



NOTA DE ESTUDIO

COMITÉ JURÍDICO — 36º PERÍODO DE SESIONES

(Montreal, 30 de noviembre – 3 de diciembre de 2015)

**Cuestión 2 del
orden del día: Consideración del Programa general de trabajo del Comité Jurídico**

ESTUDIO DE LAS CUESTIONES JURÍDICAS RELACIONADAS CON LAS AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA

(Nota presentada por la Secretaría)

1. ANTECEDENTES

1.1 Durante el 38º período de sesiones de la Asamblea, la República de Corea presentó la nota de estudio A38-WP/262, donde argumentaba la necesidad de profundizar la investigación y el análisis jurídico de la responsabilidad en relación con las aeronaves pilotadas a distancia (RPA) frente al uso cada vez mayor de este tipo de aparatos. Entre otras cosas, en la nota se proponía que la OACI organizara un grupo de estudio semejante al Grupo de estudio sobre sistemas de aeronaves no tripuladas (UASSG) para estudiar e investigar los aspectos jurídicos de la responsabilidad en relación con las RPA. Consciente de que los recursos de la Organización son limitados, y dado que ya existen sistemas de responsabilidad civil, la Comisión Jurídica opinó que, antes de proceder a la creación de un grupo de estudio, se podía efectuar una investigación inicial para determinar si el sistema de responsabilidad civil que se establece en el Convenio de Roma de 1952 y los Convenios de Montreal de 2009 deja algún aspecto sin atender. Seguidamente, si fuera necesario podría realizarse una encuesta entre los Estados miembros en relación con sus sistemas nacionales de responsabilidad en la materia.

1.2 Con este fundamento, la Asamblea añadió la cuestión del "Estudio de las cuestiones jurídicas relacionadas con las aeronaves pilotadas a distancia" al programa de trabajo del Comité Jurídico, dándole el sexto lugar en el orden de prioridad.

2. EXAMEN EN EL CONSEJO

2.1 En la quinta sesión del 200º período de sesiones del Consejo, que se celebró el 29 de noviembre de 2013, el Secretario General presentó las decisiones tomadas en el 38º período de sesiones de la Asamblea respecto al programa general de trabajo del Comité Jurídico (C-WP/14068) y el Consejo las confirmó y aprobó (C-DEC 200/5), incluido el orden de prioridad de las cuestiones.

2.2 Posteriormente, al decidir respecto a la nota C-WP/14194 durante su 203º período de sesiones, el Consejo volvió a confirmar y aprobar el programa general de trabajo del Comité Jurídico, y además decidió elevar la prioridad del estudio sobre la responsabilidad en relación con los RPAS llevándola del sexto al cuarto lugar (C-DEC 203/5).

3. LABOR REALIZADA

3.1 En atención a las decisiones del 38º período de sesiones de la Asamblea y en cumplimiento de la decisión del Consejo, la Dirección de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores (LEB) emprendió el estudio de la cuestión de la responsabilidad en cuanto se vincula con las aeronaves pilotadas a distancia que se reproduce en el Apéndice de esta nota.

4. MEDIDAS PROPUESTAS AL COMITÉ

4.1 Se invita al Comité a:

- a) tomar nota del estudio de la Secretaría; y
- b) decidir, en su caso, cómo debe proseguir la labor.

APÉNDICE

CUESTIONES JURÍDICAS RELACIONADAS CON LAS AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (LIABILITY)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Como se indica en el *Manual sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)* (Doc 10019 de la OACI) que se publicó recientemente, “[l]os sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS) son un nuevo componente del sistema aeronáutico que la OACI, los Estados y la industria aeroespacial se proponen comprender, definir y, en última instancia, integrar.” El manual también señala que “[h]asta este momento, la aviación se ha basado en la noción de que un piloto dirige la aeronave desde el interior de ella misma y, con mucha frecuencia, con pasajeros a bordo.” Ante el avance sostenido de los RPAS y los correspondientes esfuerzos de la comunidad de la aviación internacional para resolver la infinidad de problemas técnicos y operacionales que se plantean al eliminar al piloto de la aeronave, se justifica volver a examinar determinados aspectos puntuales del derecho aeronáutico internacional a fin de cerciorarse de que el marco jurídico actual sea adecuado y eficaz para la integración de los RPAS.

1.2 Atendiendo a las deliberaciones mantenidas en el 38º período de sesiones de la Asamblea y la decisión que allí se tomó, así como las decisiones que posteriormente tomó el Consejo, se presenta a continuación un estudio sobre el actual régimen jurídico internacional emprendido para determinar si existen aspectos relativos a los RPAS que deban atenderse, y en el que expresamente se incluyó el régimen de responsabilidad civil previsto en el Convenio de Roma de 1952 y los Convenios de Montreal de 2009.

2. ANTECEDENTES – LAS AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA Y EL CONCEPTO DE “AERONAVE”

2.1 A partir del Protocolo del 15 de junio de 1929 modificatorio del *Convenio para la reglamentación de la navegación aérea* (el Convenio de París de 1919), las aeronaves sin piloto quedaron integradas al marco jurídico de la aviación civil internacional.¹ El texto original del Anexo 7 del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional*, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y con las modificaciones introducidas desde entonces (Doc 7300) (el Convenio de Chicago), definía la “aeronave” como “toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire.” Esta definición se adaptó del texto en francés de la definición de “aeronave” que figuraba en el Convenio de París de 1919 (“*Le mot aéronef désigne tout appareil pouvant se soutenir dans l’atmosphère grâce aux réactions de l’air.*”). Las enmiendas introducidas en 1967 en el Anexo 7 trajeron una nueva definición donde la aeronave es “toda máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra,” con el objeto de dejar excluido al aerodeslizador. En la actualidad, el Anexo 7 deja en claro que las aeronaves pilotadas a distancia (RPA) no son más que un tipo de aeronave no tripulada² y que todos los tipos de aeronaves no tripuladas (sin piloto), ya sean pilotadas a distancia, totalmente autónomas o una modalidad intermedia, quedan alcanzadas por lo dispuesto en el Artículo 8 del Convenio de Chicago.³

¹ El Protocolo relativo a las enmiendas de los Artículos 3,5,7,15,34,37,40,41 y 42 y a las cláusulas finales del Convenio para la reglamentación de la navegación aérea internacional del 13 de octubre de 1919, hecho en París el 15 de junio de 1929, modificó en lo pertinente el Artículo 15 dándole la siguiente redacción: “Ninguna aeronave de un Estado contratante apta para ser dirigida sin piloto puede sobrevolar sin piloto el territorio de otro Estado contratante, salvo autorización especial.”

² Véase el Anexo 7 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional: *Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves*, en 2 (6ª edición, 2012) [en adelante el Anexo 7].

³ *Id.*

2.2 El Artículo 8 del Convenio de Chicago, que lleva por título “Aeronaves sin piloto”, dispone que:

“[n]inguna 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.”

2.2.1 Esto significa que, aun cuando las RPA son *aeronaves*, la exigencia de contar con “autorización especial” hace que sus operaciones no queden alcanzadas por el requisito de “permiso especial u otra autorización” para “servicio aéreo internacional regular” que prevé el Artículo 6 del Convenio,⁴ que por lo común se concreta con derechos recíprocos de tránsito aéreo entre Estados que se otorgan mediante acuerdos bilaterales de transporte aéreo (o servicios aéreos). Más bien, la “autorización especial” que establece el Artículo 8 como requisito para sobrevolar el territorio de otro Estado con una “aeronave sin piloto” es análoga a la “autorización (...), por acuerdo especial o de otro modo” que requieren las “aeronaves de Estado”⁵ para sobrevolar o aterrizar en el territorio de otro Estado por disposición del Artículo 3 del Convenio.⁶

2.3 Además del requisito de “autorización especial” que fija el Artículo 8 para las “aeronaves sin piloto”, el tratamiento que reciben las RPA en el Convenio de Chicago puede distinguirse del dispensado a las aeronaves pilotadas convencionales en dos aspectos clave. En primer lugar, la redacción llana del Artículo 8 deja claro que sus autores tuvieron la intención de que la expresión “aeronaves sin piloto” incluyera a las aeronaves controladas a distancia (por ej., desde el suelo mediante señales de radio); así, al hablar de “aeronaves sin piloto” en el sentido que se les da en el Artículo 8 se hace referencia a las aeronaves que vuelan sin “piloto” como se lo entiende en el Artículo 32 del Convenio — vale decir, sin el piloto *a bordo* de la aeronave. En consecuencia, un “piloto a distancia o remoto”⁷ no se considera “piloto” en el sentido del Artículo 32, que en su parte pertinente establece que:

“[e]l piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidos o convalidados por el Estado en el que la aeronave esté matriculada.”

2.3.1 Para zanjar la brecha interpretativa y lograr que los pilotos a distancia también tengan las aptitudes correspondientes para las operaciones con RPA/RPAS, en 2012 se enmendó el Anexo 2 del Convenio de Chicago (Enmienda núm. 43) con la incorporación de una norma que exige a los pilotos a distancia ser titulares de licencias de conformidad con las previsiones del Anexo 1 (*Licencias al personal*),⁸ aunque como se menciona en el Manual de RPAS estas normas de acreditación y obtención de licencias no se han redactado todavía.⁹

⁴ El Artículo 6 (*Servicios aéreos regulares*) del Convenio de Chicago dispone:

“Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.”

⁵ El Artículo 3 b) del Convenio de Chicago define las “aeronaves de Estado” como las “utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.”

⁶ El Artículo 3 c) establece que “[n]inguna aeronave de Estado de un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.”

⁷ Se define como “piloto a distancia” a la “[p]ersona designada como el explotador para desempeñar funciones esenciales para las operaciones de una aeronave pilotada a distancia y para operar los controles de vuelo, según corresponda, durante el tiempo de vuelo.” MANUAL SOBRE SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS A DISTANCIA (RPAS), Doc 10019 de la OACI, AN/507 (1ª ed., 2015) [en adelante el «MANUAL de RPAS (Doc 10019 de la OACI)»].

⁸ *Anexo 2 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional: Reglas del aire*, Apéndice 4 – Sistemas de aeronaves pilotadas a distancia, párrafo 2.3 (6ª ed., 2012) [en adelante el *Anexo 2*].

⁹ MANUAL de RPAS (Doc 10019 de la OACI), véase *supra* la nota 7 en el párrafo 1.3.12 (Nota 1).

2.4 El segundo aspecto en el que difiere el tratamiento que el Convenio de Chicago les dispensa a las RPA del dado a las aeronaves tripuladas convencionales radica en el reconocimiento mutuo de los certificados y licencias entre los Estados. El Artículo 33 del Convenio de Chicago dispone que:

“[I]os certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave se reconocerán como válidos por los demás Estados contratantes, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio.”

2.4.1 No obstante, siendo que los “certificados de aptitud y las licencias” a los que alude el Artículo 33 se refieren específicamente a los que se exigen a los pilotos y miembros de la tripulación que según el Artículo 32 están a bordo de las aeronaves, y puesto que, como ya se dijo antes, un “piloto a distancia” no se considera “piloto” en el sentido del Artículo 32, el requisito de reconocimiento recíproco de certificados y licencias previsto en el Artículo 33 no alcanza a los certificados y licencias de los pilotos a distancia.

2.5 En este sentido, la Resolución A38-12 de la Asamblea de la OACI, Declaración consolidada de criterios permanentes y prácticas correspondientes de la OACI relacionados específicamente con la navegación aérea, Apéndice C – Certificados de aeronavegabilidad, certificados de competencia y licencias de las tripulaciones de vuelo, establece que:

“...hasta que entren en vigor las normas internacionales relativas a determinadas categorías de aeronaves o tripulaciones de vuelo, los certificados expedidos o convalidados de conformidad con los reglamentos nacionales por el Estado miembro en que está matriculada la aeronave serán reconocidos por los demás Estados miembros en caso de vuelos sobre sus territorios, incluyendo aterrizajes y despegues.”

2.5.1 A su vez, el Anexo 2 dispone que los pilotos a distancia deben obtener licencias de conformidad con lo previsto en el Anexo 1, pero no se han redactado aún las correspondientes normas de acreditación y obtención de licencias. Se plantea entonces el interrogante de saber si la Resolución A38-12, en su Apéndice C, requiere que los Estados contratantes reconozcan los certificados y las licencias de piloto a distancia expedidos por el Estado de matrícula hasta tanto entren en vigor las normas del Anexo 1 que actualmente están en elaboración. La respuesta es no. En efecto, al igual que con el Artículo 33, en la medida en que los “certificados y licencias” de los que habla el Apéndice C de la Resolución A38-12 se refieran a los pilotos, estos “pilotos” también serán los del Artículo 32. En consecuencia, el requisito de reconocimiento recíproco de certificados y licencias que impone a los Estados contratantes la Resolución A38-12 en ausencia de normas de la OACI tampoco alcanza a los certificados y licencias de los “pilotos a distancia”. Puede entonces resultar conveniente tener una norma específica de reconocimiento recíproco, como la que establece el Anexo 6 para los “certificados de explotador aéreo” y la del Anexo 16 para los “certificados de homologación acústica”¹⁰, que exija que los Estados contratantes reconozcan los certificados y las licencias de los pilotos a distancia que hayan expedido o convalidado otros Estados contratantes.¹¹

¹⁰ Véase, por ej., el Anexo 6 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional: Operación de aeronaves, Parte I: Transporte aéreo comercial internacional — Aviones, párrafo 4.2.2.1 (7ª ed., 2014) [en adelante el Anexo 16] (“Los Estados contratantes reconocerán como válido un certificado de explotador de servicios aéreos expedido por otro Estado contratante, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido el certificado sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas en este Anexo y el Anexo 19”), y el Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional: Protección del medio ambiente, Volumen I: Ruido de las aeronaves, párrafo 1.8 (7ª ed., 2014) [en adelante el Anexo 16] (“Los Estados contratantes reconocerán como válida una homologación acústica concedida por otro Estado contratante, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se haya concedido dicha homologación sean por lo menos iguales a las normas aplicables especificadas en este Anexo.”).

¹¹ Véase el MANUAL de RPAS (Doc 10019 de la OACI), párrafo 1.3.12 (Nota 1), que indica que:
 “[t]odavía no se han elaborado las normas relativas a la certificación y otorgamiento de licencias para RPAS. Por consiguiente, en el ínterin, hasta que se elaboren los SARPS relativos a los RPAS, no tiene que considerarse automáticamente que todo otorgamiento de certificados y licencias cumple con los SARPS de los Anexos conexos, incluidos los Anexos 1, 6 y 8.”

2.6 Fuera de las disposiciones aludidas precedentemente, sin embargo, los términos del Convenio de Chicago relativos a las aeronaves se aplican igualmente a las RPA que participan en la navegación aérea internacional. Por consiguiente, al igual que todas las demás aeronaves, las RPA deben cumplir las órdenes de aterrizaje y demás instrucciones que imparta el Estado por el que sobrevuelan como se dispone en el Artículo 3 *bis*, observar las reglas y los reglamentos del aire de conformidad con el Artículo 12, disponer de acceso a los aeropuertos sin discriminación como prevé el Artículo 15, llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula que exige el Artículo 20, llevar los documentos prescritos en el Artículo 29 y estar provistas de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado en el que estén matriculadas como establece el Artículo 31.¹²

3. SISTEMAS INTERNACIONALES DE RESPONSABILIDAD

3.1 La responsabilidad pecuniaria en relación con la aviación internacional se rige hoy en día por dos sistemas internacionales distintos. En cuanto se refiere a los pasajeros, su equipaje y la carga, la responsabilidad se rige principalmente por el *Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional* (el Convenio de Montreal de 1999), que actualiza y consolida en un único tratado el sistema de tratados y protocolos formado a partir del *Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional* de 1929 (el Convenio de Varsovia de 1929), que usualmente se conoce como el “sistema de Varsovia”¹³. Por su parte, la responsabilidad por la pérdida de vidas, lesiones o daños a bienes de terceros en la superficie se rige por el *Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras* (el Convenio de Roma de 1952), con las modificaciones introducidas por el *Protocolo que modifica el Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, hecho en Montreal en 1978 (el Protocolo de Montreal de 1978)¹⁴ – que juntos se conocen como el “sistema del Convenio de Roma”.

3.2 Al igual que el sistema del Convenio de Varsovia, el sistema del Convenio de Roma fue objeto de una modernización de la que surgieron el *Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves* (el Convenio sobre riesgos generales) de 2009¹⁵ y el *Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves* (el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita).¹⁶ Sin embargo, a diferencia del Convenio de Montreal, que entró en vigencia en 2003 y ya cuenta con un total de 111 Estados partes,

¹² Aun cuando el Artículo 31 se aplica a las RPA que participan en la navegación aérea internacional, se reconoce que ha de haber diferencias y consideraciones especiales en cuanto a las aprobaciones de tipo y aeronavegabilidad de las RPA, RPS y RPAS en cuanto sistemas completos en comparación con las aprobaciones de tipo y aeronavegabilidad de las aeronaves tripuladas tradicionales. El capítulo 4 del MANUAL de RPAS (Doc 10019 de la OACI) se ocupa de la aeronavegabilidad y certificación de las RPA, RPS y RPAS.

¹³ Además del Convenio de Varsovia de 1929 (Doc 7838 de la OACI), el “Sistema del Convenio de Varsovia” está integrado por el *Protocolo que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929*, 28 de septiembre de 1955, Doc 7632 de la OACI (el Protocolo de La Haya); el *Convenio complementario del Convenio de Varsovia para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional realizado por quien no sea el transportista contractual*, 18 de septiembre de 1961, Doc 8181 de la OACI (Convenio de Guadalajara de 1961); el *Protocolo adicional núm. 1 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929*, firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975, Doc 9145 de la OACI (el Protocolo de Montreal núm. 1); el *Protocolo adicional núm. 2 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955*, firmado en Montreal el 25 de septiembre de 1975, Doc 9146 (el Protocolo de Montreal núm. 2) y el *Protocolo de Montreal núm. 4 que modifica el Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional firmado en Varsovia el 12 de octubre de 1929 modificado por el Protocolo hecho en La Haya el 28 de septiembre de 1955*, 25 de septiembre de 1975, Doc 9148 de la OACI (el Protocolo de Montreal núm. 4).

¹⁴ Con el Protocolo de Montreal de 1978 se buscó actualizar el sistema de responsabilidad por daños en la superficie principalmente por la vía de aumentar los límites indemnizatorios, dejando mayormente intactas las disposiciones de fondo del Convenio de Roma de 1952, en especial las vinculadas con la aplicabilidad del sistema de tratados.

¹⁵ Doc 9919 de la OACI (2009).

¹⁶ Doc 9920 de la OACI (2009).

ninguno de los dos tratados de 2009 en los que se bifurcó el sistema del Convenio de Roma con la modernización ha logrado obtener el número de ratificaciones necesarias para entrar en vigor.¹⁷

3.3 El Convenio de Montreal de 1999 y el sistema del Convenio de Varsovia

3.3.1 El Artículo 1, inciso 1) del Convenio de Montreal de 1999 (MC99) establece en su inciso primero que sus disposiciones se aplican a la responsabilidad del porteador aéreo por el “transporte internacional de personas, equipaje o carga efectuado en *aeronaves*, a cambio de una remuneración (...) [o] al transporte gratuito (...) por una empresa de transporte aéreo.” El tratado no se ocupa de definir el término “aeronave”, pero el Anexo 7 del Convenio de Chicago aporta una definición de aceptación internacional al decir que una “aeronave” es “[l]a máquina que puede sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.” Y como ya quedó dicho,¹⁸ el Anexo 7 explica que “[u]na aeronave que se prevé volará sin piloto a bordo se clasificará además como no tripulada,” y que “[l]as aeronaves no tripuladas incluirán [entre otras] (...) las aeronaves pilotadas a distancia.”¹⁹ Por consiguiente, si se considera al transporte internacional que se realiza con un RPAS a la luz del Convenio de Chicago, y de su Anexo 7 en particular, no quedan dudas de que se trata de un transporte “efectuado en aeronave”, por lo que queda dentro del ámbito de aplicación del MC99.

3.3.2 Notablemente, la expresión “empresa de transporte aéreo” tampoco está definida en el tratado, aunque su significado no se considera sujeto a controversia. Aun así, el Artículo 96 c) del Convenio de Chicago aporta claridad en este aspecto, al definir a la “línea aérea” como “*toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional*” (énfasis agregado). Otro tanto hace el Anexo 6 del mismo Convenio, que en términos análogos define la “operación de transporte aéreo comercial” como la “operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.”²⁰ En el *Manual sobre los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)* (Doc 10019 de la OACI) se observa que “... al principio todos los componentes constituyentes del RPAS estarían gestionados en el marco de un único certificado de explotador donde un Estado proporciona la vigilancia de la operación y el cumplimiento de los reglamentos, códigos y normas aplicables.”²¹ En tal caso, tomando como base lo antedicho, corresponde interpretar que la expresión “empresa de transporte aéreo” conforme se utiliza en el MC99 y el sistema del Convenio de Varsovia (WCS) abarca al titular de un certificado de explotador de RPAS que ofrece o brinda servicios de transporte internacional de personas, equipaje o carga a título oneroso o gratuito.

¹⁷ Hasta la fecha, el Convenio sobre riesgos generales cuenta con tan sólo siete ratificaciones de las 35 necesarias para su entrada en vigor, mientras que el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita ha recibido cuatro ratificaciones de las 35 necesarias. El Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita tiene otros criterios adicionales que deben cumplirse para que pueda entrar en vigor.

¹⁸ Véanse *supra* las notas 1-3 y el texto que las acompaña.

¹⁹ Anexo 7, párrafos 2.2 y 2.3; véase también el MANUAL DE RPAS (Doc 10019 de la OACI), Figura 1-1 y párrafos 2.1 a 2.3.

²⁰ Destacados juristas y estudiosos del derecho aeronáutico han utilizado términos marcadamente semejantes para explicar el significado de “empresa de transporte aéreo” en el contexto del MC99 y el sistema del Convenio de Varsovia. Véase a PAUL S. DEMPSEY y MICHAEL MILDE, INTERNATIONAL AIR CARRIER LIABILITY: THE MONTREAL CONVENTION OF 1999 en 68 (2005) (“La interpretación ordinaria [de ‘empresa de transporte aéreo’] debería abarcar a las líneas aéreas y otras entidades que estén debidamente habilitadas conforme a las leyes de un Estado para efectuar el transporte de pasajeros, equipaje y bienes a título oneroso.”); RENÉ H. MANKIEWICZ, THE LIABILITY REGIME OF THE INTERNATIONAL AIR CARRIER 36 (1981) (“Se entiende por este tipo de empresa a aquella cuya actividad habitual y ordinaria es el transporte aéreo...” (citando a CHRISTOPHER N. SHAWCROSS y KENNETH M. BEAUMONT, SHAWCROSS AND BEAUMONT ON AIR LAW, párrafo 417 (4ª ed., 1977))); véase también a N. H. MOLLER, LAW OF CIVIL AVIATION 288 (1936) (“Las disposiciones de Varsovia (...) fueron concebidas para aplicarse a todo el transporte internacional de pasajeros, equipaje y bienes efectuado en aeronaves a cambio de una remuneración; y tratándose de empresas de transporte aéreo que, valga decirlo, no son objeto de definición, el transporte gratuito en sus aeronaves.”).

²¹ MANUAL de RPAS, nota 19 *supra*, párrafo 4.16.2.

3.3.3 También se prevé que “los explotadores de RPAS pueden elaborar argumentos comerciales que dependen de que se compartan recursos”; por ejemplo, que un explotador de RPAS contrate servicios de estación de pilotaje a distancia (RPS) de “área local”.²² Sin embargo, en la medida en que por los términos de su contrato se considere al proveedor del servicio como dependiente o agente del explotador de RPAS, su responsabilidad seguiría rigiéndose por el MC99, que en su Artículo 30 dispone:

“Si se inicia una acción contra un dependiente del transportista, por daños a que se refiere el presente Convenio, dicho dependiente o agente, si prueban que actuaban en el ejercicio de sus funciones, podrán ampararse en las condiciones y los límites de responsabilidad que puede invocar el transportista en virtud del presente Convenio.”

3.3.4 Por el contrario, cuando no se considere al proveedor del servicio como dependiente o agente del explotador de RPAS, el Artículo 1, inciso 4) aclara que el MC99 de todos modos se aplicará al transporte aéreo efectuado por una persona que no es el transportista contractual siempre que se realice bajo la autoridad de éste, aun cuando no haya relación contractual entre esa persona y el pasajero o cargador. En este último supuesto, las responsabilidades respectivas en cabeza del proveedor del servicio de RPAS como “transportista de hecho” que efectúa “todo o parte del transporte” y el explotador del RPAS como “transportista contractual” se regirían por el Capítulo V (Artículos 39 al 48) del tratado, que regula el “Transporte aéreo efectuado por una persona distinta del transportista contractual” e incorpora las disposiciones centrales del Convenio de Guadalajara de 1961.²³

3.3.5 En suma, el Artículo 1, inciso 1) del MC99, que fue tomado prácticamente a la letra del Convenio de Varsovia de 1929, coloca claramente la responsabilidad por daños emergentes del transporte de pasajeros, equipaje o carga en cabeza del transportista aéreo que efectúa el transporte internacional, sin hacer distinción entre el transporte efectuado en una aeronave con un piloto a bordo y en una aeronave pilotada a distancia.²⁴ En consecuencia, el explotador de RPAS que se desempeña como línea aérea internacional, o que efectúa operaciones de transporte aéreo comercial o presta servicios de transporte internacional a título gratuito, es igualmente responsable por la muerte de un pasajero o las lesiones que sufra, o por la destrucción, pérdida, daño o entrega retrasada de su equipaje o de la carga por aplicación del MC99, o del WCS en la medida limitada en que sigue siendo aplicable. El Artículo 1, inciso 4) tendría el efecto de ampliar el ámbito de aplicación del MC99 al transporte internacional que efectúe un explotador de RPAS que, sin estar identificado como el transportista contractual, realice la totalidad o parte del transporte.

3.3.6 Aun cuando el hecho de no contar con un piloto a bordo de la aeronave puede llegar a generar problemas probatorios nunca antes anticipados en futuras acciones judiciales por daños en conexión con el transporte internacional efectuado en RPAS, ya sea por un “accidente” que le cause la muerte o lesiones a un pasajero o por otros hechos que provoquen la pérdida, daño o destrucción de

²² *Id.* párrafo 4.16.3.

²³ En la actualidad, hay 29 Estados partes del Convenio de Varsovia de 1929 que no son partes ni del Convenio de Guadalajara de 1961 ni del Convenio de Montreal de 1999 (véase el Apéndice 1). Dichos Estados se encuentran ante un vacío legal para la aplicación del régimen de responsabilidad del sistema de Varsovia en general, ya que para que se aplique el Convenio de Varsovia de 1929 es preciso que exista un contrato de transporte entre el transportista y el pasajero o cargador. Sin embargo, la existencia de este vacío no se ve afectada por que el transporte en cuestión se efectúe en aeronaves convencionales o RPAS.

²⁴ El MC99 consolidó y modernizó el sistema del Convenio de Varsovia, reemplazando para sus 111 Estados partes todos los instrumentos que anteriormente conformaban el sistema de Varsovia. Véase el Artículo 55 del Convenio de Montreal de 1999. Asimismo, puesto que gran parte de la redacción y estructura del MC99 derivan de los instrumentos del sistema de Varsovia, muchos de sus principios y conceptos se han trasladado inalterados al MC99. Así, las décadas de jurisprudencia y estudios doctrinarios que se han dedicado a interpretar las disposiciones prácticamente idénticas del Convenio de Varsovia de 1929 y los demás instrumentos de ese sistema, como el Protocolo de La Haya, también pueden servir para interpretar el MC99. Los instrumentos del sistema del Convenio de Varsovia siguen rigiendo para aquellos Estados que aún no son partes del MC99 y en las relaciones entre los Estados que son partes del MC99 y los que no lo son.

equipaje o carga, el hecho de que resulte aplicable el MC99 (o el WCS) significa que los numerosos fallos judiciales que han interpretado las disposiciones pertinentes de estos tratados continuarán siendo fuente de orientación para los casos en los que intervengan los RPAS.²⁵ Dicho esto, y habida cuenta de las limitaciones tecnológicas actuales y los problemas que plantean para la seguridad operacional, es altamente improbable que en un futuro previsible se utilicen RPAS en empresas de transporte aéreo para el transporte de pasajeros por remuneración o a otro título. Así las cosas, en materia de RPAS la cuestión de la responsabilidad frente a los pasajeros y su equipaje no reviste mayor importancia práctica por el momento. Contrariamente, el ámbito académico y la industria han hecho predicciones de que en el curso de los próximos 40 años las aeronaves no tripuladas darán cuenta del 40% de la carga aérea.²⁶ De ser así, el MC99 y el WCS podrían llegar a tener una importancia más inmediata para los RPAS en relación con el transporte de carga.

3.4 El sistema del Convenio de Roma

3.4.1 El propósito del Convenio de Roma de 1952 es:

“... [g]arantizar una reparación equitativa a las personas que sufran daños causados en la superficie por aeronaves extranjeras, limitando el mismo tiempo, en forma razonable, el alcance de las responsabilidades originadas por dichos daños, con el fin de no entorpecer el desenvolvimiento el transporte aéreo internacional.”²⁷

3.4.2 El Convenio de Roma de 1952 establece un sistema de responsabilidad objetiva pero limitada por los daños en la superficie que “... provienen de una aeronave en vuelo, o de una persona o una cosa caída de la misma.”²⁸ Al igual que el MC99, el Convenio de Roma no define el concepto de “aeronave”, pero también aquí se coincide en que su significado en el contexto del tratado corresponde a la definición de “aeronave” que da el Anexo 7 del Convenio de Chicago.²⁹ En consecuencia, los daños en la superficie causados por una RPA quedarían claramente dentro del ámbito de aplicación del Convenio de Roma.

3.4.3 El párrafo 1 del Artículo 2 del tratado establece que la responsabilidad incumbe al “operador” de la aeronave, que el párrafo 2 a) del mismo artículo define como:

“... quien usa la aeronave cuando se causan los daños. Sin embargo, se considera “operador” a quien, habiendo conferido, directa o indirectamente, el derecho a usar la aeronave se ha reservado el control de su navegación.”

El párrafo 2 b) establece a su vez que:

“Se considera que usa una aeronave a quien lo hace personalmente o por medio de sus dependientes en el ejercicio de sus funciones, actúen o no dentro de los límites de sus atribuciones.”

²⁵ ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL, *Conferencia internacional de derecho aeronáutico (Convenio para la unificación de ciertas reglas relativas al transporte aéreo internacional)* — Actas, en 218-220, Doc 9775-DC/2 (1999) de la OACI; véase también a DEMPSEY Y MILDE, nota 20 *supra*, en 121.

²⁶ Véase por ej., PLATFORM UNMANNED CARGO AIRCRAFT, FACTSHEET 1: CIVIL UNMANNED CARGO AIRCRAFT (2015), en <http://www.platformuac.org/factsheet-1-civil-unmanned-cargo-aircraft/>; DEPARTAMENTO DE INGENIERÍA INDUSTRIAL Y SISTEMAS DE INFORMACIÓN EMPRESARIAL, UNIVERSIDAD DE TWENTE, UNMANNED CARGO AIRCRAFT AND THE UNIVERSITY OF TWENTE: CHARACTERISTICS OF UNMANNED CARGO AIRCRAFT, en <http://www.utwente.nl/bms/iebis/newsevents/2014-04-23-unmannedcargoaicraftut/>.

²⁷ Preámbulo del Convenio de Roma de 1952.

²⁸ *Id.*, Art. 1 párrafo 1).

²⁹ Véanse *supra* las notas 1-3y el texto que las acompaña.

Seguidamente, el párrafo 3 presume que el operador es el propietario inscrito en el registro de matrícula.³⁰

3.4.4 El párrafo 1 del Artículo 11 establece que la cuantía de la indemnización por aeronave y accidente a cargo del conjunto de personas responsables de acuerdo con el Convenio no excederá de:

- a) 500 000 francos oro (aproximadamente USD 40 000) para las aeronaves cuyo peso no excedan de 1 000 kilogramos;
- b) 500 000 francos oro más 400 francos (aproximadamente USD 32) por kilogramo que pase de los 1 000, para aeronaves que pesen más de 1 000 y no excedan de 6 000 kilogramos;
- c) 2 500 000 francos (aproximadamente USD 200 000) más 250 francos (aproximadamente USD 20) por kilogramo que pase de los 6 000, para aeronaves que pesen más de 6 000 y no excedan de 20 000 kg;
- d) 6 000 000 francos (aproximadamente USD 480 000) más 150 francos (aproximadamente USD 12) por kilogramo que pase de los 20 000, para aeronaves que pesen más de 20 000 y no excedan de 50 000 kilogramos; y
- e) 10 500 000 francos (aproximadamente USD 840 000) más 100 francos (aproximadamente USD 8) por kilogramo que pase de los 50 000, para aeronaves que pesen más de 50 000 kilogramos;

Además del límite por aeronave, el Artículo 11 dispone en su párrafo 2 que la indemnización en caso de muerte o lesiones no excederá de 500 000 francos oro por persona fallecida o lesionada.

3.4.5 El Artículo 14 regula la distribución de los importes cuando el total de las indemnizaciones determinadas exceda los límites de responsabilidad que establece el Convenio.

3.4.6 En 1978 se firmó el Protocolo de Montreal que modifica el Convenio. En particular, se elevaron los límites de las indemnizaciones y se introdujeron los derechos especiales de giro (DEG) en reemplazo del franco oro como unidad de cuenta.³¹ Asimismo, el número de categorías en función del peso se redujo de cinco a cuatro:

- a) 300 000 DEG para las aeronaves cuyo peso no exceda de 2 000 kilogramos;
- b) 300 000 DEG más 175 DEG por kilogramo que pase de los 2 000 kilogramos para aeronaves que pesen más de 2 000 y no excedan de 6 000 kilogramos;
- c) 1 000 000 DEG más 62,5 DEG por kilogramo que pase de los 6 000 para aeronaves que pesen más de 6 000 y no excedan de 30 000 kilogramos;
- d) 2 500 000 DEG más 65 DEG por kilogramo que pase de los 30 000 para aeronaves que pesen más de 30 000 kilogramos.

³⁰ El Artículo 2 del Convenio de Roma de 1952 establece en su párrafo 2 que:

“[e]l propietario inscrito en el registro de matrícula se presume operador y responsable como tal, a menos que pruebe, en el juicio para determinar su responsabilidad, que otra persona es el operador y, en cuanto lo permitan los procedimientos aplicables, tome las medidas apropiadas para traerla al juicio.”

³¹ El valor actual de los derechos especiales de giro (DEG) se puede consultar en el sitio web del Fondo Monetario Internacional (FMI), en http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_five.aspx.

El Protocolo también establece que la indemnización máxima en caso de muerte o lesiones será de 125 000 DEG por persona fallecida o lesionada y modifica las reglas para la distribución de las indemnizaciones cuando su cuantía supere los límites fijados, privilegiando las reclamaciones por muerte o lesiones.

3.4.7 Nuevamente aquí, cuando sea el explotador de RPAS quien tenga el control de “todos los componentes constitutivos del RPAS (...) en el marco de un único certificado de explotador”³² –lo que supondría que también es el propietario inscrito de la RPA– no quedan dudas respecto de la identidad del “operador” a los fines de la aplicación del Convenio de Roma: es el titular del certificado de explotador del RPAS. Por cierto, aún en el hipotético caso en que los distintos componentes constitutivos del RPAS estuvieran compartidos entre dos o más explotadores de RPAS, a los efectos del Convenio de Roma el “operador” no sería difícil de individualizar, al menos en principio, ya que, otra vez, el Artículo 2 en su párrafo 3 presume operador al propietario de la RPA inscrito en el registro de matrícula.

3.4.8 Es interesante observar que el Artículo 2 en su párrafo 3 le da al propietario inscrito de la aeronave la posibilidad de liberarse de responsabilidad si es capaz de probar que era otro quien usaba la aeronave en el momento en que se causó el daño. Con todo, por aplicación del párrafo 2 del Artículo 2, aún cuando fuera otra persona quien utiliza la aeronave en beneficio propio (ganancia),³³ si la persona que ha otorgado el derecho de usar la aeronave conserva el control de su navegación, será ésta quien resulte responsable en calidad de operador. Quién es la persona que controla la navegación del aeronave en el sentido del Artículo 2, párrafo 2, es una cuestión de hecho que en definitiva deberá elucidarse analizando las circunstancias del caso concreto, atendiendo no sólo a quién es el que define el curso del vuelo de la aeronave de un punto a otro sino también, por ejemplo, si le imparte órdenes de navegación a la tripulación o ejerce algún otro tipo de control directo de las operaciones, como definir las paradas de mantenimiento o repostaje.³⁴

3.4.9 Cuando sean dos o más explotadores del RPAS los que compartan el uso de los componentes constitutivos del sistema de una RPA que cause daños en la superficie, podría plantearse en los hechos el problema de determinar quién es el “operador” de la RPA a los fines de la atribución de la responsabilidad en virtud del sistema del Convenio de Roma (RCS). Según los términos del Artículo 2, sólo hay tres posibilidades: a) que sea el propietario inscrito de la RPA; b) que sea aquel que el propietario inscrito pruebe que estaba utilizando la RPA al momento en que se causó el daño; o c) independientemente de que el propietario inscrito pruebe que era otra persona quien estaba utilizando la RPA cuando se produjo el daño, que sea la persona que haya otorgado el derecho de utilizar la RPA, *siempre que* dicha persona hubiera conservado el control de la navegación. En todo caso, resolver este enigma corresponde al propietario inscrito, sobre quien pesa la presunción de ser el operador a menos que pruebe que no lo es. En consecuencia, como ya se vio respecto del MC99 y el WCS, si bien la proliferación de RPAS podrá plantear nuevos problemas probatorios en cuanto se refiere a la atribución de la responsabilidad por daños en la superficie entre los explotadores de RPAS en virtud del RCS, el régimen actualmente vigente es jurídicamente adecuado para admitir el ingreso de la tecnología de RPAS.

3.4.10 Como se indicó al inicio de esta sección, el objetivo del Convenio de Roma de 1952 fue unificar internacionalmente la legislación que rige el resarcimiento a las personas que sufren daños causados por aeronaves extranjeras, poniendo a la vez un límite a la responsabilidad de quienes deben responder por ese daño. El Convenio se ocupa además de otras cuestiones conexas, como la distribución de la indemnización entre reclamaciones, los requisitos de garantía, la jurisdicción y la ejecución de las sentencias. El Protocolo de Montreal de 1978 aumentó la cuantía de las indemnizaciones. Sin embargo, ni el Convenio ni el Protocolo han tenido amplia aceptación: el Convenio suma 49 partes tras 63 años de existencia, mientras que el Protocolo obtuvo el número mínimo de cinco ratificaciones necesarias para

³² MANUAL de RPAS, nota 19 *supra*, párrafo 4.16.2.

³³ *Actas y documentos*, quinta sesión del Comité Jurídico, en 38-40, Doc 6029-LC/126 (1950) de la OACI.

³⁴ *Id.* en 40-44, 73-83.

entrar en vigor en 2002 y desde entonces ha logrado otras siete ratificaciones, llegando a un total de 12 partes en 37 años. Uno de los motivos que más comúnmente se esgrimen para explicar esta situación es que los límites indemnizatorios fijados en el Convenio y el Protocolo se consideran inadecuados. Algunos agregan que el régimen de responsabilidad prácticamente absoluta del sistema, sumado a sus cláusulas jurisdiccionales y requisitos de garantía, no son del todo satisfactorios. Con todo, sin importar cuáles sean las deficiencias que se perciban en el RCS, éstas van más allá y nada tienen que ver con la cuestión central de saber si las disposiciones actuales del sistema resultan adecuadas para establecer la responsabilidad por daños en la superficie causados por aeronaves extranjeras, incluidas las RPA.

4. LOS CONVENIOS DE MONTREAL DE 2009

4.1 Con el impulso del éxito alcanzado por la Conferencia de Montreal de 1999, se celebró otra conferencia diplomática del 20 de abril al 2 de mayo de 2009 en la que se adoptaron los textos de dos convenios, a saber:

- a) El *Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves* (que se conoce como el “Convenio sobre riesgos generales”); y
- b) El *Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves* (que se conoce como el “Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita”).

4.2 Ambos buscan equilibrar el doble interés de los Estados partes de garantizar una indemnización equitativa para los terceros damnificados y proteger económicamente a la industria de la aviación. Ambos tratados establecen la responsabilidad objetiva del explotador de la aeronave por el “... daño a terceros en el territorio de un Estado Parte causado por una aeronave en vuelo en un vuelo internacional,” pudiendo los Estados partes efectuar una declaración para ampliar el alcance de ambos tratados de modo de abarcar también los vuelos interiores.³⁵ Ninguno de ambos convenios se aplica al daño causado por “aeronaves de Estado”, que son las que se utilizan en “servicios militares, de aduanas y de policía.”³⁶

4.3 Al igual que todos los tratados analizados más arriba, ni el Convenio sobre riesgos generales ni el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita define específicamente qué es una “aeronave”. Nuevamente se debe recurrir a la definición que brinda el Anexo 7 y que ha servido como piedra angular del derecho aeronáutico durante décadas.³⁷ Esta definición no exige que haya tripulación a bordo de la aeronave,³⁸ lo que significa que ambos convenios se aplican por igual a las aeronaves tripuladas y no tripuladas, incluidas las RPA.

4.4 El “operador” al que se refiere la definición que es común a ambos convenios es la persona que hace uso de la aeronave, a menos que el control de la navegación de la aeronave lo hubiera retenido para sí aquella persona que directa o indirectamente haya concedido el derecho de usarla, en cuyo caso esta última será considerada operador.³⁹ Esta definición común también retoma literalmente la redacción del párrafo 2 b) del Artículo 2 del Convenio Roma de 1952, aclarando que:

“[s]e considera que una persona usa una aeronave cuando lo hace personalmente o cuando lo hacen sus dependientes o agentes en el ejercicio de sus funciones, actúen o no dentro de los límites de sus atribuciones.”⁴⁰

³⁵ Convenio sobre riesgos generales, Artículos 2 y 3 1); Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, Artículos 2 y 3 1).

³⁶ Convenio sobre riesgos generales, Artículo 2 4); Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, Artículo 2 4).

³⁷ Véase la nota 29 *supra*.

³⁸ Véanse *supra* las notas 2 y 3y el texto que las acompaña.

³⁹ Convenio sobre riesgos generales, Artículo 1 f); Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, Artículo 1 f).

⁴⁰ Convenio sobre riesgos generales, Artículo 1 f); Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, Artículo 1 f).

4.5 A los fines del Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, el operador no pierde esa condición por ser otra persona quien cometa el acto de interferencia ilícita.⁴¹

4.6 Lo que descuella en esta definición común es la ausencia de la presunción de identidad entre el operador y el propietario inscrito que establece el Convenio de Roma, criterio que fue descartado en los inicios del proceso de modernización del cual surgieron los dos convenios de 2009. En efecto, el Grupo de estudio de la Secretaría sobre la modernización del Convenio de Roma (SSG-MR), que fue creado por el Consejo en 2002, elaboró a lo largo de cuatro reuniones mantenidas entre diciembre de 2002 y noviembre de 2003 un proyecto de Convenio sobre daños causados a terceros por aeronaves extranjeras.⁴² El SSG-MR dejó fuera del proyecto la presunción de que el operador es el propietario inscrito por entenderla ya ineficaz ante la práctica preponderante de arrendar aeronaves.⁴³ El proyecto redactado por el SSG-MR se convirtió en el tema central analizado en el 32º período de sesiones del Comité Jurídico (Montreal, 15-21 de marzo de 2004), y a partir de entonces se constituyó en la línea de referencia para la labor del Grupo especial del Consejo sobre la modernización del Convenio de Roma de 1952, el cual terminaría decidiendo dividirlo en dos convenios, uno sobre los riesgos generales y otro sobre los riesgos vinculados con el terrorismo.⁴⁴

4.7 Al no contar con la presunción del Convenio de Roma de que el propietario inscrito es el operador, deberá determinarse en cada caso concreto a partir de la prueba que se produzca quién es el operador del RPAS que debe ser tenido responsable como operador de la aeronave causante del daño a terceros en virtud del Convenio sobre riesgos generales o, en su caso, el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita. Al mismo tiempo, el proceso para individualizar al operador se simplifica al reducirse de tres a dos el universo de posibilidades, ya que el operador sólo puede ser a) la persona que estuviera haciendo uso de la RPA al momento de producirse el daño; o b) la persona que hubiera concedido el derecho de utilizar la RPA, *a condición* de que haya reservado para sí el control de su navegación.

4.8 Como ya se dijo, los términos que se utilizan en la definición común de operador para aclarar qué significa “hacer uso” de la aeronave son idénticos a los del Artículo 2, párrafo 2) b) del Convenio de Roma de 1952. Por consiguiente, al igual que en este último convenio, siempre que el operador del RPAS ejerza él solo el control, no planteará complicación alguna establecer la identidad entre la persona que hace uso de la RPA y el operador a los fines de la atribución de responsabilidad en virtud del Convenio sobre riesgos generales o el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita. Por el contrario, en uno u otro convenio se deberá estar a los hechos para determinar quién es el operador de la RPA causante del daño cuando son dos o más los explotadores del RPAS que se comparten el uso de los componentes constitutivos del sistema.

⁴¹ Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, Artículo 1 f).

⁴² *Indemnización por daños causados a terceros por aeronaves a raíz de actos de interferencia ilícita o riesgos generales*, Comité Jurídico de la OACI, 33º período de sesiones, Nota de estudio sobre la cuestión 3 del orden del día, en 1, Doc LC/33-WP/3-1 (2008) de la OACI.

⁴³ Véase el *Informe del Grupo de estudio de la Secretaría de la OACI sobre la modernización del Convenio de Roma*, Grupo de estudio de la Secretaría de la OACI sobre la modernización del Convenio de Roma (SSG-MR), 3ª reunión, en 13-14, Doc SSG-MR/3-REPORT (2003); *Proyecto de Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, Grupo de estudio de la Secretaría de la OACI sobre la modernización del Convenio de Roma (SSG-MR), 3ª reunión, Art. 10 3), en A-7, Doc SSG-MR/3-WP/1 (2003) de la OACI; véase también el *Informe del Grupo de estudio de la Secretaría de la OACI sobre la modernización del Convenio de Roma*, Grupo de estudio de la Secretaría de la OACI sobre la modernización del Convenio de Roma (SSG-MR), 4ª reunión, en 8, Doc SSG-MR/4-REPORT (2003) de la OACI; *Proyecto de Convenio sobre daños causados a terceros en la superficie por aeronaves extranjeras*, Grupo de estudio de la Secretaría de la OACI sobre la modernización del Convenio de Roma (SSG-MR), 4ª reunión, Art. 3, en A-2, Doc SSG-MR/4-WP/1 (2003) de la OACI (todos estos documentos en inglés únicamente).

⁴⁴ Doc OACI LC/33-WP/3-1, nota 42 *supra*, en 2-3.

4.9 Va de suyo que, eliminada la presunción que imponía al propietario inscrito la carga de probar que no era él quien estaba usando la aeronave cuando se produjo el daño so pena de ser tenido responsable del mismo, tanto el Convenio sobre riesgos generales como el de indemnización por interferencia ilícita trasladan la carga de establecer *prima facie* la identidad del operador de la aeronave al tercero damnificado. De hecho, el propósito original de la presunción había sido justamente liberar a la víctima de esta carga,⁴⁵ y “obligar al propietario inscrito que fuese demandado por la víctima y que negaba ser el operador a unirse en el primer juicio con la persona que, según él, era el verdadero operador.”⁴⁶ Sin embargo, en el SSG-MR se coincidió en que no es difícil en la práctica identificar al operador gracias a los numerosos registros que se llevan de cada vuelo donde se consigna esta información y que el proceso normal de instrucción del sumario le serviría a la víctima para este propósito, y en consecuencia se excluyó la presunción del texto modernizado.⁴⁷

4.10 El Convenio sobre riesgos generales

4.10.1 El Convenio sobre riesgos generales establece los límites de la responsabilidad del operador en función del peso de la aeronave⁴⁸:

- a) 750 000 DEG para las aeronaves cuya masa máxima sea de 500 kilogramos o menos;
- b) 1 500 000 DEG para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 500 kilogramos pero no exceda de 1 000 kilogramos;
- c) 3 000 000 DEG para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 1 000 kilogramos pero no exceda de 2 700 kilogramos;
- d) 7 000 000 DEG para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 2 700 kilogramos pero no exceda de 6 000 kilogramos;
- e) 18 000 000 DEG para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 6 000 kilogramos pero no exceda de 12 000 kilogramos;
- f) 80 000 000 DEG para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 12 000 kilogramos pero no exceda de 25 000 kilogramos;
- g) 150 000 000 DEG para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 25 000 kilogramos pero no exceda de 50 000 kilogramos;
- h) 300 000 000 DEG para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 50 000 kilogramos pero no exceda de 200 000 kilogramos;
- i) 500 000 000 DEG para las aeronaves cuya masa máxima sea de más de 200 000 kilogramos pero no exceda de 500 000 kilogramos;
- j) 700 000 000 DEG para las aeronaves cuya masa máxima exceda de 500 000 kilogramos.

4.10.2 Si en el hecho productor del daño intervienen dos o más aeronaves operadas por un mismo operador, el Convenio establece que se aplicará el límite de responsabilidad que corresponda a la

⁴⁵ Véase el Doc 6029-LC/126 de la OACI, nota 33 *supra*, en 85-92.

⁴⁶ *Id.*, en 89.

⁴⁷ Doc SSG-MR/4-REPORT de la OACI, nota 43 *supra*, en 8.

⁴⁸ Convenio sobre riesgos generales, Art. 4 1).

aeronave que tenga la masa máxima más alta.⁴⁹ Por el contrario, si en el hecho que produce el daño intervienen dos o más aeronaves operadas por diferentes operadores, todos ellos serán mancomunada y solidariamente responsables pero sin que la responsabilidad de ninguno de ellos pueda superar el límite que resulte aplicable.⁵⁰

4.10.3 No obstante eso, el operador sólo podrá ampararse en los límites de responsabilidad previstos en el Convenio cuando pueda probar que el daño a) no se debió a su negligencia ni otra acción u omisión indebida ni la de sus dependientes o agentes; o que b) se debió únicamente a la negligencia u otra acción u omisión indebida de otra persona.⁵¹ El profesor Paul Dempsey, destacado jurista especializado en derecho aeronáutico, ha sostenido que “... si se produce un accidente catastrófico que causa daños en la superficie, es muy poco probable que existan pruebas que le permitan al operador eximirse de responsabilidad aduciendo que no hubo negligencia de su parte o que sólo la hubo en un tercero.”⁵² Siguiendo al Prof. Dempsey, “[e]n todo litigio fundado en una catástrofe masiva, la línea aérea se verá obligada a responder por la totalidad de los daños independientemente de la culpa.”⁵³ Conviene observar que el Convenio establece que los operadores están obligados a contratar seguros que cubran su responsabilidad.⁵⁴

4.11 El Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita

4.11.1 Los límites de la responsabilidad objetiva que fija el *Convenio de indemnización por interferencia ilícita* son idénticos a los del Convenio sobre riesgos generales, y de igual manera se determinan en función del peso del aeronave.⁵⁵ Las disposiciones que rigen la responsabilidad cuando en el hecho productor de daños intervienen dos o más aeronaves, con un único operador o distintos operadores, también son iguales a las del Convenio sobre riesgos generales.⁵⁶

4.11.2 El *Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita* fue, en buena parte, una respuesta de la comunidad internacional ante las indemnizaciones de magnitudes catastróficas resultantes de los atentados terroristas del 11 de septiembre de 2001, y es por este motivo que se ocupa de la indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves, lo que abarca a los actos terroristas.⁵⁷ Así, pues, establece que el operador conserva esa condición y por consiguiente también la responsabilidad por los daños que cause a terceros específicamente cuando otra persona comete un acto de interferencia ilícita con la aeronave.⁵⁸

⁴⁹ *Id.* Art. 4 2).

⁵⁰ *Id.* Art. 6.

⁵¹ *Id.* Art. 4 3).

⁵² PAUL S. DEMSEY, AVIATION LIABILITY LAW 245 (2ª ed., 2013).

⁵³ *Id.*

⁵⁴ Convenio sobre riesgos generales, Art. 7 1). En un análisis de la responsabilidad de los transportistas aéreos efectuado en 2009 por el Gobierno de Australia se adujo que “no se hallaban indicios” de que el sistema de responsabilidad puramente objetiva e ilimitada entonces en vigor en dicho país “... obstaculice la actividad de la aviación o esté empujando los valores de las primas de seguros a niveles insostenibles para los explotadores.” DEPARTAMENTO DE INFRAESTRUCTURA, TRANSPORTE, DESARROLLO REGIONAL Y GOBIERNO LOCAL, GOBIERNO DE AUSTRALIA, ANÁLISIS DE LA RESPONSABILIDAD DE LOS TRANSPORTISTAS Y LOS SEGUROS, PAG. 27 (2009), en https://infrastructure.gov.au/aviation/international/files/Liability_Insurance_Discussion_Paper.pdf (texto original en inglés únicamente, “Review of Carriers’ Liability and Insurance”).

⁵⁵ *Id.* Art. 4.

⁵⁶ *Compárese el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita*, Art. 4 2); *compárese asimismo el Convenio sobre riesgos generales*, Art. 6; y *también el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita*, Art. 5.

⁵⁷ Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita, Artículo 2.

⁵⁸ *Id.* Art. 1 f), 2 1) y 3 1).

4.11.3 Además de los requisitos de cobertura de seguro obligatoria,⁵⁹ el Capítulo III del Convenio⁶⁰ prevé un mecanismo de financiación complementario con su propia estructura orgánica, denominado *Fondo internacional de la aviación civil para la indemnización por daños* (ICACF), que sirve entre otras cosas para sufragar indemnizaciones por hasta 3 000 millones de DEG por suceso cuando los daños superen el umbral indemnizatorio de 700 millones de DEG por suceso.⁶¹ Las contribuciones al mecanismo deben provenir de las líneas aéreas y se calculan tomando como base el número de pasajeros y las toneladas de carga que salen de un Estado parte en vuelos comerciales internacionales; si el Estado ha efectuado la declaración prevista en el Artículo 2, párrafo 2), también se incluyen en el cómputo los vuelos interiores.⁶² Los damnificados pueden también reclamar indemnización adicional del operador cuando los daños superen el límite de 3 000 millones de DEG previsto en este mecanismo de indemnización complementaria, pero sólo en el caso de probar que el operador contribuyó a que ocurriera el suceso con su acción u omisión cometida con intención de causar daño o temerariamente y con conocimiento de que probablemente causaría un daño.⁶³

4.12 Estado de situación de la modernización del sistema de Roma

4.12.1 Como ya se mencionó al inicio de este estudio, ni el Convenio sobre riesgos generales ni el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita ha entrado en vigor.⁶⁴ Se han barajado diversos motivos que explicarían la lentitud de los Estados para respaldar estos dos tratados de 2009. Con todo, al igual que sucede con el Convenio de Roma de 1952, sean cuales fueren las deficiencias que puedan tener estos tratados en su forma actual, éstas no afectan a su función como base racional y operativa para atribuir la responsabilidad por daños a terceros, aun cuando en la producción de dicho daño intervenga una RPA.

5. CONCLUSIÓN

5.1 La experiencia de la OACI en la integración de los RPAS al sistema de aviación internacional hasta el momento ha revelado infinidad de problemas técnicos y operacionales que se derivan de la ausencia del piloto en la aeronave. Sin embargo, el hecho de que las RPA sean una “aeronave” en el sentido que se le da al término en el Anexo 7 del Convenio de Chicago las ubica dentro del ámbito de aplicación del Convenio de Montreal de 1999 y el sistema del Convenio de Varsovia en cuanto atañe a la responsabilidad del transportista aéreo frente a los pasajeros y su equipaje y a la carga, y dentro del ámbito de aplicación del RCS en lo relativo a la responsabilidad del operador por daños a terceros en la superficie provocados por aeronaves.

5.2 Así, en los casos que tengan por origen el transporte internacional con RPAS, la aplicabilidad del MC99 y el WCS traerá consigo un corpus jurisprudencial bien establecido y ampliamente aceptado que servirá para aportar coherencia y claridad jurídica al carácter ultramoderno de las condiciones técnicas y operacionales de los RPAS, en particular entre los 111 Estados partes en el MC99. Asimismo, si bien no se ignora que el RCS ha tenido limitada aceptación, se considera que las disposiciones actuales del sistema seguirán constituyendo una base eficaz para determinar la responsabilidad por los daños en la superficie causados por aeronaves extranjeras, no obstante la integración de las RPA.

⁵⁹ *Id.* Art. 7.

⁶⁰ *Id.*, Art. 8 al 37.

⁶¹ *Id.* Art. 18 2).

⁶² *Id.*, Art. 12.

⁶³ *Id.*, Art. 23 2).

⁶⁴ Véase *supra* la nota 17 y el texto que la acompaña.

5.3 Para finalizar, un aspecto clave de la idoneidad del Convenio sobre riesgos generales y el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita respecto a los RPAS –y lo mismo pasa con todos los demás convenios analizados en este trabajo– radica en que el damnificado sea capaz de determinar la identidad del operador a los fines de la atribución de responsabilidad. Los Convenios de 2009 se apartan de la presunción histórica que asimila al propietario inscrito con el operador, criterio que se ha considerado obsoleto ante la práctica generalizada del arrendamiento de aeronaves. La identidad del operador de la RPA (es decir, la persona que se encuentra en uso de la RPA al momento de producirse el daño) pasa entonces a ser una cuestión de hecho que habrá que elucidar en cada caso concreto. Sin embargo, la significación práctica y jurídica de este nuevo enfoque sólo podrá ir manifestándose a medida que los Estados partes en el Convenio sobre riesgo generales o el Convenio sobre indemnización por interferencia ilícita vayan adquiriendo experiencia en la aplicación de sus disposiciones.

— FIN —