

Ignacio Rubio, Presidente de la Asociación Catalana de Empresas Operadoras de RPAS y Propietarias de Drones, única asociación catalana de defensa del Sector, analiza para infodron la futura nueva normativa y su impacto en el sector de los RPAS.



IGNACIO RUBIO, PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN CATALANA DE EMPRESAS OPERADORAS DE RPAS Y PROPIETARIAS DE DRONES, ÚNICA ASOCIACIÓN CATALANA DE DEFENSA DEL SECTOR, ANALIZA PARA INFODRON LA FUTURA NUEVA NORMATIVA Y SU IMPACTO EN EL SECTOR DE LOS RPAS.

ACEPDRON

La propuesta de la Agencia de Seguridad Aérea, AESA, que regulara la futura nueva normativa del sector de los RPAS, UAVs y Drones, supondrá nuevamente la existencia de una dispersa normativa, farragosa, compleja y limitativa que generara un control férreo sobre los operadores y empresas perjudicial para el sector, y puede ser acusada de centralista.

En un momento en que en España el sector de la aviación y de los RPAS está controlado por los militares y el Ministerio de Fomento a través de la AESA, la ya ex ministra de Fomento, Ana Pastor, nos sorprende con una normativa que pretende modificar el Real Decreto 552/2014 y el Reglamento de Circulación Aérea de 18 de enero de 2002.

CATÁSTROFE REGULATORIA

Para ACEPDRON, la Asociación Catalana de Empresas Operadoras de RPAS y Propietarias de Drones, que se haya integrada en la futura Federación de Asociaciones de RPAS (FEDAR) de España que lidera Jerónimo García de Aero-dron, dicha nueva norma es, desde el pun-

to de vista de la liberalización del sector, una catástrofe regulatoria que limitará el futuro de la expansión del sector por sus compleja regulación, requisitos de operación, registro, autorización y instrucción de los operadores y pilotos así como del mantenimiento de los RPAS; facilitará el intrusismo y las operaciones al margen de la normativa, como ya se ha denunciado por diversas personas en una pagina de Facebook denominada " Videos con drones ilegales" que pone en alerta a la AESA de las irregularidades cometidas por operadores de RPAS y uso de drones de forma ilícita y que sirven de base para la posterior tramitación de denuncias por parte de la autoridad aeronáutica.

En la nueva normativa se establece la necesidad de solicitar autorizaciones de sobrevuelo a la AESA, sin atender a que en las Comunidades Autónomas existen representaciones de Aviación Civil en sus territorios, las llamadas "Delegaciones de Material" desde donde podrían gestionarse más rápidamente las autorizaciones de vuelos de RPAS para los trabajos aéreos, facilitando así a los Inspectores dele-

PARA ACEPDRON, LAS PROPUESTAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO PARA ENCORSETAR Y CONTROLAR EL SECTOR DE LOS RPAS PERJUDICARÁN LA LIBERACIÓN DEL SECTOR



gados la capacidad de gestionar, autorizar, inspeccionar y velar por que el sector sea dinámico y cumpla con las normas del nuevo Real Decreto y el conocimiento del terreno donde se desarrollen.

Sin embargo, el centralismo que refleja dicha nueva normativa va a impedir que las Comunidades Autónomas puedan regular su uso en sus territorios, el uso compartido de instalaciones aeroportuarias, el desarrollo de viveros de empresas y campos de entrenamiento y pruebas a modo de "clusters aeronáuticos" donde pueda desarrollarse ensayos y vuelos de pruebas de RPAS y sobretodo va a imbuir dentro del "monstruo" que es la AESA, un sinfín de gestiones administrativas operacionales que podrían perfectamente delegarse en las Comunidades Autónomas y en las asociaciones sectoriales existentes en el ámbito regional y que, a modo de otras instituciones como el COPAC podrían resolver con la cercanía que necesitan las empresas, cualesquiera tramite ante las Delegaciones de Material, facilitando así la expansión y agilidad que precisa el sector y que no ofrece la futura nueva norma.

Se expresa en dicha normativa que la Agencia puede tardar en resolver una autorización hasta SEIS MESES, lo que claramente es un retraso en la agilidad que demanda el sector de los RPAS y que exige la descentralización

de la AESA a las Comunidades Autónomas que deberían ser las competentes para regular el espacio aéreo dentro de sus áreas de gobierno siempre cumpliendo con una norma marco que regulara los límites del uso de RPAS.

Desgraciadamente en la normativa no se regula el comercio con RPAS por no ser seguro, como no lo son en España los hidroaviones a pesar de que entendemos que en lugar de limitar su uso comercial como ya ha solicitado AMAZON, debería poder regularse dicho uso estableciendo mecanismo que favorezcan dicho comercio y garanticen la seguridad. De ahí la necesidad de la proximidad que no del centralismo de la norma.

Se regula el uso de RPAS en el espacio aéreo conforme a la reglamentación SERA del RD.552/2014 y del Reglamento del Aire pero nuevamente se limita a las reglas del vuelo visual y a que los operadores o sus auxiliares tengan a la vista las aeronaves no tripuladas dirigidas por control remoto.

Sin embargo entendemos desde ACEPDRON que sería necesario, a fin de simplificar el uso y control de RPAS, que todas las aeronaves llevaran un código transponder que facilitara su localización para otras aeronaves y así mismo, dotar de sistemas anticolidión a las mismas para garantizar el uso adecuado del espacio aéreo mediante un plan de vuelo que debiera de pre-

Stand de Acepdrón con la empresa Área Dron y la escuela Qualiflight. Ignacio Rubio, presidente de Acepdrón junto a David García director de Área Dron.

"Entendemos desde ACEPDRON que sería necesario, a fin de simplificar el uso y control de RPAS, que todas las aeronaves llevaran un código transponder que facilitara su localización para otras aeronaves y así mismo, dotar de sistemas anticolidión a las mismas para garantizar el uso adecuado del espacio aéreo mediante un plan de vuelo que debiera de presentarse ante las Delegaciones de la Agencia en las respectivas Comunidades Autónomas".



Ignacio Rubio, presidente de Acepdrón en un encuentro con el rey Felipe VI.

"La nueva norma es, desde el punto de vista de la liberalización del sector, una catástrofe regulatoria que limitará el futuro de la expansión del sector por sus compleja regulación, requisitos de operación, registro, autorización y instrucción de los operadores y pilotos así como del mantenimiento de los RPAS".

sentarse ante las Delegaciones de la Agencia en las respectivas Comunidades Autónomas.

OTRAS CONSIDERACIONES

Para el caso de trabajos aéreos en zonas adyacentes a aeropuertos, la presentación de dicho plan de vuelo debería implicar la generación de un NOTAM como recoge la norma, pero entendemos que el restrictivo uso del espacio aéreo establecido en lo que parece será la nueva regulación, vuelve a complicar la cohabitación entre aeronaves, RPAS y operadores de todo tipo.

El uso de las aeronaves pilotadas por control remoto de masa que no exceda de 10 kg se autoriza a utilizarlas en zonas de espacio aéreo no controlado (queda pues excluidos los ATZ, CTR, y la mayoría de ciudades con aeropuertos en sus proximidades) cuando las alturas a las que se autoriza a operar dichas aeronaves no son en absoluto conflictivas - 150 metros de edificios u otro tipo de estructuras- a no ser que se utilicen en las propias derrotas de las aeronaves en ruta para la aproximación final.

Los requisitos a los operadores son otro caballo de batalla de la nueva normativa. En ella, se le exige contar con la documentación de la aeronave, un estudio aeronáutico de seguridad de la operación y unos límites de cobertura conforme al RD 37/2001 de 19 de enero equiparándolos a los seguros de las compañías aéreas conforme al Reglamento 785/2004 del Parlamento Europeo.

En cuanto a las autorizaciones administrativas o "licencias" la futura norma no contempla entre sus requisitos la posibilidad de que personas con movilidad reducida pero sin limitación en la parte superior del tronco, vista y mental, puedan obtener la licencia de operador de dron, limitando la autorización administrativa como operador a lo dispuesto en el Reglamento UE 117/2011 Parte MED en los requisitos médicos de obtención de la licencia de aeronave ligera (LAPL), lo que supone nuevamente un fracaso en la integración social de estas personas.

La exigencia de la comunicación previa para la operación es otra de las limitaciones que complica la operación, cuya tramitación podría reducirse a la presentación telemática de un plan de vuelo y su notificación a la autoridad aeroportuaria o de control de la zona en que se vaya a operar. Para ello el uso obligado del transponder sea cual sea el peso de la aeronave entendemos sería útil para el control de los RPAS en las zonas donde se pretenda su uso.

En cuanto a las sanciones por el uso inadecuado de estas aeronaves, entendemos desde ACEPDRON que ha de penalizarse con elevadas sanciones y retirada de las licencias de piloto u operador a modo de un carne de puntos, de forma que aquel que infrinja la normativa o ponga en riesgo la seguridad aérea o de las personas pueda ver suspendida o revocada su autorización administrativa además de obtener una sanción ejemplar.

EXPODRÓNICA

Todos estos aspectos de la futura nueva norma, entendemos que deben ser puestos de manifiesto en el segundo encuentro del sector de los RPAS. Expodrónica, donde estará presente ACEPDRON y que debe servir para que la autoridad aeronáutica entienda que la correcta regulación del sector pasa por la descentralización de muchos de los requerimientos y servicios que pueden facilitar las Comunidades Autónomas en el desarrollo del sector limitándose la AESA a establecer las normas marco del terreno de juego.

Si no, los Drones se convertirán en la extensión de la pésima regulación del sector del transporte aéreo y de la aviación general donde la hermanita pobre sigue siendo los trabajos aéreos que es donde se desea encorsetar a los RPAS, a las empresas y a los operadores.