



REGLAMENTO DE USO DE AERONAVES NO TRIPULADAS POR EL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JEREZ DE LA FRONTERA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El avance de la tecnología ha permitido el desarrollo de herramientas innovadoras que han transformado las estrategias y los medios utilizados en los servicios de seguridad pública. Entre estas herramientas, el uso de aeronaves no tripuladas, comúnmente conocidas como drones, ha demostrado ser particularmente valioso para mejorar la eficacia, rapidez y alcance de las actuaciones policiales. Estas aeronaves ofrecen nuevas capacidades para la observación, la vigilancia y la obtención de información en tiempo real, optimizando los recursos y permitiendo intervenciones más seguras y precisas.

En este contexto, el Ayuntamiento de Jerez reconoce el potencial de los drones para complementar las labores de vigilancia, protección y control en el ámbito urbano y rural de nuestro municipio llevados a cabo por su Cuerpo de Policía Local. Estas aeronaves permiten cubrir áreas amplias en menor tiempo y con menor exposición de los agentes a riesgos innecesarios, mejorando tanto la protección de la ciudadanía como la seguridad del propio personal policial.

Entre sus aplicaciones destacan la supervisión de eventos multitudinarios, el control del tráfico, la vigilancia de zonas de difícil acceso y el apoyo en emergencias, contribuyendo a la detección de conductas delictivas, la protección medioambiental y el cumplimiento de las ordenanzas municipales.

No obstante, la incorporación de drones al servicio policial debe llevarse a cabo con un estricto respeto al marco normativo vigente, garantizando la privacidad y los derechos fundamentales de los ciudadanos. En este sentido, es necesario un reglamento que regule de manera precisa el uso de estas aeronaves por parte de la Policía Local, estableciendo los protocolos de actuación, los límites de operatividad y los requisitos legales de manejo y almacenamiento de datos. Dicho reglamento se enmarca en las disposiciones legales de ámbito nacional y europeo y en las normas de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

Además, la elaboración de este reglamento responde al compromiso del Ayuntamiento de Jerez con la modernización y la mejora continua de los servicios públicos, adaptando sus prácticas a los cambios tecnológicos y a las necesidades actuales de seguridad en el municipio. El uso de drones en tareas de seguridad pública permitirá a la Policía Local anticiparse a situaciones de riesgo, optimizar la respuesta en emergencias y mejorar la eficiencia en la gestión de recursos, siempre bajo un marco de actuación clara y responsable que respete la legalidad y la transparencia.

En consecuencia, este reglamento establece un conjunto de normas para el uso de drones en el ámbito de la Policía Local, contribuyendo a la consolidación de un modelo de seguridad innovador y eficaz que responda a las demandas actuales de la sociedad jerezana. Con este reglamento, el Ayuntamiento de Jerez da un paso hacia la consolidación de un modelo de ciudad segura y adaptada a los avances del siglo XXI, mejorando así la calidad de vida y la tranquilidad de sus habitantes.

TÍTULO I.- DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.- Objeto y ámbito de aplicación

Este reglamento tiene por objeto establecer el régimen jurídico y las normas aplicables a las operaciones aéreas realizadas mediante aeronaves no tripuladas (UAS) por parte del Cuerpo de Policía Local de Jerez de la Frontera, cuyas funciones propias vienen atribuidas en la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y en la Ley 6/2023, de 7 de julio, de Policías Locales de Andalucía.

Las UAS utilizadas por el Cuerpo de Policía Local de Jerez de la Frontera en funciones de Policía tendrán la consideración de aeronaves del Estado en virtud de lo establecido en el artículo 3.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 Libro Primero, Capítulo 1 del Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se establece el Reglamento de Circulación Aérea.

Este Reglamento es de aplicación a todo el personal de la Policía Local del municipio de Jerez de la Frontera que realice funciones de UAS.

Artículo 2.- Ámbito territorial

El uso de UAS por parte de la Policía Local de Jerez de la Frontera se desarrollará en el término municipal de Jerez de la Frontera, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 6/2023.

Artículo 3.- Régimen jurídico

Sin perjuicio de su sometimiento a la Ley Orgánica 2/1986 y la Ley 6/2023, el uso de UAS por el Cuerpo de Policía Local de este municipio se ajustará a lo establecido en el Real Decreto 517/2024, de 4 de junio, por el que se desarrolla el régimen jurídico para la utilización civil de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), y se modifican diversas normas reglamentarias en materia de control a la importación de determinados productos respecto a las normas aplicables en materia de seguridad de los productos; demostraciones aéreas civiles; lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas; matriculación de aeronaves civiles; compatibilidad electromagnética de los equipos eléctricos y electrónicos; Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea; y notificación de sucesos de la aviación civil, que completa el régimen jurídico del Reglamento Delegado UE 2019/945, el Reglamento de Ejecución UE 2019/947 y el Reglamento de Ejecución UE 2021/664 (Reglamento U-Space).

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 vigente que resulte de aplicación.

TÍTULO II.- DEFINICIONES Y CATEGORÍAS DE OPERACIONES

Artículo 4.- Definiciones

A los efectos de este Reglamento se entenderá por:

1) Actividades o servicios no EASA: aquellas excluidas por el artículo 2.3.a) del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, entre ellas, las actividades o servicios de aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, control fronterizo, vigilancia costera o similares, entre las que se incluyen las de vigilancia y disciplina del tráfico en todo el territorio nacional, bajo el control y la responsabilidad de un Estado miembro, emprendidas en el interés general por un organismo investido de autoridad pública o en nombre de este.

- 2) Categoría abierta: la categoría de operaciones de UAS establecida en los artículos 3.a) y 4 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.
- 3) Categoría específica: la categoría de operaciones de UAS establecida en los artículos 3.b) y 5 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.
- 4) Categoría certificada: la categoría de operaciones de UAS establecida en los artículos 3.c) y 6 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.
- 5) Entidad facultada: la entidad u operador de UAS habilitado para la formación, evaluación y, en su caso, examen de pilotos a distancia para operaciones UAS en la categoría «específica» al amparo de un escenario estándar nacional (STS-ES).
- 6) Escenario estándar nacional o STS-ES: el escenario estándar establecido por la AESA para las operaciones de UAS en la categoría «específica» en actividades o servicios no EASA.
- 7) Aeronave no tripulada (ANT): cualquier aeronave que opere o esté diseñada para operar de forma autónoma o para ser pilotada a distancia sin un piloto a bordo.
- 8) Piloto a distancia: persona física responsable de la conducción segura del vuelo de una ANT mediante la utilización de sus mandos de vuelo, ya sea manualmente o, cuando la ANT vuele automáticamente, supervisando su rumbo con la facultad de intervenir y cambiar su rumbo en todo momento.
- 9) Sistema de aeronave no tripulada (UAS): aeronave no tripulada y el equipo para controlarla de forma remota.
- 10) 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.
- 11) Concentraciones de personas: reuniones en las que las personas no pueden alejarse debido a su densidad.
- 12) Zona geográfica de UAS: parte del espacio aéreo establecida 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.
- 13) 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.
- 14) Escenario estándar: tipo de operación de UAS de la categoría «específica», tal como se define en el Anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, Apéndice 1, respecto a la cual se ha determinado una lista precisa de medidas de atenuación, de tal manera que la autoridad competente pueda conformarse con declaraciones de los operadores en las que afirmen que aplicarán las medidas de atenuación al ejecutar este tipo de operación.
- 15) Operación dentro del alcance visual (VLOS): tipo de operación de UAS en la que el piloto a distancia puede mantener un contacto visual continuo con la aeronave no tripulada sin la

ayuda de instrumentos y puede controlar la trayectoria de la nave con el fin de evitar colisiones con otras aeronaves, personas y obstáculos.

16) Operación más allá del alcance visual (BVLOS): tipo de operación de UAS que no se realiza dentro del alcance visual.

17) Certificado de operador de UAS ligeros (LUC): certificado concedido a un operador de UAS por una autoridad competente tal como se establece en el Anexo del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, Parte C.

18) Club o asociación de aerodelismo: organización legalmente establecida en un Estado miembro para la realización de vuelos de recreo, exhibiciones aéreas, actividades deportivas o actividades de competición con UAS.

19) Mercancías peligrosas: artículos o sustancias que la aeronave transporte como carga útil y que puedan suponer un peligro para la salud, la seguridad, los bienes o el medio ambiente en caso de incidente o accidente, en particular:

a) explosivos (peligro de explosión en masa, peligro de onda expansiva o de proyección, peligro menor de onda expansiva, peligro de incendio grave, agentes explosivos, explosivos sumamente insensibles).

b) gases (gas inflamable, gas no inflamable, gas tóxico, oxígeno, peligro de inhalación).

c) líquidos inflamables (líquido inflamable; combustible, fueloil, gasolina).

d) sólidos inflamables (sólidos inflamables, sólidos de combustión espontánea, peligrosos cuando están húmedos).

e) agentes comburentes y peróxidos orgánicos.

f) sustancias tóxicas e infecciosas (veneno, peligro biológico).

g) sustancias radiactivas.

h) sustancias corrosivas.

20) Carga útil: instrumento, mecanismo, equipo, componente, aparato, añadido o accesorio, incluido el equipo de comunicación, que esté instalado o fijado en la aeronave y no se utilice ni esté destinado a utilizarse para el manejo o el control de la aeronave en vuelo ni forme parte del fuselaje, el motor o la hélice.

21) Identificación a distancia directa: sistema que garantiza la emisión local de información sobre las aeronaves no tripuladas en funcionamiento, incluido el marcado de estas aeronaves, de modo que esta información pueda obtenerse sin acceder físicamente a las aeronaves.

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

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

- 24) UAS de construcción privada: UAS montado o fabricado para el uso propio del constructor, excluyendo los UAS montados a partir de conjuntos de componentes introducidos en el mercado en forma de kit único listo para el montaje.
- 25) Operación autónoma: operación durante la cual una aeronave no tripulada funciona sin que el piloto a distancia pueda intervenir.
- 26) Persona no participante: persona que no participa en la operación del UAS o que no está al corriente de las instrucciones y las precauciones de seguridad dadas por el operador de UAS.
- 27) Comercialización: todo suministro de un producto para su distribución, consumo o utilización en el mercado de la Unión en el transcurso de una actividad comercial ya sea previo pago o a título gratuito.
- 28) Introducción en el mercado: primera comercialización de un producto en el mercado de la Unión.
- 29) Zona terrestre controlada: zona terrestre en la que se utiliza el UAS y en la que el operador de UAS puede garantizar que solo estén presentes las personas participantes.
- 30) Masa máxima de despegue (MTOM): masa máxima de la aeronave no tripulada, incluyendo la carga útil y el combustible, de acuerdo con la definición del fabricante o del constructor, con la que dicha aeronave puede ser utilizada.
- 31) Planeador no tripulado: aeronave no tripulada sostenida en vuelo por la reacción dinámica del aire contra sus superficies de sustentación fijas y cuyo vuelo libre no depende de un motor. Puede disponer de un motor para su uso en casos de emergencia.
- 32) Observador de aeronave no tripulada: persona situada al lado del piloto a distancia que, mediante la observación visual de la aeronave no tripulada sin la ayuda de instrumentos, ayuda al piloto a distancia a mantener dicha aeronave en modo VLOS y a efectuar el vuelo de forma segura.
- 33) Observador del espacio aéreo: persona que asiste al piloto a distancia mediante una observación visual, sin la ayuda de instrumentos, del espacio aéreo en el que se está utilizando la aeronave no tripulada para detectar posibles peligros en el aire.
- 34) Espacio aéreo U-Space: zona geográfica de UAS designada por los Estados miembros, en la que solo se permite que se lleven a cabo operaciones de UAS con el apoyo de servicios de U-Space.
- 35) Servicio de U-Space: servicio basado en servicios digitales y automatización de funciones diseñado para facilitar un acceso protegido, eficiente y seguro al espacio aéreo U-Space para un gran número de UAS.
- 36) Evaluación del riesgo en el espacio aéreo: una evaluación de los riesgos operativos, de seguridad y de protección que tenga en cuenta los niveles de rendimiento en materia de seguridad requeridos, tal como se definen en el Plan Europeo de Seguridad Aérea y el Programa Estatal de Seguridad a que se refieren los artículos 6 y 7 del Reglamento (UE)

2018/1139, el tipo, la complejidad y la densidad del tráfico, la ubicación, las altitudes o alturas y la clasificación del espacio aéreo.

37) Servicio común de información: servicio consistente en la difusión de datos estáticos y dinámicos que permiten la prestación de servicios de U-Space para la gestión del tráfico de aeronaves no tripuladas.

38) Centro de actividad principal: la sede central o el domicilio social de un proveedor de servicios de U-Space o de servicios comunes de información en el Estado miembro en el que se ejercen las principales funciones financieras y el control operativo del proveedor de servicios.

39) Reconfiguración dinámica del espacio aéreo: la modificación temporal del espacio aéreo U-Space para adaptarse a los cambios a corto plazo en la demanda de tráfico tripulado, ajustando los límites geográficos de dicho espacio aéreo U-Space.

40) Para su aplicación al Capítulo V del Real Decreto 517/2024, sobre utilización del espacio aéreo y zonas geográficas de UAS, las establecidas en el artículo 2 del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea (en lo sucesivo, «Reglamento SERA»).

41) Organismo de evaluación de la conformidad: organismo que desempeña actividades de evaluación de la conformidad, entre las que figuran la calibración, el ensayo, la certificación y la inspección.

Artículo 5.- Categorías de operaciones de UAS

Las operaciones de UAS se realizarán en las categorías «abierta», «específica» o «certificada» definidas en los artículos 4, 5 y 6 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947, respectivamente, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) Las operaciones de UAS realizadas en la categoría «abierta» no estarán sujetas a ninguna autorización previa ni a una declaración operacional del operador de UAS antes de que se realice la operación.
- b) Las operaciones de UAS realizadas en la categoría «específica» requerirán una autorización operacional expedida por la autoridad competente de conformidad con el artículo 12 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947, una autorización recibida de conformidad con el artículo 16 de dicho Reglamento o, en las circunstancias definidas en el artículo 5.5 del mismo Reglamento, una declaración de un operador de UAS, con las salvedades especificadas para las actividades no EASA.
- c) Las operaciones de UAS realizadas en la categoría «certificada» requerirán la certificación del UAS con arreglo al Reglamento Delegado (UE) 2019/945, la certificación del operador y, en su caso, la obtención de una licencia por parte del piloto a distancia.

Artículo 6.- Operaciones de UAS en categoría «abierta»

1. Se clasificarán como tales únicamente cuando se cumplan los requisitos siguientes establecidos en el artículo 4 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947:

- a) El UAS pertenece a una de las clases establecidas en el Reglamento Delegado (UE) 2019/945, es de construcción privada o cumple las condiciones definidas en el artículo 20 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.
- b) La masa máxima de despegue de la aeronave no tripulada es inferior a 25 kg.
- c) El piloto a distancia garantiza que la UAS se mantiene a una distancia segura de las personas y que no vuela sobre concentraciones de personas.
- d) El piloto a distancia mantiene en todo momento la UAS dentro del alcance visual, salvo cuando vuele en modo sígueme o cuando se utilice un observador de aeronave no tripulada, tal como se especifica en el Anexo, Parte A del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.
- e) Durante el vuelo, la UAS no se alejará más de 120 m del punto más próximo de la superficie terrestre, salvo cuando sobrevuele un obstáculo, tal como se especifica en el Anexo, Parte A del Reglamento de Ejecución UE 2019/947. La medición de las distancias se adaptará en función de las características geográficas del terreno.
- f) Durante el vuelo, la UAS no transportará mercancías peligrosas ni dejará caer ningún material.

2. Las operaciones de UAS en la categoría «abierta» se dividirán en las tres subcategorías A1, A2 y A3, en función de las limitaciones operacionales, los requisitos aplicables al piloto a distancia y los requisitos técnicos aplicables a los UAS.

3. Si una UAS vuela a menos de 50 m, medidos horizontalmente, de un obstáculo artificial de una altura superior a 105 m, la altura máxima de la operación de UAS podrá incrementarse en hasta 15 m por encima de la altura del obstáculo a petición de la entidad responsable del obstáculo.

4. Los planeadores no tripulados con una MTOM, incluida la carga útil, inferior a 10 kg, podrán volar a una distancia superior a 120 m desde el punto más próximo en la superficie terrestre, a condición de que el planeador no vuele en ningún momento a una altura de más de 120 m por encima del piloto a distancia.

Artículo 7.- Operaciones de UAS de la subcategoría A1

Las operaciones de la subcategoría A1 deberán cumplir todas las condiciones siguientes:

1) En el caso de UAS del apartado 5.d) del presente artículo, se realizarán de forma que el piloto no la haga volar por encima de concentraciones de personas y prevea razonablemente que no la hará volar por encima de ninguna persona no participante; en caso de vuelo inesperado por encima de personas no participantes, el piloto reducirá al mínimo posible el tiempo durante el cual la UAS vuele por encima de ellas.

2) En el caso de UAS del apartado 5.a), b) y c) del presente artículo, se realizarán de tal manera que el piloto pueda hacerla volar por encima de personas no participantes, pero nunca por encima de concentraciones de personas.

3) No obstante lo dispuesto en el artículo 6.1.d) de este reglamento, se realizarán, cuando esté activo el modo sígueme, hasta una distancia de 50 m del piloto.

4) Serán realizadas por un piloto a distancia:

a) Que esté familiarizado con las instrucciones facilitadas por el fabricante del UAS.

b) En el caso de UAS de clase C1, que haya completado un curso de formación en línea y haya superado con éxito un examen de conocimientos teóricos en línea organizado por la autoridad competente o por una entidad designada por la autoridad competente de un Estado miembro.

5) Se realizarán con una UAS:

a) Que tenga una MTOM, incluida la carga útil, inferior a 250 g y una velocidad operativa máxima inferior a 19 m/s, en el caso de UAS de construcción privada.

b) Que cumpla los requisitos definidos en el artículo 20.a) del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.

c) Que lleve marcado de clase C0 y cumpla los requisitos aplicables a esa clase, según se definen en la Parte 1 del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2019/945, o

d) Que lleve marcado de clase C1, cumpla los requisitos aplicables a esa clase, según se definen en la Parte 2 del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2019/945, y sea utilizada con un sistema activo y actualizado de identificación a distancia directa y función de geoconsciencia.

Artículo 8.- Operaciones de UAS de la subcategoría A2

Las operaciones de la subcategoría A2 deberán cumplir todas las condiciones siguientes:

1) Se realizarán de forma que la UAS no vuele por encima de personas no participantes y las operaciones del UAS se lleven a cabo a una distancia horizontal segura de al menos 30 m de ellas; el piloto a distancia podrá reducir la distancia de seguridad horizontal hasta un mínimo de 5 m de una persona no participante cuando utilice una UAS con una función activa de modo de baja velocidad y tras evaluar la situación en lo que concierne a:

- a) las condiciones meteorológicas.
- b) las prestaciones de la UAS.
- c) el aislamiento de la zona sobrevolada.

2) Las realizará un piloto a distancia que esté familiarizado con las instrucciones del fabricante del UAS y disponga de un certificado de competencia de piloto a distancia emitido por la autoridad competente o por una entidad designada por la autoridad competente de un Estado miembro.

3) Se realizarán con una UAS con marcado de clase C2 que cumpla los requisitos aplicables a esa clase, según se definen en la Parte 3 del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2019/945, y sea utilizada con un sistema activo y actualizado de identificación a distancia directa y función de geoconsciencia.

Artículo 9.- Operaciones de UAS de la subcategoría A3

Las operaciones de la subcategoría A3 deberán cumplir todas las condiciones siguientes:

1) Se realizarán en una zona en la que el piloto prevea razonablemente que no se pondrá en peligro a ninguna persona no participante dentro del espacio en el que vuele la UAS.

2) Se realizarán a una distancia horizontal segura, de un mínimo de 150 m, de zonas residenciales, comerciales, industriales o recreativas.

3) Se realizarán por un piloto a distancia que esté familiarizado con las instrucciones facilitadas por el fabricante del UAS, haya completado un curso de formación en línea y haya superado el examen de conocimientos teóricos en línea mencionado en el Punto 4.b) de la sección UAS.OPEN.020 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.

4) Se realizarán con una UAS:

- a) Que tenga una MTOM, incluida la carga útil, inferior a 25 kg, en el caso de UAS de construcción privada, o

b) Que cumpla los requisitos definidos en el artículo 20.b) del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.

c) Que lleve marcado de clase C2, cumpla los requisitos aplicables a esa clase, según se definen en la Parte 3 del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2019/945, y sea utilizada con un sistema activo y actualizado de identificación a distancia directa y función de geoconsciencia, o

d) Que lleve marcado de clase C3, cumpla los requisitos aplicables a esa clase, según se definen en la Parte 4 del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2019/945, y sea utilizada con un sistema activo y actualizado de identificación a distancia directa y función de geoconsciencia, o

e) Que lleve marcado de clase C4 y cumpla los requisitos aplicables a esa clase, según se definen en la Parte 5 del Anexo del Reglamento Delegado (UE) 2019/945.

Artículo 10.- Responsabilidades del operador de UAS en categoría «abierta»

El operador de UAS cumplirá todas las condiciones siguientes:

1) Elaborará procedimientos operacionales adaptados al tipo de operación y al riesgo que conlleva.

2) Garantizará que en todas las operaciones se utilice eficazmente el espectro radioeléctrico y se promueva su uso eficaz con el fin de evitar interferencias perjudiciales.

3) Designará a un piloto a distancia para cada vuelo.

4) Garantizará que los pilotos a distancia y todos los demás miembros del personal que realicen tareas de apoyo de las operaciones estén familiarizados con las instrucciones facilitadas por el fabricante del UAS, y:

a) Tengan las competencias adecuadas correspondientes a la subcategoría de operaciones de UAS previstas, de conformidad con las secciones UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 o UAS.OPEN.040 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947 para realizar sus tareas.

b) Estén plenamente familiarizados con los procedimientos del operador de UAS.

c) Reciban la información pertinente para la operación de UAS prevista acerca de toda zona geográfica publicada por el Estado miembro de la operación conforme al artículo 15 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.

5) Actualizará la información en el sistema de geoconsciencia cuando sea aplicable en función del lugar previsto de la operación.

6) En el caso de una operación con una UAS de una clase C0, C1, C2, C3 O C4, se asegurará de que:

- a) El UAS va acompañado de la correspondiente declaración UE de conformidad, incluida la referencia a la clase adecuada, y
- b) La etiqueta de identificación de la clase correspondiente está colocada en la UAS.

7) Garantizará, en el caso de una operación de UAS de las subcategorías A2 o A3, que todas las personas participantes presentes en la zona de la operación hayan sido informadas de los riesgos y hayan aceptado participar de forma explícita.

Artículo 11.- Responsabilidades del piloto a distancia en categoría «abierta»

1) Antes de iniciar una operación de UAS, el piloto a distancia:

- a) Tendrá las competencias correspondientes a la subcategoría de operaciones de UAS previstas en las secciones UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030 o UAS.OPEN.040 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947 para desempeñar sus tareas y portará una prueba de dichas competencias durante la utilización del UAS, salvo cuando utilice una UAS de conformidad con el Punto 5.a), b) o c) de la sección UAS.OPEN.020 de dicho Reglamento de Ejecución.
- b) Obtendrá información actualizada pertinente para la operación de UAS prevista sobre cualquier zona geográfica conforme al artículo 15 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.
- c) Observará el entorno operativo, comprobará la presencia de obstáculos y, salvo que opere en la subcategoría A1 con una UAS a la que se refiere el Punto 5.a), b) o c) de la sección UAS.OPEN.020 del citado Reglamento de Ejecución, comprobará si está presente alguna persona no participante.
- d) Se asegurará de que el UAS está en condiciones de realizar el vuelo previsto con seguridad y, si procede, comprobará que la identificación directa a distancia está activa y actualizada.
- e) Si el UAS lleva una carga útil adicional, verificará que su masa no supera la MTOM determinada por el fabricante o el límite de MTOM de su clase.

2) Durante el vuelo, el piloto a distancia:

- a) 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.
- b) Mantendrá la UAS en modo VLOS y mantendrá un riguroso control visual del espacio aéreo que la rodea con el fin de evitar cualquier riesgo de colisión con una aeronave tripulada; interrumpirá el vuelo si la operación supone un riesgo para otras aeronaves, personas, animales, el medio ambiente o bienes.
- c) Respetará las limitaciones operacionales en las zonas geográficas determinadas conforme al artículo 15 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.
- d) Será capaz de mantener el control de la UAS, salvo en caso de pérdida de conexión o si utiliza una UAS de vuelo libre.
- e) Utilizará la UAS de acuerdo con las instrucciones facilitadas por el fabricante, incluida toda limitación aplicable.
- f) Respetará los procedimientos del operador, si están disponibles.
- g) Durante las operaciones nocturnas, se asegurará de que se activa una luz verde intermitente en la UAS.

3) Los pilotos a distancia y los operadores de UAS no harán volar la aeronave cerca o dentro de zonas en las que se estén llevando a cabo operaciones de emergencia, salvo que los servicios de emergencia responsables les hayan dado permiso para hacerlo.

4) A los efectos del apartado 2.b) del presente artículo, los pilotos a distancia podrán estar asistidos por un observador de UAS. En tal caso, se establecerá una comunicación clara y eficaz entre ellos.

Artículo 12.- Operaciones de UAS en categoría «específica»

1. Comprende aquellas operaciones de UAS con un riesgo medio que no pueden realizarse en categoría abierta cuando no se cumpla uno de los requisitos establecidos en el artículo 4 o en la Parte A del Anexo del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.

2. La operación de UAS en categoría «específica» realizada en las actividades o servicios no EASA conforme a un escenario estándar o por un escenario estándar nacional adoptado por la AESA, no requiere la presentación de la declaración operacional prevista en el artículo 5.5 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947. No obstante, el organismo investido de autoridad pública responsable de la respectiva actividad o servicio no EASA se asegurará de que la operación se realiza con sujeción al correspondiente escenario estándar, de conformidad con lo previsto en el artículo 60.3 del Real Decreto 517/2024.

3. El resto de las operaciones de UAS en categoría «específica» no requerirán la autorización operacional, si bien será precisa la realización previa de la evaluación del riesgo operacional prevista en el artículo 11 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947, así como de su solvencia técnica y profesional y de la adecuación de las medidas de atenuación aplicables, de conformidad con lo previsto en el artículo 60.3 del Real Decreto 517/2024.

4. Para la evaluación del riesgo operacional a que se refiere el apartado anterior serán válidos:

- a) Los estándares técnicos publicados por la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea como AMC.
- b) Los estándares técnicos adoptados como AMC por la AESA y publicados en su página web.
- c) La metodología para la evaluación del riesgo de las operaciones en la categoría «específica» («SORA») desarrollada por las Autoridades Conjuntas para la Reglamentación de Sistemas no Tripulados («JARUS»), cuando los estándares técnicos establecidos en los subapartados a) y b) anteriores no se ajusten a la naturaleza de las operaciones pretendidas.

5. Corresponde, por tanto, al organismo responsable de dicha actividad autorizar la ejecución de las actividades, asegurar que se realizan de conformidad con la normativa aplicable de acuerdo con su categoría operacional y adoptar los procedimientos que determinen las medidas de mitigación que deban aplicarse.

En todo caso, se debe garantizar un nivel de seguridad equivalente, teniendo en cuenta los objetivos de seguridad del Reglamento Base y de sus actos delegados y de ejecución.

Artículo 13.- Responsabilidades del operador de UAS en categoría «específica»

1) El operador de UAS cumplirá todas las condiciones siguientes:

- a) Establecer procedimientos y limitaciones en función del tipo de la operación prevista y a su riesgo, en particular:
 - i. Procedimientos operacionales para garantizar la seguridad de las operaciones.
 - ii. Procedimientos para garantizar que en la operación prevista se cumplan los requisitos de protección aplicables a la zona de la operación.
 - iii. Medidas de protección contra interferencias ilegales y el acceso no autorizado.
 - iv. Procedimientos para garantizar que todas las operaciones sean conformes con el Reglamento (UE) 2016/679, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos; en

particular, el operador de UAS llevará a cabo una evaluación de impacto sobre la protección de datos, cuando así lo requiera la autoridad nacional de protección de datos en aplicación del artículo 35 del Reglamento (UE) 2016/679.

v. Directrices para que sus pilotos a distancia planifiquen las operaciones de UAS de manera que se minimicen las molestias, en particular el ruido y otras molestias relacionadas con las emisiones, para las personas y los animales.

b) Designar a un piloto a distancia para cada vuelo o, en el caso de operaciones autónomas, garantizar que durante todas las fases del vuelo se asignen adecuadamente las responsabilidades y tareas, especialmente las definidas en los Puntos 2 y 3 de la sección UAS.SPEC.060 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.

c) Garantizar que en todas las operaciones se utilice eficazmente el espectro radioeléctrico y se promueva su uso eficaz con el fin de evitar interferencias perjudiciales.

d) Garantizar que, antes de llevar a cabo las operaciones, los pilotos a distancia cumplan todas las condiciones siguientes:

i. Tener las competencias adecuadas para llevar a cabo sus tareas en consonancia con la formación aplicable determinada por la autorización operacional.

ii. Seguir una formación de piloto a distancia centrada en las competencias, que abarque las establecidas en el artículo 8.2 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.

iii. Seguir una formación de piloto a distancia, tal como se define en la autorización operacional, para realizar las operaciones que requieran esa autorización; esta formación se impartirá en cooperación con una entidad designada por la autoridad competente.

iv. Seguir una formación de piloto a distancia para operaciones sujetas a una declaración que se llevarán a cabo de conformidad con las medidas de atenuación definidas en el escenario estándar.

v. Haber sido informado sobre el manual de operaciones del operador de UAS, si así lo requieren la evaluación del riesgo y los procedimientos establecidos de conformidad con la letra a) del presente apartado 1.

vi. Obtener información actualizada pertinente para la operación prevista acerca de toda zona geográfica determinada de conformidad con el artículo 15 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.

e) Garantizar que el personal encargado de las tareas esenciales para la operación de UAS, distinto del propio piloto a distancia, cumpla todas las condiciones siguientes:

i. Haber completado la formación prevista.

ii. Haber sido informado sobre el manual de operaciones del operador de UAS, si así lo requiere la evaluación del riesgo, y sobre los procedimientos establecidos de conformidad con la letra a) del presente apartado 1.

- iii. Haber obtenido información actualizada pertinente para la operación prevista acerca de toda zona geográfica determinada de conformidad con el artículo 15 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.
- f) Llevar a cabo cada operación con arreglo a las limitaciones, las condiciones y las medidas de atenuación que se definen en la declaración o se especifican en la autorización operacional.
- g) Llevar y mantener actualizado un registro de:
 - i. Todas las cualificaciones pertinentes y los cursos de formación completados por el piloto a distancia y el resto del personal encargado de tareas esenciales para la operación de UAS y por el personal de mantenimiento, durante al menos tres años después de que dichas personas hayan dejado de trabajar con la organización o hayan cambiado de puesto en la organización.
 - ii. Las actividades de mantenimiento realizadas en los UAS durante un mínimo de tres años.
 - iii. La información sobre operaciones de UAS, que comprenderá cualquier suceso inusual de carácter técnico u operacional y otros datos que requieran la declaración o la autorización operacional, durante un mínimo de tres años.
- h) Utilizar UAS que, como mínimo, estén diseñados para que, en caso de avería, no vuelen fuera del volumen de la operación ni causen un accidente mortal; además, las interfaces persona-máquina deberán reducir al mínimo el riesgo de error del piloto y no causar un cansancio excesivo.
- i) Mantener el UAS en un estado adecuado para un funcionamiento seguro mediante:
 - i. Como mínimo, el establecimiento de instrucciones de mantenimiento y el empleo de personal de mantenimiento debidamente formado y cualificado.
 - ii. El cumplimiento de la sección UAS.SPEC.100 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947, si así se requiere.
 - iii. La utilización de una UAS diseñada para reducir al mínimo el ruido y otras emisiones, teniendo en cuenta el tipo de operaciones previstas y las zonas geográficas en las que el ruido y otras emisiones de la aeronave sean motivo de preocupación.
- j) Establecer y mantener actualizada una lista de los pilotos a distancia designados para cada vuelo.
- k) Establecer y mantener actualizada una lista del personal de mantenimiento empleado por el operador para realizar las actividades de mantenimiento.
- l) Velar por que cada UAS lleve instalados:
 - i. Al menos una luz verde intermitente con fines de visibilidad de la aeronave.
 - ii. Un sistema activo y actualizado de identificación a distancia.

Artículo 14.- Responsabilidades del piloto a distancia en categoría «específica»

1) El piloto a distancia:

- a) 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.
- b) Tendrá las competencias adecuadas de piloto a distancia, tal como se establecen en la autorización operacional, en el escenario estándar definido en el Apéndice 1 o en el LUC del Reglamento de Ejecución UE 2019/947 y portará una prueba de dichas competencias durante la utilización del UAS.
- c) Estará familiarizado con las instrucciones facilitadas por el fabricante del UAS.

2) Antes de iniciar una operación de UAS, el piloto a distancia cumplirá todas las condiciones siguientes:

- a) Obtener información actualizada pertinente para la operación prevista acerca de toda zona geográfica determinada conforme al artículo 15 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.
- b) Garantizar que el entorno operativo sea compatible con las limitaciones y condiciones autorizadas o declaradas.
- c) Asegurarse de que el UAS está en condiciones adecuadas para realizar el vuelo previsto con seguridad y, en su caso, comprobar que la identificación directa a distancia está activa y actualizada.
- d) Garantizar 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 la autorización operacional o en las condiciones publicadas por el Estado miembro para la zona geográfica de la operación de conformidad con el artículo 15 del citado Reglamento de Ejecución.

3) Durante el vuelo, el piloto a distancia:

- a) Respetará las limitaciones y condiciones autorizadas o 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 determinadas en el artículo 15 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947.
- 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 operaciones de emergencia, salvo que los servicios de emergencia responsables le hayan dado permiso para hacerlo.

Artículo 15.- Operaciones de UAS en categoría «certificada»

1. Se clasificarán como tal únicamente cuando se cumplan los requisitos siguientes:

- a) El UAS está certificado con arreglo al artículo 40.1.a), b) y c) del Reglamento Delegado UE 2019/945.
- b) La operación se realiza en cualquiera de las condiciones siguientes:
 - i. Implica volar sobre concentraciones de personas.
 - ii. Conlleva el transporte de personas.
 - iii. Conlleva el transporte de mercancías peligrosas que pueden entrañar un riesgo elevado para terceros en caso de accidente.

Además, se clasificarán en esta categoría si la autoridad competente, sobre la base de la evaluación del riesgo, considera que el riesgo de la operación no puede atenuarse adecuadamente sin la certificación del UAS y del operador de UAS y, en su caso, sin la obtención de una licencia por parte del piloto a distancia.

2. Para la realización de las actividades o servicios no EASA de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento en la categoría «certificada», se requerirá que el organismo investido de autoridad pública responsable de la respectiva actividad o servicio no EASA esté certificado como operador de UAS conforme a lo previsto en el artículo 19 del Real Decreto 517/2024.

3. La realización del resto de las actividades o servicios no EASA en la categoría «certificada» no requiere la certificación como operador de UAS. No obstante, se deberá asegurar que la operación se realiza manteniendo estándares de seguridad equivalentes a los exigibles a los operadores de UAS certificados, a cuyo efecto debe:

- a) Disponer de un manual de operaciones y asegurarse de que la operación se desarrolla conforme a los procedimientos definidos en él.
- b) Tener establecido un sistema de gestión de la seguridad que se ajuste a los procedimientos definidos en su manual.
- c) Asegurarse de que las operaciones se realizan con sujeción a las condiciones y limitaciones establecidas en el certificado de aeronavegabilidad de la UAS y de la unidad de mando y sus sistemas, y de que se cumplen los procedimientos de mantenimiento definidos.
- d) En su caso, garantizar que los pilotos a distancia tienen una licencia válida en vigor o estén debidamente cualificados y sigan siendo competentes.

TÍTULO III.- ORGANIZACIÓN Y FUNCIONES

Artículo 16.- 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 Jerez de la Frontera, sin perjuicio de la responsabilidad del piloto al mando de la aeronave de asegurarse de que las operaciones se realizan con sujeción a las disposiciones de este reglamento y de las establecidas en el Real Decreto 517/2024 y en el Reglamento de Ejecución UE 2019/947 que les sean de aplicación.

2. 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 UAS. Los oficiales encargados del turno, en casos de emergencia o urgente necesidad, adoptarán las medidas iniciales para su uso en el servicio, comunicándolo inmediatamente a la Jefatura del Cuerpo.

3. Solo podrán intervenir en una operación con UAS los miembros del Cuerpo de Policía Local de Jerez de la Frontera que tengan la formación y habilitación necesaria para su uso, cumpliendo los requisitos establecidos en este reglamento, en el Real Decreto 517/2024 y en el Reglamento de Ejecución UE 2019/947.

Artículo 17.- Funciones a desarrollar con UAS

1. Las operaciones realizadas con UAS por parte de los miembros del Cuerpo de Policía Local de Jerez de la Frontera tendrán como objetivo el desarrollo de sus funciones establecidas en el artículo 53 de la Ley 2/1986:

- a) Proteger a las Autoridades de las Corporaciones Locales y vigilancia o custodia de sus edificios e instalaciones.
- b) Ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación.
- c) Instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano.
- d) Policía Administrativa, en lo relativo a las Ordenanzas, Bandos y demás disposiciones municipales dentro del ámbito de su competencia.
- e) Participar en las funciones de Policía Judicial en la forma establecida en el artículo 29.2 de la Ley 2/1986.

f) La prestación de auxilio, en los casos de accidente, catástrofe o calamidad pública, participando, en la forma prevista en las Leyes, en la ejecución de los planes de Protección Civil.

g) Efectuar diligencias de prevención y cuantas actuaciones tiendan a evitar la comisión de actos delictivos en el marco de colaboración establecido en las Juntas de Seguridad.

h) Vigilar los espacios públicos y colaborar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y con la Policía de las Comunidades Autónomas en la protección de las manifestaciones y el mantenimiento del orden en grandes concentraciones humanas, cuando sean requeridos para ello.

i) Cooperar en la resolución de los conflictos privados cuando sean requeridos 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 Jerez 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 IV.- CONDICIONES PARA LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO

Artículo 18.- Zonas geográficas de UAS generales y particulares

Además de las limitaciones de vuelo generales según la categoría de la operación («abierta», «específica», «certificada»), se definen zonas geográficas de UAS, las cuales corresponden a volúmenes de espacios aéreo en las que se pueden permitir, restringir o excluir operaciones de UAS por motivos de seguridad pública, protección de infraestructuras y otros usuarios del espacio aéreo, protección de la privacidad y del medio ambiente. Estas zonas las define cada Estado en su territorio. Son las denominadas zonas geográficas de UAS generales y particulares.

En estas zonas geográficas de UAS las operaciones con UAS se realizarán, cuando estén permitidas, con sujeción a las limitaciones y condiciones operacionales establecidas en cada una de ellas y a lo previsto en el Capítulo V del Real Decreto 517/2024, sin perjuicio del cumplimiento de las demás disposiciones aplicables a la operación.

En estas zonas se pueden:

- a) Prohibir algunas o todas las operaciones de UAS, imponer condiciones particulares para algunas o todas las operaciones de UAS o exigir una autorización operacional previa para algunas o todas las operaciones de UAS.
- b) Someter las operaciones de UAS a normas medioambientales específicas.
- c) Restringir el acceso únicamente a determinadas clases de UAS.
- d) Restringir el acceso únicamente a UAS con determinadas características técnicas, en particular sistemas de identificación a distancia o sistemas de geoconsciencia.
- e) Establecer exenciones de uno o varios de los requisitos de la categoría abierta.

Artículo 19.- Zonas geográficas de UAS generales

a) Prohibidas, restringidas y asociadas a la gestión del uso flexible del espacio aéreo.

1. Constituyen zonas geográficas de UAS generales las zonas prohibidas y restringidas para la Defensa, la protección de los intereses nacionales o la seguridad pública; las zonas restringidas para la protección medioambiental; las zonas restringidas al vuelo fotográfico (ZRVF); y las estructuras de espacio aéreo asociadas a la gestión del uso flexible del espacio aéreo definidas, respectivamente, en los artículos 18, 19, 20 y 17 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre.

2. Las prohibiciones, limitaciones y condiciones operacionales de UAS en estas zonas son las establecidas en el artículo 17, 18.2 y 3, 19.2 y 3, y 20 del Real Decreto 1180/2018.

b) Por razón de la seguridad militar, de la Defensa Nacional y de la seguridad del Estado.

1. Se entienden como tales:

1. Las zonas de interés para la Defensa nacional, de seguridad de las instalaciones militares o de las instalaciones civiles declaradas de interés militar y las de acceso restringido a la propiedad por parte de extranjeros y sus zonas de seguridad.

2. Las instalaciones militares y otros bienes inmuebles de dominio público no incluidos en el punto anterior afectos a la Defensa Nacional.

3. Las infraestructuras e instalaciones afectas a la seguridad del Estado y sus zonas asociadas, en particular, sus zonas de seguridad.

2. Para realizar vuelos de UAS sobre estas zonas, el operador deberá contar, además de con las autorizaciones correspondientes en función de su categoría, con el permiso previo y expreso del titular o del gestor responsable de las infraestructuras, instalaciones o terrenos a sobrevolar o, en su caso, de la autoridad que determine el Ministerio de Defensa.

3. Salvo permiso expreso de la autoridad competente del Ministerio de Defensa, los operadores de UAS deben evitar en lo posible sobrevolar las unidades militares terrestres, marítimas o aéreas desplegadas o en desplazamiento fuera de dichas zonas.

c) Por razón de la protección de las instalaciones e infraestructuras en las que se prestan servicios esenciales para la comunidad.

1. Son aquellas en las que existen infraestructuras o instalaciones que, de acuerdo con su normativa específica, prestan servicios esenciales para la comunidad, y en todo caso las siguientes:

a) Centrales energéticas, industrias petroquímicas o químicas, refinerías, servicios de suministro y depósitos de combustible.

b) Infraestructuras portuarias y ferroviarias, carreteras y demás infraestructuras de transporte, excepto los aeródromos y helipuertos, los cuales se regirán por su zona geográfica de UAS general por razón de la seguridad operacional en el entorno de aeródromos y helipuertos, civiles y militares.

c) Infraestructuras de servicios de suministro y distribución de agua, gas y electricidad.

d) Infraestructuras de tecnologías de la información y comunicaciones.

e) Cuando no estén incluidas en las zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad ciudadana y la protección de personas y bienes en entornos urbanos, se consideran instalaciones en las que se prestan servicios esenciales para la comunidad:

1.º Los cuarteles, comisarías y recintos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

2.º Los hospitales de titularidad pública o privada.

3.º Los centros de salud de titularidad pública.

2. Dentro de estas zonas no se podrán realizar operaciones con UAS salvo permiso previo y expreso del titular o del gestor responsable de la instalación o infraestructura y, en su caso, en las condiciones que éste determine.

3. En relación con el resto de las instalaciones e infraestructuras en las que se prestan servicios esenciales para la comunidad, salvo las ferroviarias, a las operaciones de UAS realizadas en el ejercicio de las actividades o servicios no EASA no le serán de aplicación las prohibiciones y limitaciones previstas en el apartado anterior.

d) Por razón de la seguridad ciudadana y la protección de personas y bienes en entornos urbanos.

1. Son aquellas asociadas a los entornos urbanos, considerándose tales aquellos que se circunscriban a alguna de las superficies siguientes:

- a) Núcleos de población con áreas consolidadas por la edificación.
- b) Áreas residenciales, comerciales o industriales cuyos terrenos cuenten, acumulativamente, al menos, con accesos rodados, vías públicas pavimentadas para acceso peatonal, evacuación de aguas y alumbrado público.
- c) Áreas recreativas, que sean de acceso público y en las existan construcciones o instalaciones, permanentes o eventuales para el ocio, el recreo o el deporte, entre las que, en todo caso, se encuentran las playas que reúnan ambos requisitos así como los parques o jardines de competencia de las Entidades locales.

2. Estas zonas no son aplicables a las operaciones realizadas en ejecución de actividades o servicios no EASA.

e) Por razón de la seguridad operacional en el entorno de los aeródromos o helipuertos, civiles o militares.

1. Son aquellas definidas en el artículo 41 del Real Decreto 517/2024 (aeródromos civiles de uso público y aeródromos militares de cualquier tipo, cuando en ambos casos no sean helipuertos; helipuertos civiles de uso público y helipuertos militares de cualquier tipo; aeródromos civiles de uso restringido que no sean helipuertos; helipuertos civiles de uso restringido).

2. En estas zonas está prohibida la operación de UAS, con la excepción recogida en el artículo 44 del Real Decreto 517/2024, de manera que podrán realizarse operaciones de UAS en el marco de actividades o servicios no EASA sin que sea necesario aplicar el procedimiento operativo para la coordinación previsto en el artículo 43 del Real Decreto 517/2024, siempre que se den simultáneamente las siguientes condiciones:

- a) No se trate de aeródromos o helipuertos civiles de uso público o aeródromos o helipuertos militares.
- b) Se trate de operaciones urgentes, que por su naturaleza y premura no admitan demoras y por ello no puedan ser planificadas ni coordinadas con la antelación requerida.
- c) El operador de UAS cuente con una evaluación del riesgo operacional en la que se contemple la realización de este tipo de operaciones de UAS y tome las medidas de atenuación complementarias para garantizar niveles de seguridad equivalentes a los previstos para dichas zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad operacional en el entorno de aeródromos y helipuertos, civiles y militares o zonas geográficas de UAS particulares creadas con esta finalidad.

f) Por razón de la seguridad operacional en espacio aéreo controlado y en zonas de información de vuelo (FIZ).

En estas zonas está prohibida la operación de UAS, salvo que se realice con sujeción a alguna de las siguientes reglas:

- a) Las operaciones se realicen con UAS dentro del alcance visual del piloto (VLOS), a una altura máxima de 60 metros y fuera de las zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad operacional en el entorno de los aeródromos o helipuertos, civiles o militares, establecidas en el artículo 41 Real Decreto 517/2024 o particulares creadas con esta finalidad.
- b) El operador de UAS garantice la seguridad de la operación mediante el procedimiento operativo para la coordinación establecido con el proveedor de servicios de tránsito aéreo (ATS) designado en el espacio aéreo de que se trate, de conformidad con el artículo 43 Real Decreto 517/2024, y la operación se ajuste a lo establecido a través de dicho procedimiento operativo.

Las operaciones previstas en este apartado a) están exentas de la presentación de un plan de vuelo y de la previa autorización del control de tránsito aéreo o comunicación al personal de información de vuelo de aeródromo.

En las operaciones previstas en este apartado b) deberá presentarse plan de vuelo salvo que el proveedor ATS no lo considere necesario en el procedimiento operativo para la coordinación.

Artículo 20.- Zonas geográficas de UAS particulares

1. El establecimiento de zonas geográficas de UAS particulares por motivos de seguridad, protección, privacidad o medio ambiente conforme al artículo 15.1 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947 estará sujeto al cumplimiento de las siguientes condiciones:

- a) Solo podrán establecerse por razones de interés general relativas a la seguridad, protección, privacidad o medio ambiente, no satisfechos a través de las zonas geográficas de UAS generales, sin que tengan tal consideración las que respondan a intereses particulares, aunque dichos intereses afecten a una pluralidad de interesados.
- b) Las razones de interés general deben tener carácter permanente, sin perjuicio de que la zona geográfica de UAS particular pueda activarse por periodos temporales sucesivos en el tiempo.

c) Las limitaciones a la operación de UAS que, en su caso, se establezcan serán las mínimas imprescindibles para la satisfacción del interés general que las justifica.

En las zonas geográficas de UAS particulares designadas como espacio aéreo U-Space serán de aplicación las siguientes exenciones a las actividades o servicios no EASA:

- a) La exención al requisito de identificación a distancia prevista en el artículo 15 del Real Decreto 517/2024.
- b) Las exenciones previstas en las zonas geográficas de UAS generales que sean aplicables.
- c) Las exenciones previstas en otras zonas geográficas de UAS particulares que, no habiendo sido designadas como U-Space, coincidan, aun en parte, con el espacio aéreo de la zona geográfica de UAS particular designada como U-Space.

TÍTULO V.- REGISTROS, COMPETENCIAS Y COOPERACIÓN

Artículo 21.- Registro de operadores de UAS

La inscripción en el Registro de operadores de UAS debe realizarse salvo que se trate de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad regulados por la Ley Orgánica 2/1986, el Centro Nacional de Inteligencia, la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera o la Dirección General de Tráfico, exceptuados de conformidad con el artículo 13.2 del Real Decreto 517/2024.

La inscripción en el Registro de operadores UAS, en su condición de operadores, de actividades o servicios no EASA realizados directamente por el organismo investido de autoridad pública responsable de la respectiva actividad o servicio, cuando se trate de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad regulados por la Ley Orgánica 2/1986, el Centro Nacional de Inteligencia, la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera o la Dirección General de Tráfico, es voluntaria, quedando sujetos a partir del momento en que ésta se produzca al cumplimiento de lo previsto en el artículo 14 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947 y en el Real Decreto 517/2024.

Artículo 22.- Competencias

1. En relación con las actividades o servicios no EASA realizados directamente por el organismo investido de autoridad pública responsable de la respectiva actividad o servicio no EASA, las competencias de la AESA previstas en el artículo 18 del Reglamento de Ejecución UE 2019/947, salvo sus letras f), h), i) y j), se extienden sobre los requisitos y

obligaciones de dicho Reglamento de Ejecución y del Real Decreto 517/2024 en su Capítulo III que le sean exigibles.

2. En la realización de actividades o servicios no EASA llevados a cabo directamente por un organismo investido de autoridad pública, corresponde a dicho organismo:

- a) Autorizar la ejecución de las operaciones de UAS.
- b) Adoptar las medidas para asegurar que dichas operaciones se realizan de conformidad con las disposiciones del Reglamento de Ejecución UE 2019/947 y del Real Decreto 517/2024 que le sean aplicables según su categoría.
- c) Adoptar los procedimientos que aseguren el cumplimiento de los requisitos del Reglamento de Ejecución UE 2019/947 y del Real Decreto 517/2024 que le sean aplicables y determinen las medidas de atenuación que deban aplicarse, todo ello garantizando un nivel equivalente de seguridad y teniendo en cuenta los objetivos de seguridad del Reglamento Base CEE 3922/91 y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo.

3. Corresponde al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible el ejercicio de las competencias previstas en el artículo 18.f) del Reglamento de Ejecución UE 2019/947, a cuyo efecto designará la entidad responsable de la puesta a disposición, en un formato digital común único, de la información sobre las zonas geográficas de UAS identificadas en territorio y espacio aéreo de soberanía española.

Artículo 23.- Cooperación

1. Cuando conforme al deber de colaboración de los ciudadanos ante situaciones de catástrofe y de emergencia de protección civil previstas en la Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil, las autoridades públicas responsables de la gestión de tales situaciones requieran la colaboración de operadores no investidos de autoridad pública, éstos podrán operar en las mismas condiciones previstas para las actividades o servicios no EASA realizadas directamente por el organismo investido de autoridad pública responsable de la respectiva actividad o servicio no EASA. En estos casos:

- a) La autoridad pública que requiera la colaboración:
 - 1.º Debe recurrir, siempre que sea posible, a operadores de UAS registrados como tales y que cuenten con las habilitaciones necesarias para la realización de la categoría de operaciones de que se trate.
 - 2.º Debe establecer las medidas de coordinación necesarias entre los distintos medios aéreos intervinientes para minimizar los riesgos a las aeronaves tripuladas y a terceros.

b) El operador debe planificar y ejecutar estos vuelos de modo que minimice los riesgos para terceros.

2. Para dichas situaciones de catástrofe y emergencia y en el caso de las actividades o servicios no EASA que vayan a realizarse en nombre de un organismo investido de autoridad pública por operadores de UAS que no formen parte de dicho organismo, ni de otro igualmente investido de autoridad pública, el organismo responsable de la actividad o servicio autorizará la ejecución de las operaciones de UAS y se asegurará de que los operadores que vayan a operar en su nombre se ajustan a las disposiciones aplicables del Reglamento de Ejecución UE 2019/947 y del Real Decreto 517/2024 para su categoría operacional, y no permitirá que se lleven a cabo las operaciones en su nombre cuando los operadores no acrediten poseer las habilitaciones necesarias conforme a dicho Reglamento de Ejecución, incluidas las de su personal, para llevar a cabo las operaciones previstas por el organismo investido de autoridad pública responsable de la operación.

3. Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y la AESA cooperarán, en el ámbito de sus respectivas competencias, para garantizar el cumplimiento del Reglamento de Ejecución UE 2019/947 y del Real Decreto 517/2024, a cuyo efecto el Ministerio del Interior y la AESA compartirán o cederán, con sujeción a lo previsto en la normativa sobre protección de datos de carácter personal, los datos e información de que dispongan y que sean necesarios para el ejercicio de sus respectivas funciones.

Corresponde en todo caso al Ministerio del Interior la coordinación de esta información entre las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado dependientes del Gobierno de la Nación, los cuerpos de policía dependientes de las Comunidades Autónomas y, cuando proceda, los cuerpos de policía local.

Artículo 24.- Notificación de accidentes e incidentes graves

Los operadores de las actividades o servicios no EASA de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento realizados directamente por el organismo investido de autoridad pública o en nombre de éste, ya sean en la categoría «abierta», «específica» o «certificada», están obligados a notificar a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil los accidentes e incidentes graves definidos 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.

Artículo 25.- Excepción de la obligación de aseguramiento

Las operaciones de UAS realizadas íntegramente en espacios interiores y las realizadas por UAS ancladas excluidas del ámbito de aplicación del Real Decreto 517/2024 en su artículo 3.2.a) y b), quedan excepcionadas de las obligaciones de aseguramiento establecidas en los artículos 126 y 127 de la Ley 48/1960, de 21 de julio.

Artículo 26.- Entidad responsable para la puesta a disposición de información sobre zonas geográficas de UAS en un formato digital común único

La entidad pública empresarial ENAIRE es la entidad responsable de la puesta a disposición, en un formato digital común único, de la información sobre las zonas geográficas de UAS identificadas en territorio y espacio aéreo de soberanía española.

TÍTULO VI.- REQUISITOS DE LOS SISTEMAS DE AERONAVES NO TRIPULADAS

Artículo 27.- Tipología

Las UAS adscritas al Cuerpo de Policía Local de Jerez de la Frontera tendrán una masa máxima al despegue que no excederá de 25 kg.

Artículo 28.- Identificación

Las UAS que realicen actividades o servicios no EASA deben contar con su oportuna identificación. De acuerdo con lo previsto en el artículo 23 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, las aeronaves llevarán visibles al exterior las marcas de nacionalidad y matrícula que se establezcan, y en lugar visible, ya sea en su interior o en el exterior, una placa con indicación del tipo, número de la serie y de matrícula, así como el nombre del propietario.

Conforme al artículo 3.i) del Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, las aeronaves no tripuladas cuyo diseño no esté sujeto a certificación conforme a lo previsto en su normativa específica quedan exentas del requisito de inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves.

Artículo 29.- Comunicaciones aeronáuticas

1. Cuando se requiera la utilización de la banda aérea (servicio móvil aeronáutico) para establecer comunicaciones aeronáuticas, los pilotos a distancia deberán contar con:

- a) Los conocimientos y aptitudes para la obtención de la calificación de radiofonista.
- b) Un conocimiento adecuado del idioma o idiomas utilizados en las comunicaciones aeronáuticas.

2. Los pilotos a distancia podrán utilizar el castellano en las comunicaciones aeronáuticas con las dependencias de los proveedores ATS, siempre y cuando no se establezca otra cosa en las condiciones operativas específicas determinadas en los procedimientos de coordinación que pueda establecer el proveedor ATS.

Artículo 30.- Equipamiento

1. En las zonas geográficas de UAS, éstas deberán cumplir los requisitos de equipo requeridos para la operación en la respectiva zona.

2. Fuera de las zonas geográficas de UAS, éstas contarán con los equipos requeridos para el espacio aéreo en el que operen, conforme a las reglas del aire aplicables (Reglamento SERA, Real Decreto 57/2002, de 18 de enero y Real Decreto 1180/2018).

No obstante, estos requisitos no son exigibles a los UAS operados:

- a) En la categoría «abierta».
- b) En la categoría «específica» o en la categoría «certificada», a una altura igual o inferior a 120 metros, salvo que el equipamiento se exija conforme al Derecho de la Unión, entre otros, en virtud de un escenario estándar, autorización operacional, certificado de operador de UAS ligeros (LUC), certificado de operador de UAS, certificado de aeronavegabilidad o cualquier otro documento equivalente a éste expedido por la autoridad aeronáutica competente.

3. Certificación de UAS utilizados en las categorías «certificada» y «específica»:

El diseño, la producción y el mantenimiento de un UAS estarán certificados si éste cumple alguna de las condiciones siguientes:

- a) Tiene una dimensión característica de 3 m o más y está diseñado para ser utilizado sobre concentraciones de personas.
- b) Está diseñado para el transporte de personas.
- c) Está diseñado para el transporte de mercancías peligrosas y requiere una gran solidez para atenuar los riesgos para terceros en caso de accidente.

d) Se utiliza en la categoría de operaciones «específica» definida en el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, y en la autorización de explotación expedida por la autoridad competente, previa evaluación del riesgo contemplada en el artículo 11 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, se considera que el riesgo de una operación no puede atenuarse adecuadamente sin la certificación del UAS.

Artículo 31.- Disposiciones específicas en materia de mantenimiento

1. El Cuerpo de Policía Local de Jerez 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 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 Jerez 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.

Artículo 32.- Responsabilidad en materia de mantenimiento

El Ayuntamiento de Jerez de la Frontera será responsable del mantenimiento y conservación de la aeronavegabilidad, debiendo el piloto ser capaz de demostrar en todo momento que la UAS 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 AESA.

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 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 33.- Requisitos del operador

El Ayuntamiento de Jerez de la Frontera deberá disponer de la siguiente documentación:

- a) La documentación relativa a la caracterización de las UAS que se vayan a utilizar.

- b) Manual de operaciones de la UAS.
- c) Programa de mantenimiento del UAS que se vaya a utilizar.
- d) Medidas a adoptar para evitar interferencias ilícitas durante las operaciones.
- e) Resultado satisfactorio de los vuelos de prueba para el uso del UAS.
- f) Informe de evaluación de las medidas a adoptar de impacto en materia de protección de datos y de protección de la intimidad.
- 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 de acuerdo con los requisitos mínimos establecidos en el artículo 8 del Rd 517/2024.

Artículo 34.- Requisitos de formación de pilotos a distancia y observadores

1. A los efectos del presente reglamento sólo tendrán la consideración de pilotos los miembros del Cuerpo de Policía Local del Ayuntamiento de Jerez de la Frontera que reúnan los siguientes requisitos establecidos en el artículo 20 del Real Decreto 517/2024 para la realización de operaciones de UAS en los escenarios estándar nacionales («STS-ES»):

- a) Estar en posesión de un certificado de conocimientos teóricos de piloto a distancia, de conformidad con el Anexo del Real Decreto 517/2024, para la realización de operaciones en escenarios estándar, expedido por la AESA.
- b) Estar en posesión de una acreditación de formación completa de aptitudes prácticas para el escenario estándar correspondiente en cada caso, de conformidad con el citado Anexo del Real Decreto 517/2024, expedida por una entidad facultada para la formación en escenarios estándar nacionales («STS-ES»).

2. Los observadores que apoyen a los pilotos deberán acreditar, al menos, los conocimientos teóricos correspondientes a un piloto a distancia.

3. Sin perjuicio de la responsabilidad de los pilotos y observadores, la Jefatura del Cuerpo de Policía Local de Jerez de la Frontera será responsable de que éstos cumplan dichos requisitos.

4. El Ayuntamiento de Jerez de la Frontera sufragará los gastos de renovación de la documentación necesaria para los pilotos y observadores, en su caso, siempre que se encuentren en el ejercicio de sus funciones y realicen operaciones de UAS.

Artículo 35.- Almacenamiento y tratamiento de las imágenes y grabaciones de videovigilancia captadas por los UAS

En aplicación de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, para el almacenamiento y tratamiento de las imágenes y grabaciones de videovigilancia captadas por los UAS se dispondrá de un dispositivo o sistema donde se almacenarán y tratarán todas las imágenes y grabaciones de videovigilancia captadas por los UAS. Estas grabaciones deberán ser eliminadas en el plazo máximo de un mes, tal y como establece la Ley Orgánica 3/2018 en su artículo 22.3, salvo que recojan un delito o incidencia, en cuyo supuesto se conservarán y quedarán a disposición judicial.

Las grabaciones que, aún siendo realizadas con fines de videovigilancia, constituyeran información gráfica sobre un suceso o acaecimiento público en el que la imagen de una persona determinada aparezca como meramente accesorio en los términos previstos en el artículo octavo.dos.c) de 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, serán propiedad a todos los efectos del Ayuntamiento de Jerez de la Frontera, quien podrá usarlas o cederlas a terceros con fines informativos.

Artículo 36.- Régimen sancionador

Cuando el incumplimiento de las disposiciones aplicables del Reglamento de Ejecución UE 2019/947 y del Real Decreto 517/2024 pueda incardinarse en alguna de las infracciones en materia de aviación civil tipificadas en la Ley 21/2003, de 7 de julio, o contra la protección de la seguridad ciudadana tipificadas en la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, o en alguna de las infracciones tipificadas en la disposición adicional segunda de la Ley 20/2015, de 14 de julio, de Ordenación, Supervisión y Solvencia de las Entidades Aseguradoras y Reaseguradas, serán de aplicación sus respectivos regímenes sancionadores, salvo que otra cosa se establezca en su normativa específica.

Disposición Final Primera

Se faculta a la Alcaldía-Presidencia del Ayuntamiento de Jerez de la Frontera, que podrá delegar en el Concejal Delegado que ostente las competencias en materia de Seguridad

Ciudadana, para dictar cuantas resoluciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de lo dispuesto en el presente reglamento.

Disposición Final Segunda.- Entrada en vigor

El presente reglamento entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Cádiz.”