



Novedades regulatorias en Europa

La A-NPA 2015-10 de EASA

Manuel Oñate
Septiembre 2015

Agenda

- Antecedentes
 - Evolución de la visión de la regulación de los RPAS en la UE
- Principios del nuevo marco regulatorio
 - Bases sobre las que se sustenta el nuevo marco (posiblemente se mantendrán en el futuro)
- Principales propuestas del marco propuesto
 - Algunas propuestas concretas de interés (aunque muchas de ellas no se sustentarán en la práctica)
- Conclusiones
 - Cómo nos afecta. Comparación con la situación Española



ANTECEDENTES

Antecedentes

- Comunicación de la CE 207 (2014)
- Panel de RPAS de la OACI (2014)
- Declaración de Riga (2015)
- CONOPS de EASA (2015)
- European RPAS Roadmap v2 (2015 – en elaboración)

Comunicación de la CE 207

- El marco regulatorio europeo de los RPAS debe:
 - Cumplir con los SARPs de la OACI
 - Estar basado en un consenso internacional (es decir, JARUS)
- Las reglas deben estar basadas en el riesgo y reflejar el tipo de operaciones
- El enfoque tradicional de la aviación (certificación, licencias de pilotos y operadores) tiene que adaptarse
- En muchos casos basta con una aprobación al Operador
- Es necesario revisar el límite de 150 kg
- Énfasis en el principio de proporcionalidad (no se mencionan los principios de equivalencia y transparencia)

Panel RPAS de la OACI

- El antiguo Grupo de Estudio de UAS se ha convertido en el Panel RPAS. Un aumento de categoría
- Liderazgo de la FAA y EASA
- Publicado el Manual de RPAS
- Simposio de RPAS
- En elaboración el plan de trabajo para la elaboración de SARPs (estándares y prácticas recomendadas)
- **Enfoque prioritario a los vuelos internacionales y la categoría CERTIFICADA**

Declaración de Riga

- Los RPAS deben ser tratados como un nuevo tipo de aeronave con **reglas proporcionadas** en función del riesgo de cada operación
- Las **reglas comunes** de la UE que permitan la provisión de servicios con RPS se tienen que **desarrollar ahora**
- La integración plena en el espacio aéreo necesita el **desarrollo de tecnologías y estándares**
- La **aceptación por parte del público** es clave para el crecimiento de los servicios
- El **operador** del RPAS **es responsable** de su uso

Concepto de Operaciones (CONOPS) de EASA

- El enfoque utilizado está basado en el riesgo de las operaciones (“risk based approach”).
- Por tanto, las reglas tienen que ser proporcionadas al riesgo.
- Se establecen los tres pilares: tres categorías de regulación en función de las características operacionales.
- Los dos objetivos que se persiguen son:
 - Integración y aceptación de los RPAS dentro del sistema de la aviación de forma proporcionada y segura.
 - Impulsar una industria innovadora y competitiva, creando nuevas oportunidades de trabajo, especialmente para PYMES

RPAS European Roadmap v2

- Primer borrador presentado en la última reunión del "European RPAS Steering Group" participado por la CE, EASA, EUROCONTROL, SESAR JU, EDA, UVSi, ASD y EUROCAE
- Énfasis en el desarrollo normativo de las categorías Abierta y Específica en la UE (se sobreentiende que el desarrollo de la categoría Certificada corresponde más bien a la OACI)
- Se destaca el papel de las entidades de estandarización y la coordinación entre ellas (en especial EUROCAE WG93 y ASTM Committee F38)
- En términos generales coincide bastante con el enfoque adoptado por la A-NPA de EASA



PRINCIPIOS DEL NUEVO MARCO REGULATORIO

La A-NPA puesta en contexto (1)

- La iniciativa no está relacionada con ninguna "Rulemaking Task" (RMT) establecida previamente en EASA
- Al contrario que las NPAs tradicionales, el resultado de la consulta no se traducirá en una regulación específica, sino (de acuerdo con el propio documento) en el **desarrollo de un marco regulatorio**
- El texto no está demasiado bien estructurado, hay determinadas confusiones entre aspectos de regulación básica, MACs, estándares, etc
- Contiene **33 propuestas**. No todas ellas al nivel de regulación básica
- En resumidas cuentas, todo parece indicar que el objetivo del documento es **contrastar la opinión del sector**

La A-NPA puesta en contexto (2)

- Sin embargo, el documento es importante, puesto que **consolida los antecedentes descritos anteriormente**
- El hecho de que no se estén siguiendo estrictamente los procedimientos habituales presupone que existen **unas instrucciones muy precisas por parte de la CE** (DG-MOVE)
- Por lo tanto, nos encontramos con un documento con **una gran carga política**, disfrazado de documento técnico
- No es de extrañar que haya recibido **más de 3.500 comentarios** por parte de los principales agentes del mercado (incluyendo AERPAS)

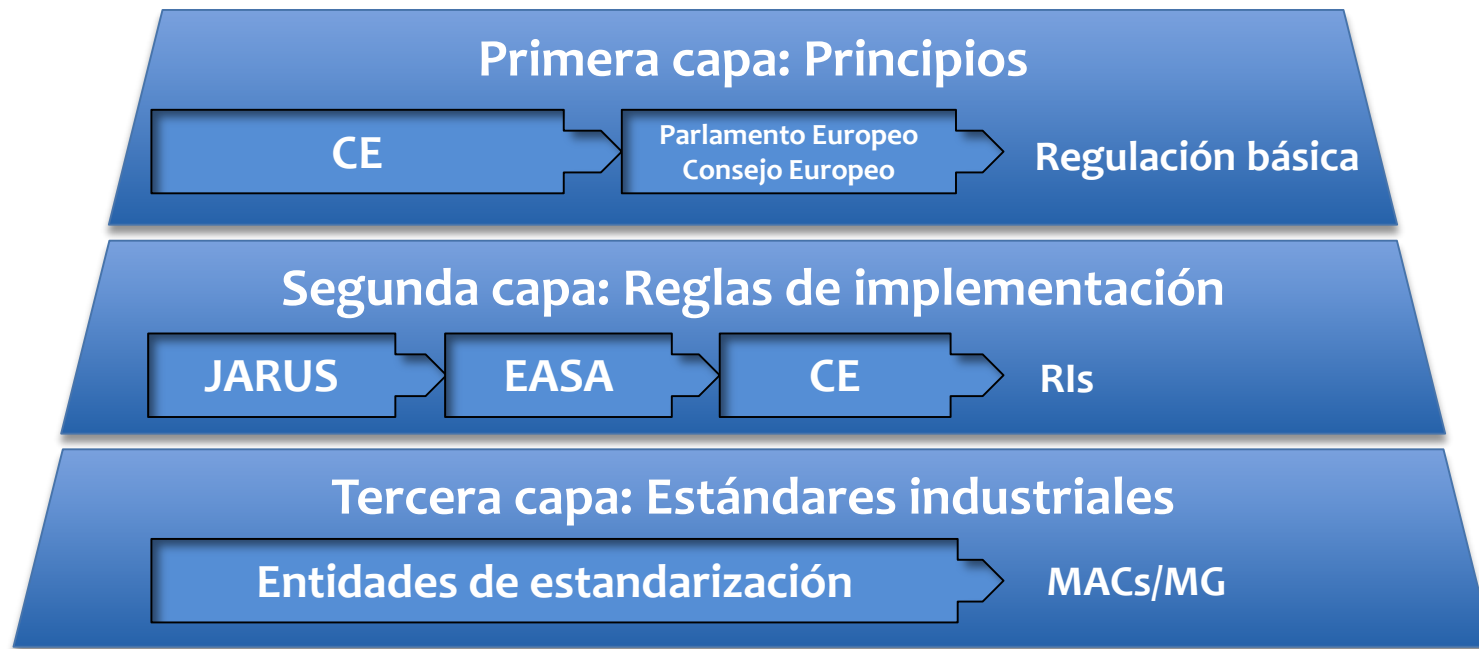
Principales supuestos (1)

- La industria de los RPAS es **innovadora y muy diversa**
- Importante papel de las **PYMEs**
- Su regulación es compleja
- Existe el riesgo de que una **excesiva regulación limite el desarrollo de un mercado** con un enorme potencial
- La prioridad es el desarrollo de RIs para las **categorías Abierta y Específica** por su mayor potencial inicial de mercado (por las dificultades prácticas de integrar los sistemas grandes en el espacio aéreo)

Principales supuestos (2)

- **La industria quiere reglas comunes europeas** para los RPAS ligeros. Por lo tanto se elimina el límite de 150 kg, si bien inicialmente la UE sólo podrá armonizar las reglas. Es necesario cambiar la regulación EC 216/2008 por la que se constituye EASA (art. 2 y Anexo II) para que se convierta en legislación común europea
- El marco regulatorio se basa en el **riesgo de las operaciones** no se distingue entre operaciones comerciales y no comerciales (el riesgo es idéntico)
- Las reglas tienen que ser **proporcionales** al riesgo
- La regulación no es prescriptiva sino basada en el **cumplimiento de objetivos** (*performance based regulation*)

Enfoque de regulación en tres capas



Categorías de las operaciones

Las tres burbujas



Las categorías están basadas en el riesgo de la operación

Uso de entidades colaboradoras

- Se prevé una **explosión de la actividad** que no puede ser controlada por las autoridades de aviación civil utilizando los medios habituales
- Por esa razón, además de un régimen de autorregulación de la industria (estándares) se propone **utilizar entidades colaboradoras** para complementar la acción de las autoridades
- Las entidades colaboradoras podrán ser nacionales (acreditadas ante cada estado miembro) o paneuropeas (acreditadas ante EASA)



PRINCIPALES PROPUESTAS

Categoría Abierta

- Corresponde las **operaciones de menor riesgo**, es decir:
 - En línea de vista
 - Hasta 25 kg (o no)
 - En terreno despoblado
- Incluye tres subcategorías:
 - CAT A0: Hasta 1 kg (y 50 m de altura) **Categoría propiamente Abierta**
 - CAT A1: Hasta 4 kg } **Categoría Semiabierta**
 - CAT A2: Hasta 25 kg }
- Necesaria identificación electrónica y geofencing
- Directivas de producto (similares a otros productos de consumo)
- Formación "aeronáutica" para pilotos (por encima de 50 m)
- Establecimiento de zonas limitadas y prohibidas
- No existe autorización al operador, el control de las operaciones se encomienda a la policía

Categoría Específica

- Corresponde a operaciones con un **riesgo específico mayor** (no definido)
- El riesgo se analiza y mitiga a través del correspondiente **estudio de seguridad**
- El **operador recibe una autorización** (OA) por parte de las autoridades de aviación civil
- El operador o el fabricante pueden obtener **voluntariamente certificaciones** o recibir asistencia de organizaciones aprobadas para facilitar el desarrollo de los estudios de seguridad
- Se fomentará el **desarrollo de estándares** para las operaciones más comunes

Categoría Certificada

- Corresponde a las operaciones de mayor riesgo (que tampoco están definidas aunque se apuntan algunos supuestos, p.ej. transporte de mercancías)
- El desarrollo de los requisitos específicos se encomienda a la OACI
- En términos generales se prevén todos los mecanismos habituales de la aviación civil: certificados de tipo, DOAs, POAs, ATOs, ROCs, CSs, etc.
- En resumen, se mantienen las RIs habituales de la aviación tripulada



CONCLUSIONES

Conclusiones (1)

- El marco regulatorio propuesto constituye un **avance importante** en la regulación de los RPAS en Europa
- El proceso de consulta pública se traducirá, muy probablemente en la modificación de muchas de las propuestas concretas, pero **los principios utilizados consolidan las tendencias de los últimos 24 meses**
- Hay un gran **interés político en desarrollar el mercado**. La industria tiene que aprovechar este interés
- Europa siente que en estos momentos ostenta una **posición de liderazgo** (al menos en las operaciones civiles) y quiere mantenerla

Conclusiones (2)

Cómo nos afecta

- Aunque la regulación propuesta tardará varios años en convertirse en legislación común europea, es muy importante para el sector español que nuestra legislación esté armonizada
- Afortunadamente, parece que **la futura regulación española está bastante alineada** con el resultado previsible de las iniciativas actuales de EASA y la CE:
 - Declaración previa para las operaciones más sencillas (categoría Abierta)
 - Autorización para las operaciones más complejas (categoría Específica)
- Sin embargo, existen varios aspectos en los que trabajar:
 - Excesivo alcance del espacio aéreo controlado (CTRs)
 - Reconocimiento internacional de las acreditaciones de piloto y operador
 - Uso de entidades colaboradoras