



Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

LC/38-IP/1

14/3/22

Spanish only

COMITÉ JURÍDICO – 38º PERÍODO DE SESIONES

(Reunión virtual, 22 – 25 de marzo de 2022)

Cuestión 2: Consideración del programa general de trabajo del Comité Jurídico

MARCO LEGAL DE RPAS

(Nota presentada por República Dominicana)

RESUMEN

En la presente Nota de Estudio se analiza la necesidad e importancia de promover la normativa de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas por Control Remoto (RPAS) para garantizar la seguridad operacional de la aviación civil, e imponer las sanciones correspondientes a los operadores que eventualmente cometan alguna infracción contra la reglamentación vigente.

Decisión del Comité: Se invita al Comité a:

- Extender su apoyo y énfasis en la importancia continua de regular la incursión de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas por Control Remoto (RPAS) en los espacios aéreos de los Estados;
- Alentar a los Estados y organizaciones a reglamentar e imponer sanciones económicas a los operadores de RPAS que pongan en riesgo la seguridad aérea, la seguridad de las personas y sus bienes; y
- Tomar nota de la iniciativa de la R.D. de colaborar en el estudio y desarrollo de las normas.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Orientar a los Estados sobre las normativas a fin de integrar los Sistemas de Aeronaves Pilotadas por Control Remoto (RPAS) en un espacio aéreo definido en condiciones de seguridad.
<i>Repercusiones financieras:</i>	*
<i>Referencias:</i>	Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana Anexos 2, 5, 7, 8 y 17 al Convenio de Chicago de 1944; Reglamento Aeronáutico Dominicano RAD 2, 65, 135, 47, 48 y 107.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Las aeronaves no tripuladas dirigidas a distancia desde una estación de pilotaje remoto, a pesar de ser un término relativamente nuevo, data de la Primera Guerra Mundial, cuando en el 1916, surgieron los primeros vehículos aéreos no tripulados, controlados por radio desde tierra, los cuales servían de entrenamiento; hoy en día, los Sistemas de Aeronaves Pilotadas por Control Remoto (RPAS) son utilizados de manera versátil en eventos (diversión, geológicos, arqueológicos, forestales, de búsqueda de personas, médicos, extinción de incendios, rescate y salvamentos. En el ámbito estatal, son utilizados para vigilancia fronteriza, en asuntos de migración, narcotráfico, y comercio en general.

1.2 La OACI define el Sistemas de Aeronaves Pilotadas por Control Remoto (RPAS) como la aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia. Dicho organismo elaboró el Doc.10019, Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancias (RPAS), en consonancia con sus objetivos estratégicos, con el propósito de que los Estados miembros tengan un marco normativo internacional, a fin de resguardar la seguridad operacional de la aviación civil.

1.3 La entrada en acción de este tipo de aeronave favorece la actividad económica de los Estados, porque fomenta la innovación en el desarrollo de la tecnología, a lo cual ha estado condicionada desde sus inicios; la capacitación de los entes que convergen, y promueve la productividad de la población que utiliza este novedoso vehículo aéreo.

1.4 No obstante el hecho de que la industria evoluciona día a día, el crecimiento de estos vehículos representa un desafío para mantener la seguridad de los espacios aéreos controlados de los Estados, los cuales, por el incremento vehicular aéreo, han tenido que elaborar normas y, consecuentemente, actualizar o modificar las existentes, a fin de estar como Estado en posición de proveer las normas básicas de operación en un espacio aéreo, controlado o no.

1.5 Cada Estado tiene sus propias características y exigencias sobre diversos factores, tanto en el aspecto aeronáutico como en las prioridades o necesidades del operador de RPAS, de manera que la República Dominicana, a fin de proporcionar respuestas a esos criterios, ha reglamentado sobre los Requisitos de registro y etiquetado de aeronave pequeña pilotada a distancia (RAD 48), el cual dispone que un RPAS no mayor de 55 lb (25 kg) deberá ser registrado en el Departamento de Registro Nacional de Aeronaves del IDAC, a fin de que le sea emitida una *Tarjeta de Registro*, lo cual no constituye una matrícula, sino una numeración visible, legible, adherida al exterior del equipo y en el control remoto del mismo. El Reglamento sobre los Sistemas de aeronaves pequeñas pilotadas a distancia (RAD 107), cuyo objeto es reglamentar la operación de RPAS pequeños, igualmente ha insertado en su reglamentación normas que sancionan las infracciones cometidas contra las regulaciones aéreas nacionales.

1.5 La OACI como órgano internacional de reglamentación para la aviación civil ha elaborado normas y métodos recomendados para ayudar a los Estados a garantizar la seguridad de las de las operaciones, en ese sentido, ha proporcionado una serie de requisitos que los Estados miembros podrán utilizar previo a autorizar la emisión de certificados de aeronavegabilidad y de tipo; o bien antes de certificar Aeronaves Pilotadas por Control Remoto (RPAS) para operaciones de trabajos aéreos o carga.

2. ANÁLISIS

2.1 La integración de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas por Control Remoto (RPAS) al espacio aéreo supone tomar en cuenta dos aspectos, que al margen de las condiciones y criterios de diseño, registro, etiquetado, y elegibilidad que debe contener la normativa concerniente a los RPAS, y sin dejar de lado tanto lo relativo a la inspección de la autoridad aeronáutica como a la prueba de la propiedad; así como a la emisión de licencia y a la convalidación de las mismas. Dentro de los aspectos a indicar están: la responsabilidad resultante de la operación y las sanciones.

2.2 En lo concerniente a la responsabilidad, el Estado como garantizador de la seguridad del espacio aéreo debe proveer programas destinados a proporcionar al personal aeronáutico pertinente las destrezas que la actividad demanda, en razón de que existe la posibilidad del uso del espacio aéreo en áreas de alto riesgo o de difícil acceso; e igualmente corresponde a la autoridad de aviación elaborar requisitos aéreos técnicos y operacionales, cuyos procedimientos en escenarios normales o de emergencia, puedan los pilotos remotos acreditar; es decir, el Estado es responsable de hacer frente a los riesgos potenciales de la aviación,

2.3 Consecuentemente, atañe a los Estados la detección y elaboración de planes generales y de emergencia con los procedimientos accesibles, documentados, tendentes a la mitigación de cualquier riesgo que en que incurran los operadores de Sistemas de Aeronaves Pilotadas por Control Remoto (RPAS); así como las disposiciones existentes sobre la realización de evaluaciones de dichos riesgos y las medidas a tomar por el impacto que pueda resultar.

2.4 En cuanto a la respuesta civil que se debe dar, incumbe al operador de RPAS responder civilmente frente a terceros en superficie o convenir una declaración simple de responsabilidad solidaria, según sea el peso de despegue del referido vehículo, teniendo en cuenta que existe la posibilidad de que por el tipo de aeronave se puedan intentar o ejecutar actos de interferencia ilícita.

2.5 Es importante que los Estados tengan en cuenta que aunque el RPAS pese menos de lo prescrito en sus respectivas legislaciones, la responsabilidad del fabricante estaría sometida al régimen de derecho civil preestablecido por cada Estado, en razón de que en caso de daño producido por un RPAS a una persona o a la propiedad sobre bienes o cosas, el operador, estaría sometido a las normas del derecho privado.

2.6 La operación de RPAS no podrá poner en riesgo la seguridad de las personas, la propiedad pública o privada, ni violar el derecho a la privacidad. En tal razón los Estados, al diseñar las normas de aviación, incluyen las sanciones que pudieren aplicarse por el incumplimiento o violación a dichas normas; es por ello que la autoridad aeronáutica, ante cualquier denuncia o por la percepción de irregularidad o infracción debe iniciar el proceso de investigación y, si ha lugar, aplicar las correcciones o sanciones preestablecidas.

3. CONCLUSIONES

3.1 Conscientes de que la integración de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas por Control Remoto (RPAS) al espacio aéreo cuya operación sea segura constituye un desafío para los Estados, es su tarea armonizar los aspectos del riesgo que supone tal ejercicio, al igual que los relativos a la instrucción que se debe dar a los controladores de tránsito aéreo para la inclusión de dichas aeronaves al espacio aéreo, a fin de que la seguridad operacional sea protegida, e igualmente preservada la vida de las personas, sus bienes y el entorno que los rodea, los cuales podrían ser vulnerados por la ocurrencia de daños y, en el peor de los casos, colisiones por falta de comunicación u otros factores humanos.

3.2 Recomendamos firmemente la instrucción del personal, en aras de mantener la seguridad de los espacios aéreos controlados de los Estados partes. Asimismo familiarizar a los operadores de Sistemas de Aeronaves Pilotadas por Control Remoto (RPAS) con los criterios sobre los Requisitos de registro y etiquetado de aeronave pilotada a distancia; e igualmente asegurar que conozcan la responsabilidad que asumen al operar dichas aeronaves y las sanciones al incumplimiento de la normativa vigente.

3.3 Finalmente, instamos a la OACI a orientar a los Estados acerca de la importancia de crear un mecanismo a fin de reparar los eventuales daños y perjuicios que puedan surgir de ese tipo de aeronave, dando lugar la responsabilidad civil de quien por su culpa o negligencia haya causado un agravio sobre las personas o bienes.

— FIN —