

RESPONSABILIDAD CIVIL DERIVADA DEL USO DE DRONES. ASEGURAMIENTO

Hasta hace relativamente poco tiempo, los *drones* o *aeronaves pilotadas por control remoto* se asociaban a alta tecnología militar, sin embargo, poco a poco se ha ido ampliando el uso y utilidad de estos aparatos, tanto desde un punto de vista social o civil como mercantil. A modo de ejemplo, los *drones* han sido utilizados recientemente para operaciones de rescate, como en la reciente tragedia de Nepal o el accidente de German Wings en los Alpes franceses, en la investigación de incendios, y por todos es conocido el extraordinario interés en el ámbito logístico y de las empresas de ingeniería. La extensión del ámbito de uso de estos aparatos, unida a la democratización de su tecnología, ha motivado una rápida expansión de su uso que ha obligado al legislador a regular, con carácter de urgencia, el marco jurídico necesario que permita el desarrollo de un sector emergente en condiciones idóneas de seguridad.

Mediante la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, el legislador estatal, en el ejercicio de su competencia exclusiva, ha venido a regular, o en palabras de la propia Ley a precisar, el régimen de la red de aeropuertos de interés general, así como la entrada de capital privado en AENA. Aprovechando las modificaciones legislativas introducidas en materia de aviación civil, en la Sección 6ª, del capítulo I del Título II de la Ley, se regula el uso de aeronaves civiles pilotadas por control remoto.

En cuanto al contenido y objeto de dicha sección, que se compone de un artículo único, el artículo 50, merece nuestra atención el párrafo 3º, letra d, apartado 7º, que obliga al operador de una aeronave no tripulada a contratar un seguro de responsabilidad civil que *cubra la responsabilidad civil frente a terceros por daños que puedan surgir durante y por causa de la ejecución del vuelo...*

Salvo mejor opinión, la responsabilidad civil derivada de los daños causados a terceros por la ejecución del vuelo tiene naturaleza objetiva, derivada de la puesta en funcionamiento de la aeronave, al igual que sucede con los vuelos tripulados u otros medios de transporte, como el terrestre, siendo plenamente aplicable la *teoría del riesgo*

Pero la responsabilidad del operador aéreo no sólo se circunscribe a la aeronave y los daños que ocasione por un posible fallo técnico, sino que como establece el artículo 50.1.2 *“el cumplimiento de lo dispuesto en este artículo no exime al operador, que es, en todo caso, el responsable de la aeronave y de la operación, del cumplimiento del resto de la normativa aplicable, en particular en relación con el uso del espectro radioeléctrico, la protección de datos o la toma de imágenes aéreas, ni de su responsabilidad por los daños causados por la operación o la aeronave.”*

Atendiendo al texto de la norma, el operador es responsable civil directo de los daños que cause la aeronave y por la operación de la misma, desplegando sus efectos en ámbitos tan dispares como la privacidad, intimidad, derecho a la imagen, alteración del espectro radioeléctrico (ej: detonador de una mina o cantera o el control de una grúa de construcción que utilizan igualmente la banda de 2.4 GHz), daños derivados de la infracción de la LOPD, y, por supuesto, responsabilidad profesional. Así, según el caso, la naturaleza de la responsabilidad derivada del uso de la aeronave podrá tener también naturaleza cuasi-objetiva o subjetiva, en función de la concreta infracción normativa o los daños causados por la actividad.

Expuesto lo que antecede, al sector asegurador se le plantea un importante reto técnico jurídico para fijar con precisión las coberturas, límites cuantitativos y primas de las pólizas que deben ofrecer y contratar con los operadores de las aeronaves no tripuladas, pues la responsabilidad del operador aéreo no se limita a los daños físicos o materiales causados por la propia aeronave, sino que se hace extensiva a las responsabilidades del operador por su propia actividad, es decir, por la actividad profesional desarrollada a través de la aeronave.

Esto significa que las aseguradoras deben ofrecer al mercado un producto novedoso que incluya coberturas dispares que afectan a distintos ramos del seguro. Sobre este punto, la propia AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) ha advertido de la complejidad de su aseguramiento, informando a los operadores que el certificado de seguro deberá ser emitido *“para cada una de las aeronaves y actividades declaradas por el operador”*.

Respecto de los límites indemnizatorios que deben recoger las pólizas de responsabilidad civil, el artículo 50 hace remisión expresa a los fijados en el Real Decreto 37/2001, de 19 de enero, por el que se actualiza la cuantía de las indemnización por daños previstas en la Ley 48/1960, de Navegación Aérea, para aeronaves de peso inferior a los 20 kilogramos, y para las aeronaves de peso superior a los 20 kilogramos, el límite de cobertura será el fijado por el Reglamento CE nº 785/2004 del Parlamento europeo y del Consejo, de 21 de abril, sobre los requisitos de seguro de las aerolíneas y operadores aéreos.

Sin embargo, dichos límites máximos de responsabilidad civil por daños se refieren expresamente a los daños personales y materiales causados por la ejecución del vuelo a pasajeros, equipaje, mercancía o terceros, pero no prevén o incluyen en dichos límites otro tipo de daños como a los que nos hemos referido anteriormente y que están directamente relacionados con la actividad desarrollada por el operador aéreo. No parece que la responsabilidad civil derivada de la actividad del operador pueda estar limitada a dichos límites indemnizatorios cuando se refiere a daños o perjuicios relacionados con el derecho a la propia imagen, la intimidad, protección de datos, responsabilidad civil profesional, etc., de ahí la dificultad de configurar un producto asegurador idóneo que abarque y dé una cobertura ideal al operador de aeronaves no tripuladas.

Cabe esperar, o al menos así lo esperamos, que la norma reglamentaria que regulará definitivamente la actividad de las aeronaves no tripuladas y que debiera aprobarse en unos meses, de acuerdo con lo previsto en la disposición final segunda de la Ley 18/2014, sea capaz de fijar con mayor concreción la regulación de la responsabilidad civil derivada del uso de las aeronaves y de las actividades desarrolladas con las mismas, de tal forma que se fijen unos límites indemnizatorios que incluyan los daños y perjuicios derivados de la ejecución del vuelo y de la actividad del operador aéreo.

D. Álvaro Oliete Díaz
Abogado

Mayo de 2015