

Los drones vinieron para quedarse

● POR PEDRO MONTANO, SOCIO DEL ESTUDIO JURÍDICO SCELZA & MONTANO

Desde hace ya unos años, es frecuente la utilización de drones en el Uruguay. Las aplicaciones son múltiples. Desde constituir un *hobby*, hasta aplicaciones muy sofisticadas. Pueden servir para vigilancia, como anunció nuestra Policía con el Plan Colibrí. Pero también pueden servir para agrogocios, controlando cultivos y ganado; para el transporte de objetos de poco peso tal como anunció Amazon hace un tiempo; para emergencias médicas, transportando medicamentos o desfibriladores; para que los bomberos puedan luchar contra los incendios; para calcular la pérdida de calor de edificios; para inspeccionar el estado de construcciones o monumentos.

En agosto del año pasado, en el Estado de Dakota del Norte de EE. UU., se autorizó a la Policía a utilizar drones armados. El uso militar, lamentablemente, también se ha extendido.

Emisión de señales, acústicas o de radiofrecuencia, favorecen

también su utilización en comunicaciones.

Se calcula que hay unos 2000 aparatos en nuestro país¹.

Frente a esta tecnología, se ha planteado la necesidad de controlarla, porque puede afectar diferentes derechos: la seguridad, la intimidad, la propiedad privada, etc.

Pájaros de presa están siendo entrenados para capturar drones en vuelo², y también se piensa en utilizar redes que impidan su paso. Incluso, se han diseñado "drones cazadores" de otros drones.

Hace dos meses, se llevó a cabo una carrera de obstáculos entre drones —Extreme Drone Circuit (XDC)—, en el interior de un edificio en Las Vegas³. Es un espectáculo que enfrenta a los pilotos más diestros del mundo, muy vistoso y emocionante, sobre todo porque permite ver lo mismo que ve el piloto del dron mientras lo

hace volar, en tiempo real. Requiere una gran precisión.

Pero queremos destacar un aspecto particular, que tiene que ver con la sociabilidad de esos aparatos. Es cada vez más frecuente que se utilicen drones para tomar imágenes en fiestas, inauguraciones, ceremonias celebradas al aire libre. Sin embargo, lo que no es libre es esa misma actividad y se corre el riesgo de que se apliquen multas.

La Dirección Nacional de Infraestructura Aeronáutica (DINACIA) emitió una resolución⁴ por la cual no se los puede hacer volar en zonas pobladas o donde hay concentración de personas. Esto tiene lógica, porque esos aparatos podrían lastimar a alguien.

Tampoco se les permite volar cerca de aeródromos. En febrero pasado, Tony Tyler, director general de la Agencia Internacional de Transporte Aéreo (IATA) exigió en Singapur, previo a la inauguración del Salón de la

1 Revista *Galería*, 18/2/2016.

2 *Des bêtes à plumes contre des drones*, 2/2/2016. Fuente: www.sciencesetavenir.fr

3 VIDEO. *Une course de drones à grand spectacle à Las Vegas*, 19/1/2016. Fuente: www.sciencesetavenir.fr

4 N° 291 de 29 de agosto de 2014.

Aeronáutica, la regulación de su funcionamiento por la amenaza que suponen estos aparatos para la circulación de los aviones. Es cierto que “yo también estoy encantado de recibir una pizza traída por un dron”, dijo Tyler, pero hay que tener cuidado porque son un peligro real: ya se han denunciado 36 incidentes próximos a una colisión aérea que pudieron tener consecuencias fatales. También pueden interferir las comunicaciones.

Recientemente se anuncia la aparición de un dron de bolsillo. Se llama Onagofly, pesa 140 gramos, cabe en la palma de la mano, y se controla desde el *smartphone*⁵. Viene equipado con cámara, y puede evitar obstáculos automáticamente.

Investigadores del Instituto de robótica y mecatrónica del Centro Aeroespacial Alemán, lograron aterrizar un dron solar sobre el techo de un automóvil que se desplaza a 75 km/h. Esta primicia se produjo en el aeródromo de Mindelheim-Mattsies en Baviera⁶.

Frente a estas maravillas del progreso tecnológico —utilizadas correctamente— no se entiende por qué no se pueden tomar imágenes aéreas en nuestro país sin cumplir con disposiciones realmente anacrónicas, pensadas para aeronaves pilotadas.

En efecto, de acuerdo a esa resolución 291/2014, deben aplicarse los decretos 39/977 y 314/994. Las fechas son muy elocuentes. Se aguarda para 2018 una normativa de aplicación internacional. Pero, mientras tanto, hay que actuar dentro de ese marco jurídico obsoleto.

Así, para realizar fotografías aéreas hay que registrar el dron y su operador⁷. Y si quien realiza la tarea de manera profesional, cobra por ello, tiene que solicitar una autorización. El Art. 3 del decreto N° 39/977, indica que “Resuelta favorablemente la solicitud,... se remitirán los antecedentes a dicho Comando General, el que indicará el aeródromo de partida y llegada...”. El artículo 1-12 literal F, solicita la matrícula de la aeronave a utilizar. El art. 4 literal “b” exige nómina del personal navegante, del operario y del personal auxiliar, y el artículo 1- 12 G indicación de la “Tripulación completa de las mismas (piloto, mecánico, fotógrafo, etc.), indicando los números de las licencias respectivas”.

Pero más grave aún es la afectación de la actividad periodística, que hoy en día utiliza los drones como una herramienta más de trabajo. Todos recordamos las fotos de las últimas inundaciones en el litoral que difundieron los medios.

En efecto, los literales del artículo 1-12 del decreto establecen exigencias que los hace inutilizables. Hay que comunicar:

“E- Fecha de iniciación de los vuelos y duración aproximada de los mismos. Zona, objeto o lugar a registrar, indicados en forma precisa y delimitada su ubicación exacta, adjuntándose un croquis aclaratorio de todo ello.

K- Presentarse con antelación no menor de 5 días a la fecha en que se tenga el propósito de realizar el vuelo.

L- Indicación de la fecha de realización del vuelo.

LL- Determinación de la zona del país en que el vuelo se realizará, objetivo a fotografiar y finalidad de los trabajos”.

Exigencias de este tipo pueden configurar verdaderas modalidades de censura previa, lo que contradice elementales principios constitucionales (Constitución, art. 29).

Se comprende que la regulación pueda buscar la seguridad aérea. Pero, ¿por qué la toma de imágenes aéreas debe estar limitada? ¿Acaso Google Maps obtuvo la autorización de la DINACIA?

5 ONAGOfly: *The Smart Nano Drone*. Fuente: www.indiegogo.com

6 VIDEO. *Un drone se pose sur le toit d'une voiture lancée à 75 km/h*, 25/1/2016. Fuente: www.sciencesetavenir.fr

7 Según informa *Galería de 18/2/2016*, hay menos de 10 drones debidamente registrados.