

Gobierno de Puerto Rico

Departamento de Seguridad Pública

Número: 9773

Fecha: 22 de junio de 2026

Rosachely
Aprobado: Rosachely Rivera Santana
Secretaria de Estado
Departamento de Estado



Reglamento 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 Resumen Ejecutivo y Análisis Costo-Beneficio	4
Artículo 4. Definiciones	4
Artículo 5. Protecciones	7
Artículo 6. Normas y Procedimientos.....	8
Artículo 7. Utilización de los Sistemas de Aeronaves Pequeñas no Tripuladas	13
Artículo 8. Adiestramiento	22
Artículo 9. Educación a la Comunidad	27
Artículo 10. Disposiciones Generales	23
Artículo 11. Interpretación.....	26
Artículo 12. Cláusula de Separabilidad	26
Artículo 13. Vigencia.....	26

Artículo 1 Título

Reglamento 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 91.113 (b), Regulación emitida por la Agencia Federal de Aviación (FAA), 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 ingles.
- b. Código de Regulación Federal 14 Parte 107, Regulación emitida por la Agencia Federal de Aviación (FAA), para la operación de sistemas de aeronaves pequeñas no tripuladas (sUAS).
- c. Ley Núm. 20-2017, según enmendada, conocida como "Ley del Departamento de Seguridad Pública de Puerto Rico."
- d. Ley Núm. 75-2019 "Ley de la Puerto Rico Innovation and Technology Service" (PRITS).
- e. Ley Núm. 68-2021, según enmendada, conocida como la "Ley para Limitar el Uso de Imágenes Captadas por los Sistemas Aéreos no Tripulados (Drones)"
- f. Ley Núm. 40-2024 "Ley de Ciberseguridad del Estado Libre Asociado de Puerto Rico."

- g. 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, Resumen Ejecutivo Y Análisis Costo-Beneficio

Mediante la Ley Núm. 20-2017, según enmendada, se creó el Departamento de Seguridad Pública de Puerto Rico (DSP), con el propósito de integrar bajo una sola estructura administrativa y operacional diversos negociados con funciones críticas relacionadas con la seguridad pública, la respuesta a emergencias, la protección de vidas y propiedades, y la gestión de riesgos. Dicha ley faculta expresamente al secretario del DSP a adoptar la reglamentación necesaria para el funcionamiento ordenado, eficiente y uniforme del DSP y sus componentes

El propósito de este Reglamento es establecer las normas y procedimientos que seguirá el Departamento de Seguridad Pública (DSP) para la operación y administración de los sistemas de aeronaves pequeñas no tripuladas (sUAS), en misiones de seguridad pública, de conformidad con los derechos, privilegios e inmunidades garantizados por la Constitución y las leyes estatales y federales. Dicho equipo será administrado por el DSP. 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.

Cónsono con lo anterior, proviniendo de un análisis del costo-beneficio del presente Reglamento, surge que la implementación de este conlleva costos adicionales al Departamento para cubrir primas de seguro, equipos tecnológicos para la operación de las aeronaves entre otros. No obstante, los beneficios de su adopción resultan costo-eficientes para el erario, pues la inversión requerida para su implementación esta fundamentada en la necesidad que cubrirá estos sistemas de aeronaves no tripuladas.

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 (ya sea piloteada remotamente o que vuele 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 (cincuenta y cinco) libras en el momento del despegue, incluyendo todo lo que está a bordo o conectado a la aeronave.

- d. **Certificación de Autorización (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 DSP que vuelan en la jurisdicción 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. **Departamento de Seguridad Pública (DSP):** se refiere al Departamento de Seguridad Pública y sus negociados.
- i. **Entidad gubernamental:** Incluye todas las agencias, departamentos y coporaciones públicas del Gobierno de Puerto Rico, así como los municipios, rama legislativa y rama judicial que cuente con algún acuerdo colaborativo con el Departamento de Seguridad Pública.
- j. **Espacio Aéreo de Instalaciones Públicas y/o Seguridad:** se refiere al espacio aéreo de instalaciones públicas y/o de seguridad tales como: 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, o cualquier otro espacio que sea requerido para seguridad pública en Puerto Rico.

- k. Estación de Control:** Significa un interfaz utilizado por el piloto remoto para controlar la ruta de vuelo de la aeronave no tripulada.
- l. Evidencia Digital:** Grabación de imágenes, sonidos y datos captados y almacenados en MicroSD (MSD) o transmitidos a un servidor o nube, siguiendo las practicas más aceptables de conformidad con los estatutos y reglamentos estatales y federales vigentes.
- m. Grupo de Vuelo:** Cualquier combinación del piloto remoto, observador visual y/o piloto remoto al mando.
- n. MicroSD:** Tipo de tarjeta de memoria de almacenamiento de dispositivos móviles. Las siglas SD se refieren a una abreviatura del concepto Secure Digital del idioma inglés. Las tarjetas microSD a veces se conocen como microSDHC o microSDXC, dependiendo de su capacidad.
- o. Observador Visual:** Empleado del DSP adiestrado y certificado para apoyar 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.
- p. Persona:** Se refiere a cualquier persona natural o jurídica.
- q. Piloto Remoto:** Empleado del DSP certificado y adiestrado como piloto de sUAS a cargo de los controles del sUAS.

- r. **Piloto Remoto al Mando:** Empleado del DSP certificado y adiestrado como piloto de sUAS y quien estará a cargo de la misión de vuelo.
- s. **Registro de aeronaves:** Todos los sUAS operados por el personal del DSP deben estar registrados de acuerdo con las regulaciones actuales de la FAA (14 CFR Parte 107.13). Los requisitos de inscripción aplican tanto a los sUAS que son propiedad y son operados por el DSP, como a los sUAS que son propiedad de alguna entidad gubernamental.
- t. **Reporte de Accidente:** Todo evento ocurrido con un sUAS durante su uso que cause lesiones o traumas que requieran atención médica, 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 dólares (\$500), excluyendo los daños ocasionados al sUAS.

Artículo 5 Protecciones

1. Todos los miembros del DSP involucrados en el uso de sUAS protegerán los derechos civiles establecidos en la Constitución de Estados Unidos y en la Constitución del Gobierno de Puerto Rico, así como también cumplirán con las leyes y reglamentos estatales y federales aplicables, y con 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

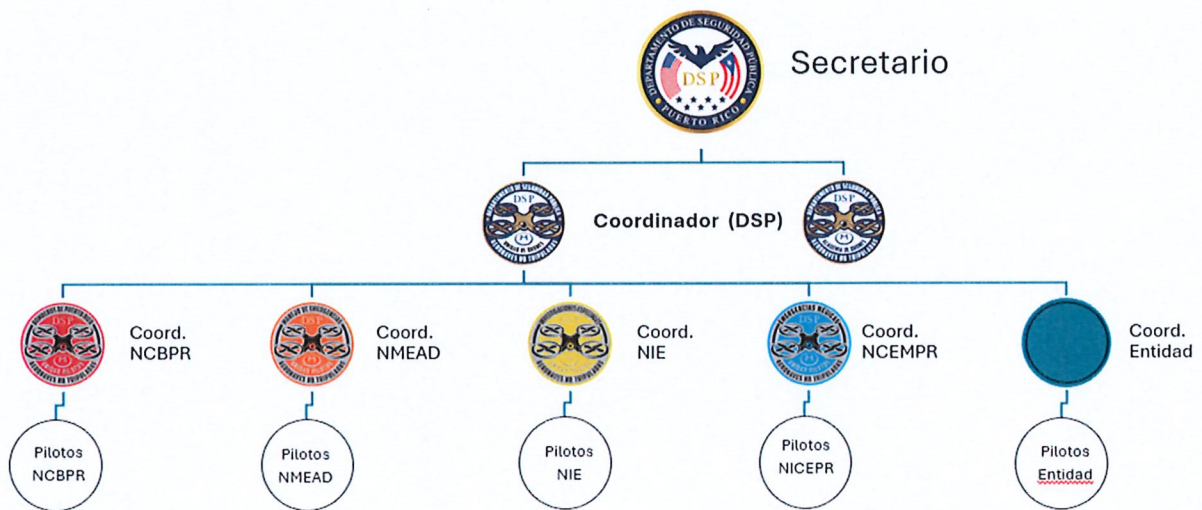
A. Normas Generales

1. El DSP obtendrá la autorización, permiso o certificación COA requeridos por la FAA a nivel regional, antes de desplegar u operar los sUAS.
2. Como parte del proceso de obtención de permisos del DSP para operar los sUAS, el Coordinador deberá solicitar al Departamento de Justicia de Puerto Rico una certificación de que el DSP es una agencia de ley y orden.
3. El Coordinador deberá cumplir con los procedimientos establecidos por la FAA para la obtención 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 FAA.
5. Solamente los miembros de los negociados y entidades autorizadas por el Secretario, que se encuentren certificados, podrán operar los sUAS y ser asignados a misiones de vuelo.
6. Todo operador de sUAS cumplirá con las leyes y reglamentos aplicables al uso de sUAS y este Reglamento.
7. Los sUAS no estarán equipados con ningún tipo de armas.¹

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

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.
2. Organigrama interno para los servicios aéreos:



3. El Piloto Remoto al Mando del sUAS solicitará el número de vuelo a través del formulario titulado: **"Solicitud Número de Vuelo"**. Enviándolo por correo electrónico al email: DSPPR@dsp.pr.gov o dirección electrónica determinada a futuro para estos asuntos. El Piloto Remoto al Mando se comunicará telefónicamente con el Centro de Control y Monitoreo de los Servicios Aéreos del DSP, para que el analista de turno le asigne el número correspondiente al vuelo solicitado. El número de vuelo se desglosará de la siguiente manera:

Código reconocido
por la FAA

DSPPR - 1 - 01 - 001

Negociado

Piloto

Vuelo

1- DSP

2- NCBPR

3- NMEAD

4- NIE

5- NCEM

Las entidades o agencias estatales se identificarán con el numero
asignado para las entidades, seguido de una letra identificando la entidad.

Ejemplo:

Código reconocido
por la FAA

DSPPR - 6a - 01 - 001

Negociado

Piloto

Vuelo

1- DSP

2- NCBPR

3- NMEAD

4- NIE

5- NCEM

6- Entidades

a. municipio _____

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 Interés Gubernamental Especial (SGI). Las operaciones que se pueden considerar incluyen:

- a. Incendios.
- b. Supresión de incendios forestales y monitoreo de áreas de advertencia de bandera roja.
- c. Búsqueda y rescate.
- d. Restauración de servicios públicos u otras infraestructuras críticas.
- e. Evaluaciones de daños que respaldan las reclamaciones de seguros relacionadas con la recuperación ante desastres.

6. En caso de vuelos de emergencias dentro de espacios aéreos regulados se requerirá un permiso de excepción de la FAA ("waiver"). Para ello, se deberá completar el Formulario de Solicitud de Operación de Emergencia y enviarlo al Centro de Apoyo de Operaciones del Sistema (SOSC) de la FAA a través del correo electrónico que se designe para tales efectos. 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 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 el COA que lo autoriza a operar la aeronave no tripulada.
2. Cualquier otro documento, registro o informe que se requiera mantener bajo las regulaciones del Código Federal de Regulaciones (título 14 parte 107 y parte 91.113 (b)). El Coordinador, previa solicitud, podrá permitir que inspectores de la FAA realicen 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 tengan 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 o municipales;
- m. Exhibiciones en consejos comunitarios, comités de interacción ciudadana, 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 un 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 peligro inminente para la vida, grave daño corporal o 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 e informará inmediatamente al supervisor de turno según corresponda, lo siguiente:
 - a. Localización y tipo de incidente;
 - b. 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 del accidente a la Policía 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 correspondiente.
6. El Supervisor del Piloto Remoto al Mando 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 (diez) días laborables requeridos por la FAA, cumpliendo con la regulación 14 CFR parte 107.9.

F. Deberes y Responsabilidades

A. 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.
- b. Registrar los sUAS según dispone este reglamento.
- c. Mantenerse informado sobre los cambios en las regulaciones de los sUAS de la FAA.
- d. 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.
- e. 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

- f. Revisar y custodiar los resultados de la inspección mensual.
- g. 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 (dos) horas de vuelo mensual.
- h. Inspeccionar los sUAS.
- i. Coordinar los adiestramientos y/o readiestramiento de los operadores.
- j. Coordinar las solicitudes de vuelo para signar el número 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).

B. Coordinadores de los Negociados

El Coordinador de los Negociados tendrán los siguientes deberes y responsabilidades:

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".

C. Piloto Remoto al Mando

1. Obtenida la autorización del supervisor para el uso de un sUAS, el Piloto Remoto al Mando se asegurará que se cumpla con las normas establecidas por la FAA, incluyendo;
 - a. Condiciones de vuelo.
 - b. Circunstancias bajo las cuales se autorizan los vuelos y normas de uso.
 - c. El solicitante deberá estar presente en todo momento con el propósito de identificar el objetivo de la misión.
2. 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 del Departamento de Seguridad Pública (Academia del DSP) en coordinación con el Centro de Capacitación y Desarrollo de Seguridad Pública.
3. 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 del DSP.
4. El Piloto Remoto al Mando deberá:
 - a. Inspeccionar el sUAS según dispone este Reglamento.
 - b. Estar certificado, adiestrado y conocer las regulaciones de la FAA y la política del DSP.

- c. Completar los formularios requeridos conforme con este Reglamento.
 - d. Cumplir con las regulaciones federales establecidas y/o con el COA.
5. Cuando el Piloto Remoto al Mando identifique algún desperfecto en el equipo realizará el siguiente procedimiento:
- a. Notificará por escrito al supervisor inmediato, el cual deberá notificar al Coordinador del DSP con la FAA.
 - b. Notificará al Coordinador del DSP para consultar la garantía del equipo.
6. 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.

D. 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 forma, 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 noción de la posición de la aeronave no tripulada pequeña a través de la observación visual directa.

E. 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.

F. Evidencia Digital Foto y/o Video

1. Será responsabilidad de cada Negociado del DSP resguardar y custodiar la evidencia digital obtenida con los sUAS como parte de investigaciones criminales o de seguridad pública.
2. Cuando un Piloto Remoto obtenga evidencia digital que se va a preservar, tendrá totalmente prohibido realizar cualquier edición, alteración, duplicado, eliminación, copia, uso o distribución de la evidencia obtenida. Es su responsabilidad cumplir con las garantías constitucionales, las leyes y reglamentos estatales y federales aplicables.

G. 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. El DSP dará los adiestramientos necesarios desde su Academia y tendrá la responsabilidad de desarrollar, revisar y actualizar el material de adiestramiento requerido para la capacitación, certificación y recertificación del Piloto Remoto al Mando y el 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 de 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 medios.
2. Los Negociados a través de los diferentes programas educativos distribuirán al público material educativo relacionado a los sUAS, en las diferentes actividades que se celebren.

Artículo 10. Disposiciones Generales

1. Este Reglamento será revisado de tiempo en tiempo, 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 DSP operará un sUAS de manera negligente o imprudente, de manera que pueda poner en peligro la vida o propiedad de otro.
4. Todo miembro de cualquier Negociado del DSP 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. 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.
7. 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.
8. 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.
9. 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.

10. 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

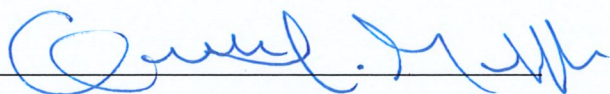
Si cualquier disposición de este Reglamento fuese declarada inconstitucional o nula por un Tribunal, la sentencia o resolución dictada, a tal efecto, no invalidará las demás disposiciones de este que se puedan mantener en vigor sin tener que recurrir a la disposición así anulada.

Artículo 13. Vigencia

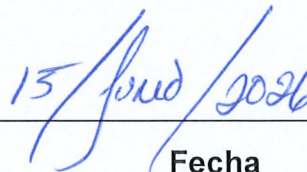
Este Reglamento comenzará a regir luego de la fecha de radicación en el Departamento de Estado.

En San Juan, Puerto Rico.

Aprobado por:



Arthur J. Garffer
Secretario



Fecha