

CONVOCATORIA CONJUNTA PARA INTEGRAR DE FORMA SEGURA LOS DRONES EN EL ESPACIO AÉREO EUROPEO

07/09/2016



Aerolíneas, gestores aeroportuarios y trabajadores del sector se unen para pedir medidas concretas para el sector de los drones

Madrid, 7 de septiembre de 2016. Asociaciones de diferentes agentes de la aviación han firmado una declaración conjunta para apoyar el esfuerzo que los organismos europeos están llevando a cabo para proporcionar un marco regulatorio armonizado para la integración de las aeronaves no tripuladas

en el espacio aéreo europeo. Los firmantes de la declaración, que agrupa a aerolíneas, gestores aeroportuarios y trabajadores del sector, han expresado también su preocupación por la seguridad de las aeronaves tripuladas tanto en el espacio aéreo controlado como en el no controlado.

Como resultado del gran crecimiento que el mercado comercial y recreativo de aeronaves no tripuladas ha experimentado en los últimos años, los fabricantes y los operadores de este tipo de aeronave están buscando un mayor acceso al espacio aéreo, incluyendo aquel en el que operan aviones comerciales. Los recientes incidentes sucedidos en las inmediaciones de algunos aeropuertos europeos o en el ámbito de las operaciones de helicópteros a nivel bajo son un claro ejemplo de las amenazas a las que nos enfrentamos. La siguiente declaración aborda los aspectos clave de este asunto desde una perspectiva de seguridad y de eficiencia.

Los vertiginosos avances tecnológicos han traído consigo una proliferación masiva de aviones no tripulados (o sistemas aéreos no tripulados UAV) en el mercado del consumo y el ocio, aunque cada vez se fabrican más para uso comercial.

Ante la ausencia de un marco jurídico europeo para aviones no tripulados por debajo de 150 kg, muchos países han desarrollado sus propias leyes para regular este sector en su territorio nacional y garantizar la seguridad de las operaciones. Sin embargo, estas normas nacionales no están armonizadas en Europa y de hecho en algunos países la normativa aplicada a los drones comerciales no es más estricta que la que se aplica para drones recreativos.

La evolución tecnológica ofrece muchas posibilidades prácticas y eficientes, especialmente para fines comerciales. Siempre y cuando operen dentro de un marco legal sólido claro, estas tecnologías pueden ser explotadas de forma que garanticen una alta seguridad de las operaciones y fomenten el uso responsable de los aviones no tripulados. Para ello, la legislación debe incluir la licencia correspondiente del piloto de aviones no tripulados y la autorización de las operaciones de aviones no tripulados comerciales, así como una sólida supervisión por la autoridad aeronáutica nacional.

El uso recreativo de aviones no tripulados está aumentando rápidamente y se debe tratar de mitigar el riesgo que esto supone para la aviación tripulada. De hecho, el uso irresponsable, tanto recreativo como comercial, de RPAs, constituye un serio riesgo para la seguridad que es con frecuencia infravalorado. Para mitigar estos riesgos, se requieren medidas adicionales que aborden las siguientes cuestiones:

- falta de conciencia y comportamiento negligente de algunos operadores y/o consumidores en cuanto a las posibilidades técnicas de sus aviones no tripulados frente a restricciones legales
- falta de conciencia sobre los riesgos que tiene para la seguridad, y en particular sobre las consecuencias de una colisión entre un RPA y un avión o helicóptero
- deficiencias en la aplicación de las reglas

Asimismo, los firmantes del manifiesto quieren hacer hincapié en la importancia de asegurar la compatibilidad con los trabajos que se están desarrollando en OACI.

Por ello, con el fin de preservar los altos niveles de seguridad en el espacio aéreo europeo pedimos, de manera conjunta, la introducción de las siguientes medidas para todo tipo de drones, además de la petición de un marco legal que sea claro, estricto y consistente para las operaciones comerciales con estas aeronaves.

1. Una amplia campaña de sensibilización pública

El público en general y los usuarios recreativos y ocasionales de aviones no tripulados, así como los clientes comerciales, deben ser conscientes de cuáles son los riesgos para la seguridad, los deberes, las responsabilidades, los requisitos de seguro, y los problemas de que el uso de sus aviones no tripulados puede conllevar. Esto resulta esencial, ya que la falta de conciencia o el uso negligente podrían dar lugar a un posible control de terceras partes o, en caso de mal funcionamiento, causarles daños. Se deben dedicar, por tanto, muchos más recursos para una correcta integración de los drones en el espacio aéreo.

2. La matriculación de todos los aviones no tripulados

La posibilidad de localización del propietario o piloto del RPA fomentará que éste cumpla las normas y reglamentaciones, además de servirle como motivación para su propia formación. La matriculación del aparato debe realizarse obligatoriamente en el momento de la compra o reventa.

3. Entrenamiento y certificado o licencia obligatorios

La obligación de obtener un certificado o licencia - dependiendo de las propiedades, rendimiento y características de la aeronave no tripulada - crea conciencia y obliga a conocer cómo es la regulación y las restricciones aplicables. Además, ayuda a desarrollar la pericia y habilidad necesarias para su uso. La complejidad de los espacios aéreos nacionales y europeos y sus respectivas legislaciones hace obligatoria una sólida base de conocimientos. Por otra parte, el hecho de que se requiera legalmente un certificado o licencia aumenta la capacidad de las autoridades de exigir el cumplimiento de las normas. Operar un dron queda por tanto restringido a aquellos que hayan obtenido la respectiva autorización.

Este requisito debe ser obligatorio excepto en los casos de drones inofensivos, entendiendo como tales a los drones que no puedan causar daño a las personas. Por ejemplo, drones limitados a un peso máximo de 250 gramos y un radio de acción de no más de 50 metros del piloto.

4. Restricciones técnicas

Por medio de restricciones de geoperimetraje y de altitud / distancia, se pueden reducir de manera significativa los riesgos críticos sobre el espacio aéreo, el terreno o los edificios. También debería considerarse aplicar tecnologías anticolidión siempre que estén disponibles. Este tipo de restricciones técnicas debe compensar la falta de capacitación del piloto de dron.

5. Una investigación a fondo sobre el impacto de las colisiones entre aviones no tripulados y aviones tripulados

Mientras que los riesgos relacionados con los choques de aves son bien conocidos, actualmente no está claro hasta qué punto las aeronaves no tripuladas pueden causar daño a las aeronaves tripuladas. Además, hay poca información e investigación científica sobre los daños que los drones pueden causar a las personas que se encuentren en el suelo. Por ello, es necesario que se hagan investigaciones y pruebas científicas que sirvan de base para desarrollar en el futuro medidas mitigadoras y regulaciones proporcionales a dicho daño potencial.

6. Incorporación de los RPAs recreativos en las normativas nacionales de aeromodelismo

Los actuales reglamentos nacionales de aeromodelismo son en su mayoría inadecuados para los aviones no tripulados. Esto se debe a que los aeromodelos convencionales se diseñaron habitualmente con unos márgenes operativos de seguridad mucho más amplios de como lo hacen los actuales usuarios de los drones, operando habitualmente en áreas específicamente designadas para ello y ejerciendo un estricto autocontrol.

Se deben usar los mismos estándares de seguridad a la hora de integrar a los usuarios de drones recreativos.

7. Mayor capacidad de la Autoridad para hacer cumplir la norma

No sirve de nada tener la mejor legislación sobre drones si ésta no se puede aplicar. Con el fin de que puedan garantizar la seguridad de la aviación tripulada y de terceros sobre el suelo, las autoridades nacionales deben recibir formación y tener el equipo técnico necesario para poder vigilar el cumplimiento de la normativa.

Además, la matriculación de aviones no tripulados, así como la exigencia de un certificado o licencia de piloto de avión no tripulado facilitarán la vigilancia del cumplimiento de la norma.

Apoyan esta iniciativa:

Airlines for Europe (A4E)

Consejo Internacional de Aeropuertos de Europa (ACI EUROPE)

Organización de Servicios Civiles de Navegación Aérea (CANSO)

Asociación Europea de Pilotos (ECA)

Asociación Europea de Helicópteros (EHA)

Asociación Europea de Aerolíneas Regionales (ERAA)

Asociación Internacional de Aerolíneas (IACA)

Asociación Internacional del Transporte Aéreo (IATA)

Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas (IFALPA)

Federación Internacional de Asociaciones de Controladores del Tráfico Aéreo (IFATCA)