada simple firmada manualmente que incluya la huella digital de la persona que suscribe, acompañada de una fotocopia de su cédula de identidad y enviados por correo electrónico o firmada mediante Firma Electrónica Avanzada (FEA) de haber recibido instrucción teórica y práctica respecto al modelo de RPA a volar. (Apéndice "C").
- c) Lo anterior, acompañado del respectivo certificado de la empresa con Certificado de Operación Aéreo (AOC) que impartió la instrucción.
- d) Aprobar un examen escrito sobre la norma DAN 151, DAN 91 "Reglas del Aire", Meteorología y Aerodinámica. La calificación mínima para aprobar será de un 75%.

Para la incorporación de una nueva habilitación en un nuevo modelo de RPA, se debe dar cumplimiento a lo indicado en el requisito (b) anterior.



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DGAC

DAN 91 "Reglas del Aire" Artículo 91.102

Contiene normas generales que se aplican para todo vuelo de RPAS en el territorio nacional.

Establece, entre otros, que los vuelos de drones que se efectúen en lugares no poblados, no requieren ser inscritos, así como tampoco, que el operador obtenga la credencial correspondiente. Sólo bastará con solicitar la autorización correspondiente, la que luego de un análisis podrá otorgarse.

Artículo 91.1 - Definiciones.

Las definiciones de términos clave como "aeronave pilotada a distancia" (RPA), "piloto a distancia" y "operación autónoma".

- AERONAVE PILOTADA A DISTANCIA: Aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.
- PILOTO AL MANDO: Persona designada por el explotador para cada operación aérea, a falta de persona designada se presume piloto al mando a quién dirige a bordo la operación de vuelo. Es la única y máxima autoridad a bordo, es el encargado de la dirección de la aeronave y principal responsable de su conducción segura de acuerdo con las regulaciones de circulación aérea y el manual de operaciones de vuelo del explotador.
- OPERACIÓN AUTÓNOMA: Una operación durante la cual una aeronave pilotada a distancia vuela sin intervención de piloto en la gestión de vuelo.
- OPERACIÓN CON VISIBILIDAD DIRECTA VISUAL (VLOS): Operación en la cual el piloto a distancia u observador RPA mantiene contacto visual directo sin ayudas con la aeronave pilotada a distancia.
- OPERACIÓN MÁS ALLÁ DE LA VISIBILIDAD DIRECTA VISUAL (BVLOS): Operación con adecuada información sobre el entorno en el que vuela la RPA para proporcionar al piloto a distancia, suficiente conciencia de la situación para permitir el vuelo seguro de la RPA.
- PILOTO A DISTANCIA: Persona designada por el explotador para operar los controles de vuelo de una aeronave pilotada a distancia durante el tiempo de vuelo. A falta de persona designada, se presumirá que el piloto es quien dirige la operación de vuelo.



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DGAC

Artículo 91.102

La restricción sobre operaciones en áreas pobladas, que sólo se permiten para asuntos de interés público.

El requisito de obtener autorización de la DGAC antes de realizar cualquier vuelo de RPA y la necesidad de comunicar las cancelaciones de vuelo.

La necesidad de una autorización especial para operar un RPA sobre el territorio de otro Estado.



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DGAC

En La sección "Investigación de Accidentes de Aviación" del Departamento "Prevención de Accidentes" notificará, con la menor demora posible y por el medio más expedito, la ocurrencia de todo accidente de aviación y de aquellos incidentes que se estime procedente, que afecten a aeronaves en el territorio nacional y aeronaves de matrícula chilena ocurridos en aguas o territorios no sujetos a la soberanía de otro Estado. La notificación será dirigida a:

- a) Estado de matrícula.
- b) Estado de la empresa aérea.
- c) Estado de diseño.
- d) Estado de fabricación.
- e) La Organización de Aviación Civil Internacional cuando la aeronave posea un peso máximo de despegue superior a 2.250 Kg.

La notificación se efectuará de acuerdo al formulario de notificación que se indica en el Anexo "C". Durante los fines de semana la notificación será efectuada por el investigador de servicio o de retén de la Sección Investigación de Accidentes de Aviación, según se disponga. La totalidad de las notificaciones deberán ser archivadas en un registro independiente, en la Sección Investigación de Accidentes de Aviación. El Jefe de la Sección de Investigación de Accidentes de Aviación, del Departamento de Prevención de Accidentes, deberá mantener actualizada la base de datos para materializar la notificación a los Estados y Organización detalladas en el punto 2.- anterior. B - 1 ED/2 JUN 2010 ANEXO "C" DAP 13 02 FORMATO DE NOTIFICACIÓN Se obtendrá el máximo de antecedentes posibles para enviar estos datos, no obstante la falta de alguno de ellos no deberá demorar la notificación, estipulando en el casillero de observaciones de este formulario, la razón por la que no se obtuvo alguna de estas informaciones. Cuando el suceso corresponda a un incidente de Tránsito Aéreo, se utilizarán los formularios establecidos en el DAP 11 42. Internacional



REGLAMENTOS AERONÁUTICOS DGAC

DAN 13

ACCIDENTE: Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal, durante el cual:

- a) Cualquier persona sufre lesiones mortales o graves;
- b) La aeronave sufre daños o roturas estructurales;
- c) La aeronave desaparece o es totalmente inaccesible.

INCIDENTE: Es todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser accidente, y que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.

INCIDENTE GRAVE: Un incidente de aviación en el que intervienen circunstancias que indican que hubo una alta probabilidad de que ocurriera un accidente, que está relacionado con la utilización de una aeronave y que, en el caso de una aeronave tripulada, ocurre entre el momento en que una persona entra a bordo de la aeronave, con la intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, o en el caso de una aeronave no tripulada, que ocurre entre el momento en que la aeronave está lista para desplazarse con el propósito de realizar un vuelo y el momento en que se detiene, al finalizar el vuelo, y se apaga su sistema de propulsión principal.



MERCANCÍAS PELIGROSAS

MERCANCÍA PELIGROSA : OACI (DOC. 9284 AN/905).

Es todo objeto o sustancia que pueda constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de Mercancías Peligrosas de las Instrucciones Técnicas de OACI (Doc. 9284 AN/905).

DAR 18

Todo objeto o sustancia que puede constituir un riesgo para la salud, la seguridad, la propiedad o el medio ambiente y que figure en la lista de mercancías peligrosas de las instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea y sus suplementos o estén clasificadas de acuerdo a ellas.

Para el transporte seguro de mercancías peligrosas por vía aérea (Documento OACI 9284/ AN/905), el cual se enfoca principalmente en el transporte de mercancías peligrosas en aeronaves tripuladas. Si bien esta normativa puede servir como base para entender la clasificación y manejo de mercancías peligrosas, no aborda de manera específica el transporte de estas mercancías mediante RPAS.

El transporte de mercancías peligrosas con drones es un campo en desarrollo y las regulaciones están evolucionando rápidamente. Es crucial estar al tanto de las últimas actualizaciones y directrices emitidas por las autoridades aeronáuticas del país o región.

En resumen: Aunque la normativa mencionada proporciona información valiosa sobre mercancías peligrosas, es fundamental consultar los cambios en regulaciones de la DGAC específicas para RPAS en tu jurisdicción antes de planificar cualquier operación de transporte de este tipo.



MERCANCÍAS PELIGROSAS

TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA

Circular OACI 328 AN/190

Artículo 5.37 :

El Artículo 35 del Convenio de Chicago trata de las restricciones a la carga, específicamente con respecto al transporte de municiones de guerra o material de guerra y otras mercancías peligrosas. Las disposiciones del Anexo 18 — Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea regula aún más el transporte internacional de mercancías peligrosas por vía aérea. Las amplias disposiciones del Anexo se amplifican mediante las detalladas especificaciones de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284) y su suplemento, Suplemento de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas.

Algunos puntos clave a considerar en relación al transporte de mercancías peligrosas con RPA son:

- Restricciones generales: En general, el transporte de mercancías peligrosas con RPA está prohibido o severamente restringido debido a los riesgos asociados.
- Excepciones: Pueden existir excepciones para ciertas mercancías peligrosas en cantidades limitadas y bajo condiciones específicas, como baterías de litio instaladas en el RPA para su operación.
- Evaluación de riesgos: Antes de considerar cualquier operación de transporte de mercancías peligrosas con RPA es fundamental realizar una evaluación exhaustiva de los riesgos involucrados, incluyendo la naturaleza de la mercancía, la ruta de vuelo, las condiciones ambientales y las medidas de mitigación de riesgos.
- Cumplimiento normativo: Es esencial cumplir con todas las regulaciones y requisitos aplicables, incluyendo la obtención de permisos o autorizaciones especiales, el etiquetado y embalaje adecuados de las mercancías peligrosas, y la capacitación del personal involucrado.





**RESTRICTED
— AREA —**

**NO DRONE
ZONE**

NO DRONE



ZONE

RESTRICTED AIRSPACE

Unmanned Aircraft Systems (UAS) flight is prohibited except as specifically authorized by the Installation Commander. Unauthorized UAS may be disabled, damaged, destroyed, seized or confiscated. Unauthorized UAS operators may be subject to criminal prosecution, fines, and loss of operator privileges.

(49 U.S.C. §40103(B)(3)&§46307, 14 CFR Parts 101 and 107 and
10 U.S.C. §130i – where applicable)



Federal Aviation
Administration



TU DRONE PODRÍA SER UN ¡BIEN PELIGROSO!



Algunos **SISTEMAS DE PARACAÍDAS** pueden contener pirotecnia, cartuchos de CO2, baterías u otros materiales que se consideran **MERCANCÍAS PELIGROSAS**.

¿PREGUNTAS? Envíe un correo electrónico a hazmatinfo@faa.gov

Consulta la página PackSafe de la FAA para asegurarte de viajar seguro con tu dron (UAS).

faa.gov/go/packsafe

Si va a enviar su dron (UAS), consulte los recursos en SafeCargo para asegurarse de que su envío sea seguro. faa.gov/go/safecargo

NO EMPAQUETE sus **BATERÍAS DE REPUESTO** en su **MALETA FACTURADA**.

Las **BATERÍAS DE REPUESTO** deben transportarse **EN EL EQUIPAJE DE MANO**

Solamente los terminales de la batería deben estar **PROTEGIDOS** contra cortocircuitos.

Algunos accesorios como **CÁMARAS** y **ALTAVOCES**

Puede contener baterías de litio.



MERCANCÍAS PELIGROSAS



¡TU DRONE PODRÍA SER UN PELIGRO!

- NO EMPAQUE sus BATERÍAS DE REPUESTO en su MALETA FACTURADA.
- Algunos accesorios como CÁMARAS y ALTAVOCES son material peligroso, pueden contener batería de Litio.
- Algunos SISTEMAS DE PARACAÍDAS pueden contener pirotecnia, cartuchos de CO₂, baterías u otros materiales que se consideran MERCANCÍAS PELIGROSAS.
- Solamente los terminales de la batería deben estar PROTEGIDOS contra cortocircuitos.
- Las BATERÍAS DE REPUESTO deben transportarse EN EL EQUIPAJE DE MANO Puede contener baterías de litio.
- Consulta con tu aerolínea para asegurarte de viajar seguro con tu dron (RPA).
- Si va a enviar su dron (RPA), consulte con la empresa de servicios para asegurarse de que su envío sea seguro.



¡GRACIAS POR
TU ATENCIÓN!



✓ **AEROTEST.cl**

