



COMITÉ JURÍDICO — 37º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 4 – 7 de septiembre de 2018)

Cuestión 2: Consideración del Programa general de trabajo del Comité Jurídico

ACLARACIÓN SOBRE LA APLICABILIDAD DEL CONVENIO DE CHICAGO Y LOS SARPS A DETERMINADAS CATEGORÍAS DE RPAS/UAS

(Nota presentada por Francia, Hungría, Polonia y República Checa)

1. ANTECEDENTES

1.1 Los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (llamados también sistemas de aeronaves no tripuladas o drones; denominados más adelante en esta nota **RPAS/UAS**) han evolucionado rápidamente en los últimos años. Debido a las nuevas tecnologías los RPAS/UAS son más asequibles y capaces. El uso de RPAS/UAS es cada vez más generalizado y están siendo operados en parte por el público en general y no sólo por profesionales de la aviación. Están surgiendo nuevas oportunidades, y al mismo tiempo los nuevos peligros para la aviación o las personas en tierra se están convirtiendo en una realidad. Es probable que inclusive aumente esta tendencia en un futuro cercano.

1.2 Los RPAS/UAS son sumamente variados en su peso y tamaño: máquinas cuya MTOW es de decenas de toneladas (p.ej.: RQ-4 Global Hawk); así como de 1 kg e incluso de decenas de gramos (p.ej.: sistemas de múltiples rotores disponibles comercialmente).

1.3 El Convenio de Chicago contiene disposiciones que mencionan explícitamente los RPAS/UAS: en el Artículo 8, que se refiere a (i) una autorización obligatoria para volar en el espacio aéreo de un Estado contratante y (ii) la obligación de garantizar la protección de la aviación tripulada ante los RPAS/UAS. El Artículo 8 utiliza la expresión “*aeronaves sin piloto*” y “*aeronave capaz de volar sin piloto*” (*a bordo*).

1.4 Tanto la OACI, como las instituciones regionales (p.ej.: la UE) y los Estados miembros han estado desarrollando e introduciendo recientemente nueva reglamentación dirigida a los RPAS/UAS. Por ejemplo, se han expedido varias enmiendas de los SARPS de la OACI relacionadas con los RPAS/UAS. La UE está a punto de introducir un nuevo reglamento vinculante relativa a los RPAS/UAS, que será aplicable a todos los RPAS/UAS civiles en los estados de la UE, sin importar su tamaño, peso o uso previsto. Otros Estados miembros han participado en iniciativas similares.

1.5 El Programa general de trabajo del Comité Jurídico incluyó desde la 39ª Asamblea de la OACI la cuestión “*Estudio de las cuestiones jurídicas relacionadas con las aeronaves pilotadas a distancia*” con la más alta prioridad entre otras cuestiones del orden del día.

1.6 Los Representantes u órganos de la OACI han analizado de manera oficiosa otros artículos del Convenio de Chicago con respecto a los RPAS/UAS (p.ej.: el Artículo 29). El Comité Jurídico también ha considerado la aplicabilidad de los instrumentos de responsabilidad civil internacional a los RPAS/UAS. Sin embargo, ninguna de las evaluaciones mencionadas contiene orientaciones claras con respecto a las cuestiones jurídicas planteadas a continuación.

2. PROBLEMAS ENCONTRADOS

(A) Aplicabilidad a RPAS/UAS de menor tamaño – límite incierto

2.1 La aplicabilidad del Convenio de Chicago (y de los SARPS) a determinadas categorías de RPAS/UAS parece incierta. El texto del Artículo 8 es general y el Convenio de Chicago no contiene directrices distintas a los principios generales válidos relativos a su aplicabilidad. Si bien es muy probable que los RPAS/UAS de gran tamaño que participan en vuelos internacionales podrían estar sujetos al Convenio de Chicago, la cuestión es mucho menos clara en el caso de RPAS/UAS de menor tamaño o muy pequeños (véase 1.2 anterior).

2.2 Sigue habiendo incertidumbre sobre los criterios decisivos para incluir o excluir a los RPAS/UAS del alcance de aplicación del Convenio de Chicago: p.ej. tamaño, peso, uso previsto, o tipo de operación, etc.; o una combinación de los mismos. Algunos RPAS/UAS menor tamaño podrían utilizarse tanto como (i) modelos de aeronaves e inclusive juguetes o como (ii) RPAS/UAS profesionales para trabajos aéreos. Además, si bien en algunos países el límite de 25 kg puede ser un umbral para establecer un régimen de reglamentación más flexible o más riguroso, en otros países no es así. Por ejemplo, en la reglamentación emergente de la UE no se eximirán los RPAS/UAS de menos de 25 kg (aunque se utilicen para recreación) de la aplicación de reglas y obligaciones vinculantes. Al mismo tiempo, algunos estudios demostraron que incluso los RPAS/UAS de MTOM de varios kilogramos podrían causar graves daños a la aviación civil (p.ej.: si interfieren con el motor de propulsión).

2.3 Lo anterior se relaciona con el interrogante de si (todos) los RPAS/UAS deberían considerarse “aeronaves” sujetas al Convenio de Chicago; y podría tener repercusiones prácticas graves con respecto a la aplicabilidad de las obligaciones dimanantes del Artículo 8 y también de otros artículos del Convenio de Chicago. Por ejemplo, el Artículo 3 bis: ¿en qué medida se aplica a los RPAS/UAS (y a sus categorías), la obligación de abstenerse de recurrir al uso de armas en contra las aeronaves civiles en vuelo y la obligación de no poner en peligro la seguridad operacional de las aeronaves? El objetivo de esta prohibición es bastante claro en el caso de aeronaves tripuladas: protección de sus ocupantes. Sin embargo, esto puede ser bastante cuestionable en el caso de RPAS/UAS pequeños. Esta podría ser una cuestión muy práctica en el contexto de tecnologías y dispositivos “anti-drones”.

2.4 Además, otro interrogante conexo es si la dimensión internacional (participación en la navegación aérea internacional) es un prerrequisito para la aplicabilidad de los artículos pertinentes (p.ej.: 8 y 3 bis) del Convenio de Chicago a los RPAS/UAS. Por consiguiente, debería aclararse la forma de determinar la nacionalidad de los pequeños RPAS/UAS, especialmente siendo que algunos de ellos podrían no estar matriculados oficialmente en el sentido de lo dispuesto en el Artículo 17 del Convenio de Chicago.

2.5 En este contexto, es necesario contar con directrices para la interpretación con respecto al límite de aplicabilidad del Convenio de Chicago. Por una parte, la interpretación correcta debería garantizar la seguridad operacional de la aviación internacional y por otra parte, evitar requisitos demasiado estrictos y onerosos.

(B) “Autorización especial” por un Estado miembro

2.6 El Artículo 8 del Convenio de Chicago parece basarse explícitamente en el principio de que un Estado miembro expide una autorización para RPAS/UAS *en forma individual y especial*¹. Sin embargo, en la práctica los Estados con frecuencia expiden a los RPAS/UAS autorizaciones de largo plazo para volar, o permiten que determinadas categorías de RPAS/UAS vuelen sin requerir ninguna autorización específica. En lugar de ello, dependen únicamente de disposiciones específicas de la legislación (lo mismo es válido para la categoría llamada “*Abierta*” de operaciones de RPAS/UAS en la legislación emergente de la UE).

2.7 Además, la pertinencia de un aspecto internacional de la operación de los RPAS/UAS también puede no estar clara en este caso (a manera de analogía véase el punto 2.4 anterior).

2.8 Convendría confirmar explícitamente que el enfoque descrito en 2.6 es acorde con las obligaciones derivadas del Artículo 8 del Convenio de Chicago (o aclarar que no lo es, respectivamente).

3. CONCLUSIÓN

3.1 De todo esto se desprende que hay cuestiones jurídicas por resolver con respecto a la aplicabilidad del Convenio de Chicago y los SARPS relativos a los RPAS/UAS, particularmente con respecto a (A) los RPAS/UAS de menor tamaño y (B) la naturaleza de la autorización prevista en el Artículo 8.

3.2 Las cuestiones no resueltas podrían tener consecuencias prácticas y requerir aclaración. Dicha aclaración aumentaría la seguridad jurídica y por lo tanto redundaría en beneficio de los Estados miembros, de la OACI, de las instituciones u organizaciones regionales y de las demás partes interesadas.

4. MEDIDAS PROPUESTAS AL COMITÉ JURÍDICO

Se invita al Comité Jurídico de la OACI a:

- a) tomar nota de las cuestiones de orden jurídico planteadas en esta nota de estudio;
- b) emitir su opinión al respecto; y
- c) tomar las medidas que estime necesarias para su aclaración (p.ej.: iniciar un estudio por la Dirección de asuntos jurídicos y relaciones exteriores o establecer un equipo especial de trabajo dedicado a este tema).

— FIN —

¹ “Ninguna aeronave capaz de volar sin piloto volará sin él sobre el territorio de un Estado contratante, a menos que se cuente con autorización especial de tal Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización.”