



Ayuntamientos

AYUNTAMIENTO DE ILLESCAS

En el “Boletín Oficial” de la provincia de Toledo número 177, de fecha 15 de septiembre de 2023, figura insertado anuncio de este Ayuntamiento sometiendo a información pública, durante plazo de treinta días, el acuerdo adoptado en sesión ordinaria celebrada por el pleno municipal, el día 30 de agosto de 2023, de aprobación inicial del Reglamento de uso de aeronaves pilotadas por control remoto por el Cuerpo de Policía Local de Illescas (Toledo).

Transcurrido el período de información pública y toda vez que ha sido presentado escrito por la Delegación del Gobierno en Castilla-La Mancha, al objeto de llevar a cabo la inclusión, en el artículo 10 del Reglamento, de la necesidad de que la utilización de las videocámaras de los drones cuenten con las autorizaciones y requisitos pertinentes, se procede, en sesión ordinaria celebrada por el Pleno de este Ayuntamiento, el día 28 de diciembre de 2023, a la aprobación definitiva del Reglamento de uso de aeronaves pilotadas por control remoto por el Cuerpo de Policía Local de Illescas (Toledo).

En consecuencia, se publica en el “Boletín Oficial” de la provincia de Toledo, el texto íntegro del Reglamento de uso de aeronaves pilotadas por control remoto por el Cuerpo de Policía Local de Illescas (Toledo), a los efectos de su entrada en vigor a los quince días hábiles de su publicación, de conformidad con lo establecido en el artículo 70.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local.

Contra el presente Reglamento (disposición administrativa de carácter general) no cabe recurso en vía administrativa, conforme el artículo 112.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Como consecuencia, será admisible la interposición de recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Castilla-La Mancha, con sede en Albacete, en el plazo de dos meses contados desde el día siguiente al de la publicación de su texto íntegro en el “Boletín Oficial” de la provincia de Toledo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 10.1.b), artículo 25.1 y artículo 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.

Sin perjuicio de lo cual, de conformidad con lo establecido en el artículo 112.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los recursos contra un acto administrativo que se funden únicamente en la nulidad de alguna disposición administrativa de carácter general podrán interponerse directamente ante el órgano que dictó dicha disposición.

REGLAMENTO DE USO DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO POR EL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DE ILLESCAS (TOLEDO)

Con la adopción del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) número 2111/2005, (CE) número 1008/2008, (UE) número 996/2010, (CE) número 376/2014 y las Directivas 214/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) número 552/2004 y (CE) número 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) número 3922/91 del Consejo, la Unión Europea amplía sus competencias para regular todos los Sistemas de Aeronaves No Tripuladas (UAS) civiles, independientemente de su tamaño o peso. En este sentido, la Comisión Europea procede a la elaboración de un nuevo marco regulatorio para las aeronaves no tripuladas (UA), común para todos los estados miembros, y que se materializa en la siguiente normativa:

–Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas.

–Reglamento de Ejecución (UE) 2020/639 de la Comisión, de 12 de mayo de 2020, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 en lo que concierne a los escenarios estándar de operaciones ejecutadas dentro o más allá del alcance visual.

–Reglamento de Ejecución (UE) 2020/746 de la Comisión, de 4 de junio de 2020, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 en lo que respecta al aplazamiento de las fechas de aplicación de determinadas medidas en el contexto de la pandemia de COVID-19.

–Reglamento de Ejecución (UE) 2021/1166 de la Comisión, de 15 de julio de 2021, que modifica el Reglamento de ejecución (UE) 2019/947 por lo que respecta al aplazamiento de la fecha de aplicación de los escenarios estándar para las operaciones ejecutadas dentro o más allá del alcance visual.

–Reglamento delegado (UE) 2019/945 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas.

–Reglamento delegado (UE) 2020/1058 de la Comisión, de 27 de abril de 2020, por el que se modifica el Reglamento Delegado (UE) 2019/945 en lo que respecta a la introducción de dos nuevas clases de sistemas de aeronaves no tripuladas.

Estos reglamentos se encuentran en vigor desde junio de 2019, siendo su aplicación progresiva a partir del 30 de diciembre de 2020.



No obstante, esta nueva normativa no regula, de momento, la utilización de los (UAS) / (RPAS), por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en el ejercicio de sus funciones, por lo que, la normativa que regula este uso, es el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, y se modifican el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea.

Establece a tal respecto, el artículo 2.1.b) del Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, que el mismo será de aplicación a "las aeronaves civiles pilotadas por control remoto (RPA), cualquiera que sea su masa máxima al despegue, que efectúen actividades de aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contraincendios, guardacostas o similares, en su caso, con las salvedades previstas en el artículo 3".

El Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, normativa nacional en la materia, seguirá, por tanto, siendo de aplicación únicamente durante los períodos transitorios contemplados en la normativa europea y en aquellos aspectos no cubiertos por ésta, como es el presente.

En virtud de lo expuesto en el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, y, más concretamente, en su artículo 3:

"1. Para la realización de operaciones aéreas especializadas de formación práctica de pilotos remotos, a las organizaciones de producción que reúnan los requisitos previstos en el artículo 15.3 y 4, y a las organizaciones de formación, no les será exigible lo dispuesto en los artículos 28 y 39.

2. A las operaciones de policía atribuidas a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad por la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, y normativa concordante, a las operaciones de aduanas, a las de vigilancia del tránsito viario realizadas directamente por la Dirección General de Tráfico, y a las operaciones realizadas por el Centro Nacional de Inteligencia, únicamente les será de aplicación lo dispuesto en los capítulos I y II, estando en cuanto a la prohibición de sobrevuelo de las instalaciones prevista en el artículo 32 a las funciones que, en relación con dichas instalaciones, correspondan a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, al Servicio de Vigilancia Aduanera, a la Dirección General de Tráfico, o al Centro Nacional de Inteligencia.

Sin perjuicio de la sujeción a las disposiciones a que se refiere el artículo 20.2 y de las obligaciones de notificación de accidentes e incidentes graves conforme a lo previsto en el Reglamento (UE) 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 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.

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

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

En el ejercicio de esta habilitación normativa, este Reglamento establece las condiciones y protocolos en los que el Cuerpo de Policía Local de Illescas (Toledo) deberá realizar las operaciones aéreas con aeronaves pilotadas por control remoto (UAS, RPAS o Drones) 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 8/2002, de 23 de mayo, de Coordinación de Policías Locales de Castilla-La Mancha.

CAPÍTULO I. DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1. Objeto.

Este Reglamento tiene por objeto establecer las normas aplicables a las operaciones aéreas de Policía, mediante aeronaves pilotadas por control remoto, dentro del 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 8/2002, de 23 de mayo, de Coordinación de Policías Locales de Castilla-La Mancha, al Cuerpo de Policía Local de Illescas (Toledo).

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

El presente reglamento es de aplicación en el término municipal de Illescas (Toledo), sin perjuicio de lo dispuesto en Ley 8/2002, de 23 de mayo, de Coordinación de Policías Locales de Castilla-La Mancha.

Las actuaciones recogidas en el presente reglamento se llevarán a cabo, con carácter general, en el término municipal de Illescas, no obstante, los agentes podrán actuar fuera de su término municipal, cuando sean requeridos para ello por la autoridad competente, en las situaciones de emergencia o calamidad que reglamentariamente se establezcan y siempre con la autorización de sus Alcaldes respectivos.

**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 Policía Local de Illescas (Toledo) 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:

a) Sistema de aeronave no tripulada (UAS), o (RPA): Aeronave no tripulada y el equipo para controlarla de forma.

b) Operador de sistema de aeronave no tripulada («operador de UAS»): Toda persona física o jurídica que utilice o tenga intención de utilizar uno o varios UAS.

c) Concentraciones de personas: Reuniones en las que las personas no pueden alejarse debido a su densidad.

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

e) Solidez: Propiedad de las medidas de atenuación que resulten de la combinación del aumento de la seguridad que tales medidas aporten y el nivel de integridad y aseguramiento de que se ha alcanzado ese aumento de seguridad.

f) 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) 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 los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) número 1035/2011 y los Reglamentos (CE) número 1265/2007, (CE) número 1794/2006, (CE) número 730/2006, (CE) número 1033/2006 y (UE) número 255/2010 (en adelante Reglamento SERA), y normativa de desarrollo y aplicación.

g) 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.

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

i) 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.

j) 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.

k) 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.

l) Organizaciones de formación: Organización conforme al anexo VII del Reglamento (UE) nº 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011 (ATO), por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) número 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, escuela de ultraligeros, escuela de vuelo sin motor, o aquellas organizaciones de formación de pilotos remotos habilitadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

m) Operación dentro del alcance visual del piloto (V-LOS, por sus siglas en inglés «Visual Line of Sight»): Operación en que el piloto mantiene contacto visual directo con la aeronave pilotada por control remoto (RPA), sin la ayuda de dispositivos ópticos o electrónicos que no sean lentes correctoras o gafas de sol.

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).

n) Operación más allá del alcance visual del piloto (B-VLOS, por sus siglas en inglés «Beyond Visual Line of Sight»): Operaciones que se realizan sin contacto visual directo con la aeronave pilotada por control remoto (RPA).

ñ) 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.



o) 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.

p) 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.

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 Policía Local de Illescas (Toledo).

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, 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 Illescas (Toledo).

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

CAPÍTULO II. CONDICIONES Y REGLAS PARA LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO POR PARTE DEL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DE ILLESCAS (TOLEDO)

Artículo 7. Condiciones.

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

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

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

4. La operación sobre aglomeraciones de edificios en casco urbano, de reuniones de personas al aire libre y aquéllas que se realicen más allá del alcance visual del piloto (B-VLOS) por aeronaves que no dispongan de certificado de aeronavegabilidad, deberá ajustarse a las limitaciones y condiciones establecidas en un estudio aeronáutico de seguridad realizado al efecto en 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.

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

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

7. Asimismo, la operación debe realizarse en espacio aéreo no controlado y fuera de una zona de información de vuelo (FIZ), salvo que, mediante un estudio aeronáutico de seguridad, realizado al efecto por el operador y coordinado con el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en el espacio aéreo de que se trate, se constate la seguridad de la operación. En tales casos la operación se realizará con sujeción a las condiciones y limitaciones y establecidas en dicho estudio aeronáutico de seguridad y previa autorización del control de tránsito aéreo o comunicación al personal de información de vuelo de aeródromo (AFIS).

Artículo 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:



1. Zonas de riesgo bajo o áreas verdes: Zonas rústicas, forestales, urbanas con viviendas diseminadas y zonas de graveras.

2. Zonas de riesgo medio o áreas amarillas: Zonas urbanas con construcciones unifamiliares no adosadas de baja altura (urbanizaciones) y zonas rústicas.

3. Zonas de riesgo alto o áreas rojas: Zonas urbanas con construcciones unifamiliares adosadas (urbanizaciones) o con aglomeración de edificios de altura y concentraciones de personas al aire libre. Las operaciones aéreas se realizarán con arreglo a lo siguiente:

A. Zona de riesgo bajo o área verde: Vuelos rutinarios, diurnos y nocturnos en VLOS, pudiendo realizar operaciones BVLOS.

B. Zona de riesgo medio o área amarilla: Vuelos, diurnos y nocturnos, cuando se produzca una situación de interés policial que así lo aconseje en VLOS. Pudiendo realizar operaciones B-VLOS.

C. Zona de riesgo alto o área roja: Vuelos, diurnos y nocturnos, cuando se produzca una situación de interés policial que así lo aconseje en VLOS. Pudiendo realizar operaciones B-VLOS.

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

Artículo 9. Área de protección y zona de recuperación.

El operador deberá establecer un área de protección para el despegue y el aterrizaje, de manera que, en un radio mínimo de 30 metros, no se encuentren personas que no estén bajo el control directo del operador, salvo en el caso de aeronaves de despegue y aterrizaje vertical, en cuyo caso el radio podrá reducirse hasta un mínimo de 10 metros.

Además, el operador deberá establecer zonas de recuperación segura en el suelo de manera que, en caso de fallo, se pueda alcanzar una de ellas en cualquier momento sin riesgo de causar daños a terceras personas y bienes en el suelo. Para su delimitación el operador tendrá en cuenta el resultado del estudio aeronáutico de seguridad, si lo hubiese.

Artículo 10. Autorizaciones para operaciones de vuelo.

Las operaciones de vuelo deberán ser aprobadas por el Ayuntamiento de Illescas, y, en su caso, por el órgano competente delegado. Se establecen dos tipos de autorizaciones para operaciones de vuelo en la localidad de Illescas:

a) Operaciones genéricas.

–Controles de seguridad vial.

–Controles de seguridad ciudadana.

–Vigilancia en eventos deportivos.

–Vigilancia en eventos de aglomeración de masas.

–Búsqueda de personas desaparecidas en la localidad de Illescas.

b) Operaciones específicas:

–Requerimientos, para operaciones descritas anteriormente, en caso de ser solicitadas formalmente por otras administraciones.

–Vigilancia de infracciones administrativas.

Las operaciones específicas requerirán autorización expresa de la Alcaldía o de la Concejalía delegada competente.

Así mismo, además de las autorizaciones para las operaciones de vuelo, el uso de las videocámaras de los drones requerirá obtener las autorizaciones y cumplir con los requisitos previstos en los artículos 5 y 6 de 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, así como en el artículo 17 de 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.

CAPÍTULO III. REQUISITOS DE LAS OPERACIONES AÉREAS DEL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DE ILLESCAS (TOLEDO)

Artículo 11. Obligaciones generales.

El Cuerpo de Policía Local de Illescas deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) Disponer de la documentación relativa a la caracterización de las aeronaves que vaya a utilizar, incluyendo la definición de su configuración, características y prestaciones, así como los procedimientos para su pilotaje, cuando, dichas aeronaves no dispongan, según corresponda, de certificado de aeronavegabilidad 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 determinado, tendrá en cuenta las características básicas de la aeronave o aeronaves a utilizar y sus equipos y sistemas.



c) El fabricante de las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) utilizadas por el Cuerpo de Policía Local de Illescas (Toledo) 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), y deberán proporcionarse al Cuerpo de la Policía Local de Illescas (Toledo) junto con la aeronave en el momento del suministro de éstas.

El Cuerpo de la Policía Local de Illescas (Toledo) 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.

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

- Piloto responsable del vuelo, y observador de apoyo, si lo hubiese.
- Los vuelos realizados y el tiempo de vuelo.
- Las deficiencias ocurridas antes 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 motivo del vuelo.
- Baterías utilizadas y estado de carga en las que guarda el equipo.
- Fecha y hora del comienzo de las operaciones.
- Otras que se estimen necesarias, para un buen control de los aparatos.

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 relativo a las aeronaves que utilice el Cuerpo de la Policía Local de Illescas (Toledo)

e) Disponer de una póliza de seguro u otra garantía financiera que cubra la responsabilidad civil frente a terceros por los daños que puedan ocasionarse durante y por causa de la ejecución de las operaciones aéreas, según los límites de cobertura que se establecen:

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

-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 kg.

f) Adoptar las medidas adecuadas para proteger a la aeronave de actos de interferencia ilícita durante las operaciones, incluyendo la interferencia deliberada del enlace de radio, y establecer los procedimientos necesarios para evitar el acceso de personal no autorizado a la estación de pilotaje remoto y a la ubicación del almacenamiento de la aeronave.

g) Asegurarse de que la aeronave pilotada por control remoto (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 y protección de la intimidad en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales, y en la Ley Orgánica 1/1982, de 5 de mayo, de protección civil del derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen, sus normas de desarrollo y normativa concordante. Asimismo, observar lo establecido en la Ley Orgánica 4/1997, de 4 de agosto, por la que se regula la utilización de videocámaras por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en lugares públicos.

Notificar a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y al Sistema de Notificación de Sucesos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, según corresponda, los accidentes e incidentes graves definidos en el Reglamento (UE) nº 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE, y los sucesos a que se refieren el artículo 4 del Reglamento (UE) 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 (CE) número 1330/2007 de la Comisión.

Artículo 12. Obligaciones específicas para la realización de operaciones aéreas.

Además de las obligaciones previstas en el artículo anterior, el Cuerpo de Policía Local de Illescas (Toledo) está obligado a:



a) Disponer de un manual de operaciones que establezca la información y los procedimientos para realizar sus operaciones, así como el entrenamiento práctico de los pilotos para el mantenimiento de su aptitud de acuerdo con lo previsto en el artículo 17.

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

Artículo 13. Requisitos adicionales relativos a la organización del Cuerpo de Policía Local de Illescas (Toledo).

1. Tener una organización, técnica y operativa, y una dirección adecuadas para garantizar el cumplimiento y mantenimiento de los requisitos establecidos en este Reglamento, que, teniendo en cuenta los riesgos inherentes a las operaciones que se vayan a realizar, se ajusten a su magnitud y alcance y permitan ejercer un control operacional sobre todo el vuelo efectuado.

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

Artículo 14. Limitaciones relativas al pilotaje.

1. No podrá pilotarse una aeronave pilotada por control remoto (RPA) 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 (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, el operador deberá elaborar protocolos específicos que deberán incluirse en el manual de operaciones a que hace referencia el artículo 10, letra a).

Artículo 15. 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, 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 y a no menos de 10 metros de distancia respecto de su perímetro exterior en el resto de los casos, salvo permiso expreso de su responsable para operar en esta zona de protección.

3. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de las restricciones y prohibiciones establecidas en la Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y se modifican el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea; el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público; el Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo; y el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, aprobado por Real Decreto 601/2016, de 2 de diciembre, en lo que respecta a restricciones y reservas al espacio aéreo, 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.

4. Las infraestructuras de gran importancia para el municipio de Illescas como son:

a) Depósitos municipales de agua potable.

b) Estaciones depuradoras de aguas residuales.

Tendrán la consideración de infraestructuras críticas a los efectos de ser sobrevoladas por las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA), salvo que se produjera en las mismas una situación de emergencia.

**CAPÍTULO IV. PERSONAL****Artículo 16. Pilotos remotos.**

1. Los pilotos remotos deberán reunir los siguientes requisitos:
 - a) Ser miembros del Cuerpo de Policía Local de Illescas (Toledo) en activo.
 - 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, cuyo coste de renovación será asumida por administración.
 - c) Disponer de los conocimientos teóricos necesarios, conforme a lo previsto en el artículo 18.
 - d) 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 el que se realice la operación.
2. Sin perjuicio de la responsabilidad del piloto, el Cuerpo de Policía Local de Illescas (Toledo) es responsable del cumplimiento de los requisitos previstos en este Capítulo por los pilotos de las aeronaves operadas por ellos.

Artículo 17. Responsabilidades del piloto El piloto a distancia:

1. No desempeñará sus tareas bajo los efectos de sustancias psicoactivas o alcohol o cuando no esté en condiciones de desempeñarlas debido a lesiones, cansancio, medicación, enfermedad u otras causas.
2. Tendrá las competencias adecuadas de piloto a distancia, y portará una prueba de dichas competencias durante la utilización del UAS.
3. Estará familiarizado con las instrucciones facilitadas por el fabricante del UAS o con un documento similar desarrollado por el operador de UAS.
4. Antes de iniciar una operación de UAS:
 - a) Obtendrá información actualizada pertinente para la operación prevista acerca de las zonas geográficas de UAS del lugar previsto de la operación.
 - b) Garantizará que el entorno operativo sea compatible con las limitaciones y condiciones declaradas.
 - c) Se asegurará de que el UAS está en condiciones adecuadas para realizar el vuelo previsto con seguridad y, en su caso, comprobar que la identificación a distancia directa está activada y actualizada.
 - d) Garantizará que la información sobre la operación se ha puesto a disposición de la unidad pertinente del servicio de tránsito aéreo, de otros usuarios del espacio aéreo y de las partes interesadas pertinentes, tal como se requiera en las condiciones publicadas por el Estado miembro para las zonas geográficas de UAS del lugar previsto de la operación.
 - e) Verificará que están operativos los medios de terminación del vuelo de la aeronave no tripulada y, en su caso, verificará que la identificación a distancia directa está activa y actualizada.
5. Durante el vuelo:
 - a) Respetará las limitaciones y condiciones declaradas.
 - b) Evitará todo riesgo de colisión con una aeronave tripulada e interrumpirá el vuelo cuando su continuación pudiera suponer un riesgo para otras aeronaves, personas, animales, el medio ambiente o bienes.
 - c) Respetará las limitaciones operacionales en las zonas geográficas de UAS del lugar previsto de la operación.
 - d) Respetará los procedimientos del operador.
 - e) No hará volar la aeronave cerca o dentro de zonas en las que se estén llevando a cabo otras operaciones de emergencia, salvo que los servicios de emergencia responsables le hayan dado permiso para hacerlo.
 - f) Mantendrá la aeronave no tripulada en modo VLOS y mantendrá un riguroso control del espacio aéreo que rodea la aeronave no tripulada con el fin de evitar cualquier riesgo de colisión con una aeronave tripulada; el piloto a distancia interrumpirá el vuelo si la operación supone un riesgo para otras aeronaves, personas, animales, el medio ambiente o bienes.
 - g) A los efectos de lo señalado en la letra f) del presente artículo, podrá estar asistido por un observador de aeronave no tripulada; en tal caso, se establecerá una comunicación clara y eficaz entre el piloto a distancia y el observador de la aeronave no tripulada.
 - h) Será capaz de mantener el control de la aeronave no tripulada, salvo en caso de pérdida del enlace de mando y control.
 - i) Solo utilizará una aeronave no tripulada a la vez.
 - j) No utilizará una aeronave no tripulada desde un vehículo en movimiento, con excepción de lo indicado en el artículo 14.
 - k) No transferirá el control de la aeronave no tripulada a otra unidad de mando.
 - l) Ejecutará los procedimientos de contingencia definidos por el operador de UAS para situaciones anómalas, en particular cuando el piloto a distancia tenga una indicación de que la aeronave no tripulada puede superar los límites de la geografía de vuelo.



m) Ejecutará los procedimientos de emergencia definidos por el operador de UAS para situaciones de emergencia, en particular accionando los medios de terminación del vuelo cuando el piloto a distancia tenga una indicación de que la aeronave no tripulada puede superar los límites del volumen operacional.

Artículo 18. Justificación de los conocimientos teóricos y prácticos.

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 acreditar, de forma fehaciente, que se dispone de los conocimientos teóricos necesarios para la obtención de cualquier licencia de piloto, incluyendo la de piloto de ultraligero.

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

c) Disponer del título de piloto de Dron, en la Categoría Específica en Escenarios Estándar (STS) que le permita volar drones de hasta 25 kg. de marcado clase C5 en STS-ES-01, siempre dentro del alcance visual (VLOS); y clase C6 en STS-ES-02, con permiso de operaciones en las que el dron queda fuera del alcance visual (BVLOS).

Artículo 19. Certificados médicos.

Los pilotos que operen aeronaves de hasta 25 kg de masa máxima al despegue deberán ser titulares, como mínimo, de un certificado médico que se ajuste a lo previsto en el apartado MED.B.095 del anexo IV, Parte MED, del Reglamento (UE) número 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, en relación a los certificados médicos para la licencia de piloto de aeronave ligera (LAPL).

Los pilotos que operen aeronaves de una masa máxima al despegue superior a 25 kg deberán ser titulares como mínimo de un certificado médico de clase 2, que se ajuste a los requisitos establecidos por la sección 2, de la sub-parte B, del anexo IV, parte MED, del mencionado Reglamento (UE) nº 1178/2011, de la Comisión, o alternatively, ser titulares como mínimo de un certificado médico de clase 3, que se ajuste a los requisitos establecidos por la Sección 2 de la sub-parte B del anexo IV, parte ATCO-MED, del Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo. El certificado deberá haber sido emitido por un centro médico aeronáutico o un médico examinador aéreo autorizado.

Artículo 20. Mantenimiento de la aptitud de piloto remoto.

Para el mantenimiento de competencia práctica, conforme a lo previsto en el artículo 33.1, letra d), del Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, los pilotos que operen RPAS habrán de ejercer sus funciones de forma regular, de manera que en los últimos tres meses se hayan realizado al menos tres vuelos en cada categoría de aeronave en que se pretendan realizar operaciones, sean dichos vuelos de operación normal o específicos de entrenamiento, siendo esta actividad planificada por el responsable de pilotos, actividad-entrenamiento preceptivo que deberá de realizarse en sistemas sintéticos de entrenamiento o análogos a cargo de la Administración local (Ayuntamiento de Illescas) a la que pertenezcan los pilotos.

Aualmente, se establecerá, por la Jefatura de la Policía Local de Illescas (Toledo), los planes de formación para la adquisición de nuevos conocimientos para los pilotos de UAS/RPAS.

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 de la Policía Local de Illescas (Toledo).

Artículo 21. Observadores.

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

DISPOSICIÓN ADICIONAL PRIMERA

El Ayuntamiento de Illescas, a propuesta de la Jefatura de la Policía Local de Illescas (Toledo), establecerá los planes de formación oportunos en orden a ampliar los conocimientos de pilotaje de UAS / RPAS de aplicación obligatoria según normativa en vigor, que serán a cargo de la Administración.

DISPOSICIÓN ADICIONAL SEGUNDA

El número de pilotos se ajustará a las necesidades de cada momento, quedando a discreción de la Jefatura de la Policía Local de Illescas (Toledo), la determinación del mismo.

Illescas, 10 de enero de 2024.–El Alcalde, José Manuel Tofiño Pérez.

N.º I.-182