

PROYECTO DE LEY

REGULACIÓN DEL USO DE AERONAVES DRON CON SISTEMA DE TRIPULACIÓN REMOTA (RPAS) POR PARTE DEL PODER EJECUTIVO.

Artículo 1°.- *Límites de su utilización.* Las aeronaves dron con sistema de tripulación remota (*Remotely Piloted Aircraft System - RPAS*), sólo podrán ser utilizadas por parte de autoridades públicas dando cumplimiento a las obligaciones establecidas por el Código Aeronáutico de la Nación y sus regulaciones complementarias, la Ley 1845 de Protección de Datos Personales y la Ley 2602 de regulación del uso de videocámaras de esta ciudad. Su utilización debe ser autorizada por un juez, y limitarse al vuelo con carga de videocámaras para la captura de imágenes, que colaboren con el trabajo sobre zonas con situación de emergencia real, producto de incidentes mayores que pongan en riesgo la integridad física de las personas y los bienes.

La autoridad de aplicación deberá elaborar un protocolo de utilización de estas aeronaves conforme a las disposiciones que estipule la autoridad nacional en materia de aeronavegabilidad civil para la regulación específica de este tipo de aeronaves, y a las leyes 1845 y 2602 de esta ciudad. Dicho protocolo deberá ser aprobado en forma conjunta por el Poder Ejecutivo, Legislativo y la Defensoría del Pueblo, luego de ser consultado con la ciudadanía.

Artículo 2°.- *Prohibiciones.* Queda expresamente prohibida:

- a) La utilización de drones que contengan carga de cualquier tipo de armas u objetos pasibles de causar daño a las personas y las cosas,
- b) La realización de operaciones de vuelo sobre grupos de población concentrados.
- c) La utilización de aeronaves dron con sistema aéreo no tripulado (*Unmanned Aerial System - UAS*).

Artículo 3°.- *Características físicas.* Las aeronaves deben tener las siguientes características sin las cuales no podrán ser utilizadas por la autoridad de aplicación:

- a) Calcomanía que identifique el propietario, matrícula, número de registro y contacto.
- b) Peso de entre 5 y 20 kilogramos, con la carga incluida.
- c) Color negro para permitir el seguimiento visual diurno.
- d) Luz propia distintiva para permitir el seguimiento visual nocturno.

Artículo 4°.- *Transparencia y planificación.* Toda nueva aeronave que la autoridad de aplicación pretenda adquirir para uso público, deberá ser fundamentada previamente al Poder Legislativo en el Plan General de Seguridad Pública, detallando las características técnicas deseadas.

Artículo 5°.- *Sanciones.* Cualquier violación a las obligaciones establecidas en esta ley por parte de los funcionarios responsables será considerada falta grave. Sin desmedro de esto, también serán pasibles de aplicación las sanciones establecidas por las leyes locales N° 1845 y 2602, las previstas en el Código Aeronáutico de la Nación, y todas las sanciones específicas aplicables al caso por la autoridad nacional en materia de aeronavegabilidad civil.

Artículo 6°.- *Registro de utilización de aeronaves dron por parte de privados.* En convenio con la autoridad de aplicación nacional, el uso comercial y recreativo de aeronaves y aeromodelos *drone* por parte de particulares, podrá llevarse a cabo en la vía pública, el espacio público o con acceso público, previo registro del aparato, propietario,

matrícula del conductor y autorización de la actividad por parte del Poder Ejecutivo de la Ciudad. Estos registros revestirán carácter público.

CLÁUSULA TRANSITORIA:

Ninguna aeronave dron, de propiedad pública o privada, podrá ser operada en vuelo para uso público hasta tanto la autoridad nacional en materia de aeronavegabilidad civil haya aprobado una normativa específica que regule su uso. Luego de esto se creará una comisión, por un plazo de 30 días, con dos representantes designados por el Poder Ejecutivo, dos por el Legislativo y dos por la Defensoría del Pueblo, para adaptar estas regulaciones al ámbito de la ciudad, convocar a una audiencia pública, y aprobar el protocolo creado por el artículo 1 de esta ley. En su elaboración deberán tenerse en consideración los siguientes criterios utilizados, para este tipo de naves, en el Ordenamiento de Navegación Aérea del Reino Unido, aprobado en el año 2009 por la Autoridad Civil de Aviación:

1. El piloto debe ser claramente identificable en la zona de emergencia.
2. El piloto no debe perder contacto visual con la aeronave.
3. La aeronave no deberá navegar una distancia vertical por encima de los 150 metros del nivel del piso.
4. La aeronave sólo deberá navegar con una distancia horizontal radial de 200 metros desde el punto definido como núcleo dentro de la zona de emergencia.
5. La aeronave deberá mantener 50 metros de distancia de cualquier vehículo o estructura que no esté bajo el control de la persona a cargo del vuelo. Y a 50 metros de cualquier persona.
6. La aeronave deberá tener al menos una distancia de 30 metros de cualquier persona durante el despegue y aterrizaje, con excepción del piloto.
7. Todo uso deberá ser posteriormente registrado, incluyendo los límites de desplazamiento.

Artículo 7°.- Incorpórase como Título IV de la Ley 2602, el siguiente texto:

De las videocámaras cargadas por aeronaves dron con sistema de tripulación remota

Artículo 8°.- Incorpórase como Artículo 20 de la Ley 2602, dentro del Título IV creado por el artículo 7 de esta Ley, el siguiente texto:

Alcance. El uso de videocámaras a través de aeronaves dron con sistema de tripulación remota, y la utilización de sus imágenes, está regido, en lo pertinente, por los artículos 1°, 4°, 6°, 9°, 10°, 11°, 12°, 13° y 14° inciso b) de la presente ley.

Artículo 9°.- Comuníquese, publíquese, archívese.

FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

La industria de aeronaves con sistema de tripulación remota, o no tripulados, está viviendo un proceso de auge a nivel mundial. Según la Asociación de Sistemas de Vehículos No Tripulados Internacionales (AUVSI) hoy hay más de 7.000 empresas e instituciones públicas y privadas en 60 países, involucradas en su promoción. Según Teal Group Corporation, la inversión internacional realizada ronda los 89.000 millones de dólares sobre los que se asientan cientos de miles de puestos de trabajo. Su rápido avance se explica por la capacidad que tienen estas aeronaves de hacer tareas viejas y nuevas con mayor facilidad y bajo costo, ya sea en el ámbito militar, policial, comercial o recreativo. Por ejemplo, el relevamiento que antes realizaba un helicóptero ahora lo puede hacer un dron cuadri, hexa u octocóptero de menos de 20 Kg, de un metro de largo, y que además es más rápido y puede ser tripulado en forma remota sin riesgo para los tripulantes.

Pero así como tienen estas ventajas, también son capaces de realizar operaciones de vuelo acrobático, cautivo, local, de travesía, internacional, diurno y nocturno, lo que les permite perder fácilmente visibilidad en vuelo, y violar controles del espacio aéreo en zonas peligrosas, prohibidas o restringidas, con pocas posibilidades de percepción, interceptación o derribo.

Por estos motivos se está dando a nivel internacional un debate sobre cómo aplicar una normativa específica que permita un control de su uso, en especial porque estas aeronaves se están abaratando rápidamente y tienen potencialidades tan amplias que atañen asuntos de defensa nacional, seguridad aérea, orden público, protección de datos, privacidad y de responsabilidad de terceros.

La cumbre europea de fines de 2013 definió la integración progresiva de los drones en el espacio aéreo civil recién a partir de 2016. España anunció hace un mes que los prohíbe hasta tanto no esté finalizada la normativa que está elaborando. Brasil también está realizando una reglamentación para finales de 2014, la cual va a ser sometida a consulta pública. Lo mismo está haciendo Chile. Mientras que EEUU estrenará la suya en el año 2015, estimando que para el 2020 tendrá unas 30.000 aeronaves de este tipo circulando en su espacio aéreo.

En la Argentina aún no tenemos regulación específica para este tipo de aeronaves, aunque algunas normativas las involucran en forma parcial.

El Código Aeronáutico de la Nación aprobado por la Ley 17.285 establece en su artículo 36 el concepto de aeronave: *"Se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas"*.

Por su parte el Reglamento de Aeronavegabilidad de la República Argentina define como Aeronave a *"toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de la misma contra la superficie de la tierra"*.

De esta manera no cabe duda de que la regulación de las operaciones de vuelo de estas naves, para uso privado o público, compete a la jurisdicción nacional y las autoridades de aplicación con funciones de control en la prestación de los servicios de navegación aérea, y de coordinación y supervisión del accionar operativo del control aéreo.

Esto significa, de acuerdo al artículo 10 del código, que ninguna aeronave puede volar *"sin estar provista de certificados de matriculación y aeronavegabilidad"*, y que las *"aeronaves que se construyan, reparen o sufran modificaciones, no efectuarán vuelos sin haber sido previamente inspeccionadas y los trabajos aprobados por la autoridad aeronáutica o por técnicos expresamente autorizados por ésta"*.

También significa que la autoridad de aplicación puede llegar a restringir o prohibir su circulación aérea si considera que está comprometida la defensa nacional, el interés público o la seguridad de vuelo.

Un modelo de prudencia internacional respecto a estos aparatos de reciente masividad es el mencionado caso de España. El día 7 de abril de 2014, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) española emitió un comunicado de aclaración¹, en el que remarca la prohibición del uso comercial y profesional de estos aparatos subrayando que "los drones SON AERONAVES", y que "como tales, están sujetas a la legislación aeronáutica general vigente en España, así como al resto de la normativa aeronáutica".

Esto significa para España que "la realización de trabajos especializados (también llamados trabajos aéreos), como son las filmaciones aéreas, los de vigilancia, de detección y / o extinción de incendios, de cartografía, de inspección, etc., tal como indican los artículos 150 y 151 de la Ley 48/1960 sobre Navegación Aérea, requiere autorización por parte de AESA, y hasta que no esté aprobada la nueva normativa específica que regule el uso de este tipo de aparatos, AESA no puede emitir dichas autorizaciones porque carece de base legal para ello. Por tanto, utilizar drones para la realización de este tipo de trabajos con fines profesionales o comerciales sin autorización es ilegal y está sujeto a la imposición de las correspondientes sanciones".

En base a este acertado criterio, hasta tanto la autoridad nacional argentina en materia de aeronáutica civil no dicte una norma que establezca directivas de aeronavegabilidad para este tipo de naves, no debería considerarse legal su uso para operaciones de vuelo.

Teniendo en cuenta que el Poder Ejecutivo está produciendo estas naves y tiene intenciones de darles uso en un futuro. Resulta necesario iniciar propuestas normativas que vayan estableciendo los límites específicos para la aplicación pública policial de estas naves en el territorio de la ciudad, estipulando su inaplicabilidad hasta tanto no esté elaborada la normativa nacional específica.

En este sentido, este proyecto de Ley, propone limitar el uso de los drones al vuelo con carga de videocámaras para brindar ayuda en zonas con situación de emergencia real mediante la captura de imágenes conforme a los límites establecidos en la Ley 2602.

Y teniendo en cuenta que el concepto de emergencia podría tener una interpretación amplia en tiempo y espacio, que habilitaría el uso discrecional de futuras flotas de aeronaves en todo su espectro potencial, se establece que también debe tener una autorización judicial con base en que estos instrumentos son tan capaces de asistir en un derrumbe como de realizar tareas de espionaje en el marco de una investigación criminal.

Por último, quiero dejar asentada la colaboración del Licenciado Andrés Pérez Esquivel, miembro de la Red Latinoamericana de Estudios de Vigilancia, Tecnología y Sociedad, en la elaboración de este proyecto.

Por todo lo expuesto, solicito la aprobación del siguiente proyecto de Ley.

¹ http://www.seguridadaerea.gob.es/media/4229776/el_uso_de_los_drones.pdf