



ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN TÉCNICA

Cuestión 33: Seguridad operacional de la aviación y navegación aérea – Control y análisis

NORMATIVAS PARA REGULAR LA INTRODUCCIÓN DE LAS AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA EN EL ESPACIO AÉREO CUBANO Y FIR ASIGNADA

(Nota presentada por Cuba)

RESUMEN	
Esta Nota informa a la comunidad internacional sobre el marco normativo que Cuba prevé establecer como bases jurídicas para la utilización y desarrollo de las RPAS en espacio aéreo nacional y la Región de Información de Vuelo asignada por la OACI, logrando que puedan coexistir con confiabilidad y seguridad operacional ambos tipos de aeronaves, las convencionales y las no tripuladas.	
<i>Objetivos estratégicos:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional.• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea.
<i>Repercusiones financieras:</i>	N/A.
<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Convenio sobre Aviación Civil Internacional.• Documento 10019 “Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)”.• Circular No. 328 “Sistema de Aeronaves no Tripuladas”.• Documentos del 169º período de Sesiones de la Comisión de Aeronavegación.

1. Introducción:

1.1 El Artículo 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional establece lo relacionado a las aeronaves sin piloto, dicho artículo estipula que ninguna aeronave capaz de volar sin piloto volará sin él sobre el territorio de un Estado contratante, a menos que se cuente con autorización especial de tal Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que los vuelos de tales aeronaves sin piloto en las regiones abiertas a la navegación de las aeronaves civiles sean controlados de forma que se evite todo peligro a las aeronaves civiles.

1.2 Todas las aeronaves no tripuladas, ya sean pilotadas a distancia, plenamente autónomas o combinación de ambas, están sujetas a las disposiciones del Artículo 8 del Convenio de Chicago. No obstante, sólo las aeronaves pilotadas a distancia (RPA), podrán integrarse al sistema de aviación civil internacional en el futuro previsible. Las funciones y responsabilidades del piloto remoto son fundamentales para la operación segura y predecible de la aeronave en sus interacciones con otras aeronaves civiles y con el sistema de gestión del tránsito aéreo (ATM).

¹ La versión en español fue proporcionada por Cuba.

1.3 En consonancia con lo expresado en el párrafo anterior, la OACI, en el pasado año 2015, puso en vigor el Documento 10019 “Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)”. Los RPAS se consideran como integrante igualitario del sistema de aviación civil, capaz de interactuar con el control de tránsito aéreo (ATC) y otras aeronaves en tiempo real. Este Manual proporciona a los Estados indicaciones y herramientas legales para que regulen en su derecho interno la integración de las aeronaves pilotadas a distancia en el espacio aéreo no segregado y de los aeródromos, sin arriesgar los logros alcanzados en materia de seguridad operacional y seguridad de la aviación. También propone los aspectos referidos a la responsabilidad estatal con la vigilancia continuada de la seguridad operacional, aspecto medular para garantizar las operaciones seguras.

2. **Desarrollo:**

2.1 A pesar de que el uso de los RPAS es cada vez mayor, debemos reconocer que la ausencia de un tratamiento jurídico adecuado está suponiendo un freno considerable a su crecimiento en un buen número de países y en especial de nuestra región CAR/SAM. Son muchos los problemas que necesitan una respuesta legislativa, siendo la ausencia de la misma, quizás, el motivo que impide su integración total en el espacio aéreo no segregado, junto con el resto de aeronaves civiles.

2.2 Se hace necesario el establecimiento de un régimen jurídico adecuado que permita llevar a cabo operaciones con estos sistemas de un modo seguro.

2.3 Se considera que existen cinco elementos fundamentales en donde debe descansar la seguridad operacional de los RPAS, estos son:

1. Su registración y matriculación;
2. Las características intrínsecas de la propia aeronave y su certificación de aeronavegabilidad;
3. El personal técnico que las mantiene operable debe estar asociado a una Organización de Mantenimiento;
4. El personal que las opera debe poseer licencia de operador, y
5. La correcta circulación aérea conforme a las Reglas del Aire.

2.4 Es decir, que para que se produzca una expansión significativa de este tipo de aeronaves, es necesario que los Estados verifiquemos que ellas son capaces de alcanzar los mismos niveles de seguridad que las aeronaves convencionales y que, por tanto, no suponen un peligro para la seguridad del tráfico aéreo ni de las personas y bienes en tierra.

2.5 Para poder llegar a esta situación, es necesario cumplir una serie de premisas bajo las cuales se debe trabajar de conjunto y que son las siguientes:

- Los RPAS deberán alcanzar niveles de seguridad equivalentes, desde el punto de vista de la aeronavegabilidad, a los de las aeronaves convencionales;
- Las operaciones de los RPAS no deben incrementar el riesgo al resto de los usuarios del espacio aéreo no segregado, ni a terceras partes;
- Los RPAS utilizarán los mismos procedimientos y las mismas Reglas de Vuelo que el resto de los usuarios del espacio aéreo;
- Los servicios de tráfico aéreo proporcionados a los RPAS deben poder ser vistos por los controladores del espacio aéreo y por los otros usuarios del espacio aéreo, y
- Los RPAS debe ser matriculados y controlados por los Estados de matrícula, similar a como se establece para el resto de las aeronaves convencionales.

2.6 La República de Cuba como parte de la actualización de sus normativas en materia de aviación civil, y en especial en lo referido al control y utilización del espacio aéreo nacional y la Región de Información de Vuelo asignada por la OACI, trabaja en un proyecto de ley que prevé establecer las bases jurídicas para la utilización y desarrollo de los RPAS en dicho espacio aéreo, pretendiendo que pueda coexistir con confiabilidad y seguridad operacional ambos tipos de aeronaves, las convencionales y las tripuladas a distancia.

2.7 Este proyecto de ley como norma sustantiva pretende establecer los principios generales para las operaciones de los RPAS, los cuales se mencionan a continuación:

- Los vuelos de estas aeronaves, solo operarán en el espacio aéreo de la República de Cuba, cuando obtengan un permiso especial del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba;
- Los RPAS que operen en el espacio aéreo no segregado, serán sometidos al servicio de control del tránsito aéreo y deberán presentar un plan de vuelo;
- Los operadores de RPAS son responsables de las afectaciones que causen a aeronaves civiles o a terceros y deben estar debidamente aseguradas, y
- Se prohíbe que operen en zonas prohibidas o restringidas y por encima de los 400 pies sobre el nivel del mar dentro de 3 millas náuticas de un aeródromo.

2.8 Ahora bien, a pesar de tener previsto estos principios generales, aún quedan temas regulatorios pendientes, que se trabajan en un proyecto de reglamento, el cual pretende establecer lo siguiente:

- Sobre la matriculación obligada;
- Requisitos para el permiso de operación, y de importación;
- Sobre las prohibiciones en espacio aéreo de uso especial y aeródromos civiles;
- Sobre el certificado de aeronavegabilidad y de explotador;
- Licencia del piloto y sus requisitos, y
- Sobre la responsabilidad civil y seguros.

3. Conclusiones:

3.1 Cuba está dando pasos encaminados al establecimiento del marco normativo, como bases jurídicas, para la utilización y desarrollo de las RPAS en espacio aéreo nacional y la Región de Información de Vuelo asignada por la OACI.

3.2 Sin embargo se considera necesario el establecimiento de un régimen jurídico adecuado que garantice el desarrollo de la industria de estas aeronaves, y, sobre todo, que permita llevar a cabo operaciones con estos sistemas de un modo seguro, ya sea con fines civiles o comerciales. Elaborar y aprobar, sobre la base de ese régimen jurídico, normativas nacionales que permitan el desarrollo e introducción de los RPAS de manera organizada y segura, es requerido para garantizar la armonía, en un mismo espacio aéreo, de la aviación convencional y las aeronaves tripuladas a distancia.