

El derecho aéreo entre lo público y lo privado: aeropuertos, acceso al mercado, drones y responsabilidad.
M^a Jesús Guerrero Lebrón, Juan Ignacio Peinado Gracia (Directores) ; Isabel Contreras de la Rosa (Coordinadora)
Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía, 2017. ISBN 978-84-7993-331-9. Enlace: <http://hdl.handle.net/10334/3824>

El derecho aéreo entre lo público y lo privado

.....
Aeropuertos, acceso al mercado,
drones y responsabilidad



M^a Jesús Guerrero Lebrón
Juan Ignacio Peinado Gracia
(Directores)

Isabel Contreras de la Rosa
(Coordinadora)

DRONES Y DERECHO A LA INTIMIDAD Y LA PROPIA IMAGEN: ESTADO DE LA CUESTIÓN Y PROBLEMAS QUE SE PLANTEAN EN LA ACTUALIDAD

PATRICIA ESCRIBANO TORTAJADA

*Profesora de Derecho Civil
Universitat Jaume I de Castellón*

Resumen.

Las aeronaves no tripuladas o pilotadas por control remoto, más comúnmente conocidas con el nombre de “drones”, han supuesto una revolución debido al vertiginoso desarrollo de la tecnología. Si bien en un primer momento estaban destinados a utilizarse en el campo militar, los beneficios que comportan han hecho que su uso se haya expandido hacia otros ámbitos. Hemos de resaltar que su uso generalizado ha abierto un nuevo marco para la posible lesión de nuestros derechos y, en particular, los denominados derechos de la personalidad, constitucionalizados en el art. 18 de nuestra Carta Magna. En concreto, estamos haciendo referencia a la intimidad, a la propia imagen y a la inviolabilidad del domicilio. En nuestro ordenamiento jurídico, la norma que protege los derechos de la personalidad desde el punto de vista civil, es la Ley orgánica 1/1982, de 5 de mayo, de protección civil del derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen. Pero hemos de pensar que en el año que se promulgó, es decir hace más de treinta años, el desarrollo de las tecnologías de la información y la comunicación era incipiente, y el legislador no podía prever que el desarrollo de la tecnología fuera tal, como para poder plantearse que existieran aeronaves no tripuladas que pudieran vulnerar nuestros derechos. Sin embargo, hoy es una realidad y desde nuestro punto de vista son diversos los problemas jurídicos que se pueden plantear en relación con estos derechos.

Palabras clave.

Drones, intimidad, propia imagen, inviolabilidad del domicilio.

Sumario.

1. Consideraciones previas. 2. Los derechos a la intimidad, a la propia imagen y la inviolabilidad del domicilio. 3. Referencia al impacto de los “drones” en la privacidad de los ciudadanos: 3.1. Ámbito comunitario. 3.2. Ámbito estatal. 4. Conclusión. 5. Bibliografía.

1. Consideraciones previas

El desarrollo de la tecnología en los últimos años ha sido tan vertiginoso que se han suscitado nuevos dilemas jurídicos que requieren de una regulación adecuada, a este nuevo escenario que plantean. Si todavía nos estamos enfrentando a la revolución de Internet y las redes sociales, así como a sus implicaciones en nuestras vidas y nuestros derechos, rara es la semana en que no encontremos en los medios de comunicación alguna noticia relacionada con otra de estas innovaciones tecnológicas: los denominados coloquialmente como “drones”. Si bien tales aeronaves sin piloto a bordo nacieron para destinarse a un uso militar¹, las funcionalidades que poseen han hecho que se haya recurrido a ellos para otros ámbitos: fines humanitarios, como respuesta ante determinados desastres naturales o medioambientales, prevención de incendios, vigilancia e investigación, e incluso con fines civiles o comerciales².

Como acabamos de señalar, la expresión “dron” es el término coloquial que se emplea para hacer referencia a las aeronaves no tripuladas o por control remoto. La Organización de Aviación Civil Internacional (en adelante OACI) no emplea el término dron, sino que habla de *Unmanned Aircraft Systems* (UAS)³ y de *Remotely-Piloted Aircrafts* (RPAS)⁴. Por otro lado, también se utiliza las siglas

1. Puede verse una interesante evolución del desarrollo histórico de las aeronaves tripuladas y no tripuladas en MORSELLO, M.F. (2014): “Aspectos jurídicos principales de las aeronaves sin piloto”, *Nuevos enfoques del Derecho Aeronáutico y espacial. XXXVIII Jornadas Latino Americanas del Derecho Aeronáutico y del Espacio*, Dir. PEINADO GRACIA, J.I., Coord. MAYORGA TOLEDANO, M.C., Marcial Pons, Madrid, pp. 513 a 519.
2. A este respecto puede consultarse el documento del CENTRO SUPERIOR DE ESTUDIOS DE LA DEFENSA NACIONAL (2012): *Los sistemas no tripulados*, Documentos de Seguridad y defensa, nº. 47. MORILLAS JARILLO, M^a. J., PETIT LAVALL, M^a.V. y GUERRERO LEBRÓN, M^a.J. (2014): *Derecho aéreo y del espacio*, Marcial Pons, Madrid, p. 428, mencionan como usos de los drones la detección y control de incendios. Desastres, búsqueda y rescate, control de tráfico y carreteras, localización de víctimas para rescates de emergencias, seguimiento e inspección de oleoductos, monitoreo del clima y entorno, fotografía aérea y mapeado, uso como plataforma satélite, etc. SEMPERE SAMANIEGO, J. (2014): “Usos y régimen jurídico aplicable a los drones”, *Diario La Ley*, nº. 8343, de 30 de junio de 2014, versión electrónica (LA LEY 4342/2014).
3. VÁZQUEZ RUANO, T. (2016): “Implicaciones legales de las aeronaves tripuladas por control remoto en el ámbito comercial. Protección de la información personal”. *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 17, p. 154.
4. *Vid.* en este sentido GUERRERO LEBRÓN, M.J. (2014): “La regulación transitoria de los operadores de aeronaves civiles pilotadas por control remoto”, *La Ley Mercantil*, 31 de julio de 2014, p. 3 y ss. de la versión electrónica. La OACI en su Circular 328. AN/190 de 2011 “Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)”, p.

UAV para los *Unmanned Aircraft Vehicles*⁵. En este sentido, la doctrina ha puesto de manifiesto que la terminología utilizada para los vehículos aéreos que no están tripulados no es uniforme⁶.

Por otro lado, existen diferentes clasificaciones de RPAS (militares, gubernamentales no militares y civiles)⁷ y varios tipos de vehículos aéreos no tripulados, que atienden a su tamaño, carga y autonomía de vuelo: micro y mini UAV, tácticos y estratégicos⁸. No obstante, hoy en día es muy sencillo adquirir un dron. Así, por poner un ejemplo, en una conocida cadena de tiendas de informática y electrónica, se puede comprar uno a un coste más o menos asequible sin tener excesivos conocimientos de la materia⁹.

A pesar de las enormes ventajas que puede conllevar el uso de los drones¹⁰, las implicaciones que pueden tener para nuestros derechos son considerables.

7, después de señalar que las UAS deberán operar conforme a las normas de la OACI para las aeronaves tripuladas, señala que la RPA es “una aeronave pilotada por un piloto remoto, titular de la licencia emplazado en una estación de piloto remoto ubicada fuera de la aeronave (es decir, en tierra, en barco, en otra aeronave, en el espacio) quien monitorea la aeronave en todo momento y puede responder a las instrucciones expedidas por el ATC, se comunica por enlace de voz o datos según corresponde al espacio aéreo o la operación, y tienen responsabilidad directa de la conducción segura de la aeronave durante todo su vuelo”. El texto íntegro de la circular puede consultarse en <http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328_es.pdf> (fecha de la última consulta: 15 de octubre de 2016).

5. BOUFATIT, I. (2015): “Les Drones: délimitation conceptuelle et régime juridique de base”, *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad*, Dirs. PETIT LAVALL, M^a.V y PUETZ, A., Marcial Pons, Madrid, p. 458.

6. GUERRERO LEBRÓN, M.J.; CUERNO RAJADO, C.; MÁRQUEZ LOBILLO, P. (2013): “Aeronaves no tripuladas: estado de la legislación para realizar su integración en el espacio aéreo no segregado”, *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 12, pp. 68 a 70.

7. *Ibidem*, p. 70.

8. ACED FÉLEZ, E. (2013): “Drones: una nueva era de la vigilancia y de la privacidad”, en <http://www.redseguridad.com/opinion/articulos/drones-una-nueva-era-de-la-vigilancia-y-de-la-privacidad>, nº. 48 p. 48 (fecha de la última consulta: 15 de octubre de 2016). Para ver las distintas clasificaciones de UAV y sus aplicaciones civiles de forma detallada: BARRIENTOS, A., DEL CERRO, J., GUTIÉRREZ, P., SAN MARTÍN, R., MARTÍNEZ, A., ROSSI, C., (2007): “Vehículos aéreos no tripulados para el uso civil. Tecnología y aplicaciones”, en <http://webdiis.unizar.es/~neira/docs/ABarrientos-CEDI2007.pdf>. (fecha de la última consulta: 15 de octubre de 2016).

9. En esta cadena, oscilan entre los 20 euros y los 1500. En otras tiendas pueden adquirirse con mayores especificaciones por un precio de 10.000 euros más o menos.

10. A pesar de la terminología específica que se utiliza, vamos a utilizar el término “dron” en este trabajo.

Hemos de tener presente que el desarrollo de la tecnología en general, y en este caso en particular, hace que hayan surgido nuevos problemas jurídicos que requieren de una adaptación normativa específica. La generalización de los drones ha hecho que diversos operadores se hayan planteado la importancia de establecer un marco adecuado para dar respuesta a los aspectos clave de los mismos, en este nuevo escenario. En el ámbito internacional, hemos de tomar como referencia el Convenio sobre Aviación Civil Internacional de 1944. Su art. 8 contempla a las aeronaves sin piloto en los siguientes términos: “*Ninguna aeronave capaz de volar sin piloto volará sin él sobre el territorio de un Estado contratante, a menos que se cuente con autorización especial de tal Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que los vuelos de tales aeronaves sin piloto en las regiones abiertas a la navegación de las aeronaves civiles sean controlados de forma que se evite todo peligro a las aeronaves civiles*”.

Hace unos años, parecía una cuestión muy remota que pudieran existir aeronaves no tripuladas, por decirlo de algún modo, era casi más propio de las películas de ciencia ficción. Pero hoy en día, la industria de los drones está creciendo de forma considerable y en los próximos años el desarrollo será mayor. La Comisión Europea ya ha puesto de manifiesto el impacto económico que puede tener en el futuro el mercado de los RPAS, en su *Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo: Una nueva era de la aviación. Abrir el mercado de la aviación al uso civil de sistemas de aeronaves pilotadas de forma remota de manera segura y sostenible*¹¹. Por ese motivo, ya son varios los países europeos que han empezado a regular este sector: Austria, Dinamarca, República Checa, Italia, Alemania, Países Bajos, Suecia, Suiza, Finlandia, Reino Unido y nuestro país¹².

11. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo: Una nueva era de la aviación. Abrir el mercado de la aviación al uso civil de sistemas de aeronaves pilotadas de forma remota de manera segura y sostenible. COM (2014) 207 final, de 8 de abril de 2014, final, 3 y 4. Disponible en: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2014/ES/1-2014-207-ES-F1-1.Pdf>. Se puede consultar también el documento de la Comisión Europea de carácter previo, “Towards a European strategy for the development of civil applications of Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)”, de 4 de septiembre de 2012.

12. Puede verse la normativa en <https://www.easa.europa.eu/unmanned-aircraft-systems-uas-and-remotely-piloted-aircraft-systems-rpas>.

Por lo que respecta a España, debido a la generalización del uso de los drones, y a falta de una normativa específica al respecto, el Gobierno promulgó el Real Decreto-Ley 8/2014, de 4 de julio, de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia¹³. Posteriormente, fue convertido en la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.¹⁴ En dicho texto normativo se contiene, en el artículo 50, el régimen jurídico de las operaciones de aeronaves civiles pilotadas por control remoto, a la espera de su posterior desarrollo mediante norma reglamentaria.¹⁵ No obstante, a pesar de ser considerada esta ley como necesaria, ha sido criticada por la doctrina por ser un texto parcial¹⁶. El régimen jurídico de la norma se aplica, tal y como señala la Exposición de Motivos, a “la operación de aeronaves civiles pilotadas por control remoto de peso inferior a los 150 kg y aquellas de peso superior destinadas a la realización de actividades de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento, dado que, en general, el resto estarían sujetas a la normativa de la Unión Europea”¹⁷.

13. BOE núm. 163, de 5 de julio de 2014.

14. BOE núm. 252, de 17 de octubre de 2014.

15. Puede verse un análisis en profundidad del art. 50, aunque del Real Decreto, en GUERRERO LEBRÓN, M.J. (2014): “La regulación transitoria...”, *op. cit.* FRANCO GARCÍA, M.A. (2014): “El régimen jurídico de las aeronaves civiles pilotadas por control remoto: análisis del Real Decreto-Ley 8/2014, de 4 de julio”, *Diario la Ley*, nº. 8370, de 4 de septiembre de 2014, versión electrónica (LA LEY 4971/2014).

16. MÁRQUEZ LOBILLO, P. (2014): “Las aeronaves civiles pilotadas por control remoto en la Ley 18/2014, de 15 de octubre”, *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 294, pp. 429 y ss. De la misma autora, MÁRQUEZ LOBILLO, P. (2014): “Consideraciones críticas sobre el régimen jurídico aplicable a las aeronaves civiles pilotadas por control remoto en el ordenamiento español”, *Nuevos enfoques del Derecho Aeronáutico y espacial. XXXVIII Jornadas Latino Americanas del Derecho Aeronáutico y del Espacio*, Dir. PEINADO GRACIA, J.I., Coord. MAYORGA TOLEDANO, M.C., Marcial Pons, Madrid, pp. 539-558.

17. Nuestro país también ha sido consciente de la importancia económica que tendrá el desarrollo de las aeronaves tripuladas por control remoto, y así lo ha dejado plasmado en la Exposición de la norma en los siguientes términos: “Las razones para establecer el marco jurídico aplicable a las operaciones de las aeronaves civiles pilotadas por control remoto se derivan de la necesidad de dotar de un marco jurídico en condiciones de seguridad que permita el desarrollo de un sector tecnológicamente puntero y con gran capacidad de crecimiento, en particular teniendo en cuenta que en el actual contexto económico resulta necesario establecer medidas que permitan diversificar la actividad económica y potenciar la actividad industrial, en beneficio de la economía y el empleo. Al respecto es relevante, por ejemplo, que en Francia en dos años desde la regulación de la actividad cuentan con más de 600 empresas habilitadas para operar estas aeronaves” (Apartado V).

El objeto de este trabajo no es analizar el art. 50 de la ley, no obstante, sí hemos de hacer unas breves referencias al contenido, dado que incide en el tema del mismo. El párrafo 2º menciona la necesidad de inscribir este tipo de aeronaves en el Registro de matrícula de aeronaves, y la obtención de un certificado para aquellas que excedan de 25 kg de masa máxima al despegue. En este sentido, están exentas de dichos requisitos las que tengan una masa máxima al despegue igual o inferior a dicho peso. Se menciona, también, la necesidad de que lleven todas las aeronaves civiles una placa de identificación en su estructura.

El extenso apartado tercero establece los requisitos que deben cumplir para poder realizar actividades aéreas de trabajos técnicos y científicos, de día y en condiciones meteorológicas visuales. Por su parte, el apartado cuarto incide en los tipos de vuelo que pueden realizarse, en espacio aéreo no controlado, dentro del alcance visual del piloto, o en una zona del espacio aéreo segregado al efecto y siempre en zonas que estén situadas fuera de aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados o de reuniones de personas al aire libre.

El apartado quinto contiene los requisitos que deben acreditar los pilotos de aeronaves no tripuladas; y el sexto, séptimo y octavo inciden sobre las comunicaciones que deben realizarse ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Por último, mencionar que el art. 51 de la Ley 18/2014 ha modificado el art. 11 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea¹⁸, para incluir dentro de su ámbito de aplicación a las aeronaves no tripuladas. El actual art. 11 dispone que: *“Se entiende por aeronave: a) Toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores. b) Cualquier máquina pilotada por control remoto que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra”*¹⁹.

18. BOE núm. 176, de 23 de julio de 1960.

19. Antes de la reforma operada por la Ley 18/2014, se consideraba aeronave: *“toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores (disp. final 5ª)”*.

2. Los derechos a la intimidad, a la propia imagen y la inviolabilidad del domicilio

Posteriormente, podremos observar cómo una de las preocupaciones de los distintos organismos y autoridades que se están pronunciando sobre el impacto de las aeronaves no tripuladas en los derechos de los ciudadanos, recae sobre la privacidad y la protección de los datos de carácter personal. Los drones están equipados con tecnología específica para la captación de imágenes, sonido, voces, incluso pueden incorporar cámaras de infrarrojos y sensores térmicos²⁰.

Precisamente ésta es una de las cuestiones que requieren una reglamentación al respecto, tal y como se ha puesto de manifiesto por las autoridades y organismos encargados de trabajar sobre el tema, dado que es importante hacer un uso adecuado de las aeronaves no tripuladas²¹. Los drones pueden ser usados para tomar los datos personales de los ciudadanos y ser enviados a empresas para distintos fines.

Sin embargo, con independencia de la importancia de la protección de los datos de carácter personal, que no podemos discutir, hemos de tener presente que no son los únicos derechos que pueden verse atacados por un uso no autorizado o irresponsable de los drones. Existen otros que pueden vulnerarse del mismo modo. Estamos haciendo referencia al derecho a la propia imagen, a la intimidad y la propiedad privada. Por tanto, el objeto de estas líneas no se va a centrar tanto en los datos de carácter personal, sino en estos tres últimos derechos²².

En Europa, el art. 7 de la Carta de Derechos Fundamentales de la Unión Europea contempla el respeto de la vida privada y familiar en los siguientes términos: “*Toda persona tiene derecho al respeto de su vida privada y familiar, de su domicilio y de sus comunicaciones*”.

20. ACED FÉLEZ, E. (2013): “Drones: una nueva era de la vigilancia y de la privacidad”, *op. cit.*, p.48.

21. BRUFAO CURIEL, P. (2015): “El régimen jurídico internacional, europeo y español de las aeronaves no tripuladas o drones y su influencia en el mercado, la gestión y el desarrollo aeronáutico”, *Revista Aranzadi Doctrinal*, nº. 6/2016 (BIB 2015\1846), p. 2 de la versión electrónica, pone de manifiesto cómo uno de los problemas que se plantean en la actualidad es la protección de la intimidad y los datos de carácter personal, puesto que “la eficacia de algunos modelos para la toma de imágenes o el uso de «microdrones» para la grabación de la intimidad de las personas puede acarrear no pocas y graves consecuencias legales”.

22. Pensemos, a título ejemplificativo, en la utilidad que pueden tener los UAV para los medios de comunicación, en particular, para la llamada prensa rosa.

En el ámbito nacional, el derecho a la propia imagen y a la intimidad, además de considerarse derechos de la personalidad, son derechos fundamentales contenidos en el artículo 18 de la Constitución Española²³. En este precepto se señala, además, que el domicilio es inviolable. En lo atinente a este derecho, hemos de precisar que cuando estamos hablando en este trabajo de “domicilio”, no nos referimos única y exclusivamente al contenido en el artículo 40 del Código Civil, dado que como ha puesto de manifiesto la doctrina, el art. 18.2 de la Constitución contiene un concepto más amplio que el de domicilio de carácter privado o administrativo²⁴. Son varias las sentencias del Tribunal Constitucional que delimitan el concepto de domicilio. Así, por ejemplo, la STC 22/1984, de 17 de febrero²⁵, establece en su FJ 2º que: *“En relación con este tema debe señalarse que la idea de domicilio que utiliza el artículo 18 de la Constitución no coincide plenamente con la que se utiliza en materia de Derecho privado, y en especial en el artículo 40 del Código Civil, como punto de localización de la persona o lugar de ejercicio por ésta de sus derechos y obligaciones. (...) la protección constitucional del domicilio es una protección de carácter instrumental, que defiende los ámbitos en que se desarrolla la vida privada de la persona. Por ello existe un nexo de unión indisoluble entre la norma que prohíbe la entrada y el registro en un domicilio (art. 18.2 de la Constitución) y la que impone la defensa y garantía del ámbito de privacidad (art. 18.1 de la Constitución). Todo ello obliga a mantener, por lo menos «prima facie», un concepto constitucional de domicilio en mayor amplitud que el concepto jurídico privado o jurídico-administrativo”*. Por su parte, la STC 10/2002, de 17 de enero²⁶, manifiesta en su FJ 7º que: *“De la jurisprudencia constitucional expuesta se obtiene, como ya*

-
23. “1. Se garantiza el derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen.
2. El domicilio es inviolable. Ninguna entrada o registro podrá hacerse en él sin consentimiento del titular o resolución judicial, salvo en caso de flagrante delito.
3. Se garantiza el secreto de las comunicaciones y, en especial, de las postales, telegráficas y telefónicas, salvo resolución judicial.
4. La ley limitará el uso de la informática para garantizar el honor y la intimidad personal y familiar de los ciudadanos y el pleno ejercicio de sus derechos.”
24. LACRUZ BERDEJO, J.L. (2008): *Elementos de Derecho Civil. Parte General. Volumen Segundo. Personas*, 5ª edición, Dykinson, Madrid, pp. 216 y 217.
25. RTC 1984\22.
26. RTC 2002\10.

*hemos anticipado, que el rasgo esencial que define el domicilio a los efectos de la protección dispensada por el art. 18.2 CE reside en la aptitud para desarrollar en él vida privada y en su destino específico a tal desarrollo aunque sea eventual. Ello significa, en primer término, que su destino o uso constituye el elemento esencial para la delimitación de los espacios constitucionalmente protegidos, de modo que, en principio, son irrelevantes su ubicación, su configuración física, su carácter mueble o inmueble, la existencia o tipo de título jurídico que habilite su uso, o, finalmente, la intensidad y periodicidad con la que se desarrolle la vida privada en el mismo. En segundo lugar, si bien el efectivo desarrollo de vida privada es el factor determinante de la aptitud concreta para que el espacio en el que se desarrolla se considere domicilio, de aquí no se deriva necesariamente que dicha aptitud no pueda inferirse de algunas de estas notas, o de otras, en la medida en que representen características objetivas conforme a las cuales sea posible delimitar los espacios que, en general, pueden y suelen ser utilizados para desarrollar vida privada*²⁷. En diversas resoluciones el TC ha ido perfilando de forma casuística qué se entiende como domicilio. Se consideran como tal una vivienda que no se encontrara habitada en el momento del registro, los garajes y trasteros, las habitaciones de hoteles y de las residencias militares. Sin embargo, no tendrían el amparo del art. 18.2 CE los locales destinados a almacenes, los bares, los locales abiertos al público o negocios y las oficinas de una empresa²⁸.

Por lo que respecta al derecho a la propia imagen, según ha entendido la jurisprudencia es “*un derecho de la personalidad, derivado de la dignidad humana y*

27. Dicho Fundamento finaliza diciendo que: “*El rasgo esencial que define el domicilio delimita negativamente los espacios que no pueden ser considerados domicilio: de un lado, aquellos en los que se demuestre de forma efectiva que se han destinado a cualquier actividad distinta a la vida privada, sea dicha actividad comercial, cultural, política, o de cualquier otra índole; de otro, aquellos que, por sus propias características, nunca podrían ser considerados aptos para desarrollar en ellos vida privada, esto es, los espacios abiertos. En este sentido resulta necesario precisar que, si bien no todo espacio cerrado constituye domicilio, ni deja de serlo una vivienda por estar circunstancialmente abierta, sin embargo, es consustancial a la noción de vida privada y, por tanto, al tipo de uso que define el domicilio, el carácter acotado respecto del exterior del espacio en el que se desarrolla. El propio carácter instrumental de la protección constitucional del domicilio respecto de la protección de la intimidad personal y familiar exige que, con independencia de la configuración física del espacio, sus signos externos revelen la clara voluntad de su titular de excluir dicho espacio y la actividad en él desarrollada del conocimiento e intromisiones de terceros*”.

28. ALCÁ CER GUIRAO, R. (2008): “Artículo 18.2 El derecho a la inviolabilidad del domicilio”, *Comentarios a la Constitución Española, XXX Aniversario*, Dirs. CASAS BAAMONDE, M.E., RODRÍGUEZ-PIÑERO y BRAVO FERRER, M., Fundación Wolters Kluwer, Madrid, p. 432.

*dirigido a proteger la dimensión moral de las personas, que atribuye a su titular un derecho a determinar la información gráfica generada por sus rasgos físicos personales que pueden tener sus rasgos personales que pueden tener difusión pública y a impedir la obtención, reproducción o publicación de la propia imagen por parte de un tercero no autorizado, sea cual sea la finalidad-informativa, comercial, científica, cultural, etc.- perseguida por quien la capta o difunde*²⁹. No obstante, la imagen en sí misma se considera también como un dato de carácter personal, tal y como ha declarado la Agencia Española de Protección de Datos³⁰.

Por su parte, hemos de partir de la base que desde las importantes sentencias del Tribunal Constitucional 290/2000 y 292/2000, ambas de 30 de noviembre³¹, se considera la protección de datos personales como un derecho autónomo. Por tanto, el derecho a la intimidad en sentido estricto que vamos a utilizar no es éste, sino a la configuración determinada, por ejemplo, por la STS de 18 de febrero de 2013³² que señala en su FJ 5º que: *“El derecho a la intimidad atribuye a su titular el poder de resguardar ese ámbito reservado por el individuo para sí y su familia de una publicidad no querida. El artículo 18.1 CE no garantiza una ‘intimidad’ determinada, sino el derecho a poseerla, a tener vida privada, disponiendo de un poder de control sobre la publicidad de la información relativa a la persona y su familia, con independencia o contenido de aquello que se desea mantener al abrigo del conocimiento público. Lo que el artículo 18.1 garantiza es un derecho al secreto, a ser desconocido, a que los demás no sepan qué somos o lo que hacemos, vedando que terceros, sean particulares o poderes públicos decidan cuáles sean los lindes de nuestra vida privada, pudiendo cada persona reservarse un espacio resguardado de la curiosidad ajena, sea cual sea lo contenido en ese espacio. Del precepto constitucional se deduce que el derecho a la intimidad garantiza al individuo un poder jurídico sobre la información relativa a su persona o a la de su familia, pudiendo imponer a terceros su voluntad de no dar a conocer dicha información o prohibiendo su difusión no consentida, lo que ha de encontrar sus límites, como es obvio, en los restantes derechos fundamentales y bienes jurídicos constitucionalmente protegidos.”*

29. Fundamento Jurídico de la STS de 24 de julio de 2012 (JUR 2012\311146).

30. Véase por ejemplo el Informe 0624/2009.

31. Las dos sentencias fueron publicadas en el BOE núm. 4, de 4 de enero de 2001.

32. RJ 2013\2016.

Desde nuestro punto de vista, y por lo que respecta al tema que estamos tratando, la mayor preocupación sobre los ataques a estos derechos debería centrarse en el uso de los drones más pequeños, es decir, los micro o los nano drones, puesto que son casi imperceptibles para el ojo humano, y los de mayor peso como hemos visto han de cumplir con unos requisitos establecidos por la normativa para poder operar en el tráfico aéreo.

3. Referencia al impacto de los “drones” en la privacidad de los ciudadanos

3.1. Ámbito comunitario

La Unión Europea ha sido muy consciente de las implicaciones que puede tener el impacto de los drones en los derechos de los ciudadanos. En varios textos se hace referencia precisamente a este problema, es decir, a la necesidad de la protección de datos personales y de la intimidad³³. En este sentido, la Comunicación de la Comisión *Una nueva era de la aviación* pone de relieve cómo alguno de los RPAS pueden suscitar problemas “de orden ético, de protección a la intimidad o de datos personales”, y que “la apertura del mercado de la aviación a los RPAS debe implicar una evaluación de las medidas necesarias para garantizar el respeto de los derechos fundamentales y la protección de los datos personales, así como de la intimidad”³⁴.

33. En el ámbito privado hemos de apuntar que la Association for Unmanned Vehicle Systems International (AUVSI) participó en la elaboración del documento “Voluntary Best Practices for UAS Privacy, Transparency, and Accountability”. En este documento también se pone de relieve el posible peligro a la privacidad de los ciudadanos. Por ese motivo, consideran que los operadores correspondientes han de utilizar los UAS de forma responsable, ética y respetuosa.

34. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo: Una nueva era de la aviación..., *op. cit.*, p. 8. Por ese motivo, como Acción 4 la Comisión señala que “evaluará la forma de garantizar la conformidad de las aplicaciones de RPAS con las normas de protección de datos. A este respecto, la Comisión tiene previsto consultar a los expertos y a las partes interesadas pertinentes y abordar las medidas necesarias en su ámbito de competencia para proteger los derechos fundamentales, inclusive mediante acciones de concienciación, así como fomentar la adopción de medidas por las autoridades nacionales en su ámbito de competencia”. *Cit.*, p. 9.

Por su parte, el Dictamen del Comité Económico y Social Europeo, sobre la Comunicación de la Comisión³⁵, incide en el apartado 3.7 en que las operaciones que realicen los RPAS no pueden implicar violaciones de derechos fundamentales como la privacidad. En ambos textos se destaca, además, la necesidad de respetar la normativa de protección de datos si se recogen o tratan estos. El Comité Económico y Social hace hincapié en que los RPAS implican una serie de riesgos mayores en los derechos fundamentales, “como la privacidad de imágenes y datos”, respecto a las aeronaves y helicópteros tripulados (ap. 4.10); y que el uso comercial de los RPAS menores de 150 kilos —es decir, los más pequeños— va a permitir almacenar mucha información e imágenes, por lo que su uso “debe ir acompañado desde el principio por claras garantías para la protección de la vida privada. Entre otras cosas, se podría proponer bloquear las imágenes o conectar y desconectar las cámaras, así como proteger la información visual o de otro tipo” (ap. 5.3.1).

Hemos de resaltar necesariamente el Dictamen del Grupo de Trabajo del Artículo 29 (en adelante GT 29) “*Opinion 01/2015 on Privacy and Data Protection Issues relating to the Utilisation of Drones*”, de 16 de junio de 2015³⁶. El GT 29 pone de manifiesto la importancia del desarrollo de los drones y su incidencia, tanto en el desarrollo de la economía como del trabajo, pero también es consciente de los peligros que entraña para la privacidad y la protección de datos personales³⁷. Dado que no existe una legislación específica sobre la materia, entiende que ha de aplicarse la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos³⁸; y la Directiva 2002/58 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones

35. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52014AE3189>.

36. Disponible en http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2015/wp231_en.pdf.

37. “Opinion 01/2015 on Privacy and Data Protection Issues relating to the Utilisation of Drones”, *op. cit.*, p. 5.

38. <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex:31995L0046>.

electrónicas)³⁹. Por lo que respecta a las recomendaciones que realiza el GT 29 en el Dictamen, consideramos que son relevantes respecto a los derechos que a nosotros nos interesan, la relativa a la introducción de normas específicas que contengan el respeto a las áreas privadas como jardines, patios o terrazas⁴⁰; y aunque esté permitido, evitar que sobrevuelen cerca de áreas privadas y edificios⁴¹.

Por último, otro texto a tener en cuenta es el documento del Parlamento Europeo “*Privacy and Data Protection Implications of the Civil Use of Drones*”⁴² de junio de 2015. Este documento pone de manifiesto una de las cuestiones que mencionaremos en breve: la facilidad con la que las imágenes que pueden captar los drones, por ejemplo, en las casas o los jardines de los ciudadanos pueden ser subidas a Internet⁴³.

3.2. Ámbito estatal

En España, la normativa aplicable a la protección de datos personales es la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal⁴⁴, y el Real Decreto 1720/2007, de 21 de diciembre, por el que se aprueba su Reglamento de desarrollo⁴⁵. En este sentido hemos de considerar que, en principio, el uso de los drones y su posible impacto en el derecho a la protección de datos personales, cuenta con una cobertura jurídica más completa que la de otros derechos.

39. Publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas de 31 de julio de 2002.

40. “Opinion 01/2015 on Privacy and Data Protection Issues relating to the Utilisation of Drones”, *op. cit.*, p. 19.

41. *Ibidem*, p. 20.

42. [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2015/519221/IPOL_IDA\(2015\)519221_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2015/519221/IPOL_IDA(2015)519221_EN.pdf).

43. “Privacy and Data Protection Implications of the Civil Use of Drones”, *op. cit.*, p. 7.

44. BOE núm. 298, de 14 de diciembre de 1999.

45. BOE núm. 17, de 19 de enero de 2008. Puede verse la incidencia del impacto de los drones y los datos de carácter personal en PAUNER CHULVI, C. (2016): “El uso emergente de drones civiles en España. Estatuto jurídico e impacto en el derecho a la protección de datos”, *UNED. Revista de Derecho Político*, nº. 95, enero-abril, 2016, pp. 83-116. GUERRERO LEBRÓN, M.J.; CUERNO RAJADO, C.; MÁRQUEZ LOBILLO, P. (2013): “Aeronaves no tripuladas...”, *op. cit.*, pp. 97-104. VÁZQUEZ RUANO, T. (2016): “Implicaciones legales de las aeronaves tripuladas por control remoto...”, *op. cit.*, pp. 161-176.

Sin embargo, en lo atinente al derecho a la propia imagen y la intimidad, la norma aplicable es la Ley Orgánica 1/1982, de 5 de mayo, de protección civil del derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen⁴⁶, es decir, una norma que tiene más de treinta años de vigencia. De este modo hemos de cuestionarnos cómo puede aplicarse esta norma al uso de los drones en nuestro país, y si podemos entender que esta ley es suficiente para poder hacer frente a esta nueva realidad. Si ya en el momento de redacción de la norma era difícil pensar cómo iba a impactar en nuestras vidas Internet y las redes sociales, mucho menos podría haber considerado el legislador la posibilidad de estar conviviendo con aeronaves no tripuladas.

El art. 2.2 de la ley señala los casos en los que no existirá intromisión ilegítima en el derecho al honor, a la intimidad y a la propia imagen:

Cuando esté expresamente autorizado por una ley.

Cuando el titular haya prestado su consentimiento.

Por su parte, el art. 7 establece el elenco de supuestos que se consideran intromisión ilegítima. A nosotros nos pueden interesar los siguientes:

- 1. El emplazamiento en cualquier lugar de aparatos de escucha, de filmación, de dispositivos ópticos o de cualquier otro medio apto para grabar o reproducir la vida íntima de las personas.*
- 2. La utilización de aparatos de escucha, dispositivos ópticos, o de cualquier otro medio para el conocimiento de la vida íntima de las personas o de manifestaciones o cartas privadas no destinadas a quien haga uso de tales medios, así como su grabación, registro o reproducción.*
- 3. La divulgación de hechos relativos a la vida privada de una persona o familia que afecten a su reputación y buen nombre, así como la revelación o publicación del contenido de cartas, memorias u otros escritos personales de carácter íntimo.*
- 4. La revelación de datos privados de una persona o familia conocidos a través de la actividad profesional u oficial de quien los revela.*
- 5. La captación, reproducción o publicación por fotografía, filme o cualquier otro procedimiento, de la imagen de una persona en lugares o momentos de su vida privada o fuera de ellos, salvo los casos previstos en el artículo 8.2.”*

46. BOE núm. 115, de 14 de mayo de 1982.

Como excepción, el art. 8.2 LO 1/1982 entiende que el derecho a la propia imagen no impedirá: “a) Su captación, reproducción o publicación por cualquier medio, cuando se trate de personas que ejerzan un cargo público o una profesión de notoriedad o proyección pública y la imagen se capte durante un acto público o en lugares abiertos al público. [...] c) La información gráfica sobre un suceso o acontecimiento público cuando la imagen de una persona determinada aparezca como meramente accesoria”. Por tanto, un ejemplo en el que la captación de una imagen de una persona no se consideraría intromisión ilegítima, sería el caso de un reportaje informativo realizado a través de una aeronave no tripulada, de un acto político, ni del personaje público, ni del ciudadano que pudiera salir de forma accesoria.

No obstante, de la lectura de estos preceptos son varios los dilemas jurídicos que se nos plantean. Ya vimos en el apartado primero cómo los RPAS no pueden volar libremente en espacios habitados o aglomeraciones, pero también pudimos constatar que la adquisición de un dron es sumamente sencilla, dado que se venden al público en general, en conocidas cadenas de electrónica e informática por un módico precio.

Por mucho que se disponga que los drones no pueden sobrevolar zonas habitadas se debería clarificar con precisión qué ha de entenderse por “zona habitada”. ¿Una casa de campo en mitad de la montaña, donde pasamos nuestras vacaciones se puede considerar como una zona en la que no podrían volar? En caso de que puedan acercarse a las viviendas o zonas pobladas, por finalidades amparadas por la legislación, ¿a qué distancia podrían hacerlo? Hemos de tener en cuenta que no es lo mismo un bloque de pisos, que un barrio de casas residenciales con jardín.

En efecto, si no existe una normativa precisa, podríamos encontrarnos ante situaciones en las que tengamos que tener cerradas las cortinas de nuestras ventanas por miedo a que estén volando drones a nuestro alrededor y estén observando las actividades cotidianas que realicemos en nuestro ámbito más privado, como comer o dormir dentro de nuestros hogares.

Precisamente respecto a esta última cuestión queremos traer a colación la STS (Sala de lo Penal) núm. 329/2016, de 20 de abril⁴⁷, que, si bien en *obiter dictum*, menciona los drones en relación a un tema que, con el uso de éstos, se

47. RJ 2016\1691.

planteará sin duda con frecuencia en un futuro no muy lejano en relación con la inviolabilidad del domicilio. En el asunto de autos, los acusados interpusieron recurso de casación, entre otros motivos, por la vulneración del art. 18.2 CE relativo a la inviolabilidad del domicilio, en un caso en que los agentes de policía habían observado con prismáticos el interior de su vivienda (un décimo piso); al no estar cerradas las ventanas, se podía ver lo que ocurría en el interior de la vivienda. Además, no existía autorización judicial, ni consentimiento de la persona que residía en la vivienda para que los agentes pudieran realizar tal acto.

El TS, en el fundamento jurídico segundo de la sentencia, señala que la “*protección constitucional frente a la incursión en un domicilio debe abarcar, ahora más que nunca, tanto la entrada física del intruso como la intromisión virtual. La revolución tecnológica ofrece sofisticados instrumentos de intrusión que obligan a una interpretación funcional del art. 18.2 CE. La existencia de drones, cuya tripulación a distancia permite una ilimitada capacidad de intromisión en recintos domiciliarios abiertos es sólo uno de los múltiples ejemplos inimaginables*”. Nos parece muy acertada la expresión que utiliza el TS de “intromisión virtual”, dado que no estamos obligados a dejar entrar en nuestras viviendas a nadie sin nuestro consentimiento, sin autorización judicial o sin que existan causas muy justificadas, pero sí podemos estar siendo vigilados a través de nuestras ventanas o desde el cielo. Así, casos como la STS de 8 de julio de 2010⁴⁸, que consideró la existencia de intromisión ilegítima en el derecho a la intimidad y la propia imagen de la demandante, a la cual se grabó desde el exterior, a través de las ventanas de una propiedad privada; la STS de 14 de octubre de 2014⁴⁹, que se pronunció en relación con unas fotografías tomadas desde el exterior en una finca privada; y la STS de 24 de julio de 2008⁵⁰, respecto a unas fotografías realizadas con teleobjetivo, van a ser sustituidos por otros en los que la lesión de la intimidad, la propia imagen y la inviolabilidad del domicilio se realice mediante una aeronave no tripulada.

Por otro lado, hemos de precisar que la captación de la imagen de una persona sin su consentimiento, o sin ser uno de los supuestos contemplados como

48. RJ 2010\8002.

49. RJ 2014\5599.

50. RJ 2008\4628.

excepción, aunque se considere intromisión ilegítima, puede no provocar un daño en sentido estricto, entrando dentro del ámbito de “el uso inocuo de la imagen de otro”⁵¹, pero estaría también vulnerando nuestra intimidad.

Otra cuestión que se puede plantear es la siguiente: imaginemos que tenemos una finca privada, un terreno con una pequeña casa en la montaña, donde pasamos los fines de semana. Como hemos visto con anterioridad, los RPAS se utilizan para labores de vigilancia o control, por lo que entendemos que estaría justificado que sobrevolaran mi finca pero, ¿a qué distancia? ¿Tendrían que comunicarme las autoridades pertinentes que mi finca está situada en una zona donde vuelan drones, como se hace normalmente con las cámaras de videovigilancia?

Distinto sería si el dron que está sobrevolando es de un vecino cercano que lo único que quiere es ver lo que estoy haciendo por pura curiosidad, por lo que aunque nos encontremos ante un espacio abierto, hemos de considerar que dicha actuación podría entrar bajo el amparo de la inviolabilidad del domicilio. Del mismo modo que apuntamos anteriormente, el uso de los drones puede ser una herramienta lucrativa para la prensa. Pongamos el ejemplo de las bodas de personajes famosos que intentan preservar al máximo su intimidad, bien para mantener la celebración ajena a los ojos de terceros, o bien para obtener determinadas ganancias con las exclusivas que suelen realizar con la venta de las fotografías a la prensa rosa.

La doctrina también se ha planteado algunas cuestiones de carácter procesal por lo que respecta al funcionamiento de los RPAS y los procesos de protección de los derechos que estamos comentando⁵². Se señala que los órganos competentes para conocer la demanda serían los del domicilio del demandante; si no lo tuviere en territorio español, donde se produjera el hecho. Por lo que respecta a la legitimación activa, la tendrían los sujetos que hayan visto afectados sus derechos. No obstante, una de las principales cuestiones que plantearían problemas

51. BLASCO GASCÓ, F. de P. (2008): “Algunas cuestiones del derecho a la propia imagen”, *Bienes de la personalidad. XIII Jornadas de la Asociación de Profesores de Derecho Civil*, Editum. Ediciones de la Universidad de Murcia, p. 27.

52. NADAL GÓMEZ, I. (2015): “La litigiosidad que se nos viene encima: cuestiones procesales al hilo de la aparición de «drones» en nuestros cielos”, *Diario La Ley*, nº. 8507, 25 de marzo de 2015, versión electrónica, LA LEY 2203/2015, p. 3 y ss.

sería determinar contra quién ha de dirigirse la demanda, si contra el piloto o el operador⁵³. Pero la situación puede agravarse aún más: piénsese en una situación en la que un sujeto capta una fotografía o un vídeo de una persona en la intimidad de su casa, envía la foto o el vídeo a un tercero y éste lo publica en una página *web* concreta y es objeto de comentarios ofensivos y vejatorios. Aquí deberíamos cuestionarnos a quién demandar, ¿a la persona que capta la fotografía o el vídeo mediante un dron? ¿Al que la publica en la *web*? ¿Al titular de la *web*? En este hipotético caso deberíamos recurrir, también, a la Ley 34/2002, de 11 de julio, de servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico, pero no cubriría toda la responsabilidad, dado que el que capta la fotografía no es quien la pública.

Por último, decir que el tema de la responsabilidad civil también es cuestión compleja. NADAL GÓMEZ entiende que como el art. 50.3.7º de la Ley 18/2014 exige la suscripción de un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros, no parece que abarque los daños morales, aunque nada impediría que de forma voluntaria se pudiera suscribir con una aseguradora una cobertura para el caso de condenas por vulneración del derecho a la imagen⁵⁴. Sin embargo, a pesar de parecernos una posible solución, nos podemos cuestionar si a la empresa no le saldría más rentable la contratación del seguro para hacer frente a las posibles reclamaciones, que las posibles violaciones del derecho a la intimidad y a la propia imagen en sí, como pudiera ser una revista del corazón de tirada nacional. Por su parte, el art. 9 LO 1/1982 contiene la tutela de los derechos de las personas afectadas. En su apartado tercero señala que: “*La existencia de perjuicio se presumirá siempre que se acredite la intromisión ilegítima. La indemnización se extenderá al daño moral, que se valorará atendiendo a las circunstancias del caso y a la gravedad de la lesión efectivamente producida, para lo que se tendrá en cuenta, en su caso, la difusión o audiencia del medio a través del que se haya producido*”. Desde nuestro punto de vista, que la intromisión ilegítima se haya realizado mediante la captación de fotografías o grabaciones utilizando un dron, debería tenerse también en cuenta para el cálculo de la indemnización que pudiera derivarse (en concreto

53. *Ibidem*, p. 4/25.

54. *Ibidem*, p. 6/25.

para aumentarla), por ejemplo (y mientras no se modifique la norma), al amparo del inciso “bajo las circunstancias del caso”.

Éstas son algunas pocas de las cuestiones hipotéticas que podrían darse con la introducción de las aeronaves no tripuladas en nuestra vida cotidiana y que, bajo nuestro punto de vista, requiere de una profunda reflexión por parte del legislador. La LO 1/1982 contempla de forma genérica las intromisiones ilegítimas que pueden darse, pero esta norma, aunque pueda aplicarse sin ningún tipo de dudas al escenario que estamos explicando, no es suficiente para otorgar una cobertura jurídica completa a las nuevas lesiones, por parte de la tecnología, a nuestros derechos de la personalidad.

4. Conclusión

No podemos poner en duda que la presencia de los drones o las aeronaves no tripuladas en nuestra vida cotidiana será un hecho inevitable en un futuro no muy lejano. Si bien es cierto que tendrá un impacto positivo en la economía de los países, y pueden ser un instrumento adecuado y muy positivo para determinados ámbitos, el desarrollo de la tecnología, siempre que incida de un modo u otro en nuestros derechos, como es este caso, debe ir acompañado de un marco jurídico adecuado. Como hemos podido ver, en la mayor parte de textos emanados de las instituciones europeas, se hace referencia de forma genérica a la protección de la privacidad y los datos personales. Respecto de estos últimos contamos con una normativa europea y española bastante precisa, pero no ocurre lo mismo en lo atinente al derecho a la intimidad y la propia imagen. Son muchas las cuestiones y los escenarios hipotéticos que pueden plantearse, pero es necesario desde nuestro punto de vista una reflexión por parte de todos los agentes implicados, para dotar a esta nueva situación de una regulación jurídica específica, que satisfaga los intereses de las partes implicadas, pero que no implique que los ciudadanos acabemos siendo prisioneros en nuestros hogares, por miedo a que tengamos un dron espionándonos en el exterior.

5. Bibliografía

ACED FÉLEZ, E. (2013): “Drones: una nueva era de la vigilancia y de la privacidad”, en <http://www.redseguridad.com/opinion/articulos/drones-una-nueva-era-de-la-vigilancia-y-de-la-privacidad>, nº. 48, pp. 48-57.

ALCÁCER GUIRAO, R. (2008): “Artículo 18.2. El derecho a la inviolabilidad del domicilio”, *Comentarios a la Constitución Española, XXX Aniversario*, Dirs. CASAS BAAMONDE, M.E., RODRÍGUEZ-PIÑERO y BRAVO FERRER, M., Fundación Wolters Kluwer, Madrid, pp. 430-441.

BARRIENTOS, A., DEL CERRO, J., GUTIÉRREZ, P., SAN MARTÍN, R., MARTÍNEZ, A., ROSSI, C., (2007): “Vehículos aéreos no tripulados para el uso civil. Tecnología y aplicaciones”, en <http://webdiis.unizar.es/~neiral/docs/ABarrientos-CEDI2007.pdf>

BLASCO GASCÓ, F. de P. (2008): “Algunas cuestiones del derecho a la propia imagen”, *Bienes de la personalidad. XIII Jornadas de la Asociación de Profesores de Derecho Civil*, Editum. Ediciones de la Universidad de Murcia, pp. 13-91.

BOUFATIT, I. (2015): “Les Drones: délimitation conceptuelle et régime juridique de base”, *La eficiencia del transporte como objetivo de la actuación de los poderes públicos: liberalización y responsabilidad*, Dirs. PETIT LAVALL, M^a.V y PUETZ, A., Marcial Pons, Madrid, pp. 457-471.

BRUFAO CUIRIEL, P. (2015): “El régimen jurídico internacional, europeo y español de las aeronaves no tripuladas o drones y su influencia en el mercado, la gestión el desarrollo aeronáutico”, *Revista Aranzadi Doctrinal*, nº. 6/2016, BIB 2015\1846.

CENTRO SUPERIOR DE ESTUDIOS DE LA DEFENSA NACIONAL (2012): *Los sistemas no tripulados*, Documentos de Seguridad y defensa, nº. 47.

COMISIÓN EUROPEA: Una nueva era de la aviación. Abrir el mercado de la aviación al uso civil de sistemas de aeronaves pilotadas de forma remota de manera segura y sostenible. COM (2014) 207 final, de 8 de abril de 2014. <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2014/ES/1-2014-207-ES-F1-1.Pdf>.

COMISIÓN EUROPEA “Towards a European strategy for the development of civil applications of Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)”, de 4 de septiembre de 2012.

FRANCO GARCÍA, M.A. (2014): “El régimen jurídico de las aeronaves civiles pilotadas por control remoto: análisis del Real Decreto-Ley 8/2014, de 4 de julio”, *Diario la Ley*, nº. 8370, de 4 de septiembre de 2014, versión electrónica (LA LEY 4971/2014).

GRUPO DE TRABAJO DEL ARTÍCULO 29: “*Opinion 01/2015 on Privacy and Data Protection Issues relating to the Utilisation od Drones*”, de 16 de junio de 2015. http://ec.europa.eu/justice/data-protection/article-29/documentation/opinion-recommendation/files/2015/wp231_en.pdf

GUERRERO LEBRÓN, M.J. (2014): “La regulación transitoria de los operadores de aeronaves civiles pilotadas por control remoto”, *La Ley Mercantil*, 31 de julio de 2014.

GUERRERO LEBRÓN, M.J.; CUERNO RAJADO, C.; MÁRQUEZ LOBILLO, P. (2013): “Aeronaves no tripuladas: estado de la legislación para realizar su integración en el espacio aéreo no segregado”, *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 12, pp. 63-106.

LACRUZ BERDEJO, J.L. (2008): *Elementos de Derecho Civil. Parte General. Volumen Segundo. Personas*, 5ª edición, Dykinson, Madrid.

MÁRQUEZ LOBILLO, P. (2014): “Las aeronaves civiles pilotadas por control remoto en la Ley 18/2014, de 15 de octubre”, *Revista de Derecho Mercantil*, nº. 294, pp. 425-458.

MÁRQUEZ LOBILLO, P. (2014): “Consideraciones críticas sobre el régimen jurídico aplicable a las aeronaves civiles pilotadas por control remoto en el ordenamiento español”, *Nuevos enfoques del Derecho Aeronáutico y espacial. XXXVIII Jornadas Latino Americanas del Derecho Aeronáutico y del Espacio*, Dir. PEINADO GRACIA, J.I., Coord. MAYORGA TOLEDANO, M.C., Marcial Pons, Madrid, pp. 539-558.

MORILLAS JARILLO, M^a.J., PETIT LAVALL, M^a.V. y GUERRERO LEBRÓN, M^a.J. (2014): *Derecho aéreo y del espacio*, Marcial Pons, Madrid.

MORSELLO, M.F. (2014): “Aspectos jurídicos principales de las aeronaves sin piloto”, *Nuevos enfoques del Derecho Aeronáutico y espacial. XXXVIII Jornadas*

Latino Americanas del Derecho Aeronáutico y del Espacio, Dir. PEINADO GRACIA, J.I., Coord. MAYORGA TOLEDANO, M.C., Marcial Pons, Madrid, pp.513-538.

NADAL GÓMEZ, I. (2015): “La litigiosidad que se nos viene encima: cuestiones procesales al hilo de la aparición de «drones» en nuestros cielos”, *Diario La Ley*, nº. 8507, 25 de marzo de 2015, versión electrónica, LA LEY 2203/2015.

ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL: Circular 328. AN/ 190 de 2011 “Sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS)”, http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328_es.pdf

PARLAMENTO EUROPEO (2015): “Privacy and Data Protection Implications of the Civil Use of Drones”, [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2015/519221/IPOL_IDA\(2015\)519221_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/IDAN/2015/519221/IPOL_IDA(2015)519221_EN.pdf)

PAUNER CHULVI, C. (2016): “El uso emergente de drones civiles en España. Estatuto jurídico e impacto en el derecho a la protección de datos”, *UNED. Revista de Derecho Político*, nº. 95, enero-abril, 2016, pp. 83-116.

SEMPERE SAMANIEGO, J. (2014): “Usos y régimen jurídico aplicable a los drones”, *Diario La Ley*, nº. 8343, de 30 de junio de 2014, LA LEY 4342/2014.

VÁZQUEZ RUANO, T. (2016): “Implicaciones legales de las aeronaves tripuladas por control remoto en el ámbito comercial. Protección de la información personal”, *Revista de Derecho del Transporte*, nº. 17, pp. 151-178.