



## Presentación de los Talleres UAS-CUADERNOS DE SEGURIDAD

Arrancaron el pasado 13 de mayo en Barcelona y se celebrarán en diferentes ciudades

\*\*\*\*\*

La Unión de Asociaciones de Seguridad (UAS) y la revista CUADERNOS DE SEGURIDAD han firmado un acuerdo de colaboración para la puesta en marcha de los Talleres UAS-CUADERNOS DE SEGURIDAD, encuentros dirigidos a profesionales de la seguridad cuyo objetivo principal será convertirse en una plataforma y foro de conocimiento y debate sobre los temas de actualidad más relevantes para el sector (normativa y legislación, Protección de Datos, RPA'S, Ciberseguridad y delitos informáticos, terrorismo islamista,...).



Ante más de 50 asistentes, abrió el taller D<sup>a</sup> Angels Vila, de la DGAS, quien alabó la celebración de esta jornada para "generar conocimiento". Los RPAS, prosiguió, van a tener una legislación nueva. Debemos encontrar fórmulas para dar respuesta a estas necesidades de seguridad. La seguridad privada es una pieza clave para la seguridad pública de nuestro país. Juntos de manera coordinada y organizada. La seguridad pública genera el marco en el que debe incardinarse la seguridad privada. Tiene esta una función preventiva de primer orden. También contribuye a disminuir hechos que generan incomodidad en los ciudadanos. En los últimos años estamos viendo un descenso de la delincuencia en Europa. En Cataluña desde 2009. Sigue la tendencia a la baja en el entorno europeo. La seguridad privada también aporta una actividad tecnológica. Así se puede incorporar a las soluciones de seguridad. Por último, afirmó, hay que tener en cuenta el riesgo que pueden suponer los RPAS para la privacidad de las personas.

Seguidamente, Aitor Martín del Aeródromo de Sabadell, habló sobre la normativa de los drones en España. Explicó la definición de Drones, dividiéndolos en dos tipos: Pilotados remotamente o autónomos, que no son pilotados. Un dron es una aeronave. Desde muy pequeños hasta muy grandes como aeronaves de combate. El que se utiliza es el que tiene un límite de 25 kg, siendo la mayoría heredados de los militares, con lo que tienden a desaparecer. Los tipos de vuelo permitidos son dentro del alcance de visión del piloto. Y el otro más allá del alcance de la visión pide situación. Escenarios operacionales: línea directa de visión, en espacio pequeño, sin línea de visión nos limitan a 2kg. A nivel comercial no hay de más de 25kg hoy en día. No está permitido volar en ciudad, ni volar encima de personas. La nueva normativa permitirá volar en ciudad con limitaciones. Habrá que solicitar autorización de AESA. Ahora mismo no está permitido volar en espacio aéreo controlado. Ahora se puede en entornos rurales, bastante lejos de aeropuertos. Hay que habilitarse como operador aéreo por AESA. A nivel particular no hace falta habilitación. El piloto debe certificado teórica, práctica y médica. Además hay que ser operador para lo que se necesitan una serie de requisitos. Hoy en día los Drones están por explotar porque no hay legislación donde apoyarse. Se utilizan básicamente para fotografía, agricultura de precisión, topografía avanzada, no se hace transporte de mercancías porque implica volar en ciudad y tampoco estamos listos. Se está usando en temas de seguridad pero más bien son pruebas. Todo ello en espacio aéreo abierto. En un espacio cerrado ya no es competencia de AESA y se puede volar. Un dron es una herramienta. Será más fácil que haya aviones no tripulados que coches no tripulados.

Seguidamente Toni Caballero habló sobre tipología de los Drones. Evolución de los Drones. Nos remontamos a 1890. Sr. Tesla. Inventó un aparato llamado tele Automaton. Tiene que luchar contra la sociedad del momento. Hizo un aparato acuático dirigido por radio control. Pero fueron Elmer Sperry y Cooper Hewitt quienes desarrollaron una aeronave con girorotadores. Entorno militar de la Primera Guerra Mundial. Se crea un torpedo volante. No se podía modificar el rumbo una vez que se había lanzado. Se empieza a usar en el cine el aeromodelismo. Reginald Remy, actor, abre una fábrica de estas aeronaves. Vino muy bien en la Segunda Guerra Mundial.

Proyecto Fox en 1941. Instaló una cámara en una nave de asalto. Años 50 desarrollo de los blancos aéreos, verdadera evolución de estas aeronaves. También se empezaron a crear Drones como señuelos. Se incluían en los bombarderos para generar confusión en los enemigos. En la guerra fría se continúa con la evolución de estos blancos móviles. Se hace el primer modelo con ala rotatoria. Todo el control se hace de forma manual. Lo que volvía este control complicado. En los años 70 se busca más el reconocimiento de zonas, se busca más autonomía.

En 1996 cuando se crea la navegación GPS es cuando se hace verdaderamente preciso. La entrada del siglo XXI ha sido la verdadera revolución. Imágenes en entornos de visibilidad nula, pueden navegar a ciegas.

Clasificación. La primera, para aplicaciones civiles o militares. Clasificación por tamaño, grandes, medianos, pequeños y micro. Clasificación por tipo de misión, reconocimiento y observación, blancos aéreos, combate, investigación, salvamento, anti incendios y transporte. Por su motor, alternativos, turbinas y eléctricos. Estos últimos son los de mayor uso en el ámbito civil. Por el origen del diseño. Por la forma del despegue, desde pista, lanzadas por catapulta o lanzadera, lanzadas a mano, despegue vertical. Por la duración de la misión, larga duración, media y corta. Por las cotas, alta, media y baja. Por la forma de obtener sustentación.

La equipación es la clave de la industria. Sensores de infrarrojos o radar, espectrómetros, armas, equipos de navegación y control, equipos de transmisión y recepción de datos.

Ventajas y desventajas, ligereza y ahorro, mayor competitividad, menores costes. Inconveniente, seguridad interceptación señales, reducido tamaño, espectro de frecuencia, aceptación del público, certificación, legislación vigente.

Modos de operación. Manual, asistido, automático y autónomo.

Ventajas de los sistemas multirrotores vs. avión.

Iván Bayo, abogado de MBC Iuris, habló de la protección de datos personales derivada del uso de RPAS. En España no tenemos ninguna normativa específica de protección de datos y RPAS. En la UE acaba de publicarse una normativa, un reglamento, que regula la protección de las personas físicas en la protección de datos y el tráfico de datos, se publicó el 4 de mayo, pero no es obligatoria. Tiene que transponerse a los países y hay de plazo hasta el 25 de mayo de 2018. Si no lo aplican se produce el principio de aplicación directa. Los derechos ARCO se ven rectificadas con esta nueva normativa. Consentimiento expreso para el tratamiento. Lo tiene que demostrar el responsable del tratamiento. Facilidad de los medios para acceder a los datos de las personas. Autoridad de control independiente en cada estado miembro. Estudios de impacto en la protección de datos. Deberá existir un delegado en materia de protección de datos. Concedor aplicado al ámbito de la empresa. Vinculado a la empresa. Un controlador del tipo del "compliance officer" que desarrolle su labor de manera independiente. Este es el marco general.

Relativo a los Drones. Acuerdo del grupo de trabajo del artículo 29 que es un órgano colegiado integrado por todas las autoridades europeas en materia de protección de datos. Es de junio de 2015. Deja fuera de su ámbito todo el uso lúdico de estos Drones. Se centra en los fines comerciales e industriales. Introduce recomendaciones en esta materia. La utilización de estos dispositivos tiene una clara incidencia en la privacidad y dice lo que se puede hacer por los fabricantes y operadores. Certificación en materia de Drones que se incluirá en este ámbito. Áreas de restricción. Establecer áreas donde este restringido el vuelo de estos dispositivos.

Finalmente, representantes de mossos y de DGAS hablaron sobre el uso de los Drones para seguridad privada. Empresas del sector que empiezan a presentar Drones con uso de vigilancia. Mossos decide fabricar su propio dron policial. Usos policiales, accidentes de tráfico, vertidos en los ríos, encontrar personas perdidas mediante su teléfono móvil, búsqueda y desarrollo de nuevos servicios. Spray de pimienta para poder hacer una intervención en un domicilio. Grabaciones aéreas. Imágenes de operaciones policiales con gran número de efectivos. Contramedidas. Como pueden hacer uso terceras personas del dron policial.

Joan Camps, Dirección general de seguridad, comentó la forma de utilizar los Drones en la seguridad privada. Prestación de servicios de vigilancia mediante la vídeo vigilancia. ¿Hasta qué punto se pueden prestar mediante cámaras móviles, que son las instaladas en los Drones? Ley 4/97 que regula la vídeo vigilancia para uso judicial. Tradicionalmente de ha aplicado solamente la legislación de protección de datos. Art. 42.2 de la ley de Seguridad Privada. Referencia expresa a la posibilidad de captar imágenes de vías en espacios públicos. La normativa específica de la que habla no existe por lo que hay que utilizar la vídeo vigilancia en uso judicial, del año 97.

El art. 42.1 habla de la posibilidad de prestar servicios de vídeo vigilancia con cámaras móviles pero no dice nada de Drones. Los servicios que se prestan dentro de un lugar no están sujetos a autorización. Someter estos servicios a la normativa de seguridad aérea. Si son servicios de seguridad puros y duros los que hace el dron deben ser prestados por vigilantes de seguridad o guardas rurales.

Tras un intenso debate, tuvo lugar la clausura de este interesante taller, el primero de los que se celebrarán en esta colaboración de Cuadernos de Seguridad y UAS.

Fuente: AES