

Serás redireccionado a la pagina

https://rpas.geo-lab.info/1_introduccion_y_conceptos_basicos_de_los_rpas/1.1_uav_-_unmanned_aerial_vehicles/1.1.5_regulacion? en 2 segundos aprox.

Regulación

Según el [Roadmap for the integration of civil Remotely-Piloted Aircraft Systems into the European Aviation System](#), varios estados Europeos han desarrollado algunos elementos reguladores, otros lo estan haciendo, debido a la **presión creciente** de **operadores civiles** de RPAS.

Actualmenta la República Checa, Francia, Irlanda, Italia, Suecia, Suiza y Reino Unido disponen de normas y regulación, preparando regulaciones nacionales Bélgica, Dinamarca, Holanda, Noruega y España.

España

Hoy por hoy ~~no existe~~ una legislación precisa que regule el uso de los RPAS en España.

Desde el punto de vista del uso del ~~espacio aéreo~~, su operación es legal siempre y cuando se mantenga por debajo los 1000 pies sobre el nivel de la tierra y fuera del espacio aéreo controlado.

Esta apreciación, acogiéndose a la normativa vigente, responsabilidad de la **Agencia Española de Seguridad Aérea - AESA**, sobre "*Normativa básica del sector aéreo*", "*Normativa de Seguridad Operacional*" y otras, junto con la regulación que afecta a la "*Aviación general y deportiva*", ha permitido una **actividad razonable** en los límites que esta normativa establece.

No obstante, esta apreciación, **amparada** en un perspectiva de buen uso del espacio aéreo, en la **práctica** y **experiencia** de ciertos usurarios, y acogida "**por los pelos**" a la normativa de U.L.M. y aeromodelismo, junto con una **inacción** normativa y reguladora por parte de la autoridad nacional, fue matizada en publicación de 7 de abril de 2.014 titulada "*EL USO DE LOS DRONES EN ESPAÑA*".

Este documento, editado **sin** logotipos, firma o cualquier referencia que pueda identificarlo ni datarlo, **aclara** una serie de aspectos sobre el uso de los drones **que** los conocedores de las actividades aeronáuticas, y con años de experiencia, **daban por hecho** y que, de alguna manera, encuadraban las anteriores afirmaciones realizadas en los primeros párrafos, ya tachados.

Quizás el **dinamismo** de las actividades de estos sistemas RPAS, la alta **repercusión** que esta actividad empieza a tener en los medios en ese momento, lleva a publicar este documento, **documento muy interesante** y que resulta de **alto interés** para toda persona que decida acercarse al entorno de la aeronáutica, de los RPAS.

Este documento **no se encuentra** disponible en los servidores de [AESA](#), donde fue publicado, pero, dado su **alto interés** formativo y divulgador, se puede consultar [pulsando aquí](#), debiendo ampliarse conocimientos y resolviendo dudas en [Preguntas frecuentes sobre la normativa de drones - AESA](#).

Real Decreto-ley 8/2014

Dentro de la denominada como **Ley Omnibus** de 5 de julio de 2.014, se incluye en CAPÍTULO I, Aviación civil, la *Sección 6.ª Aeronaves civiles pilotadas por control remoto*. Artículo 50. *Operación de aeronaves civiles pilotadas por control remoto*. ([Solo Sección 6ª - 7.7Mb](#)).

Esta Ley es complementada con *Apéndice I, revisión 1 (31.07.2014). MEDIOS ACEPTABLES PARA ACREDITAR EL CUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS PARA LOS PILOTOS PARA LA OPERACIÓN DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO (art. 50.5)* ([Consultar](#)), junto con una permanente actualización del [Nuevo marco regulatorio temporal para las operaciones con drones](#).

Vigencia

Conceptual

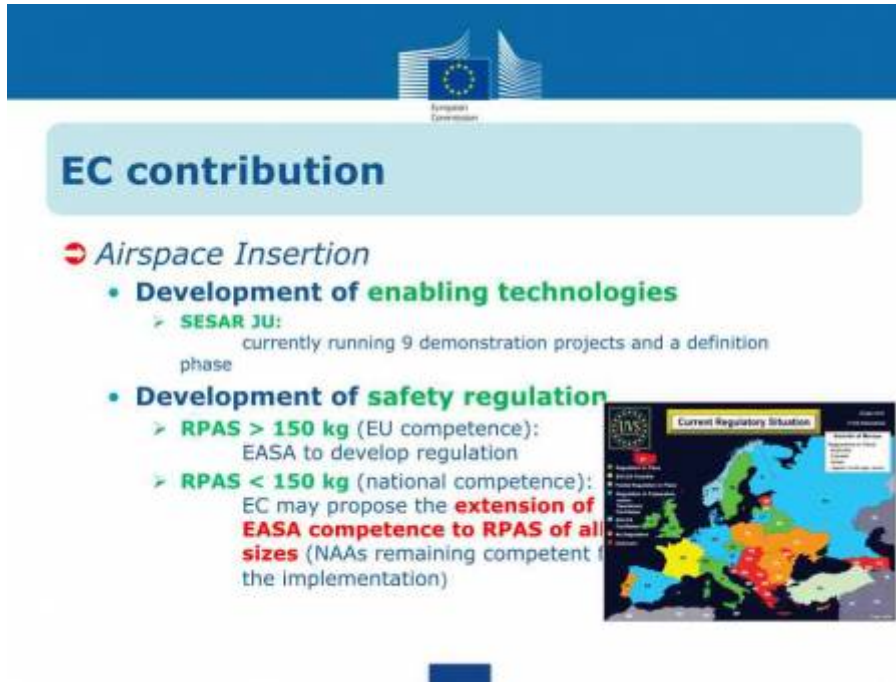
La Ley de referencia se orienta, de modo casi exclusivo, a la **contemplación** de los RPAS desde la perspectiva de su **pilotaje**.

Así, el desarrollo de la misma, en los aspectos formativos y de operación, **se centra** en el término Pilotado, **asemejándolo** a un avión convencional en la que el piloto, el **comandante de la aeronave**, lo es todo. Y la opera **manualmente**.

Los aspectos concernientes a **Remotamente** y **Sistema**, como conjunto de subsistemas, no son considerados hasta el momento, sin apreciar que el **subsistema de pilotaje** es un subsistema más de otros más complejos que, **unidos**, conforman el RPAS.

Quizás una tendencia a la consideración de **Operador de Sistema Aéreo Pilotado Remotamente**, en la que **el pilotaje** en sí sea **un elemento más** en esa operación, sea la evolución más posible.

Normativa



EC contribution

- **Airspace Insertion**
 - **Development of enabling technologies**
 - **SESAR JU:** currently running 9 demonstration projects and a definition phase
 - **Development of safety regulation**
 - **RPAS > 150 kg (EU competence):** EASA to develop regulation
 - **RPAS < 150 kg (national competence):** EC may propose the **extension of EASA competence to RPAS of all sizes** (NAAs remaining competent for the implementation)



Con un cierto error de superposición del mapa de Europa, ¿como misterioso antecedente de lo que se ha de descubrir?:

- RPAS > 150 kg (EU competence):
 - EASA to develop regulation
- RPAS < 150 kg (national competence):
 - EC may **propose the extension** of EASA competence to RPAS of all sizes (NAAs remaining competent for the implementation)

Se puede inferir que la **normativa** será **Europea**, para **todos** los tamaños de **RPAS**, quedando las **autoridades nacionales** con competencia para su **implementación**.

“A este respecto, el **ámbito de competencia** de la EASA **restringido** a las aeronaves sin tripulación de más de 150 kg basado en las consideraciones de aeronavegabilidad tradicionales resulta una **limitación arbitraria que debe ser reconsiderada**”. ([COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO Y AL CONSEJO. Una nueva era de la aviación](#). Bruselas, 8.4.2014)

Faltan 1624 días 00:59 desde horas para que “La **integración progresiva de los RPAS en el espacio aéreo desde 2016 en adelante**” sea **una realidad**, según el documento citado anteriormente.

Objeto de normalización

Tienen especial consideración aquellos aspectos que afectan a:

- La **integración** en ATM (Air Traffic Management) y espacios aéreos en general
- **Verificación y Validación**
- Las **comunicaciones** de datos, su **integridad** y **permanencia**, inlúdas cuestiones del espectro
- Seguridad de **aeronaves convencionales** siendo un aspecto muy analizado la capacidad del “**sense and avoid**” o “Detect & Avoid”, sentir, detectar, y evitar
- Custiones **generales** de seguridad

- Procedimientos de **contingencias** operacionales y de sistemas
- Operaciones **terrestre**, incluido despegue y aterrizaje

Estos aspectos se relacionan con los siguientes:

- **Espacio Aéreo**, segregado y no segregado
- Homologación y certificación **de aeronaves**, entendidas como un [Sistema de Sistemas](#)
- Homologación y certificación de operadores de RPAS, entendidos como **empresas**
- Homologación y certificación de operadores de RPAS, entendidos como **pilotos y personal auxiliar**

Así mismo, y respecto a los impactos sociales de los RPAS, se estudian:

- Responsabilidad y seguridad **ante terceros**, tanto en el espacio aéreo como sobre tierra
- La seguridad, entendida como el **uso no adecuado** de los recursos RPAS, como actos de terrorismo o ilegales en general
- La **privacidad** y protección de los datos personales y las implicaciones que puede tener el uso de diferentes tipos de sensores

Se considera, incluso, que **actualmente no están disponibles todas las tecnologías necesarias** para garantizar la seguridad de la integración de los RPAS civiles en el espacio aéreo.

No obstante, y como se ha señalado en [Clasificación de los Sistemas RPAS](#) y [Tipos de RPAS](#), existe una **gran variedad** de ellos y estas apreciaciones, incluidas en las **hojas de ruta** de los organismos competentes, van más bien dirigidas a RPAS de Clase II y Clase III, haciéndose una división en función del **peso** (más o menos de 150 Kilogramos) y el **modo de operación**, fundamentalmente el modo de **control** (visual, LOS, BLOS) junto otras consideraciones.

Evidentemente, **cualquier vehículo aéreo**, de cualquier peso o categoría, ha de **cumplir** una cierta normativa, pues el uso de un espacio aéreo común pueda **provocar** cualquier situación no deseada, pero **no se ha de llegar** a situaciones que, por razones de normativa, **imposibiliten** la operación real de los RPAS.

Todo este proceso y debate está **actualmente en vigor** en busca de una solución, una normativa final, que permita la **operación segura y eficaz** de todos los RPAS, en todas sus categorías.

From: <https://rpas.skeye2k.org/> - Tecnología, Usos y Aplicaciones de Sistemas Aéreos Pilotados Remotamente (RPAS)

Permanent link: https://rpas.skeye2k.org/doku.php?id=1_introduccion_y_conceptos_basicos_de_los_rpas:1.1_uav_-_unmanned_aerial_vehicles:1.1.5_regulacion

Last update: 2020/06/01 13:06

