



AYUNTAMIENTO DE CHICLANA DE LA FRONTERA.

Policía Local
JCCN/emc.

REGLAMENTO INTERNO DE USO DE RPAS PARA EL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CHICLANA DE LA FRONTERA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La extensión del término municipal de Chiclana de la Frontera, 206,77 km², la diseminación de los núcleos de viviendas y el aumento de la población, hacen que sea aconsejable, la incorporación de nuevos medios técnicos que junto a los medios humanos disponibles, incrementen y mejoren la seguridad ciudadana.

El uso de drones va a permitir al Cuerpo de Policía Local llevar a cabo sus funciones de policía con más eficiencia y eficacia, dada la versatilidad de los RPAS para labores por ejemplo de vigilancia y prevención. Con la aprobación de esta norma se pretende introducir el uso de aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS), comúnmente denominadas “drones”, por parte del Cuerpo de Policía Local.

El uso de aeronaves pilotadas por control remoto, RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems), se ha expandido durante las últimas décadas. Los recientes avances en esta tecnología, la disminución de costes y las ventajas con respecto a los aviones tripulados, ha dado lugar a un notable incremento en el uso de RPAS y con ello a la necesidad de establecer un marco jurídico que permita su uso en condiciones de seguridad.

Esta fuerte aceleración en el sector de los drones motivó la adopción, a través de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia; de un marco regulatorio temporal cuyo alcance resultaba bastante limitado, puesto que solo permitía la realización de actividades profesionales con drones en condiciones muy re restrictivas y no contemplaba un régimen específico para operaciones llevadas a cabo por Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Es el R.D. 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización de aeronaves pilotadas por control remoto y se modifican el R.D. 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 R.D. 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea; el que contiene el marco regulatorio definitivo aplicable a la utilización de las aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS) no sujetas a la normativa de la Unión Europea, de masa máxima al despegue inferior a los 150 kg.

Esta nueva regulación introduce nuevos escenarios en los que hasta el 30 de diciembre de 2017 (fecha de entrada en vigor del R.D. 1036/2017, de 15 de diciembre) no era posible operar con drones; vuelos en ciudad, vuelos nocturnos, vuelos en espacio aéreo controlado, vuelos más allá del alcance visual del piloto para aeronaves de más de 2 kg., conteniendo así mismo un régimen específico para el uso de drones por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, ya anunciado en su preámbulo al afirmar que “atendiendo a las singularidades

propias de las operaciones de policía de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, a las funciones de guardacostas y servicios de aduanas, a las misiones de vigilancia del tránsito viario, y a las operaciones del centro Nacional de Inteligencia, se establece el régimen específico que les resulta aplicable”.

Este régimen específico se materializa en el artículo 3 apartado 2 de dicho Real Decreto 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 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 previstas 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 ella 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 esta actividad 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 calificación 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.”

El Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, establece, por tanto, como requisito la existencia de una norma reglamentaria propia que regule la utilización de aeronaves pilotadas



AYUNTAMIENTO DE CHICLANA DE LA FRONTERA.

Policía Local
JCCN/emc.

por control remoto en el ámbito de la función policial asumida por el Cuerpo de Policía Local.

Este Reglamento regula las condiciones y características de las operaciones con RPAS a realizar por el Cuerpo de Policía Local de Chiclana de la Frontera, siendo el máximo responsable de las mismas el Excmo. Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera, en cuanto a su condición de Operador.

La finalidad de uso de estas unidades es facilitar la labor en la prevención y vigilancia del término municipal de Chiclana de la Frontera, concretada en el control de tráfico, seguridad ciudadana por accidentes de tráfico, infracciones urbanísticas, delitos contra la ordenación del territorio, vertidos, situaciones de emergencia, así como para el resto de las competencias policiales que tiene asignadas dicho Cuerpo de Policía.

En la elaboración de este Reglamento se ha tenido en cuenta la amplia diversidad que presenta el término municipal de Chiclana de la Frontera, en el que claramente se pueden diferenciar zonas heterogéneas que van a requerir una regulación específica. Es por ello que se opta por dividir el término municipal en áreas diferenciadas, en función del grado de peligrosidad que pueda conllevar el vuelo de drones sobre dichas áreas.

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo I. OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1: Objeto y ámbito de aplicación.

1. Este reglamento tiene por objeto establecer las normas aplicables a las operaciones aéreas de Policía, mediante aeronaves pilotadas por control remoto, atribuidas por la Ley Orgánica 2/86, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de seguridad y por la Ley 13/2001, de 11 de diciembre, de Coordinación de las Policías Locales de Andalucía, al Cuerpo de Policía de Chiclana de la Frontera. Por tanto, las aeronaves pilotadas por control remoto utilizadas por el Cuerpo de Policía Local de Chiclana de la Frontera en funciones de Policía tendrán la consideración de aeronaves del Estado en virtud de lo establecido en el Artículo 3, apartado b, del Convenio de Aviación Civil Internacional de 1944 (Convenio de Chicago), en el Artículo 14 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea y en el Artículo 1.1 del Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se establece el Reglamento de Circulación Aérea.

2. Este Reglamento es de aplicación a todo el personal de la Policía Local del municipio de Chiclana de la Frontera que esté adscrito a la unidad de RPAS.

Artículo 2: Ámbito territorial.

1. el uso de RPAS por parte de la Policía Local de Chiclana de la Frontera se desarrollará en el término municipal de Chiclana de la Frontera, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4 d ella Ley 13/2001, de 11 de diciembre, de Coordinación de Policías Locales de Andalucía.

2. Podrán actuar fuera de su término municipal, cuando sean requeridos para ello por la autoridad competente, en las situaciones de emergencia que reglamentariamente se establezcan y siempre con la autorización de sus Alcaldes respectivos.

Artículo 3: Régimen Jurídico.

1. Sin perjuicio de su sometimiento a la Ley Orgánica 2/1986. de 13 de marzo, de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y la Ley 13/2001. de 11 de diciembre, de Coordinación de las Policías Locales, el uso de RPAS por el Cuerpo de Policía Local se ajustará a lo establecido en los Capítulos I y II del 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.

2. Lo dispuesto en este Reglamento se entiende sin perjuicio del cumplimiento de otros requisitos y la obtención de las autorizaciones, permisos o licencias que sean exigibles conforme a la normativa en materia aeronáutica y la normativa medioambiental, que resulten de aplicación.

Artículo 4: Requisitos Generales del Uso de los RPAS.

Sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos regulados en este Reglamento, el uso de RPAS por el Cuerpo de Policía Local de Chiclana de la Frontera requerirá, en todo caso, que su diseño y características permitan al piloto intervenir en el control del vuelo de las aeronaves en todo momento. El piloto remoto será, en todo momento, el responsable de detectar y evitar posibles colisiones y otros peligros.

Artículo 5: Definiciones.

A los efectos de este Reglamento, se entenderá por:

- a) Aeronave pilotada por control remoto (RPA): aeronave ni tripulada, dirigida a distancia desde una estación de pilotaje remoto.
- b) 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



AYUNTAMIENTO DE CHICLANA DE LA FRONTERA.

Policía Local
JCCN/emc.

Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010 (en adelante 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 pilotar la aeronave.
- e) 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.
- f) Masa máxima al despegue (MTOW): Máxima masa, incluyendo la carga de pago, y el combustible o las baterías en caso de motores eléctricos, para que el fabricante ha establecido que la aeronave puede realizar la maniobra de despegue con seguridad, cumplimiento 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) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre 2011 (ATO), escuela de ultraligeros, escuela de vuelo sin motor, o aquellas organizaciones de formación de pilotos remotos habilitadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
- i) Operador: La persona física o jurídica que realiza las operaciones aéreas especializadas o vuelos experimentales regulados por el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, y que es responsable del cumplimiento de los requisitos establecidos por el mismo para una operación segura. Cuando el operador sea una persona física podrá ser asimismo piloto remoto u observador, si acredita el cumplimiento de los requisitos exigibles a éstos.

- j) Operación comercial: Operación aérea especializada realizada por cuenta ajena en la que se da o promete una remuneración, compensación económica o contraprestación de valor con respecto del vuelo o del objeto del vuelo.
- k) Operación no comercial: Aquella operación especializada realizada con carácter privado o por cuenta propia, o por cuenta ajena sin que medie remuneración o compensación económica o contraprestación de valor.
- l) 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.
- m) Operaciones aéreas especializadas, también denominadas trabajos técnicos, científicos o trabajos aéreos: Cualquier operación, ya sea comercial o no comercial, distinta de una operación de transporte aéreo, en la que se utiliza una aeronave pilotada por control remoto (RPA) para realizar actividades especializadas, tales como, actividades de investigación y desarrollo, actividades agroforestales, levantamientos aéreos, fotografía, vigilancia, observación y patrulla, incluyendo la filmación, publicidad aérea, emisiones de radio y televisión, lucha contra incendios, lucha contra la contaminación, prevención y control de emergencias, búsqueda y salvamento o entrenamiento y formación práctica de pilotos remotos.
- n) Operación dentro del alcance visual aumentado (EVLOS, por sus siglas en inglés “Extended Visual Line of Sight”): Operaciones en las que el contacto visual directo con la aeronave se satisface utilizando medios alternativos, en particular, observadores en contacto permanente por radio con el piloto.
- o) Operación más allá del alcance visual del piloto (BVOLS, 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).
- p) 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.
- q) Espacio aéreo temporalmente segregado (TSA): Volumen definido de espacio aéreo para uso temporal específico de una actividad, y a través del



AYUNTAMIENTO DE CHICLANA DE LA FRONTERA.

Policía Local
JCCN/emc.

cual no se puede permitir el tránsito de otro tráfico, ni siquiera bajo autorización ATC.

r) 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.

s) Vuelos experimentales: Serán considerados los siguientes vuelos:

1º. Vuelos de prueba de producción y de mantenimiento, realizados por fabricante u organizaciones dedicadas al mantenimiento.

2º. Vuelos de demostración no abiertos al público, dirigidos al grupos cerrados de asistentes por el organizador de un determinado evento o por un fabricante u operador para clientes potenciales.

3º. Vuelos para programas de investigación, realizados por cuenta de quien gestione el programa en los que se trate de demostrar la viabilidad de realizar determinada actividad con aeronaves pilotadas por control remoto (RPA).

4º. Vuelos de desarrollo en los que se trate de poner a punto las técnicas y procedimientos para realizar una determinada actividad con aeronaves pilotadas por control remoto (RPA), previos a la puesta en producción de esa actividad, realizados por quien pretenda llevarla a cabo.

5º. Vuelos de I+D, realizados por fabricantes u otras entidades, organizaciones, organismos, instituciones o centros tecnológicos para el desarrollo de nuevas aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) o de los elementos que configuran el RPAS).

6º. Vuelos de prueba necesarios para que un operador pueda demostrar que la operación u operaciones proyectadas con la aeronave pilotada por control remoto pueden realizarse con seguridad.

Capítulo II. ORGANIZACIONES Y FUNCIONES

Artículo 6: Organización.

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 Chiclana de la Frontera.

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.

3) La Jefatura del Cuerpo de Policía Local asignará los pilotos y colaboradores, en su caso, al desarrollo de cada operación que se realice con uso de RPAS. Los oficiales encargados del turno, en casos de emergencia o urgente necesidad, adoptarán las medidas iniciales para el uso de RPAS en el servicio, comunicándolo inmediatamente a la Jefatura del Cuerpo.

4) Solo podrán intervenir en una operación con RPAS los miembros del cuerpo de Policía Local de Chiclana de la Frontera que tengan la formación y habilitación necesaria para el uso de RPAS, cumpliendo los requisitos establecidos tanto en este Reglamento como en el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre.

Artículo 7: Reglas Aplicables.

Las operaciones de las aeronaves pilotadas por control remoto deberán ser conformes a las reglas del aire y condiciones de uso aplicables al espacio aéreo en que se desarrollen, de conformidad con lo previsto en el Reglamento SERA, el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del Aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, así como en el Reglamento de Circulación Aérea aprobado por Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, y normativa concordante.

Artículo 8: Funciones a desarrollar con RPAS.

1. Las operaciones realizadas con RPAS por parte de los miembros del Cuerpo de Policía Local de Chiclana de la Frontera tendrán como objetivo el desarrollo de las siguientes funciones:

- a) La protección a las autoridades de la Corporación.
- b) La vigilancia de edificios e instalaciones municipales.
- c) La colaboración en el control de tráfico rodado en el término municipal, con excepción de las vías de titularidad estatal, autonómica o provincial, sin perjuicio de la coordinación o cooperación que se pueda establecer.
- d) Actividad de policía administrativa en lo relativo a las ordenanzas, bandos y demás



AYUNTAMIENTO DE CHICLANA DE LA FRONTERA.

Policía Local
JCCN/emc.

disposiciones municipales dentro del ámbito de su competencia.

- e) La vigilancia de la seguridad ciudadana.
- f) Prestar auxilio en los casos de accidente, situaciones de catástrofes o calamidad pública en coordinación con los Planes de Protección Civil establecidos.
- g) La realización de actuaciones de prevención tendentes a evitar la comisión de actos delictivos en el ámbito de ellas competencias de la Policía Local.
- h) La vigilancia de espacios públicos en el término municipal.
- i) La colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y con la Policía Autónoma en materia de seguridad ciudadana, cuando la Policía Local sea requerida para ello.
- j) Cuantas otras le sean expresamente atribuidas por la legislación de aplicación a los Cuerpos de Policía Local.

2. Sin perjuicio de las funciones que se relacionan en el apartado anterior de este artículo, el Cuerpo de Policía Local de Chiclana de la Frontera podrá elaborar estudios aeronáuticos de seguridad que podrán ser genéricos o específicos para un área geográfica o tipo de operación determinada y que tendrán en cuenta las características básicas de la aeronave a utilizar y sus equipos y sistemas.

3. El Cuerpo de Policía Local colaborará con el Centro de emergencias de Andalucía cuando la situación así lo requiera y bajo la dirección del órgano competente de la Junta de Andalucía.

TÍTULO II.

REQUISITOS DE LOS SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO (RPAS) DEL OPERADOR Y DE LOS PILOTOS.

Capítulo I. REQUISITOS DE LOS SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO (RPAS)

Artículo 9: Tipología.

Las aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS) adscritas al Cuerpo de Policía Local de Chiclana de la Frontera tendrán una masa máxima al despegue que no excederá de 25 kg.

Artículo 10: Identificación.

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

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

Artículo 11: Requisitos del enlace de mando y control.

1. El enlace de mando y control que forma parte del RPAS deberá garantizar la ejecución de dichas funciones con la continuidad y la fiabilidad necesaria en relación con el área de operaciones.

2. El uso del espectro radioeléctrico para el enlace de mando y control, y para cualquier otro uso, se hará de acuerdo con o establecido en la normativa reguladora de las telecomunicaciones y, en particular, del dominio público radioeléctrico, siendo necesaria la obtención del correspondiente título habilitante cuando sea exigible conforme a la citada normativa.

Artículo 12: Requisitos de los Equipos.

1. Los sistemas de aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS) deberán contar con los equipos requeridos para el vuelo en el espacio aéreo de que se trate, conforme a las reglas del aire aplicables, y en particular con:

- a) Un equipo de comunicaciones que use las frecuencias adecuadas para cumplir los requisitos aplicables al espacio aéreo en que se opere.
- b) Un sistema para la terminación segura del vuelo. En caso de las operaciones sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados o de reuniones de personas al aire libre, podrá estar provisto de un dispositivo de limitación de energía del impacto.
- c) Equipos para garantizar que la aeronave opere dentro de las limitaciones previstas, incluyendo el volumen de espacio aéreo en el que se pretenda que quede confinado el vuelo.
- d) Medio para que el piloto conozca la posición de la aeronave durante el vuelo.
- e) Luces u otros dispositivos, o pintura adecuada para garantizar su visibilidad.

2. Adicionalmente, en caso de operaciones más allá del alcance visual del piloto (BVLOS),



AYUNTAMIENTO DE CHICLANA DE LA FRONTERA.

Policía Local
JCCN/emc.

la aeronave pilotada por control remoto deberá tener instalada un dispositivo de visión orientado hacia delante.

Capítulo II. MANTENIMIENTO

Artículo 13: Responsabilidades en materia de mantenimiento.

El Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera será responsable del mantenimiento y la conservación de la aeronavegabilidad, debiendo el piloto 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 Cuerpo de Policía Local, establecerá un sistema de registro de datos relativos a:

- a) Los vuelos realizados y el tiempo de vuelo.
- b) Las deficiencias ocurridas antes de y durante los vuelos, para su análisis y resolución.
- c) Los eventos significativos relacionados con la seguridad.
- d) Las inspecciones y acciones de mantenimiento y sustitución de piezas realizadas.

Artículo 14: Disposiciones específicas en materia de mantenimiento.

1. El Cuerpo de Policía Local de Chiclana de la Frontera deberá disponer de un programa de mantenimiento, basado en las instrucciones del fabricante adaptadas, en su caso, al tipo de operaciones a realizar, que garantice la aeronavegabilidad continuada del RPAS, del que formará parte, en todo caso, la estación de pilotaje remoto.

2. El mantenimiento de las aeronaves podrá realizarse por miembros del Cuerpo de Policía Local de Chiclana de la Frontera, siempre y cuando hayan recibido la formación adecuada del fabricante o del titular de su certificado de tipo en su caso. En caso de aeronaves de menos de 2 kg de masa máxima al despegue, los miembros del Cuerpo de Policía Local podrán realizar el mantenimiento siguiendo únicamente las instrucciones del fabricante.

Capítulo III. REQUISITOS DEL OPERADOR

Artículo 15: Requisitos.

1. El Ayuntamiento y los miembros del Cuerpo de Policía Local deberán disponer de la siguiente documentación necesaria:

- a) La documentación relativa a la caracterización de las aeronaves que se vayan a utilizar.
- b) Manual de Operaciones de la aeronave que se vaya a utilizar.
- c) Programa de Mantenimiento del RPA que se vaya a utilizar.
- d) Medidas a adoptar para evitar interferencias ilícitas durante las operaciones.
- e) Resultado de los vuelos de prueba para el uso del RPA.
- f) Informe de evaluación de impacto en materia de protección de datos.
- g) Sistemas de detección de obstáculos.
- h) Póliza de seguro de responsabilidad civil que cubra la responsabilidad frente a terceros por los daños que puedan ocasionarse durante y por causa de la ejecución de las operaciones.

Artículo 16: Estudio Aeronáutico de Seguridad.

El Ayuntamiento y los miembros del Cuerpo de Policía Local que intervengan en operaciones con RPAS deberán elaborar y disponer de un Estudio Aeronáutico de Seguridad, necesario cuando las operaciones de vuelo con RPAS se realicen en alguna de las siguientes circunstancias:

- a) En espacio aéreo controlado.
- b) Vuelos nocturnos.
- c) Sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados o de reuniones de personas al aire libre.
- d) Operaciones que se realicen más allá del alcance visual del piloto (BVLOS).

Artículo 17: Limitaciones relativas al pilotaje.

1. No podrá pilotarse un 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 en el espacio y en relación con otros tráficos.

2. El piloto y los observadores no podrán realizar sus funciones de pilotaje respecto de más de un RPA al mismo tiempo.

Artículo 18: Área de protección y zona de recuperación.

1. El piloto deberá establecer un área de protección para el despegue y aterrizaje, de manera que en un radio mínimo de 20 m. no se encuentren personas que no estén bajo el



AYUNTAMIENTO DE CHICLANA DE LA FRONTERA.

Policía Local
JCCN/emc.

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 tres metros. Asimismo, el piloto 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.

2. El piloto tendrá a su disposición los observadores necesarios para garantizar la seguridad hacia las personas y el espacio aéreo.

Capítulo IV. REQUISITOS DE LOS PILOTOS REMOTOS

Artículo 19: Pilotos Remotos.

1. A los efectos del presente Reglamento sólo tendrán la consideración de pilotos remotos, los miembros del Cuerpo de Policía Local del Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera que reúnan los siguientes requisitos:

- a) Tener 18 años de edad cumplidos.
- b) Ser titulares del certificado médico en vigor que se ajuste a lo previsto en el apartado MED.B.095 del anexo IV, Parte MED, del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, en relación a los certificados médicos para la licencia de piloto de aeronave ligera, emitido por un centro médico aeronáutico o un médico examinador aéreo autorizado.
- c) Disponer de los conocimientos teóricos necesarios. Los conocimientos teóricos exigibles a los pilotos remotos quedarán justificados por cualquiera de los siguientes medios:
 - 1) Ser o haber sido titulares del título 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.
 - 2) 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.
- d) Disponer de los conocimientos adecuados acerca de la aeronave del tipo que

vayan a pilotar y sus sistemas, así como formación práctica en su pilotaje, o bien acerca de una aeronave de una categoría y tipo equivalente, conforme a lo previsto en el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, anexo I, siempre que quede acreditado por el Cuerpo de la Policía Local de Chiclana de la Frontera dicha equivalencia. Parte de la formación práctica en el pilotaje podrá desarrollarse en sistemas sintéticos de entrenamiento.

- e) 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.

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

3. El Ayuntamiento de Chiclana de la Frontera sufragará los gastos de renovación de la documentación necesaria para los Pilotos y Observadores que se encuentren en situación de activo, mientras se encuentren operativos en la unidad de RPAS.

Artículo 20. Observadores.

1. Los observadores que apoyen a los pilotos en vuelos EVLOS deberán al menos, acreditar los conocimientos teóricos correspondiente a un piloto remoto.

2. El piloto podrá requerir la colaboración de observadores para acordonar la zona y establecer el perímetro de seguridad.

TÍTULO III. CONDICIONES PARA LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO

Capítulo I. DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 21: Delimitación de Áreas de Riesgo.

1. A los efectos del presente Reglamento, el término municipal de Chiclana de la Frontera se dividirá en tres tipos de zonas, en función del grado de peligrosidad que pueda conllevar el uso de RPAS:

- a) Zonas de riesgo bajo o áreas verdes: zonas rústicas, forestales, urbanas con viviendas



AYUNTAMIENTO DE CHICLANA DE LA FRONTERA.

Policía Local
JCCN/emc.

diseminadas y zonas de aguas fluviales.

- b) Zonas de riesgo medio o áreas amarillas: zonas urbanas con construcciones unifamiliares no adosadas de baja altura (urbanizaciones) y zonas rústicas con implantación de campings o instalaciones similares.
- c) Zonas de riego 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.

Capítulo II. OPERACIONES DE VUELO SOBRE ÁREAS DE RIESGO BAJO Y MEDIO

Artículo 22: Reglas aplicables.

1. Los pilotos podrán llevar a cabo operaciones de vuelo con RPAS rutinarias:

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

Artículo 23. Condiciones de vuelo.

1. En los vuelos diurnos se tendrá en consideración lo siguiente:

- a) La operación se realizará, con autorización previa del Jefe de Servicio, dentro del alcance visual del piloto (VLOS) o de observadores que estén en contacto permanente por radio con aquél (EVLOS), a una altura sobre el terreno no mayor de 400 pies (120 m), o sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 500 pies (150 m) desde la aeronave.
- b) Solo en caso estrictamente necesario las operaciones se podrán realizar más allá del alcance visual del piloto (BVLOS), si se produce una situación de emergencia que así lo aconseje, con autorización previa del Jefe de Servicio y solo cuando la estación de tierra no pueda desplazarse en un tiempo razonable a las proximidades del lugar de la emergencia. Siempre se llevarán a cabo dentro del alcance directo de la emisión por radio de la estación de pilotaje remoto que permita un enlace de mando y control efectivo.

2. Las operaciones de vuelo nocturnos estarán sujetas a las limitaciones y condiciones que establezca al efecto el correspondiente Estudio aeronáutico de seguridad en el que se constate la seguridad de la operación en tales condiciones.

3. En las zonas de riesgo bajo y medio 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. Igualmente se evitarán para este fin las

zonas de camping o instalaciones similares. Estas zonas de aterrizaje distanciarán entre sí no más de 1.500 metros. Las zonas pluviales 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.

Capítulo III. OPERACIONES DE VUELO SOBRE ÁREAS DE RIESGO ELEVADO

Artículo 24: Reglas aplicables.

1. Los pilotos podrán llevar a cabo operaciones de vuelo con RPAS en las áreas definidas como Riesgo Elevado, siempre con la autorización previa del Jefe de Servicio, cuando concurra alguna de las siguientes circunstancias:

- a) Situaciones de emergencia o grave riesgo para la seguridad de las personas.
- b) Conatos de incendio.
- c) Situaciones de emergencias causadas por catástrofes naturales.
- d) Accidentes de tráfico.
- e) Grandes aglomeraciones de personas, siempre que exista riesgo para la seguridad ciudadana.
- f) Aglomeraciones de tráfico que puedan suponer un riesgo para la seguridad vial.

2. Las operaciones de vuelo con RPAS podrán llevarse a cabo:

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

Artículo 25: Condiciones de vuelo.

1. En los vuelos diurnos se tendrá en consideración lo siguiente:

- a) La operación se realizará dentro del alcance visual del piloto (VLOS) o de observadores que estén en contacto permanente por radio con aquél (EVLOS), a una altura sobre el terreno no mayor de 400 pies (120 m), o sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 500 pies (140 m) desde la aeronave.
- b) Las operaciones no se podrán realizar más allá del alcance visual del piloto (BLOS).
- c) Estas operaciones deberán realizarse sobre zonas acotadas en la superficie en las que el Cuerpo de Policía Local haya limitado el paso de personas o vehículos.

2. Las operaciones de vuelo nocturnos estarán sujetas a las limitaciones y condiciones que establezca al efecto el correspondiente Estudio aeronáutico de seguridad en el que se constate la seguridad de la operación en tales condiciones.



AYUNTAMIENTO DE CHICLANA DE LA FRONTERA.

Policía Local
JCCN/emc.

3. En las zonas de riesgo alto se establecerán zonas 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.

DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA ENTRADA EN VIGOR

El presente reglamento entrará en vigor al día siguiente al de la publicación de su texto íntegro en el Boletín Oficial de la Provincia, siempre que haya transcurrido el plazo de quince días hábiles previsto en el artículo 65.2 LRBRL, sin que se haya presentado el requerimiento previsto en dicho precepto.

Frente a la aprobación definitiva del Reglamento se podrá interponer recurso contencioso-administrativo, ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Andalucía en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la publicación del presente anuncio, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.”