



AYUNTAMIENTO DE LOS MOLARES

Plaza Monseñor D. Miguel Oliver Román, 1 –
 41750 Los Molares (Sevilla) – CIF: P-4106300-I
 Tfno: 955833701 – Fax: 955833911

ANUNCIO

Don José Javier Veira Villatoro, Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Los Molares (Sevilla),

Hace Saber:

Que este Ayuntamiento Pleno, en sesión extraordinaria-urgente celebrada el 14.05.2024, acordó la Aprobación Inicial del Reglamento de Uso de Aeronaves por Control Remoto por la Policía Local de Los Molares -Unidad Ícaro-, cuyo texto se acompaña más abajo como anexo a este anuncio.

Se abre un plazo de Información pública y audiencia a los interesados por el plazo de quince días hábiles, contados a partir del siguiente al de publicación del presente anuncio, para la presentación de reclamaciones y sugerencias.

Una vez resueltas todas las reclamaciones y sugerencias presentadas, en su caso, dentro del plazo se aprobará definitivamente por el Pleno.

En el caso de que no se hubiera presentado ninguna reclamación o sugerencia, se entenderá definitivamente adoptado el acuerdo, hasta entonces provisional.

En Los Molares, a fecha de la firma electrónica.
 El Alcalde-Presidente.

Fdo.: José Javier Veira Villatoro.

Código Seguro De Verificación	GyLJr0KRTRu8bNxPrnGB3g==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Javier Veira Villatoro	Firmado	24/05/2024 13:56:05
Observaciones		Página	1/14
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/GyLJr0KRTRu8bNxPrnGB3g==		





AYUNTAMIENTO DE LOS MOLARES

Plaza Monseñor D. Miguel Oliver Román, 1 –
 41750 Los Molares (Sevilla) – CIF: P-4106300-I
 Tfno: 955833701 – Fax: 955833911

ANEXO

REGLAMENTO DE USO DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO POR EL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DE LOS MOLARES -UNIDAD ÍCARO-

Preámbulo

En virtud de lo establecido 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 3.2, que establece que:

"A las operaciones de policía atribuidas a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad por la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, y normativa concordante, a las operaciones de aduanas, a las de vigilancia del tránsito viario realizadas por el Centro Nacional de Inteligencia, únicamente les será de aplicación lo dispuesto en los capítulos 1 y 11 estando en cuanto a la prohibición de sobrevuelo de las instalaciones prevista en el artículo 32 a las funciones que, en relación con dichos 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) número 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, así como Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas y las operadoras de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas y el Reglamento de ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión de 24 de mayo de 2019 relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas.

Estas operaciones se realizarán, en todo caso, conforme a las condiciones establecidas en los protocolos adoptados al efecto por el organismo público responsable de la prestación del servicio o realización de la actividad y en el caso de las funciones atribuidas a las policías locales, en los respectivos Reglamentos de Policías Locales, de modo que no se pongan en peligro a otros usuarios del espacio aéreo y a las personas y bienes subyacentes.

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

a) Autorizar la operación.

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.

Código Seguro De Verificación	GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Javier Veira Villatoro	Firmado	24/05/2024 13:56:05
Observaciones		Página	2/14
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==		





AYUNTAMIENTO DE LOS MOLARES

Plaza Monseñor D. Miguel Oliver Román, 1 –
41750 Los Molares (Sevilla) – CIF: P-4106300-I
Tfno: 955833701 – Fax: 955833911

b) Asegurarse de que la operación puede realizarse en condiciones de seguridad y cumple el resto de los requisitos exigidos conforme a lo previsto en este apartado."

En el ejercicio de esta habilitación normativa, el presente Reglamento establece las condiciones y protocolos en los que el Cuerpo de la Policía Local de Los Molares- Unidad Raro deberá realizar las operaciones aéreas con aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) en el ejercicio de sus funciones atribuidas por la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y por la Ley 6/2023, de 7 de julio, de Policías Locales de Andalucía.

CAPÍTULO 1 Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto.

Este reglamento tiene por objeto establecer las normas aplicables al Cuerpo de la Policía Local de Los Molares- Unidad Ícaro en relación con las operaciones aéreas de policía, mediante aeronaves pilotadas por control remoto, conforme a lo establecido por la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, así como por la Ley 6/2023, de 7 de julio, de Policías Locales de Andalucía. De esta forma, las aeronaves pilotadas por control remoto utilizadas por el Cuerpo de la Policía Local de Los Molares- Unidad Ícaro, en el ejercicio de sus funciones, tendrán 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 del 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 territorial.

El presente reglamento se aplicará en el término municipal de Los Molares (Sevilla), sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 6/2023, de Policías Locales de Andalucía.

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

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

a) Aeronave pilotada por control remoto (RPA): Aeronave no tripulada, dirigida a distancia desde una estación de pilotaje remoto.

h) 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.500 I del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) número 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establece el Reglamento del Aire y disposiciones operativas comunes para os servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UF) número 1035/2011 y los Reglamentos (CE) número 1265/2007,

Código Seguro De Verificación	GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Javier Veira Villatoro	Firmado	24/05/2024 13:56:05
Observaciones		Página	3/14
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==		





AYUNTAMIENTO DE LOS MOLARES

Plaza Monseñor D. Miguel Oliver Román, 1 –
41750 Los Molares (Sevilla) – CIF: P-4106300-I
Tfno: 955833701 – Fax: 955833911

(CE) número 1794/2006, (CE) número 730/2006, (CE) número 1033/2006 y (CE) número 255/2010 (en adelante Reglamento Sera), y normativa de desarrollo y aplicación.

c) 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.

d) Estación de pilotaje remoto: Componente de un sistema de aeronave pilotada por control remoto (RPAS) que contiene los equipos utilizados para pilotaje de la aeronave.

e) NOTA 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.

t) 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.

g) 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.

h) Organizaciones de formación: Organización conforme al anexo VII del Reglamento (UE) número 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 habilitados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

i) 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.

j) Operación dentro del alcance visual extendido (EVLOS, por sus siglas en inglés "Extended Visual Line of Sight"): Operación en la que el contacto visual directo con la aeronave se satisface utilizando medios alternativos, en particular, observadores en contacto permanente por radios con el piloto.

k) Operación más allá del alcance visual del piloto (BVLOS, por sus siglas en inglés "Beyond Visual Line of Sight"): Operación que se realiza sin contacto visual directo con la aeronave pilotada por control remoto (RPA).

l) 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.

m) 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.

n) 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.

Código Seguro De Verificación	GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Javier Veira Villatoro	Firmado	24/05/2024 13:56:05
Observaciones		Página	4/14
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==		





AYUNTAMIENTO DE LOS MOLARES

Plaza Monseñor D. Miguel Oliver Román, 1 –
41750 Los Molares (Sevilla) – CIF: P-4106300-I
Tfno: 955833701 – Fax: 955833911

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

p) Consciencia situacional: Es la percepción de uno mismo y su aeronave en relación con el 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).

q) 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).

r) 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.

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

t) 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.

u) 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.

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

w) Modo sígueme: Modo de funcionamiento de un RPA en el que la aeronave no tripulada sigue constantemente al piloto a distancia dentro de un radio predeterminado.

Artículo 5. Supervisión, control y régimen sancionador.

1. 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 D Policía Local de Los Molares, quien designará al piloto para las actuaciones que se pretendan entre funcionarios pertenecientes a los cuerpos de Policía Local con formación y habilitación suficiente.

2. 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, Reglamento delegado (UE) 2019/945 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019 y el Reglamento de ejecución (1.1E) 2019/947 de la Comisión de 24 de mayo de 2019, que les sean de aplicación.

Artículo 6. Requisitos de los sistemas de aeronaves pilotadas por control remoto operadas por el Cuerpo de Policía Local de Los Molares.

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

Código Seguro De Verificación	GyLJr0KRTRu8bNxPrnGB3g==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Javier Veira Villatoro	Firmado	24/05/2024 13:56:05
Observaciones		Página	5/14
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/GyLJr0KRTRu8bNxPrnGB3g==		





AYUNTAMIENTO DE LOS MOLARES

Plaza Monseñor D. Miguel Oliver Román, 1 –
41750 Los Molares (Sevilla) – CIF: P-4106300-I
Tfno: 955833701 – Fax: 955833911

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 Los Molares.

Artículo 7. Identificación de las aeronaves.

Todas las aeronaves utilizadas por el Cuerpo de la Policía Local de Los Molares- Unidad Ícaro deberán llevar fijada a su estructura una placa de identificación ignífuga o código QR, en la que deberá constar la identificación de la aeronave, mediante su designación específica, incluyendo el nombre del fabricante, tipo, modelo y, en su caso, número de serie, así como su pertenencia al Excmo. Ayuntamiento de Los Molares. La información que debe figurar en la placa deberá ir marcada en ella por medio de grabado químico troquelado, estampado u otro método homologado de marcado ignífugo, de forma legible a simple vista e indeleble.

Artículo 8. Requisitos de los equipos RPAS.

Los equipos RPAS de la Policía Local de Los Molares- Unidad Ícaro, deben poseer:

- a) Sistema de terminación segura del vuelo. Además, en operaciones realizadas en núcleo urbano o reuniones de personas al aire libre, se deberá instalar un dispositivo de limitación de energía de impacto, determinado por el estudio aeronáutico de seguridad.
- b) Sistema que garantice que la aeronave opere dentro de las limitaciones establecidas, incluyendo el volumen operacional.
- c) Sistema para que el piloto conozca en cada momento la posición de la aeronave.
- d) Sistema de vuelo autónomo que permita el retorno automático al punto de despegue o a la posición de la estación de control remoto ("Return to Home- RTH").
- e) Luces, pintura u otros elementos que garanticen su visibilidad, durante sus operaciones.
- t) Medios técnicos nuevos que puedan surgir y refuercen la seguridad de los vuelos, siempre y cuando sean razonablemente accesibles.

Artículo 9. Custodio de los equipos.

La custodia del equipo durante la operación es responsabilidad del piloto. Esto incluye:

- a) Conecto almacenaje durante el transporte del equipo (en su maleta o bolsa de transporte).
- b) Conecto almacenaje mientras el sistema no esté operando por el piloto (en su maleta o bolsas de transporte y bajo llave).
- c) Correcto almacenaje de las baterías.

CAPÍTULO 11

Condiciones y reglas para la utilización del espacio aéreo por parte del Cuerpo de/a Policía Local de Los Molares- Unidad Ícaro-

Artículo 10. Condiciones.

1. Además de operar conforme a lo previsto en el artículo 15.1, letra a) del Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, las aeronaves pilotadas por control remoto (RRA) 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 el capítulo VIII del Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se

Código Seguro De Verificación	GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Javier Veira Villatoro	Firmado	24/05/2024 13:56:05
Observaciones		Página	6/14
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==		





AYUNTAMIENTO DE LOS MOLARES

Plaza Monseñor D. Miguel Oliver Román, 1 –
41750 Los Molares (Sevilla) – CIF: P-4106300-I
Tfno: 955833701 – Fax: 955833911

desarrolla el Reglamento del Aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea.

2. 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, en el que se constate la seguridad de la operación en tales condiciones.

3. Se podrá operar, dentro del alcance visual del piloto (VLOS) o de observadores que estén en contacto directo por radio con éste (EVLOS), a una altura sobre el terreno no mayor de 400 pies (120 metros), o sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 500 pies (150 metros) desde la aeronave.

4. Más allá del alcance visual del piloto (BVLOS). se podrá operar 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.

5. La operación sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habilitados o de reuniones de personas al aire libre y aquéllas que se realicen más allá del alcance visual del piloto (B-VLOS) por aeronaves que no dispongan de certificado de aeronavegabilidad, deberá ajustarse a las limitaciones y condiciones establecidas en un estudio aeronáutico de seguridad 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 limitación y reducción de energía de impactos (paracaídas), así como sus efectos.

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

7. Las operaciones deberán realizarse fuera de la zona de tránsito de aeródromo ya una distancia mínima de 8 kilómetros 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 kilómetros 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 kilómetros 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.

8. Asimismo, las operaciones deberán 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, las operaciones se realizarán 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).

9. Todas las operaciones realizadas se llevarán a cabo de tal forma que en ningún momento se ponga en peligro a otros usuarios del espacio aéreo ni a personas y/o bienes subyacentes.

Artículo 11. Reglas.

Teniendo como premisa la obligatoriedad salvaguardar la seguridad de las operaciones aéreas realizadas por el Cuerpo de la Policía Local de Los Molares, y siempre bajo el estricto cumplimiento

Código Seguro De Verificación	GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Javier Veira Villatoro	Firmado	24/05/2024 13:56:05
Observaciones		Página	7/14
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==		





AYUNTAMIENTO DE LOS MOLARES

Plaza Monseñor D. Miguel Oliver Román, 1 –
 41750 Los Molares (Sevilla) – CIF: P-4106300-I
 Tfno: 955833701 – Fax: 955833911

del resto del articulado de este reglamento, para la realización de tales operaciones se dividirá el término municipal en tres tipos de zonas, en función del nivel de riesgo que las mismas podrían presentar, siendo éstas:

1. Zonas de riesgo bajo o áreas verdes: dentro de las cuales se incluyen zonas rústicas, forestales, urbanas con viviendas diseminadas, arboledas y zonas llanas, de montañas y de cultivos, todas ellas fuera de la influencia de zonas de espacio peligroso (LER), espacios aéreos controlados (CFR), aeródromos y helipuertos.

En estas zonas se podrán realizar vuelos rutinarios, diurnos y nocturnos, en Y-LOS, pudiéndose realizar también operaciones B-VLOS en situaciones de emergencia, con autorización expresa del Jefe del Cuerpo y siempre que los agentes de servicio no pudieran desplazarse hasta las proximidades del lugar de emergencia en un tiempo razonable.

En estas zonas se establecerán lugares 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 que podría provocarse al chocar la aeronave contra el suelo.

2. Zonas de riesgo medio o área amarilla: dentro de las cuales se incluyen zonas urbanas con construcciones unifamiliares no adosadas de baja altura (urbanizaciones) y zonas rústicas, así como polígonos industriales que se encuentren fuera del casco urbano, todas ellas dentro de la influencia de zonas de espacio peligroso (LER) y Mera de los espacios aéreos controlados (CTR), aeródromos y helipuertos.

En estas zonas se podrán realizar vuelos diurnos y nocturnos, siempre en V-LOS, cuando se produzca una situación de emergencia que así lo aconseje y siempre con autorización expresa del Jefe del Cuerpo. Únicamente podrán realizarse operaciones B-VLOS en estas zonas, igualmente con autorización expresa del Jefe del Cuerpo y siempre que los agentes de servicio no pudieran desplazarse hasta las proximidades del lugar de emergencia en un tiempo razonable. En estas zonas se establecerán lugares de aterrizaje de emergencia y de terminación segura del vuelo, evitando las zonas de urbanizaciones, distantes entre sí no más de 1.500 metros.

3. Zonas de riesgo alto o área roja: dentro de las cuales se incluyen zonas urbanas con construcciones unifamiliares adosadas (urbanizaciones) o con aglomeración de edificios de altura, concentraciones de personas al aire libre y polígonos industriales dentro del casco urbano, encontrándose todos ellos bajo la influencia de zonas de espacio peligroso (LER), espacios aéreos controlados (CTR), aeródromos y helipuertos.

En estas zonas se podrán realizar vuelos diurnos y nocturnos, siempre en V-LOS, únicamente cuando se produzcan situaciones de grave para riesgo y siempre con autorización expresa del Jefe del Cuerpo. Únicamente podrán realizarse operaciones B-VLOS en estas zonas, igualmente con autorización expresa del Jefe del Cuerpo y siempre que los agentes de servicio no pudieran desplazarse hasta las proximidades del lugar de emergencia en un tiempo razonable.

En estas zonas se establecerán lugares de aterrizaje de emergencia protegidas físicamente en los edificios de altura, previo consentimiento de la propiedad, distantes entre sí no más de 1.000 metros, en previsión de un fallo en la aeronave que no le permita alcanzar la zona de aterrizaje prevista inicialmente. Asimismo, en las zonas limítrofes al municipio (zona forestal) se establecerán 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.

Código Seguro De Verificación	GyLJr0KRTRu8bNxPrnGB3g==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Javier Veira Villatoro	Firmado	24/05/2024 13:56:05
Observaciones		Página	8/14
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/GyLJr0KRTRu8bNxPrnGB3g==		





AYUNTAMIENTO DE LOS MOLARES

Plaza Monseñor D. Miguel Oliver Román, 1 –
41750 Los Molares (Sevilla) – CIF: P-4106300-I
Tfno: 955833701 – Fax: 955833911

CAPÍTULO III

Requisitos de las operaciones aéreas del Cuerpo de la Policía Local de Los Molares

Artículo 12. Obligaciones generales.

El Cuerpo de la Policía Local de Los Molares- Unidad ícaro deberá cumplir con los siguientes requisitos:

a) Disponer de la documentación relativa a la caracterización de las aeronaves que vaya a utilizar, incluyendo la definición de su configuración, características y prestaciones, así como los procedimientos para su pilotaje, cuando, dichas aeronaves no dispongan, según corresponda, de certificado de aeronavegabilidad RPA o del certificado especial para vuelos experimentales. Esta documentación podrá incorporarse al manual de vuelo o documento equivalente.

b) Haber realizado un estudio aeronáutico de seguridad de la operación u operaciones en el que se constate que pueden realizarse con seguridad. Este estudio, que podrá ser genérico o específico para un área geográfica o tipo de operación determinada, tendrá en cuenta las características básicas de la aeronave o aeronaves a utilizar y sus equipos y sistemas.

c) El fabricante de las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) utilizadas por el Cuerpo de la Policía Local de Los Molares, en su caso, el titular de su certificado de tipo deberá colaborar 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), y deberán proporcionarse al Cuerpo de Policía Local Los Molares, junto con la aeronave en el momento del suministro de éstas.

El Cuerpo de la Policía Local de Los Molares 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 (RPA) 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:

- I. Los vuelos realizados y el tiempo de vuelo (realización de informe policial).
- II. Las deficiencias ocurridas antes y durante los vuelos, para su análisis y resolución.
- III. Los eventos significativos relacionados con la seguridad.
- IV. Las inspecciones y acciones de mantenimiento y sustitución de piezas realizadas.

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

d) Disponer de un programa de instrucción relativa a las aeronaves que utilice el Cuerpo de la Policía Local de Los Molares- Unidad ícaro).

e) Disponer de una póliza de seguro u otra garantía financiera que cubra la responsabilidad 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:

Código Seguro De Verificación	GyLJr0KRTRu8bNxpRnGB3g==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Javier Veira Villatoro	Firmado	24/05/2024 13:56:05
Observaciones		Página	9/14
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/GyLJr0KRTRu8bNxpRnGB3g==		





AYUNTAMIENTO DE LOS MOLARES

Plaza Monseñor D. Miguel Oliver Román, 1 –
41750 Los Molares (Sevilla) – CIF: P-4106300-I
Tfno: 955833701 – Fax: 955833911

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

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

f) Adoptar las medidas adecuadas para proteger a la aeronave de actos de interferencia ilícita durante las operaciones, incluyendo la interferencia deliberada del enlace de radio, y establecer los procedimientos necesarios para evitar el acceso de personal no autorizado a la estación de pilotaje remoto y a la ubicación del almacenamiento de la aeronave, así como instalar un dispositivo de limitación de energía de impacto, en caso de que sea determinado por el estudio aeronáutico de seguridad (paracaídas, red de sujeción o un RPA esclavo).

g) Asegurarse de que la aeronave pilotada por control remoto (RPA) y los equipos de telecomunicaciones que incorpora cumplan con la normativa reguladora de las telecomunicaciones y, en particular, y cuando sea necesario, con los requisitos establecidos para la comercialización, la puesta en servicio y el uso de equipos radioeléctricos.

h) Adoptar las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en materia de protección de datos personales, conforme a lo previsto en la Ley Orgánica 7/2021, de 26 de mayo, de protección de datos personales tratados para fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales, y en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, así como en la Ley Orgánica 1/1982, de 5 de mayo, de protección civil del derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen, sus normas de desarrollo y normativa concordante.

Asimismo, se observará lo establecido en la Ley Orgánica 4/1997, de 4 de agosto, por la que se regula la utilización de videocámaras por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en lugares públicos.

i) Notificar a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y al sistema de Notificación de Sucesos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, según corresponda, los accidentes e incidentes graves definidos en el Reglamento (UE) número 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) número 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) número 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) número 1321/2007 y número 1330/2007 de la Comisión.

Artículo 13. Programa de prevención de accidentes.

Los pilotos del Cuerpo de la Policía Local de Los Molares deberán comprobar:

- a) Condiciones meteorológicas adecuadas para la realización de la operación.
- b) Ausencia de incidencias registradas en ENAIRE en la zona de vuelo.
- c) Actividad solar en niveles óptimos para evitar interferencias en el radioenlace, observando los índices kp del día de la operación.

Código Seguro De Verificación	GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Javier Veira Villatoro	Firmado	24/05/2024 13:56:05
Observaciones		Página	10/14
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==		





AYUNTAMIENTO DE LOS MOLARES

Plaza Monseñor D. Miguel Oliver Román, 1 –
41750 Los Molares (Sevilla) – CIF: P-4106300-I
Tfno: 955833701 – Fax: 955833911

d) Componentes del RPA susceptibles de provocar fallos, de acuerdo con el manual de operaciones.

La Unidad Ícaro del Cuerpo de la Policía Local de Los Molares posee una lista de control ("check list-) que abarca las comprobaciones que se realizarán antes, durante y a la finalización de las operaciones áreas realizadas.

Artículo 14. Obligaciones específicas para la realización de operaciones aéreas.

Además de las obligaciones previstas en el artículo anterior, el Cuerpo de la Policía Local de Los Molares está obligado a:

a) Disponer de una manual de operaciones que establezca la información y los procedimientos para realizar sus operaciones. así como el entrenamiento práctico de los pilotos para el mantenimiento de su aptitud de acuerdo con lo previsto en el artículo 10, letra a) del Real Decreto 1036/2017 de 15 de diciembre.

b) Haber realizado, con resultado satisfactorio, los vuelos de prueba que resulten necesarios para demostrar que la operación pretendida puede realizarse con seguridad.

Artículo 15. Requisitos adicionales relativos ala organización del Cuerpo de la Policía Local de Los Molares.

1. Tener una organización y una dirección adecuada para garantizar el cumplimiento y mantenimiento de los requisitos establecidos en este reglamento y la normativa de aplicación que, teniendo en cuenta los riesgos inherentes a las operaciones que vaya a realizar, se ajuste a su magnitud y alcance y le permita ejercer un control operacional sobre todo el vuelo efectuado.

2. Haber designado responsables de las operaciones que acrediten suficiente cualificación para garantizar el cumplimiento de las normas especificadas en el manual de operaciones, así como un responsable de la gestión de la aeronavegabilidad continuada, el cual disponga de cualificación apropiada para la función a desempeñar.

Artículo 16. Limitaciones relativas al pilotaje.

1. No podrá pilotarse una aeronave pilotada por control remoto (RPA) desde vehículos en movimiento, a menos que este 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 (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 precisa 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 al que hace referencia el artículo 10, letra a) del Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre.

Artículo 17. Sobrevuelo de instalaciones.

1. El sobrevuelo de 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

Código Seguro De Verificación	GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Javier Veira Villatoro	Firmado	24/05/2024 13:56:05
Observaciones		Página	11/14
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==		





AYUNTAMIENTO DE LOS MOLARES

Plaza Monseñor D. Miguel Oliver Román, 1 –
41750 Los Molares (Sevilla) – CIF: P-4106300-I
Tfno: 955833701 – Fax: 955833911

de centrales nucleares, sólo podrá realizarse con el permiso previo y expreso del responsable de la infraestructura.

2. El sobrevuelo por dichas aeronaves de las instalaciones e infraestructuras críticas de los sectores estratégicos previstos en la Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas, estará sujeto a las prohibiciones o limitaciones que establezca el Secretario de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior, en el ejercicio de las funciones que le atribuye el artículo 6 del Real Decreto 704/2011, de 20 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de Protección de las Infraestructuras Críticas. Estas resoluciones se publicarán en el Boletín Oficial del Estado y las prohibiciones o limitaciones establecidas en ellas, en la Publicación de Información Aeronáutica.

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

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.

CAPÍTULO IV Personal

Artículo 18. Pilotos remotos.

Los pilotos remotos deberán reunir los siguientes requisitos:

- a) Ser miembros de los Cuerpos de Policía Local en activo.
- b) Disponer de los conocimientos teóricos necesarios, quedando justificados por cualquiera de los siguientes medios:
 - I. 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.
 - II. Un certificado de haber superado los exámenes de la totalidad de los conocimientos teóricos requeridos para la obtención de una licencia de piloto EASA, emitido por una ATO aprobada por AESA, EASA o cualquier Autoridad Aeronáutica de un Estado Miembro de EASA; o, en el caso de la licencia de piloto de ultraligero española, mediante un certificado individual de APTITUD emitido por AESA tras realizar el correspondiente examen oficial de conocimientos teóricos.
 - III. Las licencias militares de aviación tripulada de los pilotos al servicio de las Fuerzas Armadas españolas y la Guardia Civil.
 - IV. Estar en posesión de un certificado de conocimientos teóricos de piloto a distancia de STS en vigor, según el Reglamento de ejecución (UE) 2019/947, tras la superación de un examen de

Código Seguro De Verificación	GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Javier Veira Villatoro	Firmado	24/05/2024 13:56:05
Observaciones		Página	12/14
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==		





AYUNTAMIENTO DE LOS MOLARES

Plaza Monseñor D. Miguel Oliver Román, 1 –
41750 Los Molares (Sevilla) – CIF: P-4106300-I
Tfno: 955833701 – Fax: 955833911

conocimientos teóricos y, haber sido emitido por la autoridad competente o una entidad designada por la autoridad competente.

V. Para las aeronaves de masa máxima al despegue no superior a 25 kg, disponer de uno de los siguientes certificados, emitido por una organización de formación (ATO), escuela de vuelo sin motor o escuela de ultraligeros:

1) Para volar dentro del alcance visual del piloto (VLOS), un certificado básico para el pilotaje de aeronaves pilotadas por control remoto en el que conste que dispone de los conocimientos teóricos.

2) Para volar más allá del alcance visual del piloto (BVLOS) o para operaciones dentro del alcance visual aumentado (EVLOS), un certificado avanzado para el pilotaje de aeronaves pilotadas por control remoto, en el que consten además de los conocimientos teóricos, conocimientos de servicios de tránsito aéreo y comunicaciones avanzadas.

c) Ser titulares del certificado médico en vigor que corresponda conforme a lo previsto en el siguiente artículo, emitido por un centro médico aeronáutico o un médico examinador aéreo autorizado.

Este requisito dejará de ser necesario cuando el Real Decreto 1036/2017 o la norma que lo deroga suprima tal obligatoriedad.

d) Disponer de un documento que constate que disponen de los conocimientos prácticos adecuados, por alguno de los siguientes medios:

I. Mediante certificado obtenido tras superar un curso de formación práctica. Este certificado de aptitud práctica será emitido por la organización que imparte el curso una vez superada la prueba de vuelo final, según lo establecido en el artículo 33.1 (d) del Real Decreto 1036/2017 del 15 de diciembre.

II. La acreditación de formación completa de aptitudes prácticas para los escenarios estándar nacionales STS-ES-0 I y/o STS-ES-02

e) En caso de realizar vuelos en espacios aéreos controlados, disponer igualmente 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 el que se realice la operación.

Artículo 19. Certificados médicos.

1. Los pilotos que operen con aeronaves de hasta 25 kilogramos de masa máxima al despegue deberán ser titulares, como mínimo, de un certificado médico que se ajuste a lo previsto en el apartado MED.B.095 del anexo IV, Parte MED, del Reglamento (UE) número I I 78/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, en relación a los certificados médicos para la licencia de piloto de aeronave ligera (LAPI.).

2. Los pilotos que operen aeronaves de una masa máxima al despegue superior a 25 kilogramos deberán ser titulares como mínimo de un certificado médico de la 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) número 1 178/2011, de la Comisión, o alternativamente, ser titulares como mínimo de un certificado médico de la 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

Código Seguro De Verificación	GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Javier Veira Villatoro	Firmado	24/05/2024 13:56:05
Observaciones		Página	13/14
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==		





AYUNTAMIENTO DE LOS MOLARES

Plaza Monseñor D. Miguel Oliver Román, 1 –
 41750 Los Molares (Sevilla) – CIF: P-4106300-I
 Tfno: 955833701 – Fax: 955833911

febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo. El certificado deberá haber sido emitido por un centro médico aeronáutico o un médico examinador aéreo autorizado.

Artículo 20. Mantenimiento de la aptitud de piloto remoto.

1. Para el mantenimiento de competencia práctica, los pilotos que operen RPA habrán de ejercer sus funciones de forma regular, de manera que 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.

2. 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.

3. Para acreditar cumplimiento de las actividades mencionadas, el piloto llevará un libro de vuelo en el que se anotarán las actividades de vuelo y entrenamiento realizadas, a disposición en todo momento de la Jefatura del Cuerpo en caso de ser requerido.

Artículo 21. Observadores.

Los observadores que apoyen a los pilotos en vuelos E-VLOS deberán, al menos, acreditar los conocimientos teóricos correspondientes a un piloto remoto conforme a lo establecido en este reglamento, y serán aquellas personas designadas expresamente por el Jefe del Cuerpo de la Policía Local de Los Molares.

Disposición Final

De conformidad con lo legalmente establecido en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, el presente Reglamento entrará en vigor transcurrido el plazo de quince días hábiles a partir del siguiente al que se publique su aprobación definitiva en el Boletín Oficial de la Provincia, permaneciendo en vigor mientras no se acuerde su modificación o derogación.

Con la entrada en vigor del presente Reglamento quedará operativa la Unidad Aérea de la Policía Local de Los Molares, denominada Unidad Ícaro,

---0---

Código Seguro De Verificación	GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Jose Javier Veira Villatoro	Firmado	24/05/2024 13:56:05
Observaciones		Página	14/14
Url De Verificación	https://portal.dipusevilla.es/vfirmaAytos/code/GyLJr0KRTRu8bNxPRnGB3g==		

