

EL REGLAMENT EUROPEU D'OPERACIONS AMB AERONAUS NO TRIPULADES (UAS) S'ENLAIRARÀ A FINAL D'ANY!

No ha sigut en poques ocasions les que, durant els últims mesos, tant la societat civil com tots els integrants del teixit empresarial espanyol i europeu s'han hagut d'adaptar a una nova realitat social i comercial a causa dels efectes creats a rel de la pandèmia del COVID-19.

En el camí cap a la dita "nova normalitat", la indústria europea d'operacions amb aeronaus no tripulades encara el seu pròxim repte el **31 de desembre de 2020**, moment en el que entrarà en vigor el Reglament d'Execució (UE) 2019/947, de 24 de maig de 2019, relatiu a les normes i els procediments aplicables a la utilització d'aeronaus no tripulades, quasi en la seva totalitat. Tot i que la data de la seva entrada en vigor estava originàriament prevista a partir del 1 de juliol de 2020, la Comissió Europea ha postposat la seva aplicació fins les acaballes d'aquest any degut a la pandèmia del COVID-19 en la que sembla que cap sector sortirà ben parat. No obstant, les autoritats públiques, els operadors de UAS i els pilots, tindran 6 mesos extra d'oxigen per adaptar-se abans de la seva entrada en vigor a final d'any. Aquesta entrada en vigor unificarà les diferents normatives dels Estats Membres de la Unió sota el mateix reglament, reduint la diversitat de requisits, obligacions i restriccions entre països per harmonitzar els distints ordenaments jurídics tant per vols recreatius com per comercials.

Aquest Reglament substituirà parcialment la normativa aeronàutica que regula les operacions amb drons a Espanya, continguda en la seva majoria en el Reial Decret 1036/2017 de 15 de desembre, com a font normativa principal tant pels operadors com pels pilots. Fins la total implantació de la normativa un any després, ambdós ordenaments deuran coexistir, tenint en compte el Principi de primacia del Dret de la Unió sobre el Dret intern dels seus Estats Membres, el que pot portar a nombrosos dubtes a l'hora d'avaluar si s'està volant sense vulnerar la legalitat.

A continuació, mostrarem els canvis més destacats del nou Reglament pel sector a Espanya:

1. ÀMBIT D'APLICACIÓ

La principal novetat que introdueix aquest Reglament Europeu es el qui i què es troba regulat pel mateix. Trencant amb el criteri de la regulació espanyola, **el Reglament serà d'aplicació tant a RPAS com a UAS completament autònoms**. Tanmateix, serà d'aplicació a tots els agents involucrats en la operació, tant organismes dels Estats Membres, operadors i pilots.

No obstant, la normativa habilitat d'aquest Reglament 2019/947, es a dir, el Reglament 2018/1139, exclou del seu àmbit normatiu les operacions de caràcter militar, de duanes,

polícia, recerca i salvament o lluita contra incendis, entre altres, que estiguin sota control i responsabilitat d'organismes públics com l'Estat, els Comunitats Autònomes o Municipis, quins seguiran regulats sota normativa nacional.

2. IMPLEMENTACIÓ DE LES TRES CATEGORIES

Finalment, **entra en joc la divisió de les operacions aèries en les famoses tres categories**, depenent del nivell de risc de la operació amb l'UAS. Per lo que desapareix el factor del MTOW del UAS amb el que es volarà, com a únic element determinant de la operació. Si bé continuarà sent un element molt important a l'hora de fer l'anàlisi de risc (per exemple, mitjançant la metodologia SORA, de les seves sigles en anglès "*Specific Operations Risk Assessment*") també **s'introdueixen nous elements per establir en quina categoria podem emmarcar la operació** i, per tant, els requisits que hem de complir.

2.1. CATEGORIA OBERTA

Aquesta primera categoria es defineix com la de **menor risc operacional**, per lo que els requisits seran mínims. Una bona notícia en aquest sentit es la **desaparició de requerir qualsevol tipus d'autorització ni realitzar cap declaració operacional de compliment** alguna per operar sota aquesta categoria. Dins dels requisits per poder volar en "oberta" destaquem com els més importants, els següents:

- a. El UAS amb el que s'operi ha de tenir marcatge identificador de Classe "C" (que va del C0 al C4, actualment) no obstant, **si no disposa de marcatge, estarà subjecte a uns requisits especials i temporals fins 2022**. També s'inclouen aquí aquells de **fabricació privada** construïts per l'ús del mateix constructor/operador.
- b. La MTOW no deu ser superior a 25 Kg.
- c. L'Altura màxima de 120 metres sobre la superfície, com a norma general, llevat d'obstacles i excepcions.
- d. Dins de la categoria Oberta, depenent de la operació, s'emmarcarà en alguna de les tres subcategories A1, A2 o A3, amb els seus respectius requisits i restriccions operacionals.

Amb la creació d'aquesta primera categoria es treu el pes del compliment normatiu del a l'operador, que ara recaurà sobre el fabricant o distribuïdor i sobre la majoria dels drons de consum del mercat.

2.2. CATEGORIA ESPECÍFICA

Si no podem emmarcar la operació aèria dins de cap de les tres subcategories de la "Oberta" per no complir un sol dels seus requisits, es quan hem d'observar aquesta segona

categoria. Per les operacions incloses en aquesta categoria s'estableixen tres procediments per volar legalment:

- a. **Mitjançant una autorització operacional**, intransferible, emesa per la autoritat competent prèvia presentació de quants documents, anàlisi de risc i elements mitigadors fossin necessaris. En aquest casos **la autoritat determinarà si la autorització es per una o més operacions** en el temps i les restriccions aplicables a aquesta.
- b. **Mitjançant una declaració operacional prèvia realitzada per l'operador**, i vàlida únicament en aquells escenaris considerats con "estàndard" o STS, si es reuneixen tots els requisits per la operació.
- c. **Mitjançant l'obtenció d'un certificat LUC per l'operador**. Aquest certificat eximirà a l'operador de presentar ulteriors declaracions o sol·licitar autoritzacions.

Depenent de la operació que es desitja desenvolupar, els requisits i documentació a aportar augmentaran o disminuiran. El mateix succeirà amb els elements de mitigació del risc adoptats per protegir la seguretat de la operació.

2.3. CATEGORIA CERTIFICADA

Per últim, es consideraran com operacions dins de la categoria certificada aquelles que utilitzin **UAS certificats i/o que realitzin certes operacions que degut al risc que impliquen, no es troben dins de cap de les dos anteriors**. Es a dir, aquells drons que el seu disseny, producció i manteniment estiguin certificats, per exemple, si la aeronau te una dimensió superior a 3 metres o estan dissenyades per sobrevolar concentracions de persones o transportar-les, entrarien dins d'aquesta categoria.

Poder realitzar operacions dins de la categoria certificada requerirà el compliment dels requisits operacionals típics de la aviació convencional, com per exemple el Reglament d'Execució 923/2011, entre altres, on deuen complir-se els requisits SERA.

3. REGISTRES

El Reglament, de recent aplicació, disposa que **deuran registrar-se tant els operadors que les seves operacions impliquin cert risc per la seguretat, privacitat o protecció, com els UAS que el seu disseny estigui subjecte a certificació**. En aquest punt, podríem entrar a valorar si el Registre de Matrícula d'Aeronaus Civils podria encarregar-se de la inscripció dels UAS certificats, encara que en ells no apliqui matrícula, o AESA s'encarregarà de mantenir i actualitzar els registres actuals a Espanya, encara que únicament siguin identificadors per las operadors a dia d'avui.

Hi haurà que tenir en compte que aquest registres de UAS podrien ser massius ja que, a banda dels casos anteriors, **inclús en categoria oberta, es possible que sigui obligatori registrar el UAS si aquest te una MTOW superior a 250 g o que aquest estigui equipat amb un sensor capaç de captar dades personals.** Això ens induiria a preveure que la majoria dels drons estaran subjectes a registre llevat dels que siguin de juguina o molt lleugers.

4. TÍTOLS I AUTORITZACIONS EXISTENTS

Respecte de **les autoritzacions ja atorgades per les autoritats a operadors d'UAS i les seves declaracions, com els certificats de superació i competència dels pilots ja expedit, seran vàlids fins el 1 de gener de 2022.** Amb anterioritat, els Estats membres hauran de convertir els certificats vigents per a que aquests s'adeqüin al del nou Reglament. Encara que s'estableix un període transitori per actualitzar els títols de pilot, les declaracions i les autoritzacions existents, **els operadors no deuen perdre de vista també que, a finals de 2022, les autoritats competents ja no podran acceptar declaracions d'operadors si no son conforme a lo disposat en el Reglament.** Per la adaptació dels títols i autoritzacions a la nova regulació AESA s'ha compromès a informar puntualment sobre els períodes transitoris en cada matèria.