Organización de Aviación Civil Internacional

LC/40-WP/2-11[1]
11/09/26

NOTA DE ESTUDIO

COMITÉ JURÍDICO – 40º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 26 – 30 de octubre de 2026)

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

ASPECTOS JURÍDICOS INTERNACIONALES DE LAS OPERACIONES CON AERONAVES NO TRIPULADAS (SIN PILOTO/A) Y SU INTEGRACIÓN EN LA AVIACIÓN CIVIL

[Presentada por la Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)]

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La incorporación de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (en adelante y por sus siglas en inglés RPAS) a las operaciones internacionales supone la aplicación, a una nueva modalidad operacional, de un régimen jurídico concebido con anterioridad a su desarrollo. La ausencia de un piloto a bordo no excluye a estas aeronaves del sistema jurídico de la aviación internacional, pero introduce particularidades que deberían ser consideradas cuando se utilizan para el transporte internacional de carga.

1.2 El artículo 8 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944 — el "Convenio de Chicago") contempla las aeronaves capaces de volar sin piloto y somete su operación sobre el territorio de otro Estado a una autorización especial. Sobre esta base, el marco internacional aplicable a los RPAS se ha desarrollado progresivamente con miras a posibilitar su integración en la aviación civil internacional, preservando al mismo tiempo los principios que rigen la navegación aérea.

1.3 El presente documento de trabajo examina, desde esta perspectiva, el transporte internacional de carga por RPAS y, en particular, la aplicación del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Montreal, 1999 — el "Convenio de Montreal") y las particularidades que esta modalidad de transporte pueda presentar dentro del régimen convencional vigente.

2. ANÁLISIS

2.1 El artículo 8 del Convenio de Chicago establece que ninguna aeronave capaz de volar sin piloto podrá hacerlo sobre el territorio de un Estado contratante sin autorización especial de dicho Estado y de conformidad con sus términos. La operación internacional de una RPA queda, por tanto, sujeta al régimen jurídico de la navegación aérea y a la potestad del Estado cuyo espacio aéreo pretende utilizar.

2.2 El marco internacional aplicable a estas operaciones ha continuado desarrollándose mediante la incorporación progresiva de disposiciones específicas para los RPAS. En 2024, el Consejo de

[1] Versiones en inglés, árabe, chino, francés, ruso y español proporcionadas por la Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA).

la OACI adoptó la Parte IV del Anexo 6, dedicada a las operaciones internacionales de sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, marco que ha continuado evolucionando en 2026. Paralelamente, el Grupo de Estudio de la Secretaría sobre Cuestiones Jurídicas relacionadas con las Aeronaves sin Piloto (SSG-LIPA) ha continuado examinando la aplicación e interpretación de los instrumentos internacionales en relación con las operaciones que involucran aeronaves sin piloto.

2.3 Cuando una operación internacional mediante RPAS tiene por objeto el transporte de carga, a las cuestiones propias de la navegación aérea se suma la determinación del régimen jurídico aplicable al transporte. En LC/36-WP/2-4 se examinaron los regímenes internacionales de responsabilidad aplicables a las operaciones RPAS y, en particular, el Convenio de Montreal, considerando que su artículo 1 no distingue según el transporte internacional sea realizado por una aeronave con piloto a bordo o por una aeronave pilotada a distancia.

2.4 Este criterio permite encuadrar el transporte internacional de carga mediante RPAS en el régimen del Convenio de Montreal, que contiene, entre otras, disposiciones relativas a la documentación del transporte y a la responsabilidad por destrucción, pérdida, avería o retraso de la carga. La ausencia de piloto a bordo no determina, por sí sola, la necesidad de un régimen autónomo.

2.5 Sobre esta base, ALADA considera oportuno avanzar en la determinación de criterios que contemplen las particularidades del transporte internacional de carga mediante RPAS, entre ellas, las cuestiones probatorias, la aplicación del concepto de custodia de la carga y las diferentes configuraciones de prestación de servicios.

3. CONCLUSIONES

3.1 Las operaciones internacionales mediante RPAS se encuentran comprendidas en el marco jurídico de la aviación civil internacional, que reconoce la particularidad de las aeronaves sin piloto y preserva la potestad de los Estados respecto de las operaciones realizadas en su espacio aéreo.

3.2 Cuando estas operaciones tienen por objeto el transporte internacional de carga, el Convenio de Montreal proporciona el régimen jurídico aplicable. La evolución de esta modalidad hace oportuno profundizar el examen de sus particularidades y de los criterios necesarios para su adecuada aplicación.

4. MEDIDA PROPUESTA AL COMITÉ

4.1 Se invita al Comité Jurídico a:

a) tomar nota de las consideraciones expuestas en la presente Nota de Estudio; y

b) considerar la conveniencia de profundizar, en el marco de los trabajos en curso, el análisis de la aplicación del Convenio de Montreal de 1999 al transporte internacional de carga mediante RPAS y de los criterios que permitan atender las particularidades de esta modalidad.

— FIN —