

**DIRECCION NACIONAL DE AVIACION CIVIL
E INFRAESTRUCTURA AERONAUTICA
(DINACIA)**

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

RAU 100 (UAS)

**SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS
(UAS)**

**Requisitos generales para la operación de los
sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)**

Versión Original

2026

Registro de revisiones

[illegible]

RAU 100**SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS (UAS)****Requisitos generales para la operación de los sistemas de aeronaves no tripuladas**

Registro de revisiones.....	2
Guía de Revisiones al RAU UAS.....	2
CAPITULO A	4
100. 001 DEFINICIONES.....	4
CAPITULO B	9
100.005 APLICABILIDAD.	9
100.010 CATEGORÍAS DE OPERACIONES UAS.....	9
100.015 CLASIFICACIÓN DE UAS POR SU USO	10
100.020 OPERACIONES DE UA PROHIBIDAS	10
100.025 ZONAS DE OPERACIÓN RESTRINGIDA (NO DRONE ZONE)	11
100.030 DERECHO DE PASO	11
100. 035 REPORTE DE ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES.....	11
100.040 PRESERVACIÓN LUGAR, AERONAVE, CONTENIDOS Y REGISTROS	11
100.045 USO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS	12
100.050 OBLIGACIÓN DE EXHIBIR DOCUMENTOS ANTE LAS AUTORIDADES.....	12
100.055 MANTENIMIENTO	12
100.060 PROHIBICIÓN DE DESACTIVACIÓN DE SISTEMAS CRÍTICOS	12
100.065 PROHIBICIÓN DE INTERFERENCIA E INHIBICIÓN DE SEÑALES	13
100.070 PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES	13
100.075 RESPONSABILIDAD	13
100.080 REQUISITOS ESTABLECIDOS POR OTROS ORGANISMOS PÚBLICOS.....	13
100.085 FALSIFICACIÓN, REPRODUCCIÓN O ALTERACIÓN.....	14
100.090 FALTAS Y SANCIONES	14

CAPITULO A DEFINICIONES.

100. 001 DEFINICIONES.

En el presente reglamento, los términos y expresiones que se indican a continuación tienen el siguiente significado:

- (a) **Accidente con aeronave no tripulada:** Todo suceso relacionado con la utilización 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:
 - (1) cualquier persona sufre lesiones mortales o graves a consecuencia de:
 - (i) contacto directo con cualquier parte de la aeronave, incluso las partes que se hayan desprendido de la aeronave; o
 - (ii) exposición directa al chorro de un reactor; o
 - (iii) colisión con una aeronave tripulada, cualquier persona a bordo de esta que sufra lesiones mortales o graves.
 - (2) la aeronave sufra daños que sean substanciales o que afecten adversamente su resistencia estructural, su performance o sus características de vuelo a consecuencia de una colisión con otra aeronave tripulada o no tripulada.
 - (3) se produzcan daños significativos a propiedades de terceros a consecuencia de una colisión.
- (b) **Aeromodelismo:** actividad aerodeportiva practicada por aficionados, derivada de la técnica de construcción y vuelo de aeroplanos (ala fija y rotativa), en principio inspirados en aeronaves tripuladas de tamaño real, que están preparados para volar sin tripulación y que en vuelo se mantienen siempre dentro de la línea y rango de vista del operador.
- (c) **Aeronave:** Toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.
- (d) **Aeronave no tripulada (UA):** Una aeronave que se prevea ser operada sin piloto a bordo.
- (e) **Aeronave pilotada a distancia (RPA):** Aeronave no tripulada que es pilotada desde

una estación de pilotaje a distancia.

- (f) **Aeródromo:** áreas determinadas de tierra o agua, destinadas al movimiento de llegada, salida y operación de las aeronaves.
- (g) **Ala fija:** UAS cuya sustentación en vuelo se obtiene principalmente mediante superficies aerodinámicas fijas y cuyo vuelo se desarrolla mediante el desplazamiento del UAS respecto del aire.
- (h) **Aviso a los aviadores (NOTAM):** Aviso distribuido por medios de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualquier instalación aeronáutica, servicio, procedimiento o peligro, cuyo conocimiento oportuno es esencial para el personal encargado de las operaciones de vuelo.
- (i) **BVLOS** ("Beyond Visual Line of Sight"), operación de una UAS más allá del campo visual del piloto. En este caso no es necesario que el piloto se mantenga siempre en contacto directo con la aeronave no tripulada, sino que la manipulación de este se realiza desde una estación de control vía remota.
- (j) **Categorías de operación de UAS:** clasificación reglamentaria dispuesta por la autoridad aeronáutica, que determina los requisitos de seguridad, formación y permisos necesarios para operar UAS.

Se establecen 3 categorías de operación de UAS que se denominan:

- (1) Abierta.
- (2) Específica.
- (3) Certificada.

- (k) **Detectar y evitar (DAA):** Capacidad del UAS de ver, captar o detectar tránsito en conflicto u otros peligros y adoptar las medidas apropiadas.
- (l) **Dispositivo de visión en primera persona (FPV):** Un dispositivo que genera y transmite una imagen de video en tiempo real a una pantalla o monitor de la estación de control que le da al piloto de una aeronave no tripulada la perspectiva de un piloto a bordo.
- (m) **Distancia horizontal:** distancia medida en un plano horizontal entre la proyección vertical del punto más próximo de la aeronave no tripulada y la proyección vertical de la posición de una persona. La separación horizontal mínima se considerará incumplida siempre que cualquier parte de la aeronave penetre, cualquiera sea su altitud, en el volumen cilíndrico del radio que determina la reglamentación cuyo eje vertical coincide con la posición de la persona.

- (n) **Drone - Dron.** Expresión genérica para referirse, indiferentemente, a cualquier aeronave no tripulada o remotamente pilotada.
- (o) **Enjambre:** es un grupo de 3 o más vehículos aéreos no tripulados que se comunican entre sí y operan de forma totalmente coordinada como si fueran una sola unidad.
- (p) **Enlace de mando y control (C2):** Enlace de datos entre la aeronave pilotada a distancia y la estación de pilotaje a distancia para fines de controlar el vuelo.
- (q) **Espacio aéreo segregado:** Espacio aéreo de dimensiones específicas asignado para uso exclusivo a un usuario o usuarios específicos.
- (r) **Estación de pilotaje a distancia:** El componente del sistema de aeronave pilotada a distancia que contiene el equipo que se utiliza para pilotar una aeronave a distancia.
- (s) **EVLOS (Extended Visual Line of Sight)** posibilidad de extender el campo visual del piloto por medio del acompañamiento de observadores asistentes.
- (t) **Explotador:** Es la persona física o jurídica que utiliza la aeronave legítimamente por cuenta propia, con o sin fines de lucro. En caso de que no figure explotador, el propietario será considerado como tal.
- (u) **Híbrido:** UAS que combinan características de aeronaves de ala fija y de aeronaves de despegue y aterrizaje mediante rotores, pudiendo realizar la transición entre ambos modos de vuelo.
- (v) **Incidente:** Todo suceso relacionado con la utilización de una aeronave, que no llegue a ser un accidente, que afecte o pueda afectar la seguridad de las operaciones.
- (w) **Incidente grave:** Un incidente 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 no tripulada, este ocurriere 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.
- (x) **Mitigación de riesgos:** Proceso de incorporación de defensas o controles preventivos para reducir la gravedad o probabilidad de la consecuencia proyectada de un peligro.
- (y) **Multi-rotor:** UAS cuya sustentación y control en vuelo se obtienen principalmente mediante rotores de eje vertical.
- (z) **Observador de aeronave no tripulada (UA):** Una persona capacitada y competente que mediante la observación visual de una aeronave no tripulada, ayuda al piloto

remoto en la conducción segura del vuelo.

- (aa) **Operación en línea directa de vista (VLOS):** Operación en la que el piloto a distancia u observador de UA mantiene contacto visual directo sin ayudas con la aeronave no tripulada.
- (bb) **Piloto a distancia:** Persona autorizada por la autoridad aeronáutica para desempeñar funciones esenciales para la operación de una aeronave pilotada a distancia y para operar los controles de vuelo, según corresponda, durante el tiempo de vuelo.
- (cc) **Piloto al mando a distancia:** Piloto a distancia designado por el explotador para estar al mando y encargarse de la realización segura de un vuelo.
- (dd) **Publicación de información aeronáutica (AIP):** Publicación expedida por cualquier Estado, o con su autorización, que contiene información aeronáutica, de carácter duradero, indispensable para la navegación aérea.
- (ee) **Retorno al punto de Origen (RTO o RTH)** Modo operacional en el que la UAS no tripulada regresa al punto de origen.
- (ff) **Servicio de tránsito aéreo (ATS):** Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo).
- (gg) **Sistema de terminación segura de vuelo:** Un sistema de emergencia que cuando se activa, termina el vuelo de una aeronave no tripulada de manera segura.
- (hh) **Sistema de aeronave pilotada a distancia (RPAS):** Aeronave pilotada a distancia, sus estaciones conexas de pilotaje a distancia, los enlaces requeridos de mando y control y cualquier otro componente según lo especificado en el diseño de tipo, realizado con aeronaves de categoría certificada por parte de la autoridad aeronáutica.
- (ii) Seguridad **operacional:** Estado en el que los riesgos asociados a las actividades de aviación relativas a la operación de las aeronaves, o que apoyan directamente dicha operación, se reducen y controlan a un nivel aceptable.
- (jj) **Sistema de aeronave no tripulada (UAS):** una aeronave no tripulada y sus componentes asociados.
- (kk) **Sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS):** Enfoque sistemático para la gestión de la seguridad operacional que incluye las estructuras orgánicas, la obligación de rendición de cuentas, las responsabilidades, las políticas y los procedimientos necesarios.

(II) **Transferencia:** Acción de transferir el control del pilotaje de una estación de pilotaje a distancia a otra

(mm) **UTM** - (Unmanned Traffic Management) es un sistema de gestión del tráfico (aéreo) no tripulado.

CAPITULO B GENERALIDADES

100.005 APLICABILIDAD.

Las disposiciones del presente reglamento:

(a) Se aplican a:

- (1) Todos los sistemas de aeronaves no tripuladas utilizados y/o registrados en la República Oriental del Uruguay.
- (2) Toda persona que utilice un UAS en el territorio República Oriental del Uruguay, o tenga una autorización de cualquier tipo otorgada por la autoridad aeronáutica

(b) Excepto:

- (1) Vuelos que se realicen dentro de espacios cerrados, tales como hangares, silos, galpones, naves fabriles, etc.
- (2) UAS utilizadas por las fuerzas armadas o policiales.
- (3) Actividad de Aeromodelismo

(c) Todas aquellas materias o temas que involucren cualquier aspecto referente a sistemas de aeronaves no tripulados (UAS) que no se encuentre específicamente regulados en el presente reglamento, se regirán por las disposiciones generales de la aviación en la República Oriental del Uruguay.

100.010 CATEGORÍAS DE OPERACIONES UAS

- (a) CATEGORÍA ABIERTA: Esta constituida por las operaciones de UAS llevadas a cabo por dispositivos no tripulados con masa máxima de despegue igual o inferior a veinticinco kilogramos (25 kg) y que se realicen dentro de lo previsto en el RAU 101 Categoría Abierta.
- (b) CATEGORÍA ESPECÍFICA: Está constituida por las operaciones de UAS, fuera de la categoría abierta, llevadas a cabo por dispositivos no tripulados con una masa máxima de despegue igual o inferior a ciento cincuenta kilogramos (150 kg), así como aquellas operaciones que, aun excediendo dicho límite de masa, se realicen dentro de escenarios estándar o conceptos operacionales (CONOPS) previstos y aprobados conforme al RAU 102 - Categoría Específica.
- (c) CATEGORÍA CERTIFICADA: Está constituida por las operaciones de UAS, realizadas con dispositivos no tripulados que no estén incluidas en la categoría abierta o la categoría específica.

100.015 CLASIFICACIÓN DE UAS POR SU USO

- (1) **Privado:** constituye la utilización de un sistema de aeronave no tripulada (UAS) para fines propios, ya sea recreativos, deportivos o de cualquier otra índole, incluso cuando exista valor agregado, siempre que la actividad se realice en beneficio exclusivo del explotador y no implique, directa ni indirectamente, la prestación de servicios a tercero.
- (2) **Transporte aéreo público:** es la utilización de UAS con el objeto de transportar por vía aérea pasajeros, equipaje, correo o carga, mediante remuneración. Dicho transporte podrá ser interno o internacional, regular o no regular.
- (3) **Trabajo aéreo:** es toda actividad realizada mediante la utilización de UAS, por remuneración, que no constituya transporte aéreo público.

100.020 OPERACIONES DE UA PROHIBIDAS

- (a) No se deberá operar una UA de una manera descuidada o imprudente que ponga o pueda poner en peligro la seguridad operacional de la aviación o la seguridad de cualquier persona y/o propiedad.
- (b) Nadie deberá operar una UA si no se encuentra en condiciones psicofísicas de hacerlo.
- (c) Salvo autorización de la DINACIA no se deberán operar una UA:
 - (1) en transporte de pasajeros, correo o carga.
 - (2) en operaciones internacionales.
 - (3) en áreas prohibidas o restringidas.
 - (4) sobre concentración de personas.
 - (5) en vuelo en zonas de tráfico de aeropuertos y aeródromos;
 - (6) mientras se esté conduciendo un vehículo terrestre, una embarcación o una aeronave tripulada.
 - (7) con el fin de realizar lanzamientos de objetos de cualquiera naturaleza
 - (8) en formación y/o en enjambre
 - (9) en vuelos completamente autónomos, debiendo existir siempre la posibilidad técnica de que un piloto a distancia pueda tomar el control remoto de la aeronave en cuestión.

100.025 ZONAS DE OPERACIÓN RESTRINGIDA (NO DRONE ZONE)

- (a) La DINACIA podrá establecer, de oficio o a solicitud fundada de terceros organismos públicos o privados, zonas en las cuales se prohíba total o parcialmente la operación de UAS, por razones de seguridad operacional, seguridad pública, defensa nacional o protección de infraestructuras críticas.
- (b) A tales efectos, la DINACIA podrá coordinar con el proveedor de servicios de navegación aérea, el Ministerio del Interior, el Ministerio de Defensa Nacional u otros organismos competentes, a fin de asegurar el cumplimiento de las restricciones establecidas.

100.030 DERECHO DE PASO

- (a) Las UA deberán ceder el paso y mantenerse separadas en todo momento de las aeronaves tripuladas, así como de los dispositivos aerodeportivos tripulados, tanto en vuelo como en tierra. A tales efectos, se consideran comprendidos, entre otros, los paracaídas, parapentes, paramotores, alas delta y cualquier otro dispositivo aerodeportivo tripulado.
- (b) El operador de la UA deberá adoptar todas las medidas necesarias para evitar interferencias, aproximaciones peligrosas o situaciones de conflicto con dichos sistemas, garantizando en todo momento la seguridad operacional.

100. 035 REPORTE DE ACCIDENTES E INCIDENTES GRAVES

- (a) Los explotadores autorizados en categoría específica o certificada deberán reportar inmediatamente, a la DINACIA y a la JIAIAC, los accidentes e incidentes en que se vean involucradas las UAs bajo su responsabilidad.
- (b) Cualquier persona que tenga conocimiento de un accidente o incidente con una UA deberá reportar inmediata y obligatoriamente el mismo a la autoridad más próxima si:
 - a. Afecta de cualquier forma a una aeronave tripulada.
 - b. Se produjeron lesiones personales o muerte.

100.040 PRESERVACIÓN DEL LUGAR, LA AERONAVE, SUS CONTENIDOS Y REGISTROS

En aquellos casos en que existe obligación de reportar:

- (a) El explotador, operador y en general todo personal involucrado en la operación, tomarán todos los resguardos necesarios para la preservación del lugar, la aeronave, restos de ésta, registros y sus contenidos después de un accidente / incidente grave.
- (b) Ninguna persona accederá, interferirá o removerá una aeronave y sus contenidos, salvo que sea

— previamente coordinados y autorizados por la JIAIAC.

100.045 USO DE SUSTANCIAS PSICOACTIVAS

Ninguna persona actuará como piloto a distancia, miembro en la operación de un vuelo u observador de una UA:

- (a) dentro de las 8 horas después de consumir bebidas alcohólicas;
- (b) mientras esté bajo la influencia del alcohol; o
- (c) mientras utilice o haya utilizado cualquier sustancia psicoactiva

100.050 OBLIGACIÓN DE EXHIBIR DOCUMENTOS ANTE LAS AUTORIDADES

- (a) Los documentos establecidos en los Reglamentos RAU 100, 101 y 102, que deban ser acreditados por las personas involucradas en operaciones de UAS, podrán ser requeridos por cualquier autoridad competente, tales como los inspectores de la autoridad aeronáutica, la Policía Nacional, la Policía Aeronáutica, la Prefectura Nacional Naval, Inspectores Municipales, etc.
- (b) La negativa injustificada a exhibir la documentación referida, así como a cumplir con las directivas legítimas impartidas por la autoridad competente en relación con el uso de UAS, podrá configurar el delito de desacato previsto en el artículo 173 del Código Penal, sin perjuicio de la aplicación de las medidas administrativas y legales que correspondan.
- (c) Las operaciones de categoría certificada estarán sujetas a las mismas obligaciones y requisitos que los aplicables a la aviación tripulada, en cuanto resulten pertinentes.

100.055 MANTENIMIENTO

- (a) El explotador de un UAS deberá asegurar que la aeronave, sus sistemas, componentes, equipos y accesorios se mantengan en condiciones seguras de operación, de conformidad con las instrucciones del fabricante y las normas técnicas aplicables.
- (b) Será responsabilidad del explotador cumplir y hacer cumplir las instrucciones de mantenimiento y conservación emitidas por el fabricante.
- (c) Asimismo, deberá garantizar la correcta ejecución de las tareas de mantenimiento requeridas, a efectos de preservar la aeronavegabilidad y la seguridad operacional del sistema.

100.060 PROHIBICIÓN DE DESACTIVACIÓN DE SISTEMAS CRÍTICOS

Queda prohibida la desactivación, alteración o manipulación de los sistemas, sensores o

limitaciones operativas incorporadas por el fabricante en un UAS, cuando ello implique operar fuera de los parámetros de seguridad establecidos, salvo autorización expresa de la DINACIA en el marco de operaciones comprendidas en la categoría específica o certificada.

100.065 PROHIBICIÓN DE INTERFERENCIA E INHIBICIÓN DE SEÑALES

Se prohíbe la interferencia, inhibición o alteración de las señales de control, navegación o comunicación de un UAS por parte de terceros ajenos a la operación, salvo en los casos en que dichas acciones sean realizadas por autoridades competentes en el ejercicio legítimo de sus funciones, conforme a la normativa aplicable.

100.070 PROTECCIÓN DE DATOS PERSONALES

- (a) Los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) que cuenten con sensores, dispositivos o tecnologías aptas para captar, recolectar, almacenar o procesar imágenes, sonidos u otra información que permita identificar, directa o indirectamente, a personas físicas o jurídicas, o a sus bienes, deberán operar en estricto cumplimiento de lo dispuesto por la Ley N.º 18.331 de Protección de Datos Personales y Acción de Habeas Data, así como su normativa reglamentaria y complementaria.
- (b) El explotador y/o el operador del UAS será responsable de garantizar, dentro o fuera de espacios sujetos a jurisdicción aeronáutica, el cumplimiento de los principios de legalidad, consentimiento informado, finalidad, seguridad, confidencialidad y calidad de los datos personales tratados.
- (c) Asimismo, deberá asegurar el ejercicio de los derechos de acceso, rectificación, actualización, inclusión y supresión de datos por parte de sus titulares, conforme a la normativa vigente.

100.075 RESPONSABILIDAD

- (a) La operación de un UAS será responsabilidad del explotador, del propietario cuando fuese persona distinta del explotador y no mediare contrato de cesión de uso debidamente formalizado, así como de toda persona que ejecute, facilite o permita la operación.
- (b) Dicha responsabilidad comprende los daños y perjuicios ocasionados a terceros, tanto en la superficie como en el espacio aéreo, sin perjuicio de las responsabilidades administrativas, civiles y penales que pudieran corresponder conforme al ordenamiento jurídico vigente.
- (c) La tripulación remota y el explotador del UAS estarán sujetos a las responsabilidades y atribuciones previstas en la normativa aeronáutica nacional aplicable.

100.080 REQUISITOS ESTABLECIDOS POR OTROS ORGANISMOS PÚBLICOS

Ninguna de las disposiciones del presente Reglamento exime, limita ni sustituye el cumplimiento de los requisitos establecidos por otros organismos públicos competentes de la República Oriental del

Uruguay, en el marco de sus respectivas atribuciones legales y reglamentarias, tales como, entre otros, Servicio de Sensores Remotos Aeroespaciales, la Unidad Reguladora de Servicios de Comunicaciones (URSEC), la Agencia de Gobierno Electrónico y Sociedad de la Información y del Conocimiento (AGESIC), el Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, y demás organismos que resulten competentes en función de la actividad desarrollada.

100.085 FALSIFICACIÓN, REPRODUCCIÓN O ALTERACIÓN

(a) Ninguna persona podrá, directa o indirectamente, realizar, disponer, permitir o utilizar:

- (1) cualquier registro, declaración, informe o documento que sea falso, fraudulento o intencionalmente incorrecto, cuando deba ser elaborado, presentado, conservado o utilizado para demostrar el cumplimiento de cualquier requisito establecido en este Reglamento; o
- (2) la reproducción, adulteración o alteración, con fines fraudulentos, de cualquier registro, autorización, certificado o documento expedido o reconocido por la Autoridad Aeronáutica en virtud de este Reglamento.

(b) La comisión de cualquiera de las conductas previstas en el párrafo (a) podrá dar lugar, sin perjuicio de las demás responsabilidades que correspondan conforme al ordenamiento jurídico vigente, a:

- (1) la denegación de una solicitud de certificado, autorización o habilitación;
- (2) la suspensión, limitación o revocación de cualquier certificado, autorización o habilitación otorgado por la Autoridad Aeronáutica a la persona responsable; y
- (3) la imposición de las sanciones administrativas que correspondan, de conformidad con el régimen de infracciones y sanciones aeronáuticas aplicable.

100.090 FALTAS Y SANCIONES

El incumplimiento de las disposiciones establecidas en el presente Reglamento, así como de las normas complementarias que se dicten en su consecuencia, dará lugar a la aplicación de las sanciones previstas en el régimen de infracciones aeronáuticas vigente en la República Oriental del Uruguay, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales que pudieran corresponder.