

Revista de Derecho del Transporte

Terrestre | Marítimo | Aéreo y Multimodal

Rdt · 2018 · N.º 21



SUMARIO

	<u>Pág.</u>
DOCTRINA	
PATRICIA MÁRQUEZ LOBILLO, <i>Análisis preliminar del futuro marco jurídico europeo para las operaciones con aeronaves pilotadas por control remoto: hacia la armonización plena</i>	13
NEREA IRACULIS ARREGUI, <i>Legitimación del consignatario del buque para ampararse en la cláusula de jurisdicción extranjera: responsabilidad derivada del conocimiento de embarque</i>	45
PAOLA RODAS PAREDES, <i>El fletamento por tiempo y por viaje y la obligación de navegabilidad</i>	73
CIARA VICENTE MAMPSEL, <i>El pilar del mercado del «cuarto paquete» ferroviario: un nuevo impulso a la competitividad del ferrocarril en Europa</i>	95
TRIBUNA PROFESIONAL	
JOSÉ MIGUEL SÁNCHEZ BARTOLOMÉ, <i>El control europeo de la seguridad operacional de las compañías aéreas de terceros Estados</i>	121
SECCIONES	
TRANSPORTE TERRESTRE	
A. Jurisprudencia	158
I. Reseñas de jurisprudencia	158
1. Tribunal de Justicia de la Unión Europea.....	158
2. Tribunal Supremo	162
a) Transporte de mercancías	162
b) Transporte de viajeros.....	162

	Pág.
3. Tribunales Superiores de Justicia.....	165
4. Audiencias Provinciales.....	169
a) Transporte nacional de mercancías por carretera	169
b) Transporte internacional de mercancías por carretera (CMR).....	171
c) Transporte de viajeros por ferrocarril.....	173
5. Juzgados de lo Mercantil	174
II. Comentarios de jurisprudencia	175
1. «Sobre los requisitos económicos para la obtención de una autorización administrativa de transporte público (pesado) de mercancías (Comentario a la STJUE de 8 de febrero de 2018, asunto C-181/17)», por <i>Stella Solernou Sanz</i>	175
2. «La nueva acción directa del porteador efectivo contra el cargador a la luz de la Sentencia del Tribunal Supremo de 24 de noviembre de 2017 (644/2017)», por <i>Alcestes M. Cervera Martín</i>	184
B. Derecho de la competencia	193
I. Autoridades Autonómicas	193
II. Jurisprudencia	194
C. Recensiones y bibliografía	195
I. Recensiones.....	195
1. MESEGUER VELASCO, Silvia, <i>Transporte público y factor religioso</i> , Madrid, Dykinson, 2017, 317 pp., ISBN: 978-84-9148-467-7, por <i>Núria Reguart Segarra</i>	195
2. BELINTXON MARTÍN, Unai, <i>La necesaria adecuación de la Legislación Vasca del Transporte a la dimensión transfronteriza</i> , Cizur Menor, Thomson Reuters/Aranzadi, 2018, 220 pp., ISBN: 9788491970361, por <i>Dra. Marta Casado Abarquero</i>	199
II. Bibliografía.....	200

TRANSPORTE MARÍTIMO

A. Noticias.....	207
B. Legislación.....	212
I. Unión Europea	212
1. Contaminación marina	212
2. Seguridad marítima.....	213
3. Laboral	216
II. Nacional.....	218

	Pág.
1. Construcción naval.....	218
2. Contaminación marina.....	219
3. Seguridad marítima.....	221
III. Convenios e instrumentos internacionales	223
C. Jurisprudencia	223
I. Reseñas de jurisprudencia	223
1. Tribunal Supremo	223
2. Audiencia Nacional	224
3. Tribunales Superiores de Justicia.....	225
II. Comentarios de jurisprudencia	226
1. «Un supuesto de responsabilidad del porteador por retraso a la luz de la Ley de Navegación Marítima», por <i>Juan Carlos Sáenz García de Albizu e Iñaki Zurutuza Arigita</i>	226
D. Recensiones y bibliografía	241
I. Recensiones	241
1. BERLINGIERI, Francesco y MUSI, Massimiliano (eds.), <i>Maritime, Port and Transport Law: Current Scenarios and Emerging Issues</i> , Bologna, Bonomo Editore, 2017, 576 pp., ISBN: 9788869720772, por <i>Ainhoa Fernández García de la Yedra</i>	241
2. FOTINOPOULOU BASURKO, Olga y MARTÍN OSANTE, José Manuel (dirs.), <i>New Trends in Maritime Law: Maritime Liens, Arrest of Ships, Mortgages and Forced Sale</i> , Cizur Menor, Thomson Reuters/Aranzadi, 2017, 564 pp., ISBN: 978-84-9152-773-2, por <i>Ainhoa Fernández García de la Yedra</i>	244
II. Bibliografía.....	248

TRANSPORTE AÉREO Y MULTIMODAL

A. Noticias.....	256
B. Legislación	259
I. Legislación extranjera.....	259
1. «Comentarios a la Ley peruana 30.740 que regula el uso y las operaciones de los sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPAS)», por <i>Miguel Mena Ramírez</i>	259
II. Legislación nacional	265
III. Legislación laboral y de la Seguridad Social	272
C. Jurisprudencia	273

	Pág.
I. Reseñas de jurisprudencia	273
1. Transporte aéreo	273
a) Pasajeros.....	273
a') Denegación de embarque.....	273
b') Cancelación de vuelo	275
c') Retraso	281
d') Gran retraso	281
e') Destrucción, pérdida y avería de equipaje.....	282
f') Daños morales	284
g') Otras cuestiones	285
II. Comentarios de jurisprudencia	296
1. «La acción de compensación económica del Reglamento (CE) 261/04 es “materia contractual” a los efectos del art. 7.1 del Reglamento (UE) 1215/12 para la aplicación de reglas especiales de competencia internacional. Comentario a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala 3. ^a), de 7 de marzo de 2018», por <i>Irene Nadal Gómez</i>	296
2. «La Corte di Cassazione Italiana si pronuncia sulla distribuzione del carico probatorio in relazione alla responsabilità del vettore aereo per ritardo e ai fini della compensazione pecuniaria di cui al reg. (CE) n. 261/2004», por <i>Luca Ancis</i>	314
3. «Comentario a la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 3. ^a , 593/2018, de 12 de abril de 2018», por <i>Carmen Rojo Álvarez-Manzaneda</i>	329
4. «El Tribunal de Justicia de la Unión Europea declara que una “huelga salvaje” no puede ser considerada “circunstancia extraordinaria” ex art. 5, apartado 3, del Reglamento (CE) 261/2004. Comentario a la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala 3. ^a), de 17 de abril de 2018», por <i>Paula Belmonte de la Villa</i>	335
D. Derecho de la competencia	345
I. Acuerdos	345
II. Concentraciones	346
III. Ayudas de Estado	349
IV. Propuesta del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la Defensa de la Competencia en el transporte aéreo y por el que se deroga el Reglamento (CE) núm. 868/2004, del Parlamento Europeo y del Consejo [COM(2017)0289 - C8-0183/2017 - 2017/0116(COD)]	352
E. Recensiones y bibliografía	353
I. Recensiones.....	353

	Pág.
1. KEARNS, Suzanne K., <i>Fundamentals of international aviation</i> , London, Routledge, 2018, 372 pp., ISBN: 978-1-138-70894-5, por <i>María Jesús Blanco Sánchez</i>	353
2. PRUNEDDU, Giovanni, <i>Le compagnie low cost tra disciplina dei servizi aerei e tutela dell'utente</i> , Canterano (RM), Aracne, 2017, 164 pp., ISBN: 978-88-255-0412-5, por <i>José Manuel Martín Osante</i>	355
3. ANCIS, Luca, <i>Informazione e assistenza del passeggero nel trasporto aereo. Il mutamento dei connotati dell'obbligo di protezione</i> , Napoli, ESI, 2017, 490 pp., ISBN: 978-88-495-3357-6, por <i>Massimo Deiana</i>	360
4. CHASSOT, Laurent, <i>Les sources de la responsabilité du transporteur aérien international</i> , Zürich, Schulthess, 2012, 371 pp., ISBN: 978-3-7255-6426-2, por <i>Vincent Grellière</i>	361
II. Bibliografía.....	365
1. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte aéreo	365
2. Artículos en revistas y capítulos de libros: transporte multimodal.	371
3. Artículos en revistas y capítulos de libros: Derecho espacial	372
SEGUROS	
A. Noticias.....	375
B. Legislación	377
I. Europea.....	377
II. Estatal	378
III. Autonómica.....	381
C. Jurisprudencia	381
I. Reseñas de jurisprudencia	381
1. Seguros marítimos	381
2. Seguros terrestres.....	383
a) Seguro de transporte terrestre de mercancías.....	383
a') Riesgo e interés asegurado.....	383
b') Obligaciones de las partes. Interpretación	389
c') Determinación de la indemnización.....	393
d') Legitimación activa. Repetición del asegurador	395
e') Legitimación pasiva. Responsabilidad del porteador.....	400
f') Prescripción de la acción. Extinción del contrato.....	401
b) Seguro de responsabilidad civil del porteador.....	401
c) Seguro de transporte terrestre de viajeros	402
3. Seguros aéreos	414
D. Recensiones y bibliografía.....	415
I. Bibliografía.....	415

DOCTRINA

ANÁLISIS PRELIMINAR DEL FUTURO MARCO JURÍDICO EUROPEO PARA LAS OPERACIONES CON AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO: HACIA LA ARMONIZACIÓN PLENA*.**

Patricia Márquez Lobillo

Profesora Contratada Doctora de Derecho Mercantil
Acreditada al Cuerpo de Profesores Titulares de Universidad
Universidad de Málaga

RESUMEN

La demanda de un régimen jurídico específico y uniforme para las operaciones con aeronaves pilotadas remotamente ha sido una constante preocupación de todos aquellos que nos hemos dedicado al estudio de la materia y, especialmente, de la industria y de los operadores. Se ha considerado que el mismo es imprescindible para garantizar el establecimiento de un Mercado único de «drones» competitivo y, lo que es más importante, la seguridad operacional y jurídica. Las Instituciones comunitarias y las que tienen competencia en materia de seguridad de la aviación se han hecho eco de esta demanda. Nos proponemos analizar las propuestas legislativas del futuro marco jurídico europeo para las operaciones con aeronaves pilotadas por control remoto en las categorías abierta y específica, que se prevé vea la luz en 2019.

Palabras clave: aeronaves pilotadas por control remoto, UAS, drones, seguridad aérea, armonización.

SUMARIO: I. UN MARCO JURÍDICO ESPECÍFICO PARA LAS OPERACIONES CON AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO: RAZONES PARA SU ELABORACIÓN.—II. LAS AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO EN LA PROPUESTA DE NUEVO REGLAMENTO BASE.—III. LAS AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO EN LA PROPUESTA DE REGLAMENTO TÉCNICO DE EASA: 1. Principios y reglas generales aplicables a todas las operaciones UAS. 2. Operaciones UAS en categoría abierta. 3. Operaciones UAS en categoría específica.—IV. REGLAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LAS OPERACIONES CON AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO EN LA PROPUESTA DE REGLAMENTO DE LA COMISIÓN DE FEBRERO DE 2018: 1. Consideraciones generales. 2. Operaciones UAS en categoría abierta. 3. Operaciones UAS en categoría específica.—V. BIBLIOGRAFÍA CITADA.

* Fecha de recepción del trabajo: 20/02/2018. Fecha de aceptación del trabajo: 23/04/2018.

** Este trabajo se enmarca en el seno del Proyecto ANELNOSA: El transporte como motor del desarrollo socio-económico: adaptación normativa a las exigencias legales y a las nuevas oportunidades en el sector aéreo, DER2015-65424-C4-4-P. Investigadora principal: Dra. María Jesús GUERRERO LEBRÓN.

Preliminary Analysis of the Future European Legal Framework for Operations with the Use of Remotely Piloted Aircraft: Towards Full Harmonisation

ABSTRACT

The need for specific and uniform regulation of the operation of drones, remotely piloted aircraft systems, has been an issue causing concern to all the academics and researchers interested in the topic, and also, in particular, to the industry and operators involved. The adequate regulation is essential in order to guarantee the competitive Single Market of drones, but also, even more importantly, the operational and legal security. The Community Institutions that have competences in the field of aviation security have responded to this need. We propose to analyse the proposed legislation of the future European legal framework, that is expected to be published in 2019, applicable to the operation of remotely piloted aircraft systems in the open and specific categories.

Keywords: remotely piloted aircraft systems, UAS, drones, aviation safety, harmonization.

SUMMARY: I. SPECIFIC LEGAL FRAMEWORK FOR THE OPERATIONS WITH THE USE OF REMOTELY PILOTED AIRCRAFT: REASONS FOR ITS PREPARATION.—II. REMOTELY PILOTED AIRCRAFT IN THE PROPOSAL OF THE NEW BASIC REGULATION.—III. REMOTELY PILOTED AIRCRAFT IN THE PROPOSAL OF THE EASA TECHNICAL REGULATION: 1. Principles and general rules applicable to all UAS operations. 2. UAS operations in the «open» category. 3. UAS operations in the «specific» category.—IV. RULES AND PROCEDURES FOR OPERATIONS WITH REMOTELY PILOTED AIRCRAFT IN THE DRAFT COMMISSION REGULATION OF FEBRUARY 2018: 1. General considerations. 2. UAS operations in the «open» category. 3. UAS operations in the «specific» category.—V. BIBLIOGRAPHIC REFERENCES.

I. UN MARCO JURÍDICO ESPECÍFICO PARA LAS OPERACIONES CON AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO: RAZONES PARA SU ELABORACIÓN

Hasta hace pocos años nada sabíamos de aeronaves pilotadas por control remoto, aeronaves civiles pilotadas por control remoto, vehículos aéreos no tripulados, sistemas aéreos no tripulados, RPAS (*Remotely Piloted Aircraft System*) o UAS (*Unmanned Aerial System*), vulgarmente conocida como drones¹. Las es-

¹ A pesar de que el término no es exacto como ha analizado la doctrina. Somos conscientes de ello y de que los términos técnicos se refieren a distintas realidades o mejor considerado a diferentes componentes-utilidades que se añaden a la aeronave. De las distintas expresiones nos quedamos con aquella que, como juristas, nos es propia: la de aeronave. *Vid.* C. CUERNO REJADO, *Aeronavegabilidad y certificación de aeronaves*, Madrid, 2008, y en «Situación actual de la certificación e integración de las aeronaves no tripuladas en el espacio aéreo no segregado», en S. ALEAL LUDEÑA (dir.), *Actividad aeronáutica: nuevos retos y reflexiones desde un punto de vista multidisciplinar*, Bilbao, Eusko Jaurlaritza 2, 2010. Sobre el concepto, recientemente, F. GONZÁLEZ BOTIJA, «Los drones y la Unión Europea», *Revista Española de Derecho Europeo*, núm. 65, enero-marzo de 2018 (BIB 2018/6579).

casas informaciones disponibles se relacionaban, además, con el empleo de estos vehículos aéreos en operaciones de naturaleza militar, y ni nos imaginábamos el potencial uso civil de estas aeronaves². Mucho menos que para 2030 se plantee la posibilidad de ser utilizadas en el transporte de pasajeros.

El creciente uso para operaciones de naturaleza civil, comercial o no comercial³ ha sido, en nuestra opinión, el motivo principal por el que se ha puesto en marcha la actividad legislativa⁴.

A las normas que se han elaborado hasta el momento, con especial atención a las dictadas por el legislador español, hemos dedicado algunos estudios en los que hemos sido sumamente críticas⁵ por considerar que el régimen era parcial

² Vid. Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA), «Concept of Operations for Drones. A risk based approach to regulation of unmanned aircraft», mayo de 2015. Al documento puede accederse a través del siguiente enlace: <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/concept-operations-drones>. A pesar de su especialidad, recomendamos también R. L. FINN, D. WRIGHT, L. JACQUES y P. DE HERT, *Study on privacy, data protection and ethical risks in civil Remotely Piloted Aircraft Systems operations (Final Reports)*, 2014, pp. 173 y ss., de las que se pueden deducir los múltiples usos asociados a estas aeronaves.

³ En el Apéndice 9.1 del European Aviation Safety Agency, Notice of Proposed Amendment 2017-05 (B), *Introduction of a regulatory framework for the operation of drones Unmanned aircraft system operations in the open and specific category*, RMT.0230, de 4 de mayo de 2017, al que se puede acceder en el siguiente enlace: <https://www.easa.europa.eu/document-library/notices-of-proposed-amendment/npa-2017-05> (en adelante EASA.NPA-B-2017) se detallan las siguientes operaciones de naturaleza no comercial: fotografía de paisajes, cinematografía como hobby, carreras de UAS; y de carácter comercial: inspecciones, fotografía (incluso con fines de comercialización), película, búsqueda y rescate (SAR), vigilancia, documentación, mapeo (aéreo), imagen térmica para investigación de ingeniería civil, topografía (terrestre/geográfica), videos para turismo o arqueológicos, diseño, fabricación, medios, transmisión, industria, fotografía fija para grandes obras, protección de infraestructura crítica (centrales eléctricas y edificios gubernamentales, p. ej.), transporte (incluida la entrega de paquetes), imagen aérea y medición e investigación atmosférica (meteorología, pronóstico del tiempo).

⁴ Debemos reconocer, en este sentido, el importante papel desarrollado por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) que ya en septiembre de 2015 formuló su «Propuesta para establecer reglas comunes para la operación de drones en Europa», a la que se puede acceder en https://www.easa.europa.eu/download/ANPA-translations/205935_EASA_Summary%20of%20the%20ANPA_ES.pdf. Nos encontramos, actualmente, en el tercer estadio del camino emprendido. Como se puede observar en el mapa de ruta incorporado por la EASA en la Opinión 1/2018, de la EASA, «Introduction of a regulatory framework for the operation of unmanned aircraft systems in the “open” and “specific” categories», que se hizo pública el pasado mes de febrero. La Comisión ya ha elaborado, el 6 de febrero de 2018, su Borrador de Propuesta de Reglamento, por el que se establecen reglas y procedimientos para la operación con aeronaves no tripuladas. El Texto definitivo se espera para el primer trimestre de 2019. Tanto la Opinión como el Borrador se encuentran disponibles en el siguiente enlace: <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions/opinion-012018>

⁵ M.^a J. GUERRERO LEBRÓN, C. CUERNO REJADO y P. MÁRQUEZ LOBILLO, «Aeronaves no tripuladas: estado de la legislación para realizar su integración en el espacio aéreo no segregado», *Revista de Derecho del Transporte*, núm. 12, 2013, pp. 63 y ss.; P. MÁRQUEZ LOBILLO, «Las aeronaves civiles pilotadas por control remoto en la Ley 18/2014, de 15 de octubre», *Revista de Derecho Mercantil*, núm. 294, pp. 425 y ss.; y en «Consideraciones críticas sobre el régimen jurídico aplicable a las aeronaves civiles pilotadas por control remoto en el ordenamiento jurídico español», en J. I. PEINADO GRACIA (dir.) y M.^a C. MAYORGA TOLEDANO (coord.), *Nuevos enfoques del Derecho aeronáutico y espacial*, Madrid, Marcial Pons, 2014, pp. 539 y ss.

No podemos decir que la aprobación, el pasado 15 de diciembre de 2017, del Real Decreto 1036/2017, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, haya contribuido a disipar las dudas que teníamos, ni a solucionar muchos de los problemas que planteamos. El mismo ha sido objeto de un detallado comentario, en el que hemos participado y que verá la luz en unos meses.

(estatuto del operador y de la aeronave y poco de aeronavegabilidad), inapropiado para este tipo especial de aeronaves [debemos recordar que aspectos de trascendencia como la responsabilidad o el seguro se vinculan a la MTOM (*Maximum Take-Off Mass*) de la misma, lo que no tiene sentido en la época de los «nano-drones»⁶] e insuficiente (al no abordar de forma expresa el tratamiento legislativo de aspectos de la trascendencia o el calibre de la incidencia que el uso de estas aeronaves puede tener en la intimidad y la captación de datos de naturaleza personal)⁷.

El establecimiento de un marco jurídico adecuado, específico, proporcional a la nueva tipología de aeronaves, es consustancial para el desarrollo de la industria, para la creación de un Mercado único europeo de aeronaves pilotadas remotamente, competitivo, y, lo que es más importante, para garantizar la seguridad del espacio aéreo⁸.

Con dichos objetivos, se cuestionó, por un lado, la forma o modo en que debía formularse dicho marco jurídico; y, por otro, a quién había de atribuirse la competencia para su elaboración.

En cuanto a lo primero, porque se plantearon dos opciones. Una, la adaptación del Reglamento de 2008⁹, insertando en el mismo algunas modificaciones o normas *ad hoc* y completándolo con la elaboración de estándares, sobre la base

Vid. M.^a J. GUERRERO LEBRÓN (dir.), *La regulación civil y militar de las aeronaves pilotadas por control remoto. Comentario al RD 1036/2017, de 15 de diciembre*, Madrid, 2018 (en prensa).

⁶ Destaca en este sentido M.^a J. GUERRERO LEBRÓN, «La regulación transitoria de los operadores de aeronaves civiles pilotadas por control remoto», *La Ley Mercantil*, 31 de julio de 2014, *passim*.

⁷ Crítica se muestra también, en su estudio sobre el régimen español de los «drones», M. MORA RUIZ, «La necesaria ordenación jurídico-administrativa de los drones en el Derecho español: entre la libre competencia y la protección del interés general», *Revista de Derecho del Transporte. Terrestre, marítimo, aéreo y multimodal*, núm. 18, 2016, pp. 63 y ss., y en «La ordenación jurídico-administrativa de los drones en el Derecho español: entre la libre competencia y la protección del interés general», en M.^a J. GUERRERO LEBRÓN y J. I. PEINADO GRACIA (dirs.), I. CONTRERAS DE LA ROSA (coord.), *El Derecho aéreo entre lo público y lo privado. Aeropuertos, acceso al mercado, drones y responsabilidad*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la UNIA, 2017, pp. 244 y ss.

En relación con la omisión de los mecanismos de protección de los datos personales, nos remitimos a nuestras consideraciones al respecto en P. MÁRQUEZ LOBILLO, «Incidencia de la aprobación del Reglamento (UE) 2016/679 de 27 de abril de 2016 sobre la captura y tratamiento de datos personales en operaciones con “drones”», *La Ley Mercantil*, núm. 28, septiembre de 2016. En la doctrina, además, vid. P. ESCRIBANO TORTAJADA, «Drones y derecho a la intimidad: estado de la cuestión y problemas que se plantean en la actualidad», en M.^a J. GUERRERO LEBRÓN y J. I. PEINADO GRACIA (dirs.), I. CONTRERAS DE LA ROSA (coord.), *El Derecho aéreo entre lo público y lo privado. Aeropuertos, acceso al mercado, drones y responsabilidad*, Sevilla, Servicio de Publicaciones de la UNIA, 2017, pp. 244 y ss.; T. VÁZQUEZ RUANO, «Implicaciones legales de las aeronaves tripuladas por control remoto en el ámbito comercial. Protección de la información personal», *Revista de Derecho del Transporte. Terrestre, Marítimo, Aéreo y Multimodal*, núm. 17, 2016, pp. 151 y ss.

⁸ Así lo viene manifestando EASA desde 2013 en su *Roadmap for the integration of civil Remotely Piloted Aircraft Systems into the European Aviation System*.

⁹ Reglamento (CE) núm. 216/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero, 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) núm. 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE. Un análisis del mismo, en relación con los drones, encontramos en J. SARRIÓN ESTEVE, «El régimen jurídico de la utilización de los drones. Una aproximación multinivel a la legislación europea y española», *Revista de la Escuela Jacobea de Posgrado*, núm. 12, junio de 2017, pp. 103 y ss.

de las reglas proporcionadas por los organismos internacionales [*Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems* (JARUS), Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)]. Dos, la creación de disposiciones específicas para las UAS, en las que se contemplaran todos los aspectos relacionados con la realización de las operaciones, desde su tipología, a los puramente técnicos, pasando por los requisitos de aeronavegabilidad o los relativos a la exigencia de responsabilidad por daños ocasionados en tierra o en el aire, incluida la cobertura de dichas responsabilidades.

En cuanto a lo segundo, porque se ha criticado el hecho de que, tomando como referencia el peso de la aeronave, sin aludir a otros aspectos ligados a la operación y a los riesgos inherentes a la misma, los Estados miembros fuesen competentes para legislar sobre aeronaves civiles pilotadas por control remoto de menos de 150 kg. de MTOM y la Unión Europea para asumir el régimen jurídico del resto. Y se criticó, como no puede ser de otra forma, porque este planteamiento provoca un marco jurídico fragmentado, desarmonizado, poco potenciador de un Mercado europeo competitivo¹⁰, lesivo para la industria y perjudicial para los operadores. Es más, estos últimos se veían obligados a adaptarse a la legislación de los distintos Estados miembros, para la realización de operaciones transfronterizas, y muy tentados a recurrir a la legislación de los Estados miembros más permisivos.

Cualquier pretensión orientada a elaborar disposiciones legales para las operaciones con aeronaves pilotadas por control remoto debe partir de una premisa: son aeronaves¹¹. En consecuencia, deben quedar sometidas al mismo régimen jurídico aplicable a cualquier otro usuario del espacio aéreo¹². Así se contempla, de hecho, en la Propuesta de nuevo Reglamento sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil¹³, conforme a la versión aprobada en el Consejo de Europa, el pasado 15 de diciembre de 2017, y que se espera vea la luz en 2019.

¹⁰ Si analizamos las cifras facilitadas en el reciente estudio elaborado por Markets and Markets, rubricado *UAV Drones Market by Type (Fixed wing, Rotary Blade, Nano, Hybrid), Application (Law Enforcement, Precision Agriculture, Media and Entertainment, Retail) & Geography (Americas, Europe, APAC, Row). Analysis & Forecast to 2020*, de 2015, tomado como referencia por EASA en su EASA. NPA-B-2017, fácilmente entenderemos que en la actualidad el mercado europeo de drones no esté pasando por su mejor momento y que se impone la necesidad de establecer mecanismos que permitan potenciarlo y contribuyan a un nivel de competitividad equiparable al que existen en otros continentes.

¹¹ Así se prevé, de forma expresa, en el Anexo 7 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, de 1944, 9.ª ed. de 2006, reformado en 2012, y en la Circular 328, *Sistemas de aeronaves no tripuladas* (UAS) de la OACI, de 2011.

¹² Para I. QUINTANA CARLO, «El régimen jurídico de las aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS): una interpretación en clave de Derecho privado», *Aequitas virtual. Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas de la Universidad del Salvador*, 2016, disponible en <http://p3.usal.edu.ar/index.php/aequitasvirtual/article/view/5746>, desde la óptica del Derecho privado del transporte, del Derecho de la navegación, bastaría con aplicar el principio de equivalencia funcional y someter a los RPAS al mismo régimen al que se someten el resto de aeronaves.

¹³ Conforme a lo establecido en el art. 3 de la Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea, y se deroga el Reglamento (CE) núm. 216/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, COM (2015) 613 final, Bruselas, 7 de diciembre de 2015, conforme a la versión aprobada en el seno del Consejo, con vistas a la aprobación como Texto definitivo, el 15 de diciembre de