

MARIA LUISA MOYA TEJERA (1 de 1)

ALCALDESA

Fecha Firma: 17/04/2024

HASH: 887756eb43c9acc912ee97a9b31a3085



DOÑA MARIA LUISA MOYA TEJERA, ALCALDESA-PRESIDENTA DEL AYUNTAMIENTO DE SAN JUAN DE AZNALFARACHE.

HAGO SABER: Que este Ayuntamiento Pleno, en sesión ordinaria de fecha 22 de Febrero de 2024, acordó aprobar inicialmente el [Reglamento](#) de uso de aeronaves pilotadas por control remoto por el Cuerpo de Policía Local de San Juan de Aznalfarache (Sevilla).

Que en el Boletín Oficial de la Provincia nº 42 de fecha 29 de Febrero de 2024, fue expuesto al público para reclamaciones y sugerencias por plazo de treinta días, así como en el portal de transparencia de este Ayuntamiento en el siguiente enlace:

<https://sanjuandeaznalfarache.sedelectronica.es/transparency/bd38e79d-31e5-417d-9f66-775f160f903a/>

Transcurrido el plazo referido sin haberse presentado alegación alguna se entiende definitivamente aprobado el referido Reglamento, cuyo texto quedaría de la siguiente forma:

“REGLAMENTO DE USO DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO POR EL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DE SAN JUAN DE AZNALFARACHE (SEVILLA) . UNIDAD AÉREA POLICIAL SAN JUAN (UAP SAN JUAN)

INTRODUCCIÓN:

El **RPAS** (sistemas de aeronaves pilotadas por control remoto) popularmente llamado **DRON** (zángano), empezó a darse uso en el ámbito militar y se remonta a mediados del siglo XIX cuando las fuerzas austrohúngaras reprimieron a los venecianos sublevados, utilizando globos no pilotados cargados de explosivos.

Hoy día la mayoría de Fuerzas y Cuerpos de seguridad cuentan con DRONES para su uso profesional y para el desarrollo de dicha actividad policial, siendo una herramienta muy útil, versátil y funcional, la cual ofrece una multitud de ventajas y utilidades en el campo de la seguridad y de la emergencia.

El uso de estas nuevas tecnologías en las funciones policiales tiene como objetivo mejorar y dar un servicio de calidad al ciudadano en donde la transformación y actualización en medios técnicos juegan un importante papel en el desarrollo de la sociedad en general.

Cod. Validación: 9P24JESTP21L2D2FPLX45SGQ3
Verificación: <https://sanjuandeaznalfarache.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 1 de 17



Las características técnicas de estas herramientas permiten una visión totalmente distinta a la que tenemos desde tierra, por consiguiente, aportan una serie de datos extraordinarios y que con anterioridad eran imposibles de adquirir sin hacer uso de una aeronave tripulada con el consiguiente coste que ello conllevaba.

Actualmente son cada vez más las Policías Locales que adquieren estas herramientas y crean sus correspondientes unidades operativas para así poder realizar sus funciones policiales con mayor facilidad y adaptadas a la nueva era de la tecnología, aportando una mayor garantía y protección al ciudadano.

En virtud de lo expuesto 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, por el que 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, en concreto en su Artículo 3, que establece:

- 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.

- 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) 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 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 la atribución de funciones 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 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:

- 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 conforme a lo previsto en este apartado.

En el ejercicio de esta habilitación normativa, este reglamento establece las condiciones y protocolos en los que el Cuerpo de Policía Local de San Juan de Aznalfarache (Sevilla) deberá realizar las operaciones aéreas con aeronaves pilotadas por control remoto (DRONES-RPAS) en el ejercicio de sus funciones atribuidas por la Ley Orgánica 2/86, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y por la Ley 13/2001, de 11 de Diciembre, de coordinación de Policías Locales de la Junta de Andalucía, actualmente Ley 6/2023 de 7 de julio.

CAPÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1. Objeto.

Este reglamento tiene por objeto establecer las normas de aplicables a las operaciones aéreas de Policía, 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 actualmente modificada por la actual Ley 6/2023 de 7 de julio, de coordinación de Policías Locales de la Junta de Andalucía. Por tanto, las aeronaves pilotadas por control remoto utilizadas por el Cuerpo de la Policía Local de San Juan de Aznalfarache (Sevilla) 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.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

El presente reglamento es de aplicación en el término municipal de San Juan de

Cod. Validación: 9P24JESTP2TL2D2FPLX4H5GQ3
Verificación: <https://sanjuandeznalfarache.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 3 de 17



Aznalfarache (Sevilla) , sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 4 de Ley 13/2001, de 11 de Diciembre, de coordinación de Policías Locales de la Junta de Andalucía, actualmente Ley 6/2023 de 7 de julio.

Artículo 3. Requisitos generales de uso de las aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS).

Sin perjuicio del cumplimiento del resto de los requisitos establecidos en este reglamento, el uso de aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS) por parte del Cuerpo de Policía Local de San Juan de Aznalfarache (Sevilla) 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 4. Definiciones.

A los efectos de este reglamento, se entenderá por:

- **Aeronave pilotada por control remoto (DRON-RPAS):** Aeronave no tripulada, dirigida a distancia desde una estación de pilotaje remoto.
- **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.
- **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.
- **Estación de pilotaje remoto:** Componente de un sistema de aeronave pilotada por control remoto (DRON-RPAS) que contiene los equipos utilizados para pilotar la aeronave.
- **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.
- **Masa máxima al despegue (MTOW):** Máxima masa, incluyendo la carga de pago, y

Cod. Validación: 9P24JESTP2TL2D2FPLX4H5GQ3
Verificación: <https://sanjuandeaznalfarache.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 4 de 17



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.

* **Observador:** Persona designada por el operador que, mediante observación visual de la aeronave pilotada por control remoto (RPAS), directa y sin ayudas que no sean lentes correctoras o gafas de sol, ayuda al piloto en la realización segura del vuelo.

● **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.

● **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 (RPAS), sin la ayuda de dispositivos ópticos electrónicos que no sean lentes correctoras o gafas de sol.

● **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.

● **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 (RPAS).

● **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 (DRON-RPAS), que manipula los controles de vuelo de la misma durante el vuelo.

● **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.

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

Cod. Validación: 9P24JESTP2TL2D2FPLX4H5GQ3
Verificación: <https://sanjuandeznallara.eselectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 5 de 17



● **Concentraciones de personas:** Reuniones en las que las personas no pueden evitar el impacto de un RPAS en caída libre debido a la densidad de personas y el espacio en el que se encuentran reunidas.

* **Consciencia Situacional:** Es la percepción de uno mismo y su aeronave en relación al ambiente dinámico del vuelo, con capacidad para pronosticar lo que ocurrirá basado en la percepción del entorno (saber y conocer lo que ocurre en cada momento para poder gestionar los riesgos).

● **Infraestructuras Críticas:** Son las infraestructuras estratégicas que proporcionan servicios esenciales y cuyo funcionamiento es indispensable, por lo que su perturbación o destrucción tendría grave impacto sobre estos servicios (salud, electricidad, agua, transporte, etc.).

● **Mercancía peligrosa:** Cualquier artículo o sustancia que la aeronave transporte y que pueda suponer un peligro para la salud, la seguridad, los bienes o el medio ambiente en caso de incidente o accidente.

● **Persona no participante:** Persona que no participa en la operación del RPAS o que no está al corriente de las instrucciones y las precauciones de seguridad dadas por el operador.

● **Función de Geoconsciencia:** Función que, sobre la base de los datos facilitados por los Estados miembros, detecta una posible violación de las limitaciones del espacio aéreo y alerta a los pilotos a distancia para que puedan tomar medidas inmediatas y eficaces para evitar esa violación.

● **Sistema de identificación a distancia directa:** Sistema que garantiza la emisión local de información sobre las aeronaves no tripuladas en funcionamiento, incluido el marcado de estas aeronaves, de modo que esta información pueda obtenerse sin acceder físicamente a las aeronaves.

● **Zona geográfica de RPAS:** Parte del espacio aéreo establecida por la autoridad competente que facilita, restringe o excluye operaciones de RPAS con el fin de gestionar los riesgos para la seguridad, la protección, la privacidad, la protección de datos personales o el medio ambiente.

● **Modo sígueme:** Modo de funcionamiento de un RPAS en el que la aeronave no tripulada sigue constantemente al piloto a distancia dentro de un radio predeterminado.



Cod. Validación: 9P24JESTP2TL2D57B1X4H5GQ3
Verificación: <https://sanjuandezaznalfar.es/sedelectronica>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 6 de 17

Artículo 5. Supervisión, control y régimen sancionador.

● El ejercicio de las actividades y la realización de los vuelos regulados en este Reglamento, así como el cumplimiento de los requisitos establecidos en él, están sujetos a la supervisión y control de la Jefatura del Cuerpo de Policía Local de San Juan de Aznalfarache (Sevilla).

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 6. Requisitos de los sistemas de aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS) operadas por el Cuerpo de Policía Local de San Juan de Aznalfarache (Sevilla).

El Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre establece en su Capítulo 2º los requisitos de identificación, matriculación, aeronavegabilidad, requerimientos del enlace de mando y control, así como lo relativo a las organizaciones de diseño y producción y mantenimiento, quedando fuera de la exención del Artículo 3.2 del propio Real Decreto de referencia, y siendo, por tanto, de obligado cumplimiento por parte del Cuerpo de Policía Local de San Juan de Aznalfarache (Sevilla).

CAPÍTULO II

CONDICIONES Y REGLAS PARA LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO POR PARTE DE LA POLICÍA LOCAL DE SAN JUAN DE AZNALFARACHE (SEVILLA) .

Artículo 7. Condiciones.

● 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.

● 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.

● 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.

La operación sobre aglomeraciones de edificios en casco urbano, de reuniones de personas



Cod. Validación: 9P24JESTP2TL2D2FPLX4H5GQ3
Verificación: <https://sanjuandeaznalfarache.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 7 de 17

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.

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

● 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.

● 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 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 8. 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:

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

● **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. Que se encuentren

Cod. Validación: 9P24JESTP2TL2D2FPLXHSQG3
 Verificación: <https://sanjuandeznallarae.sedelectronica.es/>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 8 de 17



dentro de la influencia de zonas de espacio peligroso LER y fuera de los espacios aéreos controlados CTR, aeródromos y helipuertos.

● **Zonas de riesgo alto o áreas rojas:** zonas urbanas con construcciones unifamiliares adosadas (urbanizaciones) o con aglomeración de edificios de altura y concentraciones de personas al aire libre, polígonos industriales dentro del casco urbano. Que se encuentren interiormente de la influencia de zonas de espacios peligrosos aéreos controlados CTR, aeródromos y helipuertos.

Las operaciones aéreas se realizarán con arreglo a lo siguiente:

● **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 responsable del servicio y solo cuando la patrulla policial no pueda desplazarse en un tiempo razonable a las proximidades del lugar de la emergencia. En las zonas de riesgo bajo o áreas verdes se establecerán zonas de aterrizaje de emergencia y de terminación segura del vuelo evitando las zonas forestales y Protegidas o de difícil acceso por el riesgo de incendio de la aeronave al impactar contra el suelo.

● **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 responsable del 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. 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.

● **Zona de riesgo alto o área roja:** vuelos, diurnos y nocturnos, solo ante situaciones de grave riesgo y previa autorización del responsable del 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 termino municipal de San Juan de Aznalfarache (Sevilla), se encuentra en zona de alerta por encontrarse en área de seguridad del Helipuerto del Hospital Emergencias COVID-19 (Virgen del Rocío), Helipuerto EXPO,92 Cartuja y Helipuerto Sevilla/EL COPER, además de poseer un pequeño triángulo que atraviesa por C.C. ALAVERA hacia algunas viviendas de la urbanización VALDOMINA colindante al municipio de Gelves (Sevilla) y que se pierde por Mairena del Aljarafe (Sevilla), siendo dicho triángulo zona de espacio aéreo controlado ATZ EL COPER según mapas de zona que a continuación se adjuntan.

En las zonas de riesgo alto o áreas rojas se establecerán zonas de aterrizaje de emergencia



Cod. Validación: 9P24JESTP2TL2D2FPLXHS5GQ3
Verificación: <https://sanjuandeznalfarache.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 9 de 17

protegidas físicamente en los edificios de altura, previo consentimiento de la propiedad, distantes entre sí no más de 1.000 metros, en previsión de un fallo en la aeronave que no le permita alcanzar la zona de aterrizaje prevista inicialmente. Asimismo, la zona limítrofes a al municipio (zona forestal) se establecerá como zona de terminación segura del vuelo en caso de no poder tomar tierra sin riesgo en ninguna de las zonas de aterrizaje de emergencia.

CAPÍTULO III

REQUISITOS DE LAS OPERACIONES AÉREAS DEL CUERPO DE LA POLICÍA LOCAL DE SAN JUAN DE AZNALFARACHE (SEVILLA) .

Artículo 9. Obligaciones generales.

El Cuerpo de Policía Local de San Juan de Aznalfarache (Sevilla) deberá cumplir los siguientes requisitos:

- 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 RPAS o del certificado especial para vuelos experimentales. Esta documentación podrá incorporarse al manual de vuelo o documento equivalente.
- 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.

El fabricante de las aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS) utilizadas por el Cuerpo de la Policía Local de San Juan de Aznalfarache (Sevilla) , 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 y deberán proporcionarse al Cuerpo de la Policía Local de San Juan de Aznalfarache (Sevilla) junto con la aeronave en el momento del suministro de éstas.

El Cuerpo de la Policía Local de San Juan de Aznalfarache (Sevilla) 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 (RPAS) 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 (RPAS) podrá realizarse por su fabricante y, en su caso, por el titular de su certificado de tipo, así como por aquellas otras organizaciones de mantenimiento que cumplan los requisitos que se establezcan por orden del Ministro de Fomento, según lo establecido en el RD 1036/2017, de 15 de Diciembre.

- Disponer de un programa de instrucción relativo a las aeronaves que utilice el Cuerpo de la Policía Local de San Juan de Aznalfarache (Sevilla) .

Disponer de una póliza de seguro u otra garantía financiera que cubra la responsabilidad civil frente a terceros por los daños que puedan ocasionarse durante y por causa de la ejecución de las operaciones aéreas, según los límites de cobertura que se establecen: La Unidad DRON- RPAS, tendrá concertado el Seguro de Responsabilidad Civil del Excmo. Ayuntamiento de San Juan de Aznalfarache (Sevilla) , a fin de cubrir los posibles incidencias y daños ocasionados a terceros en las operaciones realizadas por la Policía Local de San Juan de Aznalfarache (Sevilla).

- A partir del 31 de diciembre de 2020 es de aplicación la Normativa Europea de UAS (Reglamento EU 945/2019 y EU 947/2019). Esta norma afecta a todos los Drones independientemente de su uso o tamaño.

- Disponibilidad de seguro obligatorio de responsabilidad civil, se debe tener contratada una póliza de seguro que cubra la responsabilidad civil frente a terceros por daños que puedan surgir durante y por causa de la ejecución de cada vuelo que se realice, tanto con fines recreativos como profesionales.

- 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, así como portar incorporados en las RPAS, sistemas de retención de impactos (paracaídas)

Cod. Validación: 9P24JESTP2TL2D2FPLX4H5GQ3
Verificación: <https://sanjuandeznalfarache.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 11 de 17



- 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.
- 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.

No podrá pilotarse una aeronave pilotada por control remoto (RPAS) 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 (RPAS) en el espacio y en relación con otros tráficos.

- Los pilotos y los observadores no podrán realizar sus funciones respecto de más de una aeronave pilotada por control remoto (RPAS) al mismo tiempo.
- 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.

- El sobrevuelo por aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS) en instalaciones afectadas por 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 y coordinación previa y expreso del responsable de la infraestructura.
- 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



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.

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.

CAPÍTULO IV PERSONAL

Artículo 14. Pilotos remotos.

Los pilotos remotos deberán reunir los siguientes requisitos:

- Ser miembros del Cuerpo de Policía Local de San Juan de Aznalfarache (Sevilla) en activo.
 - 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, hasta la derogación del Real Decreto 1036/2017.
 - Disponer de los conocimientos teóricos necesarios, conforme a lo previsto en el artículo siguiente.
 - 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 la Policía Local de San Juan de Aznalfarache (Sevilla) 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 San Juan de Aznalfarache (Sevilla) 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.
- 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.



Cod. Validación: 9P24J01TTP2L2D2FPLX4567890
 Verificación: <https://sanjuan.de.aznalfarache.sevilla.es/verificacion>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 14 de 17

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

. Los funcionarios-pilotos que forman parte de esta Unidad Aérea Policial (UAP SAN JUAN) , serán los agentes con T.I.P: 3411, 12030 y 14629 . Y todos aquellos que posteriormente sean designados por la Jefatura y reúnan los requisitos necesarios para ser pilotos.

Artículo 15. Justificación de los conocimientos teóricos.

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

● Según los Reglamentos de la Unión Europea EU 945/2019 y EU 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 ES 01 y STS ES 02.

Artículo 16. Certificados médicos.

Los pilotos que operen aeronaves Drones-RPAS, 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).

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

Artículo 17. Mantenimiento de la aptitud de piloto remoto.

Para el mantenimiento de competencia práctica, conforme a lo previsto en el artículo 33.1, letra d), los pilotos que operen Drones-RPAS 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 San Juan de Aznalfarache (Sevilla) .



Artículo 18. Observadores.

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

Artículo 19. Reglamento de Ejecución (UE) 945/2019 y 947/2019

Establece disposiciones detalladas sobre la utilización de los sistemas de aeronaves no tripuladas (RPAS), así como para el personal, incluidos los pilotos a distancia, y las organizaciones que participan en las operaciones con RPAS.

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

Este Reglamento ha sido modificado por:

- El Reglamento de Ejecución (UE) 639/2020, para, entre otros cambios, introducir los requisitos para operaciones en categoría «específica» bajo un escenario estándar (STS). Además, también ha sufrido modificaciones en lo que respecta al aplazamiento de las fechas de aplicación de determinadas medidas:
- El Reglamento de Ejecución (UE) 746/2020, en lo que respecta al aplazamiento de las fechas de aplicación de determinadas medidas debido a la pandemia de COVID-19.
- El Reglamento de Ejecución (UE) 1166/2021, en cuanto al aplazamiento de la fecha de aplicación de los escenarios estándar europeos (3/12/23), y el requisito obligatorio de luces verdes nocturnas y el sistema de identificación a distancia (1/7/22).

Futuro Real Decreto RPAS (sin fecha de publicación en el BOE) Tiene por objeto establecer el régimen jurídico en aquellos aspectos en los cuales los Reglamentos de Ejecución y el Delegado dejan la potestad de regular a los Estados miembros, o bien, directamente no regulan en estos aspectos.

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 Excmo. Ayuntamiento de San Juan de Aznalfarache (Sevilla) , una vez oídas las partes implicadas. Se adjuntará a este Reglamento un Manual de Operaciones, donde se extenderá el contenido de cada uno de los procedimientos a desarrollar por dicha Unidad y miembros de esta Policía.

Cod. Validación: 9P24JESTP21L2D2FPLX4H5GQ3
 Verificación: <https://sanjuandeznalfarache.sedelectronica.es/>
 Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 16 de 17



DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA

EFFECTOS Y VIGENCIAS

El presente Reglamento entrará en vigor de conformidad con lo establecido en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985 de 2 de abril , de Bases de Régimen local. Con la entrada en vigor del presente Reglamento quedará operativa la Unidad Aérea de la Policía Local de San Juan de Aznalfarache (Sevilla), denominada “UAP SAN JUAN” .”

San Juan de Aznalfarache, a la fecha de la firma digital indicada.

LA ALCALDESA,

Fdo) Mª Luisa Moya Tejera.



Cod. Validación: 9P24JESTP2TL2D2FPLX4H5GQ3
Verificación: <https://sanjuandeznalfarache.sedelectronica.es/>
Documento firmado electrónicamente desde la plataforma esPublico Gestiona | Página 17 de 17