



## ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

### Cuestión 41: Programa de trabajo de la Organización en la esfera jurídica

#### RESPONSABILIDAD CIVIL EN LAS OPERACIONES DE LAS AERONAVES TRIPULADAS A DISTANCIA (RPAS)

(Nota presentada por la República Dominicana con el apoyo de Estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC): Aruba, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Uruguay y Venezuela (República Bolivariana de))

#### RESUMEN

En la presente Nota de Estudio se analiza la necesidad de que la comunidad aeronáutica internacional cuente con un régimen jurídico internacional, que le permita a los Estados contar con un instrumento jurídico aplicable para determinar la responsabilidad civil por los daños o perjuicios de las operaciones de los RPAS, tomando en consideración el crecimiento que ha tenido este uso tanto en actividades de esparcimiento, como en actividades de trabajo aéreo tales como fotografía y grabaciones, cartografía aérea, agricultura y agroindustria, el transporte de carga, unidades médicas de emergencia, transporte de medicamentos a lugares remotos, entre otras actividades comerciales.

#### Decisión de la Comisión Jurídica:

- a) solicitar al Consejo de la OACI que incluya el asunto de la Responsabilidad Civil en las operaciones de los RPAS en el programa de trabajo del Comité Jurídico de la OACI para su consideración y elaboración de un eventual instrumento de Derecho Aeronáutico Internacional.

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| <i>Objetivos estratégicos:</i>    | Estrategias de implantación básicas: Apoyo al Programa – Servicios jurídicos y Relaciones exteriores |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | N/A  |
| <i>Referencias:</i>               | Programa de trabajo de la organización en la esfera jurídica.  |

### 1. ANTECEDENTES

1.1 Con la ratificación del Convenio de Aviación Civil Internacional, Chicago del 1944, los Estados contratantes adquirieron el compromiso de dar cumplimiento a todas las disposiciones de dicho Convenio, así como a las normas más adelante adoptadas por el Consejo e incorporadas en los Anexos al Convenio. El Convenio de Chicago, siendo el más importante tratado normativo de derecho público internacional, desde su concepción tiene como objetivo primordial procurar que la aviación civil se desarrolle de manera segura y ordenada, bajo un esquema de iguales y justas condiciones.

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

1.2 El Artículo 8 establece que “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. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que los vuelos de tales aeronaves sin piloto en las regiones abiertas a la navegación de las aeronaves civiles sean controlados de forma que se evite todo peligro a las aeronaves civiles”.

1.3 En marzo de 2015, la Organización de Aviación Civil, celebró un simposio sobre aeronaves pilotadas a distancia, y promovió la circulación el Doc.10019, “Manual sobre Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAs)” con el objeto de proporcionar a los Estados miembros de dicha Organización guías técnicas y aspectos operacionales adecuados para la integración segura de los RPAS dentro del espacio aéreo no segregado y en los aeropuertos y aeródromos.

1.4 La OACI define el Sistemas de Aeronaves Pilotadas por Control Remoto (RPAS) como la aeronave no tripulada que es pilotada desde una estación de pilotaje a distancia.

1.5 Durante su 222º período de sesiones en marzo 2021, el Consejo de la OACI adoptó varias normas y métodos recomendados (SARPs) sobre seguridad operacional, y las más importantes impactan al Anexo 8- Aeronavegabilidad, y cubren 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. INTRODUCCIÓN

2.1 El uso de los RPAS, es cada día más frecuente en actividades vinculadas a las actividades diversas, que van desde aquellas que fomenta la innovación en el desarrollo de la tecnología y son utilizadas de manera versátil en eventos (diversión, geológicos, arqueológicos, forestales, de búsqueda de personas, médicos, extinción de incendios, rescate y salvamentos. En el ámbito estatal, son utilizados para vigilancia fronteriza, en asuntos de migración, narcotráfico. En cuanto al comercio y la innovación, 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 La entrada en acción de este tipo de aeronave favorece la actividad económica de los Estados, porque fomenta la innovación en el desarrollo de la tecnología, a lo cual ha estado condicionada desde sus inicios; la capacitación de los entes que convergen, y promueve la productividad de la población que utiliza este novedoso vehículo aéreo.

2.3 El crecimiento de las operaciones de **Aeronaves Pilotadas a distancia (RPAS)** representa un desafío para mantener la seguridad de los espacios aéreos controlados de los Estados, los cuales, por el incremento vehicular aéreo, han tenido que elaborar normas y, consecuentemente, actualizar o modificar las existentes, a fin de estar como Estado en posición de proporcionar las normas básicas de operación en un espacio aéreo, controlado o no; sin embargo, dado que se trata de una actividad en desarrollo, poco o nada se ha hablado sobre la posible responsabilidad civil que pudiere derivarse de este tipo de actividades y las posibles respuestas a los daños que pudieran ser causados, a las personas y propiedades por el uso de este tipo de aeronaves.

2.4 Cada Estado tiene sus propias características y exigencias sobre diversos factores, tanto en el aspecto aeronáutico como en cuanto a las prioridades o necesidades del operador de RPAS, de manera que la República Dominicana, a fin de proporcionar respuestas a esos criterios, ha reglamentado sobre los Requisitos de registro y etiquetado de aeronaves pequeñas pilotadas a distancia (RAD 48), el cual dispone que un RPAS no mayor de 55 lb (25 kg) deberá ser registrado en el Departamento de

Registro Nacional de Aeronaves del IDAC, a fin de que le sea emitida una *Tarjeta de Registro*, lo cual no constituye una matrícula, sino una numeración visible, legible, adherida al exterior del equipo y en el control remoto del mismo. El Reglamento 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.

### 3. ANÁLISIS

3.1 La integración de los Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS) al espacio aéreo supone el cumplimiento de las normas dispuestas por la OACI, como el cumplimiento de las normativas internas que adopten o dispongan los Estados, esto conlleva por parte de la autoridad establecer los requisitos para la expedición de los certificados y licencias que acrediten que la aeronave y el personal cuentan con la calificación necesaria para ejercer la vigilancia de esas operaciones.

3.2 Este tema sobre las operaciones aún necesita más desarrollo por parte de los Estados, como también todas las bondades y consecuencias que pudieran derivarse de la operación de este tipo de aeronaves, como por ejemplo las infracciones a normas de seguridad operacional, y las posibles violaciones derivadas de esas normas y la consecuente aplicación de sanciones. Este último tema será objeto de otro análisis. En esta nota nos referiremos al tema relativo a la responsabilidad civil derivada de la operación de RPAS.

3.3 En el caso de la especie, al no existir un instrumento internacional que regule la responsabilidad del operador de aeronaves pilotadas a distancias, queda en mano de cada Estado establecer las reglas en las que cada operador de RPAS, responda civilmente frente a terceros en superficie por los daños causados.

3.4 Sin embargo es preciso destacar que una operación por aeronaves pilotadas a distancia descuidada o dentro de un espacio aéreo controlado puede ocasionar daños a una aeronave en vuelo. En este supuesto nos preguntaríamos:

1. ¿Cuál es el marco jurídico aplicable a la reparación en materia de un accidente aeronáutico?
2. ¿Qué criterios se deben tener en cuenta para determinar la responsabilidad civil al momento de evaluar un potencial escenario de negociación?
3. ¿Qué criterios se deben tener en cuenta para determinar la responsabilidad penal al momento de evaluar un potencial escenario de negociación?

3.5 En el contexto de que una aeronave tripulada a distancia, impactara una aeronave en vuelo que transporta pasajeros o carga, ¿cuál sería el régimen aplicable para la reclamación por parte de los pasajeros o el dueño de la carga? en ese contexto, y sin que sea parte activa del proceso, necesariamente tendríamos que recurrir al Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Transporte Aéreo.

Dicho Convenio en su Artículo 17 - Muerte y lesiones de los pasajeros - Daño del equipaje establece:

«El transportista es responsable del daño causado en caso de muerte o de lesión corporal de un pasajero por la sola razón de que el accidente que causó la muerte o lesión se haya producido a bordo de la aeronave o durante cualquiera de las operaciones de embarque o desembarque.

En el caso de la carga, el Convenio en su **artículo 18** señala, que el transportista será responsable del daño, en caso de destrucción o pérdida o avería de la carga, *por la sola razón de que el hecho que causó el daño se haya producido durante el transporte aéreo*, a menos que pruebe las causas que lo eximen de la responsabilidad: a) la naturaleza de la carga, o un defecto o un vicio propios de la misma; b) el embalaje defectuoso de la carga, realizado por una persona que no sea el transportista o alguno de sus dependientes o agentes; c) un acto de guerra o un conflicto armado; d) un acto de la autoridad pública ejecutado en relación con la entrada, la salida o el tránsito de la carga.

3.6 En la actualidad, República Dominicana no cuenta con un régimen especial sobre responsabilidad civil, derivada de la operación de una aeronave pilotada a distancia, por lo que en caso de producirse un posible daño o lesión por la citada operación, ya sea a persona en superficie, aeronave en vuelo, u otro daño, se tendrían que aplicar las reglas del derecho común,

3.7 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”.

3.8 Según al Art. 1384: No solamente es uno 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.

3.9 La Suprema Corte de Justicia ha señalado que para que se aplique la presunción de responsabilidad consagrada en el artículo 1384-1 del Código Civil contra un guardián de la cosa inanimada, no basta con la intervención cualquiera de la cosa, sino que es preciso que la intervención sea activa; *Un vínculo de causalidad entre la cosa y el daño.*

3.10 En otras palabras, con el fin de determinar la responsabilidad civil aplicable a las operaciones de Aeronaves Pilotadas a Distancia, es importante que concurren tres elementos esenciales: un hecho, la existencia de un daño y un vínculo causal directo entre el hecho y el daño.

#### 4. CONCLUSIONES

4.1 Finalmente, instamos a la OACI a asumir el liderazgo en el establecimiento de un marco jurídico internacional para la determinación de la responsabilidad civil en las operaciones de las Aeronaves Pilotadas a Distancia.