

SEGURO DE DRONES*

Federico Andrés Dalmaso**

Sumario.

I. Introducción. II. Condiciones Generales. II.1. Suma Asegurada y límite de cobertura. II.2. Riesgo cubierto. Franquicia. II.3. Riesgo no asegurable. II.4. Cargas del asegurado. II.5. Defensa en proceso civil y penal. III. Condiciones Adicionales. III.1. Todo Riesgo. III.2. Responsabilidad por competencia deportiva y recreativa. IV. Conclusiones.

1. Introducción.

El 26 de diciembre de 2016, se publicó la Resolución N° 40.250 ¹ de la Superintendencia de Seguros de la Nación en el Boletín Oficial mediante la cual, se aprueban las *Condiciones Contractuales del Seguro de Responsabilidad Civil para Vehículos Aéreos Pilotados a Distancia*, con carácter general y uniformes.

Dicha resolución viene a cumplimentar y completar lo dispuesto por Resolución N° 527/2015 ² de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), reguladora en forma provisional de las condiciones y requisitos para la utilización de los comúnmente denominados DRONES.

Recordemos que la ANAC impuso la *obligatoriedad* por parte de los propietarios u operadores de vehículos aéreos pilotados a distancia *de contratar un Seguro de Responsabilidad Civil por los Daños* que pudieran ocasionarse por acción u omisión a Terceros, léase personas o cosas materiales. (Art. 13 - Res. 527/15 ANAC³)

La obligatoriedad en la contratación de un seguro de responsabilidad civil, lo es, *para aquellos* vehículos aéreos no tripulados *que requiera de autorización* previa para ser utilizados, de los que *se excluyen aquellos de uso recreativo*, que no requieren en forma obligada; *y deportivos*, que poseen una cobertura específica de la que posteriormente hablaremos.

Mediante la mencionada resolución, la SSN aprueba las condiciones generales y cláusulas adicionales las que establecen las definiciones de la materia, el riesgo cubierto, los límites de responsabilidad, los riesgos no asegurados y el desarrollo del modo de verificación de un siniestro, entre otras.

* Publicado en la Revista N° 33 del Instituto de Derecho del Seguro del Colegio de Abogados de Rosario, p.39. Año 2018.

** *Abogado de Derecho de Daños. Miembro de la Comisión Directiva del Instituto de Derecho del Seguro del Colegio de Abogados de Rosario. Miembro titular de la Asociación Argentina de Derecho de Seguros. Sección Nacional de A.I.D.A. y Vicepresidente de AIDA JOVEN.*

¹ http://kronos.ssn.gob.ar/sce/public/publicView.faces?_cid=1c2

² <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/245000-249999/249159/norma.htm>

³ ARTÍCULO 13. "Los propietarios u operadores de vehículos aéreos pilotados a distancia o sistemas de vehículos aéreos pilotados a distancia están obligados a contratar un seguro de responsabilidad por los daños a terceros que pudiera ocasionar su operación.(...)".

II. Condiciones Generales

II.1. Suma asegurada y límite de cobertura.

Tanto en el articulado de la resolución como en las cláusulas del Anexo aprobado, se indica que *“La suma asegurada no podrá ser inferior a la establecida por la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL (ANAC) en la Resolución ANAC 527/2015 y sus modificatorias y complementaria”*

En este punto encontramos innecesaria la remisión efectuada. Remisión que a su vez refiere otra remisión.

Resolución 527/2015 ANAC, Art 13:

*(...) No se autorizará la circulación aérea de vehículo alguno previsto por este artículo, a menos que acredite tener asegurados tales daños. **Las coberturas de riesgos no podrán ser inferiores a las establecidas, para aeronaves, en el artículo 160 del Código Aeronáutico.***

Art. 160 del Código Aeronáutico:

“El explotador es responsable por cada accidente hasta el límite de la suma equivalente en pesos al número de argentinos oro que resulta de la escala siguiente, de acuerdo a la cotización que éstos tengan en el momento de ocurrir el hecho generador de la responsabilidad:

1) 2000 argentinos oro para aeronaves cuyo peso no exceda de 1000 kilogramos;

La calificación de drones según la propia resolución se realiza sobre peso de aeronave vacío, por lo que, salvo los drones militares que poseen una envergadura que suelen superar dicho peso, todos lo serán en inferioridad de los 1000 kg, siendo el Inc 1º del Art. 160 de código aeronáutico la suma asegurada mínima, que equivale a 2000 argentinos oro.

Considerando que la cotización del BCRA del Argentino Oro para la fecha de presentación del presente artículo, el 4to Trimestre del año 2017 es de \$ 5.183,33, podemos concluir que la **suma asegurada mínima** no podrá ser inferior a **\$10.366.660 Pesos Diez Millones Trescientos Sesenta y Seis Mil Seiscientos Sesenta.**

Así es expuesto al Art 4 de las condiciones generales donde la suma asegurada es el importe mínimo para la cobertura de lesiones y/o muerte de terceros como para daños materiales a cosas de terceros.

Si bien puede interpretarse que dichas remisiones pueden obedecer a un concepto progresista, para así no circunscribir la base de suma asegurada a un monto fijo y poseer una actualización suficiente para mantenerse acorde a los cambios económicos de la realidad, desde otro punto de vista puede verse en contraposición a lo dispuesto por el Art. 985 de C.C.C..⁴

⁴ ARTICULO 985. Requisitos. Las cláusulas generales predisuestas deben ser comprensibles y autosuficientes. La redacción debe ser clara, completa y fácilmente legible. Se tienen por no convenidas aquellas que efectúan un reenvío a textos o documentos que no se facilitan a la contraparte del predisponente, previa o simultáneamente a la conclusión del contrato. La presente disposición es aplicable a la contratación telefónica, electrónica o similares.

En este punto, las compañías que procedan a la comercialización de dichas pólizas, *deberán* de tomar los recaudos necesarios para no incurrir en reenvíos a otros textos que no sean facilitados al momento de contratación para evitar ulteriores planteos judiciales.

Es dable la aclaración, en cuanto a que la suma asegurada de la que venimos haciendo alusión, opera dentro de las pólizas de Drones como suma asegura mínima, y ningún texto será aprobado por la SSN para su comercialización, quienes pretendan otorgar una cobertura menor.

Entendemos también, que las pólizas con destino al aseguramiento de éstos vehículos aéreos no tripulados, deberán de tener una vigencia trimestral, o realizarse enmiendas sobre las mismas con motivo de mantener actualizada la suma asegurada y su correspondiente prima, en base a la forma de actualización del valor del Peso Argentino Oro.

Se encontrará a cargo de la entidad aseguradora el pago de las costas judiciales tanto en las causas civiles como penales y de los gastos extrajudiciales que por la resistencia a pretensión de terceros se genere.

II.2. Riesgo cubierto. Franquicia.

En un nítido y revelador artículo, un poco extenso quizás, se legisla que el asegurador, se obligará a mantener indemne, tanto ***el patrimonio del asegurado como el del piloto que opere el vehículo aéreo*** pilotado a distancia por los daños que le deban ser resarcidos a un tercero, provocados por el vehículo individualizado en el contrato.

En el mismo articulado no sólo refiere a los daños que puedan ser generados por el vehículo en sí, sino en un distingo de avanzada, se refiere a los daños causados por ese vehículo aéreo pilotado a distancia ***o por la carga que transporte en condiciones reglamentarias.***

Con una interpretación restringida, podemos observar su cobertura, para todo adicional indispensable para el desarrollo de la actividad objeto fin que se encuentre desarrollando el vehículo, como una cámara de filmación para aquellos destinados al uso cinematográfico, un banner publicitario o todo adicional destinado a su función, sea de construcción o de agricultura por dar algunos ejemplos.

Pero con una visión amplia, tenemos que mencionar que es sabido que, en las primeras potencias mundiales, se encuentra librada batalla entre empresas y estado, para la distribución de determinado tipo de productos mediante Vant's.

Algunos estados ya han autorizado la distribución de productos comerciales, y en otros se han autorizado su uso con fines sociales, así se han realizado -por ejemplo- campañas de entrega de insumos medicinales, en ciertas zonas de África, que son de difícil acceso.

Vemos con buen augurio la incorporación de un seguro de responsabilidad civil no sólo por los daños que el vehículo asegurado ocasiona, sino en igual medida por la carga que transporte.

De todos modos, y como baño de realidad, debemos recordar, que conforme Art. 20 Res. 527/2015 ANAC se encuentra expresamente PROHIBIDO, el transporte de carga o personas, salvo aquella indispensable para dar cumplimiento a su fin de uso autorizado.

Siguiendo los lineamientos de condiciones generales de pólizas, aclara el articulado, que *las indemnizaciones a cargo del emisor no implican una disminución en las sumas aseguradas durante la vigencia de la póliza*, lo que implica que el resarcimiento de daños por un hecho generador no opera como disminución de la suma asegurada.

En caso de existencia de *pluralidad de damnificados* por el mismo hecho, léase lesiones, muertes o daño materiales, la suma asegurada será distribuida a *prorrata*. La pluralidad de acciones y procesos serán acumulados conforme Art 119 de la Ley de Seguros.⁵

Se *excluye como terceros* al cónyuge o integrante de la unión convivencial en los términos del Art. 509 del C.C.C. y a los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad. Tampoco será considerado tercero aquella persona en relación de dependencia laboral con el propietario y operador del vehículo cuando el hecho generador se produzca *en oportunidad o con motivo del trabajo*.

Se aprueba como modo posible de contratación la imposición de un monto de **franquicia** deducible a cargo del asegurado con motivo de realizar una diversificación del riesgo asumido y conllevar de dicho modo una reducción proporcional en el premio a abonar, que teniendo en consideración la suma mínima asegurable, será de gran impacto. Esta no podrá ser cubierta por otro seguro.

II.3. Riesgos no asegurables.

No podrán ser asegurados los daños ocasionados, o en ocasión, de la utilización de *vehículos sin autorización*. En consecuencia de ello, se exceptúan los vehículos con fines recreativos pequeños (menores a 10 KG) o deportivos.

Se exceptúa de ser indemnizado *el daño moral* ocasionado por el resultante *de tomar o utilizar fotografías o filmaciones* de terceros o de sus bienes *sin el consentimiento previo*, todo ello, en consonancia con lo dispuesto por Ley Nacional 25.326 ⁶ de Protección de Datos Personales, Resolución ANAC 527/2015 y Art. 53 del C.C.C..

No será asegurado el riesgo de una operación en simultáneo de más de un vehículo aéreo por un mismo piloto; el transporte de personas o cargas no autorizadas; su conducción por persona menor de 18 años, o de 16 años para vehículos menores de 10 KG con fines de uso recreativos; para la realización de vuelos acrobáticos o competencias deportivas u de operaciones fuera de los límites y espacios aéreos autorizados para su uso, como lo son los

⁵ <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/35000-39999/39520/norma.htm>

⁶ <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/60000-64999/64790/texact.htm>

espacios aéreos controlados para aeropuertos, aeródromos, sus cercanías y ruta aéreas entre otras (Art. 6 y ss Resol. 527/2015 ANAC).

Sin margen alguno, se prohíbe el resarcimiento de daños producidos por encontrarse el piloto a los mandos bajos los efectos del alcohol o drogas, lo que toma nota de un reclamo sostenido hacia la denominada *tolerancia 0*.

II.4. Cargas del asegurado.

Es imperativo para el asegurado *dar cumplimiento a las reglamentaciones vigentes para la conducción de los vehículos aéreos y de radiocomunicaciones*.

En consonancia con lo dispuesto por el Art. 1710 del C.C.C. se remarca la necesidad de tomar las medidas de seguridad que se estimen necesarias con motivo de *prevenir cualquier tipo de siniestro*.

La carga impuesta al asegurado al Art. 7 Inc. c) en cuanto impone el *deber* al asegurado de abstenerse de realizar vuelos en *condiciones meteorológicas no aptas visualmente para su operación segura*, estimamos que a futuro dará lugar a largos debates. Podemos ya predecir los innumerables planteos de uno y otro lado sobre la lectura de condiciones meteorológicas aptas o no, y la dificultad en cuanto a un punto de encuentro sobre la subjetividad que dicha norma implica.

Como si eso ya no fuera arto complejo, culmina el artículo indicando, *salvo que se pruebe que el piloto tomó las precauciones necesarias para evitarlas*. Más complejo aun resultará la resolución de un siniestro en condiciones meteorológicas aptas para unos y desfavorables para otros, con recaudos necesarios para unos e insuficientes para otros.

Estimamos que habría sido de conveniencia algún tipo de referencia para su correcta interpretación con motivo de evitar ulteriores planteos subjetivos de uno y otro lado.

Debemos de recordar qué, si bien los drones se encuentran encolumnados dentro de la aeronavegación, su desarrollo tecnológico y el estudio de los mecanismos de reducción de riesgos se están iniciando, a diferencia de la aviación civil comercial donde su desarrollo lleva décadas de evolución, así como la reducción de errores o mecanismos de previsión.

II.5. De los procesos civiles y penales.

En caso de demanda civil el Art. 8, impone al asegurado el *deber* de dar aviso al asegurador de la demanda promovida en su contra *en forma fehaciente* al día siguiente de su conocimiento conjuntamente con toda la información y documentos existentes.

Se legisla que la entidad aseguradora dispondrá de *dos días* desde su notificación *para la asunción o rechazo en la atención* de la misma. En caso de falta de rechazo se da por asumida su defensa.

El asegurado, para aquellas *demandas que excedan de las sumas aseguradas*, podrá, a su costo, designar profesionales de su elección.

El asegurador, en oportunidad de no asumir la defensa del proceso puede requerir información de las actuaciones del proceso. Se indica que no sólo en caso de falta de atención, sino aun en caso de su declinación, lo que estimamos como arbitrario.

En el *proceso penal*, el plazo para la aceptación o rechazo del mismo por parte de la aseguradora a *cinco* días.

A diferencia del proceso civil, el asegurado puede designar independientemente de lo resuelto por la aseguradora, al profesional de su elección para su defensa, a su costo y con necesidad de procurar la información de las actuaciones judiciales y su estado.

El incumplimiento de todas las obligaciones y cargas impuestas por la ley de seguros dan lugar a la caducidad de la cobertura.

III. Condiciones adicionales.

III.1. Todo Riesgo.

Mediante una cláusula adicional se incorporan los denominados seguros todo riesgo, que como es sabido, son los que cubren todo tipo de contingencias producidas por el vehículo determinado en el contrato de seguro, sin el detalle del pago de una franquicia adicional a cargo del tomador como se indica en las condiciones generales.

III.2. Responsabilidad por competencia deportiva y recreativa.

Dada la especificidad de uso, se aprueba dentro de las condiciones adicionales, la *cobertura para drones que participen en competencias deportivas, recreativas o acrobáticas*.

Recordando la exclusión de cobertura existente al Art 6 de las condiciones generales, el Art 2 de las condiciones adicionales viene a contrarrestar dicha imposibilidad de contratación.

Para su procedencia, se les solicita en forma imprescindible que posea la autorización y cumplimiento de todos los *requerimientos y requisitos* que dicha competencia conlleve amén de los necesarios para los de uso general.

El mercado asegurador de estos vehículos con destino de competencias deportivas ha incrementado en todos los países con comercialización de los mismos en forma exponencial. Ya casi no se registra país que posea un comercio medianamente activo que no cuente con al menos una competencia a nivel nacional.

Tomando nota de lo expuesto, aunque parezca obvio, es de remarcar que la inclusión de dicha cláusula adicional, viene a incorporar al mercado asegurador un espectro de vehículo de alta gama que se observa como altamente positivo.

IV. Conclusiones.

La Resolución 40.250 viene a dar una rápida respuesta a la Resolución ANAC 527/2015.

Dado el crecimiento exponencial de la materia -si bien no se ha dado un acabo tratamiento del tema- debemos resaltar que vemos con buenos ojos la mayoría de las cláusulas aprobadas, para dar nacimiento al seguro de drones.

Es dable resaltar la labor de la SSN en la celeridad para dar resolución al tema, su estudio e integración de desarrollo con la ANAC.

Como paso siguiente, las entidades aseguradoras podrás adherirse a las cláusulas aprobadas para la comercialización de este nuevo seguro, o bien solicitar la aprobación de nuevas para su incorporación a los contratos de seguros de drones.

Entendemos que será de vital importancia el análisis de estas cláusulas adicionales, en particular la enunciación de exclusiones de coberturas que introduzcan, los que no deben de superar el límite lógico del concepto propio de cobertura con motivo de no desnaturalizar su fin. Como punto negativo observamos la falta de introducción ni mención alguna en cuanto a la cobertura de daños ambientales. La característica más preciada por estos vehículos es la de alcanzar lugares antes imposibles. Muchas veces, la utilización de los mismos, pueden conllevar siniestros ambientales irremediables de gran magnitud. Hubiese sido deseable la introducción del tema en el articulado para su amparo, aún en la medida de lo posible.

Como fuera indicado, debemos de procurar un sistema armonizado de usuarios, beneficiarios, terceros y aseguradoras, donde todos puedan ser partícipes en forma positiva, sin necesidad de generar una desnaturalización del mismo que sólo generará un efecto negativo en la sociedad.

También es importante poner de relieve que el presente microsistema que se encuentra efectuado para la materia, en todas sus arterias, proviene de una Reglamentación Provisoria.

La regulación del espacio aéreo se encuentra delegada a la Organización de Aviación Civil Internacional, quien indicó que la regulación normativa para el vuelo de este tipo de vehículos aéreos, se iba a encontrar disponible, no antes del año 2018.

De allí, que debemos de sobrellevar el tiempo presente y tener el mayor estudio acabado posible, para el momento de adaptación de la norma al mercado asegurado y su destino final sobre la sociedad.

A diferencia de otros tiempos, el punto de partida será igual para todos los operadores del mundo, estando en sí, la capacidad para dar respuesta a un mercado que está produciendo un impacto como hacía tiempo no se veía.

Será en ese momento donde la mente deberá, una vez más, superar a la tecnología, contemplando y considerando todas las contingencias y consecuencias posibles, para dar soluciones anticipadas, a los problemas futuros que se le presenten en la cotidianidad de la sociedad, ante la presencia de un nuevo riesgo.