

## EL USO CIVIL DE SISTEMAS AÉREOS TRIPULADOS REMOTAMENTE (RPAS) EN ESPAÑA



Hay una cierta confusión, acerca de la forma de referirse a los RPAS (sistemas aéreos tripulados remotamente). Históricamente los RPAS se han llamado “drones”, palabra inglesa que significa textualmente “zángano” (el macho de la abeja). Hay varias teorías acerca del origen de este nombre, pero todas ellas coinciden en su origen militar. Indudablemente es el nombre más utilizado popularmente y es casi el único que se encuentra en la prensa generalista. En Español presenta el problema de su forma correcta en singular. En Inglés, el singular de “drones” es “drone”, si bien en Español generalmente se utiliza la forma “dron”.

Drone es un término popular, en desuso para el personal especializado en la tecnología que prefiere utilizar apelativos más específicos. Dentro de éstos, se distinguen entre la plataforma de vuelo (aeronave) y el sistema completo. Asimismo se distingue el caso en que hay un piloto remoto (RPA, RPAS) de los casos en los que no lo hay, es decir en los que el vuelo, o alguna de sus partes, se produce de forma totalmente automática sin supervisión humana

Pero entendemos que la denominación más correcta es RPAS (sistemas aéreos tripulados remotamente), cuyo acrónimo traducido al español sería sistema aéreo tripulado remotamente. Debiendo incluirse dentro de este término, el resto de sistemas que hacen posible la operación correcta del mismo. Estamos hablando de la estación de control, el enlace de comunicaciones y los sistemas de lanzamiento y recogida, los cuales junto con el aparato en sí mismo conforman el RPAS.

El Consejo de Ministros del 4 de julio de 2014, aprobó el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la

competitividad y la eficiencia, en cuya sección 6ª se recoge el régimen temporal para las operaciones con aeronaves pilotadas por control remoto, los llamados drones, de peso inferior a los 150 kg al despegue, en el que se establecen las condiciones de explotación de estas aeronaves para la realización de trabajos técnicos y científicos.

Posteriormente, dicha normativa ha sido tramitada como ley, proceso que culminó el 17 de octubre de 2014 con la publicación en el BOE de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

Esta nueva regulación, que debemos entender como provisional, responde a la necesidad de establecer un marco jurídico que permita el desarrollo en condiciones de seguridad de un sector tecnológicamente puntero y emergente, y será desarrollada reglamentariamente en los próximos meses.

Este reglamento temporal, contempla los distintos escenarios en los que se podrán realizar los distintos trabajos aéreos y en función del peso de la aeronave. Además, las condiciones ahora aprobadas se completan con el régimen general de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y establecen las condiciones de operación con este tipo de aeronaves, además de otras obligaciones.

Las condiciones y requisitos se pueden consultar en el BOE del viernes 17 de octubre de 2014, Sección 6.ª Aeronaves civiles pilotadas por control remoto, artículos 50 y 51. Lo que es desarrollado, a través de varias resoluciones de la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. La de 31 de julio de 2014, establece los medios aceptables para acreditar el cumplimiento de los

requisitos para los pilotos para la operación de aeronaves pilotadas por control remoto (art. 50.5).

Señalando la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) que únicamente las organizaciones de formación ATOs (air training organisation) aprobadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), pueden impartir los cursos para la obtención de los certificados básico y avanzado para pilotar RPAS.

En un primer análisis, podemos observar como la normativa se diferencia de su predecesora en su mayor concreción, fijando de manera clara la regulación y distinguiendo estos aparatos en función de su peso en el momento del despegue, clasificando las aeronaves en tres grupos: menos de 2kg, de hasta 25 kg y de más de 25kg. A pesar de esta distinción, también existen una serie de requisitos, que son comunes a todos los drones con independencia de cuál sea su peso.

La regulación comienza, enunciando de forma clara, algunas de las tareas en las cuales será posible la utilización de drones para realizar trabajos aéreos. Como actividades de investigación y desarrollo, tratamientos aéreos, fitosanitarios y otros que supongan esparcir sustancias en el suelo o la atmósfera, incluyendo actividades de lanzamiento de productos para extinción de incendios, observación y vigilancia aérea incluyendo filmación y actividades de vigilancia de incendios forestales; publicidad, emisiones de radio y TV, operaciones de emergencia, búsqueda



La difusión de los drones de uso civil, ha llegado hasta las grandes superficies, donde los precios hacen viable su adquisición para su uso por parte de cualquier ciudadano.



parte de terceros, llevar a cabo el vuelo a una distancia mínima de 8km a cualquier aeropuerto o aeródromo y, por último, cumplir con el requisito de que el piloto disponga de la cualificación suficiente como para manejar el aparato, es decir, tener licencia de piloto y demostrar conocimientos teóricos en la materia.

y salvamento; y otro tipo de trabajos especiales. Sin embargo, entendemos esta enunciación como meramente ejemplificativa.

Cuando nos fijamos en la regulación común antes mencionada, vemos que la principal preocupación se encuentra en garantizar en la mayor medida de lo posible la seguridad de terceros, estableciendo obligaciones tales como la presencia de una placa de identificación en la aeronave que sea visible a simple vista, disponer de un manual de operaciones y de un estudio aeronáutico de seguridad para cada operación que lleve a cabo, demostrar que la nave no puede sufrir interferencias por

La regulación se completa, con una visible relajación en las exigencias que se hacen a aquellas aeronaves cuyo peso en el momento del despegue es igual o inferior a 25 kg. Un ejemplo de esto, puede verse en el hecho de que estas naves no tienen obligación de ser inscritas en el Registro de Matricula de Aeronaves ni disponer de un certificado de aeronavegabilidad, requisitos que, por el contrario, adquieren la condición de obligatorios para el caso de aeronaves superiores a 25 kg de peso. Otra de las novedades de esta regulación, se encuentra en la rebaja en las exigencias formales que supone no tener que solicitar una autorización para cada uno de los requisitos, exigiéndose únicamente la



presentación de una declaración de responsabilidad ante AESA. Asimismo, las aeronaves con un peso igual o inferior a 25 kg., tendrán que notificar a AESA cada vuelo con una antelación de 5 días y tendrán que volar a una distancia del piloto inferior a 500 metros sin superar además los 120 metros de altura, para que el aparato siempre permanezca dentro del alcance visual del piloto.

Aunque se ha optado por una regulación provisional, es necesario regular definitivamente un sector de la tecnología aeronáutica y los servicios de valor añadido este que genera, para garantizar el desarrollo de un área de negocio e investigación estratégica para nuestro país. ■