

23

de
Noviembre

Marina Franganillo

Asociada de Information Technology de
ECIJA

Hablemos de coches voladores y el uso del espacio aéreo

Son muchas las películas de ciencia ficción que nos han mostrado un futuro plagado de avances tecnológicos, a priori imposibles, que han acabado haciéndose realidad: **las zapatillas de cierre automático de Marty McFly**, los coches autónomos (como K.I.T.T., el coche inteligente de Michael Knight), los robots humanoides, las impresoras 3D... Y ahora parece que estamos más cerca de lo que nos imaginamos de encontrarnos rodeados de coches voladores como el DeLorean del doctor Emmett Brown.



Son varios los proyectos que se encuentran ya en marcha para desarrollar coches voladores (Larry Page ha invertido en alguno de ellos) y, sin ir más lejos, **Uber prevé el lanzamiento de su servicio "Uber Elevate" (servicio de transportes voladores)** para 2026, es decir, en apenas 10 años. Esto supondrá, como sucede con toda innovación tecnológica, un reto para la sociedad en varias vertientes, y, como no podría ser de otra forma, también desde el punto de vista regulatorio.

La problemática que plantearía **la existencia y el uso de coches voladores** es amplia y muy variada, pero, sin duda, la principal y primera a tratar por sus implicaciones a gran escala a nivel de seguridad y operatividad sería el lugar de circulación: el espacio aéreo.

A modo de comparación, la situación de reciente eclosión que más se podría asemejar al uso de coches voladores ha sido la proliferación de los drones, es decir, aeronaves no tripuladas operada por control remoto. **Estas máquinas no contaban con una normativa específica y ha sido necesario realizar las correspondientes modificaciones a las leyes ya existentes**, así como aprobar nuevos cuerpos legales para, aun de forma transitoria, dotar a este nuevo fenómeno de una regulación inicial encaminada a controlar su uso y explotación.

En el caso de España, y a pesar de que aún estamos pendientes de la aprobación del Reglamento que, de forma definitiva, regule el uso de drones a todos los niveles, la regulación actual fue aprobada en 2014 y consistió, básicamente, en:

1. **Ampliar la definición de "aeronave" de la Ley 48/1960 sobre Navegación Aérea** para contemplar las "máquinas pilotadas por control remoto" y extender a éstas el ámbito de aplicación de la propia Ley en lo que les fuera aplicable.
2. Establecer las condiciones en las cuales se podrán utilizar los drones, si bien este régimen transitorio se limitó a regular determinados usos con fines profesionales, **pero estableciendo en cualquier caso requisitos en cuanto a la altura máxima a la que podrá volar el dron**, si deberá encontrarse dentro del alcance visual del piloto, si éste deberá contar con un título habilitante y, en su caso, las condiciones que deberá cumplir para obtenerlo, y los deberes de comunicación a la AESA y la necesidad de obtener la correspondiente autorización de ésta para poder realizar la actividad de que se trate.

En cuanto a los coches voladores, al margen de las revisiones y adaptaciones que deberán llevarse a cabo respecto de las normas de tráfico y seguridad vial para garantizar que se ajustan a este nuevo plano (no debe olvidarse que estos coches coexistirían, **a su vez, con una multiplicidad de elementos que ya utilizan este espacio: desde aviones hasta aves**, pasando por drones y globos aerostáticos, entre otros), para poder poner en marcha un sistema de circulación que funcione será necesario realizar determinados ajustes en la normativa vigente en materia de navegación aérea.

En España, concretamente, **la Ley 48/1960 sobre Navegación Aérea** a la que se hace referencia regula, entre otras cuestiones, el uso del espacio aéreo, los requisitos que deben reunir las aeronaves para operar en él, las normas del tráfico aéreo, y las competencias en la materia.

En la actualidad, el artículo 11 de esta Ley define las aeronaves como *"toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores."* **En el supuesto de los drones fue necesario modificar los artículos 11 y 150 de la Ley 48/1960** porque no tenían cabida en la definición vigente hasta ese momento, y en el caso de los coches voladores todo apunta a que nos encontraremos en una situación similar.

Así, a raíz de lo establecido en dicha Ley, se plantea la cuestión de que la regulación y control del uso del espacio aéreo es competencia de la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA), quien, tal y como establece el artículo 150.1, debe autorizar a todas aquellas **"aeronaves de transporte privado de Empresas, las de Escuelas de Aviación, las dedicadas a trabajos técnicos o científicos y las de turismo y las deportivas"** que pretendan ocupar o circular por terrenos que no sean aeródromos y espacios cerrados (en estos dos casos no es necesaria autorización). De mantenerse

esto así, habrá que ajustar o, en cierto modo, sistematizar la concesión de esta autorización para que los coches voladores de particulares puedan operar en esos espacios.

Sin embargo, las malas noticias para empresas que, como Uber, quieran aprovechar esta nueva modalidad de transporte para prestar sus servicios en este nuevo plano las trae el propio artículo 150.1, encuadrado en el Capítulo **dedicado al "transporte privado" y a la "navegación de turismo"**, y que actualmente establece una prohibición expresa para las ya mencionadas aeronaves de transporte privado, que no podrán prestar servicios públicos de transporte aéreo. Sin duda un obstáculo que deberá **salvar Uber para poder hacer realidad su sueño de llevarnos volando (literalmente) a nuestro destino.**

