

SUMARIO

1 – Una aproximación al concepto jurídico de responsabilidad. 2 – Tipos de responsabilidad. 3 – Responsabilidad derivada del incumplimiento de normas administrativas. 4 – Responsabilidad civil. 5 – Responsabilidad penal. 6 – El régimen de responsabilidad del Código Aeronáutico. Comparación con el del Código Civil y Comercial. 7 – Jurisdicción. 8 – Cobertura de Riesgos. 9 – Prescripción. 10 – Conclusión.

1

1 – UNA APROXIMACIÓN AL CONCEPTO JURÍDICO DE RESPONSABILIDAD

1-1 “La responsabilidad jurídica, a la que nos hemos de referir en adelante, es la obligación de reparar el daño causado a otro por un acto contrario al ordenamiento jurídico. Ella intenta borrar las consecuencias del hecho perturbador, de ese desorden, que constituye una injusticia. Su autor debe *responder*, es decir, *restablecer la igualdad* que ha quebrado en su provecho.”¹

Tal obligación de reparar deriva de la de no dañar a nadie (*alterum non laedere*), uno de los 3 *iuris praecepta* de Ulpiano, por lo que originada en el derecho romano (durante el siglo III) impregnó la cultura occidental, siendo receptada por todos los ordenamientos jurídicos hasta nuestros días.

Pero tal precepto importa mucho más que no dañar; “está afirmando que debemos evitar toda confrontación, toda agresión, toda lidia con nuestros semejantes. Este es el sentido de la idea de ‘respeto’ contenida en diversas normas, como la Convención Americana de Derechos Humanos (1969)...cuando afirma: Toda persona tiene derecho a que se respete su vida (...) Toda persona tiene derecho a que se respete su integridad física, psíquica y moral”².

1-2 Con este alcance, el Código Civil y Comercial (CCC) –de cuya vigencia se cumplieron 5 años- amplió las previsiones de su predecesor, añadiendo a la obligación de no dañar, el deber de prevención y de no agravar el daño ya causado que, hasta entonces, solo eran reconocidos judicialmente.

Por ello, toda persona tiene el deber, en cuanto de ella dependa, de:

- Evitar causar un daño no justificado;
- Adoptar, de buena fe y conforme a las circunstancias, las medidas razonables para evitar que se produzca un daño, o disminuir su magnitud y
- No agravar el daño, si ya se produjo³.

¹ LE TOURNEAU, Philippe citado por TRIGO REPRESAS, Félix y LÓPEZ MESA, Marcelo en “Tratado de la Responsabilidad Civil”, tº IV, cap. 20 # 2, pág. 902).

² DI PIETRO, Alfredo “Sobre el principio ‘alterum non laedere’” en <https://www.abogados.com.ar/sobre-el-principio-alterum-non-laedere/19508>

³ Cf. artículo 1.710 CCC.

En consecuencia, la violación del deber de no dañar a otro, o el incumplimiento de una obligación, dan lugar a la reparación del daño causado, conforme con las disposiciones de dicho código⁴.

1-3 Tales disposiciones establecen los elementos constitutivos de la responsabilidad civil. Estos son: la antijuridicidad⁵; el factor de atribución⁶; la relación causal⁷ y el daño o su deber de prevención o agravamiento⁸.

2 – TIPOS DE RESPONSABILIDAD

La antijuridicidad puede proyectarse en distintos ámbitos, que en ocasiones resultan concurrentes.

Así un hecho o acto puede generar responsabilidad por el incumplimiento de normas administrativas, civiles, penales, etc.

3 – RESPONSABILIDAD DERIVADA DEL INCUMPLIMIENTO DE NORMAS ADMINISTRATIVAS

3-1 Según el artículo 14 de la Constitución Nacional, ciertos derechos se gozan de acuerdo a las leyes que reglamentan su ejercicio; las que –según su artículo 28- no podrán alterarlos.

Entre tales derechos enumera los de trabajar y ejercer toda industria lícita, navegar y comerciar, usar y disponer de la propiedad y asociarse con fines útiles.

En virtud de tales prescripciones, el Estado regula y fiscaliza ciertas actividades. El incumplimiento de aquellas, motiva responsabilidad.

Del universo de regulaciones administrativas, en cuanto incumbe a los VANT, cabe referir a 2 fundamentales: la Resolución ANAC n° 880/2019 y la Disposición DNPDP n° 20/2015, sin soslayar –claro está- la Ley n° 25.326 (modificada por la 26.343), de protección de datos personales.

3-2 La Resolución ANAC n° 880/2019⁹ reglamenta lo relativo a los vehículos aéreos no tripulados y a los sistemas de vehículos aéreos no tripulados (VANT y

⁴ Cf. artículo 1.716 CCC.

⁵ Artículo 1.717 CCC: Cualquier acción u omisión que cause un daño a otro es antijurídica si no está justificada.

⁶ Artículo 1.721 CCC: La atribución de un daño al responsable puede basarse en factores objetivos o subjetivos. En ausencia de normativa, el factor de atribución es la culpa.

⁷ Artículo 1.726 CCC: Son reparables las consecuencias dañosas que tienen nexo adecuado de causalidad con el hecho productor del daño...

⁸ Artículo 1.737 CCC: Hay daño cuando se lesiona un derecho o un interés no reprobado por el ordenamiento jurídico, que tenga por objeto la persona, el patrimonio, o un derecho de incidencia colectiva.

⁹ Derogó el Reglamento Provisional que fuera aprobado por la Resolución ANAC n° 527/2015.

VANTS); esto es, a sus operadores, operaciones, autorizaciones, restricciones, responsabilidad, cobertura de riesgos, fiscalización e infracciones¹⁰.

La Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), en su carácter de autoridad aeronáutica nacional, ejerce las funciones y competencias establecidas en el Código Aeronáutico, en la Ley 19.030 (de Política Aérea), en los Tratados y Acuerdos internacionales, en las demás leyes, decretos y disposiciones que regulen la aviación civil en nuestro país¹¹ y en virtud de ello, la fiscalización y control del cumplimiento de la normativa vigente¹².

Por ello, en caso de incumplimientos a las prescripciones de la Resolución ANAC n° 880/2019, su artículo 67 establece que resulta de aplicación el régimen de infracciones aeronáuticas, Decreto n° 2352/1983.

3-2.1 Por imperio del principio de legalidad, consagrado en el artículo 19 de la Constitución Nacional, el decreto aludido resulta insuficiente para reprimir la totalidad de violaciones al régimen de los VANT probables; tanto con relación a los sujetos activos de aquellas como a las conductas tipificadas.

Analizado en función de los VANT, los infractores (sujetos activos) al régimen de infracciones aeronáuticas se circunscriben a los propietarios y usuarios que omiten las inscripciones que correspondan en el Registro Nacional de Aeronaves¹³; quienes realizan trabajo aéreo con este tipo de dispositivos¹⁴; a quien opere un dron sin autorización previa¹⁵; a quien operase un VANT o VANTS sin certificado de competencia¹⁶ y a quien le permitiera hacerlo en esas condiciones¹⁷.

3-2.2 De modificarse la regulación de los VANT introduciendo a las aeronaves pilotadas a distancia y al sistema de aquellas (RPA y RPAS)¹⁸, se ampliaría aún

¹⁰ El nuevo régimen, a la fecha (marzo 2021) no resulta íntegramente aplicable debido a la falta de aprobación de regulaciones complementarias, imprescindibles para su implementación efectiva; ello, sin perjuicio de haberse establecido fechas precisas al efecto (v. Resoluciones ANAC n° 880/2019, Disposiciones Transitorias de su Anexo, artículos 71, 72, 73 y 74 y n° 336/2020, sus artículos 1, 3 y 4); ya habiéndose aprobado las enmiendas a las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) Partes 61 – Licencias, Certificados de Competencia y Habilitaciones para Piloto y 67 – Certificación Médica Aeronáutica (v. Resoluciones ANAC n° 11 y 13/2021).

¹¹ Cf. artículo 1° del Decreto n° 239/2007.

¹² Cf. artículo 2° inciso 2 del Decreto n° 1.770/2007.

¹³ V. artículo 3° inciso 21 del decreto aludido.

¹⁴ V. artículo 5 incisos 4, 5, 8, 9 y concls. del decreto aludido; esto, solo en el supuesto de que la ANAC estimara procedente la expedición del certificado de explotador de trabajo aéreo (CETA) a quien pretenda emplear como material de vuelo un VANT o bien se equiparen –reglamentación mediante- los efectos del COVANT o CEVANT a los del CETA; cuestión que abordé en otro trabajo (Trabajo aéreo y uso comercial de VANT (drones). Su necesaria armonización reglamentaria” en Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico, n° 57 - octubre 2020, <https://www.rlada.com/pop.php?option=articulo&Hash=9a9488a7b8d68fd53115446c94e690b7>).

¹⁵ Cf. artículo 4° inciso 26 del decreto aludido, que sanciona a quien “elevare o hiciera elevar objetos de cualquier naturaleza, sujetos o libres, que pudieran constituir peligro para la circulación aérea, sin contar con la autorización previa de la autoridad aeronáutica”, ello, en tanto un VANT o VANTS operado sin autorización, puede constituir un peligro a la circulación aérea.

¹⁶ V. artículos 2° incisos 14, 15, 19, 20; 3° incisos 27, 30, 31, 33; 4° inciso 17 y concls.

¹⁷ Cf. artículo 4° inciso 3 del decreto citado.

¹⁸ Propuesta que formulé en el proceso de elaboración participativa de normas que precedió a la Resolución ANAC n° 880/2019 y que, al no tener acogida, postulé de *lege ferenda* en mi “Análisis crítico al nuevo régimen de los VANTS. Resolución ANAC n° 880/2019”, publicado en la Revista

más dicho universo al propietario y explotador del RPA o RPAS¹⁹; a todo usuario u operador de esta especie de equipos cuyos aparatos de radiocomunicaciones y radioeléctricos como así también sus señales, no se encuentren habilitados²⁰; a quien transporte cosas prohibidas²¹; a quien realizare o autorizare la reparación o mantenimiento en un taller que no estuviese habilitado por la autoridad aeronáutica o sin haber obtenido de la autoridad aeronáutica los certificados de tipo y de producción²².

A propósito, a la fecha y en nuestro país, el Ente Nacional de Comunicaciones (ENACOM) -autoridad de aplicación en esa materia- aún no ha homologado el sistema de comunicaciones de ningún dron; ni se ha establecido aún a nivel internacional el espectro para el enlace de mando y control (C2), a pesar que estaba prevista la presentación de un informe final al respecto en la Conferencia Mundial de Radiocomunicaciones en 2015²³.

Por su parte, tampoco la autoridad aeronáutica ha expedido certificados de tipo ni de aeronavegabilidad con relación a VANT, VANTS, RPA ni RPAS, en tanto -a la fecha- tampoco se han regulado, ni por nuestra autoridad aeronáutica ni por la OACI, los requisitos, normas y métodos recomendados al efecto, cuestiones que analicé con cierto detalle en el trabajo aludido en la nota 18 y al cual me remito por exceder el objeto de este análisis²⁴.

También de atribuirse el carácter de aeronaves a cierta clase de estos dispositivos, resultaría reprochable fijar marcas de nacionalidad y matrícula distintas a las asignadas por el Registro Nacional de Aeronaves; como así también alterarlas, suprimirlas u operar sin ellas²⁵.

3-2.3 En cuanto a las sanciones, el Decreto n° 2352/1983 establece que “las infracciones a las disposiciones del Código Aeronáutico y sus normas reglamentarias”, serán sancionadas con apercibimiento, multa, inhabilitación temporaria hasta 4 años o definitiva, suspensión temporaria hasta 6 meses de las

Latinoamericana de Derecho Aeronáutico (n° 55, junio 2020; <http://www.rlada.com/pop.php?option=articulo&Hash=01f10b7449d714c0db297080cd9d11c6>

¹⁹ V. artículos 2° inciso 24; 3° incisos 19, 20, 23, 25, 26; 4° inciso 20 del decreto aludido y concs.

²⁰ V. artículo 3° incisos 10 y 11 del decreto aludido.

²¹ Cf. artículo 3° inciso 26 del decreto aludido.

²² Cf. artículo 3° incisos 28, 34, 35 y 36; 4° inciso 21 y concs. del decreto aludido.

²³ Cf. Manual sobre Sistemas de Aeronaves Pilotadas a Distancia (RPAS), Documento 10019 AN/507 de la OACI, Capítulo 11, párrafo 11.3.15.

²⁴ Actualmente se encuentran en desarrollo las propuestas de enmiendas al Anexo 8 – Aeronavegabilidad, al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), que introducirían las normas y métodos recomendados para la certificación de la aeronavegabilidad de las aeronaves u sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPA y RPAS, por sus siglas en inglés). Sin perjuicio de ello, recientemente (23/11/20) la *Federal Aviation Administration* (autoridad aeronáutica estadounidense) ha puesto en consideración pública –durante 30 días- *criterios de aeronavegabilidad* para la certificación de 10 tipos de RPAS (v. <https://www.faa.gov/news/updates/?newsId=96138>). Algunos estados (España, Estados Unidos), por su parte, ya han certificado algunos equipos de modo experimental.

²⁵ Cf. artículo 4° incisos 1 y 2 del decreto aludido.

autorizaciones explotadas para la explotación de trabajo aéreo y retiro de las autorizaciones acordadas para la explotación de trabajo aéreo²⁶.

En cuanto a las multas, la norma no siguió el criterio del Código Aeronáutico de adoptar el argentino oro²⁷ cual factor de conversión y para evitar la depreciación, sino que fijó –remisión mediante- un monto máximo actualizable mediante el índice de nivel general de precios al por mayor elaborado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INDEC) entre el 1 de agosto de 1980 y el mes inmediato anterior al de la comisión de la infracción²⁸.

Sin perjuicio de que la Ley n° 23.928 (de convertibilidad del austral) excluyó a las infracciones y multas de la prohibición de indexar, actualizar o repotenciar (lo que limitó exclusivamente a deudas, impuestos, precios y tarifas); la autoridad aeronáutica (tanto el Comando de Regiones Aéreas como luego la Administración Nacional de Aviación Civil), se abstuvieron de actualizar dichos montos desde la entrada en vigencia de dicha norma²⁹; persistiendo en tal omisión hasta la fecha, lo que torna irrisorio el valor pecuniario de las multas³⁰.

No obstante y reparando en que nada obsta la actualización de los montos establecidos en el decreto, el tenor del resto de las sanciones aplicables, brinda medidas punitivas (y disuasorias) harto suficientes para aplicar al infractor.

3-3 El otro régimen administrativo relacionado directamente con los drones es la Disposición DNPDP³¹ n° 20/2015; de lectura obligada –en mi opinión- para todo quien utilice estos dispositivos para la captura de imágenes de personas humanas; disposición que excluye de su ámbito de aplicación a los usuarios de VANT con fines recreativos.

3-3.1 Antes de analizar la esa disposición, se impone una breve referencia a las Leyes n° 11.723 (de propiedad intelectual) y 25.326 (modificada por la 26.343, de protección de datos personales) y a los artículos 52, 53 y 1.770 del Código Civil y Comercial, en cuanto fundamentan la tutela de la imagen y la intimidad.

²⁶ Cf. artículo 1° del decreto indicado. El trabajo aéreo con VANT y VANTS y la necesidad de armonización de la Resolución ANAC n° 880/2019 con el Decreto n° 2836/1971 (que regula al trabajo aéreo) lo he analizado en un trabajo también publicado en la Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico (n° 57, octubre 2020; https://www.rlada.com/articulos.php?Hash=9a9488a7b8d68fd53115446c94e690b7&hash_t=1cdc767725a0ab00cad6ccb8b0dc1b54).

²⁷ Fue la primera moneda nacional, creada en 1881 por la Ley n° 1130. Se acuñó hasta 1896, cuando perdió curso legal (v. BALIAN, Eduardo N. “Código Aeronáutico Comentado y Anotado”, comentario al artículo 144 # 11 inciso a, pág.359). No obstante, constituye reserva de valor y el Banco Central de la República Argentina actualiza su cotización trimestralmente. A la fecha un argentino oro equivale a \$37.132,46 (1er trimestre 2021, cf. http://www.bcra.gob.ar/PublicacionesEstadisticas/Cotizacion_argentino_oro.asp).

²⁸ Cf. artículo 9° del decreto citado.

²⁹ 1/4/1991.

³⁰ El monto más elevado, consecuencia de la falta de actualización, asciende a la suma de \$35.565,22; no habiendo antecedentes de que la ANAC hubiese aplicado la facultad de duplicar dicho monto por la concurrencia de daños o lesiones establecida en el artículo 6° inciso 4 del Decreto n° 2352/1983.

³¹ Dirección Nacional de Protección de Datos Personales por entonces dependiente del Ministerio de Justicia y Derechos Humanos; la cual mudó a la Agencia de Acceso a la Información Pública dependiente de la Jefatura de Gabinete de Ministros.

En tal sentido, el artículo 31 de la Ley n° 11.723 consagra que el retrato fotográfico de una persona no puede ser puesto en el comercio sin el consentimiento expreso de la persona misma y tras su fallecimiento, por sus sucesores y a falta de estos, la publicación es libre³². Sin perjuicio de ello, dicho consentimiento puede ser revocado, resarcimiento de los daños y perjuicios que se causen mediante.

Agrega este artículo que es libre la publicación del retrato cuando se relacione con fines científicos, didácticos y en general culturales, o con hechos o acontecimientos de interés público o que se hubieran desarrollado en público.

3-3.2 En virtud de tal antecedente, el Código Civil y Comercial –en sus artículos 52, 53 y 1.770- establece que la persona humana lesionada en su intimidad personal o familiar, honra o reputación, imagen o identidad, o que de cualquier modo resulte menoscabada en su dignidad personal, puede reclamar la prevención y reparación de los daños sufridos³³, aspectos a los que me refiero en el punto 4.

Asimismo, al regular el derecho a la imagen indica que para captar o reproducir la imagen de una persona, de cualquier modo en que se haga, es necesario su consentimiento, excepto en los siguientes casos:

- a) que la persona participe en actos públicos;
- b) que exista un interés científico, cultural o educacional prioritario, y se tomen las precauciones suficientes para evitar un daño innecesario o
- c) que se trate del ejercicio regular del derecho de informar sobre acontecimientos de interés general.

En caso de personas fallecidas, pueden prestar el consentimiento sus herederos o el designado por el causante en una disposición de última voluntad. Si hay desacuerdo entre los herederos de un mismo grado, la controversia deberá resolverse judicialmente. Pasados veinte años desde la muerte, la reproducción no ofensiva es libre³⁴.

Por último, al regular sobre la protección de la vida privada, prescribe que el que arbitrariamente se entromete en la vida ajena y publica retratos, mortifica a otros en sus costumbres o sentimientos, o perturba de cualquier modo su intimidad, debe ser obligado a cesar en tales actividades, si antes no cesaron, y a pagar una indemnización que debe fijarse judicialmente, de acuerdo con las circunstancias. Además, a pedido del agraviado, puede ordenarse la publicación de la sentencia en un diario o periódico del lugar, si esta medida es procedente para una adecuada reparación³⁵.

Cabe referir que tales previsiones no cabe incluirlas entre las novedades del Código Civil y Comercial ya que, además de encontrar su antecedente en la Ley n° 11.723 ya citada, el Código Civil las receptaba –en términos similares- en su artículo 1.071 bis.

³² El Código Civil y Comercial, en mi opinión, mejora la redacción de esta norma.

³³ Cf. su artículo 52.

³⁴ Cf. su artículo 53.

³⁵ Cf. su artículo 1.770.

3-3.3 En virtud de tales fundamentos, la Ley n° 25.326 establece directrices para la protección integral de los datos personales asentados en archivos, registros, bancos de datos u otros medios técnicos de tratamiento de datos, sean éstos públicos o privados, destinados a dar informes, para garantizar los derechos al honor y a la intimidad de las personas³⁶.

Resulta del caso destacar que la imagen de una persona humana queda incluida en el concepto de “dato personal”, definido por esta ley como la “información de cualquier tipo referida a personas físicas o de existencia ideal determinadas o determinables”³⁷.

A tal efecto regula sobre la “calidad” de los datos³⁸; la necesidad de consentimiento de su titular (y las excepciones)³⁹; la obligatoriedad de inscripción en un Registro *ad hoc* de quienes formen archivos, registros o bancos de datos que no sean para un uso exclusivamente personal⁴⁰; como así también faculta a la autoridad de aplicación a sancionar las infracciones a este régimen⁴¹ con apercibimiento, suspensión, multa (de \$1.000 a \$100.000), clausura o cancelación del archivo, registro o banco de datos⁴².

Además esta norma regula –como supuestos especiales- la captura de datos por parte de las fuerzas armadas, de seguridad e inteligencia (sic)⁴³.

3-3.4 Por su parte, la Disposición DNPDP n° 20/2015 define las condiciones de licitud para la recolección de datos personales a través de VANT; precisión que parece excesiva en tanto el bien jurídico tutelado (la intimidad) no debiera

³⁶ Cf. artículo 1 de la Ley n° 25.326.

³⁷ Cf. su artículo 2 y MASCIOTRA, Mario, "La voz y la imagen y el ámbito de aplicación de la Ley de Protección de Datos Personales" en "Hábeas data y protección de datos personales" en Jurisprudencia Argentina 2004-II, fascículo 4, pág.23.

³⁸ Cf. artículo 4 de la ley citada; definiendo a tal fin que la recolección de datos no puede hacerse por medios desleales, fraudulentos o en forma contraria a las disposiciones de dicha ley (su inciso 2); que los datos objeto de tratamiento no pueden ser utilizados para finalidades distintas o incompatibles con aquellas que motivaron su obtención (su inciso 3); que deben ser almacenados de modo que permitan el ejercicio del derecho de acceso a su titular (su inciso 6) y que deben ser destruidos cuando hayan dejado de ser necesarios o pertinentes a los fines para los cuales hubiesen sido recolectados (su inciso 7).

³⁹ Cf. artículo 5 de la ley citada; que considera ilícito el dato recogido sin que medie consentimiento libre, expreso, informado y por escrito u otro medio que se le equipare; el cual no será necesario cuando se recabe para el ejercicio de funciones propias de los poderes del Estado o en virtud de una obligación legal.

⁴⁰ Cf. artículos 21 y 24 de la ley indicada.

⁴¹ Cf. artículo 29 de la ley citada.

⁴² Cf. artículo 31 de la ley citada.

⁴³ Cf. artículo 23 inciso b de la ley citada que prescribe que el tratamiento de datos personales con fines de defensa nacional o seguridad pública por parte de las fuerzas armadas, fuerzas de seguridad, organismos policiales o inteligencia, sin consentimiento de los afectados, queda limitado a aquellos supuestos u categoría de datos que resulten necesarios para el estricto cumplimiento de las misiones legalmente asignadas a aquellos para la defensa nacional, la seguridad pública o para la represión de los delitos. Los archivos, en tales casos, deberán ser específicos y establecidos al efecto, debiendo clasificarse por categorías, en función de su grado de fiabilidad. Además, los datos personales registrados con fines policiales se cancelarán cuando no sean necesarios para las averiguaciones que motivaron su almacenamiento.

distinguir el tipo de dispositivo utilizado para la intromisión (VANT, cámara fotográfica o filmadora, *smartphone*, *tablet*, *notebook*, etc).

Esta norma –cuya redacción merece objeciones adicionales a la ya señalada– establece como su ámbito de aplicación aquellas actividades de recolección de datos personales que contengan material fotográfico, fílmico, sonoro o de cualquier otra naturaleza, “en formato digital”, realizadas mediante VANTS o drones, “para su almacenamiento en dispositivos o cualquier otro tratamiento posterior, en los términos de la Ley N° 25.326”⁴⁴. Por ello, la toma de imágenes para su transmisión o difusión simultánea (*streaming*) sin posibilidad de reproducción ulterior, no se encuentra alcanzada por esta disposición; resultando confuso si lo están los datos en formatos intangibles, como los almacenados en la *cloud computing* o nube informática.

Con buen tino pero a la vez, vulnerando la jerarquía normativa, flexibiliza las condiciones de licitud de la recolección de datos establecidos por las 3 normas anteriormente analizadas, al establecer que no se requerirá consentimiento del titular de los datos, en los siguientes casos:

- a) cuando se recolecten con motivo de la realización de un acto público o del que pueda presumirse la existencia de un interés general para su conocimiento y difusión;
- b) cuando se recolecten durante la realización de un evento privado (se realice o no en espacio público), por parte del organizador o responsable del evento y que por su finalidad, respondan a los usos y costumbres (vgr. casamientos, fiestas, etc);
- c) cuando la recolección la realice el Estado Nacional en el ejercicio de sus funciones;
- d) cuando se recolecten con motivo de la atención a personas en situaciones de emergencias o siniestros y
- e) cuando se recolecten dentro de un predio propio, sin invadir el espacio de uso público o de terceros salvo que sea una consecuencia inevitable⁴⁵.

Además, con relación a los VANT que se utilicen exclusivamente con fines recreativos y sin finalidad de capturar datos personales de terceros, la disposición establece que solo les serán aplicables las recomendaciones que establece en su Anexo II⁴⁶.

Entre tales recomendaciones se destacan el uso prudencial, evitando la observación, entrometimiento o molestia en la vida y actividades de terceros; en tanto las personas mantienen el derecho a la privacidad y a su imagen aún en espacios públicos. Por ello, indica que la utilización de VANT en espacios públicos con alta conglomeración de personas tendrá mayores posibilidades de una recolección “incidental” (sic) de datos personales, por lo que el operador deberá extremar las precauciones para resguardar la privacidad de terceros⁴⁷.

⁴⁴ Cf. artículos 1 y 2 de la disposición aludida.

⁴⁵ Cf. artículo 1 del Anexo 1 de la disposición aludida.

⁴⁶ Cf. artículo 5 del Anexo I de la disposición aludida.

⁴⁷ Cf. Anexo II puntos b, d y g de la disposición aludida.

Aclara que no podrá considerarse uso recreativo el uso del VANT con la finalidad de recolectar datos personales de terceros y si “incidentalmente” se hiciera y el titular del dato se manifestare en contra, el operador del VANT deberá proceder a su eliminación. Es por ello que recomienda extremar las precauciones para no recolectar bajo ninguna circunstancia datos íntimos o de carácter sensible de conformidad al artículo 2° de la Ley N° 25.326⁴⁸. A tal efecto, deberá evitarse la captura de información personal mediante el VANT en establecimientos de la salud, lugares de culto, manifestaciones políticas o sindicales, y en aquellos lugares donde se pueda presumir la preferencia sexual de las personas, entre otros; como así también deberá evitarse acceder a lugares que impliquen un riesgo para la intimidad de las personas, como ser ventanas, jardines, terrazas o cualquier otro espacio de una propiedad privada cuyo acceso no le fuere previamente autorizado⁴⁹.

3-4 Finalmente, resulta del caso señalar que la Resolución ANAC n° 880/2019 (de próxima entrada en vigencia) introduce una referencia a la protección de datos personales; ociosa si se soslayara el carácter didáctico o inductivo de las buenas practicas pero, en tal supuesto, errónea por la falta de coherencia entre la denominación del artículo y sus prescripciones, las que aluden a “relevamientos” ignorando a la captura de imágenes a personas y cosas⁵⁰.

4 – RESPONSABILIDAD CIVIL

4-1 En el apartado 1 formulé una aproximación al concepto jurídico de responsabilidad señalando que el incumplimiento de una obligación y la violación del deber de no dañar a otro dan lugar a la reparación del daño causado, conforme las disposiciones del Código Civil y Comercial (CCC)⁵¹.

También señalé allí que el nuevo código introdujo, en forma explícita, el deber de prevención que impone evitar causar un daño no justificado; adoptar -de buena fe y conforme a las circunstancias- las medidas razonables para evitar que se produzca un daño, o disminuir su magnitud o bien, no agravar el daño, si ya se produjo⁵².

⁴⁸ Se consideran datos sensibles aquellos que revelan origen racial y étnico, opiniones políticas, convicciones religiosas, filosóficas o morales, afiliación sindical e información referente a la salud o a la vida sexual.

⁴⁹ Cf. Anexo II puntos c, d, f y e de la disposición aludida.

⁵⁰ Artículo 17 de la resolución citada: “Protección de datos personales.- Los VANTs y SVANTs con capacidad para realizar relevamientos con sensores de imágenes, prospección magnética o de cualquier otro tipo, están sujetas al cumplimiento de las leyes y reglamentaciones nacionales en materia de protección de datos personales”.

⁵¹ Cf. artículo 1.716 CCC.

⁵² Cf. artículo 1.710 CCC.

Tales disposiciones establecen los elementos constitutivos de la responsabilidad civil. Estos son: la antijuridicidad; el factor de atribución⁵³; la relación causal⁵⁴ y el daño o su deber de prevención o agravamiento⁵⁵.

4-2 La antijuridicidad es definida como cualquier acción u omisión que causa un daño a otro sin justificación⁵⁶; cabiendo por tales la legítima defensa, el estado de necesidad, el ejercicio regular de un derecho⁵⁷ y en ocasiones, la asunción de riesgos y el consentimiento libre e informado previamente por el damnificado⁵⁸.

4-3 En cuanto a los factores de atribución del incumplimiento o del daño, según la relevancia de la conducta de su autor, la responsabilidad es objetiva o subjetiva.

Se considera objetiva cuando la culpa del autor resulta irrelevante para atribuirle responsabilidad. En cambio, se considera subjetiva la atribución de responsabilidad deriva de la culpa⁵⁹ o dolo⁶⁰ del autor⁶¹.

A tal fin, el CCC –al igual que el código derogado- regula la valoración de la conducta estableciendo que “cuanto mayor sea el deber de obrar con prudencia y pleno conocimiento de las cosas, mayor es la diligencia exigible al agente y la valoración de la previsibilidad de las consecuencias. Cuando existe una confianza especial, se debe tener en cuenta la naturaleza del acto y las condiciones particulares de las partes. Para valorar la conducta no se toma en cuenta la condición especial, o la facultad intelectual de una persona determinada, a no ser en los contratos que suponen una confianza especial entre las partes. En estos casos, se estima el grado de responsabilidad, por la condición especial del agente.”⁶².

4-4 El último elemento constitutivo de la responsabilidad civil que debe concurrir es el que vincula a todos los anteriores, la relación de causalidad adecuada⁶³.

4-5 Por lo expuesto, sea por el incumplimiento de una obligación o por la violación al deber de no dañar a otro, si el contrato o el daño involucra a un VANT, la reparación habrá de establecerse conforme lo establecido por el derecho común.

⁵³ Artículo 1.721 CCC: La atribución de un daño al responsable puede basarse en factores objetivos o subjetivos. En ausencia de normativa, el factor de atribución es la culpa.

⁵⁴ Artículo 1.726 CCC: Son reparables las consecuencias dañosas que tienen nexo adecuado de causalidad con el hecho productor del daño...

⁵⁵ Artículo 1.737 CCC: Hay daño cuando se lesiona un derecho o un interés no reprobado por el ordenamiento jurídico, que tenga por objeto la persona, el patrimonio, o un derecho de incidencia colectiva.

⁵⁶ Cf. artículo 1.717 CCC.

⁵⁷ Cf. artículo 1.718 CCC.

⁵⁸ Cf. artículos 1.719 y 1.720 CCC, respectivamente.

⁵⁹ Consiste en la omisión de la diligencia debida según la naturaleza de la obligación y las circunstancias de las personas, el tiempo y el lugar. Comprende la imprudencia, negligencia y la impericia en el arte o profesión (cf. artículo 1.724 CCC).

⁶⁰ Se configura por la producción de un daño de manera intencional o con manifiesta indiferencia por los intereses ajenos (cf. artículo 1.724 CCC).

⁶¹ Cf. artículos 1.721 al 1.724 CCC.

⁶² Cf. su artículo 1.725.

⁶³ Cf. artículo 1.726 CCC.

En casos de incumplimiento contractual (ámbito del trabajo aéreo y de las actividades afines a este), la obligación de reparar alcanza a lo que las partes previeron o pudieron haber previsto al momento de la celebración y en caso de dolo, también al momento del incumplimiento⁶⁴.

Para los casos de violación del deber de no dañar a otro (ámbito de violaciones a la intimidad personal o familiar, a la imagen, honra o reputación; como así también al de daños a las personas o las cosas), la indemnización es plena⁶⁵; esto es, repara las consecuencias patrimoniales⁶⁶ y extra patrimoniales⁶⁷ que el daño causara.

4-6 Finalmente, cabe apuntar otras de las novedades introducidas por el nuevo código, como lo es la introducción del orden de prelación normativa en la materia; en cuya jerarquía prevalecen sus normas indisponibles y las de la ley especial; seguidas por la autonomía de la voluntad; las normas supletorias de la ley especial y luego las supletorias del nuevo código⁶⁸.

En el apartado 6 abordo esta cuestión; adelantando que el Código Aeronáutico establece un régimen indemnizatorio diferente al del derecho común⁶⁹ que en materia de drones, en tanto no sean considerados aeronaves, no resulta aplicable.

5 – RESPONSABILIDAD PENAL

5-1 La responsabilidad civil tiene su correlato en materia penal habida cuenta que –huelga señalarlo– tanto la vida como la integridad física y el patrimonio, constituyen bienes jurídicos protegidos, objeto de tutela por la ley penal.

En virtud de ello, si el uso de un VANT causa la muerte o lesiones a alguna persona, su tripulación remota sería susceptible de reproche penal por causa de homicidio o lesiones⁷⁰, sobre lo cual nuestros tribunales ya se han pronunciado⁷¹.

⁶⁴ Cf. artículo 1.728 CCC.

⁶⁵ Cf. artículo 1.740 CCC.

⁶⁶ La pérdida o disminución del patrimonio de la víctima, el lucro cesante y la pérdida de chance (cf. artículo 1.738 y 1.740 CCC).

⁶⁷ El daño moral (el que comprende la violación a los derechos personalísimos de la víctima, su integridad personal, su salud psicofísica, sus afecciones espirituales legítimas y las que interfieran en su proyecto de vida, cf. artículo 1.738 CCC).

⁶⁸ V. su artículo 1.709.

⁶⁹ El Código Aeronáutico establece la indemnización limitada tanto en el marco del contrato de transporte como respecto a los terceros en superficie, víctimas del daño (cf. sus artículos 139, 140, 141, 144, 145, 155 y 160). El CCC establece que en los contratos se responde por las consecuencias que las partes previeron o pudieron haber previsto al momento de la celebración y en caso de dolo, también al momento del incumplimiento y para los casos de violación del deber de no dañar a otro, consagra la indemnización plena (cf. sus artículos 1.728, 1.740 y conchs).

⁷⁰ Cf. artículos 79, 84, 84 bis, 89, 90, 91, 94 y 94 bis del Código Penal.

⁷¹ V. Juzg.PenalCont.yFaltas n° 1, CABA, 18/12/2015 en “Mases, Daniel J. s/ infracción art. 99 Ley 1472” (uso de un dron sin autorización durante un partido de fútbol); CNACyC sala I, 20/3/2017 en “F., S. s/ procesamiento”, causa N° 48313/2015 (accidente en la Plaza Constitución el 15/8/2015); CNACyC, sala VII, 6/6/2017 en “B.A., S. s/ procesamiento”, causa n° 77397/2016 (accidente en Parque Chacabuco); CNACyC, sala I, 31/5/2018 en “M., D.C. s/ procesamiento” (accidente durante la reapertura del Teatro San Martín), entre otros.

5-2 Pero además, el Código Penal (CP) también tutela la seguridad del tránsito, de los medios de transporte y comunicación, reprimiendo a quien la afecte; tipificando conductas que, algunas, vislumbro frecuentes y no por ello, inocuas.

5-2.1 Así, reprime⁷² “al que a sabiendas ejecutare cualquier acto que ponga en peligro la seguridad de una nave, construcción flotante o aeronave. Si el hecho produjere naufragio, varamiento o desastre aéreo” la pena se incrementa⁷³ y “si el hecho causare lesión o la muerte de alguna persona”, la pena aumenta aún más⁷⁴; aclarando que “las disposiciones precedentes se aplicarán aunque la acción recaiga sobre una cosa propia, si del hecho deriva peligro para la seguridad común.”⁷⁵

Tal conducta constituye un delito doloso, que se consuma al ser puesta en peligro la seguridad de una nave, construcción flotante o aeronave y tratándose de una figura de peligro real, es posible la tentativa⁷⁶.

5-2.2 Resulta del caso señalar que el tipo penal en cuestión admite el dolo eventual⁷⁷, resultando relevante para ello que todos los tipos de operaciones con VANT se encuentran reglamentadas y el desconocimiento de la ley resulta inexcusable⁷⁸.

A propósito, cabe referir que la regulación de los VANT establece explícitamente las zonas en que se encuentran prohibidas las operaciones lo que habilita el reproche al infractor también en los términos indicados.

La cuestión trasciende la mera especulación habida cuenta que es habitual –y peligrosa- la operación de VANT dentro del ámbito de influencia de aeródromos⁷⁹, lo que motivó accidentes (abordajes, si se considerasen aeronaves) al embestir aeronaves en la fase de aterrizaje.

En cuanto al concepto de “desastre aéreo” -al que se refiere el tipo penal sin definirlo-, se lo considera al “accidente con gran daño de la aeronave. Este puede

⁷² Prisión de 2 a 8 años.

⁷³ Reclusión o prisión de 6 a 15 años.

⁷⁴ Reclusión o prisión de 6 a 15 años para el caso de lesiones y de 10 a 25 años para el caso de muerte.

⁷⁵ Cf. artículo 190 del Código Penal (CP).

⁷⁶ Cf. FONTÁN BALESTRA, Carlos, “Derecho Penal – Parte Especial”, Título VII, cap. II, punto 2-3, pág. 632.

⁷⁷ El concepto de dolo eventual ha ocupado la atención de los juristas, careciendo de una síntesis que exprese un significado unívoco. Con esta aclaración, cabe considerarlo cuando “el autor se represente la realización del tipo [delito] como posible o, que considere seriamente como posible la realización del tipo legal y se conforme con ella” (BACIGALUPO, Enrique “Manual de Derecho Penal, Parte General”, pág. 112).

⁷⁸ Cf. artículo 8 del Código Civil y Comercial: “Principio de inexcusabilidad. La ignorancia de las leyes no sirve de excusa para su cumplimiento, si la excepción no está autorizada por el ordenamiento jurídico.”.

⁷⁹ Por ejemplo, Costanera Norte, ribera del Río de la Plata, Parque 3 de Febrero, todos en la CABA dentro de la zona de influencia del Aeroparque Metropolitano “Jorge Newbery”.

estar dado por la precipitación a tierra de la aeronave, así como por su aterrizaje o despegue anormal, defectuoso o forzado.”⁸⁰.

Excede el propósito de este trabajo un mayor análisis de la cuestión pero, en mi opinión, el accidente alcanza la dimensión de desastre, conforme al tipo penal, cuando afecta las condiciones de aeronavegabilidad de la aeronave dañada, impidiendo su operación conforme el nivel de seguridad considerado aceptable.

A propósito, la ingesta de un VANT por el motor de una aeronave en su fase de despegue o aterrizaje o la magnitud de ciertos daños en su fuselaje o en la estructura o parte de sus alas, accidentes como los que ya tuvieron lugar en nuestro país, en mi opinión, daban lugar a la atribución de responsabilidad en virtud de este ilícito.

5-2.3 Una suerte de versión culposa del ilícito aludido anteriormente, también está prevista en el Código Penal, al reprimir⁸¹ a quien por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión o por inobservancia de los reglamentos u ordenanzas causare un descarrilamiento, naufragio u otro accidente previsto en dicho ordenamiento; agravando las consecuencias⁸² si del hecho resultara lesionada o muerta alguna persona⁸³.

Se impone reparar en la inobservancia de los reglamentos –y todos los usos de VANT se encuentran reglamentados–, en las circunstancias indicadas, constituye un delito, que contempla penas de prisión de 6 meses a 5 años.

El hecho se consuma al producirse el accidente que crea el peligro común⁸⁴.

5-2.4 Otra conducta susceptible de reproche y que resultaría de aplicación a las competencias o acrobacia con VANT no autorizadas, es el delito que reprime⁸⁵ al conductor que creare una situación de peligro para la vida o la integridad física de las personas, mediante la participación en una prueba de velocidad o de destreza con un vehículo a motor, realizada sin la debida autorización de la autoridad competente⁸⁶.

Si bien este ilícito fue introducido al Código Penal como consecuencia de los accidentes viales causados por competencias informales o “picadas”; el tipo penal no se circunscribe a automóviles sino que refiere a “vehículo a motor”; de modo tal que si un VANT, en las condiciones descriptas en la figura penal, causare peligro a la vida o la integridad física las personas, su operador y quien organizare o promoviera tales actividades, podrán ser responsabilizados en los términos de este delito⁸⁷.

⁸⁰ CREUS, Carlos citado por D’ALESSIO, Andrés y otros en “Código Penal Comentado y Anotado, Parte Especial”, comentario al artículo 190, punto 2.1.b, pág. 620.

⁸¹ Prisión de 6 meses a 3 años.

⁸² Prisión de 1 a 5 años.

⁸³ Cf. artículo 196 CP.

⁸⁴ Cf. FONTÁN BALESTRA, C. op.cit., Título VII, cap. II, punto 5, pág. 636.

⁸⁵ Prisión de 6 meses a 3 años e inhabilitación especial por el doble de tiempo de la condena.

⁸⁶ Cf. artículo 193 bis del CP.

⁸⁷ Cf. artículo 193 bis CP.

Cabe reparar en que la Resolución ANAC n° 880/2019 también regula el uso deportivo de los VANT; estableciendo que debe realizarse en zonas aéreas segregadas en espacio aéreo no controlado, hasta los 120 metros de altura y dentro de un predio que cuente con las medidas de seguridad necesarias para garantizar la integridad física de los participantes y del público; debiendo su organizador obtener una autorización particular para cada evento, acreditando –a tal fin- un sistema de gestión de riesgos que llene los recaudos establecidos por dicho régimen, además de la cobertura de riesgos para espectáculos deportivos correspondiente⁸⁸.

5-2.5 También cabe referir al otro ilícito que considerando ciertos antecedentes que motivaron la suspensión de las operaciones del Aeroparque Metropolitano por la presencia de drones estimo que cabe considerar y es el que sanciona⁸⁹ a quien aún sin crear una situación de peligro común, impidiere, estorbare o entorpeciere el normal funcionamiento de los transportes por tierra, agua o aire o los servicios públicos de comunicación, de provisión de agua, de electricidad o de sustancias energéticas⁹⁰.

“No se penan los actos tendientes a impedir, estorbar o entorpecer el normal funcionamiento de los transportes y servicios públicos, sino los que producen esos resultados”. (...) La acción puede recaer sobre el vehículo mismo o sobre las vías o medios que se utilizan para el tránsito [tal como] impedir el despegue de un avión”. El tipo penal es doloso y susceptible de tentativa⁹¹.

5-3 Finalmente, resulta del caso señalar que los daños materiales causados por VANT no resultan reprochables en los términos del artículo 183 CP (delito de daño); resultando el daño susceptible de reparación según lo analizado anteriormente, en materia de responsabilidad civil.

Toda vez que se trata de un delito doloso, cuyo objeto (dañar) “sea un fin en sí mismo. (...) quien destruya, inutilice, haga desaparecer o dañe de cualquier modo una cosa mueble o inmueble total o parcialmente ajena por imprudencia o negligencia, no comete delito alguno por ausencia de la culpabilidad típica del delito de daño (...) queda excluido el dolo eventual, puesto que se trata de un caso claro de dolo directo”⁹².

6 - EL RÉGIMEN DE RESPONSABILIDAD DEL CÓDIGO AERONÁUTICO. COMPARACIÓN CON EL DEL CÓDIGO CIVIL Y COMERCIAL.

6-1 La autonomía del derecho aeronáutico motiva –entre otros aspectos- un régimen de responsabilidad específico, distinto al del derecho común.

⁸⁸ Cf. artículos 43 al 46 de la resolución aludida.

⁸⁹ Prisión de 3 meses a 2 años.

⁹⁰ Cf. artículo 194 CP.

⁹¹ Cf. FONTÁN BALESTRA, C. op.cit, Título VI, cap. VI, punto 6, págs. 637/9.

⁹² Cf. FONTÁN BALESTRA, C. op.cit., Título VI, cap. VI, puntos I-2 y II-3 y págs. 607, 610 y 611.

Así, el Código Aeronáutico (CA) establece un régimen de responsabilidad por daños, tanto en el transporte como respecto a los terceros en superficie y por abordaje, que consagra indemnizaciones limitadas⁹³; es decir, tanto cuando la responsabilidad es de origen contractual (por incumplimiento de una obligación) o extracontractual (por la violación al deber de no dañar a otro).

Por su parte y como ya señalé, el derecho común establece para los casos de incumplimiento contractual, la reparación de las consecuencias inmediatas y las mediatas previsibles al momento del incumplimiento (salvo dolo, en que se compensan también las previstas al momento de la celebración), esto es, limitada y para los casos que surge del incumplimiento del deber de no dañar a otro, la responsabilidad plena o integral.

6-2 De lo expuesto resulta que, en términos contractuales, ambos sistemas reconocen límites.

El Código Aeronáutico los expresa en el equivalente a una cantidad de argentinos oro y el Código Civil y Comercial los “limita al valor del incumplimiento”⁹⁴ que –de haberlo- incluye al daño moral, en tanto integra las consecuencias extra patrimoniales resarcibles⁹⁵.

6-3 Pero resulta del caso aclarar que en aquellos casos en que la responsabilidad resulta de la violación al deber de no dañar a otro (extracontractual, según el viejo código), la responsabilidad plena o integral, aunque difuso, también reconoce un límite.

A propósito, nuestra más calificada doctrina señaló que “la responsabilidad integral, no significa por tanto lo que literalmente podría entenderse, sino de un modo más estricto y preciso: que la responsabilidad se extiende a todo daño, pero dentro de ciertos límites”⁹⁶; “dicho principio podría querer significar, por lo tanto, que debe ser reparado todo el daño, no más allá del daño, pero todo el daño.”⁹⁷; ello por cuanto “la pauta más trascendente para la cuantificación del daño es, justamente, la real extensión del daño por el que se reclama.”⁹⁸, sin soslayar que

⁹³ Hasta 1.000 argentinos oro con relación a los pasajeros, hasta 2 argentinos oro por kilo bruto de mercadería o equipaje, hasta 40 argentinos oro para el equipaje cuya guarda conserva el pasajero; hasta 300 argentinos oro en caso de transporte gratuito y hasta 2.000 argentinos oro en caso de lesiones o muerte de terceros en superficie (cf. arts. 144, 145, 160, 163 y 169 CA).

⁹⁴ Las consecuencias aludidas en el párrafo anterior, v. artículos 1.726, 1.727 y 1.728 CCC.

⁹⁵ El Código Civil y Comercial, al unificar el régimen de responsabilidad (otrora, contractual y extracontractual), da pie a superar la controversia sobre quienes pueden reclamar (legitimados) el daño moral. En el Código de Vélez Sarfield procedía solamente en el ámbito de la responsabilidad extracontractual y cuando el hecho generador había sido un delito. A partir de su reforma por el decreto-ley n° 17711/1967, avanzó al ámbito contractual (art. 522) y se expandió a los cuasidelitos. Dividió a la doctrina y la jurisprudencia el universo de legitimados a reclamarlo; cuestión superada por el nuevo código, que lo amplía –además del damnificado directo o sus sucesores en caso de fallecimiento- a los ascendientes, descendientes, cónyuge y quienes convivan con aquél recibiendo trato familiar ostensible (art. 1.741).

⁹⁶ Cf. ORGAZ, Alfredo “El daño resarcible”, pág. 154 n° 39, citado por TRIGO REPRESAS, Félix - LÓPEZ MESA, Marcelo en “Tratado de la Responsabilidad Civil”, t° IV, cap. 19, #3-C.1, pág. 827.

⁹⁷ Cf. ALTERINI, Atilio “La limitación cuantitativa de la responsabilidad civil”, pág. 7 n° 1, citado por TRIGO REPRESAS-LÓPEZ MESA, op.cit, t° IV, cap. 19, #3-B, pág. 825.

⁹⁸ Cf. TRIGO REPRESAS-LÓPEZ MESA, op.cit., t° IV, cap.18 #1.E, pág. 703.

“la reparación no debe significar un cambio de vida ni un enriquecimiento para el damnificado”⁹⁹.

Por ello y a diferencia de los límites explícitamente establecidos –como en el caso del Código Aeronáutico- el límite de la responsabilidad plena es, como llama Iribarne, el *precio del consuelo*¹⁰⁰, probablemente, una de las labores que mayor celo, prudencia y equidad demandan a los jueces, puesto que deben expresar en una suma de dinero el resarcimiento de las consecuencias patrimoniales y extrapatrimoniales que un daño causó a las víctimas o damnificados (o en su caso, a sus causahabientes) de aquél.

Cabe reparar en este aspecto, por cuanto es en estos términos que habrá de juzgarse la responsabilidad por los daños causados por los drones, en orden a que la normativa de aplicación¹⁰¹ no los considera –a la fecha- aeronaves por imperio de las previsiones de los artículos 29 y ss. del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) y 10 y 79 del Código Aeronáutico¹⁰².

6-4 De los diversos supuestos de responsabilidad aludidos, solo merece atención en este análisis la reparación de los daños causados a terceros en superficie; habida cuenta que el transporte de personas se encuentra prohibido por la normativa vigente¹⁰³ y donde se realiza (en el extranjero), aún reviste carácter experimental.

Así, en este aspecto, el Código Aeronáutico contempla una indemnización limitada de hasta el equivalente en pesos a los 2.000 argentinos oro (esto es, \$74.264.920 o USD769.585)¹⁰⁴.

6-5 Dicho monto máximo, difiere según se trate de daños personales (lesiones o muerte) como patrimoniales (carga o bienes de terceros); estos últimos, habida cuenta que el código establece al respecto una escala progresiva en función del peso (máximo de despegue certificado) de las aeronaves, desde los 2.000 argentinos oro para las aeronaves que no excedan de los 1.000 kg a los 43.600 argentinos oro para las aeronaves que pesen más de 50.000 kg y hasta dicha suma más 0,37 argentinos oro por cada kilo, para las que excedan los 50.000 kg¹⁰⁵.

También establece dicho código que “en caso de concurrencia de daños a personas y bienes, la mitad de la cantidad a distribuir se destinará preferentemente a indemnizar los daños causados a las personas. El remanente de la cantidad total

⁹⁹ Cf. TRIGO REPRESAS-LÓPEZ MESA, op.cit., t° IV, cap. 18 #1.F.10, pág. 720.

¹⁰⁰ Cf. IRIBARNE, Héctor “De los daños a las personas”, pág. 401.

¹⁰¹ V. apartado 3-2.

¹⁰² En el trabajo citado en la nota 17, abundo en esta cuestión.

¹⁰³ Cf. artículos 20 de la Resolución ANAC n° 527/2015 y 32 de la Resolución ANAC n° 880/2019.

¹⁰⁴ V. nota 24. Conversión al tipo de cambio vendedor BNA del 19/3/2021, cf. su artículo 160, segundo párrafo.

¹⁰⁵ Cf. su artículo 160 inc. 1°. Integran este universo aeronaves tales como Embraer 190, Boeing 737 NG, Airbus 320, afectadas a operadores aerocomerciales de nuestro país.

a distribuir se prorratará entre las indemnizaciones relativas a daños a los bienes y a la parte no cubierta de las demás indemnizaciones.”¹⁰⁶.

6-6 Habida cuenta las características físicas que presentan actualmente los drones que proliferan en nuestro ámbito (en su mayoría, de menos a 5 kg incluyendo su carga útil) y los precedentes jurisprudenciales aludidos en la nota 70 en los que hubo 1 o 2 víctimas con lesiones, el monto límite de la responsabilidad excede el de las indemnizaciones por lesiones y muerte, promedio, fundadas en el derecho común¹⁰⁷.

De modo que, aún en la hipótesis de aplicar a la responsabilidad por drones el régimen especial aeronáutico, el tope indemnizatorio no resultaría de aplicación por cuanto excede el *precio de consuelo*.

Aún más, confrontado con tales antecedentes, aún en el supuesto de un accidente causado por un dron que genere daños a varias víctimas, aun prorrateando la indemnización máxima, se vislumbra suficiente para satisfacer a todas ellas.

6-7 Resulta del caso reparar en que, de los daños resarcibles, el Código Civil y Comercial, a diferencias de su antecesor, establece pautas para cuantificar las indemnizaciones por fallecimiento¹⁰⁸ y las lesiones o incapacidad permanente, física o psíquica, total o parcial¹⁰⁹; de modo tal que se ha reducido el ámbito de discrecionalidad judicial indemnizatoria a ciertos daños extrapatrimoniales.

6-8 Finalmente y sin perjuicio de haber dado cuenta que la indemnización emergente del derecho común (plena) no arrojaría un resultado sustancialmente distinto a la derivada del régimen especial (limitada), cabe hacer mención que hace largo tiempo nuestro más alto tribunal (obviamente, con otra integración y hasta con otros cuerpos normativos vigentes) decidió la constitucionalidad de la limitación indemnizatoria consagrada por la normativa aeronáutica¹¹⁰.

7 – JURISDICCIÓN

El artículo 116 de la Constitución Nacional prescribe que “Corresponde a la Corte Suprema y a los tribunales inferiores de la Nación, el conocimiento y decisión de todas las causas que versen sobre...almirantazgo y jurisdicción marítima”; norma en que se funda el artículo 198 del Código Aeronáutico, que le atribuye al fuero federal competencia para “el conocimiento y decisión de las causas que versen sobre navegación aérea o comercio aéreo en general y de los delitos que puedan afectarlos”.

Resulta curioso que la reforma constitucional de 1994 soslayara la actualización del artículo 116 por lo que no han perdido actualidad interpretaciones como la de

¹⁰⁶ Cf. su artículo 160, tercer párrafo.

¹⁰⁷ V. <http://consultas.pjn.gov.ar/cuantificacion/civil>

¹⁰⁸ V. su artículo 1.745.

¹⁰⁹ V. su artículo 1.746, que dio lugar a la fórmula Acciarri (<https://www.derechouns.com.ar/formula-y-planilla-de-calculo-de-indemnizacion-por-incapacidad-art-1746-ccyc/>)

¹¹⁰ CSJN en “Nealon, H. c/Aerolíneas Argentinas” del 9/8/1961 (Fallos 250:410)

Videla Escalada, quien señaló que aquella “debe conducir a que se sometan a los jueces federales las cuestiones regladas por la legislación aeronáutica, mientras que los procedimientos especiales –como los laborales o la ejecución de documentos de comercio- siguen las normas procesales ordinarias y caben, por ende, en la competencia de los tribunales ordinarios”¹¹¹.

No obstante ello, observa Folchi que “la jurisprudencia en este punto no ha sido unánime. No cabe duda que, en la actualidad, la gran mayoría de los casos originados en la actividad aérea se tramitan ante la justicia federal, pero a pesar de que la ley de fondo argentina así lo establece expresamente –ya que el código de 1967 mantuvo el criterio del primero-, pueden citarse casos en los cuales esa norma no se cumplió, como fueron los de ‘Guevara Lynch c/TAFT’ del año 1960; ‘Baronetti de Gorosito c/Fuerza Aérea Argentina y otros’ del año 2008; ‘Schuster c/Air Madrid’ y ‘Pagano, Roberto c/Austral Líneas Aéreas’ del año 2010”¹¹².

En tal sentido, la justicia ordinaria ha entendido en reclamos de pasajeros por reprogramación de vuelos¹¹³, cobros indebidos en pasajes aéreos¹¹⁴, falta de atención médica a bordo¹¹⁵, sustracción de efectos personales a bordo¹¹⁶, publicidad engañosa¹¹⁷ y también por daños a una aeronave¹¹⁸; ello, porque se ha considerado que es la interjurisdiccionalidad (interna o internacional) lo que motiva la competencia federal.

En tal inteligencia, ha intervenido la justicia ordinaria en las causas penales por lesiones que motivaron accidentes ocasionados por drones referidas en la nota 71 y por ello, estimo que las acciones que persigan el resarcimiento por los daños y perjuicios padecidos por víctimas de ese tipo de accidentes deberían sustanciarse ante el fuero civil ordinario.

8 - COBERTURA DE RIESGOS

8-1 La Resolución ANAC n° 880/2018, al igual que su antecedente, establece la obligatoriedad de cobertura de riesgos de los drones conforme a la actividad a desarrollar; con la única excepción de los equipos más livianos en cada régimen¹¹⁹ de uso exclusivamente recreativo.

¹¹¹ Cf. “Derecho Aeronáutico” t° IV-B, sección 13ª, cap. LV # C.b, pág. 1030.

¹¹² Cf. FOLCHI, Mario O. “Tratado de derecho aeronáutico y política de la aeronáutica civil”, t° 1, título II, cap. VI # II, pág. 64.

¹¹³ CNCom sala C en “Padrón, Gustavo c/Avianca s/sumarísimo” del 5/12/2019.

¹¹⁴ CNCCF sala II en “Pulka, D. c/Aerolíneas Argentinas s/amparo” del 4/7/2006, controversia que se consideró “de carácter netamente mercantil”.

¹¹⁵ CNCom sala D en “Baronetti de Gorosito c/Fuerza Aérea Argentina y otros del 27/5/2008.

¹¹⁶ Cám.Fed.Apel. sala III La Plata en expte. n° 4426 - “sumario s/hurto” del 27/8/2007.

¹¹⁷ Cám.Apel.CATyRC sala I en “FB Líneas Aéreas SA c/Dirección General de Defensa y Protección del Consumidor s/recurso directo” del 30/10/2020.

¹¹⁸ SCBA en “Guzzo c/Aeroclub Gral Viamonte” del 17/5/2000 y en “Aeroclub Mar del Plata c/Paredi” del 26/5/2011; CCC Mercedes en “Freggiaro c/Aeroclub Luján” del 12/9/2006.

¹¹⁹ 10 kg para el régimen anterior y 5 kg para el vigente.

Tal cobertura debe alcanzar, cuanto menos, al equivalente a dos mil argentinos oro, de acuerdo al peso de los equipos (cf. art. 160 Cód. Aeronáutico); esto es, la suma de \$74.264.920 o USD769.585)¹²⁰.

8-2 La obligatoriedad de la cobertura de riesgos dividió a los juristas en los orígenes del derecho aeronáutico¹²¹ pero a partir del Convenio de Roma (1952), pese a su escasa adhesión, ingresó en las regulaciones internas de la mayor parte de los Estados tornándose desde entonces en una cuestión indiscutible.

“Se ha hecho notar que la importancia social de la actividad aeronáutica justifica la obligatoriedad [del seguro], argumento que juzgamos sólido, ya que pone de manifiesto la función que aquella cumple en la sociedad contemporánea, a la que beneficia en gran medida, aunque crea algunos riesgos propios, que el seguro obligatorio está precisamente destinado a cubrir. (...) Por ello, los seguros aeronáuticos tienden a hacerse obligatorios siempre que cubran riesgos referidos a las personas, como, por ejemplo, los que contemplan la responsabilidad por daños al personal, a los pasajeros o a los terceros en la superficie, casos en que se hace sensible la presencia de un interés social.”¹²².

8-3 Tras la entrada en vigencia de la Resolución ANAC n° 527/2015, la Superintendencia de Seguros de la Nación aprobó las Condiciones Generales para la cobertura de riesgos de los VANT y VANTS¹²³, las que se alinean a las condiciones y restricciones establecidas por la autoridad aeronáutica y extienden la cobertura al monto mínimo asegurable exigido por dicha reglamentación.

9 – PRESCRIPCIÓN

La prescripción es el modo en que se adquieren derechos (prescripción adquisitiva) y extinguen obligaciones (prescripción liberatoria) como consecuencia del paso del tiempo y las acciones y omisiones de las personas involucradas en la relación jurídica en el devenir.

Así como ciertas acciones y omisiones generan los distintos tipos de responsabilidad analizadas (administrativa, penal y civil); el transcurso del tiempo puede, de no mediar reproche o reclamo, extinguir la acción para hacerlo. La acción es, al decir de Bidart Campos, el *derecho a la jurisdicción*¹²⁴; de modo tal

¹²⁰ V. nota 27. Conversión al tipo de cambio vendedor BNA del 19/3/2021, cf. su artículo 160, segundo párrafo.

¹²¹ Folchi reseña a los Congresos de Mónaco 1921, Praga 1922, Madrid 1928 y al “Código Internacional del Aire”, primer intento sistemático de un código internacional sobre las cuestiones legales originadas por la aviación (v. op.cit, t° 2, título XX, cap. III, pág. 381). Más tarde los Convenios de Roma de 1933 y 1952 continuaron con tal exigencia, con escasa adhesión, lo que se revirtió a través del Convenio de Montreal 1999, quien también introdujo la obligatoriedad de los seguros, ahora, con masiva aceptación.

¹²² Cf. VIDELA ESCALADA, Federico “Manual de Derecho Aeronáutico”, cap. 25, punto B-b#438, pág.674).

¹²³ Resolución SSN n° 40250 del 26/12/2016.

¹²⁴ Cf. BIDART CAMPOS, Germán en “El derecho a la jurisdicción en Argentina” en ED 11-969.

que con la prescripción liberatoria no se extingue el derecho¹²⁵ sino que, en virtud de aquella, “el deudor de una obligación puede interponer una excepción frente al reclamo judicial del acreedor, o puede accionar para que se declare prescripto su débito, y, de ambos modos, liberarse del cumplimiento coactivo de la obligación prescripta.”¹²⁶. Aún más, otra de las novedades del Código Civil y Comercial fue la introducción de la acción por prescripción¹²⁷, superando las disquisiciones habidas al respecto hasta entonces, de modo que ya no solo puede esgrimirse como defensa sino plantearse también mediante una acción declarativa¹²⁸.

Considero de interés para este análisis reparar en la incidencia de la prescripción liberatoria en los procedimientos administrativos, en el ámbito penal y de la responsabilidad por daños y por incumplimiento contractual.

9-1 - PRESCRIPCIÓN DEL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO

En cuanto al ámbito administrativo, en el punto 3 señalé que ciertos incumplimientos del usuario u operador de un dron pueden dar lugar a diversas infracciones para las cuales, el Código Aeronáutico establece un plazo de prescripción para las acciones y las sanciones de 4 años contados desde la fecha de la falta o de la notificación de la sanción¹²⁹.

9.1.a Cabe reparar en que la norma contempla 2 supuestos distintos: la acción y la sanción.

La acción implica que constatada la presunta infracción, la autoridad de aplicación¹³⁰ dentro de los 4 años de aquella debe instar el procedimiento de comprobación y juzgamiento para que no prescriba su derecho a hacerlo.

A propósito, el Decreto n° 2352/1983 (de aplicación a las faltas aeronáuticas y consecuentemente a las operaciones con drones¹³¹), establece que “los funcionarios o agentes facultados por la autoridad de aplicación, *al comprobar la existencia de una infracción* procederán a labrar el acta”¹³²; la cual debe ser remitida a la autoridad de aplicación dentro de las 48 horas¹³³ a efectos de la instrucción del proceso de investigación¹³⁴.

¹²⁵ El Código Civil, a diferencia del Código Civil y Comercial, reconocía este derecho como obligación natural, razón por la cual, parte de la doctrina afirma lo contrario (Calvo Costa, Pizarro, Vallespinos; v. MONTILLA ZAVALIA, Félix A. en “Código Civil y Comercial Comentado - CURA, José M. (director)”, t° VI, pág. 592.

¹²⁶ Cf. MONTILLA ZAVALIA, F., op. cit., t° VI, pág. 593.

¹²⁷ V. su artículo 2.551.

¹²⁸ Cf. MONTILLA ZAVALIA, F., op.cit., t° VI, pág. 632, comentario al artículo 2.551.

¹²⁹ Cf. su artículo 230.

¹³⁰ La ANAC.

¹³¹ Cf. artículos 34 y 67 de las Resoluciones ANAC n° 527/2015 y 880/2019, respectivamente.

¹³² Cf. su artículo 18 primer párrafo.

¹³³ Cf. su artículo 19.

¹³⁴ Cf. su artículo 21.

9.1.b En cuanto a la prescripción de la sanción, en principio, opera a los 4 años de su notificación pero también resulta del caso señalar que podría operar aquella durante el trámite del procedimiento.

Consecuencia de las faltas e infracciones, la ANAC instruye un procedimiento de investigación regulado por el decreto indicado, el que –según precisa- “será sumario y actuado, asegurará la existencia de 2 instancias y la inviolabilidad del derecho de defensa y observará la mayor celeridad en todos sus trámites”¹³⁵; que debe sustanciarse dentro de los plazos señalados en el régimen disciplinario, al que resulta de aplicación –de modo subsidiario- la Ley Nacional de Procedimientos Administrativos (n° 19.549) y su decreto reglamentario (n° 1.759/1972) y si alguna cuestión resultare dudosa, se estará además a los “principios contenidos en el Código de Procedimientos en Materia Penal para la Justicia Federal y los Tribunales Ordinarios de la Capital...en tanto sean compatibles con el régimen establecido por esta reglamentación”¹³⁶.

Cabe reparar en la redundancia de la norma, al referir a que el proceso será sumario y que además se observará la mayor celeridad en sus trámites, por lo que cabe afirmar que procuró explicitarse el trámite expeditivo de estos procedimientos.

En línea con ello, también establece el término de 30 días –contados desde la clausura de la investigación y la producción del informe técnico relativo al caso- para que la autoridad de aplicación emita el acto administrativo que declare la existencia o inexistencia de la falta imputada¹³⁷.

Además, precisa que las actuaciones “tendrán las formalidades de un proceso y sus secuelas *interrumpirán* la prescripción a que se refiere el artículo 230 del Código Aeronáutico”¹³⁸.

9.1.c Resulta reparar en el verbo empleado ya que el curso de la prescripción es susceptible de interrupción y suspensión, ambas definidas por el Código Civil y Comercial.

“El efecto de la interrupción de la prescripción es tener por no sucedido el lapso que la precede e iniciar un nuevo plazo”¹³⁹ y “la suspensión de la prescripción detiene el cómputo del tiempo por el lapso que dura pero aprovecha el período transcurrido hasta que ella comenzó”¹⁴⁰.

Por ello, al establecer el régimen de infracciones que las secuelas del proceso interrumpen el curso de la prescripción, cabe afirmar que cada acto idóneo para el progreso de las actuaciones (notificación de la imputación, descargo, ofrecimiento y producción de medidas de prueba, por citar los más relevantes) traen consigo el reinicio del curso de la prescripción.

¹³⁵ Cf. su artículo 21.

¹³⁶ Cf. su artículo 45.

¹³⁷ Cf. su artículo 28.

¹³⁸ Cf. su artículo 47.

¹³⁹ Cf. su artículo 2.544.

¹⁴⁰ Cf. su artículo 2.539.

9.1.d Por último, estimo atinado formular una ligera referencia al “plazo razonable” para la conclusión de los procedimientos; sobre lo cual nuestro más alto tribunal ya sentó jurisprudencia la cual, por su novedad, aún no fue receptada de modo significativo por los tribunales inferiores mas es celebrada desde ciertos sectores de la doctrina.

En tal sentido y sin perjuicio de que constituye uno de los principios de los procedimientos administrativos la impulsión e instrucción de oficio¹⁴¹, que la caducidad del procedimiento solo está prevista como consecuencia de la inactividad del administrado¹⁴² y que el ordenamiento contempla medidas ante el silencio de la administración¹⁴³, la Corte Suprema resolvió que “el ‘plazo razonable’ de duración del proceso...constituye, entonces, una garantía exigible en toda clase de proceso, difiriéndose a los jueces la casuística determinación de si se ha configurado un retardo injustificado de la decisión (...) Que, por lo tanto, cabe concluir que la irrazonable dilación del procedimiento administrativo resulta incompatible con el derecho al debido proceso amparado por el art. 18 de la Constitución Nacional y por el art. 8 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos.”¹⁴⁴.

Calificada doctrina postula “considerar que el plazo máximo es aquel fijado por el legislador para la prescripción de la infracción en cuestión, y que la prórroga de tal plazo es un instituto excepcional. A su vez, la validez de cada acto interruptivo (aún cuando tal efecto haya sido previsto por el legislador) deberá ser analizada con un standard riguroso: la Administración tendrá la carga de la prueba de que cada prórroga al plazo prescriptivo: i) fue realizada conforme a derecho y ii) fue conducente para el desarrollo de la investigación sumarial”¹⁴⁵.

En tal inteligencia, considero que el plazo máximo para la resolución del procedimiento administrativo labrado por una infracción al régimen de faltas aeronáuticas es a los 4 años de la presunta infracción que lo motiva¹⁴⁶.

Habida cuenta que la decisión administrativa resulta revisable en sede judicial, esta cuestión resulta harto relevante en virtud del concepto de “globalidad del proceso” por el cual, al tiempo del proceso administrativo se le añade el de la revisión judicial de aquella¹⁴⁷.

¹⁴¹ Cf. artículo 1 inciso a Ley n° 19.549.

¹⁴² Cf. artículo 1 inciso e apartado 9 de la ley citada.

¹⁴³ V. artículos 10 y 28 de dicha ley y CNACAF en pleno en “Navarine, Roberto H. c/BCRA – res. 208/05”, causa n° 48.408 del 9/5/2012.

¹⁴⁴ Cf. CSJN en “Losicer, Jorge A. c/BCRA – Resol. 169/05, exp. 105666/86 Sum.Fin. 708” del 26/6/2012, considerandos 10 y 15 en Fallos 335:1126. Viene al caso destacar que fue dictado poco más de un mes después que el plenario Navarine, citado en la nota anterior.

¹⁴⁵ Cf. AVERSA, Santiago L. en “Plazo razonable y prescripción para el ejercicio de la pretensión punitiva estatal en sede administrativa. Una perspectiva constitucional” en Revista de Derecho Constitucional n° 2 (mayo 2013), IJ-LXVII-549.

¹⁴⁶ Arg. artículos 214 y 230 CA.

¹⁴⁷ Cf. CSJN en “Bonder, Aarón (Emperador Compañía Financiera SA) y otros c/BCRA s/resol. 178/93” del 19/11/2013 en Fallos 336:2184.

9-2 - PRESCRIPCIÓN EN EL ÁMBITO PENAL

En el ámbito penal, la prescripción alcanza tanto al ejercicio de la acción¹⁴⁸ como a la pena¹⁴⁹ y también en esta materia, es susceptible de suspensión e interrupción¹⁵⁰.

El curso de la prescripción corre, se suspende y se interrumpe separadamente por cada delito y para cada uno de sus partícipes excepto en el caso de los delitos cometidos en el ejercicio de la función pública¹⁵¹, a lo que me refiero más adelante.

9-2.1 Los delitos aludidos en el apartado 5 tienen previstas sanciones de prisión o reclusión, según el caso, de entre 3 meses y 25 años; previéndose que la prescripción de la acción para los hechos reprimidos con ese tipo de penas se produce después de transcurrido el máximo de duración de la pena señalada para el delito, no pudiendo –en ningún caso–, el término de la prescripción exceder de 12 años ni ser menor a 2¹⁵².

Dicho término se computa desde la medianoche del día en que se cometió el delito o si fuera continuo, en que cesó de cometerse¹⁵³. Entiendo que de los delitos descritos en el apartado 5, solamente podrían revestir el carácter de continuos los establecidos por los artículos 190 y 194 CP¹⁵⁴.

9-2.1.a El curso de la prescripción de la acción se suspende en los supuestos establecidos por el artículo 67 CP; el cual expresa que “la prescripción se suspende en los casos de los delitos para cuyo juzgamiento sea necesaria la resolución de cuestiones previas o prejudiciales que deban ser resueltas en otro juicio. Terminada la causa de la suspensión, la prescripción sigue su curso...también se suspende en los casos de delitos cometidos en el ejercicio de la función pública, para todos los que hubiesen participado, mientras cualquiera de ellos se encuentre desempeñando un cargo público”¹⁵⁵.

9-2.1.b La misma disposición define los únicos supuestos (son 5) que interrumpen el curso de la prescripción de la acción; estos son: la comisión de otro delito; el primer llamado efectuado a una persona para recibirle declaración indagatoria por el delito investigado; el requerimiento acusatorio de apertura o elevación a juicio; el auto de citación a juicio o acto procesal equivalente y el dictado de la sentencia condenatoria.

¹⁴⁸ Cf. artículo 67 CP, sexto párrafo. La acción importa la persecución judicial del presunto autor del ilícito.

¹⁴⁹ Cf. artículos 59 inciso 3 y 65 CP, respectivamente.

¹⁵⁰ V. *supra* punto 9.1.c.

¹⁵¹ Cf. artículo 67 CP, último párrafo.

¹⁵² Cf. artículo 62 CP, inciso 2.

¹⁵³ Cf. artículo 63 CP.

¹⁵⁴ V. *supra* puntos 5-2.1 y 5-2.5, respectivamente.

¹⁵⁵ Cf. artículo 67 CP, primer y segundo párrafo

9-2.2 En cuanto a la prescripción de la pena, su curso comienza a correr desde la medianoche del día en que se notifica la sentencia firme o desde el quebrantamiento de la condena¹⁵⁶, si hubiera empezado a cumplirse¹⁵⁷.

Como ya señalé, los delitos en que un dron podría quedar involucrado (en rigor, su operador, en tanto las cosas no son sujetos de derechos) tienen solamente previstas penas temporales.

En consecuencia, la prescripción opera una vez transcurrido un tiempo igual al de la condena¹⁵⁸, computado conforme señalé anteriormente.

9-2.3 Resulta del caso referir que la Corte Suprema también aplicó el instituto del plazo razonable para resolver las causas, toda vez constituye obligación primordial del Estado así hacerlo¹⁵⁹ y que si el principal responsable de la dilación ha sido el desempeño de los diversos órganos de la administración de justicia, no pueden hacerse caer sobre el imputado los costos de lo sucedido¹⁶⁰.

9-3 – PRESCRIPCIÓN Y RESPONSABILIDAD CIVIL

En el apartado 6-3 último párrafo señalé que la normativa nacional considera a los drones vehículos aéreos no tripulados y las razones por las cuales –a diferencia de un gran número de regulaciones extranjeras- no los califica como aeronaves.

Tal situación determina que no se encuentran alcanzados por las previsiones del Código Aeronáutico¹⁶¹; el cual establece un régimen especial –entre otros aspectos- en materia de responsabilidad cuya nota distintiva y diferenciadora del derecho común es la limitación de las indemnizaciones por daños¹⁶².

En consecuencia, la responsabilidad por incumplimiento contractual y de la obligación de no dañar se rige por las disposiciones del Código Civil y Comercial.

Sin perjuicio de ello, cual referencia y en la inteligencia de la futura incorporación a la reglamentación de las aeronaves y sistemas de aeronaves pilotadas a distancia o en forma remota (RPA o RPAS, por sus siglas en inglés), también me referiré al tratamiento que la ley especial le da a las mismas cuestiones.

¹⁵⁶ “El término de la prescripción de una pena empieza a correr desde que empieza su inejecución, si la pena no ha empezado a cumplirse, desde la medianoche del día en que se notifica al reo al sentencia; si ha empezado el cumplimiento, desde la medianoche del día en que se la quebranta. El quebrantamiento de la pena privativa de la libertad es la fuga” (Cf. OTRANTO, Guido y VISMARA, Santiago en D’ALESSIO, Andrés J., “Código Penal Comentado y Anotado - Parte General”, T° I, comentario al artículo 66, punto 1, pág. 673).

¹⁵⁷ Cf. artículo 66 CP.

¹⁵⁸ Cf. artículo 65 inciso 3 CP.

¹⁵⁹ Cf. CSJN en “Goye, Omar y otros s/administración pública” del 26/12/2017, en Fallos 340:2001.

¹⁶⁰ Cf. CSJN en “Acerbo, Néstor H. s/contrabando” del 21/8/2007 en Fallos 330:3640.

¹⁶¹ Arg. su artículo 1, segundo párrafo.

¹⁶² V. su Título VII, artículos 139 al 174.

Cabe entonces analizar la responsabilidad por el uso de drones que importen un incumplimiento contractual; un daño por intromisión o violación a la intimidad y la responsabilidad por los daños y perjuicios causados con un dron.

9-3.1 La versatilidad que presentan los drones, usualmente expresada con la *regla de las 3 D*¹⁶³, el menor costo operativo y consecuentemente, el menor precio de sus servicios en comparación con la aviación convencional o tripulada, han contribuido a su desarrollo exponencial en el ámbito de la aviación civil.

Estas contrataciones, en caso de incumplimiento -obviamente- generan responsabilidad.

El Código Civil y Comercial, en materia de prescripción, establece 2 plazos; uno genérico y otro especial.

El plazo genérico es de 5 años (la mitad del que establecía el Código Civil) excepto que esté previsto uno diferente en la legislación local¹⁶⁴.

Este plazo operaría en casos tales como controversias sobre la modalidad en que se prestó el servicio o su pago. Estos aspectos de la contratación no son frecuentes que motiven coberturas de riesgo (caución), aunque nada obsta a que se haga.

El plazo especial es de 2 años¹⁶⁵ (unifica, al duplicar el que establecía el Código de Comercio para el transporte interno¹⁶⁶) y aplica a dicho contrato pero se impone formular 4 observaciones al respecto.

9.3.1.a La anterior regulación de los VANT (Resolución ANAC n° 527/2015) prohibía el transporte; autorizando exclusivamente el de su “carga útil” (por ejemplo, máquinas fotográficas o filmadoras, sensores, aspersores o difusores, etc.), esto es, la necesaria para que el equipo cumple la prestación autorizada (trabajo aéreo y actividades afines)¹⁶⁷.

En 6 de diciembre de 2019 se aprobó su nuevo régimen (Resolución ANAC n° 880/2019, modificada por la 885/2019) que, entre otras modificaciones, autoriza el transporte de “carga paga” (excluyendo el de personas, animales y mercancías

¹⁶³ Por sus siglas en inglés: *danger* (por su empleo en tareas peligrosas, tales como intervención en incendios y derrumbes, apoyo a fuerzas de seguridad); *dirty* (por su uso en actividades consideradas “sucias” o insalubres, como ser la inspección de áreas contaminadas o con explosivos, gases, combustibles, etc.) y *dull* (por su empleo en trabajos tediosos o aburridos, como ser la inspección de grandes superficies, inspecciones, relevamientos); aunque la variedad de prestaciones para las cuales han acreditado su eficiencia resulta innumerable y se han expandido a mercados que un lustro atrás era servido exclusivamente por aeronaves tripuladas.

¹⁶⁴ Cf. artículo 2.560 CCC. Esta excepción constituye otra novedad del nuevo código, que faculta a las provincias a establecer plazos de prescripción liberatoria (de aplicación en materia tributaria).

¹⁶⁵ Cf. artículo 2.562 inciso d CCC.

¹⁶⁶ Cf. su artículo 855 incisos 1 y 2.

¹⁶⁷ Cf. su artículo 20.

peligrosas) pero con restricciones tales que desvirtúan su viabilidad¹⁶⁸; régimen que prórroga mediante, rige desde el 1° de enero de 2021¹⁶⁹.

En consecuencia, según el derecho común, cuando se contrate un dron para realizar trabajo aéreo o actividades afines, el plazo de prescripción por las controversias que lo involucren será de 5 años y cuando sea para el transporte de carga, será de 2 resultando del caso reparar en las previsiones del régimen de defensa del consumidor al respecto, a lo que me refiero a continuación, en los puntos 9.3.1.d y e.

9.3.1.b El efecto que produce en nuestro régimen que los drones sean considerados vehículos aéreos en lugar de aeronaves, también se plasma en materia de prescripción.

Como acabo de referir, dentro de las novedades que introdujo el Código Civil y Comercial se encuentra la regulación del contrato de transporte, cualquiera que sea el medio empleado; estableciendo que sus reglas se aplican excepto lo dispuesto en leyes especiales¹⁷⁰.

En tal sentido, el Código Aeronáutico constituye una de esas leyes especiales en tanto, entre otras cuestiones, regula al contrato de transporte y establece que prescribe al año la acción por daños a las mercaderías transportadas¹⁷¹.

En consecuencia, desde la perspectiva de la víctima, también en este aspecto el régimen del derecho común resulta más favorable que el del Código Aeronáutico.

9.3.1.c Cabe añadir, proyectado este análisis hacia el futuro, que una vez que los drones sean considerados aeronaves por nuestro ordenamiento jurídico y a la luz del plexo normativo vigente, tal situación evidenciará la falta de armonización de la normativa nacional con la internacional aplicable al transporte de drones de carga; ello, en tanto –como ya señalé– el plazo de prescripción establecido por el Código Aeronáutico opera al año¹⁷² y el Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas para el Transporte Aéreo Internacional (Montreal, 1999) lo establece en 2¹⁷³.

¹⁶⁸ Cf. su artículo 32. Remito al trabajo de mi autoría “Transporte de carga con Vehículos Aéreos No Tripulados (drones)” publicado en la Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico, n° 56 (agosto 2020) en el que analizo pormenorizadamente esta cuestión.

¹⁶⁹ Cf. Resolución ANAC n° 178/2020.

¹⁷⁰ Cf. su artículo 1281.

¹⁷¹ El plazo se cuenta desde la llegada al punto de destino o desde el día en que debía haber llegado o desde la detención del transporte, cf. su artículo 228 inciso 1.

¹⁷² Cf. artículo 228 inciso 1° CA.

¹⁷³ Cf. su artículo 35 punto 1.

9.3.1.d Por último, para aquellas relaciones que puedan ser calificadas como de consumo¹⁷⁴, la ley especial (n° 24.240, LDC) contempla un plazo de prescripción intermedio, 3 años¹⁷⁵.

Cabe referir que la LDC establece en su artículo 63 que resulta de aplicación supletoria a la normativa aeronáutica en lo referente al transporte aéreo, por lo que, en trabajo aéreo y uso comercial de drones, resulta indudable su aplicación; como así también su subsidiariedad en el transporte de carga.

9.3.1.e En consecuencia, la concurrencia de leyes especiales genera ciertas singularidades en materia de prescripción.

Así, cuando la contratación (trabajo aéreo o actividad afín y transporte de carga) importe una relación de consumo, el plazo de prescripción operará a los 3 años establecido por la LDC, de orden público¹⁷⁶; el cual se interrumpe por la comisión de nuevas infracciones o por el inicio de actuaciones administrativas¹⁷⁷.

Cuando dicha contratación no importe una relación de consumo, regirá el plazo de prescripción genérico de 5 años, excepto en el caso del transporte de carga, que rige el plazo de 2 años, en ambos casos, conforme las previsiones del Código Civil y Comercial¹⁷⁸.

Cabe reparar al respecto, en que este código regula la prelación normativa en materia contractual. Así, “cuando concurren disposiciones de este código y de alguna ley especial, las normas se aplican con el siguiente orden de prelación: a) normas indisponibles de la ley especial y de este Código; b) normas particulares del contrato; c) normas supletorias de la ley especial; d) normas supletorias de este código”¹⁷⁹.

En la especie, postergan al derecho común 2 normas especiales: la ley de defensa del consumidor y el Código Aeronáutico; por lo cual, mediando una relación de consumo, torna preferente la aplicación de la ley más favorable al consumidor¹⁸⁰.

¹⁷⁴ La LDC define a la relación de consumo como “el vínculo jurídico entre el proveedor y el consumidor o usuario” (su art. 3); proveedor “es la persona física o jurídica de naturaleza pública o privada, que desarrolla de manera profesional, aún ocasionalmente, actividades de...montaje,... construcción...distribución y comercialización de bienes y servicios, destinados a consumidores o usuarios.” (cf. su art. 2) y “se considera consumidor a la persona física o jurídica que adquiere o utiliza, en forma gratuita u onerosa, bienes o servicios como destinatario final, en beneficio propio o de su grupo familiar o social. Queda equiparado al consumidor quien, sin ser parte de una relación de consumo como consecuencia o en ocasión de ella, adquiere o utiliza bienes o servicios, en forma gratuita u onerosa, como destinatario final, en beneficio propio o de su grupo familiar o social” (cf. su art. 1).

¹⁷⁵ Cf. artículo 50 LDC.

¹⁷⁶ Cf. su artículo 65.

¹⁷⁷ Cf. artículo 50 LCD.

¹⁷⁸ Cf. sus artículos 2.560 y 2.562 inciso d.

¹⁷⁹ Cf. su artículo 963.

¹⁸⁰ Cf. artículo 3 LDC.

9.3.2 La responsabilidad civil, además de emerger de un incumplimiento contractual, también surge de la violación del deber de no dañar.

En este supuesto, el reclamo de la indemnización de daños prescribe a los 3 años¹⁸¹, lo que constituye otra de las novedades del Código Civil y Comercial, al elevar el plazo bianual que consagraba el código de Vélez Sarfield.

9.3.2.1 Sin embargo, en el supuesto de que la víctima del daño fuera un integrante de la tripulación remota (piloto al mando u observador), el plazo de prescripción de la acción opera a los 2 años, dado que el daño deriva de un accidente del trabajo, para lo cual se estableció un plazo particular¹⁸².

9.3.2.2 Por último, considero necesario aludir a la acción de repetición de las sumas que un explotador¹⁸³ hubiera abonado por causa de abordaje, que prescribe a los 18 meses de la fecha del abordaje o si el pago, transacción o sentencia firme ocurrió antes, a los 6 meses de que hubieren tenido lugar¹⁸⁴ y siempre que hubiera puesto el requerimiento¹⁸⁵ en conocimiento del explotador contra quien pretende ejercer tal derecho¹⁸⁶.

Un ejemplo a partir de acontecimientos reales, sería el dron que embiste o se interpone en la trayectoria de una aeronave durante la fase de aterrizaje o despegue y cuyo impacto, además del daño a la aeronave embestida, provoca una desestabilización o cualquier movimiento que concluye en un abordaje o dañen a algún pasajero, tripulante o tercero en superficie.

Las indemnizaciones que el explotador de la aeronave abonare a los damnificados, de considerarse aeronaves a los drones, sería susceptible de repetición al amparo de los artículos 171 a 174 del Código Aeronáutico; de lo contrario, deberá procederse con arreglo al derecho común (artículos 915 y ss CCC).

Como ya señalé, habida cuenta que nuestra regulación no considera aeronaves a los drones, el accidente que los involucre no puede ser considerado abordaje en los términos del artículo 170 del Código Aeronáutico; razón por la cual resulta de aplicación el plazo genérico de 5 años establecido por el Código Civil y Comercial¹⁸⁷, el cual redujo a la mitad el que preveía el Código Civil.

¹⁸¹ Cf. artículo 2.561 segundo párrafo CCC.

¹⁸² Cf. artículo 2.562 inciso b CCC.

¹⁸³ En materia aeronáutica, explotador es quien ha inscripto tal condición con relación a una aeronave en el Registro Nacional de Aeronaves; resultando tal carácter independiente –pero, claro está, no excluyente- de los derechos de propiedad y uso (locación, *leasing*, fletamento, intercambio, comodato) sobre aquella.

¹⁸⁴ Cf. artículo 227 CA.

¹⁸⁵ El Código expresa “explotador demandado” (v. su artículo 173). No solo por imperio de la mediación prejudicial obligatoria (instaurada para la justicia nacional en 1995 mediante la Ley n° 24.573) sino que también por resultar este tipo de reclamaciones susceptibles de acuerdos extrajudiciales, considero atinado interpretar que la notificación en cuestión alcanza tanto a la demanda, como a la mediación y a toda reclamación del damnificado por medio fehaciente.

¹⁸⁶ Cf. artículo 173 CA. Constituye un plazo de caducidad; esto es, vencido el plazo no puede ejercerse la acción.

¹⁸⁷ Cf. artículo 2.560 CCC.

10 – CONCLUSIÓN

El análisis que antecede refleja que el carácter de vehículo aéreo, no aeronave, de los drones repercute en materia de responsabilidad, tanto en el ámbito administrativo, penal, civil y comercial.

Desde la perspectiva de la víctima o del contratante afectado por el incumplimiento del explotador de un dron, el régimen del Código Civil y Comercial se vislumbra más favorable en términos de la cuantificación del daño y en los términos de los plazos de prescripción.

Pero, en mi opinión, donde tal disparidad presenta consecuencias concretas en desmedro de la víctima es cuando el daño se extiende a varias personas, sean pasajeros, sus equipajes, carga y terceros en superficie; supuestos en que la limitación de las indemnizaciones fundadas en la ley especial se dividen y luego prorratan entre los damnificados o sus causahabientes.

Es entonces cuando la cuantía de la indemnización a cada víctima permitirá evaluar los claroscuros de cada régimen.

Ello, en tanto el tope indemnizatorio previsto por el Código Aeronáutico, en términos individuales, supera el monto de las indemnizaciones fijadas con arreglo al Código Civil y Comercial¹⁸⁸.

Nuestro más alto tribunal reconoció la constitucionalidad del límite indemnizatorio del Código Aeronáutico, imponiéndose aclarar que en los casos motivo de sus pronunciamientos nunca hubo pluralidad de víctimas; por lo que el sistema de indemnización limitada, divisible y prorrateable establecido por la ley especial confrontado al de reparación plena consagrado por el derecho común, torna harto inverosímil que ante una tragedia aérea con múltiples víctimas el régimen indemnizatorio del Código Aeronáutico pueda superar el test de constitucionalidad judicial¹⁸⁹.

Mucho menos, si se añade al análisis la pérdida de armonía de nuestro régimen aeronáutico a partir de diciembre de 2013, cuando nuestro país adhirió al Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional (Montreal, 1999)¹⁹⁰ que introdujo un singular sistema de reparación, que habilita –bajo ciertas condiciones- las reclamaciones sin límites

¹⁸⁸ Cf. Base de datos de la Cámara Nacional en lo Civil (<http://consultas.pjn.gov.ar/cuantificacion/civil/index.php>).

¹⁸⁹ “El principio de la reparación integral es un principio basal del sistema de reparación civil que encuentra su fundamento en la Constitución Nacional, y dicha reparación no se logra si el resarcimiento -producto de utilización de facultades discrecionales de los jueces- resulta en valores insignificantes en relación con la entidad del daño resarcible.”, SCBA en “Papalia Marcos Sebastián c/ MTI (Mantenimiento Técnico Integral) S.R.L. y otros s/ Accidente de trabajo – acción especial” del 29/9/2020.

¹⁹⁰ Mediante la Ley n° 26.451.

indemnizatorios; lo que da lugar a que pasajeros de un mismo vuelo pero con distintos itinerarios que resulten víctimas de un mismo accidente, en virtud de los diferentes regímenes jurídicos aplicables, obtengan indemnizaciones sustancialmente distintas.

En conclusión, de *lege ferenda*, estimo necesaria la recuperación de la armonía de la ley especial en materia de responsabilidad, replicando para el transporte interno el régimen indemnizatorio convenido para aquellos en el transporte internacional y su modificación para asimilar a cierto tipo de drones (los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia) al régimen de las aeronaves. →

fabianschinca@gmail.com