

EL DERECHO

DIARIO DE DOCTRINA Y JURISPRUDENCIA

DIRECTOR: ALEJANDRO BORDA - CONSEJO DE REDACCIÓN: GABRIEL FERNANDO LIMODIO, LUIS MARÍA CATERINA, MARTÍN J. ACEVEDO MIÑO, DANIEL ALEJANDRO HERRERA, NELSON G. A. COSSARI

DOCTRINA

El uso de drones: responsabilidad por daños a los terceros en la superficie, por Eduardo Adragna
Cita Digital: ED-VI-CCXLIII-604

JURISPRUDENCIA

DAÑOS Y PERJUICIOS: Rechazo: accidente de automotores; responsabilidad; culpa del agente interviniente; carga de invocación y prueba de alguna de las eximentes de responsabilidad; planteos contradictorios; carga procesal; documentos relevantes para la decisión del pleito; derivación concreta de los deberes de lealtad, probidad y buena fe (CNCiv., sala H, abril 16-2025)

SIMULACIÓN: Actos del mandatario que intentan impedir el proceso sucesorio y de liquidación de la sociedad comercial: improcedencia. SOCIEDAD COMERCIAL: Personalidad societaria: derechos creditorios de los acreedores (CNCom., sala F, julio 25-2025)

NOVEDADES EN EL DERECHO DE SEGUROS

Repensar el futuro: Una entrevista a Gabriel Mysler sobre innovación, liderazgo y lo que nos depara la industria del seguro en los próximos años, por María Celeste Colombo
Cita Digital: ED-VI-CCXLIII-603



El uso de drones: responsabilidad por daños a los terceros en la superficie

por EDUARDO ADRAGNA^(*)

Sumario: INTRODUCCIÓN. — EL ROL DEL VEHÍCULO. A) EL CONCEPTO DE AERONAVE. B) LA APARICIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTÓNOMOS NO TRIPULADOS (VANT). C) CONSECUENCIAS JURÍDICAS DE CONSIDERAR A LOS VANT COMO AERONAVES. — LAS REGLAMENTACIONES VIGENTES. A) AERONAVES Y SISTEMAS DE AERONAVES REMOTAMENTE TRIPULADAS. B) CUESTIONES DE RESPONSABILIDAD CIVIL: LOS TERCEROS SUPERFICIALES. 1. LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD PARA LOS EXPLOTADORES DE VANT. 2. EL SEGURO OBLIGATORIO. — CONCLUSIONES. — BIBLIOGRAFÍA.

Introducción

Los juristas analizamos enunciados normativos que son en alguna medida reflejo de cierto aspecto de la realidad que se ha querido regular. Los avances tecnológicos son estímulos de la realidad que necesitamos comprender para luego elaborar una explicación de tal o cual fenómeno (modelo) que servirá de base para una eventual nueva normativa. Dado que los desarrollos en materia de ingeniería aeronáutica, ciencia de datos y comunicaciones se producen raudamente, el legislador va a la zaga del hecho técnico. Es inútil —y probablemente no deseable— esperar lo contrario.

¿Cuál es el método para incorporar al conocimiento jurídico esas novedades?

Para poder abordar desde el punto de vista jurídico el estudio de las reglas que organizan una actividad tan compleja como la aeronáutica, quienes estudiamos los contenidos de esta rama utilizamos el instrumental con que contamos: construimos una estructura conceptual sobre la base del “hecho técnico”. El hecho de circular por el aire tiene en la práctica muchas aristas. A grandes trazos, intervienen una multiplicidad de sujetos, que desarrollan su quehacer mediante el empleo de aparatos que circulan por el espacio aéreo, cuya conducción se confía a otros sujetos especialmente capacitados y habilitados por el Estado y que requiere de ciertos acuerdos sobre la forma de circular y de la necesaria infraestructura que desde la superficie o incluso desde el espacio exterior permite que el conjunto se desarrolle de manera ordenada y eficaz. Por la velocidad con la que penetra fronteras, su capacidad de daño, su potencial para comunicar ciudades (y culturas) del orbe con los más variados objetivos, la aeronáutica es una actividad esencialmente internacional y ese carácter se proyecta sobre las normas destinadas a regularla incluso a nivel nacional. En efecto, los Estados tuvieron que acordar desde temprano sobre la forma de organizar la aviación. El Convenio sobre aviación civil internacional (en adelante “Chicago 1944”) fue firmado en Chicago, Estados Unidos de América, el 7 de diciembre de 1944 y entró en vigor a nivel mundial el 4 de abril de 1947. Con vigencia prácticamente universal,

NOTA DE REDACCIÓN: Sobre el tema ver, además, los siguientes trabajos publicados en EL DERECHO: *Temas de Derecho Aeronáutico en un fallo de la Corte Suprema*, por FEDERICO VIDEA ESCALADA, ED, 181-658; *Aeronaves y derecho de retención: los particularismos de la materia aeronáutica*, por LUIS R. CARRANZA TORRES, ED, 219-594; *Determinación de responsabilidades emergentes del abordaje aéreo: la particularidad aeronáutica*, por LUIS R. CARRANZA TORRES, ED, 220-263; *Aspectos regulatorios del tránsito aéreo irregular*, por NICOLÁS DAFENA, EDA, 2009-649; *Responsabilidad del transportista aerocomercial respecto a equipajes transportados*, por JUAN CARLOS HARRI, ED, 245-237; *Aeronaves sin piloto. Situación en la Argentina a fines de 2014*, por GUILLERMO BRUNO, ED, 262-551; *Aeronaves sin piloto y derechos constitucionales en la Argentina a mediados de 2015*, por GUILLERMO BRUNO, ED, 264-574; *Aeronaves sin piloto como vectores portadoras de armas o drones y los regímenes de control de transferencia de tecnología estratégica en la Argentina*, por GUILLERMO BRUNO, ED, 268-735; *Derecho de los robots*, por PILAR MOREYRA, ED, 291-708; *El rol de los principios jurídicos en el derecho ultraterrestre*, por LEANDRO LEONEL ARRAGA, ED, 296; *La responsabilidad objetiva de los vehículos autónomos*, por DIEGO LO GIUDICE, *El Derecho Diario*, Daños derivados de la inteligencia artificial - Director Maximiliano N. G. Cossari (J N Derecho Civil XXIX), Cita Digital: ED-VGCCCLXXIV-784. Todos los artículos citados pueden consultarse en www.elderechodigital.com.ar.

(*) Abogado (UNLP). Especialista en Derecho Aeronáutico y Espacial (INDAE-UNDEF). Magister en Derecho Marítimo (Universidad de Southampton, Reino Unido). Profesor Adjunto Interino de Instituciones de Derecho de la Navegación (Facultad de Derecho, UBA). Coordinador del Programa de Actualización en Derecho Marítimo y Aeronáutico (UBA). Contacto: eadragna@derecho.uba.ar

la República Argentina adhirió a dicho convenio mediante Decreto ley 15.110/1946 (BO 15/12/1949, ratificado por Ley 13.891)⁽¹⁾. Además de regular con carácter general la mayoría de los aspectos relativos a la aviación civil, este convenio establece un organismo denominado Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI, ICAO por sus siglas en inglés), que entre otras funciones cuenta con la potestad de reglamentar las grandes áreas de la aviación mediante estándares y prácticas recomendadas que conforman los “anexos técnicos” a la convención (SARPs por sus siglas en inglés, arts. 34,57 y 90, Chicago 1944).

El rol del vehículo

a) El concepto de aeronave

El vehículo tiene un rol protagónico en ese andamiaje jurídico que se construye con cimiento en el hecho técnico. En efecto, además de clasificarlas, contamos con normas que definen a las aeronaves como una forma de delimitar su ámbito de aplicación.

La Convención de Chicago de 1944 no contiene una definición; sin embargo, el Anexo 7 a ella, dedicado a marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves, define estas últimas como “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”⁽²⁾.

En el orden interno, el Código Aeronáutico (Ley 17.285, en adelante “CA”) rige la aeronáutica civil, cuyo elemento esencial o *sine qua non* es la aeronave (art. 1, CA). No hay aeronáutica sin aeronaves⁽³⁾.

b) La aparición de los Vehículos Autónomos No Tripulados (VANT)

La Convención de Chicago de 1944 se refiere a las aeronaves no tripuladas, de manera marginal, teniendo en mente aparatos que durante la segunda guerra mundial se utilizaron con motivos bélicos⁽⁴⁾. El CA, en su texto original de 1967, no preveía expresamente a las aeronaves no tripuladas.

Luego de la reciente reforma, el art. 36 del CA establece que “se consideran aeronaves tripuladas y no tripuladas los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas”⁽⁵⁾. Conforme el nuevo texto, no cabe duda de que los drones (que de aquí en adelante llamaré VANT) son ahora considerados jurídicamente aeronaves en tanto y en

(1) En este trabajo sigo el texto auténtico del Convenio en español, según el Protocolo de Buenos Aires del 24/09/1968 (en vigor desde el 24/10/1968), relativo a un texto auténtico trilingüe.

(2) Anexo 7, Normas internacionales, Definiciones, p. 1 (6ª edición, OACI, 2012). Ver Javurek, Gisele *et al.*, ob. cit.

(3) Esta parece la conclusión que puede extraerse de la lectura del fallo “Coco, Fabián A. c/Provincia de Buenos Aires y otros s/daños”, CSJN, fallo del 29/06/2004, Fallos 327:2722.

(4) Ver art. 8, Convención sobre Aviación Civil Internacional (Chicago 1944).

(5) Texto según DNU 70/2023, art. 190 (B.O. 21/12/2023, vigencia 29/12/2023). El texto original establecía: “Se consideran aeronaves los aparatos o mecanismos que puedan circular en el espacio aéreo y que sean aptos para transportar personas o cosas”. Me he pronunciado en otra oportunidad acerca de la dudosa constitucionalidad de la reforma del Código Aeronáutico mediante un decreto de necesidad y urgencia. Baste decir aquí que no se advierte ni la necesidad ni la urgencia. Desde 1967 (año en que se sancionó la ley de facto 17.285) se han sucedido varios proyectos de reforma, los que han pasado el filtro parlamentario para dormir el sueño de los justos. Interín, el Estado Argentino se convirtió nuevamente en empresario de transporte aéreo sin mayor éxito desde el punto de vista de los resultados económicos de Aerolíneas Argentinas, aunque logrando una incipiente conectividad para el territorio nacional que es insular y extenso. Lamentablemente, el desarrollo de la aviación (actividad sumamente contaminante) tuvo lugar a expensas del descuido de la inversión en materia de ferrocarriles y otros medios sustentables de transporte. En el plano particular de los drones, el PEN parece haber tomado postura a favor de una de las posiciones teóricas respecto de la naturaleza jurídica de los mismos. Como podrá apreciar el lector, soldar este debate no reviste mayor apremio que el provocado por la inquietud de quienes fundamentan, de un lado o del otro de la biblioteca, los cambios normativos.

cuanto cumplan con las condiciones de capacidad y aptitud descriptas por la norma⁽⁶⁾.

En los términos del CA, existe entonces una aviación tripulada, por un lado, y una aviación no tripulada, por el otro. La aviación no tripulada se compone de la aviación tripulada a distancia y de la aviación ejercida por vehículos autónomos (no tripulada *stricto sensu*). En ambos casos, los aparatos o mecanismos utilizados son aeronaves desde el punto de vista jurídico.

c) Consecuencias jurídicas de considerar a los VANT como aeronaves

El estatus de aeronave concede al sujeto que utiliza el aparato el carácter de explotador y la responsabilidad respecto de los terceros superficiarios se encuentra regulada por el CA. Como desarrollo más adelante, esta responsabilidad es de carácter objetivo, limitado y de seguro obligatorio. Es decir que la reforma de 2023, a la postre, vino a brindar sustento legal al carácter limitado y al seguro obligatorio, que ya habían sido establecidos mediante reglamentaciones de la autoridad de aplicación.

Sin embargo, esta asimilación legal de los VANT a las aeronaves regidas por el CA tiene trascendencia respecto de otros aspectos. Por ejemplo, las obligaciones del explotador de la aeronave de tripularla convenientemente y la del comandante de prestar socorro en determinadas circunstancias. Todo ello de cumplimiento imposible, dado que se trata de aparatos tripulados a distancia o no tripulados.

En un plano más general, esta postura adoptada por el legislador⁽⁷⁾ genera al menos dos incógnitas.

Por un lado, cuál es el régimen que corresponde aplicar a aquellos aparatos o mecanismos que no cumplen con las condiciones de capacidad (de circular por el espacio aéreo) y aptitud para transportar personas o cosas. El intérprete tiene a mano la aplicación analógica de acuerdo con lo establecido por el art. 2 del CA.

Si hubiera podido salvar el anterior interrogante, aún queda otro que considero crucial. La base de todo el sistema del derecho aeronáutico se fundamenta en la concepción de la aviación como una actividad que comprende servicios y actividades que el Estado ha venido a fomentar por los beneficios que proyecta a la sociedad. En efecto, desde el transporte de personas y cargas hasta las más variadas aeroaplicaciones (conocidas como trabajo aéreo y en conjunto integrantes de la denominada aeronáutica comercial⁽⁸⁾) o las actividades deportivas o de ocio, todas ellas han sido históricamente apoyadas o estimuladas mediante diversos mecanismos. Detrás de todos ellos se encuentra una suerte de “esfuerzo compartido”: la responsabilidad de transportistas (frente a pasajeros y cargadores) y explotadores (frente a terceros superficiarios) se encuentra cuantitativamente limitada⁽⁹⁾. El seguro obligatorio caracteriza al sistema. Ahora bien, en aquellos casos

en que los drones pueden ser considerados aeronaves de acuerdo con el art. 36 del CA y en otros supuestos donde ellos no fueren aptos para transportar personas o cosas, lo cierto es que queda el interrogante de si corresponde que la sociedad cargue *encoré* con el “esfuerzo compartido” a que nos referimos antes. En definitiva, la actividad realizada con drones ¿puede ser catalogada *de lege ferenda* como aviación? ¿Vale la pena que la sociedad subsidie y estimule el uso de estos aparatos mediante responsabilidades especiales? Intuitivamente la respuesta parece negativa. Sin embargo, la normativa vigente parece haber asimilado, en este aspecto, la aviación “no tripulada” a la aviación tradicional.

Las reglamentaciones vigentes

Como adelanté arriba, las cuestiones de derecho aeronáutico revisten tal complejidad que las normas legales (de carácter eminentemente general) requieren de reglamentaciones tendientes a implementarlas en la práctica⁽¹⁰⁾. Mediante el decreto 663/2024 (BO 23/07/2024) el PEN aprobó el “Reglamento para la aviación civil no tripulada”. El análisis pormenorizado de dicha norma excede los límites de este trabajo, sin embargo, tomaré aquí dos aspectos: categorías (art. 4 del Anexo) y responsabilidades (arts. 8, 9, 10 y 13 del Anexo).

a) Aeronaves y sistemas de aeronaves remotamente tripuladas

Respecto de las categorías de aeronaves y sistemas de aeronaves remotamente tripuladas⁽¹¹⁾ y/o no tripuladas se establecen las siguientes:

1) Abierta: aquí se ubican todas aquellas cuya operación no requiere autorización previa de la autoridad de aplicación ni declaración operacional alguna. Esta categoría queda en esencia asignada a las que realizan actividad en zonas rurales (salvo exclusiones) y aquellas que por su peso u otras pautas determine la reglamentación.

2) Específica: son aquellas cuyas operaciones requerirán una autorización operacional expedida por la autoridad de aplicación, prestadores de navegación aérea y operadores de aeródromos competentes, conforme lo determine la reglamentación.

3) Certificada: cuyas operaciones requerirán siempre la certificación de las aeronaves con arreglo a la reglamentación. Las aeronaves destinadas a movilidad aérea avanzada/urbana (transporte de personas y/o cosas en sentido amplio) integrarán la categoría de aeronaves certificadas (art. 6, Anexo decreto 663/2024).

Respecto de las aeronaves autónomas, entendiendo por tales aquellas que se desplacen de manera gradual o totalmente autónoma, tendrán una reglamentación técnica especial, emitida por la autoridad de aplicación. Dado que se trata de tecnologías en etapa de incipiente desarrollo⁽¹²⁾, la autoridad de aplicación expedirá la reglamentación “cuando la experimentación concluya en un mayor conocimiento y superación de los desafíos, para una amplia integración de esta clase de aeronaves en el sistema de aviación civil” (art. 7, Anexo decreto 663/2024).

Al momento de escribir estas líneas se encuentra vigente la Resolución ANAC 880/19 que con sus modificatorias y complementarias estableció el “Reglamento de vehículos aéreos no tripulados (VANT) y de sistema de vehículos aéreos no tripulados (SVANT)”. El art. 2 del decreto 663/2024 establece que la autoridad de aplicación deberá adecuar el mencionado reglamento a las disposiciones del decreto y su anexo⁽¹³⁾.

(6) Sobre las diferentes modalidades o especies de VANT puede consultarse el informe elaborado por el Ministerio de Desarrollo Productivo, Documento N° 33, Guler, Tamara Nairi, “La industria de los drones en Argentina”, 2022, disponible en https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/03/33_-_drones_-_arg._productiva.pdf [última visita: 15/12/2024].

(7) Me refiero al legislador en sentido amplio, dado que en la especie se trata del presidente de la Nación –en acuerdo general de ministros– en ejercicio de facultades legisferantes excepcionales de acuerdo al art. 99, inc. 3 de la Constitución Nacional. El análisis de la validez de la reforma al CA mediante DNU excede los límites que me he impuesto para este trabajo. No obstante, he adelantado mi opinión en Adragna, Eduardo, “Relevancia sistémica del Título I del Código Aeronáutico Argentino”, Revista Jurídica de Buenos Aires, Buenos Aires, Abeledo-Perrot, 2024II, p. 7 y ss.

(8) Art. 91 del CA: “El concepto de aeronáutica comercial comprende los servicios esenciales de transporte aéreo y los de trabajo aéreo”.

(9) La Corte Suprema de Justicia de la Nación se pronunció sobre la constitucionalidad de la limitación en autos “Nealón, Hugo Heraldo c/Aerolíneas Argentinas”, sentencia del 9/8/1961, Fallos 250:410. Entre otros argumentos, se señala que “el interés directo e inmediato que los usuarios tienen en el servicio que prestan las compañías de aviación, impide que la indirecta conveniencia nacional en la existencia de medidas proteccionistas, imponga como única solución posible la de su financiación colectiva...La pertinencia de la limitación de la responsabilidad de las empresas aeronáuticas, a los fines del fomento y la regulación de la aviación, es inobjetable, pues se trata de uno de los medios posibles para mantener el equilibrio económico de aquellas, como podrían también serlo el subsidio estatal o el aumento de las tarifas de los servicios...La elección entre las diversas posibilidades existentes para impulsar el desarrollo de la aviación, siendo cuestión de preferencia en cuanto a su necesidad, conveniencia y eficacia, excede del ámbito del control de constitucionalidad y está reservada a la discreción del Congreso”.

(10) Se trata del carácter *reglamentarista* de esta rama del derecho. Este aspecto se encuentra plasmado en general por el orden de prelación de fuentes que establece el art. 2 del CA y en particular respecto de los VANT el CA remite a la reglamentación especial en su art. 79 reformado.

(11) El término Aeronave No Tripulada (UA) se utiliza para describir la aeronave en sí, mientras que el término Sistema de Aeronave No Tripulada (UAS) se utiliza, generalmente, para describir todo el equipo operativo, incluidos la aeronave, la estación de control desde donde se opera la aeronave y el enlace de datos inalámbrico (Tarr *et al.*, 2021, citado por Guler, Tamara Nairi, “La industria de los drones en Argentina”, 2022, p. 6).

(12) Favier Dubois, E., ob. cit., p. 1. Respecto de la labor de UNESCO: <https://www.unesco.org/es/artificial-intelligence> [última visita: 15/12/2024].

(13) Mediante el DNU 941/2024 (B.O. 21/10/2024), se aclaró que la autoridad de aplicación en materia aeronáutica es la Administración Nacional de Aviación Civil (art. 2 bis, incorporado al CA).

b) Cuestiones de responsabilidad civil: los terceros superperficiarios

La responsabilidad civil por daños a terceros en la superficie provenientes de aeronaves en vuelo se encuentra legislada a nivel internacional y local. Argentina es parte de la Convención de Roma de 1952 sobre “daños causados por aeronaves extranjeras a terceros en la superficie” (ley 17.404) vigente a nivel local desde el 25/12/1972. Este convenio internacional cuenta en la actualidad con 51 Estados parte⁽¹⁴⁾, entre los que podemos destacar a Uruguay, Paraguay, Brasil, España, Portugal, Italia, Marruecos, Rusia, Bélgica y Holanda, entre los principales. Contrariamente, este convenio no ha sido incorporado por Estados Unidos, el Reino Unido, Francia, México, Perú y Bolivia para citar aquellos estados con los que el nuestro guarda mayor comercio aéreo⁽¹⁵⁾.

En líneas generales tanto Roma 1952 (que no define a las aeronaves) como el CA prevén un sistema de responsabilidad canalizado en el explotador, de base objetiva con escasas causales de exoneración, cuantitativamente limitada y de seguro obligatorio (sin acción directa contra el asegurador). Respecto de estos dos últimos aspectos, el régimen de los VANT plantea algunas cuestiones que vale la pena dejar planteadas en este trabajo.

1. Limitación de responsabilidad para los explotadores de VANT

Como adelanté arriba, la aviación se ha desarrollado gracias al esfuerzo compartido que se ha exigido a la sociedad. Para evitar cuantiosos reclamos que podrían hacer colapsar cualquier emprendimiento, la política legislativa adoptó sistemas de responsabilidad limitada. Como contrapartida, las causales de exoneración son casi nulas ante una responsabilidad objetiva (el CA solo prevé la culpa de la víctima como eximente –art. 159, CA–). Ahora bien, el régimen de limitación se basa en límites atados al peso máximo de despegue de las aeronaves, en una escala donde el mínimo se establece en 2000 argentinos oro para aeronaves de hasta 1000 kilogramos, que se determinan de acuerdo con el peso máximo autorizado por el certificado de aeronavegabilidad (art. 160 *in fine*, CA).

De acuerdo con el decreto 75/1976 el valor del argentino oro es determinado por el BCRA trimestralmente. El valor vigente es de \$ 780.614,63 (para el 2º trimestre de 2025). Es decir que la responsabilidad por daños provocados por VANT (que en su mayoría no exceden del peso mínimo señalado) se encuentra limitada en el orden interno a la suma de \$1.561.229.260 (algo más de 1 millón trescientos mil dólares estadounidenses al tipo de cambio reciente). Este monto es el límite máximo que su explotador se encontrará obligado a indemnizar en caso de accidente tanto a víctimas de daños materiales como personales (muerte o lesiones, daño moral). No puedo dejar de advertir que, independientemente de su peso, la capacidad de daño de estos aparatos es potencialmente significativa y, por ello, el monto a indemnizar podría exceder en gran medida el límite.

2. El seguro obligatorio

El art. 13 del decreto 663/2024 remite a la reglamentación en materia de seguros obligatorios. Esta es una manda legal que surge del art. 192 del CA. La Resol. ANAC 527/2015 y su sucesora Res. ANAC 880/2019, aún vigente, establecieron que los operadores de VANT están obligados a contratar seguros que cubran las contingencias de su uso hasta el límite previsto en el art. 160 del CA. Es decir que ya en 2015 la reglamentación remitía a los límites relativos a daños provocados por aeronaves.

Las coberturas de seguro para vehículos aéreos pilotados a distancia constan de condiciones generales y particulares que aprobó la Superintendencia de Seguros de

la Nación mediante la Resolución 40.250 del 21/12/2016 (modificada por la Res. 198/2018) y se encuentran incorporadas al texto consolidado del Reglamento General de la Actividad Aseguradora (RGAS)⁽¹⁶⁾.

En efecto, el Anexo del punto 23.6, inc. e) del RGAS establece que el asegurador responde frente al asegurado y al operador por los reclamos de terceros por daños provocados con el aparato, excluyendo (art. 3):

- al cónyuge o integrante de la unión convivencial en los términos del art. 509 del Código Civil y Comercial de la Nación y los parientes del asegurado hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad (en el caso de sociedades, los de los directivos);
- las personas en relación de dependencia laboral con el asegurado, en tanto el evento se produzca en oportunidad o con motivo del trabajo;
- las personas que posean “trato familiar ostensible” con el asegurado (en los términos del art. 1741 del Código Civil y Comercial de la Nación).

En estos supuestos, los damnificados no son considerados terceros a los efectos de la cobertura. Estas contingencias podrían no obstante quedar cubiertas por el seguro de riesgos del trabajo (en caso de que resulte aplicable) o por el de accidentes personales (no obligatorio).

Sin embargo, resulta paradójico que la reglamentación haga una distinción que la ley aplicable no hace, privando a los familiares del operador del aparato de los beneficios de contar con una eventual indemnidad (indirecta, no hay acción directa contra el asegurador) ante el supuesto de daños. Entiendo que esta dificultad no puede ser salvada por medio de la autonomía de la voluntad contractual, incluso mediante el pago de una prima superior. El razonamiento detrás de esta exclusión entendemos se encuentra en la necesidad de crear un fuerte incentivo para la operación segura y consciente de estos aparatos. En todo caso, será tarea de las autoridades y de los aseguradores informar fehacientemente de estas exclusiones, sobre todo en casos en los que se trata de verdaderos consumidores (uso para ocio, deportes, etc.).

Respecto de los riesgos excluidos (art. 6), la reglamentación parece sensata en cuanto los aseguradores no se encuentran obligados a resarcir los daños producidos por o en ocasión:

- de utilización de los aparatos por quienes no posean un certificado de competencia de piloto expedido por la autoridad de control para operarlos, excepto cuando se trate de un VANT o SVANT de hasta cinco (5) kilogramos de MCTW con fines recreativos;
- reclamos originados exclusivamente en el daño no patrimonial que resulte de tomar o utilizar fotografías o filmaciones no consentidas de terceros o de sus bienes o pertenencias con el vehículo aéreo pilotado a distancia objeto del presente seguro;
- operación simultánea de más de un vehículo aéreo por el mismo piloto a los mandos;
- transporte de personas y/o cargas;
- operaciones para uso científico;
- uso para funciones de seguridad;
- utilización por terceros ajenos al asegurado o por menores de 18 años o, para el caso de vehículos de hasta 5 kilogramos de MCTW, por menores de 16 años para fines deportivos;
- encontrarse el piloto a los mandos bajo los efectos del alcohol o drogas;
- realizar operaciones fuera de los límites y espacios permitidos por la Res. ANAC 880/2019, sus modificatorias y/o complementarias o de la autorización especial conferida por la autoridad competente.

Es decir que la cobertura queda circunscripta en líneas generales a daños materiales y personales provocados a terceros, incluyendo el daño producido por el ruido anormal o el daño moral producto del incidente⁽¹⁷⁾, pero excluyendo este mismo daño en caso de que pudiera resultar del uso del aparato para invadir la intimidad de las personas. No coincido con quienes plantean que este último supuesto de responsabilidad debe ser de seguro obligatorio. Quien utiliza este tipo de aparatos para emprender la violación de la intimidad de las personas no puede ser

(14) El estado de vigencia: <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002801406bd&lang=en> (última visita: 15/12/2024).

(15) Luego de los episodios del 11 de septiembre de 2001, la comunidad internacional, a través de OACI, comenzó a debatir nuevos instrumentos para mejorar la respuesta ante el uso de la aviación para producir daños. El fruto de ese debate son dos convenios que aún no se encuentran vigentes:

1) Unlawful Interference Compensation Convention (2009). Convenio sobre indemnización por daños a terceros resultantes de actos de interferencia ilícita que hayan involucrado a aeronaves (Montreal 2009).

2) General Risks Convention (2009). Convenio sobre indemnización por daños causados a terceros por aeronaves (Montreal 2009).

(16) Texto actualizado se encuentra en las págs. 650 a 660 del Reglamento General de Actividad Aseguradora disponible en https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ssn_rga_20240819.pdf

(17) Doctrina de la CSJN en autos “Rossi Sarubbi, Maximiliano J. c. Cielos del Sur S.A. y otros”, LL 2000-A-561.

beneficiado con la socialización de ese riesgo⁽¹⁸⁾. Además, se trataría de daños provocados con total intencionalidad.

Conclusiones

En el campo del derecho aeronáutico se entrecruzan consideraciones que son propias de la rama y otras que son transversales al derecho en general.

Los vehículos autónomos no tripulados (VANT) o drones presentan un desafío enorme para la sociedad en términos de defensa de los particulares superficiarios, su integridad patrimonial, personal y su intimidad, a la vez que en el plano comunitario ponen en riesgo la seguridad interior de formas que superan los medios con que los Estados cuentan para proteger su espacio aéreo.

El régimen de responsabilidad civil previsto por el CA y la normativa internacional vigente en la materia de daños a terceros superficiarios es insuficiente para conjurar los efectos adversos que provoca el uso de drones. Corresponde aplicar las normas sobre responsabilidad civil que contiene el Código Civil y Comercial de la Nación a fin de preservar la garantía que implica el principio del *alterum non laedere*.

El debate internacional es el ámbito propicio para establecer nuevos lineamientos básicos en la materia, pero corresponde al legislador nacional velar por la defensa del territorio del ataque extranjero mediante el empleo de aeronaves públicas o privadas (por ejemplo, en materia de tráfico de estupefacientes y otras sustancias nocivas o peligrosas, etc.).

Bibliografía

Bartsch, Ron, *International Aviation Law*, 2ª edición, Londres, Routledge, 2018.

Capaldo, Griselda D., *Proyecto de Código Aeronáutico*, Proyecto ICAO/ARG/07/803, Buenos Aires, 3 de diciembre de 2010.

Castro Jozami, Judith V., “El DNU 70/2023 y su desacierto en la temática de los drones. ¿Oportunidad desperdiciada?”, *MicroJuris*, MJ-DOC-17894-AR | MJD17894.

(18) En contra, Sobrino, Waldo, ob. cit.

Favier Dubois, Eduardo M., “Inteligencia artificial, robótica y derecho comercial. Panorama, impactos y desafíos”, *LL diario del 10/10/2024*.

Folchi, Mario O., “Proyecto de Código Aeronáutico”, disponible en <https://www.casi.com.ar/sites/default/files/Proy.CA%20Folchi.pdf> (consultado el 27/08/2024).

Folchi, Mario O., *Tratado de Derecho Aeronáutico y Política de la Aeronáutica Civil* (2 tomos), 1ª edición, Buenos Aires, Astrea, 2015.

Guler, Tamara Nairí, “La industria de los drones en Argentina”, 2022, disponible en https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/03/33_-_drones_-_arg._productiva.pdf (última visita: 15/12/2024).

Javurek, Gisele *et al.*, “Los desafíos del derecho de la navegación ante la inteligencia artificial: drones y buques autónomos”, en Andruet, Armando S. (director), *Impacto y alcances de la inteligencia artificial en el Derecho y en el Derecho Judicial*, 2ª edición, Córdoba, La Ley - Academia Nacional de Derecho de Córdoba, 2024, p. 145 y ss.

Schinca, Fabián P., “Impacto del DNU 70/2023 en la aviación civil. Anteproyectos y aspectos pendientes de su reglamentación”, Buenos Aires, La Ley, diario del 12/04/2024.

Sobrino, Waldo, “Seguro de drones”, *LL* 2018-B-727.

Videla Escalada, Federico N., *Manual de Derecho Aeronáutico*, 3ª edición, con la colaboración de María Luisa Casas de Chamorro Vañasco, Zavallía, Buenos Aires, 2000.

Zunarelli, Stefano – Comenale Pinto, Michele M., *Manuale di Diritto della Navigazione e dei Trasporti*, 5ª edición, Wolters Kluwer, Milán, 2023.

VOCES: AERONAVEGACIÓN - TRANSPORTE - CONSTITUCIÓN NACIONAL - TRATADOS INTERNACIONALES - ORGANISMOS INTERNACIONALES - ORGANISMOS ADMINISTRATIVOS - TECNOLOGÍA - DERECHO INTERNACIONAL PÚBLICO - ESTADO - VEHÍCULOS NO TRIPULADOS - DRONES - RESPONSABILIDAD CIVIL - DAÑOS Y PERJUICIOS - TERCEROS - DERECHOS Y GARANTÍAS CONSTITUCIONALES - RESPONSABILIDAD DEL GUARDIÁN - RESPONSABILIDAD OBJETIVA

Daños y Perjuicios:

Rechazo: accidente de automotores; responsabilidad; culpa del agente interviniente; carga de invocación y prueba de alguna de las eximentes de responsabilidad; planteos contradictorios; carga procesal; documentos relevantes para la decisión del pleito; derivación concreta de los deberes de lealtad, probidad y buena fe.

1 – En virtud de que el accionante no cumplió acabadamente con la acreditación del hecho constitutivo, debe confirmarse la sentencia apelada rechazando la demanda por daños y perjuicios intentada a raíz de un accidente de automotores, pues las variadas versiones del actor permiten relativizar el aparente reconocimiento efectuado, y poner en duda si los hechos ocurrieron como aquel sostuvo en su escrito inicial. Ello así, no existe prueba alguna del suceso ni de sus pormenores, ya que, si bien las manifestaciones formuladas por los encartados al contestar la demanda podrían permitir entender que el suceso fue reconocido, en base a su redacción, cuadra relativizar su peso probatorio, y considerarlas en el marco de las restantes afirmaciones efectuadas.

2 – Frente a un supuesto de responsabilidad objetiva, resulta irrelevante la culpa del agente interviniente y, acreditado el hecho, incumbe a los responsables la carga de invocación y prueba de alguna de las eximentes: culpa de la víctima, culpa de un tercero por el que no debe responder, o caso fortuito externo a la cosa que fracture la relación causal, a fin de liberarse de la obligación, de acuerdo a lo dispuesto por el art. 1722 del CCCN.

3 – En materia de accidentes de automotores es condición ineludible y previa la acreditación de la existencia misma del siniestro por cuyas consecuencias se reclama, prueba que pesa sobre el accionante que sostiene la ocurrencia del hecho, ya que la participación de un imputado en un accidente

de tránsito es un hecho constitutivo de la obligación de indemnizar, cuya prueba corresponde a quien afirma la autoría y la consecuente responsabilidad de los demandados. Cuando la víctima ha sufrido daños que imputa al riesgo o vicio de la cosa, a ella incumbe demostrar la existencia del riesgo o vicio y la relación de causalidad entre uno u otro y el perjuicio; esto es, el damnificado debe probar que la cosa jugó un papel crucial.

4 – Si en el marco de un accidente de tránsito los encartados formularon una negativa pormenorizada del hecho al contestar la demanda, pero también plantearon que el actor no llevaba puesto el casco reglamentario al momento del hecho, estos dos planteos están claramente en contradicción, pues no puede sostenerse simultáneamente que el hecho no existió y hacer referencia a ciertos pormenores de aquel, ya que esto último podría implicar un reconocimiento tácito del suceso.

5 – Sobre las partes pesa la carga procesal de agregar los documentos que sean relevantes para la decisión del pleito; ello es derivación concreta de los deberes de lealtad, probidad y buena fe que debe observar todo sujeto vinculado con el trámite de un proceso. M.A.R.

62.494 – CNCiv., sala H, abril 16-2025. – A., C. A. c. S., H. J. s/ daños y perjuicios.

En Buenos Aires, a los 16 días del mes de abril de 2025, hallándose reunidos los señores Jueces integrantes de la Sala H de la Cámara Nacional de Apelaciones en lo Civil de la Capital Federal, a los efectos de dictar sentencia en los autos caratulados: “A. C. A. c/ S. H. J. s/Daños y Perjuicios”, y habiendo acordado seguir en la deliberación y voto el orden de sorteo de estudio, el Dr. Kiper dijo:

Contra la sentencia de primera instancia de fecha 3/10/2024, que rechazó la demanda de daños y perjuicios interpuesta por C. A. A., H. J. S. y La Segunda Cooperativa Limitada de Seguros Generales, apela la parte actora, quien, por las razones expuestas en su presentación del 24/2/2025, intenta obtener la modificación de lo decidido; corrido el traslado de ley fue contestado el 12/3/2025 por la demandada y la citada en garantía, encontrándose los