

REGULACIÓN VIGENTE PARA EL USO DE VEHÍCULOS NO TRIPULADOS

La seguridad aeronáutica



MIGUEL MENÁRAMÉZ
Abogado. Presidente de la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y del Espacio (Alada) Sección Peruana. Socio de CMS - Grau. Miembro del GEPEJTA de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil.



Denominaciones

El dron es la denominación de la aeronave sin piloto a control remoto del ámbito militar. La etimología de 'drone' viene de dron o dræn, abeja macho o zángano, el cual hace referencia al zumbido producido por sus motores, similares al de los zánganos volando. [7]

El concepto no es unívoco, conforme lo podemos apreciar de las distintas definiciones en la legislación y la doctrina extranjera. En igual sentido, podemos ver la definición

en el Código Aeronáutico argentino y en el concepto de aeronave establecido por la OACI, conforme lo señala el doctor Carlos Vasallo: Las aeronaves no tripuladas (UAS, por sus siglas en inglés) son sistemas completos para aeronaves diseñadas para volar sin piloto a bordo y comprende un conjunto de subsistemas entre los cuales está la aeronave, la estación de control, los subsistemas de lanzamiento, recuperación, soporte, de comunicación y el sistema de transporte.

Estas aeronaves entran en el concepto de "aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas" (artículo 36 del Código Aeronáutico argentino); y técnicamente estos aparatos cumplen con el requisito de la definición de la OACI, en cuanto pueden sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire y no del mismo contra la superficie de la tierra (Concepto de aeronave de la OACI). [8]

de la OACI emitió la Circular 328 – Sistemas de Aeronaves no Tripuladas (UAS) específica para estos tipos de aeronaves. Precisamente conforme con la circular citada, los sistemas de aeronaves no tripuladas se basan en novedades tecnológicas aeroespaciales de última generación, que ofrecen avances que pueden abrir nuevas y mejores aplicaciones comerciales o civiles, así como mejoras de la seguridad operacional y eficiencia de toda la aviación civil. [2]

Con buen criterio, en noviembre del 2015 la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) emitió la Norma Técnica Complementaria NTC 01-2015, mediante Resolución Directoral 501-2015-MTC/12, que regula los requisitos para las operaciones de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia y que concuerda con la Ley N° 30740.

En marzo del 2016, el Congreso de la República aprobó un proyecto de ley mal denominado Ley de Drones, con una redacción de carácter reglamentario, [3] que fue observado por el Poder Ejecutivo, y en noviembre del 2016, con el nuevo Congreso de la República instalado, se actualizó el proyecto de ley, que también fue observado, siendo aceptadas las observaciones formuladas por el presidente de la República y se promulgó la ley materia de comentario.

Licencias y exclusiones

► La DGAC es la autoridad que otorga las licencias a las personas naturales o jurídicas u organizaciones civiles para el uso de RPA y regula los requisitos y las limitaciones para las operaciones de los RPAS.

► Obviamente, las operaciones de los RPAS para uso civil, diferentes a la práctica aerodeportiva o recreativa, hechas por personas naturales o jurídicas u organizaciones civiles requieren de la licencia otorgada por la DGAC.

El 22 de marzo se publicó la Ley N° 30740, que regula la actividad (uso y operaciones) de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS, por sus siglas en inglés).

Conforme con las definiciones establecidas en la Primera Disposición Complementaria de esa ley, en concordancia con la clasificación establecida por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), se identifica a la aeronave pilotada a distancia con las siglas RPA (Remotely Piloted Aircraft) y al sistema de aeronaves pilotadas a distancia con las siglas RPAS (Remotely Piloted Aircraft System).

Así, el objetivo de la ley es desarrollar el artículo 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, conocido como Convenio de Chicago, y regula el uso y las operaciones de las aeronaves sin piloto o aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), para garantizar la seguridad operacional de todos los demás usuarios del espacio aéreo nacional, así como la seguridad de las personas y bienes en la superficie. [1]

Antecedentes

Las aeronaves sin piloto se remontan al siglo XIX, en el cual se inició su actividad con fines militares, siguiendo su desarrollo bélico con las bombas voladoras alemanas V1 y V2 en 1944.

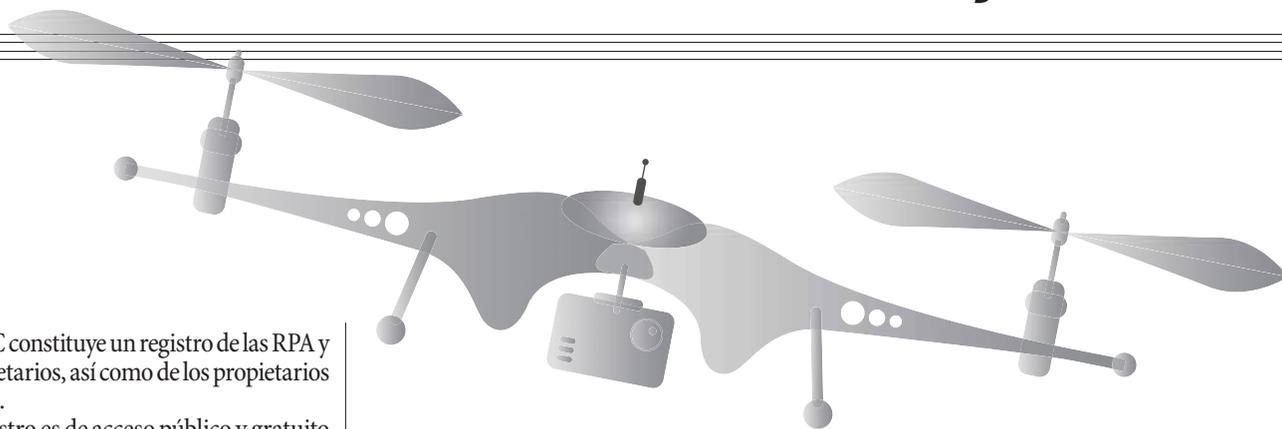
doras alemanas V1 y V2 en 1944.

Setenta años después, en diciembre del 2014, operaban en Japón aproximadamente 2,400 aeronaves no tripuladas para fumigación y fertilización, cubriendo el 40% de la superficie cultivada con arroz en dicho país.

En la actualidad las aeronaves sin tripulación con fines civiles son una realidad que no se puede obviar, debido al crecimiento exponencial que se ha dado a su uso y operación. En la comunidad internacional se ha previsto la necesidad de regulación, existiendo muchos países en los que ya existen normas específicas.

En diciembre del 2011, la Secretaría General





► Toda persona natural o jurídica u organización civil que opere un RPAS, para uso diferente a la práctica aerodeportiva o recreativa, debe contar con una licencia de operador/piloto, que otorga la DGAC.

► Los procedimientos de las licencias, requisitos y limitaciones, así como las condiciones, características y otras especificaciones técnicas para la operación de los RPAS, son elaborados por la DGAC, aplicándose para este efecto y de forma complementaria las disposiciones contenidas en la Norma Técnica Complementaria NTC 001-2015, aprobada mediante la Resolución Directoral 501-2015-MTC/12. Se debe destacar que la NTC se emitió hace más de dos años por la necesidad de regular estas operaciones mucho antes que la ley, fue amplia y públicamente debatida y tiene que ser la base para la redacción del reglamento que se debe emitir en 120 días, de acuerdo con lo previsto en la Cuarta Disposición Final de esta ley.

► Están excluidas de los alcances de la ley las aeronaves del Estado pilotadas a distancia que sean para uso en servicios militares, policiales y aduaneros, así como las aeronaves pilotadas a distancia que sean de uso recreativo y aerodeportivo con un peso inferior a los dos kilogramos.

El mismo criterio de la exclusión de las aeronaves con peso menor a 2 kilogramos está en otras legislaciones, como en la norma colombiana. Sin embargo, el peso puede ser relativo si la aeronave no tripulada con un peso mínimo impacta con una aeronave de pasajeros. El reglamento deberá ser muy severo respecto a las exclusiones.

Registro y propietarios

La necesidad de un registro de las RPA y los RPAS aumenta en la medida en que la cantidad de aeronaves sin piloto crece rápidamente.

En efecto, actualmente, más de un millón de drones están registrados en la FAA – Administración Federal de Aviación (en inglés, Federal Aviation Administration) para uso recreativo. Un número que se espera que crezca exponencialmente en los próximos años. En el aspecto comercial, cerca de 70,000 han sido registrados por aproximadamente 1,500 pilotos y compañías de drones profesionales. [4]

La DGAC constituye un registro de las RPA y de sus propietarios, así como de los propietarios de los RPAS.

Este registro es de acceso público y gratuito y es incorporado en el portal web del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Los propietarios de dichas aeronaves y sistemas están obligados a registrarlos, bajo sanción de multa que es dispuesta y ejecutada por la autoridad competente.

En este caso considero que la multa es una sanción menor, salvo que el reglamento disponga de un monto importante y disuasivo porque el registro permite identificar a los responsables del uso y operación de estas aeronaves, y podría darse informalidad en el espacio aéreo.

Infracciones y sanciones

► De conformidad con el párrafo 2.4 del artículo 2 de la ley, la DGAC no autoriza las operaciones de los RPAS y sanciona a los responsables

cuando corresponda: (I) Si se pone en peligro la seguridad y la regularidad de las operaciones aéreas tripuladas. (II) Si se sobrevuelan espacios urbanos o con alta densidad poblacional o áreas naturales protegidas, zonas peligrosas, zonas restringidas y zonas prohibidas, salvo que cuente con la autorización excepcional expedida por la autoridad competente. (III) Si se viola la privacidad de los ciudadanos.

► La autoridad competente, mediante normas administrativas, determina otros casos para la no autorización de dichas operaciones y las correspondientes sanciones. Esta norma también deberá ser reglamentada estrictamente, por las consecuencias que puede tener su incumplimiento por la seguridad de vuelo y tránsito aéreo.

► Las infracciones y las sanciones relacionadas con el uso de los RPAS son determinadas por la DGAC, en concordancia con lo dispuesto en la Ley N° 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, su reglamento, aprobado por el Decreto Supremo 050-2011-MTC, y la Resolución Ministerial 361-2011-MTC/02, Reglamento de Infracciones y Sanciones Aeronáuticas, en concordancia con sus correspondientes normas modificatorias. Para el efecto, el MTC adecuará el citado reglamento a fin de establecer la tipificación de nuevas conductas sancionables afines a las particularidades de las operaciones realizables por los RPAS, de conformidad con el principio de tipicidad de la potestad sancionadora administrativa señalada en el numeral 4 del artículo 230 de la Ley N° 27444, Ley del Procedimiento Administrativo General. [5]

► Los daños causados al patrimonio cultural son sancionados por el Ministerio de Cultura. En el caso de daños a terceros, se podrá accionar en la vía civil o penal, según corresponda.

► Conforme con el artículo 7 de esta ley, la DGAC determina el denominado espacio segregado, que es el espacio aéreo de dimensiones específicas, asignado a usuarios específicos para su uso exclusivo. [6] En el reglamento de la ley se

determinarán las condiciones necesarias que fijen las zonas geográficas para ensayos de los RPAS, con el fin de promover la investigación científica y realizar pruebas para aplicaciones de nuevas tecnologías o estudios tecnológicos relacionados con los actuales y futuros escenarios, como control y comunicación, colisiones, reutilización del espectro radioeléctrico, vuelos a baja y alta altura y compatibilidad con las reglas de tránsito. La DGAC otorga todas las facilidades a fin de emitir las licencias necesarias, que son gratuitas.

Como se puede apreciar del sobrevuelo efectuado en relación con la Ley N° 30740, existen aspectos que regular que contribuyan a la elaboración de una política nacional sobre aeronaves no pilotadas, que debe estar en manos de la DGAC cuando reglamente la citada ley y modifique el reglamento de infracciones y sanciones aeronáuticas. Todo ello en salvaguarda de la seguridad aeronáutica por la operación de estas aeronaves que constituyen un reto continuo para la normativa reguladora. ►

MÁS DE UN MILLÓN DE DRONES ESTÁN REGISTRADOS EN LA FAA PARA USO RECREATIVO. NÚMERO QUE SE ESPERA PUEDA CRECER EXPONENCIALMENTE EN LOS PRÓXIMOS AÑOS. EN EL ASPECTO COMERCIAL, CERCA DE 70,000 HAN SIDO REGISTRADOS POR ALREDEDOR DE 1,500 PILOTOS Y COMPAÑÍAS DE DRONES PROFESIONALES.

[1] El artículo 8 del Convenio de Chicago dispone que ninguna aeronave capaz de volar sin piloto volará sin él sobre el territorio de un Estado contratante, a menos que se cuente con autorización especial de tal Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que los vuelos de tales aeronaves sin piloto en las regiones abiertas a la navegación de las aeronaves civiles sean controlados de forma que se evite todo peligro a las aeronaves civiles. [2] Preámbulo de la Resolución 328 AN/190 de la Secretaría de la OACI, aprobada por el secretario general, Pág. iii. [3] Ver Proyectos de Ley N° 3872, N° 4416/2014-CR y N° 540/2016-PE del Congreso de la República. [4] SOTO, M. Rodrigo. Drones y Robótica, en <http://a21.com.mx/el-nido-del-aguila/2018/03/26/drones-y-robotica>, publicado el 23 de marzo del 2018. [5] Tercera Disposición Complementaria y Final de la Ley N° 30740. [6] Glosario de Términos de la Circular 328 AN/190 de la OACI. [7] Definición contenida en la Norma Técnica Complementaria NTC 001-2015, aprobada por Resolución Directoral 501-2015-MTC/12, publicada en el Diario Oficial *El Peruano* el 3 de noviembre del 2015, que regula los requisitos para las operaciones de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia. [8] VASALLO, Carlos M. Aeronaves sin piloto, publicado el 3 de diciembre de 2014, en <https://cedaeonline.com.ar/2014/12/03/aeronaves-sin-piloto-drones>.

