



FEDERICO JOVER GARCÍA

Abogado Responsable del Derecho Audiovisual H&A



El Tribunal de Justicia de la Unión Europea (en adelante TJUE), se ha pronunciado por medio de la sentencia de 18 de noviembre de 2020 (Asunto C-147/19) respecto a una cuestión prejudicial suscitada en el marco de un importante asunto relacionado con los derechos de propiedad intelectual de artistas intérpretes o ejecutantes, así como de productores de fonogramas, y especialmente con la percepción de cantidades por la comunicación pública de fonogramas.

La cuestión prejudicial que ahora resuelve el TJUE, fue planteada por el Tribunal Supremo (TS) español en el marco del pleito que mantienen A3MEDIA Corporación (A3MEDIA) y las Entidades de Gestión Asociación de Gestión de Derechos Intelectuales (AGEDI) y Artistas Intérpretes o Ejecutantes, Sociedad de Gestión de España (AIE).

**Pleito y recurso ante el TS**

En dicho pleito se plantea si A3MEDIA debe pagar derechos de autor por comunicación pública con fines comerciales a través de sus canales de televisión derivados de fonogramas incluidos en grabaciones audiovisuales. Esto ingresos por derechos de autor son recaudados, de acuerdo con lo previsto en la ley, por entidades de gestión tales como AGEDI y AIE.

Tras un rechazo de la pretensión de AGEDI y AIE en primera instancia, la Audiencia Provincial de Madrid la aceptó, lo que dio lugar a un recurso de casación ante el TS, a quien le incumbe

# Las entidades de radiodifusión ganan la batalla frente a artistas intérpretes o ejecutantes y productores de fonogramas



decidir si, una vez que un fonograma publicado con fines comerciales, o una reproducción de dicho fonograma, ha sido incorporado o «sincronizado» en una grabación audiovisual en la que se encuentra fijada una obra audiovisual, los artistas intérpretes o ejecutantes y los productores de fonogramas interesados pueden exigir esa remuneración equitativa y única.

Para entendernos, y en trazos gruesos, si reproducir la banda sonora de una película al tiempo que se emite la película genera derechos de autor separados y diferenciados de los que se derivan de la película total para los autores e intérpretes de dicha banda sonora, considerando a la misma y en este contexto, un fonograma.

Nuestra ley (TRLPI artículo 108) señala que:

*Los usuarios de un fonograma ... que se utilice para cualquier forma de comunicación pública, tienen obligación de pagar una remuneración equitativa y única a los ar-*

*tistas intérpretes o ejecutantes y a los productores de fonogramas, ...*

Pero la cuestión es definir qué debe entenderse por «fonograma» ya que de tal definición se puede derivar el pago de derechos. Nuestra ley (TRLPI artículo 114) define claramente lo que es un fonograma (*Se entiende por fonograma toda fijación exclusivamente sonora de la ejecución de una obra o de otros sonidos*). Pero las Directivas Comunitarias aplicables a este caso no definen el fonograma, por lo que podría entenderse que la grabación fonográfica incluida en una grabación audiovisual es un fonograma en sí mismo y por tanto su reproducción genera el pago de derechos legalmente establecido. Ante la falta de claridad de la cuestión, el TS ha solicitado que el TJUE se manifieste con respecto a los siguientes aspectos:

- 1) *El concepto de «reproducción de un fonograma publicado con fines comerciales» ..., ¿incluye la reproducción de un fonograma publicado*

La cuestión es definir qué debe entenderse por «fonograma» ya que de tal definición se puede derivar el pago de derechos

Las grabaciones sonoras dentro de una grabación audiovisual no generan derechos de autor separados

- 2) *En caso ... afirmativa, ¿está obligada al pago de la remuneración equitativa y única ... una entidad de radiodifusión televisiva que utilice, para ... comunicación al público, una grabación audiovisual que contenga la fijación de una obra cinematográfica o audiovisual en la que se haya reproducido un fonograma publicado ...?*

**La respuesta del TJUE**

Para dar respuesta a estas preguntas, el TJUE señala primeramente que es preciso determinar el concepto de «fonograma» a los efectos de las Directivas 92/100/CEE y 2006/115/CE, y dado que las mismas no contemplan la definición de «fonograma», se debe interpretar tal concepto según lo establecido en el Tratado de la OMP sobre Interpretación o Ejecución y Fonogra-

mas de 1996, que define fonograma como «toda fijación de los sonidos de una ejecución o interpretación o de otros sonidos, o de una representación de sonidos que no sea en forma de una fijación incluida en una obra cinematográfica o audiovisual».

La consecuencia directa de esta interpretación de «fonograma», que excluye la parte sonora de una grabación audiovisual, es que las grabaciones sonoras dentro de una grabación audiovisual no generan derechos de autor separados y por tanto no se tendrá que abonar la remuneración equitativa y única legalmente establecida por este concepto, por lo que el pago no podrá ser exigido por las Entidades de Gestión.

El TJUE da respuesta de esta manera a una cuestión particular que resultará de aplicación directa en el día a día de las entidades de radiodifusión y que conllevará consecuencias económicas para artistas intérpretes o ejecutantes, y productores de fonogramas.

# Aeronaves no tripuladas y aeromovilidad urbana



RODOLFO GILMARTÍN

Asociado sénior de Andersen



A finales de este mes –y año–, concretamente el día 31 de diciembre, comienza a aplicarse en España la normativa europea sobre Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) civiles, que establece un nuevo marco regulatorio para las mismas. Dicha normativa, emanada de la Comisión, se concreta en los siguientes reglamentos:

- Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, sobre normas y procedimientos aplicables a la utilización de UAS.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2020/639, que modifica el anterior.
- Reglamento de Ejecución (UE) 2020/746, que también modifica el primero, aplazando fechas con motivo del COVID-19.
- Reglamento Delegado (UE) 2019/945, de carácter técnico sobre UAS.
- Reglamento Delegado (UE) 2020/1058, que modifica al anterior en lo que respecta a la introducción de dos nuevas clases de UAS.

Por su parte, el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, que constituía la normativa nacional en

Son muchas las cuestiones jurídicas que habrá que tener en cuenta con la aeromovilidad urbana con aeronaves no tripuladas operadas de forma autónoma

La referida nueva normativa europea resulta de aplicación a las aeronaves no tripuladas, con independencia de su masa o de su uso

la materia hasta este momento, seguirá siendo de aplicación únicamente durante los períodos transitorios contemplados en la normativa europea y en aquellos aspectos no cubiertos por esta.

Pues bien, la referida nueva normativa europea resulta de aplicación a las aeronaves no tripuladas, con independencia de su masa o de su uso (ya no se distingue uso recreativo y profesional), e incluyendo no solo las aeronaves pilotadas por control remoto sino también a los aeromodelos y a las aeronaves operadas de forma autónoma.

Y es precisamente en este último punto –el de la regulación de las aeronaves no tripuladas operadas de forma autónoma– donde debemos hacer especial hincapié.

**Aeromovilidad Urbana (UAM)**

Y es que la entrada en vigor de la regulación del uso de las aeronaves operadas de manera autónoma es el hito que impulsará, definitivamente, la aeromovilidad urbana (*Urban Air Mobility* o UAM, por sus siglas, en inglés) en Europa. Estamos hablando de transporte de mercancías – reparto de última milla– y de pasajeros –aéreo taxi y aéreo metro– en entornos urbanos utilizando aeronaves no tripuladas y operadas de forma autónoma.

En España, el Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda, ha introducido en la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, dentro del concepto de «aeronave no tripulada», junto con el de aeronave pilotada por control piloto, el de aeronaves operadas de forma autónoma, y ello a fin de «impulsar y facilitar la actividad económica desarrollada por la aviación». Y es que, por un lado, en la UE, la congestión del tráfico, que la UAM ayudaría a reducir en gran medida, cuesta actualmente casi 100 billones de euros al año. Y, por otro lado, hay estudios que han concluido los beneficios económicos tanto directos como indirectos de esta actividad económica.

Pues bien, la UAM que se enmarca dentro de la Estrategia Digital de Europa y dentro de la política de Ciudades Inteligentes (*Smart Cities*) –plasmada en España en el Plan Nacional de Ciudades Inteligentes–, aporta a dicha política un transporte sostenible y alternativo en las grandes ciudades, dirigido a la disminución de la congestión del tráfico rodado, así como un acceso más rápido a determinados lugares y la reducción de las emisiones de carbono.

**Gestión del tráfico: U-Space**

Un aspecto fundamental a abordar para que las UAS puedan ofrecer sus servicios de UAM es su total integración en el espacio aéreo. Y, para la gestión del tráfico de la UAS, entra en juego el U-Space, propuesta diseñada por SESAR JU, ente comunitario de colaboración público-privada entre la UE y empresas privadas del sector aeronáutico.

Debe tenerse en cuenta que no es factible para el ser humano hacer frente y gestionar el elevado número previsto de operaciones de los UAS. Por consiguiente, si bien el marco del Cielo Único Europeo regula la prestación de servicios de navegación aérea para el funcionamiento seguro del tráfico aéreo general, se requiere un sistema complementario de gestión del tráfico para la gestión del tráfico de las UAS: el U-Space.

El U-Space crea y armoniza, normas claras y sencillas, las condiciones necesarias para que las aeronaves tripuladas y no tripuladas operen con seguridad en el espacio aéreo a fin de prevenir las colisiones entre aeronaves y mitigar los riesgos en el aire y en la tierra, teniendo en cuenta tres fundamentos ya incorporados en la nueva normativa europea: el registro,

la geoconsciencia y la identificación a distancia.

La Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea (EASA) ya ha dado un primer paso reglamentario para permitir la aplicación inmediata del U-Space después de la entrada en vigor del Reglamento 2019/947 con su Opinión Nº 01/2020 sobre el *Marco reglamentario de alto nivel para el U-Space*, dirigida a apoyar y posibilitar los avances operacionales, técnicos y comerciales, y proporcionar un acceso equitativo a todos los usuarios del espacio aéreo, de modo que el mercado pueda impulsar la prestación de los servicios del U-Space para atender a las necesidades de los usuarios del mismo.

**Retos**

En definitiva, son muchas las cuestiones jurídicas que habrá que tener en cuenta con la aeromovilidad urbana con aeronaves no tripuladas operadas de forma autónoma que se muestra como una realidad más próxima que lejana. Desde cuestiones regulatorias a competenciales, pasando por digitalización, ciberseguridad, infraestructuras, medio ambiente y un largo etcétera que requieren de un alto grado de especialización en los operadores jurídicos.