

**NOTA DE ESTUDIO****ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES****COMISIÓN JURÍDICA****Cuestión 47: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Jurídica****DEFINICIÓN JURÍDICA DE “SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA”**

(Nota presentada por Brasil)

RESUMEN

La OACI ha publicado documentos técnicos sobre los RPAS para promover el debate y establecer orientaciones y terminología al respecto. Los documentos técnicos de la OACI abordan algunos temas pertinentes relativos a las operaciones de los RPAS, como las reglas de navegación, la nacionalidad y marcas de matrícula de las aeronaves y las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación. Sin embargo, algunos otros aspectos del marco regulador internacional no se tienen en cuenta en los documentos técnicos de la OACI, como la certificación de equipos, el otorgamiento de licencias a los pilotos y las operaciones de aeronave. Brasil considera que un marco jurídico más integral que defina explícitamente los RPAS como aeronaves sujetas a todos los SARPS de la OACI permitiría una evolución sustancial en la reglamentación internacional de los RPAS.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la definición de “aeronave” adoptada en la legislación brasileña;
- b) recomendar la inclusión de este tema en el programa de trabajo del Comité Jurídico para el próximo trienio con el fin de mejorar y aclarar la definición del concepto del sistema de aeronaves pilotadas a distancia como una aeronave, teniendo en cuenta las conclusiones y trabajos del Grupo de expertos sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPASP).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con todos los Objetivos estratégicos.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna.
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> y sus Anexos 2, 7 y 13 Cir 328 Doc 10019

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Teniendo en cuenta el objetivo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) de proporcionar el marco fundamental de la reglamentación internacional en la industria de la aviación y considerando los documentos técnicos de la OACI sobre el tema de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS), resulta claro que no hay todavía una posición definida de la OACI que categorice a los RPAS como aeronaves sujetas a todas las Normas y métodos recomendados de la OACI.

2. ANÁLISIS

2.1 Se reconoce que la OACI ha publicado documentos técnicos sobre los RPAS para promover el debate y establecer orientaciones y terminología al respecto. Algunos ejemplos de documentos técnicos de la OACI sobre el tema son la Circular 328/2011 y el Doc 10019. Entre los textos de orientación establecidas por la OACI sobre este tema, uno de particular importancia está relacionado con la seguridad operacional de los RPAS. En él se indica que las operaciones de los RPAS no generan una exposición a riesgos más significativa para las personas y los bienes en la superficie que el riesgo generado por las aeronaves tripuladas.

2.2 Los documentos técnicos de la OACI tratan además sobre otros temas relacionados con las operaciones de los RPAS, como las reglas de navegación, la nacionalidad y marcas de matrícula de las aeronaves y las investigaciones de accidentes e incidentes de aviación. Estos temas se tratan en las enmiendas de los Anexos 2, 7 y 13 del Convenio de Chicago, respectivamente. Sin embargo, algunos otros aspectos importantes del marco regulador internacional no se tienen en cuenta en los documentos técnicos de la OACI, como la certificación de equipos, el otorgamiento de licencias de pilotos, las operaciones de aeronave y cuestiones relacionadas con la seguridad operacional. Parecería haber un vacío en la reglamentación respecto de esos temas, a la vez que los RPAS todavía no están completamente definidos como aeronaves en las normas actuales.

2.3 Por un lado, hay acuerdo respecto de la necesidad de seguir analizando estas cuestiones para estimular un avance importante en la reglamentación internacional de los RPAS; por otro lado, se reconoce que un marco jurídico más integral en el que se definan explícitamente los RPAS como aeronaves sujetas a todos los SARPS de la OACI podría permitir una evolución sustancial en estos debates.

2.4 Sin una definición precisa de los RPAS con la contundencia necesaria, no habrá un campo bien delineado para los debates futuros.

2.5 En Brasil, la definición jurídica de "aeronave" está dada por el Art. 106 del Código Aeronáutico de Brasil, que establece que "*se considera aeronave todo dispositivo en vuelo que pueda sostenerse y circular en el espacio aéreo por reacciones aerodinámicas, capaz de transportar personas u objetos*". A partir de esa definición, la Autoridad de aviación civil de Brasil formula su reglamentación basándose en que un RPAS es una aeronave.

2.6 Por lo expuesto, puede afirmarse que contar en el futuro con una SARP en la que se declare inequívocamente que los RPAS son aeronaves constituiría una base más sólida para desarrollar el tema desde la perspectiva de los Estados miembros.

2.7 Actualmente, no hay orientaciones claras de la OACI a ese respecto, lo que dificulta aún más establecer la competencia de las autoridades de aviación civil en este asunto en sus respectivos países.

3. CONCLUSIÓN

3.1 A la luz del análisis precedente, consideramos necesario que la Asamblea recomiende directamente la inclusión de este tema en el programa de trabajo del Comité Jurídico para el próximo trienio con el fin de mejorar y aclarar la definición del concepto de “sistema de aeronaves pilotadas a distancia” como aeronave, teniendo en cuenta las conclusiones y los trabajos del Grupo de expertos sobre RPAS. Una definición más clara e inequívoca permitiría a los Estados miembros elaborar su propia reglamentación interna basándose en las orientaciones normativas de la OACI.

— FIN —