



Informe revisado de la Comisión de Supervisión Civil del Alguacil concerniente al programa de Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) del Departamento del Alguacil del Condado de Los Ángeles

Fecha: 28 de septiembre de 2017

Índice

PREÁMBULO.....	3
RESUMEN EJECUTIVO	3
INTRODUCCIÓN	5
MEDIDAS DE LA COMISIÓN DE SUPERVISIÓN CIVIL DEL ALGUACIL.....	5
POLÍTICA DEL ALGUACIL Y USOS DEL SISTEMA DE AERONAVE NO TRIPULADA (UAS).....	6
INFORME DE LA OIG.....	8
COMENTARIOS DE LOS CIUDADANOS Y OPINIONES	10
ANÁLISIS.....	10
RECOMENDACIONES	11
ANEXO 1 – CERTIFICADO DE EXENCIÓN O AUTORIZACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN FEDERAL	
DE AVIACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE.....	13
ANEXO 2 – ORDEN DE UNIDAD DEL DEPARTAMENTO DEL ALGUACIL DE LOS ÁNGELES (LASD) 2017-01	30
ANEXO 3 – REVISIÓN PROPUESTA DEL MANUAL DEL LASD, 2017-003-02.....	32
ANEXO 4 – CARTA DEL ALGUACIL McDONNELL AL INSPECTOR GENERAL HUNTSMAN	34
ANEXO 5 – CARTA DEL SR. KHAN A LA OFICINA DEL INSPECTOR GENERAL	35

PREÁMBULO

El informe inicial del comité *ad hoc* de la Comisión de Supervisión Civil (*Civilian Oversight Commission, COC*) del Alguacil se presentó ante la COC en su reunión del 27 de julio de 2017.

Conforme al debate en la reunión, el personal ha realizado las siguientes revisiones limitadas al informe inicial mediante la adición de una referencia al Certificado de la Administración Federal de Aviación (*Federal Aviation Administration, FAA*) el cual dispone que no se le permite al Departamento del Alguacil de Los Ángeles (*Los Angeles Sheriff Department, LASD*) dotar de armas o convertir en un arma a ningún Sistema de Aeronave no Tripulada (*Unmanned Aircraft System, UAS*) o dron que opere. Asimismo, si la Comisión en pleno adopta las recomendaciones del comité *ad hoc*, el informe deja en claro en este momento que esto no supondría la autorización del uso de los UAS o drones por parte de la COC.

RESUMEN EJECUTIVO

Bajo petición el 24 de enero de 2017, la Junta de Supervisores (Junta) solicitó a la COC que evaluara el programa de UAS del LASD anunciado por el alguacil Jim McDonnell en la conferencia de prensa del 12 de enero de 2017.

Tras la creación de un comité *ad hoc*, la COC estudió las políticas del LASD concernientes a los usos propuestos del UAS, presencié el uso operativo del UAS del LASD, tomó en consideración el informe del mes de abril de 2017 de la Oficina del Inspector General (*Office of Inspector General, OIG*), tomó los extensos comentarios de la sociedad y analizó la bibliografía disponible sobre el uso el cumplimiento de la ley de los UAS dentro de los Estados Unidos.

Los usos autorizados de un UAS bajo la política del alguacil se limitan a situaciones de emergencia que pongan en riesgo la vida, tales como rescate de rehenes, detección de bombas, tirador activo y derrames de materiales peligrosos. Los UAS son capaces de brindarle al LASD un conocimiento de la situación que, caso contrario, no sería posible ante determinadas situaciones; y no hay duda de que salvarán vidas en el futuro. Si bien es una tecnología relativamente nueva, los UAS son una herramienta potencialmente importante para la seguridad pública y de los agentes. No obstante, ante las inquietudes comprensibles de la sociedad en torno al uso de los UAS o drones, a la COC le preocupa que el LASD mismo no se pronunció públicamente antes de implementar su programa de UAS en enero pasado. Sus iniciativas recientes ante esto son loables¹.

Tras la evaluación del programa de UAS y los protocolos en torno a sus usos autorizados limitados, y al considerar las inquietudes significativas de la sociedad con respecto a, entre otras cosas, la privacidad y la ampliación de actividades, incluido dotar potencialmente de armas a los UAS, la COC realiza las siguientes recomendaciones diseñadas para reforzar los usos limitados para los cuales pueda estar autorizado un UAS en su programa de UAS, brindar supervisión del programa de UAS por parte de la COC y sumar transparencia al programa de UAS ante la

¹ Oficina de información del Depto. Del Alguacil del condado de Los Ángeles (2017). El 89 % de la sociedad en general está a favor del uso del Sistema de Aeronave no tripulada del LASD. Extraído de: https://local.nixle.com/alert/6077405/?sub_id=100000307.

sociedad. La adopción de estas recomendaciones por parte de la COC no debe interpretarse como una autorización del uso de UAS:

Recomendaciones:

1. El alguacil debe declarar explícita e inequívocamente que no tiene intención alguna de dotar de armas o permitir la dotación de armas a ningún UAS operado por el LASD. Ello está en consonancia con el Certificado de Autorización (COA) de la FAA, el cual prohíbe específicamente la dotación de armas o convertir en arma al UAS²
2. Antes de buscar expandir los tipos de misiones para los cuales puede utilizarse un UAS, el alguacil debe comprometerse a notificar a la COC y darle tiempo a la misma para recibir los comentarios de la sociedad antes de hacerlo.
3. El manual de políticas del LASD debe explicitar que el uso de un UAS está limitado a la obtención de conocimiento de la situación ante situaciones de emergencia y que pongan en riesgo la vida.
4. El Departamento de Orden Público Especial (*Special Enforcement Bureau*, SEB) debe conservar un registro de Notificaciones a los Aviadores (*Notice to Airmen*, NOTAM), el tipo de uso operativo autorizado, quién lo autoriza y los resultados de cada uso.
5. El alguacil debe notificar a la COC, dentro de las 48 horas, mediante su Director ejecutivo, sobre cualquier uso operativo no autorizado de los UAS y sobre cualquier uso no autorizado.
6. Trimestralmente, el alguacil debe entregarle a la COC un informe acerca de todos los usos operativos del UAS, el tipo de misión para el cual estuvo autorizado dicho uso, los resultados de dichos usos y si se encontraban, o no, amparados por los usos de la política. Asimismo, en pos de la transparencia, recomendamos que esta información se publique en el sitio Web del LASD o que se proporcione un enlace fácilmente identificable.
7. El Programa de UAS debe ser auditado anualmente, como mínimo, por el LASD. Se le deberán entregar sus auditorías a la COC y a la OIG.
8. Modificar la Orden de unidad y el Manual de políticas a fin de limitar la conservación de grabaciones en video, salvo para capacitación, de diez a dos años, a menos que exista un caso pendiente que exija que se conserven pasados los dos años.
9. Incluir una sección por separado en el Manual de políticas que aborde específicamente el compromiso del LASD a mantener la privacidad de los individuos y demás derechos constitucionales y de operación conforme la Constitución y las búsquedas de justicia.
10. Garantizar una investigación inmediata y rendición de cuentas adecuada, incluidas medidas disciplinarias cuando se justifiquen, por el uso del UAS no amparado por la política.

² Certificado de Exención o Autorización de la Administración Federal del Departamento de Transporte, página 8, sección "Disposiciones especiales sobre normas de vuelo", artículo número 2, adjunto en la presente como Anexo 1.

INTRODUCCIÓN

El 12 de enero de 2017, el alguacil Jim McDonnell brindó una conferencia de prensa para anunciar que el LASD había recibido autorización de la FAA para utilizar una pequeña aeronave no tripulada, también conocido como dron o UAS. Durante su conferencia de prensa, el alguacil subrayó que el UAS del LASD se utilizaría únicamente en situaciones de emergencia limitadas y descritas específicamente que impusieran amenazas importantes para la vida o daños graves a la propiedad. Los usos limitados están establecidos en la Orden de Unidad del LASD con fecha del 10 de enero de 2017, y se abordarán más a fondo más adelante. El alguacil también declaró que la FAA también había brindado autorización a otros treinta organismos de seguridad en todo California para utilizar los UAS. El alguacil describió el uso del UAS por parte del LASD como un programa piloto que estaría monitoreado continuamente por el LASD.

Bajo petición, el 24 de enero de 2017, la Junta solicitó a la OIG que recopilara información y redactara un informe sobre los usos planificados del UAS del LASD y que presentara su informe ante la COC. El informe de la OIG se presentó ante la COC el 5 de abril de 2017.

En esta petición, la Junta solicitó que la COC revisara y complementara el informe de la OIG con aportes del LASD, comentarios de la sociedad y cualquier otra fuente que considerara relevante.

Asimismo, se solicitó a la COC que evaluara el programa de UAS, que hiciera recomendaciones según procediera, y brindara respuestas sobre los comentarios de la sociedad concernientes al programa.

MEDIDAS DE LA COC

Tras recibir la solicitud de la Junta, la COC y su equipo adoptaron las siguientes medidas:

1. Establecieron un comité *ad hoc* compuesto por tres comisionados para trabajar con el equipo de la COC, a fin de estudiar el programa de UAS del LASD e informarle a la comisión completa. Los participantes del comité *ad hoc* son los comisionados Lael Rubin, Priscilla Ocen y James P. Harris.
2. Estudiaron con detenimiento el informe de la OIG de abril de 2017 intitulado "Evaluación del Sistema de Aeronave No Tripulada del departamento del alguacil del condado de Los Ángeles".
3. Observaron una demostración de las capacidades operativas y un uso operativo real por parte del equipo del Departamento de Orden Público Especial (*Special Enforcement Bureau*, SEB) del LASD del programa de UAS del LASD.

4. Entrevistaron a integrantes del SEB sobre la justificación y los usos limitados del UAS y la Orden de unidad 2017-01 y se reunieron con el alguacil y el subalguacil para hablar sobre el programa.
5. Tomaron los extensos comentarios de la sociedad en varias reuniones de la COC y en una reunión especial del comité *ad hoc* concerniente al plan del alguacil para el uso limitado del UAS.
6. Revisaron la bibliografía y legislación relevante, entre ellas la guía sobre las políticas del Departamento de justicia de los Estados Unidos para el uso de los UAS por parte de los organismos de seguridad³

POLÍTICA DEL ALGUACIL Y USOS DEL UAS

En la conferencia de prensa del alguacil McDonnell el 12 de enero de 2017, y tal como se mencionó en la Orden de Unidad del LASD 2017-01 del 10 de enero de 2017⁴, el alguacil McDonnell aclaró que el uso del UAS está limitado a “emergencias tácticas de alto riesgo/rescate/materiales peligrosos”. En otras palabras, el uso del UAS está limitado a “situaciones de extremo peligro”. Las únicas misiones en las cuales puede autorizarse el UAS son las situaciones de emergencia que se mencionan a continuación:

1. Búsqueda y rescate;
2. Detección de artefactos explosivos;
3. Respuesta ante desastres;
4. Sospechosos atrincherados;
5. Operaciones tácticas de rehenes y otras operaciones de alto riesgo⁵;
6. Incidentes con materiales peligrosos; y
7. Incidentes relacionados con incendios.

Reconoce que el uso del UAS quedará limitado a “circunstancias que salvarían vidas y bienes, así como también en situaciones para detectar posibles peligros que no pudieran observarse de otra manera”.

³ Departamento de Justicia (2015). Guía sobre políticas del DOJ-Uso doméstico de Sistemas de Aeronave No Tripulada (UAS). Extraído de: <https://www.justice.gov/file/441266/download>; Valdovinos, Maria, Specht, James y Zeunik, Jennifer (2016). Cumplimiento de la ley y Sistemas de Aeronave no Tripulada (UAS): Directrices para mejorar la confianza de la comunidad. Extraído de: <https://www.policefoundation.org/wp-content/uploads/2016/11/UAS-Report.pdf>; Asociación Internacional de Jefes del Comité de Aviación Policial (2012). Directrices recomendadas para el uso de Aeronaves No Tripuladas. Extraído de: http://www.theiacp.org/portals/0/pdfs/iacp_uaguidelines.pdf

⁴ Consultar la Orden de unidad del LASD 2017-01, adjunta en la presente como Anexo 2.

⁵ Actualmente, incluye situaciones con tirador activo. Consultar la Revisión propuesta del manual del LASD, adjunta en la presente como Anexo 3.

La Orden de Unidad es explícita en esto:

“Los UAS NO se utilizarán para misiones de vigilancia al azar o en aquellas en que se violen los derechos a la privacidad de los ciudadanos”. (El énfasis es del original).

Además de limitar el uso de los UAS a las misiones de emergencia definidas que implican amenazas para la vida, la Orden de Unidad también establece los procedimientos que se deben seguir antes de utilizar un UAS. En cuanto a esto, restringe el manejo del UAS al SEB y, dentro del SEB, a representantes certificados de la FAA. Se ha restringido la autoridad y, en consecuencia, la responsabilidad. Solo un comandante de equipo del SEB puede autorizar la utilización de un UAS y puede hacerlo únicamente cuando se trate de una misión de emergencia dentro de los límites descritos en la Orden de Unidad. La autorización debe darse “antes de la utilización” (Anexo 1, párr. 4). Asimismo, la Orden de Unidad exige equipos de dos personas y deja claro que “[c]ada persona del SEB a cargo del UAS debe conocer y ser consciente de los derechos a la privacidad de los individuos” cuando maneje un UAS y de que todos los usos del UAS deben documentarse en un NOTAM público antes de utilizarlo.

En respuesta a una recomendación de la OIG, el alguacil ha incorporado, en el Manual de Políticas del LASD, las políticas y los procedimientos de la Orden de Unidad a las políticas de todo el Departamento y aclaró que “ningún otro miembro del Departamento podrá utilizar su UAS personal durante el ejercicio de sus funciones”.⁶

Dentro del SEB, el LASD tiene tres tenientes y ocho representantes capacitados y autorizados para pilotar un UAS. El departamento cuenta con un solo UAS, de la empresa DJI, modelo HV-44B, que tiene un diámetro aprox. de 20 pulgadas y pesa alrededor de seis libras (2,7 kilos). No está armado ni está “equipado de forma alguna para contener armas”.⁷ No hay planes para armar el UAS. El UAS cuenta con una cámara en modo predeterminado para no grabar. El operador del SEB debe obtener la aprobación de un comandante del equipo del SEB antes de activar la función grabar en la cámara. El video grabado puede conservarse hasta por diez años.

A partir del 27 de julio de 2017, el LASD ha utilizado el UAS en seis oportunidades; el personal de la COC presenció una de ellas. En uno de los seis usos estuvo involucrado un hombre armado y peligroso, y en los otros, se trató de misiones de búsquedas y rescate de una mujer y un niño perdidos.⁸ Todas las misiones respetaron los límites de uso de la política del LASD.

⁶ Véase el Anexo 3.

⁷ Oficina del Inspector General (2017). Los Angeles County Sheriff’s Department Unmanned Aircraft System Evaluation, p. 4. (Evaluación del Sistema de Aeronave no Tripulada del Departamento del alguacil del condado de Los Ángeles, p. 4). Dirección URL: <https://oig.lacounty.gov/Portals/OIG/Reports/Los%20Angeles%20County%20Sheriff's%20Department%20Unmanned%20Aircraft%20System%20Evaluation.pdf?ver=2017-04-20-172758-373>.

⁸ Oficina de Información del Departamento del alguacil del condado de Los Ángeles (2017). 89% of the General Public Favor Use of LASD’s Unmanned Aircraft System (El 89 % del público en general aprueba el uso del Sistema de Aeronave no Tripulada del LASD). Dirección URL: https://local.nixle.com/alert/6077405/?sub_id=1000000307.

INFORME DE LA OIG

El 5 de abril de 2017, la OIG entregó un informe a la COC en el que se evaluaba el programa de UAS del LASD.⁹ Aunque no resumiremos el informe, los hallazgos y las recomendaciones principales de la OIG son los siguientes.

Los hallazgos principales de la OIG incluyen estos:

1. Los operadores del UAS son representantes designados al SEB del LASD que “han recibido gran cantidad de capacitación y han aprobado el examen de certificación de la FAA” y “se encuentran entre los representantes más entrenados del departamento”.¹⁰
2. El SEB se encarga de situaciones de alto riesgo, tales como sospechosos atrincherados, tomas de rehenes, búsquedas y rescates, investigaciones por incendios intencionales y brigadas antibombas. Los representantes del UAS “conocen muy bien y están sumamente dedicados al funcionamiento seguro y ético” del UAS.¹¹
3. “Al parecer, existen resguardos adecuados, dentro de la Orden de Unidad, para utilizar el UAS de manera responsable y segura, considerando los derechos a la privacidad”.¹²
4. “Aparentemente, la Orden de Unidad del LASD está pensada con detenimiento para evitar, en las misiones de seguridad pública, el daño inminente a la vida o daños graves a la propiedad, y no permite la vigilancia inadecuada de los ciudadanos”.¹³
5. La Orden de Unidad del LASD es clara en cuanto a su limitación a misiones específicas, de emergencia y con potencial de riesgo de vida, y también deja en claro que el UAS no se podrá utilizar para vigilancia que no sea apremiante.

El informe de la OIG contiene también un análisis legal sobre temas de privacidad y la aplicación de la protección de la cuarta enmienda contra allanamientos irrazonables, ya que corresponden a las misiones limitadas para las que está autorizado el uso del UAS. En esencia, el informe de la OIG señala que los allanamientos sin órdenes se consideran, por lo general, razonables solo si “las circunstancias apremiantes” existen, tales como una situación de emergencia que representa un peligro inminente para la vida o la propiedad, o para evitar la fuga inminente de un sospechoso o la pérdida de evidencia. En cuanto a las misiones limitadas del tipo de emergencia para las que está autorizado el UAS, la OIG opina que dichas misiones probablemente entrarían en la definición judicialmente reconocida de “circunstancias apremiantes”. Además, el informe de la OIG indica que la “expectativa razonable de privacidad” concedida a los ciudadanos en la cuarta enmienda no se aplica a sospechosos atrincherados o situaciones de rehenes y que el

⁹ *Ibidem.*

¹⁰ *Ibidem*, p. 4.

¹¹ *Ibidem*, p. 6.

¹² *Ibidem*, p. 7.

¹³ *Ibidem*, p. 9.

cumplimiento de la ley en los espacios públicos no “constituye un allanamiento según la cuarta enmienda”.

El informe de la OIG da cinco recomendaciones:

1. El LASD debería continuar su compromiso con la transparencia en cuanto al manejo del UAS brindando información a los ciudadanos acerca de su uso.
2. El LASD debería crear una política sobre el uso de su UAS que abarque a todo el departamento y prohibir que cualquier otra unidad o representante utilice CUALQUIER UAS durante las tareas oficiales.
3. La Orden de Unidad actual del SEB deja en claro que no se debe utilizar un UAS para “misiones de vigilancia al azar”, pero, dado que la misión principal o el enfoque de utilizar un UAS aparentemente gana conciencia situacional en circunstancias que suponen riesgos para la vida, este objetivo limitado garantiza más énfasis en la política del LASD. La frase “vigilancia cuando no existe emergencia” describiría mejor la intención del LASD de no utilizar el UAS con el mero propósito de recolectar evidencia criminal en situaciones que no sean de emergencia. Además, uno de los usos enumerados en la Orden de Unidad debería incluir específicamente situaciones con un “tirador activo”, dado que estos incidentes no siempre implican atrincheramientos ni rehenes.
4. El LASD debería brindar un registro de uso, horarios de vuelo, capacitación y problemas de mantenimiento junto con las copias de todos los NOTAM emitidos como resultado de la utilización del UAS. Estos documentos o registros deberían tratarse en un manual tipo operativo.
5. El LASD debería realizar investigaciones permanentemente e implementar “buenas prácticas” para el uso de estos sistemas.

La COC está de acuerdo con las recomendaciones de la OIG antes mencionadas. Además, comprobamos que, según la carta con fecha 30 de marzo de 2017, el alguacil McDonnell concuerda con las cinco recomendaciones de la OIG y que ordenó a la Oficina de Auditoría y Responsabilidad del LASD que supervisara la implementación de las recomendaciones.¹⁴

COMENTARIOS DE LOS CIUDADANOS Y OPINIONES

Los ciudadanos expresaron sus inquietudes en cuanto al uso del UAS anunciado por el LASD en cuatro de las reuniones mensuales de la COC —las del 26 de enero, el 23 de marzo, el 27 de abril y el 25 de mayo de 2017— y también en una reunión comunitaria convocada por el comité *ad hoc* de la COC el 21 de abril de 2017. El asunto del UAS estaba explícitamente en el orden del día de las reuniones del 26 de enero y del 27 de abril de 2017 de la COC, en parte para recibir

¹⁴ Véase la carta del alguacil McDonnell al inspector general Huntsman, con fecha 30 de marzo de 2017, adjunta como Anexo 4.

comentarios de los ciudadanos. Asimismo, la COC y el personal recibieron opiniones de miembros individuales de la comunidad.

En total, varias docenas de ciudadanos se dirigieron a la COC en sus audiencias públicas sobre los UAS. Sin excepciones, los comentarios de todos los ciudadanos fueron rotundamente negativos. Muchos de los comentarios incluyeron la oposición de la Stop LAPD Spying Coalition (Coalición Alto al Espionaje del LAPD), entre ellos Hamid Khan y otros miembros. Otras organizaciones que se expresaron en contra del uso del UAS o drones incluyeron la Unión Estadounidense por las Libertades Civiles (American Civil Liberties Union, ACLU), Dignity and Power Now (Dignidad y Poder Ahora) y Youth Justice Coalition (Coalición de Justicia Juvenil).

El Sr. Khan y otros ciudadanos que hablaron estaban y están ferviente y rotundamente en contra del uso de los UAS por parte del Departamento del alguacil. Entre otras cosas, indicaron que su oposición se basaba en estas preocupaciones:

1. Que el uso de los UAS llevará a un aumento de la militarización del LASD. En una carta dirigida a la OIG con fecha 7 de marzo de 2017, Khan expresó que “[l]a incorporación de drones implicaría la formación estructural y operativa del LASD como institución de ocupación que funciona como fuerza contra la rebelión”.¹⁵
2. Habrá “ampliación de metas de la misión”. Incluso si los UAS iniciales fueron autorizados para emergencias limitadas o misiones en las que está en peligro la vida, llevarán a usos adicionales y más invasivos.
3. En 2012, sin aviso previo, el LASD utilizó una aeronave *tripulada* en Compton para vigilancia masiva en violación de los derechos de privacidad de los residentes. No se puede confiar en el LASD para el manejo de los UAS.
4. Los drones están asociados a usos militares y a “muerte y destrucción”.

En una de sus reuniones denominada “Tomar decisiones inteligentes relacionadas con la vigilancia” (Making Smart Decisions About Surveillance, la Entidad defensora de las libertades civiles (American Civil Liberties Union, ACLU) distribuyó un informe en el que se detallaron normativas comunitarias para mejorar la rendición de cuentas, la transparencia y el control de dichos programas.¹⁶

También se criticó al Alguacil por implementar una política que permitía el uso de los UAS sin haber recibido, en primer lugar, la opinión del público.

No hay duda de que la oposición que el COC recibió del público se encontraba sinceramente motivada. Hay mucha angustia entre el público debido al uso potencial de los UAS, y mucha de dicha angustia proviene de una falta de confianza. También señalaron con preocupación a la legislación en, al menos, un estado (Dakota del Norte), que les permite a las fuerzas policiales anexar armas a los UAS.

¹⁵ Véase la carta del Sr. Khan a la Oficina del inspector general con fecha 7 de marzo de 2017, adjunta como Anexo 5.

¹⁶ ACLU (2016). Making Smart Decisions About Surveillance. Retrieved from: https://www.aclnuc.org/docs/20160325-making_smart_decisions_about_surveillance.pdf.

ANÁLISIS

El uso limitado de los UAS por parte del Departamento del Alguacil de Los Ángeles (*Los Angeles Sheriff Department*, LASD) puede llegar a ser un componente de mucha importancia al momento de generar conciencia situacional en emergencias de alto riesgo, situaciones de vida o muerte que el LASD pueda enfrentar, como rescatar a un rehén al que se le está apuntando con un arma de fuego, responder frente a un tiroteo activo, llevar a cabo misiones de búsqueda y rescate en áreas peligrosas, desactivar bombas colocadas en espacios públicos, o investigar derrames de HazMat para determinar las mejores estrategias para contenerlos sin exponer al público o a los primeros intervinientes en caso de heridas serias. De hecho, es probable que los UAS salven vidas. Si se utilizan de manera correcta y dentro de los límites impuestos por el Alguacil, las UAS son importantes herramientas que mejorarán la seguridad, tanto del público como de los oficiales.

Es desafortunado que el Alguacil no haya recibido las opiniones del público antes de implementar el uso de los UAS en enero de este año. Como resultó claro de los comentarios del público recibidos por el COC, hay una preocupación genuina y seria acerca del potencial abuso que las fuerzas policiales pudieran hacer de los UAS. A pesar que la tecnología de los UAS no es particularmente nueva, su uso por las fuerzas policiales sí lo es. Además, el hecho de que el ejército de los Estados Unidos utilice aparatos aéreos no tripulados (UAV) más grandes, o drones, es de conocimiento general y se entiende que sea inquietante para aquel sector del público que desconfíe de las fuerzas policiales. Lamentablemente, un importante número de personas de nuestra comunidad y a nivel nacional simplemente no confía en las fuerzas policiales. En nuestros consejos que encontrará más abajo, examinaremos las preocupaciones acerca del uso de los UAS y del avance sigiloso de las misiones que no se encuentran abordadas de manera correcta por las de Orden de Unidades SEB y las modificaciones al Manual de Políticas.

Nos damos cuenta que, debido a la sugerencia del COC y del comité ad hoc, recientemente, el Alguacil implementó mecanismos para recibir de manera directa los comentarios del público. Su disposición, aún en este momento, de comunicarse, recibir y evaluar los comentarios del público es digna de elogio.

El rol del COC consiste en promover una reforma significativa dentro del LASD y ayudar a reestablecer la confianza pública entre el LASD y la comunidad a la que sirve. Esto no será fácil, pero implica que se aliente un aumento de transparencia y de rendición de cuentas por parte del LASD. Con relación al uso de los UAS, los siguientes consejos están hechos para impulsar dichos objetivos. Creemos que seguir dichos consejos ayudará a restablecer la confianza del público.

RECOMENDACIONES

El COC aconseja lo siguiente:

1. El Alguacil debería declarar en forma explícita e inequívoca que los UAS que el LASD opera no se encuentran armadas y que no tiene la intención de armarlas. Dicha declaración sería una confirmación coherente con el FAA COA, que específicamente prohíbe el uso de UAS armadas con municiones o de cualquier otra manera.¹⁷

¹⁷ Ver Anexo 1 adjunto.

2. Antes de comenzar a expandir los tipos de misiones en los que se pueden utilizar los UAS, el Alguacil se debería comprometer a notificar al COC, y a darle tiempo al COC a recibir los comentarios del público con anticipación a tomar dicha decisión.
3. El Manual de Políticas del LASD debería especificar que el uso de los UAS se encuentra limitado a generar conciencia situacional en situaciones de emergencia y que pongan en riesgo la vida de las personas.
4. El SEB debería llevar un registro de los Notificaciones a Aviadores (*Notice to Airmen*, NOTAM), el tipo autorizado de operación, quién la autorizó y el resultado de cada una.
5. El Alguacil debería notificar al COC, dentro de las 48 horas, a través de su Director Ejecutivo, cualquier operación autorizada de los UAS, así como cualquier operación que no haya sido autorizada.
6. Con frecuencia trimestral, el Alguacil debería presentarle al COC un informe detallando las operaciones de los UAS, el tipo de misión para el que fueron autorizados, los resultados de cada operación, y si la operación estuvo dentro de las políticas de uso o no. Además, a fines de mejorar la transparencia, aconsejamos que se publiquen estos datos en ^{12 de 37} web del LASD o en un enlace fácilmente identificable.
7. El LASD debería realizar una auditoría al Programa de UAS, al menos, una vez por año, cuyos resultados se deberían entregar al COC y a la Oficina del Inspector General (Office of Inspector General).
8. Modificar el Orden de las Unidades y el Manual de Políticas para limitar la preservación de grabación de video, excepto para casos de entrenamiento, a entre diez y dos años, a menos que exista un caso pendiente que requiera que se preserve durante más de dos años.
9. Incluir un artículo separado en el Manual de Políticas que específicamente aborde el compromiso del LASD de asegurar la privacidad de las personas y cualquier otro derecho constitucional y de operar de acuerdo con los mandatos de la Constitución y de cualquier ley que regule las búsquedas.
10. Asegurar una investigación inmediata y una rendición de cuentas apropiada, incluyendo la aplicación de disciplina, cuando esté justificada, para los usos de los UAS que no estén dentro de las políticas.

ANEXO 1 – CERTIFICADO DE RENUNCIA O AUTORIZACIÓN DEL DEPARTAMENTO DE ADMINISTRACIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN

Página 1 de 14

Anexo FORMULARIO FAA 7711-1 UAS COA
Oficina General de Seguridad Ciudadana COA
2016-WSA-178-COA

DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE ADMNISTRACIÓN FEDERAL DE AVIACIÓN CERTIFICADO DE DISPENSA O AUTORIZACIÓN	
EMITIDO PARA Departamento del Alguacil del Condado de los Ángeles 1606 N. Eastern Avenue Los Angeles, CA 90063	
El presente certificado se emite para las operaciones específicamente detalladas en el mismo. Ninguna persona podrá llevar a cabo ninguna operación basándose en el presente certificado, a menos que sea en cumplimiento de las disposiciones estándares y especiales del mismo, y de cualquier otro requisito impuesto por las Regulaciones Federales de Aviación que no sean dispensadas por este certificado de manera específica.	
OPERACIONES AUTORIZADAS Operaciones de Sistemas de Aeronaves No Tripuladas que pesen menos de 55 libras, solo en espacio aéreo Clase G o a menos de 400 pies sobre el nivel del suelo, según las disposiciones del presente certificado. Ver Disposiciones Especiales.	
LISTA DE REGULACIONES DISPENSADAS, CON ARTÍCULO Y TÍTULO NO APLICA	
DISPOSICIONES ESTÁNDARES	
1. Se adjuntará una copia de la solicitud para el presente Certificado, que formará parte del mismo. 2. Se presentará el presente Certificado para su inspección siempre que sea requerido por cualquier representante autorizado de la Administración Federal de Aviación, o por cualquier oficial estatal o municipal que tenga el deber de hacer cumplir las leyes o las regulaciones locales. 3. Cualquier persona en posesión del presente Certificado será responsable de obedecer de manera estricta todos los términos y las disposiciones del mismo. 4. El presente certificado es intransferible.	
Nota: este certificado constituye una renuncia de las reglas o regulaciones federales a las que se hace especial referencia con anterioridad. El mismo no constituye una dispensa de cualquier Ley estatal u ordenanza local.	
DISPOSICIONES ESPECIALES	
Se establecen y adjuntan las disposiciones especiales. El presente certificado, 2016-WSA-178, tendrá validez desde el 10 de septiembre de 2016 hasta el 9 de septiembre de 2018 y podrá ser cancelado en cualquier momento a través de una notificación por parte del Administrador o de su representante autorizado. De ser necesaria una renovación, el proponente se lo deberá solicitar por escrito con 45 días hábiles de anticipación a la fecha en la que debería entrar en vigencia.	
POR ORDEN DEL ADMINISTRADOR	
<u>Sede Central de la FAA, AJV-115</u> (Región)	[Firma] <u>Scott J. Gardner</u> (Firma)
<u>8 de septiembre de 2016</u> (Fecha)	<u>Jefe Interino, Seccional de Operaciones Tácticas con UAS</u> (Cargo)

Formulario FAA 7711-1 (7-74)

Versión 1.2: 18 de mayo de 2

Anexo FORMULARIO FAA 7711-1 UAS COA
Oficina General de Seguridad Ciudadana COA
2016-WSA-178-COA

Número COA: 2016-WSA-178

Emitido para: La Oficina del Alguacil del Condado de Los Ángeles, de aquí en adelante, el "solicitante"

Dirección: 1060 N. Eastern Avenue
Los Angeles, CA 90063

DISPOSICIONES ESTÁNDARES

A. Disposiciones generales

La revisión de la presente actividad se basa en el entendimiento actual de las operaciones del Sistema de Aeronaves No Tripuladas (UAS) y de su impacto en el Sistema de Espacio Aéreo Nacional (NAS). El presente Certificado de Dispensa de Autorización (COA) no será entendido como un precedente para operaciones futuras. Cualquier cambio en las operaciones de los UAS o en el entendimiento de las mismas podrá causar modificaciones en las limitaciones y condiciones asociadas.

Todo el personal involucrado en la operación del UAS de acuerdo con la presente autorización deberá leer y respetar las condiciones, limitaciones y disposiciones de la misma.

Todo el personal operativo en cada ubicación operativa deberá tener disponible de manera inmediata una copia de la presente COA incluyendo sus limitaciones especiales en todo momento que se desarrollen operaciones con el UAS.

El Administrador, o cualquier persona autorizada a emitir la autorización, o un representante debidamente designado para controlar una operación específica podrán cancelar la presente COA en cualquier momento. Como regla general, se podrá cancelar la presente autorización cuando ya no se la requiera más, cuando haya un abuso de sus disposiciones, o cuando se desarrollen factores imprevistos de seguridad. La falta de cumplimiento de la presente autorización será una causa de cancelación. Cualquier cancelación se notificará por escrito al solicitante.

Durante el tiempo de vigencia de la presente COA, se podrá realizar una evaluación/visita de seguridad al sitio para asegurar el cumplimiento de la misma, para evaluar cualquier impacto adverso en el ATC o en el espacio aéreo, y para asegurar que la presente COA no sea engorrosa o inefectiva. Cualquier desvío, accidente, incidente, contratiempo, queja, etc. dará lugar a una revisión de la COA o a una visita al sitio para solucionar el inconveniente. Una negativa a permitir la evaluación/visita de seguridad al sitio podrá resultar en la cancelación de la COA. Nota: Este artículo no se refiere a agencias que tengan otros acuerdos vigentes con la FAA.

Las Operaciones de Transporte Público Aéreo se encuentran definidas en el estatuto 49 del Código de los Estados Unidos, en los artículos 40102(a)(41) y 40125. Todas las operaciones de transporte público aéreo desarrolladas según una COA deben cumplir con las disposiciones de los estatutos.

Versión 1.2: 18 de mayo de 2016

Anexo FORMULARIO FAA 7711-1 UAS COA
Oficina General de Seguridad Ciudadana COA
2016-WSA-178-COA

B. Certificación de Aeronavegabilidad

Se debe probar que las aeronaves no tripuladas son aeronavegables para llevar a cabo operaciones de vuelo en el NAS. El solicitante ha determinado por sí mismo que las aeronaves no tripuladas son aeronavegables. Se deberán operar las aeronaves no tripuladas cumpliendo estrictamente con todas las disposiciones y condiciones del Comunicado de Seguridad de Aeronavegabilidad (AWR), incluyendo todos los documentos y disposiciones a los que hace referencia la solicitud de la COA.

1. Debe realizarse una configuración de programa de control para cambios de hardware y/o software a los UAS para asegurar una aeronavegabilidad continua. Si se lanza un Comunicado de Aeronavegabilidad nuevo o revisado como resultado de los cambios en el hardware o en el software que afecten la características operacionales de los UAS, se deberá notificar a la Oficina de Integración de UAS a través de un correo electrónico con los cambios lo antes posible a la dirección 9-AJV-115-UASOrganization@faa.gov.
 - a. Los cambios en el software y en el hardware deben estar documentados como parte de los procedimientos normales de mantenimiento. Los cambios de software a las aeronaves y a las estaciones de control, así como cualquier cambio en el sistema de hardware, están clasificados como cambios importantes, a menos que la agencia lleve a cabo un proceso formal aceptado por las FAA. Se debería enviar un resumen de estos cambios a la Oficina de Integración de los UAS al momento de su introducción.
 - b. Las modificaciones o los cambios importantes desarrollados bajo la COA, o bajo cualquier otra autorización que pueda afectar la operación segura del sistema, deben estar documentados y enviados a la FAA como una nueva AWR, a menos que la agencia lleve a cabo un proceso formal, aceptado por la FAA.
 - c. Se podrán instalar o quitar todos los sistemas de vuelo probados con anterioridad para incluir cargas según sea requerido, y cualquier persona autorizada a realizar el mantenimiento de los UAS deberá registrar dicha actividad en el registro de aeronaves no tripuladas y estaciones de control de suelo. Se deberá registrar cualquier configuración de equipo de carga en el registro de los UAS que pudiera resultar en un cambio en el peso y en el balance, en las cargas eléctricas y/o en la dinámica de vuelo, a menos que la agencia lleve a cabo un proceso formal, aceptado por la FAA.
 - d. Cualquier persona con cargo apropiado debería realizar una anotación en el registro para documentar cualquier discrepancia en los sistemas de aeronaves no tripuladas. No se podrán realizar vuelos luego de realizar cambios importantes, modificaciones o nuevas instalaciones, a menos que la parte responsable de certificar la aeronavegabilidad haya determinado que el sistema es seguro para operar en el NAS y que se haya generado un nuevo AWR, a menos que la agencia lleve a cabo un proceso formal, previamente aceptado por la FAA. Se deberá registrar la finalización exitosa de estos cambios importantes, modificaciones o nuevas instalaciones en el registro apropiado, a menos que la agencia lleve a cabo un proceso formal, previamente aceptado por la FAA.
2. Se deberá operar las aeronaves no tripuladas en cumplimiento estricto con todas las disposiciones y condiciones dentro del análisis de espectro asignado y autorizado para el uso dentro del área definida de operaciones.
3. Se debe cumplir con todos los ítems dentro de la solicitud para la asignación de frecuencia de equipamiento, incluyendo las frecuencias asignadas y las características de equipo de antenas.

Versión 1.2: 18 de mayo de 2016

Anexo FORMULARIO FAA 7711-1 UAS COA
Oficina General de Seguridad Ciudadana COA
2016-WSA-178-COA

Se deberá realizar un chequeo operacional de suelo para verificar que la estación de control pueda comunicarse con la aeronave (chequeo de integración de frecuencia) con anterioridad al lanzamiento de la aeronave no tripulada para asegurar que la interferencia electromagnética no tenga un efecto negativo en el control de la aeronave.

C. Seguridad del Vuelo.

1. El solicitante o el representante delegado tendrá la responsabilidad de frenar o cancelar cualquier actividad desarrollada según las disposiciones de la presente COA si, en cualquier momento, se pusiera en riesgo la seguridad de las personas o de propiedades en el suelo o en el aire, o si se incumplieran los términos y las condiciones de la presente autorización.
2. Procedimientos de Cabina Estéril.
 - a. Ningún miembro de la tripulación podrá desempeñar ninguna tarea durante cualquier fase crítica del vuelo que no refiera a la seguridad de la aeronave.
 - b. Las fases críticas de vuelo implican todas las operaciones en el suelo, incluyendo las siguientes:
 - 1) Taxi (movimiento de una aeronave utilizando su propia energía en la superficie de un aeropuerto);
 - 2) Despegue y aterrizaje (lanzamiento o recuperación), y
 - 3) Cualquier otra operación de vuelo en las que cualquier distracción pueda comprometer la seguridad o el cumplimiento exitoso de una misión.
 - c. Ningún miembro de la tripulación podrá, ni ningún piloto al mando (PIC) permitirá, desempeñar ninguna tarea durante cualquier fase crítica del vuelo que podría:
 - 1) Distraer a cualquier tripulante en el desempeño de sus funciones, o
 - 2) Interferir de cualquier forma en el correcto desempeño de dichas funciones.
 - d. El piloto y/o el PIC no podrán desempeñar ninguna tarea que no esté relacionada en forma directa con la operación de la aeronave. Dichas actividades incluyen, pero no se limitan a, la operación de sensores de UAS u otros sistemas de carga.
 - e. El uso de celulares o de cualquier otro dispositivo electrónico se encuentra restringido a las comunicaciones pertinentes al control operacional de las aeronaves no tripuladas y a cualquier comunicación con el Control de Tránsito de Aire.
3. Ver y Evitar.
 - a. Las aeronaves no tripuladas no tienen piloto a bordo que pueda desempeñar tareas de "ver y evitar". Por consiguiente, cuando se operan fuera de áreas activas de restricción y de alerta aprobadas para actividades de aviación, se deben tomar medidas para asegurar que exista un nivel equivalente de seguridad para las operaciones no tripuladas. Se requiere el cumplimiento de la norma 14 CFR, Parte 91, artículos 91111, 91113 y 91115.
 - 1) El PIC es responsable de:

Versión 1.2: 18 de mayo de 2016

Anexo FORMULARIO FAA 7711-1 UAS COA
Oficina General de Seguridad Ciudadana COA
2016-WSA-178-COA

- a) Estar siempre disponible y permitir todas las operaciones y actividades de aviación tripuladas en todo momento;
 - b) La seguridad de las personas y de la propiedad en la superficie, en relación con la operación de los UAS;
 - c) Asegurar que hay una distancia segura de operación entre las actividades de aviación y las aeronaves no tripuladas (UA) en todo momento, y
 - d) Operar en cumplimiento con la norma CFR Parte 91111, 91113 y 91115.
- 2) El PIC es responsable de asegurar que cualquier observador visual (VO):
- a) Pueda desempeñar su rol;
 - b) Pueda ver el UA y el espacio aéreo circundante durante todo el vuelo, y
 - c) Pueda proporcionarle al PIC la trayectoria de vuelo y la proximidad a todas las actividades de aviación y otros peligros (por ejemplo, el terreno, el clima, las estructuras) de manera suficiente para que el PIC pueda llevar a cabo un control efectivo del UA para prevenir un riesgo de colisión.
- 3) Se deben usar en todo momento VO, que deberán tener una comunicación instantánea con el PIC. No se permiten los mensajes electrónicos o de texto durante las operaciones de vuelo.
- 4) Se prohíbe el uso de varios VO sucesivos (conexión en serie).
- 5) Todos los VO deben estar suficientemente entrenados para comunicarle al PIC cualquier información requerida para evitar tránsito conflictivo, terreno, y obstrucciones, para mantener el despeje de nubes, y para brindarle conciencia de navegación. Este entrenamiento, como mínimo, deberá incluir el conocimiento de:
- a) Su responsabilidad en asistir al PIC en el cumplimiento de los requisitos de:
 - Artículo 91111, Operación cerca de otra aeronave,
 - Artículo 91113, Reglas de prioridad, excepto en operaciones acuáticas,
 - Artículo 91115, Reglas de prioridad, operaciones acuáticas,
 - Artículo 91119, Altitudes mínimas de seguridad, disposiciones generales, y
 - Artículo 91155, Introducción a los mínimos de condiciones meteorológicas para vuelos VFR.
 - b) El tráfico aéreo y las comunicaciones por radio, incluyendo el uso de control de tráfico aéreo aprobado (ATC)/fraseología del piloto
 - c) Partes pertinentes del Manual de Información Aeronáutica (AIM).

Versión 1.2: 18 de mayo de 2016

Anexo FORMULARIO FAA 7711-1 UAS COA
Oficina General de Seguridad Ciudadana COA
2016-WSA-178-COA

- b. El solicitante no podrá operar en Áreas Restringidas, Áreas Prohibidas, Áreas de Reglas Especiales de Vuelo, o el Área Restringida de Vuelo de Washington DC. Dichas áreas se encuentran marcadas en gráficos disponibles en http://www.faa.gov/air_traffic/flight_info/aeronav/. Además, los operadores de aeronaves deberían cuidarse de evitar otras áreas identificadas en las Notificaciones a los Aviadores (*Notice to Airmen*, NOTAM), que restringen operaciones con cercanía a centrales eléctricas, subestaciones eléctricas, represas, parques eólicos, refinerías de petróleo, complejos industriales, parques nacionales, los parques de Disney, estadios, servicios de emergencias, establecimientos militares o instalaciones federales, a menos que consigan la aprobación por parte de la autoridad pertinente con anticipación a la misión del UAS.
- c. La aeronave no tripulada deberá ser registrada antes de operar en cumplimiento con el Título 14 del Código de Regulaciones Federales.

D. Requisitos de información

1. Se requiere documentación de todas las operaciones asociadas a las actividades del UAS, independientemente del espacio aéreo en el que opere el UAS. NOTA: Se requieren informes negativos (cero vuelos).
2. El proponente debe presentar mensualmente la siguiente información a UAS COA en línea:
 - a. Nombre del proponente y número de registro de la aeronave,
 - b. Tipo y modelo del UAS,
 - c. Todas las ubicaciones operativas, incluidos el nombre de la ciudad y la latitud/longitud,
 - d. Número de vuelos (por ubicación, por aeronave),
 - e. Total de horas de operación de la aeronave,
 - f. Daños de despegue o aterrizaje, y
 - g. Mal funcionamiento del equipo. Los informes necesarios incluyen, entre otros, fallas o malfuncionamientos de:
 - 1) Estación de control
 - 2) Sistema eléctrico
 - 3) Sistema de combustible
 - 4) Sistema de navegación
 - 5) Sistema de control de vuelo a bordo
 - 6) Central eléctrica
3. El número y la duración de los eventos de enlace perdido (control, rendimiento y monitoreo del estado, o comunicaciones) por UAS, por vuelo.
4. Informes de incidentes/accidentes/contratiempos
Después de un incidente o accidente que cumpla con los criterios a continuación, y dentro de las 24 horas de ese incidente, accidente o contratiempo descrito a continuación, el proponente debe proporcionar una notificación inicial de lo siguiente a la FAA por correo electrónico a mailto: 9-AJV-115-UASOrganization@faa.gov y a través de los formularios en línea de UAS COA (Incidente/Accidente).
 - a. Todos los accidentes/contratiempos relacionados con las operaciones del UAS en los que se produzca alguna de las siguientes situaciones:
 - 1) Lesiones mortales, cuando la operación de un UAS dé lugar a una muerte que se produzca dentro de los 30 días del accidente/contratiempo.

Versión 1.2: 18 de mayo de 2016

Anexo FORMULARIO FAA 7711-1 UAS COA
Oficina General de Seguridad Ciudadana COA
2016-WSA-178-COA

- 2) Lesión grave, cuando la operación de un UAS dé lugar a:
 - (a) Hospitalización por más de 48 horas, comenzando dentro de los 7 días a partir de la fecha en que se recibió la lesión;
 - (b) Una fractura de cualquier hueso (excepto fracturas simples de dedos de las manos, de los pies o la nariz);
 - (c) Hemorragias graves, daños en nervios, músculos o tendones;
 - (d) Que involucre a cualquier órgano interno; o
 - (e) Que implique quemaduras de segundo o tercer grado, o cualquier quemadura que afecte a más del 5 por ciento de la superficie corporal.
 - 3) Pérdida total de aeronaves no tripuladas
 - 4) Daños sustanciales en el sistema de la aeronave no tripulada cuando se produzcan daños en el fuselaje, la central eléctrica o los sistemas de a bordo que deban repararse antes de proseguir el vuelo
 - 5) Daños a los bienes, con excepción de la aeronave no tripulada.
- b. Cualquier incidente/contratiempo que dé lugar a una operación insegura/anormal, que incluya, entre otros:
- 1) Mal funcionamiento o falla del sistema de control de vuelo a bordo de la aeronave no tripulada (incluida la navegación)
 - 2) Mal funcionamiento o falla del hardware o software de control de vuelo de la estación de control en tierra (que no sea la pérdida del enlace de control).
 - 3) Una falla o mal funcionamiento de una central eléctrica
 - 4) Un incendio en vuelo
 - 5) Una colisión de una aeronave que involucra a otra aeronave
 - 6) Cualquier falla en vuelo del sistema eléctrico de la aeronave no tripulada que requiera el uso de energía alterna o de emergencia para completar el vuelo
 - 7) Una desviación de cualquier disposición incluida en el COA
 - 8) Una desviación de la autorización del ATV o de la(s) Carta(s) de Acuerdo/Procedimientos
 - 9) Un evento de enlace de control perdido que origina
 - (a) Comportamiento inesperado ("fly-away"), o
 - (b) Ejecución de un procedimiento de enlace perdido planificado/no planificado.
- c. Los informes iniciales deben contener la información identificada en el Informe de accidentes/incidentes en línea del COA.
- d. Los informes de seguimiento que describan el accidente/incidente/contratiempo deben presentarse para proporcionar copias de los informes de accidente/incidente de aviación del proponente una vez finalizadas las investigaciones de seguridad.
- e. Se advierte a los operadores civiles y a las agencias de uso público (que no sean las que forman parte del Departamento de Defensa) que los procedimientos anteriores no sustituyen los informes de accidentes/incidentes por separado exigidos por la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte en virtud del Título 49, Parte 830, sección 830.5 del Código de Registro Federal (CFR).
- f. Para las operaciones que no sean del Departamento de Defensa, este COA se emite con la disposición de que se le permita a la FAA participar en la investigación del incidente/accidente/contratiempo del proponente según lo establecido por la Orden 8020.11 de la FAA, Notificación, investigación e información de accidentes e incidentes de aeronaves.

Anexo FORMULARIO FAA 7711-1 UAS COA
Oficina General de Seguridad Ciudadana COA
2016-WSA-178-COA

E. Notificaciones a los aviadores (*Notice to Airmen, NOTAM*).

Se debe emitir una NOTAM a distancia (D) antes de llevar a cabo las operaciones del UAS a menos que las operaciones del UAS comprometan la seguridad de la agencia pública. Este requisito puede cumplirse:

1. A través de las operaciones de la base local del proponente o de la autoridad que expide la NOTAM, o
2. Comunicándose con la Estación de servicio de vuelo de NOTAM al 1-877-4-US-NTMS (1-877-487-6867) con no más de 72 horas de anticipación, pero no menos de 24 horas para las operaciones del UAS antes de la operación. La agencia emisora exigirá:
 - a. Nombre y dirección del piloto que presenta la solicitud de NOTAM
 - b. Ubicación, altitud y área de operación
 - c. Tiempo y naturaleza de la actividad.

Nota: La NOTAM debe identificar las coordenadas reales y un punto de fijación Radial/DME de una ayuda a la navegación prominente, con un radio no mayor que el de la línea visual de visión con la UA. La NOTAM debe presentarse para indicar el área de operaciones definida y los períodos de actividad del UA. No se aceptan NOTAM para períodos generalizados, de área amplia o continuos.

3. Debido a la proximidad de algunas operaciones tácticas, la Administración Federal de Aviación entiende que esta notificación de NOTAM puede reducirse a no menos de 30 minutos con anterioridad a estas operaciones.

DISPOSICIONES ESPECIALES DE NORMAS DE VUELO

El incumplimiento de cualquiera de las condiciones y limitaciones del presente COA será motivo para la suspensión o cancelación inmediata de este COA.

1. Las operaciones autorizadas por este COA están limitadas a UAS que pesen menos de 55 libras, incluida la carga útil. Las operaciones propuestas de cualquier UAS que pesen más de 55 libras requerirán que el proponente proporcione a la FAA un nuevo Certificado de aeronavegabilidad (si es necesario), Registro, Descripción de la aeronave, Estación de control, Descripción del sistema de comunicación, Imagen del UAS y cualquier Componente certificado de TSO. La aprobación para operar el nuevo UAS está sujeta al acuse de recibo por parte de la FAA de la documentación aceptable.
2. Se prohíben las Operaciones de carga externa, dejar caer o rociar los depósitos de aeronaves o transportar materiales peligrosos (incluidas municiones).
3. El UA no puede funcionar a una velocidad superior a 87 nudos (100 millas por hora). El titular del COA puede utilizar la velocidad en tierra o la velocidad aerodinámica calibrada para determinar el cumplimiento de la restricción de velocidad de 87 nudos. En ningún caso el UA se operará a velocidades superiores a la velocidad máxima de operación recomendada por el fabricante de la aeronave.

Versión 1.2: 18 de mayo de 2016

Anexo FORMULARIO FAA 7711-1 UAS COA
Oficina General de Seguridad Ciudadana COA
2016-WSA-178-COA

4. El proponente debe conducir y documentar la capacitación inicial en un centro de capacitación específico que permita la realización de ejercicios de capacitación basados en escenarios. Esta capacitación debe fomentar un alto nivel de competencia en vuelo y promover una coordinación eficiente y estandarizada entre pilotos, observadores visuales y miembros de la tripulación en tierra. Para garantizar la seguridad y el cumplimiento, el centro de capacitación debe estar bien alejado de las zonas de vivienda, las rutas, las personas no participantes y las embarcaciones. Cuando el proponente haya determinado que se han completado suficientes escenarios de capacitación para alcanzar un nivel aceptable de competencia, se autoriza al proponente a realizar operaciones de aeronaves públicas de UAS de acuerdo con el Título 49, Parte 40125 del Código Estándar de los EE. UU. (USC) en cualquier lugar dentro del Sistema nacional de espacio aéreo conforme a las disposiciones de este COA.
5. El UA debe operarse dentro de la línea visual de visión (VLOS) del Piloto al mando (PIC) y/o del observador visual (VO) en todo momento. Esto requiere que el PIC y el VO puedan utilizar la visión humana sin ayuda de ningún otro dispositivo que no sean lentes correctoras, según se especifica en su certificado médico de aviador emitido por la FAA o certificación médica equivalente según lo determine la entidad gubernamental que realiza el PAO. El VO puede utilizarse para satisfacer el requisito de la VLOS siempre que el PIC mantenga siempre la capacidad de la VLOS.
6. Este COA y todos los documentos necesarios para operar el UAS y realizar operaciones de acuerdo con las condiciones y limitaciones establecidas en este COA se denominan en lo sucesivo documentos operativos. El proponente debe seguir los procedimientos descritos en los documentos operativos. Si existe una discrepancia dentro de los documentos de operación, los procedimientos descritos en el COA aprobado tienen prioridad y deben seguirse. El proponente podrá actualizar o revisar los documentos operativos, con excepción del COA aprobado, según sea necesario. Es responsabilidad del proponente hacer un seguimiento de dichas revisiones y presentar documentos operativos actualizados y revisados al Administrador o a cualquier fuerza del orden que lo solicite. El proponente también debe presentar documentos actualizados y revisados si solicita una extensión o modificación de este COA. Si el proponente determina que alguna actualización o revisión afectaría la base sobre la cual la FAA otorgó este COA, entonces el proponente debe solicitar una modificación de este COA. Puede ponerse en contacto con la Oficina de Integración de UAS de la FAA (AFS-80) en caso de que surjan preguntas sobre actualizaciones o revisiones de los documentos operativos.
7. Los documentos operativos deben ser accesibles durante las operaciones del UAS y estar a disposición del administrador o de las fuerzas del orden si así lo solicitan.
8. Cualquier UAS que se haya sometido a mantenimiento o alteraciones que afecten su funcionamiento o sus características de vuelo (por ejemplo, la sustitución de un componente crítico de vuelo), deberá someterse a un vuelo de prueba funcional antes de llevar a cabo nuevas operaciones con arreglo al presente COA. Los vuelos de prueba funcional solo pueden ser conducidos por un PIC con un VO y deben permanecer al menos a 500 pies de distancia de otras personas. El vuelo de prueba funcional debe realizarse de manera tal que no suponga un peligro indebido para las personas y los bienes.
9. El proponente es responsable de mantener e inspeccionar el UAS para asegurar que esté en condiciones operativas seguras.
10. Antes de cada vuelo, el PIC debe realizar una inspección previa al vuelo y determinar que el UAS está en condiciones de realizar un vuelo seguro. La inspección previa al vuelo debe tener en cuenta todas las posibles discrepancias (por ejemplo, componentes, artículos o equipos inutilizables). Si la inspección revela una condición que afecta la seguridad de funcionamiento del UAS, se prohíbe a la aeronave operar hasta que se haya realizado el mantenimiento necesario y se compruebe que el UAS está en condiciones de volar de forma segura.

Anexo FORMULARIO FAA 7711-1 UAS COA
Oficina General de Seguridad Ciudadana COA
2016-WSA-178-COA

11. El proponente debe seguir los requisitos de mantenimiento, revisión, reemplazo, inspección y límites de vida útil para la aeronave y sus componentes del fabricante del UAS.
12. Cada UAS operado conforme a este COA debe cumplir con todos los boletines de seguridad del fabricante.
13. Las entidades gubernamentales que llevan a cabo operaciones de aeronaves públicas (PAO) involucran operaciones con el propósito de cumplir con una función gubernamental que observa ciertas condiciones especificadas en virtud del Título 49 del Código de los Estados Unidos, Sección 40102(a)(41) y 40125(a)(2). La PAO está limitada por la ley a determinadas operaciones gubernamentales dentro del espacio aéreo de los EE. UU. Estas operaciones deberán ajustarse a las normas operativas generales, incluidas aquellas aplicables a todas las aeronaves del Sistema Aeronáutico Nacional. Las entidades gubernamentales pueden ejercer sus propios procesos internos en materia de certificación de la aeronave, aeronavegabilidad, piloto, tripulación y certificación y capacitación del personal de mantenimiento.
14. El proponente no podrá permitir que ningún PIC opere a menos que el PIC demuestre la capacidad de operar con seguridad el UAS de una manera congruente con la forma en que se operará el UAS conforme a este COA, incluidas maniobras evasivas y de emergencia y el mantenimiento de distancias apropiadas de personas, embarcaciones, vehículos y estructuras. Las horas de vuelo de calificación del PIC y la moneda deben registrarse de manera congruente con el Título 14, Parte 61.51(b) del CFR. Los vuelos con el propósito de capacitar a los PIC y VO del proponente (capacitación, competencia y desarrollo de experiencia) y determinar la capacidad del PIC para operar con seguridad el UAS de una manera congruente con la forma en que se operará el UAS conforme a este COA están permitidos de acuerdo con los términos de este COA. Sin embargo, las operaciones de capacitación solo pueden llevarse a cabo durante sesiones de capacitación específicas. Durante los vuelos de capacitación, competencia y desarrollo de experiencia, todas las personas que no son esenciales para las operaciones de vuelo se consideran no participantes, y el PIC debe operar el UA con una distancia adecuada de los no participantes de acuerdo con el Título 14, Parte 91.119 del CFR.
15. Se recuerda a los pilotos que deben seguir todas las regulaciones federales (por ejemplo, mantenerse alejados de todas las Restricciones de vuelo temporales). Además, las operaciones en áreas administradas por el Servicio de Parques Nacionales, el Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE. UU. o el Servicio Forestal de los EE. UU. deben realizarse de acuerdo con los requisitos del Departamento del Interior/Servicio de Pesca y Vida Silvestre de los EE. UU. (Véase el Título 50, Parte 27.34 del CFR y el Manual de Información Aeronáutica de la FAA Sección 4, párrafos 7-4-6.)
16. Se autoriza la presencia de observadores (es decir, espectadores) durante las operaciones de vuelo, con excepción de la capacitación inicial o periódica de los pilotos al mando y de los observadores visuales, siempre que se cumplan las siguientes disposiciones:
 - a. Los observadores recibirán una sesión informativa sobre seguridad en la que se abordarán la intención de la misión, las barreras de seguridad, la no interferencia con el personal de la misión del UAS y los procedimientos de emergencia en caso de incidente o accidente.
 - b. Los observadores serán dirigidos y contenidos dentro de un punto de observación específico que minimice el riesgo de lesiones y garantice que no interfieran con la misión del UAS.

Versión 1.2: 18 de mayo de 2016

Anexo FORMULARIO FAA 7711-1 UAS COA
Oficina General de Seguridad Ciudadana COA
2016-WSA-178-COA

- c. El proponente se asegurará de que los observadores no participen en conversaciones, debates o entrevistas que distraigan a los miembros de la tripulación o al personal de la misión del desempeño de sus funciones o interfieran de alguna manera en su correcta realización.
 - d. El proponente limitará el número de observadores a lo que puedan monitorear y proteger adecuadamente el personal y los recursos del centro.
 - e. La operación se llevará a cabo en cumplimiento de TODAS las disposiciones, condiciones y mitigaciones existentes de este COA.
17. Las operaciones del UAS solo pueden realizarse durante el día y no durante la noche, como se define en el Título 14, Parte 1.1 del CFR. Todas las operaciones deben realizarse en condiciones meteorológicas visuales (VMC). Los vuelos conforme a reglas especiales de vuelo visual (SVFR) no están autorizados.
 18. El UA no puede operarse a menos de 500 pies por debajo o menos de 2000 pies horizontalmente desde una nube o cuando la visibilidad sea menor que 3 millas terrestres desde el PIC.
 19. Si el UAS pierde las comunicaciones o pierde su señal GPS, el UA debe regresar a una ubicación predeterminada dentro del área operativa definida.
 20. El PIC debe abortar el vuelo en caso de emergencias o condiciones de vuelo que pudieran representar un riesgo para las personas y los bienes dentro del área operativa.
 21. Se prohíbe al PIC iniciar un vuelo a menos que (teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas previstas y el viento) haya suficiente energía disponible para que el UA pueda realizar la operación prevista y operar después de ella durante al menos cinco minutos o con la energía de reserva recomendada por el fabricante si es superior a cinco minutos.
 22. Los documentos utilizados por el proponente para asegurar la operación segura del UAS y cualquier documento requerido conforme al Título 14, Parte 91.9 y Parte 91.203 del CFR deben estar para disposición del PIC en la Estación de control en tierra del UAS cada vez que la aeronave esté operando. Estos documentos deben estar a disposición del Administrador o de cualquier fuerza del orden que los solicite.
 23. El UA debe permanecer alejado y dar paso a todas las operaciones y actividades de aviación tripulada en todo momento.
 24. El UAS no puede ser operado por el PIC desde ningún vehículo en movimiento a menos que la entidad gubernamental que lleva a cabo el PAO haya determinado que dichas operaciones pueden llevarse a cabo sin causar un peligro indebido a las personas o a los bienes y haya presentado dichos procedimientos de seguridad a la FAA. Los procedimientos de seguridad incluyen, entre otros, procedimientos de emergencia, procedimientos de enlace perdido y consideración del terreno y obstrucciones que puedan restringir la capacidad de mantener la línea visual de visión. Las operaciones también deben cumplir con todas las leyes federales, estatales y locales aplicables a las operaciones de un vehículo en movimiento.

Versión 1.2: 18 de mayo de 2016

Anexo FORMULARIO FAA 7711-1 UAS COA
Oficina General de Seguridad Ciudadana COA
2016-WSA-178-COA

DISPOSICIONES ESPECIALES DE CONTROL DE TRÁNSITO AÉREO

A. Requisitos de coordinación.

1. Cumplimiento de las disposiciones estándar, E. La Notificación a los Aviadores (*Notice to Airmen*, NOTAM) satisface el requisito de coordinación. El operador debe cancelar los NOTAM cuando las operaciones del UAS se completen o no se lleven a cabo.
2. La coordinación y el descongestionamiento entre las Rutas de entrenamiento militar (MTR) y el Espacio aéreo de uso especial (SUA) es responsabilidad del operador. Al identificar un área operativa, el operador debe evaluar si una MTR o un SUA se verá afectada. En el caso de que el área operativa del UAS se superponga a una MTR o un SUA, el operador se pondrá en contacto con la agencia de programación con 24 horas de anticipación para coordinar y descongestionar. No se requiere la aprobación de la agencia de programación para MTR y SUA no regulatorio. Las agencias de programación de las MTR se enumeran en las Rutas de planificación militar de planificación del área AP/1B de América del Norte y del Sur. En la JO 7400.8 de la FAA se enumeran las agencias de programación de los SUA.

B. Requisitos de comunicación.

Cuando se opera en las proximidades de un aeropuerto sin una torre de control operativa, el PIC anunciará las operaciones en las frecuencias apropiadas de Unicom/CTAF y alertará a los pilotos tripulados de las operaciones del UAS.

C. Requisitos de planificación de vuelos.

Este COA permitirá operaciones de pequeños UAS (menos de 55 libras) durante el día en condiciones de VMC solo dentro del espacio aéreo Clase G con las siguientes limitaciones:

- a. En o por debajo de 400 pies AGL, y
- b. Más allá de las siguientes distancias desde el punto de referencia del aeropuerto (ARP) de un aeropuerto de uso público, helipuerto, aeropuerto de planeador, o puerto de aterrizaje acuático enumerado en el Directorio de aeropuertos e instalaciones, Suplemento de Alaska, o Suplemento de la Carta del Pacífico de las Publicaciones de información de vuelo del gobierno de los EE. UU.:
 - 1) 5 millas náuticas (NM) de un aeropuerto que tenga una torre de control operativa, o
 - 2) 3 NM desde un aeropuerto que tenga un procedimiento de vuelo por instrumentos publicado, pero que no tenga una torre de control operativa, o
 - 3) 2 NM desde un aeropuerto que no tenga un procedimiento de vuelo por instrumentos publicado o una torre de control operativa, o
 - 4) 2 NM desde un helipuerto.
- c. El PIC es responsable de identificar la jurisdicción de ATC más cercana a la zona de operaciones definida por el NOTAM.

Versión 1.2: 18 de mayo de 2016

Anexo FORMULARIO FAA 7711-1 UAS COA
Oficina General de Seguridad Ciudadana COA
2016-WSA-178-COA

D. Requisitos de procedimiento.

- 1 Este COA autoriza al proponente a llevar a cabo operaciones de vuelo de un UAS estrictamente dentro de una "área operativa definida" como se identifica en la disposición requerida de la Sección E. Notificación a los aviadores (*Notice to Airmen*, NOTAM) de este COA.
- 2 Todas las operaciones de vuelo deben realizarse a una distancia mínima de 500 pies de todas las personas, buques, vehículos y estructuras no participantes a menos que:
 - a Un "área operativa definida" se describe como una ubicación identificada por un punto fijo de un Equipo de medición radial/distancia (DME) de rango omnidireccional de muy alta frecuencia (VOR). Esta ubicación debe tener un perímetro definido que no sea mayor que aquel en el que pueda mantenerse la línea visual de visión con el UA y un techo operativo definido en o por debajo de 400 pies sobre el nivel del suelo (AGL).
 - b El "perímetro de incidente definido" se establece mediante barreras, estructuras o funcionarios de seguridad pública autorizados para proteger a las personas no participantes para que no ingresen al perímetro del área operativa.
 - c Las operaciones del UAS deben permanecer dentro de esta "zona operativa definida" controlada por las fuerzas del orden en o por debajo de los 400 pies AGL. El proponente y las agencias del orden público/de primera intervención/seguridad de respaldo descubrirán y manejarán todos los riesgos y responsabilidades asociadas que existan dentro del área operativa definida y todos los riesgos deben mitigarse legítimamente para garantizar la seguridad de las personas y de los bienes.
 - d El PIC ha realizado una evaluación de seguridad del riesgo de operar más cerca de dichos objetos y ha determinado que no presenta un peligro indebido y que las operaciones de vuelo no se realizarán directamente sobre personas no participantes. El PIC, VO, los aprendices de operador o las personas esenciales no se consideran personas no participantes de acuerdo con esta disposición.

E. Procedimientos de emergencia/contingencia.

1. Procedimientos de pérdida del enlace:
 - a. En caso de pérdida del enlace, el UA debe iniciar una maniobra de vuelo que garantice el aterrizaje oportuno de la aeronave. Las operaciones aerotransportadas de pérdida del enlace serán predecibles y el UA permanecerá dentro del área operativa definida y registrada en la NOTAM para dicha operación específica. En caso de que el UA abandone el área operativa definida y la trayectoria de vuelo del UA pueda entrar potencialmente en el espacio aéreo controlado, el PIC se pondrá inmediatamente en contacto con la instalación de ATC adecuada que tenga jurisdicción sobre el espacio aéreo controlado para informarles la última altitud, velocidad, dirección de vuelo y tiempo de vuelo restante estimado del UA y de las medidas adoptadas por el proponente para recuperar el UA.
 - b. Los puntos de órbita de pérdida del enlace no coincidirán con la línea central de las vías aéreas Victor publicadas.
 - c. La pista de vuelo de la pérdida del enlace del UA no transitará en órbita sobre áreas pobladas.
 - d. Los procedimientos programados para la pérdida de enlaces deben descongestionarse de todas las demás operaciones no tripuladas dentro del área operativa.

Versión 1.2: 18 de mayo de 2016

Anexo FORMULARIO FAA 7711-1 UAS COA
Oficina General de Seguridad Ciudadana COA
2016-WSA-178-COA

2 Pérdida de la línea visual de la vista:

Si un VO pierde de vista el UA, debe notificar al PIC de inmediato. Si el UA se readquiere visual y rápidamente, la misión puede continuar. De lo contrario, el PIC ejecutará de inmediato los procedimientos de pérdida del enlace.

3 Pérdida de comunicaciones:

Si se pierde la comunicación entre el PIC y el (los) VO(s), el PIC debe ejecutar de inmediato los procedimientos de pérdida del enlace.

AUTORIZACIÓN

El presente Certificado de renuncia o autorización no exime, en sí mismo, a ningún Título 14 del Código de Regulaciones Federales, ni a ninguna ley estatal u ordenanza local. Si la operación propuesta entra en conflicto con alguna ley estatal u ordenanza local, o requiere permiso de las autoridades locales o de los propietarios de los bienes, es responsabilidad del Departamento de Policía de Los Ángeles resolver el asunto. Este COA no autoriza vuelos dentro de Áreas restringidas, Áreas prohibidas, Áreas de reglas de vuelo especiales o la Zona restringida federal (FRZ) de Washington DC sin aprobación previa, excepto las operaciones en la Zona de reglas de vuelo especiales de Washington DC pueden realizarse de acuerdo con el NOTAM 6/0126 de la FDC. Por la presente se autoriza al Departamento de Policía del Condado de Los Ángeles a operar el Sistema de Aeronaves No Tripuladas en el Sistema Aeronáutico Nacional.

Versión 1.2: 18 de mayo de 2016

ANEXO 2 – ORDEN 2017-01 DE LA UNIDAD DEL LASD

761551N25A – SH – AD (11/90)

CONDADO DE LOS ANGELES
DEPARTAMENTO DE POLICÍA
Tradición de servicio desde 1850

FECHA: 10 de enero de 2017

CORRESPONDENCIA DE LA OFICINA

EXPEDI
ENTE:

DE: **JACK W. EWELL, CAPITÁN** PARA: **TODO EL PERSONAL DE**
SEB
DEPARTAMENTO DE ORDEN PÚBLICO ESPECIAL

ASUNTO: **ORDEN DE LA UNIDAD 2017 - 01**

UTILIZACIÓN DE LA PLATAFORMA DEL SISTEMA DE AERONAVES NO TRIPULADAS
(UAS)

OBJETIVO: El propósito de esta Orden de la Oficina es establecer procedimientos que rijan la utilización y el despliegue de una plataforma del Sistema de Aeronaves No Tripuladas (*Unmanned Aircraft System*, UAS) del Departamento de Orden Público Especial (Special Enforcement Bureau, SEB).

ALCANCE:

Esta orden se aplica a todo el personal que solicite u opere una plataforma de UAS del SEB.

RESUMEN:

El SEB tiene la tarea de responder a emergencias tácticas/de rescate/materiales peligrosos de alto riesgo en las 4061 millas cuadradas del Condado, las 24 horas del día, los 7 días de la semana. Es la responsabilidad preeminente del SEB responder a aquellos incidentes que excedan el alcance, las habilidades y los recursos del personal de patrulla/detectives. En estas situaciones de amenaza extrema, puede autorizarse el despliegue de un Sistema de Aeronaves No Tripuladas (UAS) del SEB. Las misiones autorizadas son las misiones de búsqueda y rescate, las misiones de detección de artefactos explosivos, la respuesta en casos de desastre, los sospechosos que se encuentran en barricadas, las situaciones con rehenes y otras operaciones tácticas de alto riesgo, los incidentes con materiales peligrosos y los incidentes relacionados con incendios. Un UAS puede apoyar al personal en estos incidentes de todo tipo de peligro que se beneficiarían con una perspectiva aérea. El uso de una plataforma de UAS del SEB permitirá mejorar la protección del público en entornos de alto riesgo. Los UAS NO DEBEN utilizarse para misiones de vigilancia aleatorias o misiones que violen los derechos de privacidad del público.

MISIÓN:

La misión del sistema de aeronaves no tripuladas (UAS) del SEB es proteger la vida y los bienes de los residentes y visitantes del Condado de Los Ángeles en un marco constitucional

y una manera legalmente responsable de acuerdo con las regulaciones de la Administración Federal de Aviación (Federal Aviation Administration, FAA,). Un UAS puede utilizarse en circunstancias que podrían salvar vidas y bienes, así como en situaciones para detectar posibles peligros que de otra manera no podrían verse.

PROCEDIMIENTOS:

Los siguientes son los procedimientos para el despliegue y uso de un UAS del SEB:

1. El SEB mantendrá un grupo de personas certificadas por la Administración Federal de Aviación (FAA) para operar un UAS.
2. Solo el personal autorizado por el comandante de la unidad del SEB para operar un UAS será el encargado de hacerlo.
3. El personal mínimo requerido en TODAS las misiones de los UAS será un equipo de dos personas formado por un operador y un observador calificados.
4. Todas las solicitudes para el uso de los UAS serán evaluadas y autorizadas o denegadas por un comandante del equipo del SEB antes del despliegue.
5. El operador del UAS del SEB es directamente responsable y es la autoridad final sobre la operación real del UAS. Los operadores de UAS del SEB tienen autoridad absoluta para rechazar un vuelo basado en la seguridad del personal, la seguridad pública o la violación de las regulaciones de la FAA. Los operadores de UAS del SEB son responsables del cumplimiento de esta orden, de la política y procedimiento del departamento y de las regulaciones de la FAA.
6. Cada operador del UAS del SEB debe ser consciente de los derechos de privacidad de las personas cuando opere el UAS y ser sensible a ellos. El modo por defecto de la cámara del UAS será el de no grabación. Si las circunstancias requieren el uso de la función de grabación de la cámara, el operador deberá obtener la autorización del comandante del equipo del SEB para activar la función de grabación de la cámara. El uso de la función de grabación se anotará en el informe del incidente, y las imágenes se conservarán durante un período de dos años. Una excepción a esto es el video de entrenamiento. El video puede conservarse con fines de entrenamiento si no hay nadie fuera del personal del LASD que pueda identificarse en el video.
7. El operador del UAS del SEB es responsable de hacer un aviso público al aviador y todas las notificaciones exigidas por la FAA antes de operar un UAS del SEB.
8. El comandante del equipo del SEB es responsable de notificar y coordinar con el comandante de vigilancia de la Oficina Aérea, con rango de sargento o superior, antes de cualquier operación del UAS del SEB.

ANEXO 3 - PROPUESTA DE REVISIÓN DEL MANUAL DEL LASD, 2017-003-02

DEPARTAMENTO DEL ALGUACIL DEL CONDADO DE LOS ANGELES 2017-003-02
PROPUESTA DE REVISIÓN DEL MANUAL

PÁGINA 1

RESUMEN EJECUTIVO

Esta modificación del Manual de políticas y procedimientos (MPP) del Departamento de Policía del Condado de Los Ángeles agregará la sección 5-09/550.00, Sistema de Aeronaves No Tripuladas. Con esta adición se aplicará una política para el uso de sistemas de aeronaves no tripuladas por parte del personal del Departamento.

Esta propuesta de modificación del Manual de políticas y procedimientos del Departamento de Policía del Condado de Los Ángeles reemplaza todas las versiones anteriores de esta política.

Esta propuesta de modificación fue presentada por el Capitán Jack W. Ewell, del Departamento de Orden Público Especial, al 323-881-7823.

Asignación de personal: Sargento John Rossi o Ayudante Suzie Ferrell, Servicios de Apoyo a las Operaciones de Campo, al (323) 890-5411.

Esta propuesta de modificación se presenta en forma de texto legislativo. Las adiciones, modificaciones o revisiones propuestas están **resaltadas**. Las eliminaciones de políticas/textos existentes se indican tachándolas.

5-09/550.00 SISTEMA DE AERONAVES NO TRIPULADAS

A los fines de la presente sección, el sistema de aeronaves no tripuladas (UAS) se define como una pequeña aeronave no tripulada que pesa menos de 55 libras, incluidos los accesorios.

El Departamento de Orden Público Especial (*Special Enforcement Bureau*, SEB) responde a emergencias tácticas/de rescate/de materiales peligrosos de alto riesgo. En estas situaciones de amenaza extrema, puede autorizarse el despliegue de un UAS. El SEB es la única unidad autorizada para operar un UAS y es el principal punto de contacto entre la Administración Federal de Aviación (FAA) y el LASD para las operaciones de UAS. Ningún otro miembro del Departamento podrá desplegar sus propios UAS personales en el desempeño de sus funciones.

Las operaciones autorizadas de los UAS son las misiones de búsqueda y rescate, las misiones de detección de artefactos explosivos, la respuesta en casos de desastre, los sospechosos que se encuentran en barricadas, las situaciones con rehenes, los tiradores activos, los incidentes con materiales peligrosos, los incidentes relacionados con incendios y otras operaciones tácticas de alto riesgo. Los UAS **no** se utilizarán para misiones de vigilancia no urgentes ni para misiones que violen los derechos de privacidad del público.

El SEB mantendrá un grupo de personas certificadas por la FAA para operar un UAS. Solo el personal autorizado por el comandante de la unidad del SEB para operar un UAS podrá operar un UAS. Las operaciones de los UAS requerirán un equipo de dos personas de personal del SEB compuesto por un operador y un observador calificados.

Un UAS no es un sustituto del Departamento Aéreo (Aero Bureau). Puede complementar al Departamento Aéreo pero tiene diferentes misiones y capacidades.

5-09/550.10 PROCEDIMIENTOS DEL SISTEMA DE AERONAVES NO TRIPULADAS

Todas las solicitudes de uso del sistema de aeronaves no tripuladas (UAS) serán evaluadas y autorizadas o denegadas por el comandante del equipo del Departamento de Orden Público Especial (SEB).

El operador de los UAS será el responsable y la autoridad final del funcionamiento real del UAS. Los operadores de UAS tienen autoridad absoluta para rechazar o aterrizar vuelos basados en la seguridad personal, la seguridad pública o la violación de las regulaciones de la Administración Federal de Aviación (FAA). Los operadores de UAS serán responsables del cumplimiento de las órdenes de unidades del SEB, la política del Departamento y los reglamentos de la FAA.

Los operadores de los UAS deben ser conscientes de los derechos de privacidad de las personas cuando operen los UAS y ser sensibles a ellos. El modo por defecto de la cámara del UAS será el de no grabación. Si las circunstancias requieren el uso de las funciones de grabación de la cámara, el operador deberá obtener la autorización del comandante del equipo del SEB para activar la función de grabación de la cámara. El uso de la función de grabación se anotará en el informe inicial del incidente por el ayudante de manejo. Las imágenes de vídeo se conservarán durante un período de diez años cuando no se presente un caso. Si se presenta un caso, las imágenes de vídeo se conservarán hasta que se resuelva el caso, pero no menos de dos años después de la fecha del incidente. El material de video puede conservarse con fines de entrenamiento si no hay nadie fuera del personal del LASD que pueda identificarse en el video.

Los operadores de los UAS son responsables de hacer una notificación pública a los aviadores (*Notice to Airmen*, NOTAM) y todas las notificaciones exigidas por la FAA antes de operar un UAS.

El comandante del equipo del SEB será responsable de notificar y coordinar con el comandante de vigilancia de la Oficina Aérea, con rango de sargento o superior, antes de cualquier operación del UAS.

JIM McDONNELL, ALGUACIL

Borrador del 1 de febrero de 2017

**ANEXO 4 - CARTA DEL ALGUACIL McDONNELL AL INSPECTOR
GENERAL HUNTSMAN FECHADA EL 30 DE MARZO DE 2017**

OFICINA DEL ALGUACIL

CONDADO DE LOS ANGELES

SALA DE JUSTICIA

JIM McDONNELL, ALGUACIL

30 de marzo de 2017

Max Huntsman, Inspector General
Los Angeles County Office of Inspector General 513 South Hill Street, 5th Floor
Los Angeles, California 90015

Estimado Sr. Huntsman:

**RESPUESTA A LA EVALUACIÓN GENERAL DE LOS SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS DE
LA OFICINA DEL INSPECTOR GENERAL DEL CONDADO DE LOS ANGELES**

La Oficina del Inspector General (*Office of Inspector General, OIG*) del Condado de Los Ángeles recientemente llevó a cabo una evaluación del uso de los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (Unmanned Aircraft Systems, UAS) por parte del Departamento de Policía del Condado de Los Ángeles (Departamento). La OIG elaboró un informe con recomendaciones en cinco áreas: (1) compromiso con la transparencia operativa, (2) desarrollo de una política a nivel de todo el Departamento que limite el despliegue a personal calificado del Departamento de Orden Público Especial, (3) clarificación de las condiciones para el despliegue, (4) mantenimiento de registros de entrenamiento, mantenimiento y despliegue, y (5) investigación continua e implementación de las mejores prácticas en relación con el uso de los UAS.

El esfuerzo y la dedicación de los miembros de la OIG para llevar a cabo esta evaluación son muy apreciados por el Departamento. El Departamento valora los comentarios relacionados con el desarrollo de políticas y procedimientos para las medidas de los UAS. El Departamento está de acuerdo con las recomendaciones y se esforzará continuamente por cumplir o superar las expectativas de este informe.

La Oficina de Auditoría y Rendición de Cuentas tiene la responsabilidad de supervisar y controlar y documentar las respuestas del Departamento en relación con esta evaluación y análisis. Si tiene alguna pregunta, comuníquese con el Capitán Steven E. Gross al (323) 307-8302.

Atentamente,

/firma ilegible/
JIM McDONNELL
ALGUACIL

211 WEST TEMPLE STREET, LOS ANGELES, CALIFORNIA 90012

Una tradición de servicio

Desde 1850

ANEXO 5 - CARTA DEL SR. KHAN A LA OFICINA DEL INSPECTOR GENERAL FECHADA EL 7 DE MARZO DE 2017



Coalición para detener el espionaje del LAPD

7 de marzo de 2017

Oficina del Inspector General
Departamento de Policía de Los Ángeles

Re: Coalición para detener el espionaje del LAPD Oposición al uso de drones por parte del Departamento de Policía de Los Angeles

La Coalición para detener el espionaje del LAPD rechaza el uso de drones, también conocidos como vehículos aéreos no tripulados (Un-manned Aerial Vehicles, UAV), por parte del Departamento de Policía de Los Angeles (Los Angeles Sheriff's Department, LASD) y exige que se le prohíba su uso. La Coalición está compuesta por una muestra representativa de personas interesadas, incluidas organizaciones de derechos humanos y civiles, y de derechos de privacidad, organizaciones religiosas y comunitarias. El rechazo de la Coalición al despliegue de drones por parte del LASD surge de profundas preocupaciones e historial de violencia, brutalidad, desprecio por los derechos a la privacidad, y varios otros factores, entre ellos:

Militarización:

- El LASD ya es uno de los departamentos de policía más militarizados del mundo que utiliza una gran cantidad de armas tácticas y tecnología de vigilancia humana y electrónica.¹ La adición de los drones significaría aún más la formación estructural y operativa del LASD como una institución ocupante que opera como fuerza de contrainsurgencia.
- El LASD está en proceso de crear una base de datos biométrica y de reconocimiento facial masivo con capacidad para almacenar información sobre 15 millones de personas.² Esta será la plataforma de base de datos más grande de cualquier agencia de orden público fuera del FBI.

Expansión de la misión:

- El LASD ampliará el uso de drones en el contexto de la "expansión de la misión". La expansión de la misión alude a la aplicación de una táctica específica expandida más allá del alcance originalmente establecido hacia propósitos nuevos y ampliados. Por ejemplo, los programas Información de actividades sospechosas (Suspicious Activity Reporting, SAR) - Consejos y liderazgo y Ve algo, di algo del LAPD, originalmente destinados a la lucha contra el terrorismo, son ahora la herramienta insidiosa del LASD para el trabajo policial cotidiano. El programa SAR ha dado lugar a la elaboración desenfrenada de perfiles raciales y la apertura de miles de archivos secretos de personas que se involucran en comportamientos inocentes como la fotografía³.
- Un informe de junio de 2014 de la Unión Americana de Libertades Civiles, "The War Comes Home: The Excessive Militarization of American Policing", es un ejemplo claro de cómo los equipos de Armas y tácticas especiales (*Special Weapons and Tactics*, SWAT) a menudo se despliegan, innecesaria y agresivamente, para ejecutar órdenes de allanamiento en investigaciones de drogas de bajo nivel⁴.
- Otro ejemplo flagrante de desviación de la expansión de la misión es la aprobación en agosto de 2015 de una ley del Norte por la que se legalizan los drones de la policía armada con armas tales como pistolas paralizantes y 36 de 37

Desconfianza:

- En 2014 se reveló que en 2012 el LASD utilizó en secreto un pequeño avión equipado con tecnología de vigilancia masiva durante un período de dos semanas sobre la ciudad de Compton, CA. Esta fue una violación flagrante de la privacidad de los residentes de Compton⁶.

1 <http://shq.lasdnews.net/pages/patrolstation.aspx?id=SEB>

2 <https://www.revealnews.org/article/los-angeles-sheriff-invests-in-new-tech-to-expand-biometric-database/>

3 <https://www.aclusocal.org/en/cases/nee-v-lasd>

4 <https://www.aclu.org/sites/default/files/assets/jus14-warcomeshome-report-web-rel1.pdf>

5 <http://www.thedailybeast.com/articles/2015/08/26/first-state-legalizes-armed-drones-for-cops-thanks-to-a-lobbyist.html>

6 <https://www.theatlantic.com/national/archive/2014/04/sheriffs-deputy-compares-drone-surveillance-of-compton-to-big-brother/360954/>

Correo electrónico:
stoplapdspying@gmail.com

www.stoplapdspying.org

Tel: (424) 209-7450

- Desde 2012, el Departamento de Policía de Los Angeles se ha clasificado entre los cinco mejores departamentos de policía del país por matar a la mayor cantidad de personas, mientras que encabeza el país con la mayor cantidad de asesinatos en 2013 y 2014. En 2015, el LASD ocupaba el segundo lugar en el país por matar a la mayor cantidad de personas, quedando por detrás del Departamento de Policía de Los Ángeles⁷.
- Ha habido innumerables ejemplos de miembros de la comunidad que han llamado al LASD en momentos de crisis que han originado el uso letal de la fuerza contra las mismas personas que piden ayuda para sí mismas o para sus seres queridos.
- Durante más de cuatro décadas el LASD ha sido blanco de decisiones judiciales, demandas e investigaciones federales. Más recientemente ha habido varias acusaciones, condenas y renuncias de varios ayudantes del alguacil, el ex ayudante del alguacil Paul Tanaka y el ex alguacil Lee Baca⁸.

Seguridad y trauma:

- Los drones están globalmente asociados con la muerte y la destrucción. En la conciencia de la gente, los drones representan el asesinato de miles de personas, incluidos niños.
- Según un estudio del Washington Post, 400 drones militares estadounidenses se estrellaron en accidentes graves en todo el mundo entre el 11 de septiembre de 2001 y diciembre de 2013⁹.
- Informes recientes de la Administración Federal de Aviación (FAA) han resaltado la creciente amenaza en nuestros cielos por parte de los usuarios privados de drones, lo que conlleva a una peligrosa aproximación con los aviones de pasajeros, 700 solo entre enero y agosto de 2015. La FAA "ha reconocido la creciente preocupación por el problema y su incapacidad para hacer mucho por dominarlo".¹⁰

La Coalición también ha participado en una amplia campaña de extensión comunitaria en busca de comentarios de miembros de diversas comunidades sobre el uso de los drones por parte de las fuerzas del orden. Hasta la fecha hemos recogido más de 3200 firmas, realizado extensas encuestas, organizado eventos comunitarios en ayuntamientos y de extensión, celebrado numerosas conferencias de prensa y en diciembre de 2015 se publicó "The Drone Report"¹¹. Los resultados han sido unánimes: *los angelinos rechazan abrumadoramente el uso de drones por parte de las fuerzas del orden en todas las circunstancias.*

No dude en contactarnos por correo electrónico a stoplapdspying@gmail.com o por teléfono al (562) 230-4578. En nombre de la Coalición para detener el espionaje del LAPD.

Atentamente,

/firma ilegible/

Hamid Khan

⁷ <http://assets.lapdonline.org/assets/pdf/UOF%20Executive%20Summary.pdf>

⁸ <https://www.aclusocal.org/en/node/2578>

⁹ http://www.washingtonpost.com/sf/investigative/2014/06/20/when-drones-fall-from-the-sky/?utm_term=.70b5e84e62fb

¹⁰ https://www.washingtonpost.com/world/national-security/faa-records-detail-hundreds-of-close-calls-between-airplanes-and-drones/2015/08/20/5ef812ae-4737-11e5-846d-02792f854297_story.html?utm_term=.cd9f5c06a297

¹¹ <https://stoplapdspying.org/?s=Drone+Report>

Correo electrónico:
stoplapdspying@gmail.com

www.stoplapdspying.org

Tel: (424) 209-7450

Priscilla A. Ocen, Comisionada
Los Angeles County Sheriff Civilian Oversight Commission
350 South Figueroa Street, Suite 288
Los Angeles, CA 90071

25 de julio de 2017

Sr. Robert Bonner, presidente
Los Angeles County Sheriff Civilian Oversight Commission 350
South Figueroa Street, Suite 288
Los Angeles, CA 90071

Re: Uso de drones por parte del Departamento de Policía del Condado de Los Angeles

Estimado presidente Bonner:

El 12 de enero de 2017, el Alguacil del Condado de Los Angeles, Jim McDonnell, anunció que su departamento había adquirido un dispositivo aéreo no tripulado, también conocido como dron, para ayudar a los agentes a resolver las negociaciones con rehenes, monitorear, contener y aprehender a los tiradores activos y realizar misiones de búsqueda y rescate. Sin embargo, el Alguacil no consultó al público antes de obtener los drones¹. Durante el anuncio, McDonnell aseguró que el dron no se usaría para vigilar al público, sino que afirmó que el dron se usaría exclusivamente para emergencias.

Poco después del anuncio del Alguacil McDonnell, miembros del público y defensores de políticas plantearon una serie de preocupaciones. Como resultado, la Junta de Supervisores del Condado de Los Angeles remitió el asunto del uso de drones por parte del Departamento de Policía del Condado de Los Angeles a la Comisión de Supervisión Civil (*Civilian Oversight Commission*, COC) para su posterior revisión.

Como sabrá, yo, junto con los Comisionados JP Harris y Lael Rubin, fuimos miembros del subcomité de drones de la COC. Nuestro subcomité, que estuvo valientemente dirigido por el Comisario Rubin, revisó el asunto a fondo. De hecho, nuestro subcomité se reunió con frecuencia, realizó investigaciones independientes con la ayuda del personal de la Comisión, convocó a sesiones de retroalimentación de la comunidad y respondió a llamadas y correos electrónicos de más de 100 miembros de la comunidad.

La diligente labor del subcomité dio lugar a una serie de recomendaciones elaboradas por el personal de la Comisión. A pesar de los esfuerzos de nuestro subcomité, no pudimos llegar a un consenso sobre el uso de los drones. Por las razones que se exponen a continuación, discrepo respetuosamente con las recomendaciones relativas al uso de drones por parte del personal de la Comisión.

¹ Desde entonces, el Alguacil ha anunciado su intención de solicitar la retroalimentación del público con respecto al uso de drones, pero no se ha comprometido a suspender los drones durante el proceso de retroalimentación.

I. Proceso inadecuado para la participación pública

Se notificó al público el uso que el Departamento de Policía pretendía hacer del dron solo después de haber obtenido el dron, se capacitó a tres tenientes y ocho ayudantes para que lo utilizaran y se presentaron solicitudes ante la Administración Federal de Aviación para su uso². Este proceso es totalmente inadecuado e incompatible con las mejores prácticas recomendadas por la Asociación Internacional de Jefes de Policía.

De hecho, en los últimos años, el público ha expresado una preocupación significativa con respecto al uso de drones, específicamente por parte del LAPD. La decisión del Alguacil de pasar por alto a la Comisión de Supervisión Civil y a la Junta de Supervisores aseguró efectivamente que el público no tendría información significativa sobre el dron y las políticas para su uso en el Condado de Los Angeles antes de su adquisición y despliegue.

El hecho de que el Alguacil no obtuviera comentarios públicos antes de adquirir el dron creó un conflicto innecesario y reforzó la desconfianza que existe desde hace mucho tiempo entre el Departamento y las comunidades a las que sirve. Aunque el Alguacil no necesita solicitar la opinión del público para cada decisión administrativa o táctica que toma, los drones caen en una categoría diferente dado el potencial significativo de abuso y, por lo tanto, son incongruentes con las mejores prácticas recomendadas por la Asociación Internacional de Jefes de Policía.

II. Preocupación inadecuada por los intereses de privacidad del público:

Gran parte de la conversación sobre el uso del dron por parte del Alguacil ha enfatizado la eficiencia administrativa de los drones y su potencial para reducir los riesgos que enfrentan los agentes en situaciones peligrosas. Estos son resultados potenciales importantes y argumentos válidos a favor del uso de drones.

Sin embargo, los intereses compensatorios del público no han sido suficientemente apreciados en la conversación sobre los drones ni han sido adecuadamente tratados por la política de drones del Alguacil. Por ejemplo, el departamento del Alguacil ha afirmado que operará el dron de una manera constitucional. Sin embargo, esto puede no proteger suficientemente los intereses de privacidad del público, ya que las personas y los grupos pueden ser vigilados en lugares públicos sin una orden judicial, ya que no tienen ninguna expectativa de privacidad en dichos entornos. Además, se puede renunciar al requisito de la orden de detención cuando se den circunstancias apremiantes, que es precisamente el tipo de situación que se contempla en la política vigente sobre drones.

Además, es posible que el público no esté protegido de la vigilancia aérea de sus hogares. De hecho, la Corte Suprema ha sostenido que una persona puede no tener la expectativa de que su patio trasero, por ejemplo, esté protegido de la vista aérea. Es importante señalar que "[c]ualquier persona podría haber sobrevolado legalmente la propiedad de Riley en un helicóptero a una altitud de 400

² James Queally, L.A. Sheriff's Department to Use Drones to Respond to Bomb Threats, Hostage Crises, L.A. Times, 12 de enero de 2017, disponible en <http://www.latimes.com/local/lanow/la-me-ln-sheriffs-drones-20170112-story.html>

pies y podría haber observado el invernadero de Riley. El oficial de policía no hizo más". Como resultado, la Corte sostuvo que el uso de un helicóptero para observar el cultivo de marihuana en el patio trasero de una persona sin una orden judicial no violaba la Cuarta Enmienda.

California parece no estar dispuesta a abordar este vacío en la ley, ya que el gobernador Jerry Brown vetó la legislación (AB 1327) que habría requerido que las agencias del orden público obtuvieran una orden judicial antes de usar drones, excepto cuando existe una emergencia ambiental inminente. La legislación vetada habría exigido a las agencias del orden público que recopilaran datos sobre el uso de los drones y que destruyeran cualquier material recogido por un dron en el plazo de un año. Críticamente, habría evitado que los drones llevaran armas.

Además, las imágenes obtenidas por los drones pueden compararse con otras bases de datos y tecnologías, incluido el software de reconocimiento facial.

Estas preocupaciones no son exageradas. De hecho, el Departamento de Policía utilizó la vigilancia aérea sin previo aviso a los líderes políticos o al público durante aproximadamente nueve días en la ciudad de Compton. Además, la tecnología de los drones es cada vez más económica, más pequeña y más fácil de usar y por períodos más prolongados, lo que no hace más que aumentar las preocupaciones de privacidad del público³.

III. Preocupaciones sobre la militarización:

Los grupos comunitarios han planteado preocupaciones válidas con respecto al uso de drones y la militarización de las fuerzas del orden. En particular, los grupos comunitarios han aumentado las posibilidades de que los drones se conviertan en armas. De hecho, en estados como Connecticut, se ha autorizado a las fuerzas de seguridad a desarrollar políticas para la militarización de los drones. Se trata de un hecho que suscita grave preocupación en relación con el poder de las fuerzas del orden y la seguridad de las comunidades marginadas que ya están sometidas a una vigilancia excesiva.

IV. Expansión de la misión y controles inadecuados del amplio uso de los drones:

Los defensores de la comunidad y los grupos de derechos civiles han planteado argumentos convincentes con respecto al uso de los drones y a la "expansión de la misión". Con ello, la comunidad se refiere a las formas en que las tácticas y las tecnologías se despliegan de una manera que va más allá de su uso inicialmente previsto. Los equipos SWAT y los tanques militares son ejemplos destacados de este fenómeno. A la comunidad le preocupa que, si bien el Alguacil actual puede actuar de buena fe para limitar el uso "no urgente" de drones para la vigilancia, la investigación criminal general o el despliegue de armas, sus sucesores y subordinados pueden no hacerlo. Tal como están las cosas, la política actual con respecto al uso de drones por parte del Departamento de Policía ha hecho poco para aliviar estas preocupaciones.

El Departamento ha adoptado la Orden de unidad n.º 2017-1 del Departamento de Orden Público Especial (*Special Enforcement Bureau*, SEB), la cual rige el uso de drones por parte del personal del Departamento de Policía. La Orden de unidad es insuficiente para abordar las preocupaciones sobre la privacidad y la expansión de la misión planteadas por los miembros de la comunidad por las siguientes razones:

³ Matt McFarland, Will tiny drones become a must have for soldiers?, CNN tech, 9 de mayo de 2017, disponible en <http://money.cnn.com/2017/05/09/technology/dronesaerovironment/index.html?sr=twCNN050917dronesaerovironment0321PMVODtopLink&linkId=37383022>

- La política actual establece que "Los UAS NO DEBEN utilizarse para misiones de vigilancia aleatorias o misiones que violen los derechos de privacidad del público". Actualmente no hay forma de determinar si el dron se utiliza para la "vigilancia aleatoria", dado que la Orden de unidad no contempla un requisito de información pública.
- Aunque la Orden de unidad ordena que la configuración predeterminada del dron no sea la de grabación, esta configuración predeterminada puede ser anulada por el comandante de la unidad del SEB. Si bien esta autorización debe documentarse en un informe de incidente, no existe ningún requisito de que dichos incidentes registrados se informen al público.
- Actualmente, solo diez ayudantes están autorizados a operar el dron, lo que puede funcionar para limitar su uso. Sin embargo, se podría entrenar fácilmente a más ayudantes para usar el dron y ampliar así el alcance de su operación.
- La FAA no impone límites al propósito para el que pueden utilizarse los drones, sino solo a su forma de utilización.
- Las pautas de la FAA no obligan a informar públicamente sobre el uso de drones. Aunque la política actual exige que se notifique a la FAA la intención del Alguacil de desplegar un dron 30 minutos antes de su uso, esta información no está necesariamente disponible al público en forma periódica. Además, el requisito de notificación de la FAA puede eximirse en circunstancias de emergencia.

V. Conclusión

Debido a que el Alguacil no ha participado en conversaciones públicas sobre el uso de drones por parte del Departamento, no ha argumentado que los drones sean necesarios para los usos que ha propuesto. Los activistas de la comunidad han destacado el enorme arsenal que actualmente está a disposición tanto del Departamento de Policía como del Departamento de Bomberos para fines de búsqueda y rescate y para bloquear a los sospechosos.

Además, otras agencias han demostrado que el uso de drones puede no reportar los supuestos beneficios del orden público. Por ejemplo, el uso de drones por parte de agencias como el Servicio de Aduanas y Protección Fronteriza de los EE. UU. ha sido objeto de críticas por el importante costo de operar el programa, con poco que demostrar en lo que respecta a la interdicción de drogas y la detención de individuos que intentan cruzar la frontera sin autorización. Aunque los beneficios del orden público son cuestionables, la intrusión en los intereses de privacidad del público es muy real. De hecho, los libertarios civiles han argumentado que la Aduana y la Patrulla Fronteriza pueden estar invadiendo la privacidad de las personas que se comportan de manera lícita⁴.

Dado esto, y la evidencia muy clara del daño que el uso de dichos drones puede producir en las comunidades más vulnerables de Los Angeles, estoy a favor de la inmovilización permanente de los drones.

Atentamente,
/firma/

Priscilla A. Ocen

Comisionada

⁴ Ron Nixon, Drones, so useful in war, may be too costly for border duty, NY Times, 2 de noviembre de 2016, disponible en <https://www.nytimes.com/2016/11/03/us/drones-canadian-border.html>

POR CORREO EXPRESO Y CORREO ELECTRÓNICO

25 de septiembre de 2017

Comisionada Priscilla Ocen
Sheriff Civilian Oversight Commission
World Trade Center

350 South Figueroa, Suite
288 Los Angeles, CA 90071

Re: Uso del Sistema de Aeronaves No Tripuladas (UAS) por parte del Departamento de Policía del Condado de Los Angeles

Estimada Comisionada Ocen,

En preparación para la próxima reunión de la Comisión de Supervisión Civil del Alguacil (*Civilian Oversight Commission*, COC) el 28 de septiembre, releí la carta que me envió el 25 de julio de 2017. Su carta es reflexiva y está bien escrita, pero me siento obligado a responder a varias de las cuestiones que usted plantea.

En su carta, usted reconoce adecuadamente que la reducción de los "riesgos a los que se enfrentan los ayudantes en situaciones peligrosas" es un argumento válido a favor del uso de drones. De hecho, la seguridad de los ayudantes del alguacil es, sin duda, un objetivo importante y en ninguna parte se ve más amenazada que en el rescate de rehenes, la creación de barricadas de sospechosos y las situaciones de tiradores activos, así como en el manejo y el desarme de artefactos explosivos improvisados. Si la mayor conciencia de la situación proporcionada por un dron puede conllevar al salvamento de la vida de un ayudante, lo cual creo que sucederá, esto por sí solo apoyaría su uso en las circunstancias limitadas para las que pueden autorizarse.

Sin embargo, en su carta, usted no reconoce que el potencial del uso de drones (para los limitados propósitos autorizados) para salvar vidas de miembros del público es también un argumento válido a favor de su uso. (Como ya sabrá, a estos pequeños drones se les ha atribuido el mérito de salvar vidas en otras jurisdicciones en las que los han utilizado las fuerzas del orden). Así, si bien puede haber intereses públicos que "compensen" su uso (usted cita principalmente las preocupaciones de privacidad), no todos son compensatorios. Existen algunos intereses fuertes de seguridad pública, que van más allá de la seguridad de un ayudante, al potencialmente salvar vidas de miembros del público en, por ejemplo, situaciones de rescate de rehenes y de tiradores activos. Si de hecho un pequeño dron tiene el potencial de salvar la vida de un niño tomado como rehén o perdido en los estrechos barrancos de Eaton Canyon (inaccesible en helicóptero), lo cual es cierto, y la expansión de la misión puede evitarse mediante una fuerte supervisión de la COC, en mi opinión, esto es más importante que las preocupaciones declaradas por usted en materia de privacidad.

Con respecto al tema de la privacidad, como usted reconoce, sus preocupaciones van más allá de las protecciones de privacidad de la 4ª Enmienda a la Constitución de los Estados Unidos que parecen estar protegidas por la política y los procedimientos establecidos por el LASD. Mientras que usted es libre de argumentar estas preocupaciones sobre lo que la Constitución requiere, corresponde recordar que el alcance constitucional de la 4ª Enmienda se extiende a todas las áreas en las que existe una "expectativa razonable de privacidad". Véase *U.S. v. Katz*. Su argumento es necesariamente la postura de que los drones deben estar prohibidos incluso en áreas donde no hay una expectativa razonable de privacidad. Estoy

Comisionada Priscilla Ocen

25 de septiembre de 2017

Página 2

respetuosamente en desacuerdo, y en especial en desacuerdo con la propuesta de que la COC debería imponer al Alguacil un estándar de privacidad más alto que el exigido por la Corte Suprema de los EE. UU.

En cuanto a su preocupación de que los drones "militarizarían" indebidamente al LASD, quisiera hacer estas observaciones:

- Como el propio Alguacil ha dicho, no tiene planes ni intención de armar el UAS. De hecho, el certificado de la Administración Federal de Aviación (FAA) prohíbe el uso de armas en los UAS.
- Estos pequeños drones no son del tipo que el público asocia típicamente con los militares. No se parecen ni remotamente en tamaño a Predator Bs o Global Hawks.
- No estoy seguro de que lo que hace el estado de Connecticut sea particularmente relevante, pero en cualquier caso, que yo sepa, Connecticut no ha promulgado una ley que permita el armado de los drones utilizados por las fuerzas del orden allí.

Tal vez lo más preocupante para mí es que la solución que usted propone de "inmovilizar los drones permanentemente" no prevé la supervisión del uso limitado de un dron por parte del LASD; la misma cosa para la que se estableció la COC. En mi opinión, es importante que la COC tenga supervisión y la mejor manera de lograrlo es que la Comisión en pleno adopte las diez (10) Recomendaciones propuestas por el Comité ad hoc en relación con el programa de UAS. Como usted sabe, entre otras cosas, estas Recomendaciones obligarían al Alguacil a notificar a la COC y a solicitar nuestros comentarios y comentarios públicos antes de cualquier expansión de los usos para los cuales el UAS está autorizado. Ellos requieren que el Alguacil informe a la COC dentro de las 48 horas de cualquier y todos los usos de un dron. Exigen que el Alguacil proporcione a la COC informes periódicos de todo uso de un avión no tripulado, ya sea dentro de la política o no. En aras de la transparencia, de conformidad con las Recomendaciones propuestas, dichos informes se pondrían a disposición del público a través del sitio web de la División. Las Recomendaciones también dejan claro que todo uso no autorizado está sujeto a medidas disciplinarias graves.

En mi opinión, deberíamos adoptar estas Recomendaciones.

Gracias por su consideración. Muy atentamente,

/firma ilegible/

ROBERT C. BONNER

Presidente

c: Brian K. Williams, director ejecutivo