

Gobierno de Puerto Rico
Departamento de Seguridad Pública



Reglamento Interno sobre Normas y Procedimientos para la Operación y Administración de los Sistemas de Aeronaves Pequeñas no Tripuladas (sUAS) en el Departamento de Seguridad Pública

Arthur Garffer Croly
Secretario

ÍNDICE

Artículo 1. Título	3
Artículo 2. Base Legal	3
Artículo 3. Propósito	4
Artículo 4. Definiciones.....	5
Artículo 5. Política Pública.....	8
Artículo 6. Normas y Procedimientos	9
Artículo 7. Utilización de los Sistemas de Aeronaves Pequeñas no Tripuladas.....	15
Artículo 8. Adiestramiento	24
Artículo 9. Educación a la Comunidad	27
Artículo 10. Disposiciones Generales.....	26
Artículo 11. Interpretación	29
Artículo 12. Cláusula de Separabilidad	29
Artículo 13. Vigencia	30

Artículo 1 Título

Reglamento Interno sobre Normas y Procedimientos para la Operación y Administración de los Sistemas de Aeronaves Pequeñas no Tripuladas (sUAS) en el Departamento de Seguridad Pública

Artículo 2 Base Legal

- a. Código de Regulación Federal 14 Parte 107, Regulación emitida por la Agencia Federal de Aviación (FAA) por sus siglas en inglés, para la operación de sistemas de aeronaves pequeñas no tripuladas (sUAS) por sus siglas en inglés.
- b. Código de Regulación Federal 14 Parte 91.113 (b), Regulación emitida por la Agencia Federal de Aviación (FAA) por sus siglas en inglés, prescribe los requerimientos para operar los sistemas de aeronaves pequeñas no tripuladas (sUAS), para propósitos de operaciones de Agencias de Gobierno en el Sistema Nacional del Espacio Aéreo (NAS) por sus siglas en inglés.
- c. Ley Núm. 40 del 18 de enero de 2024 “Ley de Ciberseguridad del Estado Libre Asociado de Puerto Rico”
- d. Ley Núm. 68-2021, según enmendada, conocida como la “Ley para Limitar el Uso de Imágenes Captadas por los Sistemas Aéreos no Tripulados (Drones)”
- e. Ley Núm. 75 de 25 de julio de 2019 “Ley de la Puerto Rico Innovation and Technology Service” (PRITS)

- f. Ley Núm.38-2017, según enmendada, conocida como la “Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme de Puerto Rico”
- g. Ley Núm. 20-2017, según enmendada, conocida como “Ley del Departamento de Seguridad Pública de Puerto Rico”
- h. NFPA 2400 Estándar para los sistemas de aeronaves pequeñas no tripuladas (sUAS) por sus siglas en inglés, para uso de Operaciones de Seguridad Pública.

Artículo 3 Propósito

El propósito de este Reglamento es establecer las normas y procedimientos que seguirán los Negociados del Departamento de Seguridad Pública para la operación y administración de los sistemas de aeronaves pequeñas no tripuladas (en adelante, sUAS), en misiones de seguridad pública, de conformidad con los derechos, privilegios e inmunidades garantizados o protegidos por la Constitución y las leyes estatales y federales, respectivamente. Dicho equipo será administrado por el Departamento de Seguridad Pública de Puerto Rico. Además, mediante este Reglamento, se establecen los procedimientos para la ocupación de estos equipos.

Este reglamento tiene como objetivo aumentar la eficiencia del servicio, disminuir los tiempos de respuesta, maximizar nuestros recursos y proporcionar nueva tecnología de vanguardia para la seguridad del personal de primera respuesta como a la ciudadanía.

Artículo 4 Definiciones

Las palabras y conceptos mencionados en este reglamento tendrán el siguiente significado.

- a. **Administración Federal de Aviación (FAA):** Agencia adscrita al Departamento de Transportación de Estados Unidos responsable de regular y controlar el espacio aéreo.
- b. **Sistema de aeronave pequeña no tripulada (sUAS) o (drones):** se refiere a una aeronave pequeña no tripulada y sus elementos asociados (incluidos los enlaces de comunicación y los componentes que controlan la aeronave pequeña no tripulada ya sea, que pueda ser pilotado remotamente o que puede volar autónomamente) necesarios para el funcionamiento seguro y eficiente en el sistema nacional de espacio aéreo.
- c. **Aeronave pequeña no tripulada:** significa una aeronave no tripulada que pesa menos de 55 libras en el momento del despegue, incluyendo todo lo que está a bordo o conectado a la aeronave.
- d. **Certificación de Autorización 14 CFR parte 91 (COA):** Documento requerido por la FAA para el vuelo de sUAS, para operaciones en agencias de gobierno o instituciones.
- e. **Centro de Control de Ruta de Tráfico Aéreo:** Servicio dentro de un aeropuerto que autoriza y controla las llegadas y salidas de las naves, en adición del plan de vuelo, dentro del espacio aéreo controlado.
- f. **Centro de Control y Monitoreo de los Servicios Aéreos:** Centro encargado de controlar y monitorear los sistemas de aeronaves pequeñas no tripuladas

(sUAS) adscritas al Departamento de Seguridad Pública que vuelan en el espacio aéreo de Puerto Rico.

- g. Coordinador del Departamento de Seguridad Pública:** Será nombrado por el Secretario, estará a cargo de coordinar con los Negociados y entidades, los vuelos, problemas técnicos, adiestramientos y asesoría. Además, será el enlace con la FAA de los asuntos necesarios para la consecución de los tramites con la Certificación de Autorización (COA).
- h. Entidad o Agencia Estatal:** Incluirá a toda entidad gubernamental del Gobierno de Puerto Rico, Municipios, entidades legislativas con acuerdos colaborativos, organizaciones sin fines de lucro, oficinas públicas y privadas.
- i. Espacio Aéreo de Instalaciones de Seguridad Pública:** Se refiere al espacio aéreo de instalaciones de seguridad pública como lo serían los siguientes: instituciones correccionales, cuarteles de policías, estaciones de bomberos, oficinas de manejo de emergencia, aeropuertos, puertos, tribunales, albergues de protección a testigos, represas, instalaciones de la Autoridad de Energía Eléctrica, instalaciones de la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados, y cualquier otra instalación pública que no esté cubierta por regulaciones estatales y federales sobre el espacio aéreo.
- j. Estación de Control:** Significa un interfaz utilizado por el piloto remoto para controlar la ruta de vuelo de la aeronave no tripulada.
- k. Evidencia Multimedia Digital:** Grabación de imágenes, sonidos y datos captados y almacenados en MicroSD (MSD) o transmitidos a un servidor o

servicio, siguiendo las practicas más aceptables en cumplimiento a los estatutos y normas jurídicas en los foros federales y estatales vigentes.

- l. Grupo de Vuelo:** Cualquier combinación del piloto remoto, observador visual y el piloto remoto al mando.
- m. MicroSD:** Tipo de tarjeta de memoria extraíble que se utiliza para almacenar información. Disponiéndose, que las siglas SD se refieren una abreviatura en idioma inglés del concepto Secure Digital, y las tarjetas microSD a veces se conocen como microSDHC o microSDXC, dependiendo de su capacidad.
- n. Observador Visual:** Empleado de cualquiera de los Negociados del Departamento de Seguridad Pública adiestrado y certificado para ayudar al piloto remoto al mando; y la persona que manipula los controles de vuelo de la aeronave pequeña no tripulada para ver y evitar otro tráfico aéreo u objetos en el aire o en tierra.
- o. Persona:** Se referirá a personas naturales o jurídicas.
- p. Piloto Remoto:** Empleado de cualquiera de los Negociados del Departamento de Seguridad Pública certificado y adiestrado como piloto de sUAS a cargo de los controles del sUAS.
- q. Piloto Remoto al Mando:** Empleado de cualquiera de los Negociados del Departamento de Seguridad Pública certificado y adiestrado como piloto de sUAS y quien estará a cargo de la misión de vuelo.
- r. Registro de aeronaves:** Todos los sUAS operados por el personal del Departamento de Seguridad Pública deben estar registrados de acuerdo con las regulaciones actuales de la FAA 14 CFR Parte 107.13. Requisitos de

inscripción se aplican a los sUAS que son propiedad y están operados por el DPS, así como a los sUAS que son propiedad de entidades y agencias de gobierno externas.

- s. Reporte de Accidente:** Todo evento ocurrido con un sUAS durante su uso que cause lesiones o traumas que requieran atención médica por encima del nivel 3, la muerte o pérdida de consciencia a una o más personas, así como daños a la propiedad cuyo valor combinado o individual exceda de quinientos (500.00) dólares, excluyendo los daños ocasionados al sUAS.
- t. Negociados del Departamento de Seguridad Pública:** Negociado del Cuerpo de Bomberos de Puerto Rico, Negociado del Cuerpo de Emergencias Médicas, Negociado de Manejo de Emergencias y Administración de Desastres, Negociado de Sistema de Emergencias 9-1-1 y Negociado de Investigaciones Especiales.

Artículo 5 Política Pública

1. Todos los Negociados del DSP involucrados en el uso de sUAS cumplirán con los derechos civiles establecidos en la Constitución de Estados Unidos y la del Gobierno de Puerto Rico, así como con las leyes y reglamentos estatales y federales aplicables, la jurisprudencia aplicable y en lo establecido en este Reglamento.
2. Ningún miembro de los Negociados podrá hacer uso de sUAS para efectuar algún tipo de investigación o actividad en contra de personas considerando únicamente características tales como raza, color, sexo, orientación sexual,

identidad o expresión de género, nacimiento, discapacidad, edad, religión, origen nacional ideología políticas o creencias religiosas o ser persona sin hogar u otra razón prohibida.

Artículo 6 Normas y Procedimientos

A. Normas Generales

1. El DSP, obtendrá la autorización, permiso o certificación requerida COA por la Administración Federal de Aviación (FAA por sus siglas en inglés) a nivel regional, antes de desplegar u operar los sUAS.
2. El Coordinador deberá solicitar al Departamento de Justicia de Puerto Rico la certificación de que el Departamento de Seguridad Pública es una agencia que maneja Negociados de ley y orden.
3. Obtenidos estos documentos, el Coordinador deberá cumplir con los procedimientos establecidos por la FAA para la otorgación del COA.
4. El Coordinador se asegurará que los sUAS asignados a los Negociados estén registrados, rotulados con el número de registro asignado por la FAA en la parte de afuera de la aeronave, autorizados por la FAA dentro de la certificación de autorización COA y que cumplan con los requisitos de Identificación Remota. También, procederá a crear un expediente digital por cada sUAS y Piloto Remoto autorizado cumpliendo con los requisitos según la certificación de autorización COA de la Agencia Federal de Aviación.
5. Solamente los miembros de los Negociados y entidades autorizados por el Secretario, que se encuentren certificados al momento con los adiestramientos básico y fundamental de pilotaje autorizado por el Secretario, podrán operar los sUAS y ser asignados a misiones de vuelo.

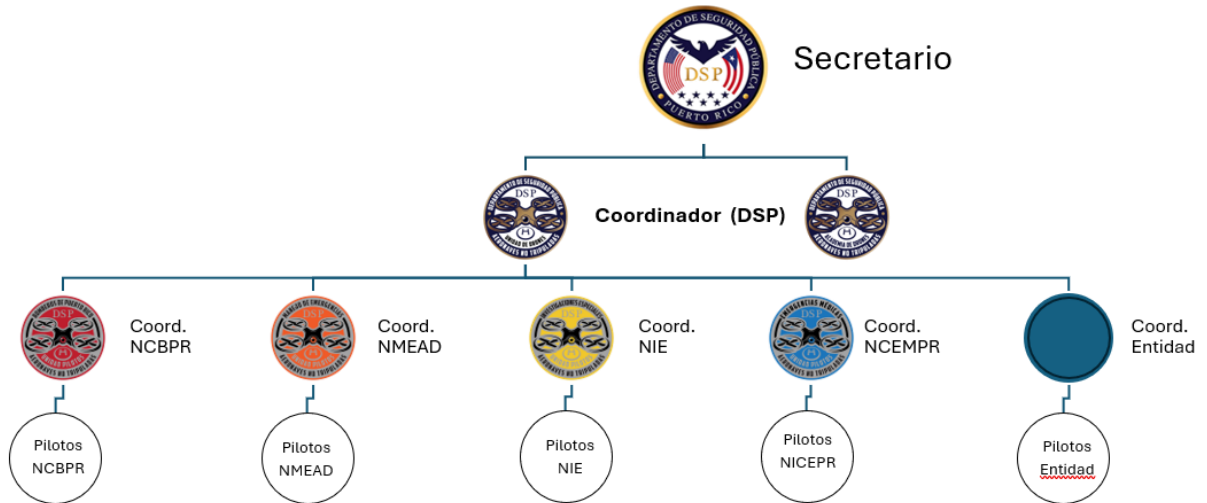
6. El operador de los sUAS cumplirá con todas las leyes, regulaciones y reglas establecidas a los efectos por la FAA, los reglamentos aplicables a cada situación durante el uso de los sUAS y este reglamento.
7. Se podrán utilizar los sUAS en investigaciones criminales. En estos casos los Negociados y entidades cumplirán con las garantías constitucionales, las leyes y reglamentos estatales y federales aplicables.
8. Este reglamento definirá las misiones, los requisitos de capacitación, las operaciones de mando, la estandarización, las responsabilidades y deberes específicos del equipo de vuelo y los requisitos de documentación e informes y formularios a los que se adherirán los Negociados y entidades para operar y desplegar sUAS de manera segura.
9. Los sUAS no estarán equipados con ningún tipo de armas¹.

B. Documentación del Vuelo

1. Para mantener uniformidad y profesionalismo, es requerido un número de vuelo para todos los servicios aéreos incluyendo los vuelos en adiestramiento. Cada Negociado contará con un número de identificación y un logo distintivo para la rápida identificación en eventos multidisciplinarios.

¹ Véase FAA Reauthorization Act of 2018, Pub. L. No. 115-254 (2018)

2. Organigrama interno para los servicios aéreos:



3. El Piloto Remoto al Mando del sUAS solicitara el número de vuelo a través del formulario titulado: **“Solicitud Número de Vuelo”**. Enviándolo por correo electrónico al email: DSPPR@dsp.pr.gov. El Piloto Remoto al Mando se comunicará con el Centro de Control y Monitoreo de los Servicios Aéreos del Departamento de Seguridad Pública telefónicamente al (787) 793-5087 ext. 1039 – 1040 donde el analista de turno asignará el número correspondiente al vuelo solicitado. El número de vuelo se desglosará de la siguiente manera:



Para las entidades o agencia estatal se identificarán con el numero correlativo para las entidades seguido de una letra identificando la entidad. Ejemplo:



4. El Piloto Remoto al Mando del sUAS documentará el vuelo en los formularios titulados:

- a. **Plan de Vuelo:** este formulario describe todos los detalles de la misión de vuelo. Una vez culminado el vuelo este formulario deberá ser enviado por correo electrónico al email: DSPPR@dsp.pr.gov.
- b. **Inspección Visual del sUAS:** este formulario debe de confeccionarse antes y luego de realizar el vuelo. Una vez culminado el vuelo este formulario deberá ser enviado por correo electrónico al email: DSPPR@dsp.pr.gov.
- c. **Bitácora de Vuelo:** formulario que controla la asignación de los equipos.

5. Cuando se responda a desastres naturales u otras situaciones de emergencia en zonas de espacio controlado, pueden ser elegibles para una aprobación acelerada a través del de Interés Gubernamental Especial (SGI). Las operaciones que se pueden considerar incluyen:
 - a. Incendios.
 - b. Incluye supresión de incendios forestales y monitoreo de áreas de advertencia de bandera roja.
 - c. Búsqueda y rescate.
 - d. Aplicación de la ley.
 - e. Restauración de servicios públicos u otras infraestructuras críticas.
 - f. Evaluaciones de daños que respaldan las reclamaciones de seguros relacionadas con la recuperación ante desastres.
 - g. Cobertura de los medios de comunicación que proporciona información crucial al público.

6. En caso de vuelos de emergencias dentro de espacios aéreos regulados se requerirá un permiso a la FAA de excepciones (Waiver), para ello deberá completar el Formulario de Solicitud de Operación de Emergencia (MS Word) y enviarlo al Centro de Apoyo de Operaciones del Sistema (SOSC) de la FAA en 9-ator-hq-sosc@faa.gov. Si se aprueba, la FAA agregará una enmienda a su COA o Certificado de Piloto Remoto existente que lo autorice a volar. Estos permisos serán solicitados por el Centro de Control y Monitoreo de los Servicios Aéreos del Departamento de Seguridad Pública el cual tendrá

- comunicación con el Centro de Control de Ruta de Tráfico Aéreo esto para facilitar el permiso de excepción o waiver.
7. Ningún empleado de los Negociados del DSP podrá falsificar, reproducir o alterar cualquier registro o informe, certificación, calificación o autorización que se deba realizar de conformidad con la regulación federal aplicable.

C. Inspección, prueba y demostración de cumplimiento

1. El Piloto Remoto al Mando del sUAS, que manipule los controles de vuelo de una aeronave no tripulada tendrá que poner a disposición del Administrador de la FAA los siguientes documentos:
 - a. La Certificación de Autorización COA que autoriza al Piloto Remoto al Mando del sUAS a operar la aeronave no tripulada.
2. Cualquier otro documento, registro o informe que se requiera mantener bajo las regulaciones del título 14 parte 107 y Parte 91.113 (b) del Código Federal de Regulaciones. El Coordinador, previa solicitud, podrá permitir que inspectores de la FAA realice cualquier prueba o inspección del sUAS.

D. Mantenimiento de los sUAS

1. El coordinador establecerá un Programa de Mantenimiento para los sUAS y mantendrá registro de los mantenimientos de conformidad con las especificaciones del fabricante.
2. El equipo no se dejará en los vehículos expuestos a las altas temperaturas o desatendidos en ningún momento.

Artículo 7 Utilización de las Aeronaves no Tripuladas

A. Uso Autorizados

1. Los sUAS serán utilizados como herramienta de trabajo. El piloto remoto al mando del sUAS colocará la cámara horizontal de manera que no tome imágenes o videos inadvertidamente de personas dentro de residencias o lugares donde esta tenga una expectativa razonable de intimidad y estarán autorizados para los siguientes usos:
 - a. En actividades constitucionales solamente cuando el operador tenga motivos fundados para creer que se está cometiendo un delito o intentando cometer un delito.
 - b. Para iniciar una investigación basadas en motivos fundados por la posible comisión de un delito.
 - c. Toma de fotografías y videos para documentar escenas criminales.
 - d. Reconstrucción de escenas criminales o de choques de tránsito de carácter grave y/o fatal.
 - e. Control y monitoreo del tránsito.
 - f. Zonas geográficas relacionadas a investigación de casos de secuestro.
 - g. Identificación y búsqueda de fugitivos.
 - h. Servicios de protección a dignatarios.
 - i. Búsqueda de personas desaparecidas.

- j. En situaciones de emergencia o seguridad, que representen un inminente peligro para la vida o grave daño corporal.
- k. Reconocimiento en escenas de derrame de materiales peligrosos;
- l. Solicitudes de agencias federales, estatales, municipales.
- m. Exhibiciones en consejos comunitarios, comités de interacción ciudadana, semana de la policía entre otros con el propósito de mostrar las capacidades de investigación del DSP y educar al público sobre el programa de sUAS.
- n. Fotogrametría, videogrametría, planimetría y fotografía forense.
- o. Durante emergencias y desastres naturales.
- p. Otros relacionados con la función de prevención y seguridad ciudadana.

B. Usos Prohibidos

1. El Piloto Remoto al Mando del sUAS no lo utilizará para actividades o asuntos personales.
2. El Piloto Remoto al Mando del sUAS no podrá volar los sUAS en lugares privados o cualquier lugar donde se reconozca una expectativa de intimidad a menos que tenga una orden de registro y allanamiento expedida por el Tribunal de conformidad con las garantías constitucionales de Estados Unidos y Puerto Rico.
3. Está terminantemente prohibido realizar vigilancias aleatorias de ciudadanos.
4. No se utilizará para vigilancia secreta en lugares privados, o en cualquier otro lugar donde se reconozca una expectativa razonable de intimidad.

5. No se utilizará equipo personal o equipo no suministrado por el DSP sin la autorización del Secretario o el Coordinador y solo en situaciones de emergencia o seguridad, que representen un inminente peligro para la vida, grave daño corporal y desastres naturales.

C. Accidente Reportable con Aeronave no Tripulada

Cuando ocurra un accidente aéreo reportable con los sUAS, el piloto remoto al mando, cumplirá con el siguiente procedimiento:

1. Notificará inmediatamente al Informará inmediatamente al supervisor de turno según corresponda, lo siguiente:
 - a. Localización y tipo de incidente.
 - b. Solicitará los servicios de emergencia que requiera la situación.
2. Establecerá un perímetro de la escena.
3. Preservará la integridad de la escena de ser posible.
4. Notificará el accidente al distrito o precinto de la jurisdicción donde ocurrió el incidente.
5. Coordinará con el supervisor para que asigne personal que tome video o fotos del lugar a través de la división de Servicios Técnicos de la Policía.
6. El Supervisor del piloto remoto al mando donde ocurra el accidente realizará una investigación y rendirá informe con resultados y recomendaciones.

7. El supervisor deberá notificar al Coordinador del DSP para hacer el reporte correspondiente dentro de los 10 días laborables requeridos por la FAA, cumpliendo con la regulación 14 CFR parte 107.9.

F. Deberes y Responsabilidades

1. Coordinador del DSP con la FAA

El coordinador del DSP con la FAA, tendrá los siguientes deberes y responsabilidades:

- a. Mantener un expediente de cada piloto remoto al mando, que contenga la siguiente información:
 1. Certificado de adiestramiento de los pilotos.
 2. Autorización expedida por el secretario para operar sUAS en el DSP bajo la Certificación de Autorización (COA),
 3. Documentos de los vuelos de cada operador.
 4. Toda la documentación de los sUAS asignados al DSP.
 5. Registrar los sUAS según dispone este reglamento.
- b. Mantener comunicación mediante correo electrónico o teléfono con la FAA con respecto a los cambios en las regulaciones de los sUAS.
- c. Asegurarse que los Negociados designen un coordinador de la unidad de sUAS el cual estará en contacto directo con el Coordinador del DSP para el cumplimiento de este reglamento en cada Negociado.
- d. Asegurarse que los coordinadores de los Negociados a cargo de la custodia de sUAS realicen inspecciones mensuales de los expedientes de

cada Piloto Remoto al Mando del sUAS. Dicha inspección incluirá como mínimo lo siguiente:

1. Número de misiones / usos
 2. Horas de vuelo
 3. Uso adecuado
 4. Evaluación de la efectividad de los sUAS
 5. Preocupaciones de seguridad
 6. Preocupaciones sobre el equipo
- e. Revisar y custodiar los resultados de la inspección mensual.
- f. Será responsable de que los Pilotos Remotos al Mando del sUAS y Observadores de vuelo tomen los adiestramientos y readiestramientos requeridos para operar sUAS y cumplan con un mínimo de 2 horas de vuelo mensual.
- g. otro asunto que incida en las regulaciones federales a cargo de dicha entidad federal.
- h. Inspeccionar los sUAS.
- i. Coordinar los adiestramientos y/o readiestramiento de los operadores.
- j. Coordinar las solicitudes de vuelo para signar el numero correspondiente para cada vuelo desde el Centro de Monitoreo y Control de los Servicios Aéreos para los vuelos de los sUAS.
- k. Coordinar las solicitudes de las correspondientes dispensas (“waiver”).

A. Coordinadores de los Negociados

1. Supervisarán las misiones de vuelo.
2. Velarán que el personal bajo su mando utilice los sUAS de conformidad con este reglamento, las regulaciones federales de la FAA, la Constitución de Puerto Rico, Constitución de Estados Unidos y cualquier otra ley aplicable.
3. Mantendrá comunicación con el Coordinador del DSP y asistirá reuniones periódicas para establecer necesidades y cualquier situación que requiera atención de parte del DSP.
4. Inspeccionará el formulario titulado “Plan de Vuelo”.

B. Piloto Remoto al Mando

1. Obtenida la autorización del supervisor para el uso de un sUAS, el piloto remoto al mando se asegurará que cumpla con las siguientes normas establecidas por la FAA:
 - a. Condiciones de vuelo.
 - b. Bajo qué circunstancias se autoriza el vuelo y cumple con las normas de uso.
 - c. La autorización del uso del sUAS estará sujeto a las condiciones climáticas existente al momento de la misión o uso.
 - d. El solicitante deberá estar presente en todo momento con el propósito de identificar el objetivo de la misión.
 - e. El Piloto remoto al mando tendrá la autoridad final de cancelar el vuelo si la operación no es segura o no cumple con los requisitos de este reglamento o los adiestramientos ofrecidos por la Academia de

Drones para la Seguridad Pública en coordinación al Centro de Capacitación y Desarrollo de Seguridad Pública y de este reglamento.

2. Como norma general, el piloto remoto al mando de los sUAS deberá operar los mismos con un observador visual certificado o adiestrado por la Academia de Drones para la Seguridad Pública del DSP.
3. El Piloto Remoto al Mando deberá:
 - a. Inspeccionar el sUAS según dispone este Reglamento.
 - b. Deberá estar certificado, adiestrado y conocer las regulaciones de la FAA y la política del DSP.
 - c. Cumplimentará los formularios requeridos en este Reglamento.
 - d. Cumplirá con la Regulación Federal establecida en el Título 14 Parte 107 y/o Autorización (COA).
4. Cuando el piloto de mando identifique algún desperfecto en el equipo realizará el siguiente procedimiento:
 - a. Notificará por escrito al supervisor inmediato.
 - b. El supervisor deberá notificar al Coordinador del DSP con la FAA.
 - c. Coordinador del DSP consultará con la División de Compras para la garantía del equipo.
5. El Piloto Remoto al Mando NO podrá:
 - a. Utilizar los drones sin la autorización del supervisor.
 - b. Operar los drones de manera descuidada o imprudente que coloque en riesgo la vida o propiedad de otro.

- c. Volar en lugares prohibidos según dispone la Regulación Federal Título 14 Parte 107.

C. Observador Visual

1. El observador visual debe mantener una comunicación efectiva en todo momento con el piloto remoto al mando y la persona que manipula los controles de la aeronave no tripulada.
2. El observador visual debe ser capaz de ver la aeronave no tripulada durante todo el vuelo para:
 - a. Conocer la ubicación de la aeronave no tripulada.
 - b. Determinar la actitud, altitud y dirección de vuelo de la aeronave no tripulada.
 - c. Observar el espacio aéreo en busca de otro tráfico aéreo o peligros.
 - d. Determinar que la aeronave no tripulada no pone en peligro la vida o propiedad de otro.
 - e. Escanear el espacio aéreo donde opera la aeronave no tripulada pequeña en busca de cualquier posible peligro de colisión
 - f. Mantener la conciencia de la posición de la aeronave no tripulada pequeña a través de la observación visual directa.

D. Almacenaje de los Drones y sus Componentes

1. El piloto remoto al mando del sUAS entregará al supervisor inmediato, el equipo, antes de finalizar el turno de trabajo. El supervisor tendrá los siguientes deberes y responsabilidades:
 - a. Almacenará los sUAS en el lugar designado bajo llave.
 - b. Asignará el sUAS al piloto en mando autorizado.
 - c. Una vez al mes inspeccionar la bitácora de vuelo y el expediente de vuelo de cada piloto.

E. Evidencia Digital Foto y/o Video

1. Será responsabilidad los Negociados y entidades, resguardar el material de evidencia de grabaciones del sUAS en los casos que sean para efectos de investigaciones criminales o de seguridad pública.
2. Inmediatamente el piloto remoto culmine el vuelo con el objetivo de preservar la evidencia digital obtenida se prohíbe cualquier edición, alteración, duplicado, eliminación, copia, usar, compartir o distribuir la evidencia de medios digitales de cualquier manera. Cumplirán con las garantías constitucionales, las leyes y reglamentos estatales y federales aplicables.

F. Monitoreo e Informes

1. El coordinador del DSP realizará evaluaciones mensuales sobre el uso y manejo de los sUAS con el propósito de identificar lo siguiente:
 - a. Cantidad de misiones/usos
 - b. Uso correcto de los sUAS

- c. Efectividad del uso de los sUAS
 - d. Preocupaciones de seguridad y equipo
 - e. Tiempo de vuelo por piloto
 - f. Accidentes o incidentes ocurridos
 - g. Solicitudes de vuelos de emergencias
 - h. Cualquier otro requerido por el secretario
2. El Supervisor realizará un informe anual sobre el uso del sUAS (ej. tipo de misión, uso entre otros). Dicho informe será sometido al DSP, en o antes del 15 de enero de cada año.

Artículo 8. Adiestramiento

1. Se creará la Academia de Drones para la Seguridad Pública del DSP tendrá la responsabilidad de desarrollar, revisar y actualizar el material de adiestramiento requerido para la capacitación, certificación y recertificación de los pilotos remoto al mando del sUAS y observador visual. El adiestramiento incluirá sin limitarse los siguientes temas:
- a. Principios de pilotaje y vuelo de sUAS para labores de seguridad pública de ley y orden.
 - b. Leyes, reglamentos y regulaciones estatales y federales aplicables al uso de los sUAS.
 - c. Aspecto sobre la seguridad y protección del personal a cargo de vuelo y personas en general.
 - d. Mantenimiento y custodia de los sUAS.

- e. Estructura y operación funcional de los sUAS.
- f. Búsqueda y rescate en operaciones de emergencias.
- g. Búsqueda y rescate con personas desaparecidas.
- h. Vuelos nocturnos.
- i. Uso de sUAS en escenas con derrames con materiales peligrosos.
- j. Curso práctico mediante la evaluación, Standard Test Methods for Small Unmanned Aerial Systems (NIST) for Homeland Security Applications.
- k. Regulaciones del uso de drones y temas específicos para adquirir la certificación FAA-107 (CFR 14 parte 107) y/o requerido para obtener el permiso de operación como agencia de seguridad pública.
- l. Clasificaciones del espacio aéreo federal (NAS)
- m. Restricciones de vuelo: altura, velocidad y visibilidad mínima
- n. Comunicaciones entre pilotos de drones y centros de comando
- o. Consideraciones de meteorología aeronáutica para pilotos de sUAS
- p. Operaciones en aeropuertos y torres
- q. Mapas y aplicaciones
- r. Configuraciones manuales sobre la fotografía aérea y filmación de videos
- s. Aplicaciones para planes de vuelo con sus funciones
- t. Vuelo estático, escaneo y movimiento con prácticas supervisadas
- u. Uso de tecnología de seguimiento digital y Uso de tecnología termal
- v. Uso de tecnología de coordenadas (with GNSS Satelital point reference)
- w. Cualquier otro adiestramiento requerido para el mejoramiento de los pilotos de sUAS.

Artículo 9. Educación a la Comunidad

A. Programa de sUAS

1. El DSP mantendrá orientada a la comunidad sobre el uso de los sUAS, a través de las plataformas electrónicas, podcast, conferencias de prensa, comunicados de prensa, radio, prensa, escrita, ferias entre otros recursos.
2. Los Negociados a través de los diferentes programas educativos distribuirán al público el material educativo relacionados a los sUAS, en las diferentes actividades que se celebren.

Artículo 10. Disposiciones Generales

1. Este Reglamento será revisado anualmente, o en un tiempo menor, según los cambios emergentes en la tecnología y las regulaciones federales que apliquen.
2. El director de la Oficina de Prensa de los diferentes Negociados, publicará a través de las redes sociales videos sobre la implementación exitosa del uso de sUAS, previa consulta con la Oficina de Asuntos Legales.
3. Ningún miembro de cualquier Negociado del Departamento de Seguridad Pública operará un sUAS de manera negligente o imprudente que pueda poner en peligro la vida o propiedad de otro.
4. Todo miembro de cualquier Negociado del Departamento de Seguridad Pública tendrá la obligación de cumplir con las disposiciones de este Reglamento y de informar a su supervisor inmediato, sobre cualquier violación

a estas normas. Cualquier acto u omisión que viole las disposiciones de este Reglamento será referido e investigado, a tenor con las normas aplicables.

5. Los supervisores asegurarán el cumplimiento de este Reglamento, así como de que el personal a su cargo sea debidamente orientado en la misma a través de reuniones mensuales.
6. Aquel personal adscrito a los Negociados pertenecientes al DSP o entidades que incumpla con cualquier disposición de este Reglamento, estará sujeto a sanciones disciplinarias, posibles cargos criminales y/o acciones civiles, según corresponda.
7. El uso de los sUAS en este Reglamento garantiza que el Estado no podrá menoscabar derechos constitucionales tales, y que se entiendan limitativos como: el derecho a la intimidad, libertad de movimiento, libertad de expresión, libertad de culto, la prohibición de ataques abusivos a la honra, a la reputación o a la vida privada, y todos aquellos otros reconocidos en la Constitución del Gobierno de Puerto Rico, y en la de Estados Unidos. Se pretende pues, que exista no sólo una expectativa de intimidad, como ha sido vastamente interpretada por el Tribunal Supremo de Puerto Rico, sino una protección integral de todos los derechos salvaguardados en nuestra Constitución. Cualquier intervención de cualquier Negociado del DSP, tiene que estar motivado por conceptos de proteger vida y propiedad, y cumpliéndose con todos los parámetros establecidos en este Reglamento.

8. Una vez al año los pilotos de drones deben de tomar un adiestramiento de uso y manejo de los sUAS, esta recertificación debe ser de 16 horas en una combinación de horas de teoría y prácticas de vuelo.
9. Si algún piloto no se recertifica satisfactoriamente como usuario en el uso y manejo de los sUAS, quedará excluido de su uso, hasta tanto no cumpla favorablemente con su recertificación.
10. Para prevenir y reducir riesgos de seguridad cibernética se debe de cumplir con las normas básicas de seguridad establecidas en la orden ejecutiva emitida el pasado 12 de mayo de 2021 por el presidente de los Estados Unidos, Hon. Joe Biden, y con cualquier orden subsiguiente que trate sobre el tema de ciberseguridad. Se ordena que:
 - a. Todas las actualizaciones de firmware y software de sUAS se llevarán a cabo utilizando un dispositivo fuera de la red inteligenciar o utilizando un dispositivo de seguridad autorizado por el Secretario o el Coordinador.
 - b. Todas las operaciones de sUAS deben realizarse utilizando el software de vuelo aprobado por el Secretario o el Coordinador.
 - c. Todas las tabletas o dispositivos electrónicos emitidas por el estado (iOS y Android) que tengan instalado el software en el controlador de los sUAS no estarán conectadas directamente a la red interagencial.
 - d. Cumplir con los reglamentos emitidos por PRITS.

11. Cualquier piloto, entidad o agencia estatal que incumpla con este reglamento quedará excluido del uso de las aeronaves no tripuladas y cualquier acuerdo colaborativo quedará nulo.

Artículo 11. Interpretación

1. Las palabras y frases utilizadas en este Reglamento se interpretarán según el contexto y el significado existente, responsivo a su uso común y corriente.
2. Los términos usados en este Reglamento en el tiempo futuro incluyen también el presente; los usados en el género masculino incluyen el femenino y el neutro, salvo los casos en que tal interpretación resulte absurda; el número singular incluye el plural y el plural incluye el singular.
3. Si el lenguaje empleado es susceptible de dos o más interpretaciones, debe ser interpretado para adelantar los propósitos de este reglamento y de la parte sección o inciso particular objeto de interpretación.

Artículo 12. Cláusula de Separabilidad

Si cualquier disposición de este Reglamento fuese declarada inconstitucional o nula por un Tribunal, la sentencia o resolución dictada, a tal efecto, no invalidará las demás disposiciones de este que se puedan mantener en vigor sin tener que recurrir a la disposición así anulada.

Artículo 13. Vigencia

Este Reglamento comenzará a regir a los 30 días de haberse radicado en el Departamento de Estado y en la Biblioteca Legislativa conforme a lo dispuesto en la Ley 38-2017, según enmendada, conocida como *Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme del Gobierno de Puerto Rico*.

En San Juan, Puerto Rico.

Aprobado por:

Arthur Garffer Croly
Secretario

Fecha