

ADMINISTRACIÓN LOCAL**Ayuntamiento de La Carlota**

Núm. 303/2024

DON ANTONIO GRANADOS MIRANDA, ALCALDE-PRESIDENTE DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LA CARLOTA (CÓRDOBA), HACE SABER:

Que no habiéndose formulado reclamación alguna contra el expediente número 20/2023 (GEX número 3041-2023), tramitado por este Ayuntamiento para la aprobación del reglamento de uso de aeronaves pilotadas por control remoto por el Cuerpo de la Policía Local de La Carlota, aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria, celebrada el día 27 de noviembre de 2023, y publicado en Boletín Oficial de la Provincia de Córdoba número 233, de fecha 11 de diciembre de 2023, y en el

tablón de edictos electrónico del Ayuntamiento de La Carlota (edicto número 440/20223), así como en el Portal de Transparencia de esta Corporación Municipal, se entiende definitivamente aprobado el acuerdo adoptado conforme a lo dispuesto en el artículo 49 c) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, pudiéndose interponer contra el mismo recurso contencioso-administrativo a partir de la publicación de este anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia, en la forma y plazos que establecen las normas reguladoras de dicha Jurisdicción.

A continuación se inserta el texto íntegro del referido Reglamento, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril antes citada:

(Ver adjunto Reglamento Uso Aeronaves Pilotadas)

Lo que se hace público para general conocimiento.

La Carlota, 25 de enero de 2024. Firmado electrónicamente por el Alcalde-Presidente, Antonio Granados Miranda.



REGLAMENTO DE USO DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO POR EL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DE LA CARLOTA.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Ayuntamiento de La Carlota, en una apuesta por la implantación de Nuevas tecnologías, ha decidido dotar a su Cuerpo de Policía Local de las herramientas necesarias para llevar a cabo con mayor eficacia las funciones que la legislación vigente atribuye a los cuerpos de Policía Local, encontrándose entre ellas los sistemas RPAs, por sus siglas en inglés (Remotely Piloted Aircraft Systems) abriendo a dicho Cuerpo nuevas funcionalidades que mejoran su capacidad de respuesta.

Como quiera que las circunstancias actuales exigen una continuidad en el esfuerzo destinado a todos aquellos aspectos que mejoren la calidad del servicio de los cuerpos de Policía Local, de forma que sigamos avanzando en la mejora de la utilización de estas nuevas tecnologías y con el fin de lograr tales objetivos, el Ayuntamiento de La Carlota, ve adecuado crear una Unidad de Vigilancia y Prevención Aérea, que será la encargada del uso de dispositivos RPAs para el mejor desempeño de las funciones atribuidas a la Policía Local por el artículo 53 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y por la Ley 6/2023, de 7 de Julio, de Policías Locales de Andalucía, constituyendo dichos dispositivos una herramienta que ha demostrado su eficacia en diversos campos relacionados no solo con labores de policía de seguridad y de emergencias, sino también en el área de aplicación a la que se circunscriben otras funciones de la Policía Local, como puede ser la policía administrativa, el tráfico y la seguridad vial. Del mismo modo, resulta de interés en materias de colaboración con otros departamentos municipales y con otros medios aéreos de distintas entidades públicas en situaciones de emergencia.

Esta incorporación de RPAS a los cuerpos Policiales ha sido posible con la entrada en vigor del Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización de aeronaves pilotadas por control remoto y se modifican el RD 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y el R.D. 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea contiene un

régimen específico para el uso de drones por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, ya anunciado en su preámbulo al afirmar que “atendiendo a las singularidades propias de las operaciones de policía de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, a las funciones de guarda costas y servicios de aduanas, a las misiones de vigilancia del tránsito viario, y a las operaciones del Centro Nacional de Inteligencia, se establece el régimen específico que les resulta aplicable”.

Este régimen específico se materializa en el artículo 3 apartado 2 de dicho Real Decreto que establece que: “A las operaciones de policía atribuidas a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad por la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo y normativa concordante a las operaciones de aduanas, a las de vigilancia del tránsito viario realizadas directamente por la dirección General de Tráfico, y a las operaciones realizadas por el Centro Nacional de Inteligencia, únicamente les será de aplicación lo dispuesto en los Capítulos I y II, estando en cuanto a la prohibición de sobrevuelo de las instalaciones previstas en el artículo 32 a las funciones que, en relación con dichas instalaciones, correspondan a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, al Servicio de Vigilancia Aduanera a la Dirección General de Tráfico, o al Centro Nacional de Inteligencia”.

El Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, establece como requisito, la existencia de una norma reglamentaria propia que regule la utilización de aeronaves pilotadas por control remoto en el ámbito de la función policial asumida por el Cuerpo de Policía Local.

En virtud del principio de autonomía local y el ejercicio de las potestades reglamentarias y de auto-organización reconocida en el artículo 4.1.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, el Ayuntamiento de La Carlota, tiene intención de aprobar el presente Reglamento que regula las condiciones y características de las operaciones con RPAS a realizar por el Cuerpo de Policía Local de La Carlota, siendo el máximo responsable de las mismas el Excmo. Ayuntamiento de La Carlota (Córdoba), en cuanto a su condición de Operador.

ÍNDICE

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES.

- Artículo 1.-* Objetivos.
Artículo 2.- Ámbito de aplicación.
Artículo 3.- Ámbito territorial de actuación.
Artículo 4.- Requisitos generales de uso de las aeronaves pilotadas por control remoto.
Artículo 5.- Supervisión, control y régimen sancionador.
Artículo 6.- Régimen Jurídico.
Artículo 7.- Requisitos de los sistemas de aeronaves pilotadas por control remoto operadas por el Cuerpo de Policía local de La Carlota.

CAPÍTULO II. CONDICIONES Y REGLAS PARA LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO POR PARTE DEL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DE LA CARLOTA.

- Artículo 8.-* Condiciones
Artículo 9.- Reglas.

CAPÍTULO III. REQUISITOS DE LAS OPERACIONES AÉREAS DEL CUERPO DE LA POLICÍA LOCAL DE LA CARLOTA.

- Artículo 10.-* Obligaciones generales.
Artículo 11.- Obligaciones específicas.
Artículo 12.- Requisitos adicionales.
Artículo 13.- Limitaciones relativas al pilotaje.
Artículo 14.- Sobre vuelo de instalaciones.

CAPÍTULO IV. PERSONAL

- Artículo 15.-* Pilotos remotos.
Artículo 16.- Justificación de conocimientos teóricos.
Artículo 17.- Certificados médicos.
Artículo 18.- Mantenimiento de las aptitudes de los pilotos remotos.
Artículo 19.- Observadores.
Artículo 20.- Reglamento de ejecución.

DISPOSICIÓN ADICIONAL. DEFINICIONES.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA.

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA.

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA.

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1.- Objetivos

Este reglamento tiene por objeto establecer las normas aplicables a las operaciones aéreas de aeronaves pilotadas por control remoto (UAS/RPA) de la policía local La Carlota. Estas normas están atribuidas por la Ley Orgánica 2/86, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y por la Ley 6/2023 de 7 de Julio de Policías Locales de Andalucía.

Conforme a la normativa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), las operaciones policiales con RPA/UAS están consideradas como operaciones NO EASA, siendo de aplicación a las mismas el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto.

Artículo 2.- Ámbito de aplicación.

Este reglamento será de aplicación a todo el personal del Cuerpo de la Policía Local y de forma específica aquellos agentes que se encuentren adscritos a la Unidad de Vigilancia Aérea de la Policía Local de La Carlota, que han de contar con formación y acreditación específica en la materia así como formación específica en materia de protección de datos.

Artículo 3.- Ámbito territorial de actuación.

El uso de RPAS por parte de la Policía Local de La Carlota se desarrollará en el término municipal La Carlota (Córdoba), sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 6/2023 de 7 de Julio, de Policías Locales de Andalucía.

Artículo 4.- Requisitos generales de uso de las aeronaves pilotadas por control remoto.

Sin perjuicio del cumplimiento del resto de los requisitos establecidos en este reglamento, el uso de aeronaves pilotadas por control remoto por parte del Cuerpo de Policía Local de La Carlota requerirá, en todo caso, que su diseño y características permitan al piloto intervenir en el control del vuelo, en todo momento.

El piloto remoto será, en todo momento, el responsable de detectar y evitar posibles colisiones y otros peligros.

El Ayuntamiento de La Carlota será responsable en cuanto a su condición de Operador.

Artículo 5.- Supervisión, control y régimen sancionador.

El ejercicio de las actividades y la realización de los vuelos regulados en este reglamento, así como el cumplimiento de los requisitos establecidos en él, están sujetos a la supervisión y control de la Jefatura del Cuerpo de la policía local de La Carlota (Córdoba).

Lo dispuesto en el párrafo anterior se entiende sin perjuicio de la responsabilidad del piloto al mando de la aeronave pilotada por control remoto de asegurarse que las operaciones se realizan con sujeción a las disposiciones de este reglamento y de las establecidas por el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre que les sean de aplicación.

Artículo 6.- Régimen jurídico.

1) Realización de funciones en ámbito civil:

La Unidad de RPAS se ajustará a lo determinado en el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto y se modifican el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea, donde se establece un nuevo marco normativo que regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto en España.

2) Realización de funciones en ámbito policial:

La Unidad de RPAS se ajustará, sin perjuicio de su sometimiento a la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y a la Ley 6/2023, de 7 de Julio, de Policías Locales de Andalucía, siéndole de aplicación directa y básica para esta Policía Local de La Carlota, a lo dispuesto en los puntos recogidos en los Capítulos I y II del Real Decreto 1036/2017, con las siguientes exclusiones:

- a) Para la realización de operaciones aéreas especializadas de formación práctica de pilotos remotos, a las organizaciones de producción que reúnan los requisitos previstos en el artículo 15.3 y 4, y a las organizaciones de formación, no les será exigible lo dispuesto en los artículos 28 y 39.*
- b) A las operaciones de policía atribuidas a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad por la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, y normativa concordante, a las operaciones de 3 aduanas, a las de vigilancia del tránsito viario realizadas directamente por la Dirección General de Tráfico, y a las operaciones realizadas por el Centro Nacional de Inteligencia, únicamente les será de aplicación lo dispuesto en los Capítulos I y II, estando en cuanto a la prohibición de sobrevuelo de las instalaciones prevista en el artículo 32 a las funciones que, en relación con dichas instalaciones, correspondan a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, al Servicio de Vigilancia Aduanera, a la Dirección General de Tráfico, o al Centro Nacional de Inteligencia.*

Sin perjuicio de la sujeción a las disposiciones a que se refiere el artículo 20.2 y de las obligaciones de notificación de accidentes e incidentes graves conforme a lo previsto en el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de Octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE, estas operaciones se realizarán, en todo caso, conforme a las condiciones e atribuidas a las policías locales, en los respectivos Reglamentos de Policías Locales establecidas en los protocolos adoptados al efecto por el organismo público responsable de la prestación del servicio o realización de la actividad y, en el caso de las funciones de policía, de modo que no se ponga en peligro a otros usuarios del espacio aéreo y a las personas y bienes subyacentes.

Además, las operaciones de los sistemas de aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS) en el ejercicio de estas actividades, se ajustarán a lo establecido por el organismo público responsable de la prestación del servicio o realización de la actividad que, en todo caso, será responsable de:

- a. Autorizar la operación.*
- b. Establecer los requisitos que garanticen que los pilotos remotos y, en su caso, los observadores, cuentan con la cualificación adecuada para realizar las operaciones en condiciones de seguridad que, en todo caso, deberán respetar los mínimos establecidos en los artículos 33.1 y 38 del RD 1036/2017.*
- c. Asegurarse de que la operación puede realizarse en condiciones de seguridad y cumple el resto de los requisitos exigibles conforme a lo previsto en este apartado.*

Artículo 7.- Requisitos de los sistemas de aeronaves pilotadas por control remoto operadas por el Cuerpo de Policía local de La Carlota.

El Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre establece en su Capítulo II los requisitos de identificación, matriculación, aeronavegabilidad, requerimientos del enlace de mando y control, así como lo relativo a las organizaciones de diseño y producción y mantenimiento, quedando fuera de la exención del artículo 3.2 del propio Real Decreto de referencia, y siendo, por tanto, de obligado cumplimiento por parte del Cuerpo de Policía Local de La Carlota.

CAPÍTULO II. CONDICIONES Y REGLAS PARA LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO POR PARTE DEL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DE LA CARLOTA.

Artículo 8.- Condiciones.

En condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC) podrán realizarse vuelos diurnos y nocturnos con sujeción a las limitaciones que se establezcan en el estudio aeronáutico de seguridad o el documento EARO (Evaluación y Atenuación de Riesgos Operacionales) realizado al efecto. Este último documento en el caso de realizar la operación en espacio aéreo controlado y/o en entorno aeroportuario.

- a) *Dentro del alcance visual del piloto (VLOS) o de observadores que estén en contacto directo por radio con éste (EVLOS), a una altura sobre el terreno no mayor de 400 pies (120 metros), o sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 500 pies (150 metros) desde la aeronave.*
- b) *Más allá del alcance visual del piloto (BVLOS), siempre dentro del alcance directo de la misión por radio de la estación de pilotaje remoto que permita un enlace de mando y control efectivo.*
- c) *La operación sobre aglomeraciones de edificios en casco urbano, de reuniones de personas al aire libre y aquélla que se realice más allá del alcance visual del piloto (B- VLOS) por aeronaves que no dispongan de certificado de aeronavegabilidad, deberá ajustarse a las limitaciones y condiciones establecidas en un estudio aeronáutico de seguridad realizado al efecto. En este se contemplarán todos los posibles fallos de la aeronave y sus sistemas de control, incluyendo la estación de pilotaje remoto y el enlace de mando y control, así como sus efectos.*
- d) *La realización de estas operaciones (BVLOS) por aeronaves que cuenten con certificado de aeronavegabilidad se ajustará a las limitaciones y condiciones de dicho certificado.*
- e) *La operación debe realizarse fuera de las zonas de tránsito de aeródromo y a una distancia mínima establecida. Esta distancia mínima podrá reducirse dependiendo de la misión del UAS (sistema de Aeronave no tripulada) policial.*

No obstante, el espacio aéreo del término municipal La Carlota, no se encuentra rodeado de instalaciones aeroportuarias. El espacio aéreo controlado más próximo es de clase D (TMA de Sevilla - ÁREA 1) y se encuentra 1000 pies AGL (300 metros) sobre el municipio. Este espacio aéreo controlado, a priori no afecta a las operaciones policiales con un UAS. En caso de tener que emplear un UAS por encima de los 300 metros, invadiría el vuelo en este espacio aéreo controlado (clase D), por lo que habría que coordinar ese vuelo con el proveedor de servicios de tránsito aéreo en el TMA de Sevilla. (Empresa ENAIRE del Centro de control Aéreo de Sevilla – Sevilla ACC / Teléf.: 900 929 220).

Asimismo, la operación podrá realizarse en espacio aéreo controlado y dentro de una zona de información de vuelo (FIZ), mediante un estudio aeronáutico de seguridad específico, realizado al efecto por el operador (Ayuntamiento de La Carlota) y coordinado con el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en el espacio aéreo de que se trate (Centro de control aéreo de Sevilla en nuestro caso), y por el que se constate la seguridad de la operación. En tales casos la operación se realizará con sujeción a las condiciones y limitaciones y establecidas en dicho estudio aeronáutico de seguridad y previa autorización del control de tránsito aéreo.

Artículo 9.- Reglas.

Teniendo como premisa fundamental la seguridad de las operaciones aéreas, para la realización de éstas se dividirá el término municipal de la Carlota en tres tipos de zonas correspondiendo al nivel de riesgo de las mismas:

1. *Zonas de riesgo bajo o áreas verdes: zonas rústicas, forestales, urbanas con viviendas diseminadas, arboledas, zonas llanas, de montañas y de cultivos. Que se encuentren fuera de la influencia de zonas de espacio peligroso LED, espacios aéreos controlados CTR, aeródromos y helipuertos.*

2. *Zonas de riesgo medio o áreas amarillas: zonas urbanas con construcciones unifamiliares no adosadas de baja altura (urbanizaciones) y zonas rústicas, también estarían los polígonos industriales que se encuentren fuera del casco urbano. Que se encuentren fuera de la influencia de zonas de espacio peligroso LED, espacios aéreos controlados CTR, aeródromos y helipuertos.*
3. *Zonas de riesgo alto o áreas rojas: zonas urbanas con construcciones unifamiliares adosadas (urbanizaciones) o con aglomeración de edificios de altura y concentraciones de personas al aire libre, polígonos industriales dentro del casco urbano. Que se encuentren interiormente de la influencia de zonas de espacio peligroso LED, espacios aéreos controlados CTR, aeródromos y helipuertos.*

Las operaciones aéreas se realizarán con arreglo a lo siguiente:

A) Zona de riesgo bajo o área verde:

Vuelos rutinarios, diurnos y nocturnos, en VLOS, pudiendo realizar operaciones BVLOS si se produce una situación de emergencia, con autorización previa del Encargado de Servicio y solo cuando la Patrulla Policial no pueda desplazarse en un tiempo razonable a las proximidades del lugar de la emergencia.

En las zonas de riesgo bajo o áreas verdes se establecerán zonas de aterrizaje de emergencia y de terminación segura del vuelo evitando las zonas forestales y protegidas o de difícil acceso por el riesgo de incendio de la aeronave al impactar contra el suelo.

B) Zona de riesgo medio o área amarilla:

Vuelos, diurnos y nocturnos, cuando se produzca una situación que así lo aconseje, con autorización previa del Encargado de Servicio, siempre en VLOS.

Solo podrán realizarse operaciones BVLOS cuando sea estrictamente necesario y cuando la Patrulla Policial no pueda desplazarse en un tiempo razonable a las proximidades del lugar de la emergencia.

En las zonas de riesgo medio o áreas amarillas se establecerán zonas de aterrizaje de emergencia y de terminación segura del vuelo evitando las zonas Urbanizaciones, distantes entre sí no más de 1.500 metros.

C) Zona de riesgo alto o área roja:

Vuelos, diurnos y nocturnos, solo ante situaciones de emergencia y de grave riesgo y previa autorización del Encargado de Servicio, siempre en V-LOS. Solo podrán realizarse operaciones B-VLOS cuando sea estrictamente necesario y cuando la Patrulla Policial no pueda desplazarse en un tiempo razonable a las proximidades del lugar de la emergencia.

En las zonas de riesgo alto o áreas rojas se establecerán zonas de aterrizaje de emergencia protegidas físicamente en los edificios de altura, previo consentimiento de la propiedad, distantes entre sí no más de 1.000 metros, en previsión de un fallo en la aeronave que no le permita alcanzar la zona de aterrizaje prevista inicialmente.

Asimismo, las zonas limítrofes al municipio de La Carlota (zona forestal) se establecerá como zona de terminación segura del vuelo en caso de no poder tomar tierra sin riesgo en ninguna de las zonas de aterrizaje de emergencia.

En todo caso, los pilotos podrán llevar a cabo operaciones de vuelo diurno y nocturno en alcance visual del piloto (VLOS) en las áreas definidas como riesgo elevado, siempre con la autorización previa del Jefe de la unidad, cuando concorra alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Situaciones de emergencia o grave riesgo para la seguridad de las personas.*
- b) Conatos de incendio.*
- c) Situaciones de emergencias causadas por catástrofes naturales.*
- d) Accidentes de tráfico.*
- e) Grandes aglomeraciones de personas, siempre que exista riesgo para la seguridad ciudadana.*
- f) Aglomeraciones de tráfico que puedan suponer un riesgo para la seguridad vial.*

CAPÍTULO III REQUISITOS DE LAS OPERACIONES AÉREAS DEL CUERPO DE LA POLICÍA LOCAL DE LA CARLOTA.

Artículo 10.- Obligaciones generales.

El Cuerpo de Policía Local de La Carlota deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) Disponer de la documentación relativa a la caracterización de las aeronaves que vaya a utilizar, incluyendo la definición de su configuración, características y prestaciones, así como los procedimientos para su pilotaje, cuando, dichas aeronaves no dispongan, según corresponda, de certificado de aeronavegabilidad UAS o del certificado especial para vuelos experimentales. Esta documentación podrá incorporarse al manual de vuelo o documento equivalente.*
- b) Haber realizado un estudio aeronáutico de seguridad de la operación u operaciones, en el que se constate que pueden realizarse con seguridad. Este estudio, que podrá ser genérico o específico para un área geográfica o tipo de operación determinado, tendrá en cuenta las características básicas de la aeronave o aeronaves a utilizar y sus equipos y sistemas.*
- c) El fabricante de las aeronaves pilotadas por control remoto (UAS) utilizadas por el Cuerpo de Policía Local de La Carlota o, en su caso, el titular de su certificado de tipo, deberá elaborar y desarrollar un manual o conjunto de manuales que describan su funcionamiento, mantenimiento e inspección. Estos manuales deberán incluir directrices para realizar las tareas necesarias de inspección, mantenimiento y reparación a los niveles adecuados y específicos de la aeronave y sus sistemas asociados (UAS), y deberán proporcionarse al Cuerpo de la Policía Local de La Carlota junto con la aeronave en el momento del suministro de éstas.*

El Cuerpo de la Policía Local de La Carlota será el responsable del mantenimiento y la conservación de la aeronavegabilidad, debiendo ser capaz de demostrar en todo momento que la aeronave pilotada por control remoto (UAS) y sus sistemas asociados conservan las condiciones de aeronavegabilidad con las que fueron fabricados. Además, el operador deberá cumplir con cualquier requisito de mantenimiento de la Aeronavegabilidad declarado obligatorio por La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

El mantenimiento de las aeronaves podrá realizarse por miembros del Cuerpo de Policía Local de La Carlota, siempre y cuando hayan recibido la formación adecuada del fabricante o del titular de su certificado de tipo en su caso. En caso de aeronaves de menos de 2 kilogramos de masa máxima al despegue, los miembros del Cuerpo de Policía Local podrán realizar el mantenimiento siguiendo únicamente las instrucciones del fabricante.

A estos efectos, el operador deberá establecer un sistema de registro de los datos relativos a:

- 1. Los vuelos realizados y el tiempo de vuelo, este apartado será registrado por los pilotos encargados de los vuelos o por la persona designada a tales efectos por quien corresponda en la policía local de La Carlota.*
- 2. Las deficiencias ocurridas antes de y durante los vuelos, para su análisis y resolución.*
- 3. Los eventos significativos relacionados con la seguridad.*
- 4. Las inspecciones y acciones de mantenimiento y sustitución de piezas realizadas.*

El mantenimiento de las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) podrá realizarse por su fabricante y, en su caso, por el titular de su certificado de tipo, así como por aquellas otras organizaciones de mantenimiento que cumplan los requisitos que se establezcan por orden del Ministro de Fomento, según lo establecido en el RD 1036/2017, de 15 de Diciembre.

- d) Disponer de un programa de instrucción relativo a las aeronaves que utilice el Cuerpo de la Policía Local de La Carlota.*
- e) Disponer de una póliza de seguro u otra garantía financiera que cubra la responsabilidad civil frente a terceros, por los daños que puedan ocasionarse durante y por causa de la ejecución de las operaciones aéreas, según los límites de cobertura que se establecen: La Unidad Drones-UAS, tendrá concertado el Seguro de responsabilidad Civil del Ayuntamiento de La Carlota, a fin, cubrir los posibles incidencias y daños ocasionados a terceros en las operaciones realizadas por la Policía Local., y en particular las contingencias previstas en:*

- El Real Decreto 37/2001, de 19 de enero, por el que se actualiza la cuantía de las indemnizaciones por daños previstas en la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, para las aeronaves de menos de 20 kg de masa máxima al despegue.

- El Reglamento (CE) n.º 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos, para aquellas aeronaves de masa máxima al despegue igual o superior a 20 kg.

- f) *Adoptar las medidas adecuadas para proteger a la aeronave de actos de interferencia ilícita durante las operaciones, incluyendo la interferencia deliberada del enlace de radio, y establecer los procedimientos necesarios para evitar el acceso de personal no autorizado a la estación de pilotaje remoto y a la ubicación del almacenamiento de la aeronave.*
- g) *Asegurarse de que la aeronave pilotada por control remoto (UAS) y los equipos de telecomunicaciones que incorpora cumplan con la normativa reguladora de las Telecomunicaciones y, en particular, y cuando sea necesario, con los requisitos establecidos para la comercialización, la puesta en servicio y el uso de equipos radioeléctricos.*
- h) *Adoptar las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en materia de protección de datos personales tratados para fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales como lo establece la Ley Orgánica 7/2021, de 1 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. Asimismo, observar lo establecido en la Ley Orgánica 4/1997, de 4 de agosto, por la que se regula la utilización de videocámaras por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en lugares públicos.*

Para desarrollar este punto se tendrán en cuenta las siguientes consideraciones y principios generales en relación con las distintas actividades que podrá realizar la unidad:

Se dispondrá de un equipo informático, en el cual se almacenarán y tratarán todas las imágenes y grabaciones de video vigilancia captadas por los RPAS. Estas grabaciones deberán ser eliminadas en el plazo máximo de un mes, tal y como establece la Ley de Protección de Datos. Solo se conservarán quedando a disposición judicial, cuando dichas grabaciones estén relacionadas con infracciones penales o administrativas graves o muy graves en materia de seguridad pública sujetas a una investigación policial en curso o con un procedimiento judicial o administrativo abierto,

Las distintas operaciones que se pudieran llevar a cabo por esta unidad, se diseñaran bajo la premisa de la no grabación de imágenes. Los operadores se limitarán al visionado en directo de las zonas que previamente se habrán delimitado en el plan de vuelo, confeccionado con arreglo a los objetivos definidos en el diseño de cada intervención, por lo que no existirá a priori ningún tratamiento de datos, salvo que durante su visionado y en el marco de la actividad que se esté desarrollando en ese momento, se pudieran observar indicios de la comisión de un ilícito penal o administrativo que justificará por sí mismo la grabación de estas imágenes y su posterior tratamiento, a los solos efectos de su inmediata puesta a disposición de la autoridad judicial, dentro del atestado que se confeccione o para remitir a la autoridad sancionadora.

Previamente al comienzo de uso de los RPAS se adoptarán medidas de información a la población en general de La Carlota mediante señalizaciones u hojas informativas así como en tablón de anuncios electrónico del Ayuntamiento y demás medios de comunicación que se estimen adecuados al fin de información general.

La Unidad a crear promoverá en cualquier caso la adopción de medidas que permitan hacer visible los RPAS. Asimismo, en cada operación a realizar se ajustará la resolución de la imagen al mínimo necesario para ejecutar el propósito del tratamiento. Igualmente, se adoptarán mecanismos para iniciar y detener la captura de datos en cualquier momento de la operación.

Las tomas de imagen y sonido quedarán, en todo caso, supeditadas a la concurrencia de un peligro o evento concreto y solo serán objeto de tratamiento los datos que resulten estrictamente necesarios para el fin específico pretendido. Asimismo, antes de la puesta en marcha de cualquier operación con RPAS, deberán quedar definidas en documento debidamente suscrito por el responsable y el encargado del tratamiento, las finalidades perseguidas. Tras finalizar la operación, han de incorporar la debida actividad de tratamiento en el Registro de Actividades de Tratamiento con el contenido que dispone el RGPD.

La utilización de los RPAS estará presidida por el principio de proporcionalidad, en su doble versión de idoneidad y de intervención mínima, así como por el principio de inviolabilidad del domicilio en sentido amplio. Respecto a este último, el sistema a emplear ha de permitir la modificación de la resolución de las imágenes que, en su caso, hubieren sido objeto de grabación, así como de la granularidad de la geolocalización en atención a la finalidad perseguida y previamente definida.

En orden al cumplimiento de lo antedicho y resto de legislación vigente en materia de protección de datos, los distintos tipos de operaciones que se llevarán a cabo por la unidad, su correspondiente evaluación de riesgos y las medidas correctoras que se implementarán para mitigar los efectos, serán las siguientes:

1. Operaciones de seguridad ciudadana, vigilancia y prevención de robos en viviendas.

Este tipo de operaciones se llevarán a cabo cuando así lo aconseje la incidencia de estos delitos contra la propiedad. Estas se circunscribirán a ciertas horas nocturnas donde la afluencia de personas en la vía pública es muy baja y en la que el objetivo principal es la detección de posibles vehículos en las entradas principales de la población o pedanía que se determine.

El operador permanecerá en un punto fijo, desde el que visionará en directo a una altura suficiente para no invadir la privacidad de los domicilios y se limitará al a detección de vehículos en movimiento que por su ubicación o comportamiento pudieran resultar sospechosos, comisionando desde su posición a la patrulla de servicio para que compruebe insitu y confirme las circunstancias observadas. Se realizarán grabaciones y

posterior tratamiento de imágenes cuando se constate la concurrencia de un ilícito penal, poniendo inmediatamente estas imágenes a disposición de la autoridad judicial.

La finalidad de esta operación se corresponde con la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales, incluidas la protección y prevención frente a las amenazas contra la seguridad pública. En este marco debe aplicarse las prevenciones establecidas en la Ley Orgánica 7/2021, de 26 de mayo, de protección de datos personales tratados para fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales (en adelante LOPDIP), que expresamente excluye de su ámbito de aplicación los tratamientos de datos realizados en acciones civiles o procedimientos administrativos o de cualquier índole vinculados con los procesos penales que no tengan como objetivo directo ninguno de estos fines (artículos 1 y 2).

En este caso, este tipo de operaciones quedaría fuera del ámbito regulatorio del RGPD y la LOPD.

Los riesgos de captación de imágenes que pudieran afectar a la protección de datos y a la intimidad de las personas que no tuvieran relevancia en el ámbito penal o administrativo sancionador vendrán derivados de la captación en segundo plano o de forma casual que pudiera darse como consecuencia de sobre volar zonas pobladas.

Las medidas correctoras que se llevarán a cabo para minimizar estos posibles efectos serán:

- Altura suficiente para no identificar a ninguna persona ni invadir la privacidad de ningún domicilio.*
 - Ajuste de la resolución de la imagen al mínimo necesario para ejecutar el propósito del tratamiento.*
 - No grabación de imágenes hasta que se detecte un posible ilícito.*
 - Se realizará una revisión inmediata de las imágenes grabadas, una vez terminada la operación, que garantizará mediante técnicas de difuminado y/o corte que cualquier dato susceptible de protección y que no sea imprescindible para alcanzarla finalidad de la operación sea eliminado.*
- 2. Operaciones de vigilancia forestal en prevención de incendios y comprobación del estado de arroyos y vías de evacuación de aguas en prevención de inundaciones en época de lluvias.**

La naturaleza de estas operaciones y el ámbito territorial donde van a llevarse a cabo no implica a priori el tratamiento de datos personales, pero podría en un momento dado tener impacto sobre el derecho a la protección de datos y la intimidad de las personas.

En estas situaciones existe el riesgo de que se produzca la captura de datos personales de forma inintencionada o inadvertida, debido a la captura en segundo plano de determinadas imágenes de personas o de otro tipo de información (viviendas próximas, zonas de recreo, vehículos, etc....).

Las medidas correctoras que minimizarían estos riesgos serían las siguientes:

- *Ajuste de la resolución de la imagen al mínimo necesario para ejecutar el propósito del tratamiento.*
 - *No grabación de imágenes. La operación se limitará a observar en directo las condiciones de la cubierta vegetal que pudiera constituir un riesgo de incendio o la acumulación de residuos o masa vegetal que pudiera constituir un obstáculo para la correcta evacuación de aguas. La grabación y el posterior tratamiento de estas imágenes se produciría cuando se detecte una circunstancia que necesitara de intervención por parte de algún servicio público y a los exclusivos efectos de documentar y localizar el área de intervención.*
 - *Antes de iniciar la grabación el operador se asegurará que no existen riesgos que perjudiquen el derecho a la protección de datos a la intimidad de las personas. Si a pesar de ello se produjera una captación en segundo plano, de forma accidental, de imágenes de personas u otro tipo de información susceptible de protección esta será objeto de tratamiento posterior con el objetivo de difuminar la captación o incluso eliminarlo.*
- 3. Operaciones de vigilancia en eventos y grandes concentraciones de personas y vigilancia del tráfico en casco urbano.**

Conforme al artículo 22.6 de la Ley Orgánica 3/2018, cuando el tratamiento de los datos personales se realice para alguno de los fines establecidos en la Ley Orgánica 7/2021, de 26 de mayo, de protección de datos personales tratados para fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales (en adelante LOPDIP) y proceda de las imágenes y sonidos obtenidos mediante la utilización de cámaras y videocámaras por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, o bien se lleve a cabo por los órganos competentes para la vigilancia y control en los centros penitenciarios o para el control, regulación, vigilancia y disciplina del tráfico, dichos tratamientos se regularán por las disposiciones de esta Ley Orgánica complementándose, en lo que no resulte contrario a su contenido, con la normativa vigente que regula estos ámbitos.

La finalidad de este tipo de operaciones se corresponde con la prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales, incluidas la protección y prevención frente a las amenazas contra la seguridad pública. En este marco debe aplicarse las prevenciones establecidas en la LOPDIP, que expresamente excluye de su ámbito de aplicación los tratamientos de datos realizados en acciones civiles o procedimientos administrativos o de cualquier índole vinculados con

los procesos penales que no tengan como objetivo directo ninguno de estos fines (artículos 1 y 2).

En este caso, este tipo de operaciones quedaría fuera del ámbito regulatorio del RGPD y la LOPD.

Las medidas correctoras que podrían implementarse para minimizar el riesgo de captación de datos no relevantes a efectos de prevención del delito serían las siguientes:

- *Por seguridad aérea, el Dron no sobrevolará la vertical del lugar donde se ubique la concentración de personas, tomando una altura suficiente que permita la visualización total del evento con la finalidad de controlar los posibles riesgos contra la seguridad de las personas, la seguridad del tráfico adyacente y la prevención de ilícitos penales. Con esta premisa se neutraliza el riesgo de captación de datos susceptibles de protección.*
- *La finalidad de la operación no necesita de la grabación y posterior almacenamiento o tratamiento de imágenes. El operador visualizará en directo el evento y decidirá a la vista de un riesgo o un ilícito que, por si solo justificará la grabación de imágenes cuyo tratamiento posterior difuminará o eliminará los datos sensibles, captados en segundo plano de forma accidental, que no resulten de importancia para el objetivo de la operación.*

4. Inspecciones urbanísticas y medioambientales.

El objetivo de este tipo de operaciones es la colaboración con el servicio de urbanismo y de medio ambiente de este ayuntamiento con la finalidad de aprovechar la versatilidad de este tipo de aparatos para sortear aquellos en claves que puedan presentar problemas de seguridad en el acceso por motivos diversos como su altura, desnivel, caminos vallados, vegetación o simplemente porque se necesita más información.

Las medidas correctoras y de prevención que se tomarán para minimizar o eliminar los riesgos de captación de imágenes o datos susceptibles de protección serán las siguientes:

- *En el diseño del plan de vuelo se tendrá en cuenta los domicilios que pudieran estar dentro de la localización en la que se establezca el lugar de trabajo. Si existe riesgo de captación de imágenes en el interior de cualquier domicilio se rediseñará la ruta para evitar este extremo, dejando un registro del plan de vuelo e informando a los posibles afectados del derecho a dirigirse al responsable del tratamiento para conocer si se está tratando o no sus datos de carácter personal y en caso de que así fuera obtener una copia de los mismos.*
- *La premisa de esta operación será la visualización de imágenes sin almacenamiento ni tratamiento posterior. En caso de que el operador o el técnico competente en la materia de inspección que lo acompañe, detecte algún tipo de infracción se determinará su grabación si no existen riesgos de captación de datos susceptibles de protección y a los solos efectos de documentar el correspondiente expediente administrativo.*

- *Si a pesar de estas medidas se produce alguna captación de datos sensibles se procederá a su tratamiento posterior con el fin de eliminarlo.*
 - *En este tipo de operaciones llevadas a cabo en ejercicio de competencias locales de orden civil tanto el operador como el Dron deberán ser lo más visibles posibles. El operador usará prendas de alta visibilidad en la que se identifique a esta unidad y el aparato estará provisto de una luz destellante que lo haga visible a distancia.*
 - *En el marco de este tipo de operaciones y en el caso que se decida grabar y almacenar posteriormente la imagen, esta decisión necesariamente se tomará ponderando, en cada caso, entre la finalidad pretendida y la posible afectación por la utilización de la videocámara, al derecho al honor, a la propia imagen y a la intimidad de las personas. Este juicio previo derivará en la decisión de no captar ningún dato si los bienes jurídicos mencionados se ven afectados.*
 - *Se ajustará la resolución de la misma al mínimo necesario para ejecutar el propósito del tratamiento, se detendrá la captura de datos en cualquier momento durante la operación si se captan datos susceptibles de protección que no sirvan al propósito de la operación.*
- 5. Colaboración con equipos de emergencia en catástrofes naturales, incendios estructurales de gran envergadura y salvamento y rescate de personas.**

Este tipo de operaciones podrán ejecutarse bajo el mando operativo de otro cuerpo policial o por cuenta de otro ayuntamiento, distinguiéndose dos premisas. Cuando el operador del Dron actúa como responsable o cuando actúa como encargado del tratamiento.

El responsable es la persona física o jurídica, autoridad pública, servicio u otro organismo que, solo o junto con otros, determine los fines y medios del tratamiento. El encargado es la persona física o jurídica, autoridad pública, servicio y otro organismo que trate datos personales por cuenta del responsable.

Cuando el operador del Dron actúa como encargado la relación deberá formalizarse mediante un contrato u otro acto jurídico con el contenido y circunstancias que determina el artículo 28 del RGPD.

- i) *Notificar a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y al Sistema de Notificación de Sucesos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, según corresponda, los accidentes e incidentes graves definidos en el Reglamento (UE) n° 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE y los sucesos a que se refieren el artículo 4 del Reglamento (UE) n° 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n° 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n° 1321/2007 y (CE) n° 1330/2007 de la Comisión.*

Artículo 11.- Obligaciones específicas para la realización de operaciones aéreas.

Además de las obligaciones previstas en el artículo anterior, el Cuerpo de Policía Local de La Carlota está obligado a:

- A. Disponer de un manual de operaciones que establezca la información y los procedimientos para realizar sus operaciones, así como el entrenamiento práctico de los pilotos para el mantenimiento de su aptitud de acuerdo con lo previsto en el artículo 18.*
- B. Haber realizado, con resultado satisfactorio, los vuelos de prueba que resulten necesarios para demostrar que las operaciones pretendidas pueden realizarse con seguridad.*

Artículo 12.- Requisitos adicionales relativos a la organización del Cuerpo de Policía Local de La Carlota.

- 1) Tener una organización, técnica y operativa, y una dirección adecuadas para garantizar el cumplimiento y mantenimiento de los requisitos establecidos en este reglamento, que, teniendo en cuenta los riesgos inherentes a las operaciones que vaya a realizar, se ajusten a su magnitud y alcance y le permita ejercer un control operacional sobre todo el vuelo efectuado.*
- 2) Haber designado responsables de las operaciones que acrediten suficiente cualificación para garantizar el cumplimiento de las normas especificadas en el manual de operaciones, así como responsables de la gestión de la aeronavegabilidad continuada que dispongan de cualificación apropiada para la función a desempeñar.*

Artículo 13.- Limitaciones relativas al pilotaje.

- 1. No podrá pilotarse una aeronave pilotada por control remoto (UAS) desde vehículos en movimiento, a menos que se cuente con una planificación de la operación que garantice que en ningún momento se interponga un obstáculo entre la estación de pilotaje remoto y la aeronave y que la velocidad del vehículo permita al piloto mantener la conciencia situacional de la posición de la aeronave (UAS) en el espacio y en relación con otros tráficos.*
- 2. Los pilotos y los observadores no podrán realizar sus funciones respecto de más de una aeronave pilotada por control remoto (UAS) al mismo tiempo.*
- 3. Para el caso de que se precise realizar una transferencia de control entre pilotos o estaciones de pilotaje remoto, el operador deberá elaborar protocolos específicos que deberán incluirse en el Manual de Operaciones a que hace referencia el artículo 11, letra A.*

Artículo 14.- Sobrevuelo de instalaciones.

1. *El sobrevuelo por aeronaves pilotadas por control remoto (UAS) de instalaciones afectas a la defensa nacional o a la seguridad del Estado, así como las actividades dentro de su zona de seguridad, y de centrales nucleares, sólo podrá realizarse con coordinación previa y el permiso expreso del responsable de la infraestructura.*
2. *El sobrevuelo por dichas aeronaves de las instalaciones e infraestructuras críticas de los sectores estratégicos previstos en la Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas, estará sujeto a las prohibiciones o limitaciones que establezca la Secretaría de Estado de Seguridad del Ministerio correspondiente, en el ejercicio de las funciones que le atribuye el artículo 6 del Real Decreto 704/2011, de 20 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de protección de las infraestructuras críticas. Estas resoluciones se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado» y las prohibiciones o limitaciones establecidas en ellas, en la Publicación de Información Aeronáutica.*

En todo caso, el sobrevuelo por dichas aeronaves de instalaciones e infraestructuras de la industria química, transporte, energía, agua y tecnologías de la información y comunicaciones deberá realizarse a una altura mínima sobre ellas de 50 metros, y a un mínimo de 25 metros de distancia horizontal de su eje en caso de infraestructuras lineales y a no menos de 10 metros de distancia respecto de su perímetro exterior en el resto de los casos, salvo permiso expreso de su responsable para operar en esta zona de protección.

CAPÍTULO IV PERSONAL

Artículo 15.- Pilotos Remotos.

1. *Los pilotos remotos deberán reunir los siguientes requisitos:*
 - a) *Ser miembros del Cuerpo de la Policía Local de La Carlota en activo. Los Funcionarios-Pilotos que formaran parte de la Unidad Drones-UAS, serán los designados por el Alcalde-Presidente, previa propuesta e informe favorable del Jefe de la Policía Local, una vez comprobados los requisitos de capacidad, actitud, idoneidad y formación específica.*
 - b) *Ser titulares del certificado médico en vigor que corresponda conforme a lo previsto en este capítulo, emitido por un centro médico aeronáutico o un médico examinador aéreo autorizado.*
 - c) *Disponer de los conocimientos teóricos necesarios, conforme a lo previsto en el artículo siguiente.*
 - d) *Disponer de un documento que constate que disponen de los conocimientos adecuados acerca del tipo de aeronave que vayan a pilotar y sus sistemas, así como formación práctica en su pilotaje, o bien acerca de una aeronave de una categoría y tipo equivalente, conforme a lo previsto en el Real Decreto 1036/2017, de 15 de Diciembre, anexo I, siempre que quede acreditado por el Cuerpo de Policía Local de La Carlota dicha equivalencia.*
Parte de la formación práctica en el pilotaje podrá desarrollarse en sistemas sintéticos de entrenamiento.

Este documento podrá emitirse por el Cuerpo de Policía Local de La Carlota en relación con sus pilotos remotos, por el fabricante de la aeronave o una organización capacitada al efecto por éste, así como por una organización de formación.

- e) *Disponer de los conocimientos necesarios para obtener la calificación de radiofonista, acreditados mediante habilitación anotada en una licencia de piloto o certificación emitida por una organización de formación aprobada (ATO) o escuela de ultraligeros.*
2. *Sin perjuicio de la responsabilidad del piloto, el Jefe del Cuerpo de Policía Local de La Carlota es responsable del cumplimiento de los requisitos previstos en este capítulo por los pilotos de las aeronaves operadas por ellos.*
3. *El Ayuntamiento de La Carlota sufragará los gastos de renovación de la documentación necesaria para los Pilotos y Observadores que se encuentren en situación de activo, mientras se encuentren operativos en la unidad de RPAS.*

Artículo 16.- Justificación de los conocimientos teóricos.

Los conocimientos teóricos exigibles a los pilotos remotos quedarán justificados por cualquiera de los siguientes medios:

1. *Ser o haber sido titulares del título de piloto, incluyendo la licencia de piloto de ultraligero, emitida conforme a la normativa vigente y no haber sido desposeídos de la misma en virtud de un procedimiento sancionador, o acreditar, de forma fehaciente, que se dispone de los conocimientos teóricos necesarios para la obtención de cualquier licencia de piloto, incluyendo la de piloto de ultraligero.*
2. *Para las aeronaves de masa máxima al despegue no superior a 25 kilogramos, disponer de un certificado avanzado para el pilotaje de aeronaves pilotadas por control remoto, emitido por una organización de formación, según el vigente Real Decreto 1036/2017 del 15 de diciembre. Y estar en posesión de los dos Certificados de Categoría Abierta y Específica (teórico y práctico) A1, A2 y A3 más los dos Escenarios Estándar STS 01 y STS 02, según los Reglamentos de la Unión Europea 945/2019 y 947/2019.*

Artículo 17. Certificados médicos.

Los pilotos que operen aeronaves de hasta 25 kilogramos de masa máxima al despegue deberán ser titulares, como mínimo, de un certificado médico que se ajuste a lo previsto en el apartado MED.B.095 del anexo IV, Parte MED, del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, en relación a los certificados médicos para la licencia de piloto de aeronave ligera (LAPL).

Los pilotos que operen aeronaves de una masa máxima al despegue superior a 25 kilogramos deberán ser titulares como mínimo de un certificado médico de clase 2, que se ajuste a los requisitos establecidos por la sección 2, de la subparte B, del anexo IV, parte MED, del mencionado Reglamento (UE) n.º 1178/2011, de la Comisión, o alternativamente, ser titulares como mínimo de un certificado

médico de clase 3, que se ajuste a los requisitos establecidos por la Sección 2 de la subparte B del anexo IV, parte ATCO- MED, del Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo.

El certificado deberá haber sido emitido por un centro médico aeronáutico o un médico examinador aéreo autorizado.

Artículo 18.- Mantenimiento de la aptitud de piloto remoto.

Para el mantenimiento de competencia práctica, conforme a lo previsto en el artículo 33.1letra d) y 36 del Real Decreto 1036/2017, los pilotos que operen UAS habrán de ejercer sus funciones de forma regular, de manera que en los últimos 3 meses se hayan realizado al menos 3 vuelos, sean dichos vuelos de operación normal o específicos de entrenamiento. Parte de esa actividad podrá realizarse en sistemas sintéticos de entrenamiento.

Además, se deberá realizar un entrenamiento anual específico en cada categoría de aeronave y para cada una de las actividades que se vayan a realizar.

Para acreditar el cumplimiento de todo lo anterior, el piloto llevará un libro de vuelo en que se anotarán las actividades de vuelo y entrenamiento realizadas. Este libro de vuelo será supervisado por el responsable designado a tal efecto por la Jefatura del Cuerpo de Policía Local de La Carlota.

Artículo 19.- Observadores.

Los observadores que apoyen a los pilotos en vuelos E-VLOS deberán acreditar todos los requisitos exigidos a los pilotos remotos en el presente reglamento.

Artículo 20.- Reglamentos de Ejecución (UE) 945/2019 y 947/2019.

Establecen disposiciones detalladas sobre la utilización de los sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), así como para el personal, incluidos los pilotos a distancia, y las organizaciones que participan en las operaciones con UAS, los siguientes reglamentos:

- 1. Reglamento de la Unión Europea 945/2019 Sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas.*
- 2. Reglamento de la Unión Europea 947/2019. Relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas.*

DISPOSICIÓN ADICIONAL. DEFINICIONES

A los efectos de este reglamento, se entenderá por:

1. *Aeronave pilotada por control remoto (Drone-UAS): Aeronave no tripulada, dirigida a distancia desde una estación de pilotaje remoto.*
2. *AESA: Agencia Estatal de Seguridad Aérea.*
3. *ATO: Approved Training Organisation (Organización de Entrenamiento Aprobada). Permiso concedido por la AESA.*
4. *AMA: Autoservicio Meteorológico Aeronáutico prestado por AEMET.*
5. *Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC): Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia de las nubes y techo de nubes, iguales o mejores a las establecidas en SERA.5001 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n° 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n° 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 y (UE) n° 255/2010 (en adelante Reglamento SERA), y normativa de desarrollo y aplicación.*
6. *Detectar y evitar: Capacidad de ver, captar o descubrir la existencia de tránsito en conflicto u otros peligros y adoptar las medidas apropiadas conforme a las reglas del aire.*
7. *Estación de pilotaje remoto: Componente de un sistema de aeronave pilotada por control remoto (Dron-UAS) que contiene los equipos utilizados para pilotar la aeronave.*
8. *NOTAM: Aviso distribuido por medio de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualesquiera instalaciones, servicios, procedimientos o peligros aeronáuticos que es indispensable conozca oportunamente el personal que realiza operaciones de vuelo.*
9. *Masa máxima al despegue (MTOW): Máxima masa, incluyendo la carga de pago, y el combustible o las baterías en caso de motores eléctricos, para la que el fabricante ha establecido que la aeronave puede realizar la maniobra de despegue con seguridad, cumpliendo con todos los requisitos de certificación, cuando proceda ésta, o, en otro caso, teniendo en cuenta la resistencia estructural de la aeronave u otras limitaciones.*
10. *Observador: Persona designada por el operador que, mediante observación visual de la aeronave pilotada por control remoto (UAS), directa y sin ayudas que no sean lentes correctoras o gafas de sol, ayuda al piloto en la realización segura del vuelo.*

11. *Organizaciones de formación: Organización conforme al anexo VII del Reglamento (UE) nº 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011 (ATO), escuela de ultraligeros, escuela de vuelo sin motor, o aquellas organizaciones de formación de pilotos remotos habilitadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.*
12. *Operación dentro del alcance visual del piloto V-LOS: Por sus siglas en inglés «Visual Line of Sight»: Operación en que el piloto mantiene contacto visual directo con la aeronave pilotada por control remoto (RPA), sin la ayuda de dispositivos ópticos o electrónicos que no sean lentes correctoras o gafas de sol.*
13. *Operación dentro del alcance visual extendido E-VLOS: Por sus siglas en inglés «Extended Visual Line of Sight»: Operaciones en las que el contacto visual directo con la aeronave se satisface utilizando medios alternativos, en particular, observadores en contacto permanente por radio con el piloto.*
14. *Operación más allá del alcance visual del piloto B-VLOS: Por sus siglas en inglés «Beyond Visual Line of Sight»: Operaciones que se realizan sin contacto visual directo con la aeronave pilotada por control remoto (RPA).*
15. *Piloto remoto (en adelante piloto): Persona designada por el operador para realizar las tareas esenciales para la operación de vuelo de una aeronave pilotada por control remoto (Drone-UAS), que manipula los controles de vuelo de la misma durante el vuelo.*
16. *Espacio aéreo temporalmente segregado (TSA): Volumen definido de espacio aéreo para uso temporal específico de una actividad, y a través del cual no se puede permitir el tránsito de otro tráfico, ni siquiera bajo autorización ATC.*
17. *Sistema de aeronave pilotada por control remoto (UAS): Conjunto de elementos configurables integrado por una aeronave pilotada por control remoto (UAS), su estación o estaciones de pilotaje remoto conexas, los necesarios enlaces de mando y control y cualquier otro elemento de sistema que pueda requerirse en cualquier momento durante la operación de vuelo.*
18. *Vuelos experimentales: Los siguientes vuelos:*
 - *Vuelos de prueba de producción y de mantenimiento, realizados por fabricantes u organizaciones dedicadas al mantenimiento.*
 - *Vuelos de demostración no abiertos al público, dirigidos a grupos cerrados de asistentes por el organizador de un determinado evento o por un fabricante u operador para clientes potenciales.*
 - *Vuelos para programas de investigación, realizados por cuenta de quien gestione el programa en los que se trate de demostrar la viabilidad de realizar determinada actividad con aeronaves pilotadas por control remoto (RPA).*
 - *Vuelos de desarrollo en los que se trate de poner a punto las técnicas y procedimientos para realizar una determinada actividad con aeronaves pilotadas por control remoto (RPA), previos a la puesta en producción de esa actividad, realizados por quien pretenda llevarla a cabo.*

- *Vuelos de I+D, realizados por fabricantes u otras entidades, organizaciones, organismos, instituciones o centros tecnológicos para el desarrollo de nuevas aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) o de los elementos que configuran el RPAS.*
- *Vuelos de prueba necesarios para que un operador pueda demostrar que la operación u operaciones proyectadas con la aeronave pilotada por control remoto pueden realizarse con seguridad.*

DISPOSICIÓN TRANSITORIA.

Este Reglamento será de aplicación directamente a los Policías Locales del Ayuntamiento de La Carlota en el ejercicio de la acción de pilotaje de RPAS dentro del término municipal de La Carlota, y a cualquier otro operador o persona que forme parte de una operación de vuelo dirigida o coordinada por la Policía Local de La Carlota.

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA. Planes específicos de seguridad, protocolos organizativos y guías.

Las medidas dispuestas en el presente reglamento podrán ser completadas y modificadas, por los planes específicos de seguridad, protocolos organizativos, que apruebe el Ayuntamiento de La Carlota, una vez oídas las partes implicadas.

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA. Efectos y vigencia.

El presente Reglamento Interno del Ayuntamiento de La Carlota entrará en vigor al día siguiente de haberse publicado íntegramente en el Boletín Oficial de la Provincia y haya transcurrido el término previsto en el artículo 65.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local., siendo de aplicación en tanto no sea derogada, suspendida o anulada».