

13.35



CÁMARA DE DIPUTADOS  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

CÁMARA DE DIPUTADOS	
MESA DE MOVIMIENTO	
11 OCT 2013	
Recibido.....	1549.....Hs.
Exp. N°.....	35620.....C.D.

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE SANTA FE  
SANCIONA CON FUERZA DE  
LEY:  
REGISTRO DE VEHÍCULOS AÉREOS NO TRIPULADOS**

**ARTÍCULO 1** – La Provincia de Santa Fe adhiere a la Resolución de ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil) n.º 527/2015 y sus complementarios, con respecto al registro, uso, y manejo de Vehículos Aéreos No Tripulados (VANT) en todo el ámbito de su territorio.

**ARTÍCULO 2º** Califíquese indistintamente como VANT, dron, o bajo cualquier otra denominación a todo aparato o vehículo con capacidad de efectuar vuelos aéreos no tripulados, independientemente de su peso, tamaño o finalidad de uso.

**ARTÍCULO 3º** Créase en el ámbito de la Provincia de Santa Fe el Registro de Vehículos Aéreos No Tripulados (VANT).

**ARTÍCULO 4º** En dicho Registro que funcionará en el ámbito del Ministerio de Seguridad de la Provincia de Santa Fe, se deberán inscribir todos aquellos vehículos aéreos no tripulados, sus propietarios, y sus responsables de uso de acuerdo a la tipificación que establece la Resolución ANAC n.º 527/2015, que se empleen para cualquier uso determinado dentro del ámbito de la Provincia de Santa Fe.

**ARTÍCULO 5º** Los funcionarios de las diferentes oficinas públicas



CÁMARA DE DIPUTADOS  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

provinciales, municipales o comunales que se hallen a cargo de equipos VANT, y las fuerzas de seguridad provinciales deberán cumplimentar con las disposiciones vigentes en la materia que disponga la ANAC a nivel nacional, tanto en su matriculación, como en quienes se hallen a cargo de su manejo.

**ARTÍCULO 6°** Bajo ninguna circunstancia los VANT podrán ser autorizados a transportar o ser equipados con elementos que contengan sustancias peligrosas para las personas o bienes, o porten explosivos, o armamento.

**ARTÍCULO 7°** Tanto la autoridad de aplicación de la presente Ley, como los usuarios y en especial las dependencias públicas que utilicen los VANT para cualquier función para la que se hallen destinados, deberán observar estrictamente el cumplimiento de la legislación vigente sobre protección de datos que pudieren obtener con esos vehículos, como así también la intimidad y seguridad de las personas que se vieran incluidas en las operaciones propias de su uso.

**ARTÍCULO 8°** La autoridad de aplicación de la presente Ley deberá definir en su reglamentación las disposiciones necesarias para registrar y controlar posteriormente el cumplimiento de esta legislación.

**ARTÍCULO 9°-** Comuníquese al Poder Ejecutivo.

**Dr. Héctor José Cavallero**  
**Diputado Provincial**

**Fundamentos:**



## CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

En los últimos años, ha aparecido en nuestra sociedad a escala global, un nuevo tipo de vehículo aéreo no tripulado que suele ser asociado a fines recreativos, sin embargo, estos distan mucho de ser todos inocuos.

Estos Vehículos Aéreos No Tripulados (VANT) también conocidos como drones, pueden ser pequeños artefactos destinados a filmaciones caseras y juegos, pero al mismo tiempo guardan un aspecto profesional que comprende desde usos en agronomía, acciones policiales, acciones de guerra, o ayuda sanitaria entre tantas posibilidades en las que se los están aplicando.

Es así que van desde pequeños artefactos que pesan solo unos gramos, hasta aviones de gran porte que solo se diferencian de los comúnmente tripulados, en que no poseen esa tripulación a bordo.

Dentro de los diferentes tipos de vehículos aéreos, los VANT, tienen la capacidad de ser autónomos, en cuanto a su cualidad de despegar, volar y aterrizar automáticamente.

Por estas razones, entre otras, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) se vio en la necesidad de emitir una Resolución dado que el desarrollo científico y técnico motivó la irrupción de nuevos usuarios y aparatos en el espacio aéreo y, entre éstos, los sistemas de aeronaves no tripuladas según explica al comenzar los fundamentos de la normativa regulatoria vigente, entre sus considerandos.

Una de las cuestiones más importantes de esta Resolución es que la misma dice en su ARTÍCULO 12: "La operación de un vehículo aéreo pilotado a distancia o de un sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia será responsabilidad de quienes la lleven a cabo o faciliten, incluyendo la



responsabilidad por los daños y perjuicios que puedan provocar a terceros durante sus operaciones.”

Y también agrega en el ARTÍCULO 13: “Los propietarios u operadores de vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia están obligados a contratar un seguro de responsabilidad por los daños a terceros que pudiera ocasionar su operación. No se autorizará la circulación aérea de vehículo alguno previsto por este artículo, a menos que acredite tener asegurados tales daños. Las coberturas de riesgos no podrán ser inferiores a las establecidas, para aeronaves, en el artículo 160 del Código Aeronáutico.”

Lo hasta aquí expuesto, puede parecer exagerado, sin embargo se debe tener en cuenta que el tema entró en agenda pública, mediática y política argentina en 2014 cuando la presencia de dos drones en el espacio aéreo en la zona del aeropuerto de Aeroparque Jorge Newbery obligó a las autoridades a cancelar, durante 45 minutos, la pista de aterrizaje (Clarín, 2014).

Posteriormente, el 11 de septiembre de 2017, nuestro país se sumó a la lista de países que cuentan en sus registros con accidentes producidos por este tipo de vehículos aéreos.

Ese día, un Boeing 737-800 que regresaba de Trelew chocó contra un vehículo aéreo no tripulado que estaba sobrevolando la zona perteneciente al predio de Tierra Santa, en la Costanera Norte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Si bien el incidente no provocó daños graves a la aeronave, se puso en riesgo la vida de muchas personas.

Meses después, el día 22 de diciembre, un suceso similar tuvo lugar con el



vuelo AR1283 de Aerolíneas Argentinas, procedente del aeropuerto de Santiago de Chile, que al encontrarse próximo a su aterrizaje en Aeroparque, un VANT impactó su motor.

Por estas razones, varias fuerzas de seguridad de diversos países integrantes de la Unión Europea se hallan entrenando rapaces de gran porte para realizar la "caza" de VANT en las inmediaciones de aeropuertos.

Antes, el 15 de agosto de 2015, según informó el diario Clarín de esa fecha, un joven que "operaba de manera imprudente y sobre una zona densamente poblada un vehículo aéreo no tripulado (V.A.N.T.)" desde la obra en construcción de la Plaza Seca ubicada en Avenida Garay y Lima, hirió de cierta consideración a una persona que transitaba por el lugar. El propietario de ese aparato, fue condenado por lesiones agravadas posteriormente.

También debe observarse el caso ocurrido durante un recital en Parque Chacabuco que terminó con el procesamiento y condena por lesiones culposas (SENTENCIA 24 de Abril de 2017) de quien manejaba el VANT en ese momento, al igual que el hecho ocurrido el 27 de mayo de 2018 en la presentación en la entrada de un teatro de CABA en donde se filmaba la gala de inauguración de una obra.

En este sentido son varios los artistas que han sido heridos de mayor o menor seriedad por este tipo de artefactos durante sus presentaciones artísticas, o bien los heridos han sido los espectadores.

En consecuencia, hay que tener en cuenta ciertos factores. Lo público termina donde empieza lo privado, y uno no puede argumentar fines recreativos cuando usa los VANT para averiguar datos de terceros sin permiso, poner en riesgo la seguridad de las personas y bienes o cometer



delitos. Y esos límites tienen que regularse.

Es cierto que en muchos casos los VANT simplemente son utilizados como un juguete. Sin embargo, con el pasar de los años, la realidad demostró que también son utilizados como dispositivos de espionaje y hasta como peligrosas armas en conflictos bélicos

Al respecto, debe tenerse en cuenta que el manejo de los VANT está reglamentado y a su uso indebido le corresponde la aplicación del régimen de faltas aeronáuticas. Las sanciones van desde multa e inhabilitación hasta la aplicación del Código Penal en los casos que corresponda

Los VANT que poseen cámaras están obteniendo datos personales todo el tiempo. Se registran imágenes, localización, audio, de todo tipo de información, y esos datos de terceros están resguardados por la ley 25.326, que es la de protección de datos personales, sancionada en el año 2000.

En la mayoría de los casos y por más que suene extraño, es necesario el consentimiento de quien aparezca en imagen para poder utilizar ese material. Las únicas excepciones contemplan imágenes recabadas en actos públicos, en un evento privado (casamientos, fiestas, etc.), cuando la recolección sea realizada por el Estado Nacional en el ejercicio de sus funciones, o cuando las imágenes se recolecten para la atención a personas en situaciones de emergencia.

En el caso de fines científicos, no existen demasiadas limitaciones. En caso de que en la recolección de imágenes de personas no pueda ser evitada, se deberá aplicar sobre esos datos la llamada "técnica de disociación definitiva" o pixelado de imagen.



Para el uso recreativo, quizá el más popular de todos, no se aplica esa reglamentación siempre y cuando que se compruebe que la finalidad no es recolectar imágenes de terceros.

A excepción de los VANT pequeños y de uso recreativo, los vehículos más grandes tienen que estar autorizados por la ANAC para poder volar en suelo argentino.

Los VANT que no fueran destinados a uso recreativo deben contar con "medidas adecuadas para su protección contra actos de interferencia ilícita, conforme a la reglamentación que oportunamente aprobará la autoridad aeronáutica" y estar inscriptos en un registro especial, "que será organizado y administrado por el Registro Nacional de Aeronaves". Dichos vehículos aéreos pilotados a distancia deberán llevar una placa de identificación inalterable fijada a su estructura, según establece las normas nacionales vigentes.

Pese a lo expresado, los VANT pequeños tienen otra restricción importante: no pueden ser utilizados dentro de los 30 metros, en distancia horizontal, y menos de 10 metros, en distancia vertical, de terceros. Y la Justicia suele usar este argumento para confirmar la sentencia y el procesamiento en casos de incidentes causados por estos aparatos.

A diciembre de 2017 el Registro de Vehículos Aéreos No Tripulados (VANT), dependiente de la Administración Nacional de Aviación Civil, contaba en todo el país con 583 equipos inscriptos, buena parte de los cuales se emplean en el ámbito agropecuario.

Los VANT, más conocidos como drones de ala fija y multirrotores ("aviones" y "helicópteros"), pueden emplearse para elaborar "mapas base" para



agricultura de precisión, perfiles altimétricos y NDVI ("índice verde" de los cultivos y pasturas). También se usan para evaluar el daño de eventos climáticos (como inundaciones o granizo) o bien biológicos (malezas).

La introducción de los VANT creó una nueva salida laboral: la de operador de drones (así como los vehículos deben estar debidamente registrados, los operadores de drones también deben estar habilitados, dado que un uso indebido de los equipos es peligroso).

De este modo, la utilización de drones sin la regulación correspondiente puede afectar el derecho a la privacidad de las personas. En este contexto, muchos países han comenzado a exigir normas que pongan limitaciones a la forma en que estos vehículos operan y recaban información.

Actualmente la Policía Metropolitana está volcada a la fabricación y ensamblaje de VANT desde el año 2014, y la Policía de la Provincia de Santa Fe cuenta con similar servicio desde hace ya un par de años.

También en la provincia de Buenos Aires, la Agencia de Recaudación, ARBA, lleva adelante desde el año 2014 el sistema de Monitoreo Estratégico Satelital Integrado (MESI) que, con el propósito de detectar evasores, para ello utiliza VANT como medio para obtener imágenes satelitales de casas, terrenos y campos de la zona.

Con respecto a la privacidad y la utilización de VANT, podemos destacar dos aspectos. En primer lugar, si bien el proyecto no alcanza a los aparatos de uso recreativo, este uso es definido en la norma y se aclara que: "no se considera uso recreativo o deportivo al uso de estos vehículos para: 1) la fotografía, filmación u observación no consentida de terceros o de sus bienes o pertenencias; 2) la realización de tareas semejantes al trabajo aéreo." Se





CÁMARA DE DIPUTADOS  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

establece que estos VANT “no podrán operar a una distancia lateral menor a doscientos (200) metros de áreas residenciales, urbanizaciones, viviendas aisladas, rutas y/o autopistas y reuniones públicas o privadas al aire libre y a menos de UN (1) kilómetro de pueblos o ciudad, en ambos casos, excepto cuando previamente se hubiere obtenido autorización de la autoridad aeronáutica”.

En Argentina, la ley de protección de datos personales N° 25.326 es la encargada de proteger este derecho y dar las garantías al ciudadano. La autoridad de aplicación es la Dirección Nacional de Protección de Datos Personales (DNPDP) dependiente del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación.

Actualmente, la DNPDP se encuentra realizando una investigación sobre la relación entre VANT y privacidad. Por su parte, el Centro de Protección de Datos Personales (CPDP) de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires envió una nota en el año 201 a la ANAC con los aportes que consideran pertinentes para la regulación de los drones. En ella se destaca que “la toma de fotografías o videos desde un vehículo aéreo no tripulado sin el acuerdo de su titular contravendría un principio básico del campo de la protección de los datos personales conocido como autodeterminación informativa” (Defensoría CABA, 2015).

Asimismo, el CPDP destaca la “obligación de cumplir con el registro de toda base de datos que contenga información personal en el organismo autorizado e instrumentar el consentimiento del titular del dato en caso de toma de imágenes, videos o voces de personas identificadas o identificables” (Defensoría CABA, 2015).

De este modo, como fue expuesto antes, la expectativa de anonimato en el

15.35



CÁMARA DE DIPUTADOS  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

CÁMARA DE DIPUTADOS	
MESA DE MOVIMIENTO	
11 OCT 2013	
Recibido.....	1549.....Hs.
Exp. N°.....	35620.....C.D.

**LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE SANTA FE  
SANCIONA CON FUERZA DE  
LEY:  
REGISTRO DE VEHÍCULOS AÉREOS NO TRIPULADOS**

**ARTÍCULO 1** – La Provincia de Santa Fe adhiere a la Resolución de ANAC (Administración Nacional de Aviación Civil) n.º 527/2015 y sus complementarios, con respecto al registro, uso, y manejo de Vehículos Aéreos No Tripulados (VANT) en todo el ámbito de su territorio.

**ARTÍCULO 2º** Califíquese indistintamente como VANT, dron, o bajo cualquier otra denominación a todo aparato o vehículo con capacidad de efectuar vuelos aéreos no tripulados, independientemente de su peso, tamaño o finalidad de uso.

**ARTÍCULO 3º** Créase en el ámbito de la Provincia de Santa Fe el Registro de Vehículos Aéreos No Tripulados (VANT).

**ARTÍCULO 4º** En dicho Registro que funcionará en el ámbito del Ministerio de Seguridad de la Provincia de Santa Fe, se deberán inscribir todos aquellos vehículos aéreos no tripulados, sus propietarios, y sus responsables de uso de acuerdo a la tipificación que establece la Resolución ANAC n.º 527/2015, que se empleen para cualquier uso determinado dentro del ámbito de la Provincia de Santa Fe.

**ARTÍCULO 5º** Los funcionarios de las diferentes oficinas públicas



CÁMARA DE DIPUTADOS  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

provinciales, municipales o comunales que se hallen a cargo de equipos VANT, y las fuerzas de seguridad provinciales deberán cumplimentar con las disposiciones vigentes en la materia que disponga la ANAC a nivel nacional, tanto en su matriculación, como en quienes se hallen a cargo de su manejo.

**ARTÍCULO 6°** Bajo ninguna circunstancia los VANT podrán ser autorizados a transportar o ser equipados con elementos que contengan sustancias peligrosas para las personas o bienes, o porten explosivos, o armamento.

**ARTÍCULO 7°** Tanto la autoridad de aplicación de la presente Ley, como los usuarios y en especial las dependencias públicas que utilicen los VANT para cualquier función para la que se hallen destinados, deberán observar estrictamente el cumplimiento de la legislación vigente sobre protección de datos que pudieren obtener con esos vehículos, como así también la intimidad y seguridad de las personas que se vieran incluidas en las operaciones propias de su uso.

**ARTÍCULO 8°** La autoridad de aplicación de la presente Ley deberá definir en su reglamentación las disposiciones necesarias para registrar y controlar posteriormente el cumplimiento de esta legislación.

**ARTÍCULO 9°-** Comuníquese al Poder Ejecutivo.

**Dr. Héctor José Cavallero**  
**Diputado Provincial**

**Fundamentos:**



## CÁMARA DE DIPUTADOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

En los últimos años, ha aparecido en nuestra sociedad a escala global, un nuevo tipo de vehículo aéreo no tripulado que suele ser asociado a fines recreativos, sin embargo, estos distan mucho de ser todos inocuos.

Estos Vehículos Aéreos No Tripulados (VANT) también conocidos como drones, pueden ser pequeños artefactos destinados a filmaciones caseras y juegos, pero al mismo tiempo guardan un aspecto profesional que comprende desde usos en agronomía, acciones policiales, acciones de guerra, o ayuda sanitaria entre tantas posibilidades en las que se los están aplicando.

Es así que van desde pequeños artefactos que pesan solo unos gramos, hasta aviones de gran porte que solo se diferencian de los comúnmente tripulados, en que no poseen esa tripulación a bordo.

Dentro de los diferentes tipos de vehículos aéreos, los VANT, tienen la capacidad de ser autónomos, en cuanto a su cualidad de despegar, volar y aterrizar automáticamente.

Por estas razones, entre otras, la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) se vio en la necesidad de emitir una Resolución dado que el desarrollo científico y técnico motivó la irrupción de nuevos usuarios y aparatos en el espacio aéreo y, entre éstos, los sistemas de aeronaves no tripuladas según explica al comenzar los fundamentos de la normativa regulatoria vigente, entre sus considerandos.

Una de las cuestiones más importantes de esta Resolución es que la misma dice en su ARTÍCULO 12: "La operación de un vehículo aéreo pilotado a distancia o de un sistema de vehículos aéreos pilotados a distancia será responsabilidad de quienes la lleven a cabo o faciliten, incluyendo la



responsabilidad por los daños y perjuicios que puedan provocar a terceros durante sus operaciones.”

Y también agrega en el ARTÍCULO 13: “Los propietarios u operadores de vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia están obligados a contratar un seguro de responsabilidad por los daños a terceros que pudiera ocasionar su operación. No se autorizará la circulación aérea de vehículo alguno previsto por este artículo, a menos que acredite tener asegurados tales daños. Las coberturas de riesgos no podrán ser inferiores a las establecidas, para aeronaves, en el artículo 160 del Código Aeronáutico.”

Lo hasta aquí expuesto, puede parecer exagerado, sin embargo se debe tener en cuenta que el tema entró en agenda pública, mediática y política argentina en 2014 cuando la presencia de dos drones en el espacio aéreo en la zona del aeropuerto de Aeroparque Jorge Newbery obligó a las autoridades a cancelar, durante 45 minutos, la pista de aterrizaje (Clarín, 2014).

Posteriormente, el 11 de septiembre de 2017, nuestro país se sumó a la lista de países que cuentan en sus registros con accidentes producidos por este tipo de vehículos aéreos.

Ese día, un Boeing 737-800 que regresaba de Trelew chocó contra un vehículo aéreo no tripulado que estaba sobrevolando la zona perteneciente al predio de Tierra Santa, en la Costanera Norte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Si bien el incidente no provocó daños graves a la aeronave, se puso en riesgo la vida de muchas personas.

Meses después, el día 22 de diciembre, un suceso similar tuvo lugar con el



vuelo AR1283 de Aerolíneas Argentinas, procedente del aeropuerto de Santiago de Chile, que al encontrarse próximo a su aterrizaje en Aeroparque, un VANT impactó su motor.

Por estas razones, varias fuerzas de seguridad de diversos países integrantes de la Unión Europea se hallan entrenando rapaces de gran porte para realizar la "caza" de VANT en las inmediaciones de aeropuertos.

Antes, el 15 de agosto de 2015, según informó el diario Clarín de esa fecha, un joven que "operaba de manera imprudente y sobre una zona densamente poblada un vehículo aéreo no tripulado (V.A.N.T.)" desde la obra en construcción de la Plaza Seca ubicada en Avenida Garay y Lima, hirió de cierta consideración a una persona que transitaba por el lugar. El propietario de ese aparato, fue condenado por lesiones agravadas posteriormente.

También debe observarse el caso ocurrido durante un recital en Parque Chacabuco que terminó con el procesamiento y condena por lesiones culposas (SENTENCIA 24 de Abril de 2017) de quien manejaba el VANT en ese momento, al igual que el hecho ocurrido el 27 de mayo de 2018 en la presentación en la entrada de un teatro de CABA en donde se filmaba la gala de inauguración de una obra.

En este sentido son varios los artistas que han sido heridos de mayor o menor seriedad por este tipo de artefactos durante sus presentaciones artísticas, o bien los heridos han sido los espectadores.

En consecuencia, hay que tener en cuenta ciertos factores. Lo público termina donde empieza lo privado, y uno no puede argumentar fines recreativos cuando usa los VANT para averiguar datos de terceros sin permiso, poner en riesgo la seguridad de las personas y bienes o cometer



delitos. Y esos límites tienen que regularse.

Es cierto que en muchos casos los VANT simplemente son utilizados como un juguete. Sin embargo, con el pasar de los años, la realidad demostró que también son utilizados como dispositivos de espionaje y hasta como peligrosas armas en conflictos bélicos

Al respecto, debe tenerse en cuenta que el manejo de los VANT está reglamentado y a su uso indebido le corresponde la aplicación del régimen de faltas aeronáuticas. Las sanciones van desde multa e inhabilitación hasta la aplicación del Código Penal en los casos que corresponda

Los VANT que poseen cámaras están obteniendo datos personales todo el tiempo. Se registran imágenes, localización, audio, de todo tipo de información, y esos datos de terceros están resguardados por la ley 25.326, que es la de protección de datos personales, sancionada en el año 2000.

En la mayoría de los casos y por más que suene extraño, es necesario el consentimiento de quien aparezca en imagen para poder utilizar ese material. Las únicas excepciones contemplan imágenes recabadas en actos públicos, en un evento privado (casamientos, fiestas, etc.), cuando la recolección sea realizada por el Estado Nacional en el ejercicio de sus funciones, o cuando las imágenes se recolecten para la atención a personas en situaciones de emergencia.

En el caso de fines científicos, no existen demasiadas limitaciones. En caso de que en la recolección de imágenes de personas no pueda ser evitada, se deberá aplicar sobre esos datos la llamada "técnica de disociación definitiva" o pixelado de imagen.



Para el uso recreativo, quizá el más popular de todos, no se aplica esa reglamentación siempre y cuando que se compruebe que la finalidad no es recolectar imágenes de terceros.

A excepción de los VANT pequeños y de uso recreativo, los vehículos más grandes tienen que estar autorizados por la ANAC para poder volar en suelo argentino.

Los VANT que no fueran destinados a uso recreativo deben contar con "medidas adecuadas para su protección contra actos de interferencia ilícita, conforme a la reglamentación que oportunamente aprobará la autoridad aeronáutica" y estar inscriptos en un registro especial, "que será organizado y administrado por el Registro Nacional de Aeronaves". Dichos vehículos aéreos pilotados a distancia deberán llevar una placa de identificación inalterable fijada a su estructura, según establece las normas nacionales vigentes.

Pese a lo expresado, los VANT pequeños tienen otra restricción importante: no pueden ser utilizados dentro de los 30 metros, en distancia horizontal, y menos de 10 metros, en distancia vertical, de terceros. Y la Justicia suele usar este argumento para confirmar la sentencia y el procesamiento en casos de incidentes causados por estos aparatos.

A diciembre de 2017 el Registro de Vehículos Aéreos No Tripulados (VANT), dependiente de la Administración Nacional de Aviación Civil, contaba en todo el país con 583 equipos inscriptos, buena parte de los cuales se emplean en el ámbito agropecuario.

Los VANT, más conocidos como drones de ala fija y multirrotores ("aviones" y "helicópteros"), pueden emplearse para elaborar "mapas base" para





agricultura de precisión, perfiles altimétricos y NDVI (“índice verde” de los cultivos y pasturas). También se usan para evaluar el daño de eventos climáticos (como inundaciones o granizo) o bien biológicos (malezas).

La introducción de los VANT creó una nueva salida laboral: la de operador de drones (así como los vehículos deben estar debidamente registrados, los operadores de drones también deben estar habilitados, dado que un uso indebido de los equipos es peligroso).

De este modo, la utilización de drones sin la regulación correspondiente puede afectar el derecho a la privacidad de la personas. En este contexto, muchos países han comenzado a exigir normas que pongan limitaciones a la forma en que estos vehículos operan y recaban información.

Actualmente la Policía Metropolitana esta volcada a la fabricación y ensamblaje de VANT desde el año 2014, y la Policía de la Provincia de Santa Fe cuenta con similar servicio desde hace ya un par de años.

También en la provincia de Buenos Aires, la Agencia de Recaudación, ARBA, lleva adelante desde el año 2014 el sistema de Monitoreo Estratégico Satelital Integrado (MESI) que, con el propósito de detectar evasores, para ello utiliza VANT como medio para obtener imágenes satelitales de casas, terrenos y campos de la zona.

Con respecto a la privacidad y la utilización de VANT, podemos destacar dos aspectos. En primer lugar, si bien el proyecto no alcanza a los aparatos de uso recreativo, este uso es definido en la norma y se aclara que: “no se considera uso recreativo o deportivo al uso de estos vehículos para: 1) la fotografía, filmación u observación no consentida de terceros o de sus bienes o pertenencias; 2) la realización de tareas semejantes al trabajo aéreo.” Se



CÁMARA DE DIPUTADOS  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

establece que estos VANT “no podrán operar a una distancia lateral menor a doscientos (200) metros de áreas residenciales, urbanizaciones, viviendas aisladas, rutas y/o autopistas y reuniones públicas o privadas al aire libre y a menos de UN (1) kilómetro de pueblos o ciudad, en ambos casos, excepto cuando previamente se hubiere obtenido autorización de la autoridad aeronáutica”.

En Argentina, la ley de protección de datos personales N° 25.326 es la encargada de proteger este derecho y dar las garantías al ciudadano. La autoridad de aplicación es la Dirección Nacional de Protección de Datos Personales (DNPDP) dependiente del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos de la Nación.

Actualmente, la DNPDP se encuentra realizando una investigación sobre la relación entre VANT y privacidad. Por su parte, el Centro de Protección de Datos Personales (CPDP) de la Defensoría del Pueblo de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires envió una nota en el año 201 a la ANAC con los aportes que consideran pertinentes para la regulación de los drones. En ella se destaca que “la toma de fotografías o videos desde un vehículo aéreo no tripulado sin el acuerdo de su titular contravendría un principio básico del campo de la protección de los datos personales conocido como autodeterminación informativa” (Defensoría CABA, 2015).

Asimismo, el CPDP destaca la “obligación de cumplir con el registro de toda base de datos que contenga información personal en el organismo autorizado e instrumentar el consentimiento del titular del dato en caso de toma de imágenes, videos o voces de personas identificadas o identificables” (Defensoría CABA, 2015).


De este modo, como fue expuesto antes, la expectativa de anonimato en el



CÁMARA DE DIPUTADOS  
DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

espacio público debe ser garantizada y por ningún momento puede perderse de vista a la imagen como un dato personal que requiere protección. También es importante el establecimiento de medidas de transparencia que garanticen el derecho de acceso a la información pero también el derecho a la actualización, rectificación y supresión de datos.

Por las razones expuestas, es que se solicita la aprobación del presente proyecto de Ley.

  
HÉCTOR JOSÉ CAVALLERO  
PRESIDENTE  
Bloque Frente Justicialista para la Victoria  
CÁMARA DE DIPUTADOS