

LÍMITES LEGALES | USO DE AERONAVES NO TRIPULADAS POR LAS FUERZAS DE SEGURIDAD

# Un dron puede espiar, pero no multar por exceso de velocidad

Pueden detectar si un coche supera el límite de velocidad, pero todavía no es legal utilizarlos para poner multas por esta infracción. Sin embargo, sí por otras imprudencias, como usar el móvil al volante o un mal adelantamiento.

M<sup>a</sup> José G. Serranillos. Madrid  
Son pequeños y casi invisibles, pero también grandes depredadores capaces de vigilar desde el aire nuestras carreteras, que *compiten* ya con los radares de los helicópteros *Pegasus*. Son los drones, y la DGT empezó a usarlos en las pasadas campañas de Semana Santa y de verano para detectar infracciones y velar por la seguridad del tráfico.

En total, son once y están dotados de cámaras de alta precisión con un alcance de visión de siete kilómetros y un radio de acción de 500 metros. Se controlan de forma remota desde tierra y pueden grabar infracciones como el uso del móvil mientras se conduce, fumar al volante, comer, circular sin cinturón o realizar un mal adelantamiento. Su presencia es mayor en aquellos tramos de mayor riesgo de accidentalidad y con mayor tránsito de usuarios vulnerables como ciclistas, motoristas y peatones.

Sin embargo, no pueden multar por exceso de velocidad. Al menos, de momento. La razón está en que sus cámaras no están homologadas con el certificado necesario que otorga el Centro Español de Metrología para captar imágenes en movimiento. De esta tarea se ocupan los radares, fijos y móviles, como los de los 13 helicópteros *Pegasus* que sobrevuelan las carreteras. Según informó la DGT hace unas semanas, otros veinte drones están en proceso de licitación. Una vez tramitada, se incorporarán a labores de vigilancia y control del tráfico.

El aumento de la flota refleja el creciente uso que están haciendo de ellos las Fuerzas de Seguridad del Estado, en este caso la Policía, con el fin de reducir los accidentes en la carretera. Su uso irá *in crescendo*, lo que requerirá igualmente un mayor esfuerzo para que la legislación en torno a estos aparatos se aplique correctamente.



## La normativa comunitaria, más próxima

La norma española vigente sobre drones, tanto para uso particular como por las Fuerzas de Seguridad del Estado, es un real decreto de 2017. Los drones militares son operados por el Ministerio de Defensa y, por tanto, su control es competencia de este organismo, que debe guiarse por el reglamento de

circulación aérea operativa del año 2016, y por la ley de seguridad aérea de 2003. El sector de los drones ya se prepara para la entrada en funcionamiento de la normativa europea a partir de junio de 2020. A partir de esa fecha, los operadores de drones tendrán la obligación de registrarse en el estado

donde tienen su residencia o su principal lugar de negocio. La Agencia Europea de Seguridad Aérea (Easa) tiene listas las normas sobre drones que velarán por garantizar que las operaciones con estos dispositivos en Europa sean seguras. Además, ayudarán a proteger la privacidad de los ciudadanos.



**La DGT cuenta con 11 drones, a los que se sumarán otros 20, que están en proceso de licitación**

**Se empiezan a emplear para otros fines públicos, como la vigilancia de aduanas**

**El uso de imágenes grabadas por estos dispositivos está sujeto a la ley de protección de datos**

Juan Carlos Jurado, abogado de Montero Aramburu, recuerda que los drones usados por la Policía y por organismos públicos, como los ligados a salvamento marítimo, protección de aduanas, vigilancia de incendios o la localización de personas desaparecidas –como en la reciente búsqueda de Blanca Fernández Ochoa– se consideran drones civiles y se rigen por la normativa española vigente: un real decreto de 2017.

### Ante todo, seguridad

Jurado explica que esta norma incluye un apartado (artículo 3.2) referido al uso por parte de las Fuerzas de Seguridad del Estado. En él, aclara, se dice que estos drones “serán operados conforme a los protocolos del organismo público responsable de prestar y autorizar la operación”.

Hay que partir de la premisa de que “la seguridad pri-

ma”, subraya el abogado. Es decir, ante todo “está garantizar la seguridad del tráfico, de las personas o de la operación que se esté realizando”.

Una cuestión en la que también insiste María Marelza, asociada sénior de Garrigues. “La seguridad ciudadana está por encima de todo. Ante cuestiones de si es obligatorio avisar de la grabación de imágenes desde el aire con drones, la respuesta es negativa. Igual que no hay obligación de informar sobre la existencia de otros radares, móviles o fijos, aunque haya carteles en

la carretera que lo hagan”, señala Marelza.

Sobre el uso de estas imágenes, la normativa de protección de datos personales (Ley Orgánica de 2018) es la que rige. Juan Carlos Jurado subraya que la norma contempla el “tratamiento de las imágenes por las Fuerzas de Seguridad del Estado y los órganos competentes para la vigilancia con fines de prevención, investigación, detección o enjuiciamiento de infracciones penales”. Una vez más la ley aclara que, ante todo, está garantizar la seguridad pública.

¿Qué ocurre, por ejemplo, en supuestos en los que se avería el dron y pueda caer en

la carretera? “Se actuaría del mismo modo que en casos de un accidente de un coche de la Guardia Civil o de un helicóptero de Tráfico: los daños están cubiertos por la póliza obligatoria de responsabilidad civil frente a terceros por los desperfectos que puedan ocasionarse”, aclara María Marelza.

Cada vez será más habitual, recuerda la abogada, ver sobrevolar en el aire estos dispositivos que tendrán más cometidos, como la detección y prevención de incendios, el control de la pesca ilegal o la vigilancia de aduanas.



## El ojo que todo lo ve



### Más eficientes

Por su tamaño, los drones son más ágiles y llegan a más sitios que un helicóptero en tareas como la búsqueda de personas en la montaña o la detección de incendios.



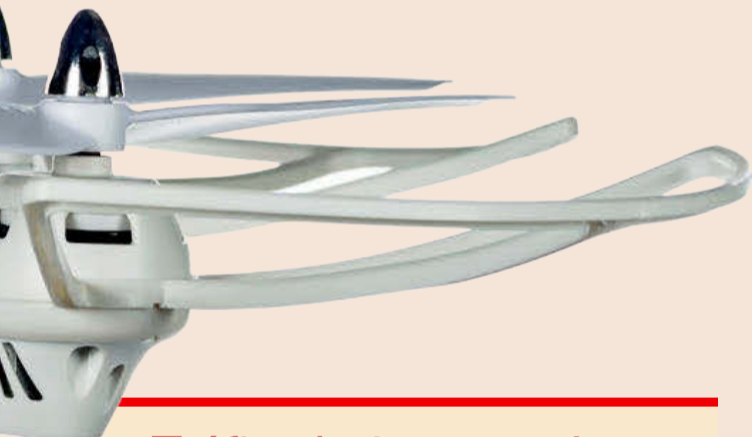
### Un recurso económico

El precio total de un dron para vigilar el tráfico es de 5.500 euros, no necesita combustible y es operado desde tierra por un profesional con licencia para esta actividad.



### 160.000 kilómetros

La DGT comenzó a usar drones en abril con motivo del dispositivo especial de tráfico de Semana Santa, continuando en la campaña de verano. Pueden vigilar 160.000 kilómetros de carreteras de la red nacional.



## Tráfico bajo control

Ante el creciente empleo de drones por parte de particulares y las Fuerzas de Seguridad, los fabricantes de estos dispositivos incrementan sus esfuerzos para ajustarse a la legislación vigente que garantice su uso. Desde Wake Engineering, fabricante del modelo de dron 'Fulmar', consideran que uno de los mayores inconvenientes hoy en día en materia legislativa es la falta de implementación del concepto 'U-Space'. Es el programa que quiere impulsar la Comisión Europea para crear un espacio comunitario de control del tráfico aéreo automatizado para drones que vuelen hasta los 150 metros de altura. "La implementación de esta infraestructura, que proporcionará información para llevar a cabo operaciones seguras, es fundamental para las actividades de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado", explican desde la compañía.



Modelo de dron 'Fulmar', fabricado por Wake Engineering.



## POLÍTICA RETRIBUTIVA | GRANDES FIRMAS

# Salarios de altura en la élite de la abogacía londinense

El aumento de casos sobre la regulación en EEUU y la salida de Reino Unido de la UE disparan los sueldos en los grandes despachos de la City.

Kate Beioley, Financial Times

Los grandes despachos de abogados en Londres cobraron sueldos récord durante el año pasado, impulsados por los casos de asesoramiento encargados por las multinacionales afectadas por la incertidumbre regulatoria relacionada con el Brexit y las políticas de Donald Trump.

Los socios de la firma Freshfields Bruckhaus Deringer se situaron a la cabeza en el cobro de salarios millonarios: su remuneración media aumentó un 6%, hasta los 1,8 millones de libras (unos dos millones de euros) en 2018.

El salario de los socios de cuota —aquellos que participan de los beneficios de la firma— en los despachos del llamado *Magic Circle* (Linklaters, Clifford Chance y Allen & Overy) también se incrementó a entre 1,6 y 1,7 millones de libras. Andrew Ballheimer, socio director de Allen & Overy, subraya que su negocio se está beneficiando de los clientes que deben afrontar "un aumento de los problemas regulatorios globales y que necesitan gestionar el riesgo legal", detalla.

De este modo, los despachos tratan de ayudar a compañías multinacionales a sortear un campo minado de normativas, provocado por la salida de Reino Unido de la Unión Europea, que Boris

Johnson —sucesor de Theresa May como primer ministro— ha prometido culminar a finales del próximo mes de octubre. Al mismo tiempo, el mayor control al que se somete a las operaciones extranjeras en EEUU, por motivos de seguridad, ha elevado los honorarios de los abogados que asesoran sobre este ámbito.

### Alza de las comisiones

El beneficio de Allen & Overy por socio de cuota subió un 1%, hasta 1,7 millones de libras, mientras que los beneficios antes de impuestos de la firma escalaron a 708 millones de libras. Su rival, Freshfields Bruckhaus Deringer, aclara que el trabajo regulatorio ha ayudado a incrementar las comisiones un 5%, hasta 1.500 millones de libras.

La demanda de asesoramiento en materia regulatoria había aumentado en el último año, pero los costes de las inversiones también lo hicieron. Desde Freshfields explican que había subido la inversión en su negocio ligado a la regulación estadounidense para hacer frente al repunte de actividad motivada por las políticas de la administración Trump, que ha endurecido el control sobre los negocios extranjeros en tecnologías estadounidenses. Estas inversiones son supervisadas por el Comité de In-

**El salario de los socios de cuota se incrementó hasta 1,7 millones de libras el año pasado**

**Se vive una dura batalla entre firmas de Reino Unido y de Londres por captar el mejor talento**

versión Extranjera en Estados Unidos (Cfius). En febrero, Freshfields contrató al exfuncionario de este organismo Aimen Mir.

"Las actuaciones sobre transacciones en EEUU requieren de la aprobación de Cfius, incluso para las cosas sencillas. Así que contamos con un equipo regulatorio completo en EEUU", explica Stephen Eilers, socio gerente del despacho.

Por su parte, los socios de cuota de Linklaters obtuvieron un aumento salarial medio del 10,5%, con un beneficio por socio de 1,7 millones de libras, alcanzando un nuevo récord. En Clifford Chance percibieron 1,6 millones de libras, de media.

En los últimos años, las firmas de Londres han tenido que afrontar la dura competencia de sus rivales estadounidenses, que ofrecen paquetes de remuneración más generosos. Esto ha provocado una dura guerra por captar talento legal en áreas como el capital riesgo, y ha hecho que aumente el sueldo de algunos socios. Las firmas del *Magic Circle* han respondido modificando sus rígidas estructuras salariales para otorgar a los socios más destacados una proporción mayor de los beneficios y para atraer a rivales estadounidenses.

Desde 2015, Clifford Chance ha revisado en sucesivas ocasiones su modelo de remuneración basado en la antigüedad, con el fin de fomentar la flexibilidad y pagar así más a determinados socios. Freshfields remodeló su estructura salarial en 2017, permitiendo que aquellos que generen más comisiones puedan ganar hasta cinco veces lo que los socios junior.

La batalla ha llegado también a los sueldos de los abogados recién licenciados. Allen & Overy, Clifford Chance, Freshfields y Linklaters han incrementado el paquete salarial para estos profesionales a 100.000 libras. Compiten así con las generosas ofertas de las firmas estadounidenses asentadas en Reino Unido.