

ADMINISTRACIÓN LOCAL

Ayuntamiento de Posadas

Núm. 2.987/2022

Finalizado el plazo de presentación de reclamaciones y/o sugerencias contra el acuerdo de aprobación inicial del Reglamento de Uso de Aeronaves Pilotadas por Control Remoto por el Cuerpo de Policía Local de Posadas, publicado en el Boletín Oficial de la Provincia número 110, de 9 de junio de 2022, queda elevado a definitivo dicho acuerdo, adoptado en la sesión celebrada por el Pleno, el día 26 de mayo de 2022.

A los efectos previstos en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, se publica el texto íntegro de la modificación del Reglamento:

"REGLAMENTO DE USO DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO POR EL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DE POSADAS.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Considerando el uso cada vez más extendido de aeronaves pilotadas por control remoto, también conocidas como drones o RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems) y su potencial uso en actividades de vigilancia y protección propias de la Policía Local, se considera imprescindible establecer un procedimiento en el que se regulen los vuelos de dichas aeronaves enmarcado dentro de la normativa estatal que regula el uso de RPAS.

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, establece un nuevo marco normativo que regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto en España.

El artículo 3 de este Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, enumera una serie de exclusiones en su aplicación, que se concreta:

1. 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.

2. 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 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) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de acciden-

tes 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 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 atribuidas a las policías locales, en los respectivos Reglamentos de Policías Locales, de modo que no se ponga en peligro a otros usuarios del espacio aéreo y a las personas y bienes subyacentes.

Por otra parte, el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, establece como requisito la existencia de una norma reglamentaria propia que regule la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto el ámbito de la función policial y por los policías locales.

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 Posadas tiene intención de aprobar el presente Reglamento.

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1. Objeto

Este reglamento tiene por objeto establecer las normas aplicables a las operaciones de Policía realizadas mediante aeronaves pilotadas por control remoto, atribuidas, por la Ley Orgánica 2/86, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y por Ley 13/2001, de 11 de diciembre, de Coordinación de Policías Locales de la Junta de Andalucía, al Cuerpo de Policía Local.

Este reglamento será de aplicación a todo el personal 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 Posadas.

Artículo 2. Ámbito territorial de aplicación

El presente reglamento es de aplicación en el término municipal de Posadas, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4 de Ley 13/2001, de 11 de diciembre, de Coordinación de Policías Locales de la Junta de Andalucía.

Sólo se podrá actuar fuera del Municipio en las situaciones establecidas legalmente.

Artículo 3. 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 Ley 13/2001, de 11 de diciembre, de coordinación de Policías Locales de la Junta de Andalucía, y les será de aplicación directa y básica para esta Policía Local de Posadas 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) nº 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.

Las aeronaves pilotadas por control remoto utilizadas por el Cuerpo de la Policía Local de Posadas en funciones de Policía tendrán la consideración de aeronaves de Estado en virtud de lo establecido en el artículo 3, apartado b, del Convenio de Aviación Civil Internacional de 1944 (Convenio de Chicago), en el artículo 14 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y en el artículo 1.1 del Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se establece el Reglamento de Circulación Aérea.

CAPÍTULO II DEFINICIONES

Artículo 4. 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) nº 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) nº 1035/2011 y los Reglamentos (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1033/2006 y (UE) nº 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 (Drone-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 (en adelante 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:

1) Vuelos de prueba de producción y de mantenimiento, realizados por fabricantes u organizaciones dedicadas al mantenimiento.

2) 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.

3) 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).

4) 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.

5) 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.

6) 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.

CAPÍTULO III

USO DE LAS AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO

Artículo 5. Requisitos generales de uso de las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA)

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 Posadas 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.

Artículo 6. Requisitos de los sistemas de aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS)

Las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) deberán llevar fijada a su estructura una placa de identificación ignífuga, en la que deberá constar la identificación de la aeronave, mediante su designación específica, incluyendo el nombre del fabricante, tipo, modelo y, en su caso, número de serie, así como el nombre del operador y los datos necesarios para ponerse en contacto con él.

La información que debe figurar en la placa deberá ir marcada en ella por medio de grabado químico, troquelado, estampado u otro método homologado de marcado ignífugo, de forma legible a simple vista e indeleble.

Las aeronaves llevarán en su estructura exterior la rotulación necesaria por la cual serán fácilmente identificadas como pertenecientes las mismas a la Policía Local de Posadas.

Artículo 7. Documentación y manuales

Se deberá disponer de la siguiente documentación y manuales necesarios:

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. El fabricante de las aeronaves pilotadas por control remoto (UAS) utilizadas por el Cuerpo de Policía Local de Posadas, 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 Posadas junto con la aeronave en el momento del suministro de éstas.

c. Disponer de un programa de instrucción relativo a las aeronaves que utilice el Cuerpo de la Policía Local de Posadas.

d. 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:

1. 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.

2. En el Reglamento (CE) nº 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.

Artículo 8. Obligaciones

El cuerpo de Policía Local de Posadas deberá cumplir con las siguientes obligaciones:

1) 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.

2) El Cuerpo de la Policía Local de Posadas 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).

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

-Los vuelos realizados y el tiempo de vuelo (realización Informe Policial).

-Las deficiencias ocurridas antes de y durante los vuelos, para su análisis y resolución.

-Los eventos significativos relacionados con la seguridad.

-Las inspecciones y acciones de mantenimiento y sustitución de piezas realizadas.

El mantenimiento de las aeronaves pilotadas por control remoto (UAS) podrá realizarse por su fabricante y, en su caso, por el ti-

tular 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.

3) 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.

4) 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.

5) Adoptar las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en materia de protección de datos personales y protección de la intimidad en la Ley Orgánica 03/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal y en 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, sus normas de desarrollo y normativa concordante. 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.

6) 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) nº 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) nº 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) nº 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) nº 1321/2007 y (CE) nº 1330/2007 de la Comisión.

7) 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 17.

8) Haber realizado, con resultado satisfactorio, los vuelos de prueba que resulten necesarios para demostrar que las operaciones pretendidas pueden realizarse con seguridad.

Artículo 9. 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 policía Local de Posadas.

Lo dispuesto en el apartado 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 10. Requisitos adicionales relativos a la organización del Cuerpo de Policía Local de Posadas

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 12. 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. El piloto 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 10, letra a).

Artículo 13. 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 el permiso previo y 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 el Secretario de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior, 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 m, y a un mínimo de 25 m de distancia horizontal de su eje en caso de infraestructuras lineales y a no menos de 10 m 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.

3. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de las restricciones y prohibiciones establecidas en la normativa que resulte de aplicación, salvo en relación con la autorización del sobrevuelo de las centrales nucleares en las que será de aplicación lo previsto en el apartado 1, así como a las restricciones de carácter temporal que puedan acordarse conforme a la normativa aplicable.

CAPÍTULO IV

CONDICIONES Y REGLAS PARA LA UTILIZACIÓN DEL ES-

PACIO AÉREO POR PARTE DEL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DE POSADAS

Artículo 14. Condiciones

1. En condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC) podrán realizarse vuelos diurnos y nocturnos con sujeción a las limitaciones que establezcan los estudios aeronáuticos de seguridad realizados al efecto.

2. Dentro del alcance visual del piloto (VLOS) o de observadores que estén en contacto directo por radio con éste (E-VLOS), 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.

3. Más allá del alcance visual del piloto (B-VLOS), siempre dentro del alcance directo de la emisión por radio de la estación de pilotaje remoto que permita un enlace de mando y control efectivo.

4. La operación sobre aglomeraciones de edificios en casco urbano, de reuniones de personas al aire libre y aquéllas que se realicen más allá del alcance visual del piloto (BVLOS) 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 el que se contemplen 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, sistema de reducción de impactos (paracaídas), así como sus efectos.

5. La realización de estas operaciones por aeronaves que cuenten con certificado de aeronavegabilidad se ajustará a las limitaciones y condiciones de dicho certificado.

6. La operación debe realizarse fuera de la zona de tránsito de aeródromo y a una distancia mínima de 8 km del punto de referencia de cualquier aeropuerto o aeródromo y la misma distancia respecto de los ejes de las pistas y su prolongación, en ambas cabeceras, hasta una distancia de 6 km contados a partir del umbral en sentido de alejamiento de la pista, o, para el caso de operaciones más allá del alcance visual del piloto (B-VLOS), cuando la infraestructura cuente con procedimientos de vuelo instrumental, a una distancia mínima de 15 km de dicho punto de referencia. Esta distancia mínima podrá reducirse cuando así se haya acordado con el gestor aeroportuario o responsable de la infraestructura, y, si lo hubiera con el proveedor de servicios de tránsito aéreo de aeródromo, y la operación se ajustará a lo establecido por éstos en el correspondiente procedimiento de coordinación.

7. Asimismo, la operación debe realizarse en espacio aéreo no controlado y fuera de una zona de información de vuelo (FIZ), salvo que, mediante un estudio aeronáutico de seguridad, realizado al efecto por el operador y coordinado con el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en el espacio aéreo de que se trate, 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 o comunicación al personal de información de vuelo de aeródromo (AFIS).

Artículo 15. Reglas

Teniendo como premisa fundamental la seguridad de las operaciones aéreas, para la realización de éstas se dividirá el término municipal 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.

2. Zonas de riesgo medio o áreas amarillas: zonas urbanas con

construcciones unifamiliares no adosadas de baja altura (urbanizaciones) y zonas rústicas, también estaría los polígonos industriales que se encuentren fuera del casco urbano.

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.

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 zona verde irá toda parte del término municipal no sea nombrada en las zonas siguientes. (Zona amarilla y Zona Roja).

Hacer constar que en las inmediaciones del casco urbano hay zonas sin edificar que en principio irían como zona de color verde, pero que según PGOU, estas zonas se podrían edificar, pasando las mismas a color amarillo o rojo, conforme se proceda a la edificación de las mismas.

B. Zona de riesgo medio o área amarilla: Vuelos, diurnos y nocturnos, cuando se produzca una situación de emergencia que así lo aconseje, con autorización previa del Encargado de Servicio, siempre en VLOS. 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. La pedanía de Rivero de Posadas; Las zonas de las parcelaciones de Los Molinillos; Las Mohegas; Bellarosa; Huerta Pino; Morales; Los Naranjuelos y San Andrés; Los entornos deportivos del Campo de Fútbol/Pabellón Municipal y Velódromo Municipal; Los tramos de vías férreas (cercañas y alta velocidad); los tramos de carreteras A-431, A-431-a, A-445, A-3075, A-5314, CO-3310, CO-3311, CO-3312, en los tramos que discurren por el término municipal; El Parque Periurbano de la Serrezuela; El cauce del río Guadalquivir.

C. Zona de riesgo alto o área roja: vuelos, diurnos y nocturnos, solo ante situaciones 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. Todo el casco urbano, a excepción de la Av/ Andalucía, entorno de Paseo Pedro Vargas y Recinto Ferial, entornos de Plaza de la Estación, Parque Jaén Benavides, Plaza Lavaderos, Parque del Barrio, Parque de Los Olivos y Parque del Polígono Industrial Posadas; Zona de la Planta Fotovoltaica, subestaciones eléctricas de Posadas y zona de antenas de telecomunicaciones; Polígonos industriales.

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.

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.

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, distan-

tes 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, la zona limítrofe al municipio de Posadas 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.

CAPÍTULO V PERSONAL

Artículo 16. Pilotos remotos

1. Los pilotos remotos deberán reunir los siguientes requisitos:

a) Ser miembros del Cuerpo de Policía Local de Posadas en activo. Los Agentes-Pilotos que formaran parte de la Unidad Drones-UAS, serán los Agentes con T.I.P: 8994, 8987 y 14708. Y todos aquellos Agentes que posteriormente sean designados por la Jefatura y reúnan los requisitos, para ser pilotos de la Unidad.

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 de la aeronave del tipo 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 Posadas 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 Posadas 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.

Sin perjuicio de la responsabilidad del piloto, el Cuerpo de Policía Local de Posadas es responsable del cumplimiento de los requisitos previstos en este capítulo por los pilotos de las aeronaves operadas por ellos.

Artículo 17. Justificación de los conocimientos teóricos

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

a) Para las aeronaves de masa máxima al despegue no superior a 25 kg, disponer de un certificado avanzado para el pilotaje de aeronaves pilotadas por control remoto, emitido por una organización de formación.

b) Según Reglamento de la Unión Europea 945/2019 y 947/2019, 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.

Artículo 18. Certificados médicos

Los pilotos que operen aeronaves de hasta 25 kg 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) nº 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 kg 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) nº 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 19. Mantenimiento de la aptitud de piloto remoto

Para el mantenimiento de competencia práctica, 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 Posadas.

Artículo 20. 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.

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 ILMO. Ayuntamiento de Posadas, una vez oídas las partes implicadas.

Se adjuntará a este Reglamento un Manual de Operaciones, donde se extenderá el contenido de cada una de los procedimientos de las UAS, por los miembros de la Policía Local de Posadas.

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA. Efectos y vigencia

El presente Reglamento Interno del Ayuntamiento de Posadas 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”.

Lo que se hace público para general conocimiento, advirtiéndose que contra el presente Reglamento podrá interponerse, en el plazo de dos meses contados a partir del día siguiente al de publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, recurso contencioso-administrativo ante los correspondientes órganos judiciales de este Orden, conforme a lo dispuesto en el artículo 107.3 de la Ley 30/92, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa. No obstante, podrá interponerse cualquier otro recurso que se estime procedente.

Posadas, 29 de julio de 2022. Firmado electrónicamente por el Alcalde, Emilio Martínez Pedrera.