



**NOTA DE ESTUDIO**

**COMITÉ JURÍDICO – 39º PERÍODO DE SESIONES**

(Montreal, 25 – 28 de junio de 2024)

**Cuestión 2: Consideración del programa general de trabajo del Comité Jurídico**

**DISPOSICIONES SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LAS OPERACIONES DE LAS AERONAVES TRIPULADAS A DISTANCIA (RPAS)**

(Nota presentada por la República Dominicana)

**1. ANTECEDENTES**

1.1 La OACI define las Aeronaves dirigidas por Control Remoto, como aquellas aeronaves no tripuladas pilotadas desde una estación de pilotaje a distancia (RPA). Por el auge galopante que ha tenido esta modalidad de transporte, incluyendo las innovaciones para su fabricación y operación, la OACI ha venido dando pasos para la implementación de medidas que garanticen la seguridad de esas operaciones, tomando en consideración su naturaleza.

1.2 En marzo de 2015, la OACI celebró el Simposio sobre Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAs), y durante su 222º Período de Sesiones en marzo de 2021, el Consejo de la organización aprobó una enmienda al Anexo 8 – Aeronavegabilidad, que abarca los requisitos de certificación para aviones y helicópteros pilotados a distancia, además de las estaciones de piloto remotas (RPS) desde las que se operan. Las nuevas disposiciones entraron en vigor el 12 de julio de 2021, y serán aplicables a partir del 26 de noviembre de 2026.

**2. ANÁLISIS**

2.1 El uso de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAs) es cada día más frecuente en actividades diversas, que van desde aquellas que fomenta la innovación en el desarrollo de la tecnología, utilizadas de manera versátil para distintos propósitos (diversión, geológicos, arqueológicos, forestales, de búsqueda de personas, médicos, extinción de incendios, rescate y salvamento). En el ámbito estatal, son utilizadas para vigilancia fronteriza, en asuntos de migración y narcotráfico. En cuanto al comercio, es cada día mayor la implementación de este tipo de aeronaves en el transporte de mercancías, la agroindustria, la fotografía aérea y la cartografía, entre otras actividades.

2.2 El crecimiento de las operaciones de las RPAs representa un desafío en lo relativo a mantener la seguridad de los espacios aéreos controlados de los Estados, lo que ha llevado a varios de ellos a crear normativas particulares para el registro de esas aeronaves y expedición de licencias a los pilotos –

---

<sup>1</sup> Versión en español proporcionada por la República Dominicana.

en adición a las normas de aeronavegabilidad contenidas en el Anexo 8-, a fin de acreditar su capacidad e idoneidad, delimitación para operar en determinadas zonas y restricciones para operaciones en las áreas cercanas a los aeropuertos o aeródromos

2.3 Durante el 41º Período de Asamblea de la OACI, la Comisión Jurídica conoció la Nota de Estudio A41-WP/3271, donde República Dominicana presentó la necesidad de que los Estados puedan contar con un régimen jurídico internacional que les permita determinar los montos y coberturas sobre responsabilidad civil derivada de las operaciones de las aeronaves pilotadas a distancia (drones), tomando en consideración el crecimiento galopante y la innovación en el uso de este tipo de aeronaves, para realizar actividades diversas de transporte aéreo de pasajeros y carga, trabajo aéreo (fotografía y grabaciones, cartografía aérea, agricultura y agroindustria), unidades médicas de emergencia, transporte de medicamentos a lugares remotos, entre otras actividades comerciales o no.

2.4 En la Nota de Estudio A41-WP/3271 antes citada, se planteó la necesidad de determinar el régimen aplicable para iniciar una reclamación por daños causados por una aeronave tripulada a distancia, y los criterios a ser tomados en cuenta respecto a la magnitud de los daños, naturaleza de la operación (propia de la empresa, comercial o de recreación), y el vínculo entre el hecho, la existencia de un daño y un vínculo causal directo entre el hecho y el daño.

2.5 La Nota también exponía la ausencia de criterios unificados sobre coberturas de responsabilidad civil por los daños que pudieran derivarse de las operaciones con aeronaves tripuladas a distancia, causados a personas o mercancía transportadas, o a propiedades o personas en la superficie. Varias delegaciones expresaron su apoyo, y la Secretaría OACI, luego de agradecer la Nota, señaló que los significativos temas planteados en ella podrían ser tratados en el marco del actual programa de trabajo del Comité Jurídico, en la cuestión relativa a las aeronaves no tripuladas. Propuso que la Nota fuera remitida para ser examinada por el Grupo de Trabajo de la Secretaría sobre Aspectos Jurídicos de las Aeronaves No Tripuladas (SSG-LIPA, *Secretariat Study Group on Legal Issues related to Pilotless Aircraft*).

2.6 A la fecha, algunos Estados han formulado normativas que procuran dar respuesta de forma nacional al asunto de las coberturas sobre responsabilidad civil por daños causados por aeronaves tripuladas a distancia. Es el caso del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión Europea (CE), relativo a la utilización de aeronaves no tripuladas, en vigor desde julio de 2021. Dicha normativa establece la obligación de contar con un seguro de responsabilidad para todas las operaciones realizadas por drones, excepto las operaciones militares. Además, dispone que las coberturas pudieran variar dependiendo del tipo de actividades a realizar y de las áreas donde operará la aeronave.

2.7 Por su parte la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (EASA) de España, requiere para operaciones con aeronaves tripuladas a distancias o drones, la contratación de una póliza de seguro que cubra la responsabilidad civil frente a terceros por daños que puedan surgir durante y por causa de la ejecución de cada vuelo que se realice, tanto para fines recreativos como profesionales. En ese sentido se especifica, que el pago de las coberturas de seguros no exime al operador o persona responsable de responder por los eventuales daños y perjuicios por los daños a terceros.

2.8 Respecto a la República Dominicana, se presentan algunos avances en la normativa sobre operaciones con aeronaves pilotadas a distancia, como el Requisito de registro y etiquetado de aeronaves pequeñas pilotadas a distancia (RAD 48) con un peso no mayor de 55 lb (25 kg), y el Reglamento 107 sobre los Sistemas de aeronaves pequeñas pilotadas a distancia (RAD 107), cuyo objeto es reglamentar la operación de RPAs pequeños. Igualmente ha insertado en su reglamentación, normas que sancionan las infracciones cometidas contra las regulaciones aéreas nacionales.

2.9 La Ley núm. 491-06 de Aviación Civil de la República Dominicana, en sus Artículos 191 y siguientes, plantea la responsabilidad civil de un operador aéreo nacional o extranjero, respecto a daños y/o muerte causados a pasajeros, carga y terceros en superficie. La Ley también contempla e la responsabilidad civil por colisión de aeronaves y la responsabilidad civil del operador de trabajo aéreo.

2.10 En cuanto a disposiciones del derecho común, el Código Civil dominicano, en su Artículo 1382, consagra el principio fundamental de responsabilidad civil por el hecho personal: “Cualquier hecho del hombre que causa a otro un daño, obliga a aquél por cuya culpa sucedió, a repararlo”. De lo anterior se deriva, que no obstante la inexistencia de un régimen jurídico particular para las operaciones con drones, todo operador o explotador de tales aeronaves deberá responder civil y penalmente en los casos que aplique, por las operaciones señaladas. En su Artículo 1384, el Código dispone además que “no solo es responsable del daño que causa un hecho suyo, sino también del que se causa por hechos de las personas de quienes se debe responder, o de las cosas que están bajo su cuidado”.

### 3. CONCLUSIONES

3.1 Por lo antes expuesto, y por la importancia del tema de la responsabilidad civil derivada de las operaciones de las Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPA-drones), consideramos pertinente que la OACI continúe profundizando en el desarrollo de criterios a partir de los cuales los Estados puedan crear sus propias normativas, tomando en consideración los avances mostrados por algunos Estados y Comunidades de Estados, y los criterios de complejidad de la operación, su naturaleza y riesgo.

— FIN —