

## **Presentación de los Coordinadores.**

### **Carlos Vasallo y Hernán Adrián Gómez**

Los Remotely Pilot Aircraft System (RPAS), vulgarmente conocidos como “drones” ya estén volando en los cielos del mundo y ello ha impulsado la urgente necesidad regulatoria civil a nivel naciones, Unión Europea y aunque en forma más reticente, en los EUA. Hasta ahora las soluciones se manifiestan en prohibiciones y/o restricciones necesarias para proteger la seguridad de la aviación tradicional, de las personas en superficie y de la privacidad. Legislar este desarrollo tecnológico involucra a todos los Estados y a Organismos Supranacionales, tal la OACI, que está trabajando a conciencia a nivel global.

Las normas operativas y técnicas también necesitan un mayor desarrollo con el fin de asegurar a los RPAs civiles poder volar junto a la aviación "convencional" integrándose al mismo espacio aéreo “no segregado” manteniendo los altos niveles de seguridad actuales.

Los países que tienen en vigencia normas RPAs están limitados a su ámbito territorial, dado que todavía no se reconocen entre los Estados procedimientos de autorizaciones, certificaciones ni licencias, como sí prevé el Convenio de Chicago de 1944 para la aviación civil tripulada, impidiendo, hasta el momento, volar aviones tripulados a distancia a nivel internacional.

En Europa las operaciones RPAs deben observar la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, incluyendo el respeto por el derecho a la vida privada, familiar y la protección de personal y de datos, normativa que en el rubro cuenta Argentina, comentada en esta obra.

Los RPAs son usados en trabajos considerados: riesgosos, sucios o aburridos, como sobrevolar estudiando volcanes en actividad, participar en rescates, hacer relevamientos y cartografía en zonas inaccesibles, y llevar a cabo diversas tareas rurales y agrícolas entre las que se destaca la de fumigación.

Las nuevas normas no serán un derecho de ficción sino regulaciones de cambios muy importantes en el “trabajo aéreo” y que en un futuro, sin duda, llegará al “transporte”. Se está gestando una reflexión serena por parte de la OACI, los EUA y de la UE, expuesta en el capítulo respectivo.

La obra ha sido estructurada sobre la base del aporte interdisciplinario, abordándose el aspecto operativo por el coautor Piloto TLA Rafael Teijo Gundin, el estrictamente técnico a cargo de los ingenieros aeronáuticos, Paolo Marino y Cristian Cuba, y en cuanto al aspecto jurídico en derecho comercial, honra esta obra el trabajo de Ignacio Quintana Carlo, Profesor de la Universidad de Zaragoza.

Este opus cuenta con el detallado comentario de la normativa argentina en vigencia por Natalia Avendaño, abogada, participante desde la ANAC del trabajo elaborativo de la reglamentación; de la anotación de los RPAs capítulo a cargo de Diego Idiart, ex Director del Registro Nacional de Aeronaves de Argentina, y Pablo Pirovano, abogado especialista en el tema de protección de datos personales y privacidad que comenta la norma argentina específica.

Agradecemos especialmente a la Facultad de Ciencias Jurídicas de la Universidad del Salvador, Buenos Aires, Argentina, al Sr. Decano y a la Directora de la Revista por el apoyo en la edición de este número especial AEQUITAS y el consiguiente respaldo académico de esta obra que hemos proyectado y coordinado con Hernán Adrian Gómez, Profesor Adjunto de la Cátedra de Derecho Aeronáutico y Espacial de esta Casa, a nuestro cargo.

Consideramos que este trabajo podrá ser un primer material de consulta y aplicación práctica para profesionales de las ciencias vinculadas, técnicos aeronáuticos y abogados. Asumimos el compromiso de su actualización ante los constantes y rápidos cambios normativos y técnicos que se darán en esta nueva forma de desarrollar y ejecutar el comercio aéreo.

