

DILIGENCIA: Para hacer constar que el Reglamento Municipal que a continuación se transcribe fue aprobado por el Ayuntamiento en Pleno en sesión celebrada el día 28 de abril de 2022 y publicado su texto íntegro en el Boletín Oficial de la Provincia de Huesca nº 119 de 22 de junio de 2022, entrando en vigor el 14 de julio de 2022

REGLAMENTO DE USO DE UAS POR EL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DEL AYUNTAMIENTO DE MONZÓN

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El término municipal de Monzón cuenta con una superficie de 155 kilómetros cuadrados. La villa de Monzón es la cabecera y capital de la comarca del Cinca Medio, situándose a 63 km. de la ciudad de Huesca y a 19 km. de Barbastro. Dentro del término municipal se encuentran también las localidades de Selgua y Conchel. Cuenta con 17 469 habitantes (INE 2020). Monzón se sitúa bajo la ladera del cerro de un imponente castillo de origen árabe, y en una zona entre diversos cerros que ofrecen espectaculares panorámicas de la ciudad. Por su territorio transcurren el río Sosa y el río Cinca

Con la aprobación de esta norma se pretende introducir el uso de aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS), o también denominadas UAS (Unmanned Aircraft System), comúnmente denominadas “drones”, por parte del Cuerpo de Policía Local, lo que viene motivado por la gran dimensión que abarca el término municipal de Monzón. 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 UAS para labores de vigilancia y prevención, búsqueda, rescate, etc. El uso de aeronaves pilotadas por control remoto 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 han dado lugar a un notable incremento en el uso de UAS 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 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 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 la 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 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) 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, 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 (UAS) 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 artículo 8 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947.

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 por control remoto en el ámbito de la función policial asumida por el Cuerpo de Policía Local. El Cuerpo de Policía Local de Monzón dispone actualmente de una aeronave pilotada por control remoto para ser utilizada en el ejercicio de las competencias que este Cuerpo tiene atribuidas por la normativa aplicable, resultando viable la posibilidad de ampliar el número de UAS en el futuro. Este Reglamento regula las condiciones y características de las operaciones con UAS realizadas por el Cuerpo de Policía Local de Monzón. La finalidad de uso de estas unidades es facilitar la labor en la prevención y vigilancia del término municipal de Monzón, concretada en el control de tráfico, seguridad ciudadana, vigilancia rural, 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 Monzón, 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 dos áreas diferenciadas, en función del grado de peligrosidad que pueda conllevar el vuelo de drones sobre dichas áreas:

a) Área de Riesgo Bajo: que abarca las zonas rurales y la extensión de suelo destinada al cultivo intensivo, y también zonas urbanas en las que no existe una aglomeración de edificios, sino viviendas diseminadas, y parques.

b) Área de Riesgo Elevado: que abarca los núcleos de población en los que existen concentraciones de edificios, así como las concentraciones de personas al aire libre.

Igualmente, el municipio de Monzón se encuentra sujeto a normativa sectorial en materia aeronáutica por tener una zona afectada por el aeródromo de Binéfar.

En virtud del principio de autonomía local y en el ejercicio de las potestades reglamentarias y de auto-organización reconocidas en el artículo 4.1.a) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, el Excmo. Ayuntamiento de Monzón otorga el siguiente,

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Capítulo I OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1: Objeto y ámbito de aplicación.

1. El presente Reglamento interno tiene por objeto establecer el régimen jurídico aplicable al uso de UAS, (drones), por el Cuerpo de Policía Local del municipio de Monzón.
2. Este Reglamento es de aplicación a todo el personal de la Policía Local del municipio de Monzón.

Artículo 2: Ámbito Territorial.

1. El uso de UAS por parte de la Policía Local de Monzón se desarrollará en el término municipal de Monzón.
2. Sólo se podrá hacer uso de UAS fuera del término municipal de Monzón en las situaciones legalmente establecidas y bajo autorización del Alcalde.

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, el uso de UAS 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 de Uso de los UAS.

Sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos regulados en este Reglamento, el uso de UAS por el Cuerpo de Policía Local de Monzón requerirá, en todo caso, que su diseño y características permitan al piloto intervenir en el control del vuelo, en todo momento.

Artículo 5: Definiciones.

A los efectos de este Reglamento, se entenderá por:

- a) Aeronave pilotada por control remoto (UAS): aeronave no 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 Ejecución (UE)

nº 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) nº 1035/2011 y los Reglamentos (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1033/2006 y (UE) nº 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 (UAS) 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: 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 (UAS), 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) nº 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011 (ATO), escuela de ultraligeros, escuela de vuelo sin motor, o aquellas organizaciones de formación de pilotos remotos habilitadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

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

o) 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 (UAS), que manipula los controles de vuelo de la misma durante el vuelo.

p) 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.

q) Sistema de aeronave pilotada por control remoto (en adelante UAS): Conjunto de elementos configurables integrado por una aeronave pilotada por control remoto (UAS), 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.

r) Vuelos experimentales: Los siguientes vuelos:

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

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

3.º 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 (UAS).

4.º 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 (UAS), previos a la puesta en producción de esa actividad, realizados por quien pretenda llevarla a cabo.

5.º 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 (UAS) o de los elementos que configuran el UAS.

6.º 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 ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES

Artículo 6: Organización.

1. El Jefe del Cuerpo de Policía Local o aquel en quien delegue la función será quien vele por el correcto funcionamiento de la Policía Local de Monzón en el uso de UAS.

2. El Director de Operaciones asignado en el Manual de Operaciones de Policía Local asignará los pilotos y colaboradores, en su caso, al desarrollo de cada operación que se realice con uso de UAS.

3. Solo podrán intervenir en una operación con UAS los miembros del cuerpo de policía local de Monzón que tengan la formación y habilitación necesaria para el uso de UAS, cumpliendo los requisitos establecidos tanto en el Manual de Operaciones, en este Reglamento o 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 UAS.

1. Las operaciones realizadas con UAS por parte de los miembros del Cuerpo de Policía Local de Monzón 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 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 las 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 Autonómica 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 Monzón 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 Aragón cuando la situación así lo requiera y bajo la dirección del órgano competente en la materia. De la misma forma podrá colaborar con otros cuerpos de Policía Local que lo requieran con autorización expresa del Alcalde de Monzón.

TÍTULO II REQUISITOS DE LOS SISTEMAS DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO (UAS), DEL OPERADOR Y DE LOS PILOTOS

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

Artículo 9: Tipología.

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

Artículo 10: Identificación.

Todas las aeronaves pilotadas por control remoto (UAS) deberán llevar fijada a su estructura una placa de identificación ignífuga, en la que deberá constar la identificación de la aeronave, 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 UAS 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 lo 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 (UAS) 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 (paracaídas).
 - 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) Medios 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), la aeronave pilotada por control remoto deberá tener instalado un dispositivo de visión orientado hacia delante.

Capítulo II MANTENIMIENTO

Artículo 13: Responsabilidades en materia de mantenimiento.

La Policía Local de Monzón es 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 (UAS) y sus sistemas asociados conservan las condiciones de aeronavegabilidad con las que fueron fabricados. Además se 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 Monzón 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 UAS, 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 Monzón, 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 UAS que se vaya a utilizar.
- d) Resultado de los vuelos de prueba para el uso del UAS.
- e) Informe de evaluación de impacto en materia de protección de datos.
- f) Sistemas de detección de obstáculos.
- g) La 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 UAS deberán elaborar y disponer de un Estudio de Aeronáutico de Seguridad, necesario cuando las operaciones de vuelo con UAS 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 UAS 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 UAS 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 diez 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 3 metros.

Así mismo, 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.

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

- a) Tener 18 años de edad cumplidos.
- b) Disponer de los conocimientos teórico-prácticos necesarios.
- c) 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.
- d) Para vuelos en espacio aéreo controlado, disponer de los conocimientos necesarios para obtener la calificación de radiofonista.

Artículo 20: Observadores.

1. Los observadores que apoyen a los pilotos en vuelos en escenarios estándar (STS) deberán acreditar los conocimientos teórico-prácticos correspondientes 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 Monzón queda dividido en dos áreas diferenciadas en función del grado de peligrosidad que pueda conllevar el uso de UAS:

a) Área de Riesgo Bajo: abarca las zonas rurales y la extensión de suelo destinada al cultivo intensivo. Así mismo abarca zonas urbanas en las que no existe una aglomeración de edificios, sino viviendas diseminadas, y zonas de parque.

b) Área de Riesgo Elevado: que abarca los núcleos de población en los que se concentran aglomeraciones de edificios, así como las concentraciones de personas al aire libre.

Capítulo II OPERACIONES DE VUELO SOBRE ÁREAS DE RIESGO BAJO

Artículo 22: Reglas aplicables.

1. Los pilotos podrán llevar a cabo operaciones de vuelo con UAS 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 dentro del alcance visual del piloto (VLOS) o de observadores que estén en contacto permanente por radio con aquél (STS), 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) Las operaciones se podrán realizar más allá del alcance visual del piloto (BVLOS), conforme a los escenarios estándar (STS), 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.

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.

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 UAS en las áreas definidas como Riesgo Elevado, 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 o se realicen labores de vigilancia o prevención.
- f) Aglomeraciones de tráfico que puedan suponer un riesgo para la seguridad vial.
- g) Inspecciones urbanísticas

2. Las operaciones de vuelo con UAS 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 (STS), 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) Las operaciones no se podrán realizar más allá del alcance visual del piloto (BVLOS).
- 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.

TÍTULO IV ÁREAS DE RESTRICCIÓN

Artículo 26: Consideraciones generales.

Las aeronaves pilotadas por control remoto (UAS) además de operar conforme a lo previsto en el Título III de este Reglamento, podrán hacerlo en áreas restringidas por normativa sectorial como es la zona de aeródromo de Binéfar, siempre y cuando se cumplan las especificaciones contenidas en los artículos del presente Título IV.

Capítulo I ÁREA DE AFECCIÓN POR SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

Artículo 27: Delimitación de Servidumbres aeronáuticas.

A efectos de operar vuelos con UAS en zonas afectadas por servidumbres aeronáuticas se tendrá en cuenta la delimitación existente.

Artículo 28: Condiciones de vuelo en espacio aéreo afectado por servidumbre aeronáutica

1. Las operaciones de vuelo con UAS en las zonas comprendidas en el artículo 27 requerirán coordinación previa de la Policía Local con los otros interesados.

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 de la 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 Justicia de Zaragoza, 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.