



## EDICTO

El Ayuntamiento-Pleno, en sesión celebrada el día 4 de octubre de 2023, acordó aprobar el REGLAMENTO DE USO DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO POR EL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DE CASTALLA. EXPEDIENTE 2898/2023. Dicho Reglamento ha permanecido expuestas al público por espacio de treinta días, previo anuncio en el BOP de Alicante de fecha 23/10/2023. Transcurrido dicho plazo, que comenzó el 24/10/2023 y finalizó el 5/12/2023, no se han formulado aportaciones, reclamaciones ni sugerencias de clase alguna, por lo que queda aprobado el Reglamento que a continuación se transcribe:

### **“ REGLAMENTO DE USO DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO POR EL CUERPO DE POLICÍA LOCAL**

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

##### CAPÍTULO 1 – ÁMBITO DE APLICACIÓN Y RÉGIMEN JURÍDICO

##### CAPÍTULO 2 – UNIDAD DE POLICÍA OPERATIVA Y REQUISITOS GENERALES DE LAS AERONAVES

##### CAPÍTULO 3 – DEFINICIONES Y GLOSARIO.

#### TÍTULO II - CONDICIONES Y REGLAS PARA LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO.

##### CAPÍTULO 1 – CONDICIONES GENERALES DE USO DEL ESPACIO AÉREO.

##### CAPÍTULO 2 – CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DEL ESPACIO AÉREO EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE CASTALLA.

###### Sección Primera. - Espacio aéreo

###### Sección Segunda – Espacio aéreo no controlado y restricciones al vuelo.

##### CAPÍTULO 3 – REGLAS DE USO DEL ESPACIO AÉREO POR EL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DE CASTALLA

###### Sección Primera - Condiciones de uso del espacio y estudios de seguridad.-

###### Sección Segunda.- Instalaciones aeroportuarias.-

###### Sección Tercera.- Otras restricciones operativas.-

#### TÍTULO III- REQUISITOS DE LAS OPERACIONES DEL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DE CASTALLA

##### CAPÍTULO 1 – REQUISITOS GENERALES

##### CAPÍTULO 2 – REQUISITOS ESPECÍFICOS.



## TÍTULO IV – REQUISITOS DE LOS PILOTOS, FORMACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA APTITUD

### CAPÍTULO 1 – REQUISITOS DE LOS PILOTOS

### CAPÍTULO 2 – MEDIOS ACEPTABLES.

### CAPÍTULO 3 – MANTENIMIENTO DE LA APTITUD, ENTRENAMIENTO Y JUSTIFICACIÓN.

## TÍTULO V – RESPONSABILIDAD

# EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los avances científicos y técnicos han contribuido, en los últimos años, al progreso de la aviación permitiendo la aparición de vehículos aéreos no tripulados como nuevos usuarios del espacio aéreo. Esta circunstancia unida a la progresiva reducción de su coste de adquisición, ha permitido la proliferación de su uso de manera casi indiscriminada, con los consiguientes riesgos para la seguridad aérea.

Respondiendo a la necesidad de garantizar que las operaciones de RPAS se realicen con los niveles necesarios de seguridad para la propia operación y para terceros, en fecha 15 de diciembre de 2017 se aprobó el RD 1036/2017 por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, modificándose 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 para adecuar el régimen previsto en materia de reglas del aire y uso del espacio aéreo a la operación de RPAS, así como el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea.



Es en este marco legal donde conscientes de la importancia del uso de aeronaves pilotadas por control remoto en el marco de las actuaciones y competencias propias de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y, atendiendo a las singularidades propias de las operaciones de policía, se establece el régimen específico que les resulta aplicable.

De acuerdo al Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, 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 el capítulo I de dicho RD (**Disposiciones Generales**). **A destacar lo siguiente:**

- **art 3.2:** 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.
- **art 4:** el uso de aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) 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.
- **Art 7:** En cuanto a las actividades de policía, atribuidas a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad por la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, y normativa concordante, aduanas y al Centro Nacional de Inteligencia, **la supervisión y control por parte de la Agencia Estatal de Seguridad**



**Aérea alcanzará al cumplimiento de los requisitos establecidos en los capítulos I y II**, sin perjuicio de la responsabilidad del organismo responsable de la realización de las actividades o prestación de los servicios, de asegurarse que las operaciones se realizan con sujeción a las disposiciones del real decreto que les resultan de aplicación y de su responsabilidad y competencia en orden a garantizar que se realizan con sujeción a las condiciones establecidas por dicho organismo.

Lo dispuesto en el capítulo II (**Requisitos de los Sistemas de aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS)**).

- Debiendo cumplir lo relativo a identificación, matriculación, aeronavegabilidad y requisitos del enlace de mando y control; así como en su caso los relativos a organizaciones de diseño y producción y mantenimiento.

**Las operaciones de las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) deberán ser conformes a las reglas del aire y condiciones de uso aplicables al espacio aéreo en que se desarrollen**, de conformidad con lo previsto en el Reglamento SERA, 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, así como en el Reglamento de Circulación Aérea aprobado por Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, y normativa concordante.

Se deberá de asegurar el cumplimiento entre otros del capítulo VIII “Sistemas de aeronaves pilotadas por control remoto”, art 23 bis, ter y quater en el que se establecen condiciones de uso del espacio aéreo y requisitos a cumplir dependiendo del escenario operacional en el que se pretenda operar, así como requisitos mínimos de los equipos.

Se deberán de notificar los 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.



Las 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.

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:

- Autorizar la operación.
- 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.
- Asegurarse de que la operación puede realizarse en condiciones de seguridad y cumple el resto de los requisitos exigibles.

A estos efectos, se entiende que **las FFCCS son responsables plenos** de la operación que realizan, siguiendo en todo momento lo dispuesto en 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, así como en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 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, **no estando dichas operaciones sujetas a supervisión ni aprobación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.**

En el caso de las Policías Locales, se deben desarrollar los reglamentos propios que regulen estas operaciones, siendo igualmente necesario cumplir con las Reglas del Aire y cuantas normas y reglamentos sean aplicables a la operación de las aeronaves implicadas, sin menoscabo de la seguridad aérea.



## TÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES

### **CAPÍTULO 1 – ÁMBITO DE APLICACIÓN Y RÉGIMEN JURÍDICO**

#### **Artículo 1. Ámbito objetivo de aplicación.**

El presente reglamento tiene por objeto establecer las normas aplicables a las operaciones aéreas llevadas a cabo por el Cuerpo de Policía Local de CASTALLA mediante aeronaves pilotadas por control remoto, en el marco de las funciones atribuidas por la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y por la Ley 17/2017, de 13 de diciembre, de Coordinación de Policías Locales de la Comunidad Valenciana, y normativa concordante.

#### **Artículo 2.- Ámbito subjetivo de aplicación.**

Será de aplicación este reglamento, en los términos establecidos en cada caso, a los miembros del Cuerpo de Policía Local de CASTALLA.

#### **Artículo 3.- Ámbito territorial.**

Constituye el término municipal de CASTALLA el área geográfica operativa de las operaciones aéreas de policía reguladas en el presente reglamento, sin perjuicio de lo prevenido en el art. 31 de la Ley 17/2017, de 13 de diciembre, de coordinación de Policías Locales de Comunidad Valenciana.

#### **Artículo 4.- Régimen jurídico.**

1. Será de aplicación a las operaciones aéreas del Cuerpo de Policía Local de CASTALLA, lo dispuesto en los capítulos I y II del R.D 1036/2017, de 15 de



diciembre, por el que se regula la utilización de aeronaves pilotadas por control remoto.

2. Sin perjuicio de la sujeción a las disposiciones a que se refiere el artículo 20.2 del referido Real Decreto 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 establecidas en el presente Reglamento, de modo que no se ponga en peligro a otros usuarios del espacio aéreo y a las personas y bienes subyacentes.
3. Las operaciones de las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) serán conformes a las reglas del aire y condiciones de uso aplicables al espacio aéreo del término municipal, de conformidad con lo previsto en el Reglamento SERA, el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire, asegurando el cumplimiento entre otros del capítulo VIII “Sistemas de aeronaves pilotadas por control remoto”, art 23 bis, ter y quater; las disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, así como en el Reglamento de Circulación Aérea aprobado por Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, y normativa concordante.
4. A los efectos del apartado antecedente y, sin perjuicio de la cumplimentación de otros requisitos de vuelo, se desarrollarán los procedimientos de coordinación y estudios aeronáuticos de seguridad necesarios a los escenarios operacionales que así lo requieran, debidamente acordados, en su caso, con el responsable de la infraestructura, proveedor de servicio de tránsito o gestor aeronáutico y a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.



## CAPÍTULO 2 – UNIDAD DE POLICÍA OPERATIVA Y REQUISITOS GENERALES DE LAS AERONAVES

### Artículo 5.- Unidad operativa.

1. Mediante procedimiento interno la Jefatura del Cuerpo dispondrá lo conveniente en relación a la planificación, operatividad, fines a los que se destina el uso de RPAS, y medios materiales y humanos afectos a la actividad.
2. En todo caso y con independencia de su estructura orgánica y funcional, la Jefatura del Cuerpo nombrará un responsable de operaciones aéreas al objeto de:
  - a) Asegurarse de que la operación (Conops) puede realizarse en condiciones de seguridad y cumple los requisitos exigibles a la misma.
  - b) Garantizar 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.
  - c) Autorizar la operación, de conformidad con lo dispuesto en el presente reglamento y disposiciones internas de la Jefatura del Cuerpo.
  - d) Asegurar el cumplimiento de las características de los medios aéreos y mantenimiento.
  - e) Cumplimentar y actualizar la documentación operativa, con especial incidencia en estudios de seguridad y manual de operaciones.
  - f) Adaptar la reglamentación interna a posibles cambios normativos o actualizaciones dispuestas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
  - g) Fomentar y mantener la adecuada coordinación con organismos externos, tales como AESA, ENAIRE, instalaciones aeroportuarias, proveedor de servicios de tránsito y gestor, organizaciones de formación ATO, entidades públicas y privadas relacionadas con la actividad aeronáutica.
  - h) Gestionar las autorizaciones que se precisen para operaciones en





áreas restringidas.

i) Planificación de formación, entrenamientos, mantenimiento de aptitud de pilotos y supervisión de libros de vuelo.

j) Tramitar ante AESA las infracciones que en materia de uso de RPAS por terceros pudieran producirse en el término municipal.

k) Llevar a cabo las actuaciones necesarias para el buen cumplimiento de la planificación que en cada caso determine la Jefatura del Cuerpo.

l) Notificar debidamente, en su caso, los accidentes e incidentes graves que pudieran producirse en el uso de RPAS policiales.

#### **Artículo 6.- Requisitos de los sistemas.**

1. Sin perjuicio del cumplimiento del resto de requisitos establecidos en este reglamento, el uso de aeronaves pilotadas por control remoto por parte del Cuerpo de Policía Local de CASTALLA requerirá, en todo caso, que su diseño y características permitan al piloto intervenir en el control del vuelo en todo momento.
2. Los requisitos de identificación, matrícula, aeronavegabilidad, requerimientos de mando y control, así como en lo relativo a organizaciones de diseño, producción y mantenimiento, quedan fuera de la exención a Fuerzas y Cuerpos de Seguridad establecida por el art. 3.2 del RD 1036/2017.

#### **CAPÍTULO 3 – DEFINICIONES Y GLOSARIO.**

##### **Artículo 7.- A los efectos de este reglamento, se entenderá por:**

1. Aeronave pilotada por control remoto (RPA): Aeronave no tripulada, dirigida a distancia desde una estación de pilotaje remoto.
2. 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.º 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.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010 (en adelante Reglamento SERA), y normativa de desarrollo y aplicación.

3. 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.
4. Estación de pilotaje remoto: Componente de un sistema de aeronave pilotada por control remoto (RPAS) que contiene los equipos utilizados para pilotar la aeronave.
5. 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.
6. 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.
7. Observador: Persona designada por el operador que, mediante observación visual de la aeronave pilotada por control remoto (RPA), directa y sin ayudas que no sean lentes correctoras o gafas de sol, ayuda al piloto en la realización segura del vuelo.
8. Organizaciones de formación: Organización conforme al anexo VII del Reglamento (UE) n.º 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.

9. Operaciones aéreas especializadas, también denominadas trabajos técnicos, científicos o trabajos aéreos. Cualquier operación, ya sea comercial o no comercial, distinta de una operación de transporte aéreo, en la que se utiliza una aeronave pilotada por control remoto (RPA) para realizar actividades especializadas, tales como, actividades de investigación y desarrollo, actividades agroforestales, levantamientos aéreos, fotografía, vigilancia, observación y patrulla, incluyendo la filmación, publicidad aérea, emisiones de radio y televisión, lucha contra incendios, lucha contra la contaminación, prevención y control de emergencias, búsqueda y salvamento o entrenamiento y formación práctica de pilotos remotos.
10. Operación dentro del alcance visual del piloto (VLOS, 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.
11. Operación dentro del alcance visual extendido (EVLOS, 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.
12. Operación más allá del alcance visual del piloto (BVLOS, 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).
13. 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 (RPA), que manipula los controles de vuelo de la misma durante el vuelo.
14. 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.

15. Sistema de aeronave pilotada por control remoto (en adelante RPAS): Conjunto de elementos configurables integrado por una aeronave pilotada por control remoto (RPA), 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.

## TÍTULO II - CONDICIONES Y REGLAS PARA LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO.

### CAPÍTULO 1 – CONDICIONES GENERALES DE USO DEL ESPACIO AÉREO.

#### Artículo 8.

Las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA), además de operar conforme a lo previsto en el artículo 15.1, letra a), del R.D. 552/2014, podrán hacerlo por debajo de las alturas mínimas previstas en SERA. 5005, letra f), apartado 1), en ambos casos, con sujeción a lo dispuesto en este capítulo.

#### Artículo 9.- La operación se realizará:

- a) En vuelo diurno y en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC).

Sólo podrán realizarse vuelos nocturnos con sujeción a las limitaciones y condiciones que establezca al efecto un estudio aeronáutico de seguridad realizado por el Cuerpo de Policía Local de CASTALLA, en el que se constate la seguridad de la operación en tales condiciones.

- b) Dentro del alcance visual del piloto (VLOS) o de observadores que estén en contacto permanente por radio con aquél (EVLOS), a una altura sobre el terreno no



mayor de 400 pies (120 m), o sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 m (500 ft) desde la aeronave.

c) Más allá del alcance visual del piloto (BVLOS), 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, cuando se cuente con sistemas certificados o autorizados por la autoridad competente que permitan detectar y evitar a otros usuarios del espacio aéreo. Si no cuenta con tales sistemas estos vuelos solo podrán realizarse en espacio aéreo temporalmente segregado (TSA).

#### **Artículo 10.- Además de lo previsto en el apartado anterior:**

a) La operación sobre aglomeraciones de edificios o lugares habitados o 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 por el Cuerpo de Policía Local de la aeronave 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, así como sus efectos.

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

b) 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 (BVLOS), 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.



c) 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 Cuerpo de Policía Local de CASTALLA 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 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 11.- Aeronaves con masa máxima al despegue inferior a 2 kgs.**

1. Como excepción a lo previsto en el artículo 9, letra c), las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) también podrán operar en zonas fuera de aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados o de reuniones de personas al aire libre, en espacio aéreo no controlado y fuera de una zona de información de vuelo (FIZ), más allá del alcance visual del piloto (BVLOS) y dentro del alcance directo de la emisión por radio de la estación de pilotaje remoto que permita un enlace de mando y control efectivo, cuando se trate de aeronaves cuya masa máxima al despegue sea de hasta 2 kg, y la operación se realice a una altura máxima sobre el terreno no mayor de 400 pies (120 m), o sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 m (500 ft) desde la aeronave.

2. Estas operaciones estarán sujetas a la publicación, con antelación suficiente, de un NOTAM para informar de la operación al resto de los usuarios del espacio aéreo de la zona en que ésta vaya a tener lugar.

3. Excepcionalmente y, en el desarrollo de las competencias atribuidas por la Ley Orgánica 2/1986 de 13 de marzo de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, el Cuerpo de Policía Local podrá realizar estas operaciones sin la emisión del correspondiente NOTAM cuando las mismas tengan por objeto la lucha contra el crimen organizado, el terrorismo, o amenazas graves a la seguridad ciudadana, siempre que a través de los mecanismos de coordinación que pudieran acordarse con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, previa consulta con ENAIRE, se hayan establecido mecanismos alternativos a la publicación de NOTAM que garanticen la seguridad de las operaciones aéreas y la operación se realice con sujeción a ellos.



### **Artículo 12.-**

En el primer contacto con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo los indicativos de llamada de las aeronaves pilotadas por control remoto deberán incluir las palabras «No tripulado» o «Unmanned» y en el plan de vuelo se hará constar expresamente que se trata de una aeronave pilotada por control remoto (RPA).

### **Artículo 13.-**

Los procedimientos de gestión de tránsito aéreo en la provisión de los servicios de control de tránsito aéreo a las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) serán los mismos que los aplicables a las aeronaves tripuladas.

## **CAPÍTULO 2 – CARACTERÍSTICAS ESPECÍFICAS DEL ESPACIO AÉREO EN EL TÉRMINO MUNICIPAL.**

### **Sección Primera. - Espacio aéreo controlado.**

#### **Artículo 14.- Aeropuertos. Características generales.**

En caso de operaciones en Espacio Aéreo controlado, se ceñirán a los protocolos vigentes.

#### **Artículo 15.- Zona de seguridad del aeropuerto/aeródromo.**

De conformidad con lo prevenido en el art. 23 ter 3.b RD 552/2014, la zona de seguridad, abarca con carácter general 8 km desde el punto de referencia ARP 381656N, 0003329W y la misma distancia respecto de los ejes de las pistas y su prolongación, en ambas cabeceras 10 y 28, hasta una distancia de 6 km contados a partir del umbral en sentido de alejamiento de la pista.

#### **Artículo 16.- Entorno aeroportuario.**

Conforme a lo dispuesto por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en su Apéndice S, de fecha 18/09/2018, el entorno afectado para cada una de las pistas, desde el centro de la misma sería:



a) 1 km a cada lado de la pista y 5 km hacia cada extremo desde el suelo hasta 500ft (≈150m) de altura.

b) 1 km a 5 km a cada lado y de 5 km a 10 km hacia cada extremo desde 200ft (≈60m) hasta 500ft (≈150m) de altura.

c) De 5 km a 10 km a cada lado y de 10 km a 15 km hacia cada extremo desde 300ft (≈90m) hasta 500ft (≈150m) de altura.

### **Artículo 17.- Trayectorias de entrada y salida al aeropuerto definida en la carta de aproximación visual (VAC) del AIP.**

a) La limitación al vuelo RPA consistente en círculo de radio 2 km respecto a cada punto de notificación VFR desde los 200ft (≈60m) hasta los 500ft (≈150m), no afecta al término municipal de CASTALLA.

b) 1 km a cada lado de las trayectorias entre puntos de notificación visual y el resto del entorno aeroportuario definido en puntos previos, desde 200ft (≈60m) hasta 500ft (≈150m).

## **Sección Segunda – Espacio aéreo no controlado y restricciones al vuelo.**

### **Artículo 18.- Espacio aéreo no controlado. Aeródromo/ Helipuerto.**

No se encuentran infraestructuras de este tipo en el área de operaciones.

### **Artículo 19.- Restricciones al vuelo.**

#### **1.- Restricción al vuelo fotográfico.**

No se encuentran zonas LED LER o LEP en el área de operaciones.

#### **2.- Zonas de fauna sensible.**

Las zonas sensibles a la protección medioambiental. Solo serán notificadas en caso de operaciones planificadas.

#### **3.- Zona de vuelo libre.**

En las citadas zonas se ejecutarán las operaciones en concordancia con la normativa vigente.

#### **4.- Industria.-**

Existe una elevada actividad industrial en el término municipal con existencia de instalaciones e infraestructuras de la industria química, transporte, energía, agua y





tecnologías de la información y comunicaciones, agrupadas principalmente en diferentes entornos empresariales.

## **CAPÍTULO 3 – REGLAS DE USO DEL ESPACIO AÉREO POR EL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DE CASTALLA .**

### **Sección Primera - Condiciones de uso del espacio y estudios de seguridad.**

#### **Artículo 20.**

Constituye premisa fundamental la seguridad e integridad de personas y bienes en operaciones aéreas llevadas a cabo por el Cuerpo de Policía Local de CASTALLA. A tal efecto, se desarrollarán en el marco reglamentario del Capítulo I, del Título II antecedente, relativo a las condiciones de uso del espacio aéreo.

#### **Artículo 21. Estudio aeronáutico de seguridad.**

1.- Constituye el proceso por el cual se utiliza un análisis de riesgos para tomar decisiones a la hora de plantear operaciones aéreas. Se materializa en un documento, que incluye las evidencias que soportan dicho estudio.

2. Su elaboración seguirá las recomendaciones de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), en Apéndice S de fecha 18/09/2018, basándose en la metodología SORA (Specific Operations Risk Assessment) desarrollada, específicamente para operaciones con RPAS, por el Grupo de Trabajo 6 de la iniciativa JARUS (Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems).

3. El Cuerpo de Policía Local de CASTALLA desarrollará los correspondientes estudios aeronáuticos de seguridad afectos a las zonas de espacio aéreo controlado y resto de escenarios que así lo requieran.

4. El 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 sistemas.

A tal efecto, queda facultado el Cuerpo para su desarrollo propio o mediante convenio con terceros, acuerdo de colaboración o contrato de servicios.



## **Sección Segunda. Instalaciones aeroportuarias.**

### **Artículo 22. Aeropuertos.**

1. Todas aquellas operaciones que afecten al espacio aéreo de aeropuertos y en concreto, espacios ATZ, FIZ, CTR, área de seguridad, rutas de sobrevuelo o entorno aeroportuario, se llevarán a cabo con las limitaciones dispuestas en estudio aeronáutico de seguridad al efecto, coordinado en su parte “aire” con el proveedor de servicio de tránsito aéreo o gestor aeronáutico y a disposición de AESA.

2. Con independencia de las medidas de mitigación implementadas en el correspondiente estudio de seguridad, todas aquellas operaciones realizadas en espacio aéreo controlado, deberán:

- a) Contar con la adecuada habilitación de los pilotos para el vuelo en su interior.
- b) Durante el desarrollo de la operación se mantendrá contacto permanente en frecuencia de radio con Alicante TWR.
- c) Los equipos dispondrán de elementos suficientes para garantizar la seguridad de terceros. Especialmente contarán con sistema see and avoid (ver y evitar), finalización del vuelo segura y transponder cuando sea exigible.
- d) Software adecuado para la consulta de información aeronáutica y meteorológica de zona.

### **Artículo 23. Aeródromos - Helipuerto.**

1. El Cuerpo de Policía Local de CASTALLA establecerá con el aeródromo / Helipuerto, si procede, un procedimiento de coordinación adecuado en relación a su área de seguridad, tipo de actividad y tráfico. En todo caso el volumen operacional de aeronaves de policía, en el que se incluye su área geográfica y de contención, no sobrepasará la demarcación del término municipal e incluirá la comunicación durante todo el vuelo en frecuencia aire del aeródromo.

2. La operación se ajustará a lo establecido en dicho procedimiento de coordinación, quedando documentado y a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

## **Sección Tercera.- Otras restricciones operativas.-**



#### **Artículo 24. Zona de vuelo libre.**

Se adoptarán las medidas oportunas en el correspondiente estudio aeronáutico de seguridad elaborado para las operaciones en espacio aéreo controlado. No obstante ello y, al objeto de garantizar la seguridad de terceros, el vuelo de RPAS en funciones de policía se desarrollará en las inmediaciones del mismo, en condiciones nocturnas, VLOS y EBVLOS, restringiendo las operaciones BVLOS a la previa comprobación por parte del Cuerpo de Policía Local de CASTALLA, de que no exista actividad aérea libre en la zona.

#### **Artículo 25. Zona Restringida al Vuelo Fotográfico (RVF).**

1. No existen zonas restringidas al vuelo fotográfico que afecten al ámbito de operaciones de la Policía Local de CASTALLA. Sin embargo, si aplicase esta condición, por ejemplo si la Policía Local de CASTALLA fuese requerida para volar fuera de su ámbito de aplicación, la Policía Local de CASTALLA solicitará al Estado Mayor del Aire (EMA) / División de Operaciones /Sección de Espacio Aéreo, la correspondiente solicitud de exención de restricción en la zona del término municipal afectada, aportando:

- a) Clase de fotografía (oblicua, película, vídeo, etc...) o naturaleza de la captación de datos mediante sensores.
- b) Zonas de trabajo, lo más detallado posible e indicando la Hoja del Mapa Nacional de escala 1:50.000.
- c) Tipo de operación: BVLOS o VLOS.
- d) Aeropuerto / aeródromo / helipuerto más próximo al punto de trabajo y distancia (km.) al mismo.
- e) Aeronave a emplear (fabricante, modelo y número de serie).
- f) Cámara, objetivos, tipo de sensores, etc...
- g) Altura de vuelo, en ningún caso superior a las alturas prevenidas para el uso de RPAS.
- h) Lugar de archivado de los originales.
- i) Destinatario del trabajo fotográfico y finalidad del mismo.
- j) Relación de los objetivos a fotografiar, aportando mapa de zona.



2. Obtenida la autorización y realizada la operación, se comunicará, si así fuere requerido, al Centro Cartográfico y Fotográfico del Aire, con referencia al número de expediente, adjuntando la hoja del mapa nacional 846- Castalla escala 1:50.000 con el gráfico de vuelo realizado.

3. Se atenderá adecuadamente a los períodos de validez y de renovación que puedan ser requeridos por la autoridad militar.

### **Artículo 26. Infraestructuras críticas.**

1. Por parte del Cuerpo de Policía Local de CASTALLA se efectuarán las gestiones oportunas con los departamentos municipales competentes en materia de actividades económicas, para la adecuada identificación e inventario de las infraestructuras de gran importancia afectas a sectores de actividad química, transporte, energía, agua y tecnologías de la información y comunicaciones, así como de infraestructuras críticas de los sectores estratégicos definidos por Ley 8/2011, de 28 de abril.

2. Inventariada la actividad estratégica de referencia, ya sea en núcleos concentrados o diseminados, las normas de sobrevuelo se ajustarán a lo prevenido en el artículo 34 del presente reglamento.

3. El Cuerpo de Policía Local de CASTALLA solicitará los permisos expresos necesarios para el desarrollo de operaciones en zonas de protección, a excepción de aquellos casos en que la misma se derive de una situación de emergencia.

### **Artículo 27. Parajes naturales.**

1. Las operaciones aéreas del Cuerpo de Policía Local de CASTALLA que pudieran afectar a los parajes protegidos se desarrollarán dentro de los adecuados límites de protección medioambiental y respeto del hábitat y fauna.

2. El contenido del manual de operaciones contemplará esta circunstancia y adecuará el interés de las operaciones aéreas de policía a la eficaz protección del



medio natural en sus parques.

## TÍTULO III- REQUISITOS DE LAS OPERACIONES DEL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DE CASTALLA

### CAPÍTULO 1 – REQUISITOS GENERALES.

#### **Artículo 28. Obligaciones generales en operaciones aéreas de policía.**

Constituyen requisitos de obligado cumplimiento en operaciones aéreas llevadas a cabo por el Cuerpo de Policía Local de CASTALLA:

1. 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 RPA o certificado especial para vuelos experimentales. Esta documentación podrá incorporarse al manual de vuelo o documento equivalente.

2. Haber realizado los estudios aeronáuticos de seguridad de la operación u



operaciones requeridos conforme a lo prevenido en el presente reglamento.

3. El fabricante de las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) utilizadas por el Cuerpo de Policía Local de CASTALLA 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 (RPAS), debiendo proporcionarse junto con la aeronave en el momento del suministro de éstas.

4. El Cuerpo de la Policía Local de CASTALLA será el responsable del mantenimiento y la conservación de la aeronavegabilidad, debiendo demostrar en todo momento que la aeronave pilotada por control remoto (RPA) y sus sistemas asociados conservan las condiciones de aeronavegabilidad con las que fueron fabricadas. Igualmente cumplirá con cualquier requisito de mantenimiento de aeronavegabilidad que pudiera declarar obligatorio la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. No obstante ello, su mantenimiento podrá realizarse por el 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 Ministerio de Fomento, según lo establecido en el RD 1036/2017, de 15 de Diciembre.

5. Se establecerá un sistema de registro de datos relativos a:

- a) Vuelos realizados y duración.
- b) Deficiencias de vuelo para su análisis y resolución.
- c) Eventos significativos relacionados con la seguridad.
- d) Inspecciones y acciones de mantenimiento y sustitución de piezas realizadas.

6. Se dispondrá de un programa de instrucción relativo a las aeronaves que



utilicen el Cuerpo de la Policía Local de CASTALLA.

7. Disponer de una póliza de seguro u otra garantía financiera que cubra la responsabilidad civil frente a terceros por los posibles daños que puedan ocasionarse con ocasión de las operaciones aéreas, según límites de cobertura establecidos por:

a) 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.

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

8. Adoptar las medidas adecuadas para la protección de la aeronave de actos de interferencia ilícitos, lo que incluirá tanto enlace de radio como el acceso de personal no autorizado a la estación de pilotaje remoto y a la ubicación del almacenamiento de la aeronave.

9. Deberá asegurarse de que tanto la aeronave pilotada por control remoto (RPA) como los equipos de telecomunicaciones que incorpore, cumplan con la normativa reguladora en la materia de referencia, requisitos de comercialización en su caso, puesta en servicio y uso de equipos radioeléctricos.

10. Adoptar las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en materia de protección de datos personales y protección de la intimidad regulado por las Leyes Orgánicas 3/2018, de 5 de diciembre, y 1/1982, de 5 de mayo, así como su normativa de desarrollo y concordante. Asimismo, se deberá observar lo prevenido por 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.



11. 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.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 y los sucesos a que se refieren el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 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.º 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.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión.

## CAPÍTULO 2 – REQUISITOS ESPECÍFICOS.

### Artículo 29. Requisitos específicos.

Además de los requisitos previstos con carácter general en el artículo anterior, el Cuerpo de Policía Local de CASTALLA deberá asegurar las siguientes medidas específicas:

1. 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.
2. Haber realizado, con resultado satisfactorio, los vuelos de prueba que resulten necesarios para demostrar que las operaciones pretendidas pueden ejecutarse con seguridad.

### Artículo 30. Régimen interior.

1. El Cuerpo de Policía Local de CASTALLA deberá de disponer de la





organización técnica y operativa, así como dirección, adecuadas, en orden a la garantía del cumplimiento y mantenimiento de los requisitos establecidos reglamentariamente, en forma tal, que teniendo en cuenta los riesgos inherentes a las operaciones que vaya a realizar, se ajusten en magnitud y alcance permitiendo el control operacional sobre la integridad del vuelo efectuado.

2. Se designará un responsable de operaciones que acredite suficiente cualificación para garantizar el cumplimiento de las normas especificadas en el manual de operaciones, así como responsable de la gestión de la aeronavegabilidad continuada que dispongan de cualificación apropiada para la función a desempeñar, conforme a lo prevenido en el art. 5.2 del presente reglamento.

### **Artículo 31. Limitaciones relativas al pilotaje.**

1. Queda prohibido el pilotaje de una aeronave RPA desde vehículos en movimiento, excepto para aquellos casos en que se cuente con una planificación operativa que:

a) Garantice que en ningún momento se interponga un obstáculo entre la estación de pilotaje remoto y la aeronave.

b) La velocidad del vehículo permita al piloto mantener la conciencia situacional de la posición de la aeronave (RPA) 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 (RPA) al mismo tiempo.

3. Para el caso de que se precise realizar una transferencia de control entre pilotos o estaciones de pilotaje remoto, se deberá elaborar protocolos específicos que quedarán incluidos en el Manual de Operaciones.

### **Artículo. 32.- Área de protección y zona de recuperación.**



1. El piloto deberá establecer un área de protección para el despegue y el aterrizaje, de manera que en un radio mínimo de veinte metros no se encuentren personas que no estén bajo su control directo, salvo en el caso de aeronaves de despegue y aterrizaje vertical (multicóptero), en cuyo caso el radio podrá reducirse hasta un mínimo de tres metros.
2. Así mismo, el piloto deberá de establecer zonas de recuperación segura de manera que en caso de fallo del sistema, se pueda alcanzar una de ellas en cualquier momento sin riesgo de causar daños a terceras personas o bienes.

### **Artículo 33. Sobrevuelo de instalaciones.**

1. El sobrevuelo por aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) 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, solo 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. No obstante, el piloto podrá valorar la necesidad de efectuar maniobras más precisas si la operación así lo requiriese.

3. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de las restricciones y prohibiciones establecidas en la Orden de 18 de enero de 1993 sobre zonas prohibidas y restringidas al vuelo, y normativa concordante, 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.



## TÍTULO IV – REQUISITOS DE LOS PILOTOS, FORMACIÓN Y MANTENIMIENTO DE LA APTITUD

### CAPÍTULO 1 – REQUISITOS DE LOS PILOTOS

#### **Artículo. 34. Garantía de cualificación.**

Se garantizará que los requisitos de los pilotos remotos y, en su caso, los observadores, cuenten con la cualificación adecuada para realizar las operaciones en condiciones de seguridad, respetando en todo caso los mínimos establecidos en los artículos 33.1 y 38 del RD 1036/2017.

#### **Artículo 35. Requisitos de los pilotos remotos.**

1. Será condición necesaria para el pilotaje remoto de aeronaves pertenecientes al Cuerpo de Policía Local de CASTALLA, lo siguiente:

- a) Ser funcionario en activo del Cuerpo de Policía Local de CASTALLA.
- 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 anexo I del RD 1036/2017, de 15 de diciembre, siempre que quede acreditado por el Cuerpo de Policía Local de CASTALLA 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 CASTALLA en relación con sus pilotos remotos, por el fabricante de la aeronave o una organización capacitada al efecto por éste conforme a lo previsto en el párrafo siguiente, así como por una organización de formación, en ningún caso, por el piloto para el que se solicita la



autorización o se presenta la declaración.

e) A los efectos del párrafo anterior, el fabricante podrá capacitar a otras organizaciones que hayan recibido formación adecuada por parte de éste y dispongan de la documentación técnica de la aeronave necesaria para el ejercicio de dichas funciones de formación. El fabricante expedirá un certificado a las organizaciones que cumplan estos requisitos.

f) Para vuelos en espacio aéreo controlado, 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, así como acreditar un conocimiento adecuado del idioma o idiomas utilizados en las comunicaciones entre el controlador y la aeronave, atendiendo a las condiciones operativas del espacio aéreo en que se realiza la operación.

2. Sin perjuicio de la responsabilidad del piloto, el Cuerpo de Policía Local de CASTALLA será responsable del cumplimiento de los requisitos previstos en este capítulo por los pilotos de las aeronaves operadas en funciones de policía.

### **Artículo 36. Justificación de los conocimientos teóricos.**

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

a) Ser o haber sido titulares de cualquier licencia 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

b) Para las aeronaves de masa máxima al despegue no superior a 25 kg, disponer de uno de los siguientes certificados:

1. Para volar dentro del alcance visual del piloto, un certificado básico para el pilotaje de aeronaves pilotadas por control remoto en el que conste que dispone de los conocimientos teóricos adecuados en las materias de: normativa aeronáutica, conocimiento general de las aeronaves (genérico y específico), performance de la aeronave, meteorología, navegación e interpretación de mapas, procedimientos operacionales, comunicaciones y factores humanos para aeronaves pilotadas por control remoto.



2. Para volar más allá del alcance visual del piloto, un certificado avanzado para el pilotaje de aeronaves pilotadas por control remoto, en el que consten además de los conocimientos teóricos señalados en el apartado 1.º, conocimientos de servicios de tránsito aéreo y comunicaciones avanzadas.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá establecer otros medios que acrediten, 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.

### **Artículo 37. Observadores.**

Los observadores que apoyen a los pilotos en vuelos EVLOS deberán al menos, acreditar los conocimientos teóricos correspondientes a un piloto remoto conforme a lo establecido en este capítulo.

### **Artículo 38. Certificados médicos.**

1. 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) 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).

2. 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) 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.



## **CAPÍTULO 2 – MEDIOS ACEPTABLES.**

### **Artículo 39. Medios aceptables.**

Será responsabilidad del Cuerpo la certificación, instrucción práctica y formación teórica en relación a certificados básicos y avanzados de sus pilotos, a cuyo efecto:

a) Se garantizarán los contenidos prevenidos en el art. 40.1 del presente Reglamento.

b) El personal de instrucción y examinadores reunirán los requisitos de cualificación dispuestos en el anexo 7 del Apéndice I de AESA.

c) La exención prevista en el artículo 3 del RD 1036/2017, viene referida únicamente a las operaciones de policía en el marco de la Ley 2/1986 de 13 de marzo de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y normativa concordante. En consecuencia el certificado emitido por el Cuerpo no habilitará para la realización de operaciones diferentes de las de policía ni la formación alcanzará una función diferente.

d) Conforme al artículo 7 del RD 1036/2017, la formación no requerirá de solicitud previa a AESA, sin perjuicio de su facultad de supervisión en cuanto al cumplimiento de requisitos que le afectan.

### **Artículo. 40. Organización, instrucción y contenido formativo.**

1. Constituye el Anexo 7 del Apéndice I de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, contenido suficiente para la justificación de medios aceptables en relación a la formación y certificación de pilotos que operen aeronaves por control remoto del Cuerpo de Policía Local de CASTALLA.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 39 del presente Reglamento, el Cuerpo de Policía Local de CASTALLA acordará los convenios de colaboración que resulten oportunos, con organizaciones de formación, fabricantes de sistemas y



ATOs que sean precisos en orden a garantizar la adecuada instrucción de pilotos.

3. En caso de formación externa, es competencia del Cuerpo su validación a efectos de operaciones policiales, asegurando que reúna los requisitos adecuados en cuanto a la adecuada inscripción de escuelas ATO u organizaciones de formación reconocidas por el Ministerio de Fomento al amparo del Apéndice I antecitado y disposición final quinta del RD 1036/2017.

### **CAPÍTULO 3 – MANTENIMIENTO DE LA APTITUD, ENTRENAMIENTO Y JUSTIFICACIÓN.**

#### **Artículo 41. Mantenimiento de la aptitud.**

De conformidad con lo prevenido en el art. 33.1, letra d) del RD 1036/2017, para el mantenimiento de competencia práctica, los pilotos que operen RPAS habrán de ejercer sus funciones de forma regular, de manera que en los últimos 3 meses se hayan realizado al menos 3 vuelos en cada categoría de aeronave en que se pretendan realizar operaciones, sean dichos vuelos de operación normal o específicos de entrenamiento. Parte de esa actividad podrá realizarse en sistemas sintéticos de entrenamiento.

#### **Artículo 42. Entrenamiento.**

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

#### **Artículo 43. Procedimiento.**

Para satisfacer los requisitos de experiencia a que hace referencia ambos artículos anteriores, se realizarán los 3 vuelos regulares requeridos y fase de entrenamiento en los términos previstos en el Apéndice N de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

#### **Artículo 44. Justificación de la experiencia, entrenamiento y verificación.**

1. Justificación de la experiencia y entrenamiento.

La justificación de la experiencia, entrenamiento y verificación a que se refieren





los apartados anteriores se realizará mediante la anotación correspondiente en el libro de vuelo del piloto.

Los procesos de entrenamiento deberán ser validados por el responsable de operaciones aéreas del Cuerpo de Policía Local de CASTALLA designado por la Jefatura, mediante su firma en la columna de observaciones. En el caso de procesos realizados en una organización de formación también podrán ser validados por el jefe de enseñanza de la misma.

Estos entrenamientos se registrarán de acuerdo a lo establecido en el Manual de Operaciones del Cuerpo.

## **2. Libro de vuelo.**

El libro de vuelo tiene como objeto la anotación de todo el tiempo de vuelo realizado por el piloto remoto, independientemente del tipo de actividad. También se anotarán en el mismo los procesos de instrucción reglamentaria.

El contenido del libro de vuelo del piloto constituye prueba fehaciente a los efectos de demostrar el cumplimiento de los requisitos reglamentarios de experiencia y entrenamiento exigidos al piloto remoto.

Su contenido y estructura se adaptará a lo dispuesto en el Apéndice M de AESA. A tal efecto, se podrá generar bien en formato electrónico o papel.

## **3. Responsabilidad.**

Constituye responsabilidad del propio piloto el registro y anotaciones de las operaciones realizadas. Su firma al pie de cada página será garantía de la veracidad de las anotaciones registradas.

En todo caso, será función del responsable de operaciones aéreas designado por la Jefatura, la certificación y verificación de las anotaciones del libro de registro, a partir de los partes de vuelo que, a estos efectos, cumplimenten los pilotos remotos para cada una de las operaciones realizadas.

Al tratarse de un documento de carácter público, cualquier falsedad en los datos que se anoten en el mismo tendrá la consideración de delito a los efectos de lo establecido en la legislación aplicable.



El libro de vuelo podrá ser requerido, en cualquier momento, por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea a efectos de comprobación de su contenido y del cumplimiento de los requisitos de mantenimiento de aptitud.

## **TÍTULO V – RESPONSABILIDAD**

### **Artículo 45. Facultades de supervisión y control.**

Con independencia de las facultades atribuidas legalmente a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en materia de supervisión y régimen disciplinario, queda sometido al control y verificación de la Jefatura del Cuerpo de Policía Local de CASTALLA, el ejercicio de actividades y cumplimiento de requisitos en el ámbito del presente reglamento, tanto en relación a sus medios propios, como en lo relativo a aquellos terceros operadores y/o pilotos que pudieran intervenir subsidiariamente en funciones aéreas de policía y emergencia a requerimiento del Cuerpo, o en aquellas situaciones de grave riesgo, catástrofe o calamidad pública en que se le encomiende la gestión de medios aéreos en los términos del art. 44 del RD 1036/2017.

### **Art. 46. Responsabilidad del piloto remoto.**

El piloto remoto será, en todo caso, responsable de detectar y evitar posibles colisiones y otros peligros, debiendo asegurarse de que las operaciones realizadas son conformes al presente reglamento, estudios aeronáuticos de seguridad realizados al efecto, manual de operaciones y disposiciones del RD 1036/2017.”

LA PRIMER TENIENTE DE ALCALDE

Magdalena Berenguer Berbegal