

TEMAS

Derecho de los drones

Director

Moisés Barrio Andrés

■ LA LEY



TEMAS

■ LA LEY

Derecho de los drones

Director

Moisés Barrio Andrés

© **Wolters Kluwer España, S.A.**

Wolters Kluwer

C/ Collado Mediano, 9

28231 Las Rozas (Madrid)

Tel: 902 250 500 – Fax: 902 250 502

e-mail: clientes@wolterskluwer.com

<http://www.wolterskluwer.es>

Primera edición: octubre 2018

Depósito Legal: M-32107-2018

ISBN versión impresa: 978-84-9020-763-5

ISBN versión electrónica: 978-84-9020-764-2

Diseño, Preimpresión e Impresión: Wolters Kluwer España, S.A.

Printed in Spain

© **Wolters Kluwer España, S.A.** Todos los derechos reservados. A los efectos del art. 32 del Real Decreto Legislativo 1/1996, de 12 de abril, por el que se aprueba la Ley de Propiedad Intelectual, Wolters Kluwer España, S.A., se opone expresamente a cualquier utilización del contenido de esta publicación sin su expresa autorización, lo cual incluye especialmente cualquier reproducción, modificación, registro, copia, explotación, distribución, comunicación, transmisión, envío, reutilización, publicación, tratamiento o cualquier otra utilización total o parcial en cualquier modo, medio o formato de esta publicación.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la Ley. Diríjase a **Cedro** (Centro Español de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.

El editor y los autores no aceptarán responsabilidades por las posibles consecuencias ocasionadas a las personas naturales o jurídicas que actúen o dejen de actuar como resultado de alguna información contenida en esta publicación.

Nota de la Editorial: El texto de las resoluciones judiciales contenido en las publicaciones y productos de **Wolters Kluwer España, S.A.**, es suministrado por el Centro de Documentación Judicial del Consejo General del Poder Judicial (Cendoj), excepto aquellas que puntualmente nos han sido proporcionadas por parte de los gabinetes de comunicación de los órganos judiciales colegiados. El Cendoj es el único organismo legalmente facultado para la recopilación de dichas resoluciones. El tratamiento de los datos de carácter personal contenidos en dichas resoluciones es realizado directamente por el citado organismo, desde julio de 2003, con sus propios criterios en cumplimiento de la normativa vigente sobre el particular, siendo por tanto de su exclusiva responsabilidad cualquier error o incidencia en esta materia.

DERECHO DE LOS DRONES

Director

Moisés BARRIO ANDRÉS

Autores

Javier ALONSO LECUIT

Moisés BARRIO ANDRÉS

Federico BUENO DE MATA

José CABRERA RODRÍGUEZ

Enrique CECA GÓMEZ-AREVALILLO

Blanca DE MIGUEL-MOLINA

María DE MIGUEL-MOLINA

Carlos FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ

Elvira GALLARDO ROMERA

José Luis GAY MARTÍ

Ramón HERRERA DE LAS HERAS

Miguel RECIO GAYO

Virginia SANTAMARINA CAMPOS

Joaquín SARRIÓN ESTEVE

Esta regulación nacional debe además integrarse con la ya existente desde el año 2002 en la Unión Europea, por lo que hoy sólo resulta de aplicación a ciertas aeronaves no tripuladas, esto es, a las excluidas del ámbito de aplicación del derecho europeo, que hasta agosto de 2018 se contenía en el Reglamento (CE) N.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) N.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (el Reglamento 216/2008 en adelante).

En la actualidad, esta regulación europea se halla en el recién aprobado Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) N.º 2111/2005, (CE) N.º 1008/2008, (UE) N.º 996/2010, (CE) N.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) N.º 552/2004 y (CE) N.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) N.º 3922/91 del Consejo, que ha derogado al hasta ahora vigente Reglamento (CE) N.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) N.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (Reglamento 2018/1139 en adelante)⁽³⁾.

La regulación nacional aparece, *prima facie*, como una normativa residual. En nuestro país, esta regulación tuvo como punto de partida en el ámbito civil el Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (Real Decreto-ley 8/2014 en lo sucesivo), cuyo art. 50 contenía una regulación temporal de la utilización de los drones civiles. A la vez, a través del artículo 51 de esta norma, se modificó la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea. Dicho régimen jurídico «*apresurado, voluntarista y sumamente restrictivo*», a juicio de FRANCO GARCÍA⁽⁴⁾, tenía como fin «*garanti-*

(3) El art. 140 del Reglamento 2019/1139 prevé un escalonado y complejo régimen transitorio.

(4) Vid. FRANCO GARCÍA, Miguel Ángel, «El régimen jurídico de las aeronaves civiles pilotadas por control remoto: análisis del Real Decreto-Ley 8/2014, de 4 de julio», en *Diario La Ley*, N.º 4971, 2014.

zar temporalmente las operaciones del sector con los niveles necesarios de seguridad»⁽⁵⁾.

El régimen jurídico contenido en el art. 50 del mencionado Real Decreto-ley 8/2014 fue reproducido en el art. 50 de la hoy derogada Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (abreviadamente Ley 18/2014). Esta Ley conservó las modificaciones operadas por el Real Decreto-ley 8/2014 en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea. Además, la disposición final segunda apartado dos de la Ley 18/2014 habilitaba al Gobierno para determinar definitiva y reglamentariamente —deslegalizando la materia— el régimen jurídico aplicable a las aeronaves civiles pilotadas por control remoto, así como a las operaciones y actividades realizadas por ellas, estableciéndose que: «A la entrada en vigor de la referida norma reglamentaria quedará sin vigencia el contenido del artículo 50».

La regulación temporal contenida en el art. 50 de la Ley 18/2014, que nació con vocación de temporalidad, ha sido durante casi cuatro años la norma de referencia. Recientemente, el marco normativo de los drones civiles se ha visto alterado mediante la aprobación del muy esperado Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, y se modifican el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea (Real Decreto 1036/2017 en lo sucesivo)⁽⁶⁾. El Real Decreto 1036/2017, haciendo uso de la habilitación prevista en la disposición final segunda apartado dos de la Ley 18/2014, ha derogado la regulación temporal del art. 50 de la Ley 18/2014, dotando así a los drones civiles de un marco jurídico aparentemente definitivo. Sin embargo, esta regulación deberá ajustarse al Reglamento 2018/1139.

Como se ha indicado, la regulación de los drones militares es anterior a la de los drones civiles, realizando desde hace años las tareas conocidas como «DDD» (*dull, dirty y dangerous*, esto es, tediosas, sucias y peligrosas). Por ello, este tipo de drones viene siendo objeto de reglamentación desde el año 2010 (a través de la Orden PRE/1366/2010, de 20 de mayo, por la que

(5) Vid. GUERRERO LEBRÓN, María Jesús, «La regulación transitoria de los operadores de aeronaves civiles pilotadas por control remoto», en *Diario La Ley*, N.º 5179, 2014.

(6) BOE de 29 de diciembre de 2017, corregido el 14 de junio de 2018.

se modifica el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, aprobado por el Real Decreto 1489/1994, de 1 de julio, hoy derogado). En la actualidad, la regulación esencial se encuentra en el Reglamento de Aeronavegabilidad de la Defensa, aprobado por Real Decreto 866/2015, de 2 de octubre, y en el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, aprobado por Real Decreto 601/2016, de 2 de diciembre.

2. DRONES CIVILES: MARCO NORMATIVO

2.1. La incompleta regulación del Real Decreto-ley 8/2014 y de la Ley 18/2014

La Unión Europea se ocupó desde un momento temprano de intervenir sobre la actividad de los drones civiles y así, a través del Reglamento (CE) N.º 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea (abreviadamente el Reglamento 1592/2002), acometió una primera regulación en la que ya se excluía de su ámbito de aplicación, entre otras, a aquellas aeronaves civiles no tripuladas con una masa operativa (o masa máxima en despegue, MTOW, en adelante simplemente masa⁽⁷⁾) *no superior a 150 kg*. Ello permitía a los Estados miembros abordar la regulación en sus respectivos países del régimen de las aeronaves civiles no tripuladas excluidas de la regulación armonizada europea. La misma exclusión se contemplaba en el apartado i) del Anexo II del hoy derogado Reglamento 216/2008, que derogó el Reglamento 1592/2002. Por lo tanto, esta regulación de mínimos que hasta ese momento había efectuado la Unión Europea dejaba abierta la puerta a hasta veintisiete regulaciones nacionales diferentes en materia de drones de hasta 150 kg., con la inseguridad jurídica que ello implica. Tal circunstancia ha sido criticada por numerosos autores, como indican GUERRERO LEBRÓN, CUERNO REJADO y MÁRQUEZ LOBILLO⁽⁸⁾.

(7) La letra f) del art. 5 del Real Decreto 1036/2017 define a la masa máxima al despegue como «Máxima masa, incluyendo la carga de pago, y el combustible o las baterías en caso de motores eléctricos, para la que el fabricante ha establecido que la aeronave puede realizar la maniobra de despegue con seguridad, cumpliendo con todos los requisitos de certificación, cuando proceda ésta, o, en otro caso, teniendo en cuenta la resistencia estructural de la aeronave u otras limitaciones».

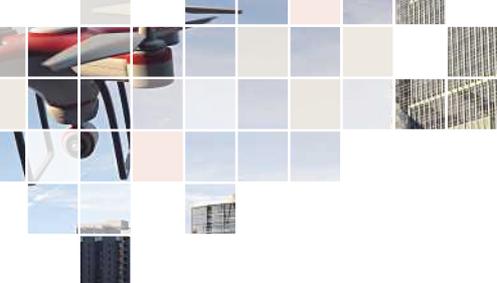
(8) Vid. GUERRERO LEBRÓN, María Jesús, CUERNO REJADO, Cristina y MÁRQUEZ LOBILLO, Patricia, «Aeronaves no tripuladas: estado de la legislación para realizar su integración en el espacio aéreo no segregado», en *Revista de Derecho del Transporte*, N.º 12, 2013.

No se apresuró, sin embargo, el legislador en nuestro país a regular este tipo de aeronaves no tripuladas: la regulación en España se demoró más de doce años. Llama la atención el hecho de que el 7 de abril de 2014, ante la creciente comercialización de estos aparatos, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) publicase una circular en la que recordaba que en España no estaba permitido el uso de drones para aplicaciones civiles. Más específicamente, se indicaba que en nuestro país no estaba permitido el uso de aeronaves pilotadas por control remoto, con fines comerciales o profesionales, para realizar actividades consideradas trabajos aéreos, como la fotogrametría, agricultura inteligente, reportajes gráficos, inspección de líneas de alta tensión, ferroviarias, vigilancia de fronteras, detección de incendios forestales, reconocimiento de los lugares afectados por catástrofes naturales para dirigir las ayudas adecuadamente, etc.

En apenas tres meses, en julio de 2014, el legislador español, apretado por la realidad, por fin dio respuesta normativa a una realidad que hasta entonces había obviado. Así, mediante la aprobación del art. 50 del Real Decreto-ley 8/2014 y su mantenimiento en el también art. 50 de la Ley 18/2014, se dotó de cierto marco normativo a las actividades que podían realizarse con drones civiles. Resulta llamativo el empleo de la normativa de urgencia para regular un sector con tal retraso. Esta regulación se ha efectuado en virtud de las competencias exclusivas atribuidas al Estado por el art. 149.1.20 de nuestra Constitución («*Control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y matriculación de aeronaves*»), por lo que las competencias en la materia se atribuyen al Ministerio de Fomento y, muy especialmente, a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA). Esta regulación sería la vigente en tanto el Gobierno aprobase la norma reglamentaria para la que había sido habilitado por la disposición final segunda apartado dos de la Ley 18/2014 y que finalmente vio la luz a través del citado Real Decreto 1036/2017.

Como es sabido, la regulación de diversos tipos de aeronaves civiles no tripuladas en el Reglamento 216/2008 implicaba que los legisladores nacionales sólo hubieran podido regular aquellas aeronaves que quedaban excluidas del ámbito de aplicación de la norma europea, de lo que se infiere que la intervención nacional operada a través del art. 50 de la Ley 18/2014 era incompleta. Esta patología se ha agravado tras la aprobación del Reglamento 2018/1139, que amplía notablemente su ámbito de aplicación, pues ya no excluye a los drones de menos de 150 kg.

En la reglamentación nacional inicial de 2014 se establecían los requisitos (objetivos, subjetivos y procedimentales) para poder realizar actividades



Se estima que el número de operaciones con drones superará al de las operaciones de aeronaves tripuladas en el próximo decenio. El mundo está ahora al borde de una revolución en la aviación. Los drones son la última tecnología «disruptiva», y mientras que el mercado de consumo ha sido rápido en adoptar esta novedad, los marcos jurídicos de los Estados, de la Unión Europea e internacional están respondiendo mucho más lentamente a ella. Y es que los drones representan la invención más significativa para la industria de la aviación desde la Segunda Guerra Mundial.

La obra, que es la primera escrita en castellano en presentar el Derecho de los Drones de manera *exhaustiva e interdisciplinar*, brinda un enfoque integral que desarrolla las principales cuestiones jurídicas, comerciales, económicas, de seguridad y ciberseguridad, así como de políticas públicas asociadas con los drones. Además, está plenamente actualizada al contenido tanto del Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, como del recién publicado Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea.

Dado el interés casi universal en los drones, este libro es de utilidad para los lectores de todos los campos, no sólo del sector jurídico.

