

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA, JUSTÍCIA I RELACIONS AMB LES CORTS

- 11377** *Reial decret 517/2024, de 4 de juny, pel qual es desplega el règim jurídic per a la utilització civil de sistemes d'aeronaus no tripulades (UAS) i es modifiquen diverses normes reglamentàries en matèria de control a la importació de determinats productes respecte a les normes aplicables en matèria de seguretat dels productes; demostracions aèries civils; lluita contra incendis i recerca i salvament i requisits en matèria d'aeronavegabilitat i llicències per a altres activitats aeronàutiques; matriculació d'aeronaus civils; compatibilitat electromagnètica dels equips elèctrics i electrònics; Reglament de l'aire i disposicions operatives comunes per als serveis i procediments de navegació aèria, i notificació de successos de l'aviació civil.*

I

El Reial decret 1036/2017, de 15 de desembre, pel qual es regula la utilització civil de les aeronaus pilotades per control remot, i es modifiquen el Reial decret 552/2014, de 27 de juny, pel qual es desplega el Reglament de l'aire i les disposicions operatives comunes per als serveis i procediments de navegació aèria, i el Reial decret 57/2002, de 18 de gener, pel qual s'aprova el Reglament de circulació aèria, va establir una regulació completa en matèria d'aeronaus pilotades per control remot d'acord amb l'estat de la tècnica en aquell moment.

Posteriorment, la Unió Europea va adoptar el Reglament (UE) 2018/1139 del Parlament Europeu i del Consell, de 4 de juliol de 2018, sobre normes comunes en l'àmbit de l'aviació civil i pel qual es crea una Agència de la Unió Europea per a la Seguretat Aèria i pel qual es modifiquen els reglaments (CE) núm. 2111/2005, (CE) núm. 1008/2008, (UE) núm. 996/2010, (CE) núm. 376/2014 i les directives 2014/30/UE i 2014/53/UE del Parlament Europeu i del Consell i es deroguen els reglaments (CE) núm. 552/2004 i (CE) núm. 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell i el Reglament (CEE) núm. 3922/91 del Consell, d'ara endavant denominat «Reglament base», per referència al marc jurídic bàsic que aquest estableix en matèria de seguretat en l'aviació civil a la Unió Europea i per la regulació que inclou sobre l'Agència de la Unió Europea per a la Seguretat Aèria, coneguda per «EASA», per les sigles en anglès d'«European Union Aviation Safety Agency». Aquest Reglament ha introduït dues modificacions que han incidit de manera rellevant en l'àmbit d'aplicació del règim jurídic intern sobre els sistemes d'aeronaus no tripulades (d'ara endavant, «UAS», per les sigles en anglès d'«Unmanned Aircraft Systems»).

En primer lloc, de conformitat amb la definició, que recull l'article 3, apartat 30, d'«aeronau no tripulada», com «qualsevol aeronau que operi o estigui dissenyada per operar de manera autònoma o per ser pilotada a distància sense un pilot a bord», s'estén l'àmbit d'aplicació del Reglament base tant a les aeronaus pilotades per control remot com a les operades o dissenyades per operar de manera autònoma, en ambdós casos sense distinció per raó del seu ús, de manera que els aeromodels han quedat dins del concepte d'«aeronau no tripulada» que s'hi defineix.

En segon lloc, la Unió Europea ha estès la seva competència sobre totes les aeronaus no tripulades civils, independentment de la seva massa operativa, excepte sobre les que s'utilitzen per dur a terme activitats o serveis de duanes, policia, recerca i salvament, lluita contra incendis, control fronterer, vigilància costanera o similars, entre les quals s'inclouen les de vigilància i disciplina del trànsit en tot el territori nacional, sota el control i la responsabilitat d'un estat membre, empreses en l'interès general per un

organisme investit d'autoritat pública o en nom d'aquest (d'ara endavant, «activitats o serveis no EASA»), i les aeronaus no tripulades l'explotació de les quals comporti un baix risc per a la seguretat aèria, segons el que indica l'annex I, del Reglament base, llevat que s'hagi expedit, o es consideri que se'ls ha expedit, un certificat de conformitat amb el Reglament (CE) núm. 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de febrer de 2008, sobre normes comunes en l'àmbit de l'aviació civil i pel qual es crea una Agència Europea de Seguretat Aèria, i es deroga la Directiva 91/670/CEE del Consell, el Reglament (CE) núm. 1592/2002 i la Directiva 2004/36/CE, segons el que estableix, respectivament, l'article 2.3, lletres a) i d). Per la qual cosa, tant les aeronaus utilitzades en activitats o serveis no EASA com les excloses del Reglament base, aquestes últimes independentment de l'activitat en què s'utilitzin, romanen sota la competència dels estats membres. La Unió Europea tampoc no té atribuïdes competències sobre les aeronaus no tripulades utilitzades per dur a terme activitats o serveis militars.

Amb l'ampliació del concepte d'«aeronau no tripulada», i havent assumit la Unió Europea la competència sobre una gran part d'aquestes, així com de les seves activitats o serveis, el règim del Reglament base en matèria d'aeronaus no tripulades s'ha desplegat mitjançant el Reglament delegat (UE) 2019/945 de la Comissió, de 12 de març de 2019, sobre els sistemes d'aeronaus no tripulades i els operadors de tercers països de sistemes d'aeronaus no tripulades (d'ara endavant, «Reglament delegat»), i el Reglament d'execució (UE) 2019/947 de la Comissió, de 24 de maig de 2019, relatiu a les normes i els procediments aplicables a la utilització d'aeronaus no tripulades (d'ara endavant, «Reglament d'execució»). Aquests reglaments adoptats per la Comissió Europea en desplegament del Reglament base han estat ulteriorment modificats, respectivament, pel Reglament delegat (UE) 2020/1058 de la Comissió, de 27 d'abril de 2020, pel qual es modifica el Reglament delegat (UE) 2019/945 respecte a la introducció de dues noves classes de sistemes d'aeronaus no tripulades, i el Reglament d'execució (UE) 2020/639 de la Comissió, de 12 de maig de 2020, pel qual es modifica el Reglament d'execució (UE) 2019/947 respecte als escenaris estàndard d'operacions executades dins o més enllà de l'abast visual; (UE) 2020/746 de la Comissió, de 4 de juny de 2020, pel qual es modifica el Reglament d'execució (UE) 2019/947 respecte a l'ajornament de les dates d'aplicació de determinades mesures en el context de la pandèmia de COVID-19, i (UE) 2022/425 de la Comissió, de 14 de març de 2022, que modifica el Reglament d'execució (UE) 2019/947 pel que fa a l'ajornament de les dates de transició per a la utilització de determinats sistemes d'aeronaus no tripulades en la categoria «oberta», així com la data d'aplicació dels escenaris estàndard per a les operacions executades dins o més enllà de l'abast visual.

Així mateix, i també en desplegament del Reglament base, la Comissió Europea va adoptar el Reglament d'execució (UE) 2021/664 de la Comissió, de 22 d'abril de 2021, sobre un marc regulador per al U-Space («d'ara endavant, Reglament U-Space»), i va establir normes i procediments per a la seguretat de les operacions dels UAS en l'espai aeri U-Space, per a la integració segura dels UAS en el sistema d'aviació i per a la prestació de serveis de U-Space, i el qual s'ha d'aplicar dins de les zones geogràfiques dels UAS definides com a espai aeri U-Space pels estats membres, als operadors de UAS, als proveïdors de serveis de U-Space i als proveïdors de serveis comuns d'informació.

II

En l'ordenament jurídic nacional, d'acord amb la normativa esmentada de la Unió Europea i en coherència amb aquesta, mitjançant la disposició final primera del Reial decret llei 26/2020, de 7 de juliol, de mesures de reactivació econòmica per fer front a l'impacte de la COVID-19 en els àmbits de transports i habitatge, es va modificar la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria, perquè el concepte d'«aeronau» que recull l'article onze englobés la definició d'«aeronau no tripulada» del Reglament base, i d'aquesta manera es va ampliar l'àmbit d'aplicació de la Llei esmentada a les aeronaus

operades o dissenyades per operar de manera autònoma, i per eliminar l'exclusió de la seva aplicació a les aeronaus pilotades per control remot utilitzades exclusivament amb finalitats recreatives o esportives. Addicionalment, la modificació de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, efectuada pel Reial decret llei 26/2020 esmentat, de 7 de juliol, ha adequat els règims d'intervenció administrativa de les operacions amb aeronaus no tripulades als que preveu el Reglament d'execució i ha habilitat el Govern per eximir o establir diferents modalitats en el compliment de les obligacions d'assegurament que estableix la Llei per a les aeronaus no tripulades en les quals, pel baix risc de les seves operacions, aquelles obligacions puguin ser desproporcionades.

Un cop establert aquest marc normatiu, és imprescindible dur a terme una revisió de la regulació nacional en matèria d'aeronaus no tripulades, per desplegar els aspectes que, o bé són competència dels estats membres, o bé s'han deixat expressament a la decisió d'aquests per la normativa de la Unió Europea, principalment per establir el règim jurídic aplicable a les activitats excloses de l'àmbit d'aplicació del Reglament base, tenint degudament en compte els objectius de seguretat que recull l'article 1, d'acord amb l'article 2.3, primer paràgraf després de la lletra d).

Amb aquest objecte, aquest Reial decret completa el règim jurídic aplicable a la utilització civil de UAS subjectes a la regulació de la Unió Europea, i regula les activitats excloses de la normativa europea a les quals s'estén la subjecció al règim que preveu el Reglament d'execució, amb les especificitats necessàries per a la realització de les activitats o serveis no EASA directament per l'organisme investit d'autoritat pública responsable de l'activitat o el servei respectius. Els operadors que prestin serveis a compte d'aquests organismes investits d'autoritat pública se subjecten al règim general del Reglament d'execució i d'aquest Reial decret, llevat que, davant de la concurrència de situacions d'emergència o de catàstrofes de protecció civil de les que preveu la Llei 17/2015, de 9 de juliol, del Sistema Nacional de Protecció Civil, les autoritats competents en requereixin la col·laboració, cas en què aquests operadors poden operar en les mateixes condicions que les activitats o els serveis no EASA que duen a terme directament organismes investits d'autoritat pública. Pel baix risc que representen s'exclouen de l'aplicació d'aquest Reial decret les aeronaus excloses de l'àmbit d'aplicació de la normativa europea.

Així mateix, en aquest Reial decret es desplega el règim aplicable a les organitzacions de formació, examen i avaluació dels pilots a distància; s'estableixen les limitacions i condicions operacionals de les zones geogràfiques de UAS generals regulades en aquest, sens perjudici de les condicions d'ús que s'apliquin en les zones geogràfiques de UAS particulars que pugui crear la Comissió Interministerial que preveu l'article 6 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, en coherència amb les seves competències en matèria d'estructuració de l'espai aeri, i completa el règim del Registre d'operadors de UAS.

Per prevenir, investigar o detectar la comissió d'infraccions penals i de caràcter administratiu, incloses la protecció i la prevenció davant de les amenaces contra la seguretat ciutadana, es crea el Registre d'aeronaus no tripulades del Ministeri de l'Interior, en el qual les dades de les aeronaus no tripulades han de quedar vinculades en qualsevol moment als seus propietaris. Amb aquesta finalitat, s'estableixen obligacions d'inscripció en la comercialització, la venda i l'adquisició d'aeronaus no tripulades, així com l'obligació de comunicar la desaparició, l'extraviament, la sostracció, la destrucció total, la condició d'inutilitat definitiva o qualsevol altra circumstància que comporti la inhabilitat de l'aeronau no tripulada per fer operacions. Així mateix, s'estableix l'obligació de comunicar la transmissió de les aeronaus no tripulades i la dels establiments radicats en territori espanyol que les comercialitzin de portar un registre de les aeronaus no tripulades que venguin a Espanya.

Aquest Reial decret també completa el règim del Reglament delegat en els aspectes organitzatius. D'una banda, es designa l'Agència Estatal de Seguretat Aèria com a autoritat notificadora i s'atribueix a l'Entitat Nacional d'Acreditació l'establiment i l'aplicació dels procediments necessaris per a l'avaluació dels organismes d'avaluació de

la conformitat i el seguiment dels organismes notificats. D'una altra, s'indica que les funcions de vigilància del compliment del Reglament delegat dels productes introduïts en el mercat de la Unió corresponen, a Espanya, a les autoritats competents de les comunitats autònomes en matèria de vigilància del mercat, a les autoritats duaneres en l'exercici de les seves competències en matèria de control duaner, així com al Servei d'inspecció SOIVRE de les direccions territorials i provincials de comerç en matèria de control de seguretat dels productes, per al control dels que s'introdueixen en el mercat.

Amb relació a les competències per a l'aplicació del Reglament d'execució i d'aquest Reial decret sobre l'ús de sistemes d'aeronaus no tripulades, es concreten les competències de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, per al control de l'aeronavegabilitat, del personal, i de les operacions de UAS, amb relació als quals aquesta és competent per a la seva autorització, certificació i supervisió. Amb relació a les activitats o als serveis no EASA duts a terme directament per organismes investits d'autoritat pública, per les seves especificitats, se'ls exceptua del compliment de diversos requisits del Reglament d'execució, sens perjudici del deure d'organisme investit d'autoritat pública responsable de l'activitat o servei respectius d'assegurar un grau equivalent de seguretat operacional al que preveu la regulació europea, per a la qual cosa s'estableixen els mecanismes idonis a aquest efecte.

Finalment, en aplicació del que preveu el Reglament «U-Space», s'estableixen els òrgans competents per a la designació de zones geogràfiques de UAS particulars com ara U-Space, la certificació i la supervisió dels que proveeixen serveis en aquests espais aeris i la designació del proveïdor únic de serveis d'informació comuna.

Les modificacions que introdueixen la normativa europea i aquest Reial decret exigeixen adaptar el règim aplicable en diverses matèries que, amb més o menys intensitat, afecten aquest tipus d'aeronaus. Amb aquesta finalitat, es modifica el Reial decret 330/2008, de 29 de febrer, pel qual s'adopten mesures de control a la importació de determinats productes respecte a les normes aplicables en matèria de seguretat dels productes; el Reial decret 1919/2009, d'11 de desembre, pel qual es regula la seguretat aeronàutica en les demostracions aèries civils; el Reial decret 750/2014, de 5 de setembre, pel qual es regulen les activitats aèries de lluita contra incendis i recerca i salvament i s'estableixen els requisits en matèria d'aeronavegabilitat i llicències per a altres activitats aeronàutiques; el Reglament de matriculació d'aeronaus civils, aprovat mitjançant el Reial decret 384/2015, de 22 de maig; el Reial decret 186/2016, de 6 de maig, pel qual es regula la compatibilitat electromagnètica dels equips elèctrics i electrònics; el Reial decret 1180/2018, de 21 de setembre, pel qual es desplega el Reglament de l'aire i les disposicions operatives comunes per als serveis i procediments de navegació aèria i es modifica el Reial decret 57/2002, de 18 de gener, pel qual s'aprova el Reglament de circulació aèria; el Reial decret 862/2009, de 14 de maig, pel qual s'aproven les normes tècniques de disseny i operació d'aeròdroms d'ús públic i el Reglament de certificació i verificació d'aeroports i altres aeròdroms d'ús públic; el Reial decret 931/2010, de 23 de juliol, pel qual es regula el procediment de certificació de proveïdors civils de serveis de navegació aèria i el seu control normatiu; el Reglament de la circulació aèria operativa, aprovat pel Reial decret 601/2016, de 2 de desembre, i el Reial decret 1088/2020, de 9 de desembre, pel qual es completa el règim aplicable a la notificació de successos de l'aviació civil.

III

Aquest Reial decret s'adequa als principis de bona regulació que estableix l'article 129 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

Amb relació al principi de necessitat, la norma respon a la raó imperiosa d'interès general de seguretat pública, principalment, en el seu vessant de seguretat aèria, i al seu torn, circumscrita dins d'aquesta, en el seu aspecte de seguretat operacional i del trànsit i de la navegació aèria civils, per bé que la necessitat de la norma també respon a la raó

imperiosa de seguretat pública en altres vessants, com la seguretat militar, de la defensa nacional i de la seguretat de l'Estat, de la seguretat ciutadana i de la seguretat industrial.

S'ajusta al principi d'eficàcia, atès que és l'instrument apropiat per complir els objectius fixats mitjançant una norma de rang adequat.

Respon al principi de seguretat jurídica, ja que aporta certesa sobre els aspectes que són competència dels estats membres o sobre els quals el Reglament base, el Reglament delegat o el Reglament d'execució han deixat a la potestat reguladora d'aquests, i facilita l'actuació i la presa de decisions de particulars i empreses, al mateix temps que s'adapten aquelles altres disposicions nacionals relacionades amb la normativa europea esmentada i aquest Reial decret. Així mateix, s'han definit amb claredat l'objecte i l'àmbit d'aplicació de la norma, i, en virtut del principi de seguretat jurídica en el seu vessant negatiu, es deroguen expressament les disposicions nacionals incompatibles amb la normativa de la Unió Europea.

D'acord amb els principis de proporcionalitat i eficiència, no s'inclouen més disposicions que les que es consideren indispensables per complir les necessitats reguladores detectades i no s'estableixen mitjans d'intervenció administrativa que no prevegin les normes de la Unió Europea per a les mateixes activitats o amb riscos equivalents per a la seguretat aèria.

Finalment, en aplicació del principi de transparència, s'han definit amb claredat els objectius del Reial decret, al mateix temps que s'ha possibilitat la participació del sector en la seva elaboració, mitjançant la consulta pública prèvia, i l'audiència i la informació pública, de conformitat amb el que disposa l'article 26 de la Llei 50/1997, de 27 de novembre, del Govern, i s'ha rebut un total d'aportacions superior a les tres-centes, entre les quals cal destacar les que han efectuat, entre d'altres, alguns cossos de policia autonòmics i locals; els serveis d'extinció d'incendis d'algunes corporacions locals i d'agents i cossos rurals.

Així mateix, s'ha comptat amb la participació de les comunitats autònomes i s'han obtingut els informes de l'Oficina de Coordinació i Qualitat Normativa del Ministeri de la Presidència, Relacions amb les Corts i Memòria Històrica; la Comissió Interministerial que preveu l'article 6 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, i de les secretaries generals tècniques dels ministeris coproposants.

IV

Els títols competencials habilitadors per a l'aprovació d'aquesta norma els recull la Constitució espanyola, l'article 149.1, regles 4a, 10a, 13a, 20a, 21a i 29a, que, respectivament, atribueixen a l'Estat les competències exclusives sobre defensa, règim duaner i comerç exterior, bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica; control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri, aeroports d'interès general i matriculació d'aeronaus, telecomunicacions i seguretat pública.

Aquest Reial decret es dicta a l'empara de les habilitacions normatives que preveuen les disposicions finals segona i quarta de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria; la disposició final tercera de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria; la disposició final quarta de la Llei orgànica 4/2015, de 30 de març, de protecció de la seguretat ciutadana; els articles 12.5 i 15.1 de la Llei 21/1992, de 16 de juliol, d'indústria, i dels articles 79.2 i 80.2 i la disposició final cinquena de la Llei 11/2022, de 28 de juny, general de telecomunicacions.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Transports i Mobilitat Sostenible, de la ministra de Defensa, del ministre de l'Interior, del ministre d'Indústria i Turisme, del ministre d'Economia, Comerç i Empresa, i del ministre per a la Transformació Digital i de

la Funció Pública, d'acord amb el Consell d'Estat, i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 4 de juny de 2024,

DISPOSO:

CAPÍTOL I

Disposicions generals

Article 1. *Objecte.*

1. Aquest Reial decret té per objecte:

a) Completar el règim jurídic del Reglament delegat (UE) 2019/945 de la Comissió, de 12 de març de 2019, sobre els sistemes d'aeronaus no tripulades i els operadors de tercers països de sistemes d'aeronaus no tripulades (d'ara endavant, «Reglament delegat») i del Reglament d'execució (UE) 2019/947 de la Comissió, de 24 de maig de 2019, relatiu a les normes i els procediments aplicables a la utilització d'aeronaus no tripulades (d'ara endavant, «Reglament d'execució»), i

b) Establir el règim jurídic aplicable a les aeronaus no tripulades i els seus motors, hèlixs, components, equips no instal·lats i equips per controlar l'aeronau a distància, quan duguin a terme activitats o serveis civils de duanes, policia, recerca i salvament, lluita contra incendis, control fronterer, vigilància costanera o similars, empreses en l'interès general per un organisme investit d'autoritat pública o en nom d'aquest, així com al personal i a les organitzacions que participin en les activitats i els serveis que duen a terme aquestes aeronaus (d'ara endavant, «activitats o serveis no EASA»), excloses de l'àmbit d'aplicació del Reglament (UE) 2018/1139 del Parlament Europeu i del Consell, de 4 de juliol de 2018, sobre normes comunes en l'àmbit de l'aviació civil i pel qual es crea una Agència de la Unió Europea per a la Seguretat Aèria i es modifiquen els reglaments (CE) núm. 2111/2005 (CE), núm. 1008/2008, (UE) núm. 996/2010, núm. 376/2014 i les directives 2014/30/UE i 2014/53/UE del Parlament Europeu i del Consell i es deroguen els reglaments (CE) núm. 552/2004 i (CE) núm. 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell i el Reglament (CEE) núm. 3922/91 (d'ara endavant, «Reglament base») per l'article 2.3, lletra a).

A aquests efectes, s'entén per activitats de policia, en sentit estricte, les efectuades per les forces i els cossos de seguretat que regula la Llei orgànica 2/1986, de 13 de març, de forces i cossos de seguretat, sens perjudici que altres activitats de policia administrativa es puguin considerar incloses en el concepte del Reglament base.

c) Completar el règim jurídic del Reglament d'execució (UE) 2021/664 de la Comissió, de 22 d'abril de 2021, sobre un marc regulador per al U-Space (d'ara endavant, «Reglament U-Space») en matèria d'organització i de competències.

2. El que disposa aquest Reial decret s'entén sens perjudici del compliment d'altres requisits i mitjans d'intervenció administrativa que siguin exigibles de conformitat amb la normativa que en cada cas sigui aplicable, en particular en matèria de seguretat pública, protecció de la privacitat i de les dades personals, protecció del medi ambient, seguretat industrial, telecomunicacions, domini públic radioelèctric, d'acord amb les competències d'altres administracions públiques, estatals, autonòmiques o locals, o amb la propietat dels terrenys que s'utilitzin amb motiu de l'operació.

Article 2. *Definicions.*

1. Als efectes d'aquest Reial decret, a més de la definició d'«activitats o serveis no EASA», s'entén per:

a) Categoria «oberta»: la categoria d'operacions de UAS que estableixen els articles 3.a) i 4 del Reglament d'execució;

- b) Categoria «específica»: la categoria d'operacions de UAS que estableixen els articles 3.b) i 5 del Reglament d'execució;
- c) Categoria «certificada»: la categoria d'operacions de UAS que estableixen els articles 3.c) i 6 del Reglament d'execució;
- d) «Entitat facultada»: l'entitat o l'operador de UAS habilitats per a la formació, l'avaluació i, si s'escau, l'examen de pilots a distància per a operacions UAS en la categoria «específica» a l'empara d'un escenari estàndard nacional («STS-ES»);
- e) «Escenari estàndard nacional» o «STS-ES»: l'escenari estàndard que estableix l'Agència Estatal de Seguretat Aèria per a les operacions de UAS en la categoria «específica» en activitats o serveis no EASA.

2. Addicionalment, als efectes d'aquest Reial decret, són aplicables les definicions següents:

- a) Les d'«aeronau no tripulada» i «pilot a distància» que estableix l'article 3, definicions 30) i 31), respectivament, del Reglament base;
- b) Les que estableixen l'article 2 del Reglament d'execució i l'article 2 del Reglament U-Space;
- c) Per a la seva aplicació al capítol V, sobre utilització de l'espai aeri i les zones geogràfiques de UAS, les que estableix l'article 2 del Reglament d'execució (UE) núm. 923/2012 de la Comissió, de 26 de setembre de 2012, pel qual s'estableixen el Reglament de l'aire i disposicions operatives comunes per als serveis i procediments de navegació aèria (d'ara endavant, «Reglament SERA»), i
- d) A l'efecte de la seva aplicació a l'article 59, sobre competències en l'aplicació del Reglament delegat, la definició d'«organisme d'avaluació de la conformitat» que recull l'article 3, definició 11), d'aquest Reglament.

Article 3. Àmbit d'aplicació.

1. Aquest Reial decret és aplicable en territori i espai aeri de sobirania espanyola:

- a) Als UAS civils i les aeronaus no tripulades civils i, en qualsevol cas, al seu personal i a les organitzacions que participin en les seves activitats;
- b) Als proveïdors de serveis de trànsit aeri (d'ara endavant, «proveïdors ATS», per les sigles en anglès d'«Air Traffic Service Providers») i els gestors d'aeròdroms o heliports, siguin civils o militars, en allò que els afecti;
- c) Als proveïdors de serveis d'informació aeronàutica, així com els proveïdors de serveis U-Space i el proveïdor únic de serveis d'informació comuna, en allò que els afecti.

2. Aquest Reial decret no s'aplica:

- a) A la utilització de UAS efectuada íntegrament en espais interiors tancats o en els espais on la probabilitat que l'aeronau no tripulada s'escapi cap a l'espai aeri obert sigui molt baixa («indoor operations»);
- b) A les aeronaus no tripulades ancorades a les quals es refereix l'annex I, apartat 2, lletres a) i b), del Reglament base;
- c) A les aeronaus no tripulades i els UAS militars o utilitzats en activitats o serveis militars, així com el personal i les organitzacions que hi participin.

Article 4. Normes aplicables.

En el que no preveu expressament aquest Reial decret en matèria de procediment administratiu, són aplicables:

- a) La Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques;

b) En matèria d'inspecció aeronàutica i de règim sancionador, la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, i el Reglament d'inspecció aeronàutica, aprovat mitjançant el Reial decret 98/2009, de 6 de febrer.

CAPÍTOL II

Règim general d'ús de UAS

Secció 1a Disposicions generals

Article 5. Règim jurídic.

Els UAS inclosos en l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret, el personal i les organitzacions que facin operacions diferents de les activitats o els serveis no EASA efectuats directament per un organisme investit d'autoritat pública que regula el capítol III, a més d'estar subjectes a les disposicions aplicables del Reglament base, del Reglament delegat i del Reglament d'execució, queden subjectes al que disposa aquest Reial decret.

Article 6. Edat mínima dels operadors de UAS.

L'edat mínima per poder actuar com a operador de UAS s'estableix en setze anys.

Article 7. Edats mínimes dels pilots a distància en la categoria «oberta».

L'edat mínima de setze anys que exigeix l'article 9, apartat 1, del Reglament d'execució per a la utilització de UAS en categoria «oberta» es redueix en els casos següents:

a) A dotze anys, per a la utilització de UAS en la subcategoria A1, que preveu la secció UAS.OPEN.020, part A de l'annex del Reglament d'execució, en els supòsits següents:

1r. Quan operin un UAS de classe C0 definit en la part 1 de l'annex del Reglament delegat, que no sigui una joguina en el sentit del Reial decret 1205/2011, de 26 d'agost, sobre la seguretat de les joguines, o

2n. Quan operin un UAS d'acord amb l'article 20, lletra a), del Reglament d'execució;

b) A catorze anys, en els supòsits següents:

1r. Quan en la subcategoria A1, que preveu la secció UAS.OPEN.020, part A de l'annex al Reglament d'execució, operin un UAS de la classe C1 que defineix la part 2 de l'annex al Reglament delegat;

2n. Quan en la subcategoria A2 o A3, previstes, respectivament, en les seccions UAS.OPEN.030 i UAS.OPEN.040, part A de l'annex al Reglament d'execució, operin un UAS de la classe C2 que defineix la part 3 de l'annex al Reglament delegat;

3r. Quan en la subcategoria A3 operin:

(i) Un UAS de la classe C3 o C4 que defineixen les parts 4 i 5, respectivament, de l'annex al Reglament delegat;

(ii) Un UAS de construcció privada amb una MTOM inferior a 25 quilograms, o

(iii) Un UAS d'acord amb l'article 20, lletra b), del Reglament d'execució.

Article 8. Obligacions d'assegurança mínima.

1. Els operadors de UAS amb aeronaus no tripulades amb una MTOM igual o superior a 20 quilograms han d'estar assegurats de conformitat amb el Reglament (CE)

núm. 785/2004 del Parlament Europeu i del Consell, de 21 d'abril de 2004, sobre els requisits d'assegurança de les companyies aèries i operadors aeris.

2. Per a l'execució d'operacions de UAS amb aeronaus no tripulades amb una MTOM inferior a 20 quilograms:

- a) En la categoria «oberta», dins de la subcategoria A2;
- b) En la categoria «específica», en qualsevol modalitat, o
- c) En la categoria «certificada».

Els operadors de UAS han de disposar d'una pòlissa d'assegurança o de qualsevol altra garantia financera per la qual quedin cobertes les responsabilitats civils a l'assegurament de les quals estiguin obligats de conformitat amb els articles 126 i 127 de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria, pels danys que puguin provocar l'execució de les operacions amb UAS, segons els límits de cobertura que estableix el Reial decret 37/2001, de 19 de gener, pel qual s'actualitza la quantia de les indemnitzacions per danys que preveu la Llei 48/1960, de 21 de juliol, de navegació aèria. En aquests casos, la pòlissa o la garantia financera es pot establir de manera contínua, per a l'activitat de l'operador, o bé per a cada operació o grup d'operacions de UAS de manera individualitzada. Aquest requisit queda cobert quan les responsabilitats civils derivades de les operacions de UAS de l'operador estiguin cobertes a l'empara d'una pòlissa o una altra garantia financera subscrita per una federació, una entitat esportiva, una associació, un club o qualsevol entitat equivalent constituïda legalment. Quan les operacions de UAS es facin dins del marc de clubs o associacions d'aeromodelisme autoritzats per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, també es pot complir l'obligació d'assegurament quan el club o l'associació tingui subscrita una pòlissa d'assegurança o una altra garantia financera que cobreixi les responsabilitats civils de totes les operacions de UAS dels seus membres dins l'abast de l'autorització del club o de l'associació d'aeromodelisme.

La resta de les operacions amb UAS amb una MTOM inferior a 20 quilograms no han de complir les obligacions d'assegurament que preveu la Llei 48/1960, de 21 de juliol.

Secció 2a Autoritzacions per a operacions de UAS en el marc de clubs o d'associacions d'aeromodelisme

Article 9. Requisits del club o associació d'aeromodelisme.

Per a l'obtenció de l'autorització d'operacions de UAS que preveu l'article 16 del Reglament d'execució, el club o l'associació d'aeromodelisme que la sol·liciti ha d'estar constituït legalment com a tal, de conformitat amb la normativa aplicable en cada cas, i acreditar que compleix els requisits sobre procediments, estructura organitzativa i sistema de gestió de l'article 16, apartat 2, lletra b), del Reglament d'execució.

Article 10. Documentació que s'ha d'aportar juntament amb la sol·licitud.

Les sol·licituds d'autorització d'operacions de UAS en el marc de clubs i d'associacions d'aeromodelisme s'han d'adreçar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i han d'anar acompanyades de:

- a) El certificat expedit per l'autoritat competent que acrediti la constitució legal de l'entitat;
- b) La documentació sobre els procediments, l'estructura organitzativa i el sistema de gestió del club o l'associació, així com qualsevol altra que acrediti el compliment del que estableix l'article 16, apartat 2, lletra b), del Reglament d'execució.

Article 11. Responsabilitats del club o associació d'aeromodelisme autoritzat.

1. El club o l'associació d'aeromodelisme ha de vigilar que els seus membres:
 - a) Facin les operacions de UAS ajustant-se a les condicions i limitacions operacionals especificades per l'autoritat competent en l'autorització expedida per a la realització d'operacions de UAS en el marc del club o l'associació, i
 - b) Tinguin assegurats els riscos per les seves operacions amb UAS de conformitat amb l'article 8.
2. Quan el club o l'associació d'aeromodelisme detecti o rebi informació que algun dels seus membres ha excedit les condicions o limitacions de l'autorització d'operacions de UAS del club o l'associació d'aeromodelisme, ha d'adoptar mesures adequades i proporcionals al risc generat per evitar nous incompliments, de conformitat amb els procediments, l'estructura organitzativa i el sistema de gestió acreditats als quals es refereix l'article 10, lletra b).

El club o l'associació ha d'informar l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, sense demora injustificada, quan aquests incompliments causin lesions a les persones físiques, o comprometin la seguretat operacional d'altres aeronaus, així com en aquells altres supòsits en què, d'acord amb el nivell de risc generat, així ho consideri el club o l'associació de conformitat amb els seus procediments.
3. El que disposa aquest article s'entén sens perjudici de les obligacions que siguin aplicables al club o l'associació d'aeromodelisme en virtut:
 - a) Del Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010, sobre investigació i prevenció d'accidents i incidents en l'aviació civil i pel qual es deroga la Directiva 94/56/CE, i la seva normativa de desplegament, i
 - b) Del Reglament (UE) núm. 376/2014 del Parlament Europeu i del Consell, de 3 d'abril de 2014, relatiu a la notificació de successos en l'aviació civil, que modifica el Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, i pel qual es deroguen la Directiva 2003/42/CE del Parlament Europeu i del Consell i els reglaments (CE) núm. 1321/2007 i (CE) núm. 1330/2007 de la Comissió, i la seva normativa de desplegament.

CAPÍTOL III

Activitats o serveis no EASA efectuats directament per un organisme investit d'autoritat pública

Secció 1a Marc general

Article 12. Règim jurídic.

1. A les activitats o als serveis no EASA efectuats directament per un organisme investit d'autoritat pública responsable de l'activitat o el servei no EASA respectius els són aplicables el Reglament base, el Reglament delegat i el Reglament d'execució, amb les excepcions que preveuen les disposicions específiques i exempcions d'aquest capítol, i les altres previstes per a aquestes activitats o serveis en aquest Reial decret, sense que en cap cas els sigui aplicable el que preveu el capítol II.

A aquests efectes, les referències del Reglament d'execució a l'Agència de la Unió Europea per a la Seguretat Aèria s'entenen efectuades a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, de conformitat amb el que preveu l'article 60, sobre competències en l'aplicació del Reglament d'execució.
2. No obstant això, quan, de conformitat amb el deure de col·laboració dels ciutadans davant de situacions de catàstrofe i d'emergència de protecció civil que preveu la Llei 17/2015, de 9 de juliol, del Sistema Nacional de Protecció Civil, les autoritats públiques responsables de la gestió d'aquestes situacions requereixin la col·laboració

d'operadors diferents dels que preveu l'apartat 1, aquests poden operar en les mateixes condicions que preveu aquest Reial decret per a les activitats o els serveis no EASA efectuats directament per l'organisme investit d'autoritat pública responsable de l'activitat o el servei no EASA respectius. En aquests casos:

a) L'autoritat pública que requereixi la col·laboració:

1r. Ha de recórrer, sempre que sigui possible, a operadors de UAS registrats com a tals i que disposin de les habilitacions necessàries per a la realització de la categoria d'operacions de què es tracti;

2n. Ha d'establir les mesures de coordinació necessàries entre els diferents mitjans aeris intervinents per minimitzar els riscos a les aeronaus tripulades i a tercers.

b) L'operador ha de planificar i executar aquests vols de manera que minimitzi els riscos per a tercers.

La indemnització dels danys i perjudicis que pateixin els operadors per la realització d'aquests vols es regeix pel que preveu la legislació reguladora del deure de col·laboració dels ciutadans davant de situacions de catàstrofe i d'emergència de protecció civil.

Article 13. *Obligacions en matèria de registre d'operadors de UAS d'activitats o serveis no EASA.*

1. En els supòsits que preveu l'article 14, apartat 5, del Reglament d'execució i quan utilitzin els UAS als quals es refereix aquest precepte, els organismes investits d'autoritat pública responsables de l'activitat o el servei no EASA respectius s'han d'inscriure com a operadors en el Registre d'operadors de UAS de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, prèviament a la realització de les activitats o els serveis corresponents, estant subjectes al compliment del que preveu l'article 14 del Reglament d'execució esmentat i el capítol VI, secció 1a, d'aquest Reial decret.

2. S'exceptuen de l'obligació d'inscripció en el Registre d'operadors de UAS que preveu l'apartat anterior les forces i els cossos de seguretat regulats per la Llei orgànica 2/1986, de 13 de març, el Centre Nacional d'Intel·ligència, la Direcció Adjunta de Vigilància Duanera i la Direcció General de Trànsit, sens perjudici de la seva inscripció voluntària de conformitat amb el que preveu l'article 49, apartat 2.

Secció 2a Disposicions específiques sobre els UAS i el personal

Article 14. *Certificació de UAS.*

1. Quan, per aplicació del que preveu l'article 40, apartat 1, del Reglament delegat, els UAS hagin d'estar certificats, la certificació s'ha d'ajustar a les disposicions de l'annex I del Reial decret 750/2014, de 5 de setembre, pel qual es regulen les activitats aèries de lluita contra incendis i recerca i salvament i s'estableixen els requisits en matèria d'aeronavegabilitat i llicències per a altres activitats aeronàutiques.

No obstant això, mitjançant una resolució de l'òrgan competent per raó de la matèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, degudament motivada i publicada en el «Butlletí Oficial de l'Estat», es pot eximir amb caràcter general, del compliment d'aquells requisits de l'annex I del Reial decret 750/2014, de 5 de setembre, que siguin tècnicament inaplicables o incompatibles amb relació als UAS.

Per una resolució de l'òrgan competent per raó de la matèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, publicada a la pàgina web de l'Agència, es poden adoptar mitjans acceptables de compliment (d'ara endavant, «AMC», per les sigles en anglès d'«Acceptable Means of Compliance») per a UAS mitjançant els quals s'acrediti l'observança dels requisits essencials d'aeronavegabilitat que estableix l'apèndix I a l'annex I del Reial decret 750/2014, de 5 de setembre, sens perjudici que els interessats puguin acreditar aquest compliment a través de mitjans alternatius de compliment (d'ara

endavant, «AltMoC», per les sigles en anglès d'«Alternative Means of Compliance») quan l'Agència Estatal de Seguretat Aèria els hagi aprovat prèviament.

2. Sens perjudici del que disposa l'apartat 1, en els aspectes dels UAS no coberts per l'annex I del Reial decret 750/2014, de 5 de setembre, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot aplicar les especificacions de certificació i, si s'escau, les condicions especials addicionals a aquelles, o bé les recomanacions que hagin adoptat l'Agència de la Unió Europea per a la Seguretat Aèria o les autoritats conjuntes per a la Reglamentació de sistemes no tripulats («JARUS», per les sigles en anglès de «Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems»).

L'Agència Estatal de Seguretat Aèria vetlla pel fet que aquestes especificacions de certificació, condicions especials i recomanacions siguin accessibles a través de la seva pàgina web.

Article 15. *Exempció del requisit d'identificació a distància.*

Per motius de seguretat pública, sempre que s'apliquin mesures d'atenuació complementàries que garanteixin nivells de seguretat equivalents, poden operar sense complir el requisit d'estar equipats amb un sistema o accessori d'identificació a distància, o de la veracitat de la informació subministrada a través d'aquests sistemes o accessoris, els UAS que facin activitats o serveis no EASA en operacions contra el crim organitzat, terrorisme o amenaces molt greus a la seguretat ciutadana, així com les destinades a prevenir i evitar els perills, les amenaces o les agressions contra la independència o la integritat territorial d'Espanya, els interessos nacionals i l'estabilitat de l'Estat de dret o les seves institucions, per part de:

- a) Les forces i els cossos de seguretat de l'Estat dependents del Govern de la nació o els cossos de policia dependents de les comunitats autònomes;
- b) La Direcció Adjunta de Vigilància Duanera, i
- c) El Centre Nacional d'Intel·ligència.

Article 16. *Edats mínimes dels operadors de UAS i dels pilots a distància.*

L'edat mínima per actuar com a operador de UAS o pilot a distància per fer activitats o serveis no EASA s'estableix en setze anys.

Secció 3a *Disposicions específiques sobre operacions*

Article 17. *Operacions de UAS en categoria «específica».*

1. L'operació de UAS en categoria «específica» efectuada en les activitats o els serveis no EASA de conformitat amb un escenari estàndard adoptat en el marc del Reglament d'execució, o per un escenari estàndard nacional adoptat per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, no requereix la presentació de la declaració operacional que preveu l'article 5, apartat 5, del Reglament d'execució.

No obstant això, l'organisme investit d'autoritat pública responsable de l'activitat o el servei no EASA respectius s'ha d'assegurar que l'operació es fa amb subjecció a l'escenari estàndard corresponent, de conformitat amb el que preveu l'article 60, apartat 3.

2. La resta de les operacions de UAS en categoria «específica» no requereixen l'autorització operacional que preveu l'article 5 del Reglament d'execució, per bé que l'organisme investit d'autoritat pública responsable de l'activitat o el servei no EASA respectius s'ha d'assegurar que l'operació es duu a terme amb la realització prèvia de l'avaluació del risc operacional que preveu l'article 11 del Reglament d'execució, així com de la seva solvència tècnica i professional i de l'adequació de les mesures d'atenuació aplicables, de conformitat amb el que preveu l'article 60, apartat 3.

3. Per a l'avaluació del risc operacional a què es refereix l'apartat anterior, són vàlids:

- a) Els estàndards tècnics que publica l'Agència de la Unió Europea per a la Seguretat Aèria com a AMC;
- b) Els estàndards tècnics adoptats com a AMC per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i publicats a la seva pàgina web, d'acord amb els adoptats, entre d'altres, per l'Organització d'Aviació Civil Internacional o les autoritats aeronàutiques de tercers estats, i
- c) La metodologia per a l'avaluació del risc de les operacions en la categoria «específica» («SORA», per les sigles en anglès de «Specific Operations Risk Assessment») desplegada per les autoritats conjuntes per a la Reglamentació de sistemes no tripulats («JARUS», per les sigles en anglès de «Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems»), quan els estàndards tècnics que estableixen els subapartats a) i b) no s'ajustin a la naturalesa de les operacions preteses.

Article 18. Operacions de UAS en categoria «certificada».

1. Per a la realització de les activitats o els serveis no EASA de lluita contra incendis i recerca i salvament (d'ara endavant, «LCI» i «SAR», respectivament) en la categoria «certificada», es requereix que l'organisme investit d'autoritat pública responsable de l'activitat o el servei no EASA respectius estigui certificat com a operador de UAS de conformitat amb el que preveu l'article 19.

2. La realització de la resta de les activitats o els serveis no EASA en la categoria «certificada» no requereix la certificació com a operador de UAS de l'organisme investit d'autoritat pública responsable de l'activitat o el servei no EASA respectius. No obstant això, aquest s'ha d'assegurar que l'operació es fa mantenint estàndards de seguretat equivalents als exigibles als operadors de UAS certificats, per a la qual cosa ha de:

- a) Disposar d'un manual d'operacions i assegurar-se que l'operació es duu a terme de conformitat amb els procediments que s'hi defineixen;
- b) Tenir establert un sistema de gestió de la seguretat que s'ajusti als procediments definits en el manual;
- c) Assegurar-se que les operacions es fan amb subjecció a les condicions i limitacions que estableix el certificat d'aeronavegabilitat («CdA») de l'aeronau no tripulada, i de la unitat de comandament i els seus sistemes, i que es compleixen els procediments de manteniment definits, i
- d) Si s'escau, garantir que els pilots a distància tenen una llicència vàlida en vigor, o estiguin degudament qualificats i continuïn sent competents.

Article 19. Certificació d'operadors de UAS d'LCI i SAR.

1. Les activitats o els serveis no EASA d'LCI i SAR en la categoria «certificada» exigeixen tenir la condició d'operador de UAS certificat per l'Agència de la Unió Europea per a la Seguretat Aèria, sempre que es mantingui la validesa d'aquest certificat.

2. Quan l'organisme investit d'autoritat pública responsable de les activitats o els serveis no EASA d'LCI i SAR en la categoria «certificada» no estigui certificat per l'Agència de la Unió Europea per a la Seguretat Aèria de conformitat amb l'apartat anterior, aquest ha de sol·licitar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria la certificació de l'operador que acrediti el compliment dels requisits operacionals aplicables de l'annex III del Reial decret 750/2014, de 5 de setembre.

No obstant això, mitjançant una resolució de l'òrgan competent per raó de la matèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, degudament motivada i publicada en el «Butlletí Oficial de l'Estat», es pot eximir, amb caràcter general, del compliment d'aquells requisits de l'annex III del Reial decret 750/2014, de 5 de setembre, que siguin tècnicament inaplicables o incompatibles amb els operadors de UAS.

Per una resolució de l'òrgan competent per raó de la matèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, publicada a la pàgina web de l'Agència, es poden adoptar AMC per a UAS mitjançant els quals s'acrediti l'observança que estableix l'annex III del Reial decret 750/2014, de 5 de setembre, sens perjudici que els interessats puguin acreditar aquest compliment a través d'AltMoC quan l'Agència Estatal de Seguretat Aèria els hagi aprovat prèviament.

3. En el procediment de certificació al qual es refereix l'apartat 2, en els aspectes dels operadors de UAS que no cobreix l'annex III del Reial decret 750/2014, de 5 de setembre, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot aplicar els requisits i les recomanacions per a la certificació d'operadors de UAS que hagi adoptat l'Agència de la Unió Europea per a la Seguretat Aèria o les autoritats conjuntes per a la Reglamentació de sistemes no tripulats («JARUS»).

L'Agència Estatal de Seguretat Aèria vetlla pel fet que aquests requisits i recomanacions siguin accessibles a través de la seva pàgina web.

4. El que preveuen els apartats 1 a 3 no exclou que la certificació com a operador de UAS la tingui la dependència o l'organisme instrumental especialitzat dependent de l'organisme públic responsable de l'activitat o el servei no EASA, sempre que aquesta dependència o organisme estigui, igualment, investit d'autoritat pública.

CAPÍTOL IV

Entitats per a la formació, l'examen i l'avaluació de pilots a distància

Secció 1a Formació en escenaris estàndard

Article 20. *Requisits de formació de pilots a distància en escenaris estàndard nacionals («STS-ES»).*

Per a la realització d'operacions de UAS en els escenaris estàndard nacionals («STS-ES»), els pilots a distància han de:

- a) Estar en possessió d'un certificat de coneixements teòrics de pilot a distància, de conformitat amb l'annex d'aquest Reial decret, per a la realització d'operacions en escenaris estàndard, expedit per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, i
- b) Estar en possessió d'una acreditació de formació completa d'aptituds pràctiques per a l'escenari estàndard corresponent en cada cas, de conformitat amb l'annex d'aquest Reial decret, expedida per una entitat facultada de conformitat amb l'article 21.

Article 21. *Entitats facultades per a la formació en escenaris estàndard nacionals («STS-ES»).*

1. Per ser habilitada com a entitat facultada per a la formació en escenaris estàndard nacionals («STS-ES»), la persona, física o jurídica, ha de complir els requisits exigits en l'apèndix 3 de l'annex al Reglament d'execució a les entitats reconegudes i operadores de UAS que fan activitats de formació i avaluació d'aptituds pràctiques de pilots a distància per a les operacions d'un escenari estàndard (STS) i presentar davant de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria una declaració responsable d'acord amb l'article 69 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, en què aquesta persona declari, sota la seva responsabilitat, que compleix els requisits que estableix l'apèndix 3 esmentat. Aquesta declaració s'ha de presentar en el model que adopta l'òrgan de l'Agència competent per raó de la matèria i posat a disposició a través de la seva pàgina web, i substitueix les declaracions dels apèndixs 4 i 6 a les quals fa referència l'apèndix 3.

Les referències de l'apèndix 3 als escenaris estàndard europeus o al manual d'operacions de l'escenari estàndard de conformitat amb l'apèndix 5 s'entenen efectuades, respectivament, als escenaris estàndard nacionals que s'adoptin i als requisits del manual d'operacions que s'incloguin en aquests.

2. No obstant el que preveu l'apartat 1, els escenaris estàndard nacionals, l'adopció dels quals correspon a l'òrgan competent per raó de la matèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, poden eximir dels requisits de l'apèndix 3 esmentat, quan, tenint en compte els nivells de baix risc de l'escenari corresponent, no en sigui necessari el compliment.

Igualment, tenint en compte els nivells de baix risc de l'escenari estàndard, aquest pot preveure mesures equivalents als requisits de l'apèndix 3 esmentat.

Adicionalment, en els escenaris estàndard nacionals, l'organisme competent per raó de la matèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot determinar la inaplicació de les classes de UAS que recull el Reglament delegat, i establir els requisits equivalents que, si s'escau, hagin d'acreditar els UAS per operar en l'escenari estàndard nacional corresponent.

Article 22. Comunicació de les acreditacions dels pilots que han completat la formació d'aptituds pràctiques per a escenaris estàndard nacionals o de conformitat amb el Reglament d'execució.

Les entitats facultades per a la formació en escenaris estàndard nacionals, així com les entitats reconegudes i els operadors de UAS que fan activitats de formació i d'avaluació d'aptituds pràctiques de pilots a distància per a la formació en escenaris estàndard que estableix el Reglament d'execució, han de comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, amb una periodicitat mensual, les acreditacions dels pilots que hagin completat la formació d'aptituds pràctiques per a l'operació respectiva que preveu l'apèndix 3, apartat 10, de l'annex al Reglament d'execució, amb la informació complementària que preveu aquest precepte.

Secció 2a Entitats designades per a la formació en la categoria «Específica» a l'empara d'una autorització operacional

Article 23. Règim declaratiu de l'activitat.

1. Per ser habilitada com a entitat designada per fer activitats de formació i d'examen de coneixements teòrics i de formació i d'avaluació d'aptituds pràctiques de pilots a distància per a operacions de UAS en la categoria «específica» a l'empara d'una autorització operacional de conformitat amb la secció UAS.SPEC.050 del Reglament d'execució, la persona física o jurídica ha de presentar una declaració responsable adreçada a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, d'acord amb l'article 69 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, amb el contingut mínim següent:

- a) Nom i cognoms o denominació social;
- b) Número de document nacional d'identitat, número d'identificació d'estranger o, en el cas d'estrangers no residents, número de passaport, o, en cas de persones jurídiques, número d'identificació fiscal;
- c) Adreça del centre d'activitat principal;
- d) Adreça de correu electrònic i número de telèfon;
- e) Identitat i dades de contacte del gerent responsable de l'entitat, que ha de ser a la vegada un representant legal de l'entitat;
- f) Identitat i dades del responsable de formació;
- g) Identitat del responsable de seguretat encarregat del desplegament i del manteniment correcte de la política de seguretat;
- h) Identitat dels instructors, examinadors i avaluadors de pilots a distància;
- i) Identitat del personal responsable del control i de la supervisió del compliment dels requisits exigibles a l'entitat per al compliment del sistema de gestió;
- j) Operacions de UAS sobre les quals s'imparteix formació teòrica i, si s'escau, pràctica.

2. La declaració responsable ha d'incloure una declaració signada pel gerent responsable de l'entitat que contingui la declaració següent: «Totes les operacions amb sistemes d'aeronaus no tripulades (UAS) que es facin en el marc de les activitats de formació impartides per l'entitat designada han de complir els requisits d'assegurança mínima que estableix la normativa aplicable i tot el personal que participi directament en l'activitat ha de tenir les competències adequades de conformitat amb el Reglament d'execució (UE) 2019/947 de la Comissió i la seva normativa concordant i de desplegament».

Article 24. *Requisits de l'organització.*

1. L'entitat designada ha de:

a) Ser dirigida per un gerent responsable, que ha de ser a la vegada representant legal de l'entitat. Aquest gerent responsable ha de garantir el compliment del sistema de gestió i de la normativa aplicable, garantir el desenvolupament adequat de la formació, l'examen i l'avaluació, i acomplir les tasques de registre;

b) Garantir una separació clara entre les activitats de formació, teòrica o pràctica, i qualsevol altra activitat operacional per garantir la independència de l'examen de coneixements teòrics i de l'avaluació de les aptituds pràctiques;

c) Tenir la capacitat de dur a terme adequadament les activitats tècniques i administratives relacionades amb tot el procés de les tasques de formació per a les quals pretengui ser habilitada, incloent-hi l'assignació del personal adequat i la utilització d'instal·lacions i d'equips apropiats per a aquestes tasques;

d) Establir, aplicar i mantenir un sistema de gestió de conformitat amb el que preveu l'article 25;

e) Designar un responsable de formació encarregat que la formació en aptituds pràctiques es faci amb seguretat, així com la supervisió adequada de la resta de la formació, l'examen i l'avaluació d'acord amb els requisits aplicables. Aquest responsable de formació ha de tenir capacitat de gestió i disposar del certificat d'instructor, examinador i avaluador de pilots a distància emès per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria;

f) Designar un responsable de seguretat encarregat del desplegament i el manteniment correcte de la política de seguretat i que aquesta compleix la normativa aplicable;

g) Disposar d'un Manual d'instrucció amb el contingut mínim que preveu l'article 26;

h) Tenir un sistema de notificació de successos, coherent amb els acords o contractes subscrits amb altres organitzacions, en els casos en què aquest sistema sigui exigible d'acord amb el que preveu el Reglament (UE) núm. 376/2014 del Parlament Europeu i del Consell de 3 d'abril de 2014;

i) Mantenir els acords o contractes necessaris amb altres organitzacions per garantir que se segueixin complint els requisits aplicables a la seva activitat.

2. A l'efecte de determinar la conformitat amb els requisits corresponents d'aquest Reial decret i altres disposicions aplicables a l'entitat designada, aquesta ha de garantir l'accés a qualsevol persona autoritzada per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria:

a) A qualsevol instal·lació, document, registre, dada, procediment o qualsevol altre material relacionat amb l'activitat objecte de la declaració, sigui contractat o no, i

b) Per presenciar qualsevol part de l'activitat de formació i examen de coneixements teòrics i de formació i avaluació d'aptituds pràctiques que l'Agència Estatal de Seguretat Aèria consideri necessari.

Article 25. *Sistema de gestió.*

El sistema de gestió de les entitats designades ha d'incloure:

a) Una política de seguretat en què es descriguin els principis i les filosofies generals de l'organització en matèria de seguretat i que, com a mínim, ha de definir els mitjans i mètodes usats per a la identificació de perills, l'avaluació de riscos i l'efectivitat de les mesures de mitigació, tant en la seva implementació com en el seu seguiment;

b) Un sistema de gestió de la qualitat que garanteixi que les activitats de formació, examen i avaluació efectuades satisfan la normativa d'aplicació. Aquest sistema de gestió de la qualitat, com a mínim, ha de:

1r. Definir una política de qualitat orientada a garantir i a satisfer les expectatives dels alumnes en formació;

2n. Establir programes de garantia de la qualitat que prevegin procediments destinats a assegurar que totes les operacions de UAS que es facin en el marc de les activitats de formació impartides per l'entitat designada s'han dut a terme de conformitat amb el que preveuen les normes, els requisits i els procediments aplicables;

3r. Demostrar el funcionament del sistema de gestió de la qualitat mitjançant manuals i documents de supervisió;

4t. Identificar el personal responsable del control i de la supervisió del compliment dels requisits exigibles a l'entitat per al compliment del sistema de gestió, que ha de ser funcionalment independent del personal de formació i avaluació, així com del responsable de formació, i

5è. Efectuar revisions del sistema de gestió de la qualitat implantat i, adoptar, si s'escau, un pla de mesures correctores.

Article 26. *Manual d'instrucció.*

El Manual d'instrucció de les entitats designades ha d'incloure, com a mínim, els apartats següents:

a) Personal encarregat de la formació, l'examen i l'avaluació, incloent-hi:

1r. Una descripció de les competències del personal;

2n. Les tasques i responsabilitats del personal, i

3r. Un organigrama que mostri la cadena de responsabilitats.

b) Els procediments usats per a la formació, l'examen i l'avaluació, incloent-hi el programa de formació que cobreixi les competències corresponents a les activitats sobre les quals s'imparteix formació teòrica i, si s'escau, pràctica;

c) Si s'escau, descripció dels UAS i de qualsevol altre equipament o eines utilitzades per a la formació i l'avaluació d'aptituds pràctiques;

d) Descripció de les instal·lacions per fer la formació, l'examen i l'avaluació de la formació teòrica, incloent-hi la seva localització física, i, en el cas d'impartir formació pràctica, a més, la descripció de les zones de vol i la seva localització física;

e) Una plantilla de l'informe d'avaluació.

Article 27. *Instal·lacions i material.*

1. L'entitat designada de formació i d'examen de coneixements teòrics i de formació i d'avaluació d'aptituds pràctiques ha de disposar d'instal·lacions, d'equips i de materials necessaris i adequats per fer les seves activitats.

2. La formació i l'avaluació d'aptituds pràctiques s'ha de fer, sempre que sigui possible, a l'exterior, en un volum d'espai aeri i una localització apropiades per a les activitats corresponents. Si l'organització decideix utilitzar instal·lacions interiors, aquestes han de ser de dimensions suficients per acomodar tots els elements per a un vol de precisió.

Article 28. *Registres.*

1. L'entitat designada ha de crear un informe d'avaluació per cada alumne que hagi completat la formació, l'examen i l'avaluació, en el qual s'ha d'incloure, com a mínim, la informació següent sobre l'alumne:

- a) La seva identificació;
- b) Identificació dels responsables de la formació, l'examen i l'avaluació, segons correspongui;
- c) Detalls de la formació impartida;
- d) Progrés assolit;
- e) Exàmens, proves i avaluacions efectuades, incloent-hi les qualificacions atorgades a cada acció efectuada;
- f) Valoració de les aptituds pràctiques per millorar.
- g) Certificats i acreditacions que se li han expedit.

2. L'informe d'avaluació ha de contenir les dates d'emissió del certificat de coneixements teòrics i de l'acreditació d'aptituds pràctiques i ha d'estar signat adequadament per les persones responsables de l'examen i de l'avaluació una vegada superats, així com pel responsable de formació de l'entitat.

3. L'informe d'avaluació s'ha de conservar durant tres anys i s'ha de posar a disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria quan li sigui requerit.

Article 29. *Personal instructor, examinador i avaluador.*

El personal responsable de la formació, l'examen i l'avaluació ha de:

- a) Disposar d'un certificat d'instructor, examinador i avaluador de pilots a distància en vigor expedit per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria adequat a les operacions de UAS per a les quals pretengui impartir formació, únicament quan el nivell de risc operacional d'aquestes ho requereixi de conformitat amb la secció UAS.SPEC.050 del Reglament d'execució;
- b) Actuar, en l'exercici de les seves funcions, amb imparcialitat, i abstenir-se de participar en les avaluacions si considera que la seva objectivitat pot estar afectada;
- c) Tenir la capacitat d'administrar les declaracions, els registres i informes que demostrin que s'han dut a terme les avaluacions i els exàmens pertinents i treure les conclusions d'aquestes avaluacions, i
- d) No revelar cap informació facilitada per l'operador de UAS o pilot a distància, quan aquests la sol·licitin, a cap persona diferent de les autoritzades per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

Article 30. *Obtenció d'un certificat d'instructor, examinador i avaluador de pilots a distància.*

1. Els candidats han de fer un examen davant de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, el qual pot ser de coneixements teòrics, d'aptituds pràctiques, o d'ambdós, d'acord amb el risc de les operacions de UAS per a les quals es pretengui ser instructor, examinador i avaluador de pilots a distància.

2. Per poder fer l'examen de certificació com a instructor, examinador i avaluador de pilots a distància, els candidats han de:

- a) Haver complert divuit anys;
- b) Acreditar formació d'aptituds pràctiques de pilot a distància o de pilot de qualsevol tipus, i
- c) Acreditar experiència prèvia o coneixements en el sector aeronàutic. Sens perjudici d'acreditar d'altres formes el compliment d'aquest requisit, es considera acreditada l'experiència prèvia o els coneixements en el sector aeronàutic quan a

l'interessat se li hagi expedit a nom seu qualsevol dels documents o de les titulacions següents:

- 1r. Certificat de coneixements teòrics de competència dels pilots a distància per a operacions de UAS en escenaris estàndard;
- 2n. Llicència de pilot remot militar;
- 3r. Qualsevol títol o llicència, civil o militar, de pilot d'aviació tripulada reconeguts a Espanya dels quals l'interessat sigui o hagi estat titular;
- 4t. Llicència de controlador de trànsit aeri, civil o militar, o d'alumne controlador de trànsit aeri, civil o militar, en ambdós casos reconeguda a Espanya, de la qual l'interessat sigui o hagi estat titular;
- 5è. Títol oficial universitari d'enginyeria aeronàutica, enginyeria tècnica aeronàutica, o enginyeria aeroespacial expedit o reconegut a Espanya de conformitat amb el títol VI de la Llei orgànica 6/2001, de 21 de desembre, d'universitats, i la seva normativa concordant i de desplegament.

3. Superat l'examen, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria expedeix als instructors, examinadors i avaluadors de pilots a distància un certificat a nom seu en format electrònic, el qual té una validesa de cinc anys, a partir de la data de superació de l'examen d'avaluació.

4. Per a la revalidació del certificat d'instructor, d'examinador i d'avaluador de pilots a distància, el titular ha de superar un examen, del mateix tipus que l'efectuat per a l'obtenció del certificat, durant el període de tres mesos immediatament anteriors a la data de caducitat del certificat. El nou període de validesa del certificat compta a partir de la data d'expiració del període de validesa anterior.

5. En el cas de la renovació del certificat després d'haver expirat el seu termini de validesa sense haver-lo revalidat, el nou període de validesa del certificat compta a partir de la data en què se superi el nou examen d'avaluació.

Article 31. *Exàmens de coneixements teòrics i avaluació d'aptituds pràctiques.*

1. L'alumne ha d'aprovar l'examen de coneixements teòrics amb caràcter previ a la realització de l'avaluació d'aptituds pràctiques.

2. En cap cas l'alumne no pot ser avaluat per persones que li hagin proporcionat més del 25 % de la formació en aptituds pràctiques.

3. Durant els quinze dies naturals següents a aquell en què hagin superat de manera satisfactòria l'examen de coneixements teòrics, així com l'avaluació d'aptituds pràctiques de forma satisfactòria, l'entitat designada ha de lliurar als pilots a distància un certificat de coneixements teòrics i una acreditació d'aptituds pràctiques per a la realització d'operacions de UAS en la categoria «específica» subjectes a una autorització operacional, que han d'incloure els detalls d'identificació del pilot a distància, el número d'identificació propi del pilot a distància, el tipus d'operació en què ha estat format, examinat i avaluat, la data d'emissió i la identificació i la signatura del responsable de l'entitat que l'ha emès.

L'entitat designada està obligada a comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria els certificats expedits de conformitat amb l'apartat anterior amb una periodicitat mensual.

Secció 3a Disposicions comunes a les entitats facultades, reconegudes i designades

Article 32. *Notificació de modificacions i cessament de les activitats.*

Les entitats facultades, reconegudes o designades han de comunicar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria:

- a) Qualsevol modificació de la informació que conté la declaració responsable que els habilita per a l'exercici de les seves activitats, i

b) El cessament parcial o total de les activitats que estableix aquesta declaració responsable.

Aquesta comunicació s'ha de fer amb una antelació, com a mínim, de cinc dies hàbils, respecte a la data prevista per al fet que es comunica, si aquest és previsible, o, en cas contrari, durant els tres dies hàbils següents al dia en què s'hagi produït.

Article 33. Extinció del dret a fer les seves activitats.

Una entitat facultada, reconeguda o designada deixa d'estar habilitada per fer una part o la totalitat de les activitats especificades en la seva declaració responsable, quan concorri alguna de les circumstàncies següents:

a) Que l'entitat hagi comunicat a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria el cessament total o parcial de les activitats especificades en la seva declaració de conformitat amb la lletra b) de l'article anterior;

b) Que l'entitat no hagi fet cap de les seves activitats durant més de 36 mesos consecutius;

c) Que l'Agència Estatal de Seguretat Aèria hagi declarat la impossibilitat de continuar totalment o parcialment l'exercici de l'activitat afectada de conformitat amb l'article 69, apartat 4, de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre. Quan aquesta declaració afecti només una part de l'activitat, l'entitat pot seguir exercint la part de l'activitat no afectada per la declaració.

CAPÍTOL V

Utilització de l'espai aeri i les zones geogràfiques de UAS

Secció 1a Marc general

Article 34. Comunicacions aeronàutiques.

1. Quan es requereixi la utilització de la banda aèria (servei mòbil aeronàutic) per establir comunicacions aeronàutiques, els pilots a distància han de disposar de:

a) Els coneixements i les aptituds per a l'obtenció de la qualificació de radiofonista, els quals s'entenen acreditats quan el pilot a distància sigui titular de:

1r. Un certificat de formació teòrica com a radiofonista emès per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, el qual té una validesa indefinida, i

2n. Un certificat de formació pràctica com a radiofonista emès per un examinador autoritzat per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, amb la demostració prèvia de les seves competències en comunicacions aeronàutiques, el qual té una validesa de dos anys des de la seva expedició.

b) Un coneixement adequat de l'idioma o els idiomes utilitzats en les comunicacions aeronàutiques, el qual es considera acreditat quan els pilots a distància siguin titulars d'un certificat de competència lingüística vàlid en què s'acrediti, almenys, el seu nivell operacional (nivell 4) d'acord amb l'Ordre FOM/1146/2019, de 13 de novembre, per la qual es completa el règim aplicable al personal aeronàutic en matèria de competència lingüística.

Sens perjudici del que disposen les lletres a) i b), mitjançant AMC adoptats per l'òrgan competent per raó de la matèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, es poden reconèixer altres formes d'acreditar els coneixements i les aptituds per a l'obtenció de la qualificació de radiofonista i el coneixement adequat de l'idioma o els idiomes utilitzats en les comunicacions aeronàutiques.

2. Els pilots a distància poden utilitzar el castellà en les comunicacions aeronàutiques amb les dependències dels proveïdors ATS, sempre que no s'estableixi una altra cosa en les condicions operatives específiques determinades en els procediments de coordinació que pugui establir el proveïdor ATS.

Article 35. *Equipament.*

1. A les zones geogràfiques de UAS, els UAS han de complir els requisits d'equip requerits per a l'operació en la zona respectiva, associats, en particular, a les característiques de l'operació, a la classificació de l'espai aeri, a les condicions establertes per a l'operació en la zona respectiva o en les autoritzacions per operar-hi que expedeix l'autoritat competent.

2. Fora de les zones geogràfiques de UAS, els UAS han de disposar dels equips requerits per a l'espai aeri en què operin, de conformitat amb les regles de l'aire aplicables de conformitat amb el que preveuen:

- a) El Reglament SERA;
- b) El Reglament de circulació aèria, aprovat mitjançant el Reial decret 57/2002, de 18 de gener, i
- c) El Reial decret 1180/2018, de 21 de setembre, pel qual es desplega el Reglament de l'aire i les disposicions operatives comunes per als serveis i procediments de navegació aèria i es modifiquen el Reial decret 57/2002, de 18 de gener, pel qual s'aprova el Reglament de circulació aèria; el Reial decret 862/2009, de 14 de maig, pel qual s'aproven les normes tècniques de disseny i operació d'aeròdroms d'ús públic i el Reglament de certificació i verificació d'aeroports i altres aeròdroms d'ús públic; el Reial decret 931/2010, de 23 de juliol, pel qual es regula el procediment de certificació de proveïdors civils de serveis de navegació aèria i el seu control normatiu, i el Reglament de la circulació aèria operativa, aprovat pel Reial decret 601/2016, de 2 de desembre;
- d) La normativa concordant i de desplegament de les disposicions a les quals al·ludeixen les lletres anteriors.

3. No obstant el que disposa l'apartat anterior, fora de les zones geogràfiques de UAS, els requisits d'equip requerits per les regles de l'aire aplicables a l'espai aeri del qual es tracti no són exigibles als UAS operats:

- a) En la categoria «oberta»;
- b) En la categoria «específica» o en la categoria «certificada», a una altura igual o inferior a 120 metres, llevat que l'equipament s'exigeixi de conformitat amb el dret de la Unió, entre d'altres, en virtut d'un escenari estàndard, una autorització operacional, un certificat d'operador de UAS lleugers («LUC», per les sigles en anglès de «Light UAS Operator Certificate»), un certificat d'operador de UAS, un certificat d'aeronavegabilitat, o qualsevol altre document equivalent a aquest que expedeix l'autoritat aeronàutica competent.

Article 36. *Zones geogràfiques de UAS generals i particulars.*

1. En les zones geogràfiques de UAS, generals o particulars, les operacions amb UAS s'han de fer, quan estiguin permeses, amb subjecció a les limitacions i condicions operacionals que estableixen cadascuna d'aquestes i al que preveu aquesta secció, sens perjudici del compliment de les altres disposicions aplicables a l'operació.

2. Són zones geogràfiques de UAS generals les que defineix la secció següent, i zones geogràfiques de UAS particulars, les addicionals que s'adoptin en aplicació del que estableix l'article 15 del Reglament d'execució i de la secció 3a d'aquest capítol.

3. Quan, en un mateix volum d'espai aeri, coincideixin dues zones geogràfiques o més de UAS generals, l'operador de UAS s'ha d'ajustar a les condicions operacionals de totes les zones geogràfiques de UAS generals aplicables al lloc on es faci l'operació.

Quan la zona geogràfica de UAS particular estigui compresa totalment o parcialment dins d'una o de diverses zones geogràfiques de UAS generals, les condicions operacionals de la zona geogràfica de UAS particular complementen les establertes per les zones geogràfiques de UAS generals, llevat que en la definició de la zona geogràfica de UAS particular s'estableixi una altra cosa. En cas de contradicció, prevalen les condicions operacionals de la zona geogràfica de UAS particular.

Quan la zona geogràfica de UAS particular estigui compresa totalment o parcialment dins d'una o de diverses zones geogràfiques de UAS particulars, són aplicables les limitacions i condicions operacionals de totes aquestes. En cas de contradicció, prevalen les limitacions i condicions operacionals de la zona geogràfica de UAS particular establerta amb posterioritat en el temps.

4. Quan la zona geogràfica de UAS, general o particular, exigeixi l'establiment d'una coordinació entre els operadors de UAS i els gestors d'aeròdroms, heliports o els proveïdors ATS, aquesta coordinació s'ha d'establir d'acord amb el procediment operatiu per a la coordinació entre l'operador de UAS i els gestors d'aeròdroms, heliports i proveïdors ATS afectats que recull l'article 43.

5. Correspon a la Comissió Interministerial que preveu l'article 6 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol (d'ara endavant, «Comissió Interministerial»):

a) L'adopció de criteris comuns per a l'aplicació uniforme de les zones geogràfiques de UAS generals, dins dels límits que defineix aquest Reial decret per a cadascuna d'aquestes, i

b) L'establiment de les zones geogràfiques de UAS particulars i les condicions operacionals aplicables en aquestes, de conformitat amb el que preveu la secció 3a d'aquest capítol.

6. Les persones, físiques o jurídiques, públiques o privades, titulars o administradors dels espais, les infraestructures, les construccions o les instal·lacions protegides per les zones geogràfiques de UAS generals han de facilitar a l'entitat designada com a responsable per a la posada a disposició de la informació sobre les zones geogràfiques de UAS en un format digital comú únic la informació necessària sobre aquestes zones, si s'escau, amb el requeriment previ d'informació d'aquesta entitat.

Secció 2a Zones geogràfiques de UAS generals

Article 37. Zones geogràfiques de UAS generals prohibides, restringides i associades a la gestió de l'ús flexible de l'espai aeri.

1. Constitueixen zones geogràfiques de UAS generals les zones prohibides i restringides per a la defensa, la protecció dels interessos nacionals o la seguretat pública; les zones restringides per a la protecció mediambiental; les zones restringides al vol fotogràfic (ZRVF), i les estructures d'espai aeri associades a la gestió de l'ús flexible de l'espai aeri, que defineixen, respectivament, els articles 18, 19, 20 i 17 del Reial decret 1180/2018, de 21 de setembre.

2. Les prohibicions, limitacions i condicions operacionals de UAS en les zones de l'apartat 1 són les següents:

a) En les zones prohibides i restringides per a la defensa, la protecció dels interessos nacionals o la seguretat pública, les prohibicions i restriccions a l'ús de UAS són les que estableix l'article 18, apartats 2 i 3, del Reial decret 1180/2018, de 21 de setembre;

b) En les zones restringides per a la protecció mediambiental, les prohibicions i restriccions a l'ús de UAS són les que estableix l'article 19, apartats 2 i 3, del Reial decret 1180/2018, de 21 de setembre;

c) En les zones restringides al vol fotogràfic («ZRVF»), les prohibicions i restriccions a l'ús de UAS són les que estableix l'article 20 del Reial decret 1180/2018, de 21 de setembre;

d) En les estructures d'espai aeri associades a la gestió de l'ús flexible de l'espai aeri que defineix l'article 17 del Reial decret 1180/2018, de 21 de setembre, les prohibicions, limitacions i condicions d'ús de UAS són les establertes de conformitat amb el que preveu aquest precepte.

3. Són zones geogràfiques de UAS de caràcter temporal:

a) Les que, per la naturalesa de l'activitat o per necessitat, no es puguin associar per endavant a períodes d'activació amb una durada, regularitat o emplaçament preestablerts i amb una vigència de 6 mesos o inferior.

Llevat del que preveu l'apartat 2, el seu establiment, així com les seves condicions d'ús i operació, s'han de fer pels instruments de coordinació de nivell tàctic i pretàctic que defineixen les normes d'aplicació a la coordinació entre la circulació aèria general i la circulació aèria operativa. De manera prèvia al seu establiment, el sol·licitant de la zona geogràfica de UAS ha d'informar la Direcció General d'Aviació Civil d'aquelles l'ús previst de les quals sigui superior a 1 mes.

b) Les reserves o restriccions i els seus volums d'espai aeri associats establerts de conformitat amb l'article 21 del Reial decret 1180/2018, de 21 de setembre, als quals són aplicables les prohibicions, limitacions i condicions d'ús de UAS determinades segons el que preveu aquest precepte.

La informació sobre les zones geogràfiques de UAS de caràcter temporal s'ha de publicar mitjançant NOTAM o suplement AIP, el que correspongui en cada cas, quan sigui necessari per al coneixement del personal encarregat de les operacions aèries de les aeronaus tripulades, de conformitat amb la normativa aplicable a aquesta. En un altre cas, aquesta informació s'ha de distribuir exclusivament a través del format digital comú únic posat a disposició dels usuaris de UAS.

Article 38. *Zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat militar, de la defensa nacional i de la seguretat de l'Estat.*

1. Són zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat militar, de la defensa nacional i de la seguretat de l'Estat:

a) Les zones d'interès per a la defensa nacional, de seguretat de les instal·lacions militars o de les instal·lacions civils declarades d'interès militar i les d'accés restringit a la propietat per part d'estrangers i les seves zones de seguretat, de conformitat amb el que disposa la Llei 8/1975, de 12 de març, de zones i instal·lacions d'interès per a la defensa nacional, i el seu Reglament de desplegament, aprovat pel Reial decret 689/1978, de 10 de febrer, i la normativa concordant i de desplegament;

b) Les instal·lacions militars i altres béns immobles de domini públic no inclosos en la lletra a) afectes a la defensa nacional, i

c) Les infraestructures i instal·lacions afectes a la seguretat de l'Estat i les seves zones associades, en particular, les seves zones de seguretat.

2. Per fer vols de UAS sobre les zones que esmenta l'apartat 1, l'operador ha de disposar, a més de les autoritzacions corresponents en funció de la seva categoria, del permís previ i exprés del titular o del gestor responsable de les infraestructures, les instal·lacions o els terrenys per sobrevolar o, si s'escau, de l'autoritat que determini el Ministeri de Defensa, el qual l'emet en les condicions que determini, si fos el cas.

3. En les zones d'operacions o desplegaments d'unitats militars, terrestres, navals i aèries, quan operin fora de les zones geogràfiques de UAS generals que estableix l'apartat 1, són aplicables a les operacions de UAS les limitacions que estableix l'apartat 2 anterior, llevat d'una autorització del responsable de l'operació militar.

L'establiment de la zona geogràfica de UAS temporal corresponent es fa de conformitat amb el que preveu l'article 37, apartat 3, pel temps necessari per al desplegament de les operacions respectives, sempre que la durada d'aquestes no excedeixi el termini previst en el precepte esmentat.

Article 39. Zones geogràfiques de UAS generals per raó de la protecció de les instal·lacions i infraestructures en què es presten serveis essencials per a la comunitat.

1. Són zones geogràfiques de UAS generals per raó de la protecció de les instal·lacions i infraestructures en les quals es presten serveis essencials per a la comunitat aquelles en què hi ha infraestructures o instal·lacions que, d'acord amb la seva normativa específica, presten serveis essencials per a la comunitat, i en qualsevol cas les següents:

- a) Centrals energètiques, indústries petroquímiques o químiques, refineries, serveis de subministrament i dipòsits de combustible;
- b) Infraestructures portuàries i ferroviàries, carreteres i altres infraestructures de transport, llevat dels aeròdroms i heliports, els quals es regeixen per la seva zona geogràfica de UAS general per raó de la seguretat operacional en l'entorn d'aeròdroms i heliports, civils i militars;
- c) Infraestructures de serveis de subministrament i distribució d'aigua, gas i electricitat;
- d) Infraestructures de tecnologies de la informació i comunicacions;
- e) Quan no estiguin incloses en les zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat ciutadana i la protecció de persones i béns en entorns urbans, es consideren instal·lacions en què es presten serveis essencials per a la comunitat:

1r. Les casernes, les comissaries i els recintes de les forces i els cossos de seguretat;

2n. Els hospitals de titularitat pública o privada;

3r. Els centres de salut de titularitat pública.

2. Les zones geogràfiques de UAS generals per raó de la protecció de les instal·lacions i infraestructures en què es presten serveis essencials per a la comunitat s'estenen:

a) Horitzontalment:

1r. En el cas d'infraestructures lineals, fins a una distància horitzontal de 25 metres mesurats des dels extrems exteriors dels laterals. En el cas d'infraestructures que integrin un conjunt de lineals, les distàncies horitzontals s'han de mesurar des dels extrems exteriors dels laterals dels lineals més externs del conjunt, excepte en el cas d'infraestructures lineals ferroviàries, en les quals el punt de referència des del qual s'han de mesurar les distàncies horitzontals és des dels eixos de les vies més externes del conjunt.

2n. En el cas d'infraestructures no lineals, a una distància horitzontal de 10 metres respecte a la superfície coberta per la instal·lació o la infraestructura.

Quan les infraestructures a les quals es refereixen els números precedents, tant lineals com no lineals, estiguin envoltades totalment o parcialment per algun tipus de tanca o de limitació perimetral exterior anàloga, les distàncies horitzontals que preveuen els números anteriors s'han de mesurar perpendicularment des de la part externa de la tanca o de la limitació perimetral exterior anàloga, sense que aquesta distància pugui ser, en cap cas, inferior a la que defineixen els números precedents.

b) Verticalment, a una altura mínima de 50 metres sobre el punt més elevat de la infraestructura o la instal·lació afectada. En el cas d'infraestructures lineals, el punt més

elevat de la infraestructura o la instal·lació s'ha de determinar considerant, dins dels límits horitzontals descrits en la lletra a), una distància de 100 metres en el sentit longitudinal de la infraestructura lineal. El centre de la distància de 100 metres ha d'estar situat en el punt de la infraestructura lineal, o el més proper a aquesta, sobre el qual estigui volant l'aeronau no tripulada en cada moment.

En cas que l'operació es dugui a terme sobre bifurcacions o encreuaments d'infraestructures lineals en què se superposin dos límits horitzontals o més, els 100 metres s'han de tenir en compte per a cadascuna d'aquestes infraestructures lineals considerant finalment com a punt més elevat de la infraestructura el que sigui el més elevat d'entre les infraestructures lineals amb límits horitzontals superposats dins de l'abast de 100 metres esmentat.

c) En cas que les infraestructures o instal·lacions, o parts d'aquestes, consisteixin en ponts o tinguin parts o trams penjants o suspesos en l'aire, les distàncies horitzontals que preveu la lletra a) s'han d'estendre fins a 10 metres en direcció a terra per sota de la base de la infraestructura (entesa aquesta com la part inferior del tauler que sosté la infraestructura o la instal·lació, excloent-ne els pilars, arcs o suports), i més avall d'aquesta distància, fins a 10 metres de qualsevol dels seus pilars, arcs o suports.

3. Dins de les zones geogràfiques de UAS generals per raó de la protecció de les instal·lacions i infraestructures en què es presten serveis essencials per a la comunitat, no es poden fer operacions amb UAS, llevat d'un permís previ i exprés del titular o del gestor responsable de la instal·lació o infraestructura i, si s'escau, en les condicions que aquest determini.

4. Les prohibicions i limitacions que preveu l'apartat 3 no són aplicables en cap cas a les operacions amb UAS efectuades directament o indirectament pel titular o el gestor responsable de la instal·lació o infraestructura en l'exercici de les seves competències, i així mateix, tampoc no són aplicables:

a) Amb relació a les infraestructures ferroviàries, i quan la naturalesa de la missió ho requereixi, a les operacions efectuades per:

1r. Les forces i els cossos de seguretat de l'Estat dependents del Govern de la nació o els cossos de policia dependents de les comunitats autònomes;

2n. La Direcció Adjunta de Vigilància Duanera;

3r. El Centre Nacional d'Intel·ligència, i

4t. La Direcció General de Trànsit o organismes autonòmics competents en matèria de vigilància i de disciplina del trànsit.

b) Amb relació a la resta de les instal·lacions i infraestructures en les quals es presten serveis essencials per a la comunitat, a les operacions de UAS efectuades en l'exercici de les activitats o els serveis no EASA.

En qualsevol dels casos que preveu aquest apartat, s'han de prendre les mesures de mitigació adequades.

Article 40. Zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat ciutadana i la protecció de persones i béns en entorns urbans.

1. Són zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat ciutadana i la protecció de persones i béns en entorns urbans les associades als entorns urbans. A aquests efectes, es consideren «entorns urbans» els que se circumscriuin a alguna de les superfícies següents:

a) Nuclis de població amb àrees consolidades per l'edificació;

b) Àrees residencials, comercials o industrials els terrenys de les quals disposin, acumulativament, com a mínim, d'accessos rodats, vies públiques pavimentades per a accés de vianants, evacuació d'aigües i enllumenat públic, i

c) Àrees recreatives, que siguin d'accés públic i en les quals hi hagi construccions o instal·lacions, permanents o eventuais per a l'oci, l'esbarjo o l'esport, entre les quals, en qualsevol cas, hi ha les platges que compleixin ambdós requisits, així com els parcs o jardins de competència de les entitats locals.

2. Les zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat ciutadana i la protecció de les persones i béns en entorns urbans s'estenen:

a) Horitzontalment, sobre la superfície compresa pel límit físic fins on s'estenguin els entorns urbans que defineix l'apartat 1;

b) Verticalment, fins a una altura de 300 metres (1.000 ft) sobre l'obstacle més alt situat dins d'un radi de 600 metres des de l'aeronau no tripulada, sempre que l'obstacle sigui dins del límit horitzontal de l'entorn urbà corresponent.

3. En aquestes zones geogràfiques de UAS, les operacions de UAS estan subjectes, acumulativament, segons les circumstàncies de l'operació concreta, a les limitacions següents:

a) Per raons de seguretat ciutadana, els operadors de UAS subjectes a l'obligació de registrar-se com a tals que pretenguin dur a terme operacions de UAS en entorns urbans o sobre concentracions de persones ho han de comunicar prèviament al Ministeri de l'Interior amb una antelació mínima de cinc dies naturals respecte a la data prevista per a l'inici de l'operació. Aquesta comunicació pot contenir totes les operacions que es duuguin a terme durant els cinc dies naturals següents a la data d'inici de les operacions previstes en aquesta comunicació, i l'operador ha d'indicar la data i la franja horària concreta amb la suficient delimitació de cadascuna de les operacions que s'han d'executar.

Les autoritats competents en matèria de seguretat pública en l'àmbit territorial de l'operació en poden limitar o prohibir la realització quan pugui donar lloc a greus riscos per a la protecció de persones o béns.

Quan l'incompliment de l'obligació d'efectuar aquesta comunicació prèvia o de les prohibicions o restriccions que es puguin imposar a les operacions de UAS puguin incardinar-se en alguna de les infraccions en matèria de seguretat ciutadana que tipifica el capítol V de la Llei orgànica 4/2015, de 30 de març, de seguretat ciutadana, li és aplicable el règim sancionador que estableix aquesta Llei.

b) Per fer operacions en entorns urbans en la categoria «oberta», el pilot a distància ha de garantir que l'aeronau no tripulada no sobrevoli edificis, construccions estables similars a edificis, cases, ni qualsevol altre domicili de persones físiques, incloent-hi en tots els casos les seves zones d'esbarjo, patis i zones anàlogues, siguin de titularitat pública o privada, i a més:

1r. Quan siguin operacions en la categoria «oberta» de la secció UAS.OPEN.020 del Reglament d'execució amb UAS de classe C1 amb una MTOM, inclosa la seva càrrega útil, igual o superior a 250 grams, el pilot a distància, durant l'operació, ha de mantenir l'aeronau no tripulada a una distància de seguretat horitzontal d'almenys 5 metres d'edificis, construccions estables similars a edificis, cases, així com de qualsevol altre domicili de persones físiques, incloent-hi en tots els casos les seves zones d'esbarjo, patis i zones anàlogues, siguin de titularitat pública o privada, encara que l'operació es faci fora d'aquestes zones;

2n. Quan siguin operacions en categoria «oberta» de la secció UAS.OPEN.030 del Reglament d'execució, amb UAS de classe C2 amb una MTOM, inclosa la seva càrrega útil inferior a 4 quilograms, el pilot a distància, durant l'operació, ha de mantenir l'aeronau no tripulada a una distància de seguretat horitzontal d'almenys 30 metres d'edificis, construccions estables similars a edificis, cases, així com de qualsevol altre domicili de persones físiques, incloent-hi en tots els casos les seves zones d'esbarjo, patis i zones anàlogues, siguin de titularitat pública o privada, encara que l'operació es faci fora d'aquestes zones. El pilot a distància pot reduir la distància de seguretat horitzontal

anterior a un mínim de 5 metres, quan utilitzi UAS de classe C2 amb una funció activa del mode de baixa velocitat.

4. No obstant el que preveu la lletra b) de l'apartat 3, l'òrgan competent, el titular o administrador responsable de l'edifici o la construcció estable similar a un edifici, una casa o un domicili de persones físiques, incloent-hi en tots els casos les seves zones d'esbarjo, patis i zones anàlogues, amb la sol·licitud prèvia de l'operador de UAS interessat, el pot eximir, amb caràcter previ a l'operació, de la prohibició de sobrevol del primer paràgraf de la lletra b), així com de les distàncies de seguretat que estableixen els números 1r i 2n, o reduir-les, sempre que es compleixin la resta de les condicions operacionals i d'aquelles altres de les zones geogràfiques de UAS que, si s'escau, també siguin aplicables al lloc de l'operació.

5. Les zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat ciutadana i la protecció de persones i béns en entorns urbans no són aplicables a les operacions efectuades en execució d'activitats o de serveis no EASA.

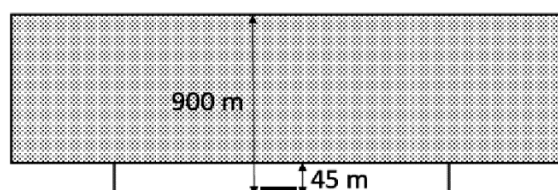
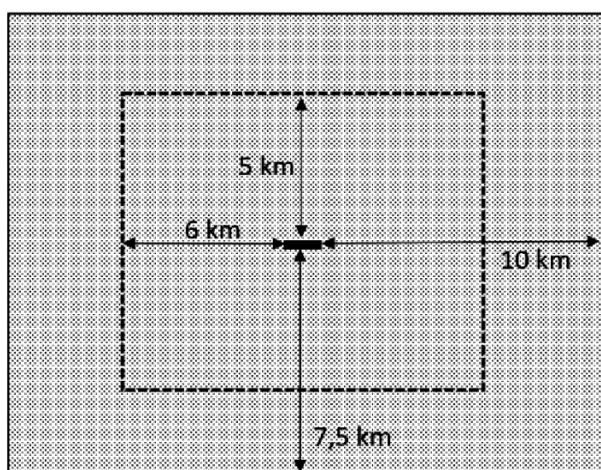
Article 41. Zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat operacional en l'entorn dels aeròdroms o heliports, civils o militars.

1. Són zones geogràfiques de UAS per raó de la seguretat operacional en l'entorn dels aeròdroms o heliports, civils o militars, les següents:

a) En aeròdroms civils d'ús públic i aeròdroms militars de qualsevol tipus, quan en ambdós casos no siguin heliports:

1r. Fins als 45 metres d'altura mesurats des del punt de referència d'aeròdrom (ARP): una àrea de 6 quilòmetres de longitud mesurada des dels extrems de la pista en sentit de prolongació de l'eix de la pista cap a fora i una amplada de 5 quilòmetres a un costat i a l'altre mesurada des de l'eix de la pista. En qualsevol cas, el límit inferior d'aquest volum és el nivell de la superfície.

2n. Per damunt dels 45 metres i fins a 900 metres d'altura, ambdues mesurades des del punt de referència d'aeròdrom (ARP): una àrea de 10 quilòmetres de longitud mesurada des dels extrems de la pista en sentit de la prolongació del seu eix cap a fora i una amplada de 7,5 quilòmetres a un costat i a l'altre mesurats des de l'eix de la pista.

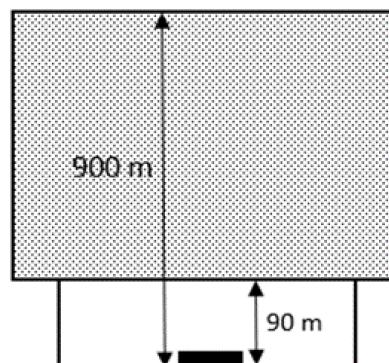
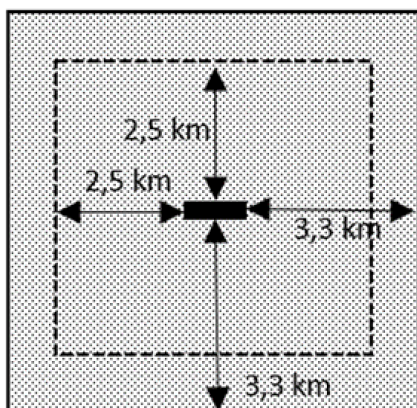


b) En heliports civils d'ús públic i heliports militars de qualsevol tipus:

1r. Fins als 90 metres d'altura, mesurada des del punt de referència de l'heliport (HRP): una àrea de 2,5 quilòmetres de longitud mesurada des dels extrems de l'àrea d'aproximació final i d'enlairament (d'ara endavant, FATO, per les sigles en anglès de

«Final Approach and Takeoff Area») en sentit de prolongació de l'eix de la FATO cap a fora i una amplada de 2,5 quilòmetres a un costat i a l'altre mesurada des de l'eix de la FATO. En qualsevol cas, el límit inferior d'aquest volum és el nivell de la superfície.

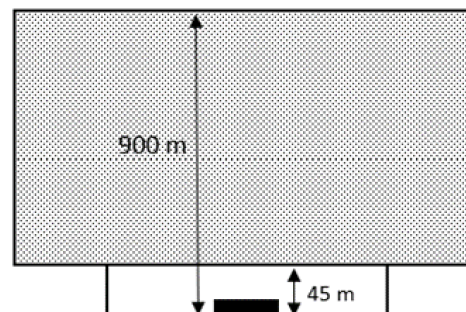
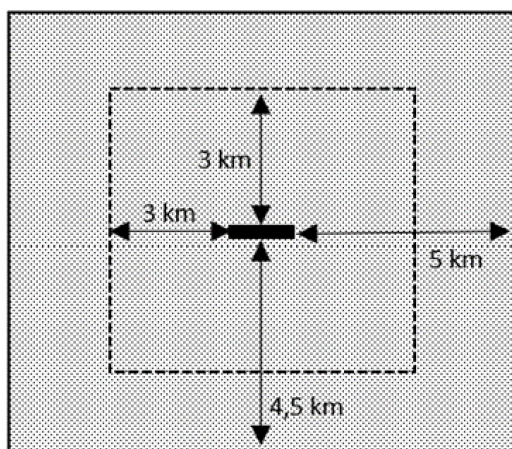
2n. Per damunt dels 90 metres i fins als 900 metres d'altura, ambdós mesurats des del punt de referència de l'heliport (HRP): una àrea, mesurada des de la FATO, de 3,3 quilòmetres de longitud, en sentit de prolongació de l'eix de la FATO cap a fora i una amplada de 3,3 quilòmetres des d'ambdós costats de l'eix de la FATO.



c) En aeròdroms civils d'ús restringit que no siguin heliports:

1r. Fins als 45 metres d'altura, mesurats des del punt de referència d'aeròdrom (ARP): una àrea de 3 quilòmetres de longitud mesurada des dels extrems de la pista en sentit de la prolongació de l'eix de la pista cap a fora i una amplada de 3 quilòmetres a un costat i a l'altre mesurada des de l'eix de la pista. En qualsevol cas, el límit inferior d'aquest volum és el nivell de la superfície.

2n. Per damunt dels 45 metres i fins als 900 metres d'altura, mesurats des del punt de referència d'aeròdrom (ARP): una àrea, mesurada des dels extrems de la pista, de 5 quilòmetres de longitud en sentit de la prolongació de l'eix de la pista cap a fora i una amplada de 4,5 quilòmetres a un costat i a l'altre mesurats des de l'eix de la pista.

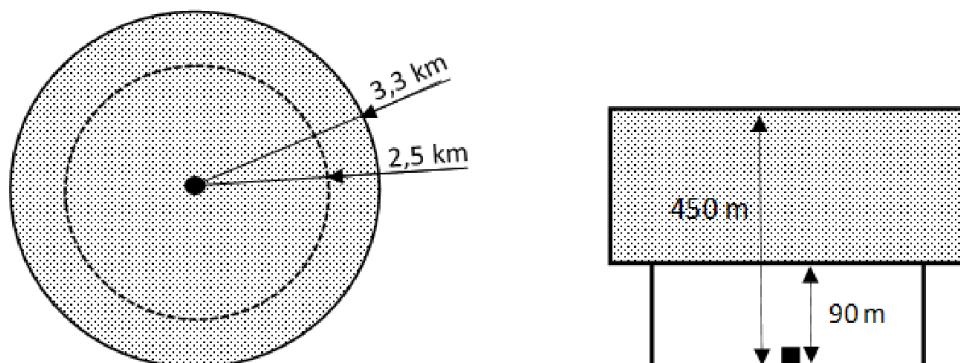


d) En heliports civils d'ús restringit:

1r. Fins als 90 metres d'altura, mesurats des del punt de referència d'heliport (HRP): una àrea circular de 2,5 quilòmetres de radi des del centre de la FATO. En els

heliports restringits amb FATO de tipus pista d'aterratge de més de 100 metres de longitud, la distància anterior es considera mesurada des de cada extrem de la FATO. En qualsevol cas, el límit inferior d'aquest volum és el nivell de la superfície.

2n. Per damunt dels 90 metres i fins als 450 metres d'altura, ambdós mesurats des del punt de referència d'heliport (HRP): una àrea circular de 3,3 quilòmetres de radi des del centre de la FATO. En els heliports restringits amb FATO de tipus pista d'aterratge de més de 100 metres de longitud, la distància anterior es considera mesurada des de cada extrem de la FATO.



2. En les zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat operacional en l'entorn dels aeròdroms o heliports civils o militars està prohibida l'operació de UAS, sens perjudici de les excepcions que recull l'article 44.

3. No obstant el que preveu l'apartat 2, a través dels procediments operatius de coordinació entre l'operador de UAS i el gestor de l'aeròdrom o l'heliport i, si n'hi ha, amb el proveïdor ATS corresponent, que preveu l'article 43, es pot considerar la realització d'operacions UAS en aquestes zones; en aquest cas, aquestes s'han d'ajustar al que preveuen els procediments de coordinació.

4. Els aeròdroms i heliports que, de conformitat amb la normativa aplicable, operin com a aeròdroms d'ús públic o restringit segons períodes de temps tenen associades les zones geogràfiques corresponents als aeròdroms o heliports d'ús públic, segons sigui el cas, sigui quin sigui l'ús de la infraestructura, i els són aplicables les limitacions i condicions per a l'operació de UAS que recullen els apartats 2 i 3.

Article 42. Zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat operacional en un espai aeri controlat i en zones d'informació de vol (FIZ).

1. Els volums d'espai aeri controlat i de les zones d'informació de vol (d'ara endavant, «FIZ», per les sigles en anglès de «Flight Information Zone») són zones geogràfiques de UAS generals de seguretat operacional en aquests espais.

2. En aquestes zones està prohibida l'operació de UAS, llevat que es faci amb subjecció a les regles següents:

a) Les operacions que es facin amb UAS dins de l'abast visual del pilot («VLOS», per les sigles en anglès de «Visual Line Of Sight»), a una altura màxima de 60 metres i fora de les zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat operacional en l'entorn dels aeròdroms o heliports, civils o militars, que estableix l'article 41, o particulars creades amb aquesta finalitat a l'empara del que preveu la secció 3a d'aquest capítol o la disposició transitòria tercera, sobre verificació de la protecció de les servituds aeronàutiques i superfícies limitadores d'obstacles i de procediments de vol en les zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat operacional en l'entorn dels aeròdroms i heliports civils, o bé

b) L'operador de UAS garanteixi la seguretat de l'operació mitjançant el procediment operatiu per a la coordinació establert amb el proveïdor ATS designat en

l'espai aeri del qual es tracti, de conformitat amb l'article 43, i l'operació s'ajusti a l'establert a través d'aquest procediment operatiu.

3. Les operacions que preveu la lletra a) de l'apartat 2 estan exemptes de la presentació d'un pla de vol (FPL) i de l'autorització prèvia del control de trànsit aeri o comunicació al personal d'informació de vol d'aeròdrom («AFIS», per les sigles en anglès d'«Aerodrome Flight Information Service»).

En les operacions que preveu la lletra b) de l'apartat 2, s'ha de presentar el pla de vol, llevat que el proveïdor ATS no ho consideri necessari en el procediment operatiu per a la coordinació.

En el primer contacte amb les dependències dels serveis de trànsit aeri, els indicatius de trucada dels UAS han d'incloure les paraules «No tripulada» o «Unmanned» i en el pla de vol, quan se'n requereixi la presentació, s'ha de fer constar expressament que és un «sistema d'aeronau no tripulada (UAS)».

Article 43. Procediment operatiu per a la coordinació dels operadors de UAS amb els gestors d'aeròdroms, heliports i proveïdors de serveis de trànsit aeri.

1. Quan, per dur a terme una operació de UAS en la zona geogràfica de UAS de la qual es tracti, sigui general o particular, s'exigeixi la coordinació prèvia entre els operadors de UAS amb els gestors d'aeròdroms, heliports i proveïdors ATS afectats, l'operació no es pot fer en cap cas, llevat que es disposi de coordinació o resposta afirmativa expressa de tots i cadascun dels gestors d'aeròdroms, heliports i proveïdors ATS afectats per aquestes zones geogràfiques de UAS.

2. L'operador de UAS ha de sol·licitar la coordinació als gestors d'aeròdroms, heliports i proveïdors ATS afectats, i proveir-los de prou informació sobre la raó de les operacions que pretengui fer i sobre el tipus i les característiques d'aquestes, quan pretengui executar-les en:

- a) Zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat operacional en l'entorn dels aeròdroms o heliports, civils o militars, que estableix l'article 41;
- b) Zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat operacional en un espai aeri controlat i en zones d'informació de vol (FIZ), que estableix l'article 42, i
- c) Zones geogràfiques de UAS particulars, quan en aquestes s'exigeixi la coordinació esmentada.

L'operador ha de justificar en la sol·licitud el motiu pel qual les operacions previstes s'han de fer necessàriament en el lloc indicat.

3. Rebuda la sol·licitud de coordinació, quan el tipus i les característiques de les operacions proposades s'ajustin als procediments de coordinació de tipus amb operadors de UAS, els gestors d'aeròdroms, heliports i proveïdors ATS afectats han de seguir el que preveu l'apartat 12. En cas contrari, els gestors d'aeròdroms, heliports i proveïdors ATS afectats estan obligats a facilitar a l'operador, en el termini màxim d'un mes:

- a) La informació necessària perquè puguin planificar les seves operacions, o bé
- b) Les raons per les quals no és possible la coordinació, entre d'altres:

1r. La falta de justificació dels motius al·legats per l'operador pels quals les operacions de UAS previstes s'han de fer necessàriament en el lloc afectat per la zona geogràfica de UAS corresponent, o

2n. Per ser la reiteració d'una sol·licitud prèviament denegada de manera motivada, sense que s'hagi produït cap canvi respecte a les raons que van determinar la denegació anterior.

4. Rebuda per l'operador la informació necessària per a la planificació de les seves operacions amb UAS, aquest ha de remetre als gestors d'aeròdroms, heliports i

proveïdors ATS afectats la planificació de les seves operacions basada en la informació subministrada per aquests, incloent-hi, si s'escau, mesures d'atenuació, juntament amb, com a mínim, les dades de l'operador següents:

- a) Nom i cognoms en el cas de ser persona física o, en el cas de ser persona jurídica, denominació social i nom i cognoms del representant legal, apoderat o autoritzat;
- b) Número de document nacional d'identitat, número d'identificació d'estranger o, en el cas d'estrangers no residents, número de passaport, o número d'identificació fiscal en el cas de persones jurídiques;
- c) Número de telèfon i correu electrònic de contacte;
- d) Número de registre de l'operador de UAS, quan estigui obligat a registrar-se d'acord amb el Reglament d'execució, i
- e) Número de sèrie únic que identifiqui els UAS que es pretenguin utilitzar, llevat que aquest número no sigui exigit al UAS pel dret de la Unió, així com la indicació de si estan equipats o no amb un accessori o sistema d'identificació a distància.

5. Quan la informació rebuda de l'operador sigui incompleta o insuficient per avaluar l'afecció de les operacions que es pretenguin fer, els gestors d'aeròdroms, heliports i els proveïdors ATS afectats li poden requerir que completi aquesta o que en proveeixi una altra d'addicional especificant quina informació addicional necessiten per avaluar l'afecció a les operacions i establir la coordinació.

6. Per acordar el procediment de coordinació, els gestors d'aeròdroms, heliports i proveïdors ATS afectats poden requerir a l'operador de UAS canvis en l'operació o operacions previstes, incloent-hi l'aplicació de mesures d'atenuació addicionals i canvis en la data o l'hora de realització de l'operació o operacions, per garantir una coordinació adequada i un desenvolupament segur de l'activitat.

Amb la mateixa finalitat:

a) Els proveïdors ATS poden requerir que els UAS disposin d'un o de diversos dels equipaments següents:

1r. Sistema de comunicació per veu entre l'estació de control i la dependència de trànsit aèria o equip de comunicacions adequat capaç de sostenir comunicacions bidireccionals amb les estacions aeronàutiques;

2n. Llums anticol·lisió o de navegació, sempre que no creïn confusió a altres usuaris;

3r. Transponedor o un altre sistema d'identificació per als serveis de trànsit aeri.

b) Els gestors d'aeròdroms o heliports poden requerir que els UAS disposin d'un equip de comunicacions capaç de sostenir comunicacions bidireccionals amb les estacions aeronàutiques.

7. Rebut el requeriment al qual es refereix l'apartat anterior, l'operador de UAS:

a) Ha de comunicar al gestor d'aeròdrom o heliport, o proveïdor ATS que hagi efectuat el requeriment, l'acceptació dels canvis en l'operació o les operacions previstes, o

b) Pot proposar al gestor o proveïdor ATS afectat altres canvis en l'operació o les operacions previstes, incloent-hi l'aplicació de mesures d'atenuació addicionals o diferents, així com canvis en la data o l'hora de realització de l'operació o les operacions.

En el supòsit de la lletra b), es poden dur a terme propostes successives entre l'operador de UAS i els gestors d'aeròdroms, heliports i proveïdors ATS afectats fins a acordar la planificació de l'operació o les operacions, la qual en qualsevol cas ha de garantir una coordinació adequada i un desenvolupament segur de l'activitat.

8. Els gestors d'aeròdroms, heliports i els proveïdors ATS afectats tenen l'obligació de coordinar-se amb l'operador de UAS en el termini màxim d'un mes des que:

- a) L'operador els remeti la planificació de l'operació o les operacions juntament amb les dades de l'apartat 4, quan no hagin considerat necessari requerir-li que completi la informació de conformitat amb l'apartat 5, ni tampoc hagin considerat necessari requerir-li canvis en l'operació o les operacions previstes de conformitat amb l'apartat 6;
- b) Rebin la resposta de l'operador al requeriment de compleció o de provisió d'informació addicional que li hagin formulat de conformitat amb el que preveu l'apartat 5, i posteriorment no hagin considerat necessari requerir canvis en l'operació o les operacions previstes de conformitat amb l'apartat 6;
- c) Rebin la resposta de l'operador amb l'acceptació dels canvis requerits de conformitat amb l'apartat 7, lletra a), o bé
- d) S'acordin amb l'operador de UAS els canvis en l'operació o les operacions previstes, de conformitat amb l'apartat 7, lletra b).

La coordinació de l'operació o les operacions sol·licitades s'ha d'efectuar en la data més pròxima possible, i informar-ne l'operador amb almenys 72 hores d'antelació, llevat que hagi acordat terminis diferents.

9. Una vegada traslladada a l'operador de UAS la informació necessària perquè aquest pugui planificar les seves operacions de conformitat amb l'apartat 3, lletra a), i sempre que l'operador, si s'escau, hagi atès el requeriment d'informació de l'apartat 5 i hagi traslladat, si s'escau, alguna resposta als canvis requerits en l'operació o les operacions de conformitat amb l'apartat 7, la coordinació només es pot denegar per escrit i de manera motivada en els casos en què el gestor de l'aeròdrom, l'heliport o el proveïdor ATS acreditat que, malgrat l'aplicació de les mesures d'atenuació proposades o acordades, o dels canvis en la data o l'hora de realització de l'operació o les operacions de UAS, l'afecció d'aquesta continuï sent inacceptable per a la seguretat operacional, la regularitat o la continuïtat de la resta de les operacions aèries en l'aeròdrom o en el volum d'espai aeri associat, en l'espai aeri controlat, en les zones d'informació de vol (FIZ), o en la zona geogràfica de UAS particular en què s'hagi exigit la coordinació, segons el cas.

La sol·licitud de coordinació en qualsevol cas s'entén denegada tàcitament quan no s'hagi acordat la coordinació de l'operació o les operacions i hagi transcorregut el termini d'un mes des que l'operador de UAS:

- a) Hagi remès les dades de l'apartat 4;
- b) Hagi aportat la informació addicional requerida pels gestors d'aeròdroms o heliports o els proveïdors ATS afectats de conformitat amb l'apartat 5, o
- c) Hagi remès la seva última proposta de canvis per implementar tenint en compte el que preveu l'apartat 7, lletra b).

No obstant això, la coordinació entre el gestor de l'aeròdrom o el proveïdor ATS afectats i l'operador de UAS es pot acordar posteriorment, encara que hagi vençut el termini.

10. El procediment de coordinació l'han de documentar les parts involucrades, i el seu contingut ha de ser adequat a cada cas, tenint en compte, entre d'altres, el tipus d'operació, les característiques d'aquesta i el volum de trànsit, així com les operacions habituals en la zona geogràfica de UAS en què sigui procedent la coordinació.

Tant els gestors d'aeròdroms, heliports i proveïdors ATS afectats com l'operador de UAS han de mantenir la documentació del procediment de coordinació a disposició de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria durant tres anys des de la realització de les operacions motiu de la coordinació, o des de la denegació motivada d'aquestes.

11. Els gestors d'aeròdroms, heliports i els proveïdors ATS han de proporcionar les seves dades de contacte al servei d'informació aeronàutica (AIS) per a la seva inclusió

en la secció corresponent de la publicació d'informació aeronàutica (AIP) i a disposició dels operadors de UAS en el format digital comú únic.

12. Els gestors d'aeròdroms, heliports i els proveïdors ATS poden elaborar procediments de coordinació de tipus per a la coordinació amb operadors de UAS per a cada aeròdrom, heliport o volums d'espai aeri en què prestin servei de trànsit aeri, respectivament. En aquests es poden detallar les condicions en què en qualsevol cas s'accepten les sol·licituds de coordinació quan les seves operacions de UAS s'ajustin a les condicions descrites en aquests procediments de coordinació de tipus.

Rebuda la sol·licitud de coordinació de l'operador de UAS, i quan aquesta s'ajusti a un procediment de coordinació de tipus, el gestor d'aeròdrom, heliport o proveïdor ATS afectat i al qual s'hagi adreçat està obligat a facilitar a l'operador, en el termini màxim d'un mes, una resposta afirmativa a la seva sol·licitud, o bé, quan l'operació o les operacions previstes no s'ajustin a les condicions del procediment de coordinació de tipus, una resposta denegatòria d'aquesta coordinació, i continuar la tramitació d'aquesta sol·licitud a partir del que preveu l'apartat 3.

Les sol·licituds gestionades a través d'un procediment de coordinació de tipus en qualsevol cas s'entenen denegades tàcitament quan hagi transcorregut el termini d'un mes des del seu enviament al gestor d'aeròdrom, heliport o proveïdor ATS al qual s'hagi adreçat.

Article 44. Excepcions en les zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat operacional en l'entorn dels aeròdroms o heliports, civils o militars, i per raó de la seguretat operacional en un espai aeri controlat i en zones d'informació de vol (FIZ).

1. Les condicions d'operació de UAS en les zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat operacional en l'entorn dels aeròdroms i heliports, civils o militars, i de la seguretat operacional en un espai aeri controlat i zones d'informació de vol (FIZ), que estableixen, respectivament, els articles 41 i 42, així com en les zones geogràfiques de UAS particulars creades per a aquests fins, no són aplicables per a la realització d'activitats o de serveis no EASA contra el crim organitzat, terrorisme o amenaces molt greus a la seguretat ciutadana, així com les destinades a prevenir i evitar els perills, les amenaces o les agressions contra la independència o integritat territorial d'Espanya, els interessos nacionals i l'estabilitat de l'Estat de dret o les seves institucions, quan en aquestes tinguin lloc circumstàncies sobrevingudes, abans o durant la seva execució, que facin incompatible el compliment dels requisits aplicables a aquestes zones geogràfiques de UAS generals amb l'objectiu de l'operació, i quan siguin dutes a terme directament pels organismes investits d'autoritat pública següents:

- a) Les forces i els cossos de seguretat de l'Estat dependents del Govern de la nació o els cossos de policia dependents de les comunitats autònomes;
- b) La Direcció Adjunta de Vigilància Duanera, i
- c) El Centre Nacional d'Intel·ligència.

En aquests casos, l'operador de UAS s'ha de coordinar en temps real i, si s'escau, mitjançant protocols generals d'actuació, amb els proveïdors ATS afectats per adoptar les mesures que siguin necessàries per garantir la seguretat de la resta de les operacions aèries. La durada d'aquestes operacions de UAS sempre s'ha de limitar al mínim temps necessari per portar-les a terme.

2. Com a excepció de les condicions previstes per a les zones geogràfiques de UAS generals de protecció de la seguretat operacional en l'entorn dels aeròdroms o heliports, civils o militars, que estableix l'article 41, i en les zones geogràfiques de UAS particulars creades amb aquesta finalitat, es poden fer operacions de UAS en el marc d'activitats o serveis no EASA sense que sigui necessari aplicar el procediment operatiu

per a la coordinació que prescriu l'article 43, sempre que concorrin simultàniament les condicions següents:

- a) Que no siguin aeròdroms o heliports civils d'ús públic o aeròdroms o heliports militars;
- b) Que siguin operacions urgents, que, per la seva naturalesa i urgència, no admetin demores, i per això no puguin ser planificades ni coordinades amb l'antelació requerida, i
- c) Que l'operador de UAS disposi d'una avaluació del risc operacional en què es prevegi la realització d'aquest tipus d'operacions de UAS i prengui les mesures d'atenuació complementàries per garantir nivells de seguretat equivalents als que preveu per a aquestes zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat operacional en l'entorn d'aeròdroms i heliports, civils i militars, o zones geogràfiques de UAS particulars creades amb aquesta finalitat.

Secció 3a Zones geogràfiques de UAS particulars

Article 45. Zones geogràfiques de UAS particulars per motius de seguretat, protecció, privacitat o medi ambient.

1. L'establiment de zones geogràfiques de UAS particulars per motius de seguretat, protecció, privacitat o medi ambient de conformitat amb l'article 15, apartat 1, del Reglament d'execució, està subjecte al compliment de les condicions següents:

- a) Només es poden establir per raons d'interès general relatives a la seguretat, protecció, privacitat o medi ambient, no satisfetes a través de les zones geogràfiques de UAS generals, sense que tinguin aquesta consideració les que responguin a interessos particulars, encara que aquests interessos afectin una pluralitat d'interessats, i per al seu establiment cal que s'ajustin als principis d'eficiència i de simplicitat per garantir la regularitat i la seguretat de les operacions aèries;
- b) Les raons d'interès general han de tenir caràcter permanent, sens perjudici que la zona geogràfica de UAS particular es pugui activar per períodes temporals successius en el temps;
- c) Les limitacions a l'operació de UAS que, si s'escau, s'estableixin són les mínimes imprescindibles per a la satisfacció de l'interès general que les justifica.

2. El procediment per a l'establiment d'aquestes zones geogràfiques de UAS particulars s'inicia d'ofici, a iniciativa de la Comissió Interministerial que preveu l'article 6 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, o per una petició raonada de l'administració pública estatal o autonòmica competent per a la satisfacció de l'interès general que justifica la mesura.

Per a la recepció de les peticions raonades i amb l'acord previ amb el departament competent, pot establir els punts de contacte únics de l'Administració General de l'Estat que, tenint en compte l'interès general que s'intenta satisfer, centralitzin aquestes peticions raonades i informin sobre aquestes en l'exercici de les seves competències. L'acord de la Comissió Interministerial sobre els punts de contacte únics respectius s'ha de publicar en la pàgina web del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible, en aquest cas, en la informació relativa al sector aeri.

3. La petició raonada, en què s'ha de concretar la disposició atributiva de la competència per a l'exercici de les funcions relatives a la satisfacció de l'interès general que s'invoca, ha de justificar:

- a) Els motius de seguretat, protecció, privacitat o medi ambient no satisfets a través de les zones geogràfiques de UAS generals, així com l'interès general que es pretén satisfer amb l'establiment de la zona geogràfica de UAS particular;
- b) La proposta de zona geogràfica de UAS particular, amb la definició de les seves condicions d'ús i la seva compatibilitat amb la resta de l'espai aeri, i el disseny adjunt

d'aquesta zona geogràfica de UAS particular efectuat per un proveïdor certificat de serveis de disseny de procediments de vol o un proveïdor ATS, llevat que sigui aplicable l'excepció de l'article 47, apartat 1.

4. Aquestes zones geogràfiques de UAS particulars les pot designar la Comissió Interministerial com a espai aeri U-Space, amb l'avaluació prèvia del risc, efectuada per un proveïdor únic dels serveis d'informació comuna certificat.

En les zones geogràfiques de UAS particulars designades com a espai aeri U-Space són aplicables les exempcions següents a les activitats o els serveis no EASA:

- a) L'exempció del requisit d'identificació a distància que preveu l'article 15;
- b) Les exempcions previstes en les zones geogràfiques de UAS generals que siguin aplicables, així com
- c) Les exempcions previstes en altres zones geogràfiques de UAS particulars que, no havent estat designades com a U-Space, coincideixin, encara que sigui en part, amb l'espai aeri de la zona geogràfica de UAS particular designada com a U-Space.

Article 46. Establiment de zones geogràfiques de UAS particulars amb exempcions per a la categoria «oberta».

1. El procediment per a l'establiment de zones geogràfiques de UAS particulars amb exempcions per a la categoria «oberta» de conformitat amb l'article 15, apartat 2, del Reglament d'execució s'inicia d'ofici, a iniciativa de la Comissió Interministerial que preveu l'article 6 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, o per una petició raonada d'un altre òrgan o altres òrgans administratius, en aquest cas presentada conjuntament per tots aquests, en l'exercici de les seves competències.

2. En la petició raonada, a més de deixar constància de la competència que s'exerceix, respecte a la zona geogràfica UAS que es proposa s'ha de:

- a) Justificar les raons d'interès general que es pretenen satisfer amb el seu establiment;
- b) Identificar les exempcions per a la categoria «oberta» que es proposa, justificar-ne la necessitat d'acord amb l'interès general que es pretén satisfer i, per al cas que no es consideri l'accés lliure i l'ús públic de la zona, les limitacions d'accés que es proposen i les raons, objectives i no discriminatòries, que les justifiquin;
- c) Definir el volum d'espai aeri associat a la zona geogràfica UAS particular, dissenyat per un proveïdor certificat de serveis de disseny de procediments de vol o un proveïdor ATS, llevat que sigui aplicable l'excepció de l'article 47, apartat 1;
- d) Justificar-ne la compatibilitat amb la resta de l'espai aeri, en particular en el cas de coincidència total o parcial amb zones geogràfiques de UAS generals, la compatibilitat a l'efecte de la salvaguarda de l'interès general que aquestes protegeixen, amb les limitacions o prohibicions establertes en aquestes.

3. La petició raonada s'ha d'acompanyar de la documentació justificativa del que disposa l'apartat 2, i de:

- a) L'informe de l'ajuntament dels municipis el terme municipal dels quals se situï sota l'espai aeri associat a la zona geogràfica de UAS particular que es proposa, emès deixant constància del coneixement de les exempcions en la categoria «oberta» proposades i del territori subjacent afectat;
- b) Per al cas que la zona geogràfica UAS que es proposa coincideixi totalment o parcialment amb l'espai aeri associat a una zona geogràfica UAS particular per motius de seguretat, protecció, privacitat o medi ambient al qual es refereix l'article 45, l'informe de l'Administració pública, autonòmica o estatal, competent per a la satisfacció de l'interès general que n'hagi justificat la creació, emès deixant constància del coneixement de les exempcions en la categoria «oberta» proposades i del territori subjacent afectat, i

c) L'avaluació del risc operacional de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, per a la qual cosa la sol·licitud d'aquesta avaluació només és admissible quan s'acompanyi de la informació de l'apartat 2, llevat del que preveu la seva lletra c), quan sigui aplicable l'excepció de l'article 47, apartat 1, així com dels informes als quals es refereixen les lletres precedents d'aquest apartat.

4. La Comissió Interministerial, en l'exercici de les seves funcions, pot establir criteris per a la validació de les activitats que justifiquin l'establiment de zones geogràfiques UAS particulars d'exempcions en la categoria «oberta».

Article 47. Disposicions comunes sobre procediment.

1. Com a excepció del que preveuen els articles 45, apartat 3, lletra b), i 46, apartat 2, lletra c), no es requereix que les zones geogràfiques de UAS particulars que regula aquesta secció estiguin dissenyades per un proveïdor certificat de serveis de disseny de procediments de vol o un proveïdor ATS en els supòsits, establerts per la Comissió Interministerial que preveu l'article 6 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, en què aquest requisit sigui desproporcionat d'acord amb la simplicitat de l'estructura de l'espai aeri associat a la zona geogràfica i la seva afectació a l'aviació tripulada, i en qualsevol cas quan tinguin lloc les condicions següents:

a) Que el límit superior del volum d'espai aeri proposat sigui inferior a 200 metres sobre el punt més alt del terreny, i

b) Que el volum d'espai aeri proposat estigui situat completament fora de les zones de control («CTR», per les sigles en anglès de «Controlled Traffic Region»), FIZ i zones de trànsit d'aeròdrom (ATZ, per les sigles en anglès d'«Aerodrome Traffic Zone») publicats en l'AIP.

2. En els procediments iniciats per iniciativa pròpia de la Comissió Interministerial, aquest òrgan ha de sol·licitar un informe a les administracions públiques les competències de les quals es vegin afectades per l'establiment de la zona geogràfica de UAS particular. A més, en aquests procediments o en els iniciats a petició raonada de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, s'ha de documentar en el procediment el disseny de la zona geogràfica de UAS, sense que sigui preceptiu el seu disseny per un proveïdor certificat.

3. El termini màxim per resoldre i notificar la resolució en els procediments per a l'establiment de les zones geogràfiques de UAS particulars regulades en aquesta secció és de sis mesos des de la seva iniciació, sens perjudici de la suspensió del termini màxim per resoldre en els supòsits previstos legalment, transcorregut el qual els interessats poden entendre desestimades les seves pretensions per silenci administratiu, de conformitat amb el que preveu l'article 25 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre.

Davant de la resolució de la Comissió Interministerial es poden interposar els recursos que preveu l'article 6.2 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol.

4. Les resolucions que acordin l'establiment de les zones geogràfiques de UAS particulars que preveu aquesta secció, a més de fer-ho als interessats, s'han de notificar a l'autoritat designada per a la posada a disposició en format digital comú únic de la informació sobre aquestes zones, i s'ha d'indicar expressament el termini màxim, que no pot ser inferior a deu dies hàbils a comptar del següent al de la recepció de la comunicació, en què s'ha de publicar. En un altre cas, el termini per a aquesta publicació és de deu dies hàbils.

CAPÍTOL VI

Registres

Secció 1a Registre d'operadors de UAS

Article 48. Registre d'operadors de UAS.

La Direcció de Seguretat d'Aeronaus de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria és l'òrgan competent per a l'establiment i la gestió del Registre d'operadors de UAS, el qual, de conformitat amb el que preveu l'article 14 del Reglament d'execució:

- a) És de naturalesa digital i interoperable;
- b) Ha de permetre la consulta i l'intercanvi d'informació a través del repositori que esmenta l'article 74 del Reglament base;
- c) Ha d'expedir un número de registre digital únic, establert sobre la base de normes que promoguin la interoperabilitat dels sistemes de registre, que permeti la identificació individual dels operadors de UAS i que l'operador ha d'indicar en totes les aeronaus que exigeixin l'obligació d'inscripció;
- d) Per a la introducció i l'intercanvi d'informació, ha d'incloure els camps que preveu l'apartat 2 de l'article 14 esmentat del Reglament d'execució.

Article 49. Inscripció i actualització de dades registrades.

1. La inscripció digital en el Registre d'operadors de UAS l'han de fer directament els operadors de UAS, siguin persones físiques, residents a Espanya, o persones jurídiques que tinguin el seu centre d'activitat principal a Espanya, i en els casos següents:

- a) Quan hi estiguin obligats, de conformitat amb l'article 14, apartat 5, del Reglament d'execució, i
- b) Quan siguin operadors:

1r. D'activitats o de serveis no EASA efectuats directament per l'organisme investit d'autoritat pública responsable de l'activitat o del servei respectius, llevat que siguin les forces i els cossos de seguretat regulats per la Llei orgànica 2/1986, de 13 de març, el Centre Nacional d'Intel·ligència, la Direcció Adjunta de Vigilància Duanera o la Direcció General de Trànsit, exceptuats de conformitat amb l'article 13, apartat 2;

2n. D'activitats o de serveis no EASA efectuats en nom d'un organisme investit d'autoritat pública, sense formar part d'aquest ni d'un altre organisme igualment investit d'autoritat pública, i

2. La inscripció en el Registre d'operadors de UAS, en la seva condició d'operadors, d'activitats o de serveis no EASA efectuats directament per l'organisme investit d'autoritat pública responsable de l'activitat o del servei respectius, quan siguin les forces i els cossos de seguretat regulats per la Llei orgànica 2/1986, de 13 de març, el Centre Nacional d'Intel·ligència, la Direcció Adjunta de Vigilància Duanera o la Direcció General de Trànsit, és voluntària, i queden subjectes a partir del moment en què aquesta es produeixi al compliment del que preveuen l'article 14 del Reglament d'execució i aquesta secció.

3. Conclòs satisfactòriament l'emplenament dels diferents camps del Registre d'operadors de UAS, aquest expedeix automàticament el número de registre digital únic de l'operador.

4. Els operadors de UAS registrats estan obligats a mantenir actualitzades les dades que estan obligats a subministrar al registre.

Article 50. *Cancel·lació i suspensió de la inscripció a instància de part.*

1. Quan l'operador UAS cessi definitivament la realització de totes les activitats per les quals estigui obligat a estar registrat, ho ha de comunicar en el Registre d'operadors de UAS.

Aquesta comunicació comporta la pèrdua de validesa definitiva de les declaracions operacionals presentades anteriorment a aquest cessament, així com de les autoritzacions operacionals i els certificats d'operador de UAS lleugers (d'ara endavant, «LUC», per les sigles en anglès de «Light UAS Operator Certificate») dels quals sigui titular.

2. Quan l'operador de UAS suspengui temporalment la realització de totes les activitats per les quals està obligat a inscriure's en el Registre, ho ha de comunicar en el Registre. Aquesta comunicació comporta la suspensió de l'eficàcia de la inscripció i la pèrdua d'eficàcia temporal de les declaracions operacionals presentades anteriorment a aquesta suspensió, així com de les autoritzacions operacionals i LUC dels quals sigui titular.

Sens perjudici del que disposa l'article 51, lletra d), les declaracions operacionals, les autoritzacions operacionals i LUC d'operador de UAS dels quals sigui titular l'operador UAS, suspesos de conformitat amb el que preveu el paràgraf anterior, recuperen l'eficàcia i la plena validesa sense cap més tràmit, quan l'operador de UAS comuniqui en el Registre d'operadors de UAS la finalització de la suspensió temporal i la represa de l'activitat.

3. La suspensió que preveu l'apartat 2 no afecta les obligacions i responsabilitats de l'operador que dimanen de les actuacions inspectores, abans, durant o després de la suspensió, amb relació als períodes d'activitat.

Article 51. *Cancel·lació de la inscripció d'ofici.*

La cancel·lació d'ofici de la inscripció en el Registre d'operadors de UAS s'ha de fer:

a) Per execució d'una resolució judicial o administrativa ferma o que comporti execució;

b) Quan, a causa d'un canvi normatiu, l'operador de UAS deixi d'estar obligat a estar inscrit en el Registre d'operadors de UAS;

c) Quan quedi acreditat, mitjançant un document públic dels que així reconeix la Llei 1/2000, de 7 de gener, d'enjudiciament civil, que concorren les circumstàncies que determinen la impossibilitat de mantenir la inscripció en el Registre de l'Estat espanyol, sigui perquè l'operador de UAS hagi deixat de residir o de tenir el seu centre d'activitat principal a Espanya, segons que correspongui; perquè està registrat en un altre Estat, o per defunció de l'operador de UAS que sigui persona física, o, en el cas de persones jurídiques, per la seva extinció o dissolució;

d) Automàticament, pel transcurs d'almenys tres anys des de la inscripció, fins i tot quan l'operador de UAS hagi comunicat la suspensió temporal de totes les seves activitats, sigui en una o en diverses ocasions, i quan operi únicament en la categoria «oberta» o bé en la categoria «específica» a l'empara d'una declaració operacional, en ambdós casos, llevat que l'interessat hagi comunicat en el Registre d'operadors de UAS la finalització de la suspensió temporal i la represa de la seva activitat abans de l'expiració del termini esmentat;

e) Mitjançant una resolució, amb la instrucció prèvia del procediment administratiu corresponent i l'audiència de l'interessat, en la resta dels casos.

Secció 2a Registre d'aeronaus no tripulades el disseny de les quals estigui subjecte a certificació

Article 52. Registre d'aeronaus no tripulades el disseny de les quals estigui subjecte a certificació.

1. La Direcció de Seguretat d'Aeronaus de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria és l'òrgan competent per a l'establiment i la gestió del Registre d'aeronaus no tripulades el disseny de les quals estigui subjecte a certificació, el qual, de conformitat amb el que preveu l'article 14 del Reglament d'execució:

- a) És de naturalesa digital i interoperable;
- b) Ha de permetre la consulta i l'intercanvi d'informació a través del repositori que esmenta l'article 74 del Reglament base;
- c) Ha d'expedir un número de registre digital únic, establert sobre la base de normes que promoguin la interoperabilitat dels sistemes de registre, que permeti la identificació individual de l'aeronau no tripulada el disseny de la qual estigui subjecte a certificació;
- d) Per a la introducció i l'intercanvi d'informació, ha d'incloure els camps que preveu l'article 14, apartat 3, del Reglament d'execució.

2. La gestió del Registre d'aeronaus no tripulades el disseny de les quals estigui subjecte a certificació s'ha de dur a terme de conformitat amb la regulació que a aquest efecte disposi la Unió Europea, o amb els actes que adopti l'Agència de la Unió Europea per a la Seguretat Aèria.

Secció 3a Registre d'aeronaus no tripulades del Ministeri de l'Interior i registre de comercialització i venda

Article 53. Creació del Registre d'aeronaus no tripulades del Ministeri de l'Interior.

1. Es crea, en la Secretaria d'Estat de Seguretat, el Registre d'aeronaus no tripulades del Ministeri de l'Interior, en què, per prevenir, investigar o detectar la comissió d'infraccions penals i de caràcter administratiu, incloses la protecció i la prevenció davant de les amenaces contra la seguretat ciutadana, s'han d'inscriure les aeronaus no tripulades amb una MTOM de 250 g o més o que estiguin equipades amb un sensor capaç de capturar dades personals sigui quin sigui el seu MTOM, llevat que sigui de conformitat amb el Reial decret 1205/2011, de 26 d'agost, sobre la seguretat de les joguines, i les dades que assegurin la traçabilitat i la identificació de les aeronaus i els seus propietaris.

L'obligació d'inscripció afecta les aeronaus no tripulades a les quals fa referència el paràgraf anterior que siguin en territori espanyol, llevat que sigui als fins exclusius de la seva comercialització o exportació, i, en qualsevol cas, quan operin en un espai aeri de sobirania espanyola o subjecte a la responsabilitat de l'Estat espanyol, de conformitat amb la normativa d'aplicació.

2. En el Registre d'aeronaus no tripulades, s'han d'inscriure les dades següents:

- a) El nom o la denominació social del fabricant, el model i el número de sèrie de les aeronaus no tripulades objecte d'inscripció.
- b) El nom, els cognoms i el número d'identificació personal, o, segons que correspongui, la denominació o la raó social i el número d'identificació fiscal, així com, en ambdós casos, el domicili de l'establiment que comercialitza l'aeronau no tripulada objecte d'inscripció i transfereix la seva propietat en territori espanyol o, en un altre cas, les dades que permetin identificar l'empresa comercialitzadora, almenys el nom comercial i la pàgina web de l'empresa si l'adquisició es produeix en línia fora del territori espanyol.

c) El nom, els cognoms i el número d'identificació personal, o, segons que correspongui, la denominació o la raó social i el número d'identificació fiscal, així com, en ambdós casos, el domicili de les persones físiques o jurídiques que adquireixin les aeronaus no tripulades que preveu la lletra a), el títol i la data d'adquisició.

3. El Registre s'ha d'organitzar de manera que les dades de les aeronaus quedin vinculades, en qualsevol moment, als seus propietaris.

4. A l'incompliment de les obligacions que estableix aquesta secció els és aplicable el règim sancionador que estableix la Llei orgànica 4/2015, de 30 de març, quan es pugui incardinar en alguna de les infraccions en matèria de seguretat ciutadana que tipifica el capítol V de la Llei esmentada, en particular, amb relació a les obligacions de registre documental que estableix l'article 25.

Article 54. *Obligacions d'inscripció en la comercialització, venda i adquisició.*

1. L'establiment radicat en territori espanyol que comercialitzi les aeronaus no tripulades objecte d'inscripció que transfereixi la seva propietat per qualsevol títol està obligat a comunicar al Registre d'aeronaus no tripulades la informació que preveu l'article 53, apartat 2, en el termini d'un mes des de l'endemà de la transmissió d'aquesta propietat.

2. El propietari d'una aeronau no tripulada objecte d'inscripció adquirida, per qualsevol títol, en un establiment radicat fora d'Espanya està obligat a comunicar al Registre d'aeronaus no tripulades la informació que preveu l'article 53, apartat 2, en el termini d'un mes des de l'endemà de l'adquisició de la propietat o, si s'escau, des de la introducció a Espanya de l'aeronau.

Article 55. *Obligacions de comunicar la transmissió de les aeronaus no tripulades.*

1. Qualsevol persona, física o jurídica, que sigui titular d'una aeronau no tripulada objecte d'inscripció a Espanya i que la transmeti a una altra, ho ha de comunicar al Registre d'aeronaus no tripulades en el termini d'un mes des de l'endemà que es produeixi la transmissió, per mitjà d'una declaració en què es faci constar la identificació de l'aeronau i del transmissor i l'adquirent amb les dades que preveu l'article 53, apartat 2, així com la data i el títol de transmissió.

2. L'incompliment de l'obligació que preveu l'apartat 1 per la persona física o jurídica que transmet la propietat de l'aeronau no tripulada comporta les responsabilitats administratives, civils i penals que corresponguin de conformitat amb la normativa d'aplicació, i pot donar lloc a la immobilització o al dipòsit de l'aeronau de conformitat amb el que preveu la normativa vigent.

Article 56. *Obligacions d'inscripció sobre la pèrdua de l'aeronau o la seva inhabilitat per operar.*

El propietari de l'aeronau objecte d'inscripció està obligat a comunicar al Registre d'aeronaus no tripulades la seva desaparició, extraviament o sostracció, la seva localització o recuperació posterior, així com la seva destrucció total, condició d'inutilitat definitiva o qualsevol altra circumstància que comporti la seva inhabilitat per a l'operació, en el termini màxim de 15 dies a partir de l'endemà de la producció del fet que motiva la comunicació.

Article 57. *Obligacions addicionals de l'establiment.*

1. Els establiments radicats en territori espanyol que comercialitzin les aeronaus no tripulades objecte d'inscripció en el Registre d'aeronaus no tripulades han de portar un registre de les aeronaus que venguin a Espanya, en què es recullin les dades que preveu l'article 53, apartat 2.

2. Els titulars d'aquests establiments han de cedir les dades de l'apartat 1 als membres de les forces i els cossos de seguretat de l'Estat dependents del Govern de la nació i als cossos de policia de les comunitats autònomes amb competència per a la protecció de les persones i els béns i per al manteniment de la seguretat pública, quan aquests les requereixin amb finalitats d'investigació, detecció i enjudiciament d'un delictes establert en el Codi penal o en les lleis penals especials, per a la qual cosa han d'atendre el compliment de les normes aplicables en matèria de tractament de dades de caràcter personal.

Article 58. *Tractament de dades de caràcter personal.*

1. La Secretaria d'Estat de Seguretat porta els registres d'activitats de tractament de les dades de caràcter personal que conté el Registre d'aeronaus no tripulades.

2. Les dades de les aeronaus, incloses les dades personals connexes, s'han de conservar de conformitat amb les instruccions del responsable del tractament, des de la seva alta en el Registre fins a la seva baixa d'aquest pel titular i posteriorment per un període de 5 anys, excepte en els casos d'obligació legal de conservar-les.

3. El responsable del tractament ha de cedir les dades de les aeronaus, incloses les dades personals connexes, a les autoritats competents per a la prevenció, la investigació, la detecció, la sanció o l'enjudiciament d'infraccions penals o per a l'execució de sancions penals. De la mateixa manera, de conformitat amb la normativa aplicable en matèria de protecció de dades, aquestes dades es poden cedir a les autoritats administratives competents en matèria de seguretat aèria.

4. Les dades personals se suprimeixen del Registre en expirar el termini que estableix l'apartat 2, sens perjudici dels casos en què s'hagin transferit dades personals específiques a les autoritats competents.

5. L'exercici dels drets dels interessats es facilita de conformitat amb la normativa reguladora de protecció de dades de caràcter personal aplicable.

CAPÍTOL VII

Competències i cooperació

Article 59. *Competències en l'aplicació del Reglament delegat.*

1. Correspon a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria notificar a la Comissió i als estats membres els organismes autoritzats per fer les tasques d'avaluació de la conformitat en qualitat de tercers, els denominats organismes notificats, de conformitat amb el que preveu el capítol II del Reglament delegat.

Així mateix, corresponen a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria les tasques atribuïdes a l'autoritat competent respecte als operadors de UAS de tercers països, quan Espanya sigui el primer estat membre de la Unió Europea en el qual tinguin previst fer les seves operacions, d'acord amb l'article 41 del Reglament delegat.

2. Corresponen a l'Entitat Nacional d'Accreditació, l'establiment i l'aplicació dels procediments necessaris per a l'avaluació dels organismes d'avaluació de la conformitat i el seguiment dels organismes notificats, en els termes que preveu la secció 4 del capítol II del Reglament delegat, com a organisme nacional d'acreditació, de conformitat amb l'article únic del Reial decret 1715/2010, de 17 de desembre, pel qual es designa l'Entitat Nacional d'Accreditació (ENAC) com a organisme nacional d'acreditació d'acord amb el que estableix el Reglament (CE) núm. 765/2008 del Parlament Europeu i el Consell, de 9 de juliol de 2008, pel qual s'estableixen els requisits d'acreditació i de vigilància del mercat relatius a la comercialització dels productes i pel qual es deroga el Reglament (CEE) núm. 339/93.

3. Sens perjudici de les competències d'altres administracions, corresponen a les administracions públiques autonòmiques competents en matèria de control de mercat les funcions de vigilància del compliment dels requisits que estableix el Reglament delegat

dels UAS introduïts en el mercat de la Unió, de conformitat amb el que preveu el Reglament (UE) 2019/1020 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019, relatiu a la vigilància del mercat i la conformitat dels productes i pel qual es modifiquen la Directiva 2004/42/CE i els reglaments (CE) núm. 765/2008 i (UE) núm. 305/2011.

4. El control del compliment del Reglament delegat dels productes que entren en el mercat de la Unió, de conformitat amb el Reglament (UE) 2019/1020 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 de juny de 2019, correspon, en l'àmbit de les seves competències respectives, a l'Agència Estatal d'Administració Tributària en l'exercici de les seves competències en matèria de control duaner, així com al Servei d'Inspecció SOIVRE de les direccions territorials i provincials de comerç, en matèria del control de seguretat dels productes de conformitat amb el que disposa el Reial decret 330/2008, de 29 de febrer, pel qual s'adopten mesures de control a la importació de determinats productes respecte a les normes aplicables en matèria de seguretat dels productes, i normativa concordant i de desplegament.

Article 60. *Competències en l'aplicació del Reglament d'execució.*

1. Amb relació al Reglament d'execució, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria és l'autoritat competent per dur a terme les tasques de l'article 18, a excepció de la tasca que recull la lletra f), així com per exercir les altres competències sobre utilització de UAS atribuïdes pel Reglament d'execució a l'autoritat competent de l'estat membre, i que li corresponguin en virtut del seu Estatut, aprovat mitjançant el Reial decret 184/2008, de 8 de febrer, entre aquestes:

a) Efectuar totes les funcions exigides a l'autoritat competent amb relació a les operacions transfrontereres o operacions fora de l'Estat de registre de conformitat amb l'article 13 del Reglament d'execució;

b) Expedir, modificar, suspendre, limitar o revocar les autoritzacions d'operacions de UAS en el marc de clubs i d'associacions d'aeromodelisme de conformitat amb l'article 16 del Reglament d'execució;

c) Organitzar qualssevol cursos de formació, formació d'actualització, exàmens, avaluacions i proves de coneixements teòrics o aptituds pràctiques de pilots a distància previstos per a la categoria «oberta», amb relació a les seccions UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030, UAS.OPEN.040 i UAS.OPEN.070 de l'annex al Reglament d'execució, i en qualsevol cas, expedir, modificar, suspendre o revocar tota la documentació relacionada amb aquestes tasques;

d) Organitzar exàmens teòrics per a la utilització de UAS en escenaris estàndard («standard scenarios» o «STS») en la categoria «específica», així com organitzar qualsevol tipus de formació d'actualització exigida per a aquests, i en qualsevol cas, expedir, modificar, suspendre o revocar tota la documentació relacionada amb aquestes tasques, i

e) Exercir les funcions d'inspecció aeronàutica sobre les entitats reconegudes, les entitats designades i les entitats facultades per a la formació en escenaris estàndard nacionals.

2. Amb relació a les activitats o els serveis no EASA efectuats directament per l'organisme investit d'autoritat pública responsable de l'activitat o el servei no EASA respectius:

a) Les competències de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria de conformitat amb l'apartat 1 s'estenen sobre els requisits i les obligacions del Reglament d'execució i aquest Reial decret que li siguin exigibles segons el que preveu el capítol III.

b) Sens perjudici d'això, no corresponen a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria les funcions que estableixen les lletres h), i) i j) de l'article 18 del Reglament d'execució.

3. En la realització d'activitats o serveis no EASA duts a terme directament per un organisme investit d'autoritat pública, correspon a aquest organisme:

- a) Autoritzar l'execució de les operacions de UAS;
- b) Adoptar les mesures per assegurar que aquestes operacions es fan de conformitat amb les disposicions del Reglament d'execució i d'aquest Reial decret que li siguin aplicables segons la seva categoria.
- c) Adoptar els procediments que assegurin el compliment dels requisits del Reglament d'execució i d'aquest Reial decret que li siguin aplicables i determinin les mesures d'atenuació que s'hagin d'aplicar, tot això garantint un nivell equivalent de seguretat i tenint en compte els objectius de seguretat del Reglament base i dels actes delegats i d'execució adoptats en virtut d'aquest.

4. Sens perjudici del que preveu l'article 12, apartat 2, per a les situacions de catàstrofe i d'emergència que preveu la Llei 17/2015, de 9 de juliol, en el cas de les activitats o els serveis no EASA que es facin en nom d'un organisme investit d'autoritat pública per operadors de UAS que no formin part d'aquest organisme, ni d'un altre d'investit d'autoritat pública igualment, l'organisme responsable de l'activitat o el servei ha d'autoritzar l'execució de les operacions de UAS i s'ha d'assegurar que els operadors que operen en nom seu s'ajusten a les disposicions aplicables del Reglament d'execució i d'aquest Reial decret per a la seva categoria operacional, i no ha de permetre que es duguin a terme les operacions en nom seu quan els operadors no acreditin posseir les habilitacions necessàries de conformitat amb el Reglament d'execució, incloses les del seu personal, per dur a terme les operacions que preveu l'organisme investit d'autoritat pública responsable de l'operació.

5. Correspon al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible l'exercici de les competències que preveu la lletra f) de l'article 18 del Reglament d'execució, per a la qual cosa ha de designar l'entitat responsable de la posada a disposició, en un format digital comú únic, de la informació sobre les zones geogràfiques de UAS identificades en territori i espai aeri de sobirania espanyola.

Article 61. Cooperació entre administracions públiques en l'exercici de les seves competències respectives.

1. Les administracions públiques autonòmiques competents en matèria de control de mercat dels productes que s'hi introdueixen i l'Agència Estatal de Seguretat Aèria han de cooperar en matèria de seguretat i han d'establir procediments per a l'intercanvi eficaç d'informació sobre seguretat, per a la qual cosa poden establir els convenis, protocols o mecanismes de cooperació pertinents.

Als efectes del paràgraf anterior, els mecanismes de cooperació que s'estableixin han d'assegurar la comunicació a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria de les alertes sobre UAS incloses tant en el sistema estatal d'intercanvi ràpid d'informació que preveu el Reial decret 1801/2003, de 26 de desembre, sobre seguretat general dels productes, com el sistema europeu d'alerta (RAPEX), i ha de permetre que l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, a través de la unitat del Ministeri de Drets Socials, Consum i Agenda 2030 competent en matèria de seguretat de productes, traslladi la informació pertinent sobre els riscos de seguretat dels UAS que detecti en l'exercici de les seves funcions als efectes de l'aplicació d'aquest Reial decret per les autoritats competents.

2. Igualment, l'Agència Estatal d'Administració Tributària i el Servei d'Inspecció SOIVRE de les direccions territorials i provincials de comerç, en l'exercici de les seves funcions duaneres i de control i d'inspecció de seguretat de les mercaderies amb relació a la importació de UAS, respectivament, i l'Agència Estatal de Seguretat Aèria han de col·laborar als efectes que preveu l'apartat 1, paràgraf primer, amb els instruments que s'hi preveuen.

3. Així mateix, les forces i els cossos de seguretat i l'Agència Estatal de Seguretat Aèria han de cooperar, en l'àmbit de les seves competències respectives, per garantir el

compliment del Reglament d'execució i d'aquest Reial decret, per a la qual cosa el Ministeri de l'Interior i l'Agència Estatal de Seguretat Aèria han de compartir o cedir, amb subjecció al que preveu la normativa sobre protecció de dades de caràcter personal, les dades i la informació de què disposin i que siguin necessàries per a l'exercici de les seves funcions respectives.

Correspon en qualsevol cas al Ministeri de l'Interior, de conformitat amb la normativa d'aplicació i els mecanismes de cooperació establerts a l'efecte, la coordinació d'aquesta informació entre les forces i els cossos de seguretat de l'Estat dependents del Govern de la nació, els cossos de policia dependents de les comunitats autònomes i, quan escaigui, els cossos de policia local.

Adicionalment, en el marc de la col·laboració que preveu el paràgraf primer, les forces i els cossos de seguretat poden exercir les potestats i funcions que tenen atribuïdes per a la intervenció en les instal·lacions, les infraestructures i els llocs, públics i privats, en què es duuguin a terme les operacions de UAS, amb subjecció a les excepcions i prescripcions que estableix la normativa d'aplicació.

4. El Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, a través dels instruments de coordinació existents, pot acordar amb els gestors dels espais protegits mecanismes que permetin als operadors de UAS formular les sol·licituds d'autorització d'operacions en les zones geogràfiques de UAS generals restringides per motius mediambientals a través d'un punt d'accés únic.

Article 62. *Competències en matèria de U-Space.*

1. Correspon a la Comissió Interministerial que preveu l'article 6 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, la designació de l'espai aeri com a U-Space per motius de seguretat, protecció, privacitat o medi ambient, de conformitat amb l'article 3 del Reglament U-Space.

2. Sens perjudici del que disposa la disposició addicional vuitena, sobre designació del proveïdor únic de serveis d'informació comuna dels espais U-Space en la fase d'implementació del sistema, correspon al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible la designació del proveïdor únic de serveis d'informació comuna certificat en cadascun dels espais aeris U-Space designats en l'espai aeri de responsabilitat espanyola. Per a aquesta designació es tenen en compte les necessitats de l'Estat, entre d'altres, les seves polítiques i estratègies de seguretat, protecció o privacitat, de desenvolupament econòmic i industrial o mediambientals; el desenvolupament del sector; l'evolució de la tècnica i l'experiència acumulada. En els actes administratius de designació s'han d'especificar les condicions d'aquesta, incloent-hi el seu període de vigència.

El que disposa aquest apartat, sobre la designació de proveïdor per a la prestació dels serveis d'informació comuna en els espais aeris designats U-Space, no afecta els espais aeris U-Space transfronterers que es puguin designar, que, en aquests aspectes, s'han d'ajustar al que preveuen els acords de creació d'aquests espais aeris.

3. L'Agència Estatal de Seguretat Aèria és l'autoritat competent per resoldre sobre l'expedició, la modificació, la revocació, la suspensió o la limitació dels certificats de proveïdor únic de serveis d'informació comuna i dels certificats de proveïdor de serveis U-Space, així com per a la supervisió d'aquests proveïdors.

CAPÍTOL VIII

Disposicions administratives comunes

Article 63. *Obligació de relacionar-se electrònicament i tractament de dades dels menors.*

1. Les persones físiques que siguin operadors de UAS o pilots a distància, o que pretenguin ser-ho i es relacionin amb l'Agència Estatal de Seguretat Aèria en l'àmbit del que preveuen els reglaments delegat i d'execució i aquest Reial decret, estan obligades

a relacionar-s'hi a través de mitjans electrònics. Aquesta obligació no comprèn els procediments sancionadors.

2. En qualsevol cas, el tractament de les dades personals dels menors de catorze anys, fundat en el consentiment, només és lícit si consta el consentiment del titular de la pàtria potestat o tutela, amb l'abast que determinin aquests, de conformitat amb l'article 7 de la Llei orgànica 3/2018, de 5 de desembre, de protecció de dades personals i garantia dels drets digitals.

Article 64. Normes sobre procediment administratiu comunes als capítols II a IV i certificació en matèria de U-Space.

1. El termini màxim per resoldre i notificar la resolució és de sis mesos, segons que correspongui, des de la data en què la sol·licitud hagi tingut entrada en el registre de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, en els procediments iniciats a sol·licitud de l'interessat, o des de la data de l'acord d'iniciació, en els procediments iniciats d'ofici, respecte als procediments per expedir, modificar, suspendre, limitar o revocar:

- a) El certificat d'operador de UAS en la categoria «certificada»;
- b) L'autorització operacional i LUC d'operador de UAS que operin dins de la categoria «específica»;
- c) L'autorització d'operacions de UAS en el marc de clubs i d'associacions d'aeromodelisme;
- d) El certificat d'instructor, examinador i avaluador de pilots a distància.
- e) El certificat de proveïdor únic de serveis d'informació comuna U-Space, i
- f) El certificat de proveïdor de serveis U-Space.

El venciment del termini sense que s'hagi dictat i notificat una resolució expressa legitima l'interessat per entendre-la desestimada per silenci administratiu.

2. Les resolucions de les direccions operatives de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria no posen fi a la via administrativa. Davant d'aquestes, l'interessat pot interposar un recurs d'alçada davant de la Direcció de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria en el termini d'un mes des de la notificació de la resolució expressa, o en qualsevol moment a partir de l'endemà d'aquell en què s'hagi d'entendre desestimada la sol·licitud per silenci administratiu, d'acord amb els articles 121 i 122 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, i de l'article 4.3 de l'Estatut de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, aprovat pel Reial decret 184/2008, de 8 de febrer.

Disposició addicional primera. Notificació d'accidents i incidents greus.

Els operadors de les activitats o els serveis no EASA d'LCI o SAR efectuats directament per l'organisme investit d'autoritat pública o en nom d'aquest, siguin en la categoria «oberta», «específica» o «certificada», estan obligats a notificar a la Comissió d'Investigació d'Accidents i Incidents d'Aviació Civil els accidents i incidents greus que defineix el Reglament (UE) núm. 996/2010 del Parlament Europeu i del Consell, de 20 d'octubre de 2010, sobre investigació i prevenció d'accidents i incidents en l'aviació civil i pel qual es deroga la Directiva 94/56/CE.

Disposició addicional segona. Sobrevol d'unitats militars desplegades o en desplaçament.

Sens perjudici de les limitacions establertes en les zones geogràfiques de UAS que preveu aquest Reial decret i excepte el permís exprés de l'autoritat competent del Ministeri de Defensa, els operadors de UAS han d'evitar en la mesura que sigui possible sobrevolar les unitats militars terrestres, marítimes o aèries desplegades o en desplaçament fora d'aquestes zones.

Disposició addicional tercera. *Infraestructures per a l'ús de UAS.*

1. Quan les administracions públiques competents subjectin a autorització la construcció d'infraestructures o l'habilitació de zones destinades a les operacions d'enlairament i aterratge de UAS, incloses les utilitzades exclusivament per a exhibicions aèries, activitats esportives, recreatives o de competició, de massa màxima d'enlairament superior a 150 quilograms, amb caràcter previ a aquesta autorització han d'obtenir els informes que preveu l'article 9.2 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol.

2. En un altre cas, l'autorització de la construcció d'aquestes infraestructures o l'habilitació d'aquestes zones no requereix la sol·licitud d'aquests informes i, en qualsevol cas, ha de respectar les servituds aeronàutiques existents, per a la qual cosa han de seguir el que preveu el Reial decret 297/2013, de 26 d'abril, pel qual es modifica el Decret 584/1972, de 24 de febrer, de servituds aeronàutiques i pel qual es modifica el Reial decret 2591/1998, de 4 de desembre, sobre l'ordenació dels aeroports d'interès general i la seva zona de servei, en execució del que disposa l'article 166 de la Llei 13/1996, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.

3. Addicionalment, les instal·lacions destinades a ús de UAS s'han d'ajustar a la normativa, autonòmica o local, aplicable.

Disposició addicional quarta. *Accés a la informació dels registres pel Centre Nacional d'Intel·ligència.*

El Centre Nacional d'Intel·ligència té accés a la informació que contenen els registres que regula el capítol VI, mitjançant una petició individualitzada, per complir el que preveu l'article 4 de la Llei 11/2002, de 6 de maig, del Centre Nacional d'Intel·ligència, i amb subjecció a la normativa aplicable en matèria de protecció de dades personals.

Disposició addicional cinquena. *Excepció de l'obligació d'assegurament.*

Les operacions de UAS efectuades íntegrament en espais interiors i les efectuades per aeronaus no tripulades ancorades excloses de l'àmbit d'aplicació d'aquest Reial decret, de conformitat amb el que preveuen, respectivament, l'article 3, apartat 2, lletres a) i b), no han de complir les obligacions d'assegurament que estableixen els articles 126 i 127 de la Llei 48/1960, de 21 de juliol.

Disposició addicional sisena. *Mesures d'aplicació i execució.*

Correspon a l'òrgan de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria competent per raó de la matèria l'adopció, en l'àmbit de les competències de l'Agència, dels actes d'aplicació i execució d'aquest Reial decret i les disposicions de desplegament, i en particular:

a) Adoptar els models no establerts en la normativa aplicable de la Unió Europea en què s'han de presentar les sol·licituds, declaracions i comunicacions que preveu aquest Reial decret, l'ús dels quals és obligatori pels interessats, de conformitat amb l'article 66, apartat 6, de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, els quals han d'estar disponibles al públic a través de la pàgina web de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria;

b) Adoptar, mitjançant una resolució publicada en el «Butlletí Oficial de l'Estat», els escenaris estàndard nacionals o STS-ES;

c) Adoptar, en l'àmbit de les seves competències, i mitjançant una resolució publicada en la seva pàgina web:

1r. Mitjans acceptables de compliment («AMC», per les sigles en anglès d'«Acceptable Means of Compliance»), pels quals s'acrediti el compliment de les disposicions d'aquest Reial decret de competència estatal, sens perjudici que els interessats puguin acreditar aquest compliment a través de mitjans alternatius de compliment («AltMoC», per les sigles en anglès d'«Alternative Means of Compliance»), quan aquests últims hagin estat prèviament aprovats per l'Agència Estatal de Seguretat

Aèria quan consideri que els mitjans alternatius de compliment són conformes amb les disposicions aplicables de les quals es tracti en aquest Reial decret, i

2n. Material guia («GM», per les sigles en anglès de «Guidance Material») sobre les disposicions d'aquest Reial decret de competència estatal.

d) Adoptar, en el termini d'un any des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, la resolució per la qual s'identifiquin els requisits que estableix l'annex I, inclòs el seu apèndix, i l'annex III del Reial decret 750/2014, de 5 de setembre, que siguin tècnicament inaplicables o incompatibles per a la certificació de UAS i per a la certificació d'operadors de UAS, de conformitat amb el que preveuen els articles 14, apartat 1, paràgraf segon, i 19, apartat 2, paràgraf segon, respectivament.

Disposició addicional setena. *Entitat responsable per a la posada a disposició d'informació sobre zones geogràfiques de UAS en un format digital comú únic.*

L'entitat pública empresarial ENAIRE és l'entitat responsable de la posada a disposició, en un format digital comú únic, de la informació sobre les zones geogràfiques de UAS identificades en territori i espai aeri de sobirania espanyola, d'acord amb la lletra f) de l'article 18 del Reglament d'execució, mentre el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible no designi una altra entitat o organisme per a aquesta tasca de conformitat amb l'article 60, apartat 5.

Disposició addicional vuitena. *Designació del proveïdor únic de serveis d'informació comuna dels espais U-Space en la fase d'implementació del sistema.*

Per assegurar la implementació efectiva del U-Space, es designa ENAIRE proveïdor únic de serveis d'informació comuna per prestar els serveis de manera exclusiva en tots els espais aeris U-Space designats en l'espai aeri de responsabilitat espanyola, durant un període de deu anys, prorrogables per un acord del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible.

Aquesta designació és efectiva des de la data d'inici d'operacions en el primer espai U-Space designat per la Comissió Interministerial que preveu l'article 6 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, sempre que en aquesta data l'entitat pública empresarial hagi obtingut la certificació com a proveïdor d'aquests serveis.

La retribució a ENAIRE per a la recuperació dels costos pels serveis prestats com a proveïdor únic de serveis d'informació comuna s'estableix de conformitat amb el que preveu la Llei 8/1989, de 13 d'abril, de taxes i preus públics.

Disposició addicional novena. *No increment de la despesa neta en personal.*

Les mesures que incorpora aquest Reial decret no poden comportar un increment net de les assignacions pressupostàries, ni de dotacions o retribucions o altres despeses de personal.

Disposició addicional desena. *Règim sancionador.*

Quan l'incompliment de les disposicions aplicables del Reglament d'execució i d'aquest Reial decret es pugui incardinar en alguna de les infraccions en matèria d'aviació civil que tipifica la Llei 21/2003, de 7 de juliol, o contra la protecció de la seguretat ciutadana que tipifica la Llei orgànica 4/2015, de 30 de març, o en alguna de les infraccions que tipifica la disposició addicional segona de la Llei 20/2015, de 14 de juliol, d'ordenació, supervisió i solvència de les entitats asseguradores i reassurades, són aplicables els seus règims sancionadors respectius, llevat que s'estableixi una altra cosa en la seva normativa específica.

Disposició transitòria primera. *Validesa dels certificats de radiofonista emesos de conformitat amb el Reial decret 1036/2017, de 15 de desembre.*

Els certificats de radiofonista emesos per una organització de formació aprovada (ATO) o escola d'ultralleugers de conformitat amb l'article 33, apartat 1, lletra e), del Reial decret 1036/2017, de 15 de desembre, continuen sent vàlids per acreditar el requisit relatiu de disposar dels coneixements i les aptituds per a la utilització de la banda aèria (servei mòbil aeronàutic) per establir comunicacions aeronàutiques a les quals fa referència l'article 34, durant dos anys des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

Disposició transitòria segona. *Règim transitori de les activitats o els serveis no EASA.*

Els operadors que facin activitats o serveis no EASA, sigui directament per l'organisme investit d'autoritat pública responsable de l'activitat o el servei respectius, o indirectament, en nom d'aquest organisme, disposen d'un any des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret per adaptar-se íntegrament al que s'hi preveu, excepte amb relació al capítol V sobre utilització de l'espai aeri i les zones geogràfiques de UAS, que els és aplicable des de l'entrada en vigor.

Mentre es produeix l'adaptació íntegra de les activitats o els serveis no EASA als quals fa referència el paràgraf anterior, a aquestes operacions de UAS els és aplicable íntegrament el que disposa el Reial decret 1036/2017, de 15 de desembre.

Disposició transitòria tercera. *Verificació de la protecció de les servituds aeronàutiques i superfícies limitadores d'obstacles i de procediments de vol en zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat operacional en l'entorn dels aeròdroms i heliports civils.*

1. En els aeròdroms i heliports civils on l'orografia del terreny o els procediments de vol facin que les condicions de les àrees i altures de vol definides per a les zones geogràfiques de UAS generals per raó de la seguretat operacional en l'entorn dels aeròdroms o heliports, civils o militars, que preveu l'article 41, apartat 1, puguin comportar que les operacions de UAS:

- a) Vulnerin les servituds aeronàutiques o les superfícies limitadores d'obstacles;
- b) Incrementin la vulneració sobre aquestes superfícies, en cas que ja estiguin vulnerades pel relleu mateix del terreny, o
- c) No protegeixin adequadament els procediments de vol.

El gestor d'aeròdrom, amb l'acord previ del proveïdor ATC o AFIS, si n'hi hagués a l'aeròdrom, ha de dur a terme una avaluació del risc operacional i dissenyar una zona geogràfica de UAS particular per motius de seguretat de conformitat amb l'article 45 amb les limitacions pertinents per assegurar la protecció de les servituds aeronàutiques i superfícies limitadores d'obstacles i procediments de vol.

En aquests casos no es requereix que les zones geogràfiques de UAS particulars estiguin dissenyades per un proveïdor de serveis de disseny de procediments de vol certificat o un proveïdor ATS, sempre que el gestor de l'aeròdrom documenti la compatibilitat amb la resta de l'espai aeri.

2. L'avaluació del risc operacional i el disseny de la zona geogràfica de UAS particular que elabora el gestor aeroportuari per mitigar els riscos detectats s'han de remetre a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria amb indicació de les condicions proposades per a la zona geogràfica de UAS particular per a la protecció de la seguretat operacional de la infraestructura, amb l'objecte de la seva revisió per aquesta i, com a resultat de la revisió efectuada, la formulació, si escau, de la petició raonada que preveu l'article 45, apartat 2.

L'Agència Estatal de Seguretat Aèria en la revisió de la documentació que remet el gestor aeroportuari pot introduir en la zona geogràfica de UAS particular proposada les

correccions pertinents per reparar els errors detectats i les modificacions necessàries per salvaguardar la seguretat operacional.

3. L'avaluació del risc operacional i el disseny de la zona geogràfica de UAS particular a què es refereixen els apartats precedents s'han de remetre a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria en el termini màxim d'un any des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret.

Disposició transitòria quarta. *Obligació de comunicació de dades al Registre d'aeronaus no tripulades del Ministeri de l'Interior.*

Els propietaris de les aeronaus adquirides anteriorment a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, que estiguin obligades a inscriure's en el Registre d'aeronaus no tripulades del Ministeri de l'Interior, disposen de 6 mesos des d'aquesta data per comunicar les dades que preveu l'article 53, apartat 2.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades expressament les disposicions següents:

a) El Reial decret 1036/2017, de 15 de desembre, pel qual es regula la utilització civil de les aeronaus pilotades per control remot, i es modifiquen el Reial decret 552/2014, de 27 de juny, pel qual es desplega el Reglament de l'aire i les disposicions operatives comunes per als serveis i procediments de navegació aèria, i el Reial decret 57/2002, de 18 de gener, pel qual s'aprova el Reglament de circulació aèria, i

b) El capítol XI del Reial decret 1180/2018, de 21 de setembre, pel qual es desplega el Reglament de l'aire i les disposicions operatives comunes per als serveis i els procediments de navegació aèria, i es modifiquen el Reial decret 57/2002, de 18 de gener, pel qual s'aprova el Reglament de circulació aèria; el Reial decret 862/2009, de 14 de maig, pel qual s'aproven les normes tècniques de disseny i operació d'aeròdroms d'ús públic i el Reglament de certificació i verificació d'aeroports i altres aeròdroms d'ús públic; el Reial decret 931/2010, de 23 de juliol, pel qual es regula el procediment de certificació de proveïdors civils de serveis de navegació aèria i el seu control normatiu, i el Reglament de la circulació aèria operativa, aprovat pel Reial decret 601/2016, de 2 de desembre.

Disposició final primera. *Modificació del Reial decret 330/2008, de 29 de febrer, pel qual s'adopten mesures de control a la importació de determinats productes respecte a les normes aplicables en matèria de seguretat dels productes.*

Es modifica l'annex I «Productes d'importació procedents de tercers països sotmesos a control de seguretat previ al seu despatx duaner (codis nomenclatura combinada)» del Reial decret 330/2008, de 29 de febrer, pel qual s'adopten mesures de control a la importació de determinats productes respecte a les normes aplicables en matèria de seguretat dels productes, per addicionar-hi els productes següents:

«NC	Denominació producte
8806.21.10.00	Aeronaus no tripulades, les altres, únicament dissenyades per ser teledirigides, amb un pes màxim d'enlairament inferior o igual a 250 g, multirotors, equipats amb aparells integrats permanentment de la subpartida 8525 89 per a la captura i l'enregistrament d'imatges fixes i de vídeo.
8806.21.90.10	Aeronaus no tripulades, les altres, únicament dissenyades per ser teledirigides, amb un pes màxim d'enlairament inferior o igual a 250 g, les altres. Civils.

«NC	Denominació producte
8806.22.10.00	Aeronaus no tripulades, les altres, únicament dissenyades per ser teledirigides, amb un pes màxim d'enlairament superior a 250 g però inferior o igual a 7 kg, multirotors, equipats amb aparells integrats permanentment de la subpartida 8525 89 per a la captura i l'enregistrament d'imatges fixes i de vídeo.
8806.22.90.10	Aeronaus no tripulades, les altres, únicament dissenyades per ser teledirigides, amb un pes màxim d'enlairament superior a 250 g però inferior o igual a 7 kg, les altres. Civils.
8806.23.00.10	Aeronaus no tripulades, les altres, únicament dissenyades per ser teledirigides, amb un pes màxim d'enlairament superior a 7 kg però inferior o igual a 25 kg. Civils.
8806.91.00.10	Aeronaus no tripulades, les altres, amb un pes màxim d'enlairament inferior o igual a 250 g. Civils.
8806.92.00.10	Aeronaus no tripulades, amb un pes màxim d'enlairament superior a 250 g però inferior o igual a 7 kg. Civils
8806.93.00.10	Aeronaus no tripulades, les altres, amb un pes màxim d'enlairament superior a 7 kg però inferior o igual a 25 kg. Civils.
Ex 8807.10.00.10	Parts dels aparells de les partides 8806 –hèlixs i rotors, i les seves parts. Destinats a aeronaus civils. Els de les aeronaus no tripulades, dissenyades per ser teledirigides, amb un pes màxim d'enlairament de fins a 25 kg.
Ex 8807.10.00.20	Parts dels aparells de les partides 8806 –hèlixs i rotors, i les seves parts. Que es destinin a ser muntats en aeronaus que siguin beneficiaris de franquícia de drets o que s'hagin construït en la comunitat. Els de les aeronaus no tripulades, dissenyades per ser teledirigides, amb un pes màxim d'enlairament de fins a 25 kg.
Ex 8807.30.00.10	Parts dels aparells de les partides 8806. Les altres parts d'avions, helicòpters o aeronaus no tripulades. Destinats a aeronaus civils. Els de les aeronaus no tripulades, dissenyades per ser teledirigides, amb un pes màxim d'enlairament de fins a 25 kg: – Motors; – Sistemes d'identificació a distància; – Kíts d'accessoris de la classe C5; – Equips per controlar aeronaus no tripulades de forma remota.
Ex 8807.30.00.20	Parts dels aparells de les partides 8806. Les altres parts d'avions, helicòpters o aeronaus no tripulades. Que es destinin a ser muntats en aeronaus que siguin beneficiaris de franquícia de drets o que s'hagin construït en la comunitat. Destinats a aeronaus civils. Els de les aeronaus no tripulades, dissenyades per ser teledirigides, amb un pes màxim d'enlairament de fins a 25 kg: – Motors; – Sistemes d'identificació a distància; – Kíts d'accessoris de la classe C5; – Equips per controlar aeronaus no tripulades de forma remota.»

Disposició final segona. *Modificació del Reial decret 1919/2009, d'11 de desembre, pel qual es regula la seguretat aeronàutica en les demostracions aèries civils.*

El Reial decret 1919/2009, d'11 de desembre, pel qual es regula la seguretat aeronàutica en les demostracions aèries civils, queda modificat en els termes exposats a continuació:

U. En l'apartat 2 de l'article 2 s'addiciona una nova lletra e), amb la redacció següent:

«e) Les demostracions aèries civils a les quals fa referència l'apartat primer efectuades exclusivament amb aeronaus no tripulades, d'ara endavant UAS:

1r. Que tinguin marcatge de classe C0 d'acord amb el Reglament delegat (UE) 2019/945 de la Comissió, de 12 de març de 2019, sobre els sistemes d'aeronaus no tripulades i els operadors de tercers països de sistemes d'aeronaus no tripulades (d'ara endavant, «Reglament delegat»), o

2n. Que es duguin a terme íntegrament en espais interiors tancats o en espais on la probabilitat que l'aeronau no tripulada s'escapi cap a l'espai aeri obert sigui molt baixa.»

Dos. L'article 3 queda redactat en els termes següents:

«Article 3. *Règim jurídic.*

1. Les actuacions i operacions emmarcades en una demostració aèria, en el que no preveu aquest Reial decret, s'han d'ajustar al que estableix la normativa específica que sigui aplicable en cada cas, en especial a la que reguli les instal·lacions aeronàutiques, les aeronaus, el personal aeronàutic, les operacions, la navegació i circulació aèries o la notificació de successos.

2. En matèria de procediment administratiu, per al que no preveu el capítol III sobre la declaració de conformitat aeronàutica, s'ha de seguir el que disposa la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, del procediment administratiu comú de les administracions públiques.

3. Amb relació als serveis de salvament i d'extinció d'incendis, s'ha d'ajustar al que disposa la normativa tècnica sobre disseny i operació d'aeròdroms.

4. El que estableix aquest Reial decret s'entén sens perjudici d'una altra normativa que sigui aplicable a les demostracions aèries civils, en particular, en matèria d'espectacles públics.»

Tres. S'afegeix un nou apartat 3 a l'article 4, amb la redacció següent:

«3. L'organitzador de la demostració aèria està obligat a relacionar-se amb l'Agència Estatal de Seguretat Aèria a través dels mitjans electrònics habilitats per aquesta per als procediments sobre declaració de conformitat aeronàutica, i per a la presentació de les declaracions responsables que estableix aquest Reial decret.»

Quatre. L'apartat 1 de l'article 6 queda redactat en els termes següents:

«1. El director de la demostració aèria és el responsable del compliment dels requisits aeronàutics que preveu aquest Reial decret amb relació a les instal·lacions, participants i l'organització general. Així mateix, és responsabilitat del director la realització de la demostració aèria en els termes autoritzats i continguts en la declaració de conformitat aeronàutica o en els de la declaració responsable presentada per l'organitzador.»

Cinc. Els apartats 1 i 2 de l'article 7 queden redactats com segueix:

«1. Les decisions que prengui el director de la demostració aèria durant el seu desenvolupament i en l'exercici de les funcions que preveu aquest Reial decret obliguen tots els participants en aquesta demostració.

2. El director de la demostració en qualsevol moment pot suspendre totalment o parcialment una exhibició quan:

a) No estiguin publicats els NOTAM que siguin necessaris per a la seguretat del trànsit aeri.

b) No se satisfacin les condicions de seguretat exigibles.

c) Els participants no respectin les IOP o qualsevol altra instrucció donada sobre la demostració aèria.

d) Les condicions meteorològiques siguin desfavorables.

e) La demostració acumuli retards importants sobre l'horari previst que comportin el desajust amb els NOTAM que estiguin publicats o els horaris contractats en l'assegurança per a la demostració aèria.

f) El proveïdor de serveis de trànsit aeri designat per prestar el servei en l'espai aeri del qual es tracti, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria o, si s'escau, les forces de seguretat de l'Estat adoptin la decisió de paralització dels vols.

g) En qualssevol altres supòsits en què ho jutgi necessari, degudament justificats.

En tots els casos de suspensió, total o parcial, el director de la demostració està obligat a comunicar-ho sense demora injustificada a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, i indicar la causa que va motivar la suspensió.»

Sis. L'article 10 passa a quedar redactat en els termes següents:

«Article 10. *Requisits dels participants.*

1. Els operadors d'aeronaus tripulades i de UAS només poden participar en una demostració aèria quan acreditin davant del director d'aquesta que compleixen els requisits de la normativa que els sigui aplicable en cada cas.

2. Els pilots i els paracaigudistes civils només poden participar en una demostració aèria quan acreditin davant del director que tenen la llicència corresponent i les habilitacions necessàries en vigor i l'experiència en vol que especifica l'annex II.

3. Els pilots a distància només poden participar en una demostració aèria quan acreditin davant del director d'aquesta que compleixen els requisits de competència exigibles segons la normativa vigent per a les categories operacionals en què s'emmarquin les operacions de UAS que han de dur a terme i acreditin la qualificació tècnica de l'annex II.»

Set. L'article 11 passa a quedar redactat en els termes següents:

«Article 11. *Requisits de les aeronaus.*

Totes les aeronaus civils que participin en la demostració aèria han de disposar de l'assegurança, quan aquesta els sigui exigible, i la seva documentació tècnica i administrativa en vigor i estar certificades d'acord amb el tipus d'aeronau i d'operació que pretenguin fer.»

Vuit. L'apartat 2 de l'article 14 passa a tenir la redacció següent:

«2. Tots els vols de presentació de la demostració s'han de fer dins de l'àrea de presentació (AP), cap aeronau o part d'aquesta pot envair la zona de protecció durant la realització de la demostració aèria.

Per a la planificació i la definició de l'àrea de presentació (AP) s'han de tenir en compte les classes i el nombre d'aeronaus participants en la demostració, les maniobres necessàries per als vols d'exhibició i, si s'escau, la categoria de les operacions amb UAS. Les seves dimensions han de permetre fer amb seguretat totes les operacions en vol de la demostració sense sobrepassar en cap cas els seus límits.

Llevat que es tracti d'operacions de UAS o en supòsits excepcionals de determinades demostracions, l'àrea de presentació (AP) ha d'estar lliure de qualsevol obstacle que pugui interferir en els vols de la demostració. Respecte a possibles obstacles en les proximitats de l'AP, s'ha de tenir en compte que durant la demostració entre qualsevol part d'una aeronau en vol i un obstacle a la seva altura i lateral a la seva trajectòria hi ha d'haver una distància d'almenys quatre vegades l'envergadura de l'aeronau en qüestió, amb un mínim en qualsevol cas de 20 metres.»

Nou. L'article 18 queda redactat com segueix:

«Article 18. *Coordinació de l'espai aeri.*

1. A través dels instruments de coordinació pretàctica i tàctica que estableix l'Ordre de 15 de març de 1995, per la qual s'aproven les normes de coordinació entre la circulació aèria general i la circulació aèria operativa (d'ara endavant, «normes de coordinació»), el director de la demostració ha de coordinar amb els proveïdors de serveis de navegació aèria les actuacions que siguin necessàries amb relació a la utilització de l'espai aeri i la gestió, si s'escau, de la publicació d'un NOTAM, sens perjudici que la Comissió Interministerial que preveu l'article 6 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria (d'ara endavant, «Comissió Interministerial»), pugui establir procediments específics.

En els casos en què sigui necessària la publicació del NOTAM, aquest s'ha de publicar amb anterioritat a l'atorgament de la conformitat aeronàutica. Quan no sigui necessària l'obtenció de la declaració de conformitat aeronàutica en els supòsits que preveu l'article 26, és un requisit imprescindible per a la realització de la demostració la publicació prèvia del NOTAM, excepte per a les demostracions en què únicament participin aeronaus no tripulades, sempre que els límits verticals del volum d'espai aeri en què es duen a terme les demostracions siguin inferiors a 120 metres del punt més proper de la superfície terrestre sens perjudici que la Comissió Interministerial pugui establir altres supòsits addicionals en què, tenint en compte la seva afecció a l'aviació tripulada i la simplicitat de la demostració, es pugui exceptuar la publicació d'un NOTAM. No obstant això, el director de la demostració pot plantejar la conveniència de la publicació d'un NOTAM per motius de seguretat a través dels instruments que estableixen les normes de coordinació, i són aquests els que s'han de pronunciar sobre la seva pertinència.

En les demostracions aèries de realització periòdica s'han de fixar prèviament les condicions generals d'utilització de l'espai aeri i la publicació, si correspon, d'un NOTAM únic a l'inici del període o, si s'escau, la coordinació i la publicació separada per a cadascuna de les demostracions programades durant aquest període.

Juntament amb la sol·licitud de declaració de conformitat aeronàutica o juntament amb la declaració responsable que preveu l'article 26, l'organitzador ha de facilitar tots els detalls amb relació a la utilització de l'espai aeri per a la demostració i, si s'escau, els vols efectuats fora de programa per promocionar-la.

2. En qualsevol cas, per a la coordinació de l'espai aeri s'han de respectar les condicions següents:

a) Quan l'exhibició hagi de tenir lloc en un emplaçament que normalment disposi de serveis de trànsit aeri, el director de la demostració aèria ha de

coordinar amb aquests serveis els detalls per a les operacions d'exhibició, com ara el termini de temps i el tipus de servei per proporcionar, l'espai aeri que comprèn, els procediments que cal complir en aquest espai aeri i les freqüències de ràdio i els codis de transponedor que s'han d'utilitzar.

b) Quan la demostració aèria estigui prevista en un emplaçament que habitualment no disposi de serveis de trànsit aeri, el director de la demostració aèria ha de determinar si és necessària la coordinació local dels serveis esmentats.

c) Per determinar si cal disposar d'un coordinador local de trànsit aeri per al desenvolupament de la demostració, el director ha de valorar, entre altres condicions, l'amplitud i la complexitat del programa de la demostració, inclosos els vols efectuats fora de programa per promocionar-la, i la necessitat de coordinar les activitats de l'exhibició amb les d'altres usuaris de l'espai aeri i, si s'escau, ha de resoldre quin és el servei de trànsit aeri requerit i acordar amb el prestador els detalls per a les operacions de l'exhibició.

d) En qualsevol cas, quan en la demostració aèria participen aeronaus no tripulades, les seves operacions s'han d'ajustar a les condicions de les zones geogràfiques de UAS que siguin aplicables al lloc de la demostració.

3. De conformitat amb els procediments que estableix la Comissió Interministerial, el director de la demostració o dels serveis de trànsit aeri encarregats de la seva coordinació han de proposar als òrgans competents dels ministeris de Defensa i de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana l'establiment d'una zona temporal restringida per salvaguardar l'espai aeri necessari durant el temps de la demostració.»

Deu. L'apartat 3 de l'article 20 queda redactat en els termes següents:

«3. El director de la demostració o, si s'escau, el coordinador dels serveis d'emergència aeronàutics és el responsable de:

- a) Proposar i transmetre les consignes d'alerta en cas d'accident.
- b) Determinar els aeròdroms o les zones d'aterratge alternatives.
- c) Mantenir una reunió específica preliminar amb els representants de tots els serveis d'emergència aeronàutics abans de la data de l'esdeveniment per garantir que coneixen els detalls sobre els procediments d'emergència previstos i facilitar-los el plànol detallat dels accessos d'emergències.
- d) Alertar l'hospital més pròxim de la celebració de la demostració i, en cas d'accident, avisar immediatament els seus serveis d'urgències.»

Onze. Es modifica l'apartat 2, i s'addiciona un nou apartat 3, en l'article 21, els quals queden redactats en els termes següents:

«2. En funció de l'emplaçament en què es dugui a terme la demostració aèria, es disposa dels plans d'emergència i equips següents:

- a) Quan la demostració aèria tingui lloc en un aeroport o en una altra classe d'aeròdrom obert al trànsit aeri, es pot utilitzar el pla d'emergències que, d'acord amb la normativa aplicable, tingui aprovat aquest aeròdrom, llevat que per la mida de les aeronaus participants en la demostració es requereixi una disponibilitat de mitjans de protecció més gran en cas d'accident o d'incident greu.
- b) Quan la demostració aèria es faci en instal·lacions que no estiguin autoritzades com a aeròdroms, fins i tot en el cas que les aeronaus no aterrin ni

s'enlairin en el lloc de la demostració, els serveis d'emergència aeronàutics han d'incloure com a mínim:

1r. Serveis sanitaris en l'emplaçament de la demostració amb, almenys, una ambulància i un metge, i amb dotació d'equip material de primers auxilis i de personal degudament qualificat.

2n. Equip d'extinció d'incendis amb, almenys, un vehicle d'intervenció adequat, proveït dels agents extintors adequats.

c) Quan les operacions es facin sobre el mar o zones pantanoses, els serveis d'emergència aeronàutics han de disposar d'un equip de salvament en embarcacions o altres vehicles com ara helicòpters i vehicles amfibis o aerolliscadors, que puguin entrar ràpidament en acció i arribar en un temps mínim.

3. El que disposa l'apartat 2, lletres b) i c), no és aplicable a les demostracions aèries efectuades exclusivament amb UAS, quan el director de la demostració determini que no hi ha la necessitat de disposar dels serveis d'emergència aeronàutics anteriors per motius de seguretat.»

Dotze. L'article 26 queda redactat en els termes següents:

«Article 26. *Excepcions a la declaració de conformitat aeronàutica.*

1. No requereixen la declaració de conformitat aeronàutica les activitats aèries següents:

a) Els esdeveniments en què participin exclusivament globus tripulats.
b) Les demostracions que consisteixin exclusivament en exhibicions de paracaigudisme.

c) Les exhibicions que es limitin a les activitats següents:

1r) Paracaigudisme, ala delta i parapent no motoritzats;

2n) Ales delta i parapent amb motor.

d) Les demostracions o exhibicions aèries civils d'accés restringit no obertes al públic en general.

e) Les demostracions que consisteixin exclusivament en exhibicions d'aeronaus no tripulades.

2. En aquests supòsits, l'organitzador de la demostració ha de presentar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, a través dels mitjans electrònics habilitats per aquesta, i amb 15 dies d'antelació a la data d'inici de la celebració de la demostració, o de la primera de les quals es faci, fins i tot en dates no consecutives, una declaració responsable del compliment dels requisits que preveu aquest Reial decret.»

Tretze. L'article 28 passa a tenir la redacció següent:

«Article 28. *Presentació de la sol·licitud.*

La sol·licitud de la declaració de conformitat aeronàutica s'ha de presentar:

a) En el model adoptat per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i posat a disposició a través de la seva pàgina web, juntament amb la documentació complementària;

b) Signada per l'organitzador de la demostració aèria o el seu representant;

c) A través dels mitjans electrònics habilitats per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria;

d) Amb una antelació mínima de tres mesos a la data d'inici de la demostració aèria. A aquests efectes, s'entén per data d'inici de la demostració aèria el primer dia d'accés públic en què es facin tots o una part dels exercicis aeris que preveu el programa.»

Catorze. L'article 33 queda redactat en els termes següents:

«Article 33. *Cobertura de l'assegurança per a la demostració aèria.*

1. Cada aeronau civil que participi en la demostració aèria, incloses les que facin exhibicions de vol o acrobàcies fora del programa de la demostració per tal de promocionar-la, ha de tenir assegurada la seva responsabilitat civil a tercers d'acord amb els requisits d'assegurament mínim aplicables a l'aeronau de la qual es tracti en cada cas.

2. En els casos en què sigui aplicable el Reglament (CE) núm. 785/2004 del Parlament Europeu i del Consell, de 21 d'abril de 2004, la cobertura mínima de l'assegurança obligatòria per accident de l'article 7 s'incrementa en les quanties mínimes següents:

a) 500.000 euros per a cada aeronau participant de pes màxim en l'enlairament inferior a 500 quilograms i que no faci exhibicions d'acrobàcia aèria.

b) 1.500.000 euros per a cada aeronau que faci exhibicions d'acrobàcia aèria amb velocitats iguals o inferiors a 250 km/h i que no inclogui exhibicions acrobàtiques amb avions reactors i per a cada aeronau amb un pes inferior a 6 tones de pes màxim en l'enlairament.

c) 3.000.000 d'euros per a cada aeronau que faci exhibicions d'acrobàcia aèria amb avions reactors o amb velocitats superiors a 250 km/h, i per a cada aeronau amb un pes igual o superior a 6 tones de pes màxim en l'enlairament.

3. Com a excepció, no estan obligats a incrementar la cobertura de la seva assegurança obligatòria del Reglament que esmenta l'apartat anterior per a la seva participació en una demostració aèria:

a) Els globus aerostàtics.

b) Les aeronaus destinades al llançament de paracaigudistes, quan el sobrevol es faci a altituds superiors a 3.000 peus (aprox. 914,4 metres).

4. Qualsevol altre participant ha de disposar de forma obligatòria per participar en la demostració aèria d'una assegurança de responsabilitat civil a tercers amb una cobertura mínima de:

a) 150.000 euros per a ales delta, paracaigudes i parapents en vol circular.

b) 250.000 euros per a ales delta amb motor i parapents motoritzats.

5. Els increments de quantia establerts en aquest article sobre les cobertures mínimes de responsabilitat civil de les pòlisses primàries o de primer tram que exigeix el Reglament (CE) núm. 785/2004 del Parlament Europeu i del Consell, de 21 d'abril de 2004, i la diferència, si s'escau, entre la cobertura mínima que requereix l'apartat 4 a altres participants i la que estableix la seva legislació específica respectiva es garanteixen mitjançant la subscripció d'una assegurança per a la demostració aèria.

Aquesta assegurança la pot subscriure l'organitzador amb cobertura conjunta per a totes les aeronaus participants o pot ser objecte de subscripció particular per a cada aeronau que formi part de la demostració.

La cobertura d'aquesta assegurança ha de quedar garantida, almenys, per al període de temps en què estigui previst l'exercici de la demostració.

6. Amb caràcter excepcional, l'assegurança per a la demostració aèria es pot substituir amb l'ampliació de l'assegurança obligatòria de l'aeronau que garanteixi la cobertura dels increments de quantia que assenyalava aquest article.»

Quinze. L'apartat 3 de l'article 34 passa a tenir la redacció següent:

«3. L'assegurança que subscriu l'organitzador de la demostració ha de respondre dels danys produïts per les aeronaus en la realització dels vols de demostració autoritzats o declarats i no pot excloure els sinistres que siguin conseqüència de les operacions com ara acrobàcies aèries, vols en formació o qualssevol altres que faci l'aeronau amb motiu de la demostració.»

Setze. L'annex II queda redactat en els termes següents:

«ANNEX II

Qualificació tècnica dels participants en la demostració

1. Qualificació i experiència del personal de vol

a) Els pilots que pretenguin participar en una demostració aèria han d'acreditar documentalment davant del director de la demostració la qualificació i el grau mínim d'experiència que estableixen els paràgrafs següents:

1r. Pilots d'aeronaus acrobàtiques: els titulars d'una llicència de pilot per a avions, motovelers de turisme (TMG) o planadors han de tenir anotada l'habilitació de vol acrobàtic de conformitat amb l'apartat FCL.800 del Reglament (UE) núm. 1178/2011 de la Comissió, de 3 de novembre de 2011, pel qual s'estableixen els requisits tècnics i procediments administratius relacionats amb el personal de vol de l'aviació civil en virtut del Reglament (CE) núm. 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell.

Fora dels casos anteriors, els pilots d'aeronaus acrobàtiques han de tenir la qualificació per fer maniobres acrobàtiques d'acord amb els diferents graus de destresa, esportiu, intermedi, avançat i il·limitat de la Reial Federació Aeronàutica Espanyola o els seus equivalents definits per la Comissió Internacional d'Acrobàcia Aèria de la Federació Aeronàutica Internacional.

Els pilots amb graus de destresa esportiu, intermedi i avançat només poden fer les maniobres per a les quals estiguin qualificats segons els programes oficials.

2n. Pilots d'avions ultralleugers: un total de 100 hores de vol en ultralleuger, de les quals ben bé 50 han de ser com a pilot al comandament d'un ultralleuger de tres eixos, o bé d'un ultralleuger amb desplaçament del centre de gravetat (DCG), segons el tipus d'aeronau que s'utilitzi per a la demostració.

3r. Pilots d'avió, helicòpters i autogirs: un total de 200 hores de vol, de les quals ben bé 100 han de ser com a pilot al comandament d'un avió, helicòpter o autogir, segons els casos.

4t. Pilots de velers: un total de 100 hores de vol com a pilot al comandament d'un veler.

5è. Pilots de motovelers: un total de 200 hores de vol amb avió o veler, de les quals ben bé 100 han de ser com a pilot al comandament d'un motoveler.

6è. Pilots de globus amb un volum no superior a 3.400 metres cúbics: un total de 50 hores de vol lliure en globus, de les quals ben bé 25 han de ser com a pilot al comandament d'un globus d'aire calent o de gas, segons el cas.

7è. Pilots de globus amb un volum superior a 3.400 metres cúbics: un total de 100 hores de vol lliure en globus.

8è. Pilots de dirigible d'aire calent: un total de 100 hores de vol, en dirigibles o globus, de les quals ben bé 25 han de ser com a pilot al comandament d'un dirigible d'aire calent.

9è. Pilots de dirigibles de gas amb un volum no superior a 2.000 metres cúbics: un total de 100 hores de vol en dirigibles o globus, de les quals ben bé 50 han de ser com a pilot al comandament d'un dirigible de gas.

10è. Pilots de dirigibles de gas amb un volum igual o superior als 2.000 metres cúbics: un total de 200 hores de vol en dirigibles o globus, dels quals ben bé 100 han de ser com a pilot al comandament d'un dirigible de gas.

11è. Pilots de paracaigudes motoritzats (paramotors): tenir la qualificació de la Reial Federació Aeronàutica Espanyola de pilot il·limitat de paramotor o un mínim de 200 hores de vol de pilot al comandament d'un paramotor.

12è. Pilots d'ala delta no motoritzat o de parapent: un mínim de 200 hores de vol com a pilot al comandament en ala delta o parapent, segons correspongui. La Federació Aeronàutica Esportiva corresponent ha d'informar de l'aptitud del pilot per fer la demostració proposada.

13è. Paracaigudistes:

(i) Quan sigui l'únic paracaigudista participant en la demostració: un mínim de 200 salts.

(ii) El cap d'un equip de paracaigudisme: un mínim de 200 salts.

(iii) Cadascun dels membres de l'equip restants: un mínim de 100 salts.

14è. Els pilots a distància han d'estar en possessió de la qualificació exigible segons la normativa que els sigui aplicable, per a les categories operacionals en què s'emmarquin les operacions de UAS que duen a terme.

b) Experiència recent.

Cada participant ha de poder justificar davant del director de la demostració aèria la realització, durant els tres mesos anteriors a la demostració, de tres enlairaments i tres aterratges com a pilot al comandament amb el mateix model d'aeronau que utilitzi en la demostració aèria, així com un entrenament recent del programa de maniobres proposat.

Per als paracaigudistes s'exigeix una experiència recent de tres salts amb el mateix model de paracaigudes durant els tres mesos anteriors a la data de la demostració.

Als pilots a distància, se'ls exigeix haver fet un entrenament recent del programa de maniobres proposat tenint en compte les característiques concretes de la demostració i la resta dels participants involucrats.

En el cas d'operacions autònomes, l'operador de UAS és el responsable que s'hagi fet un entrenament recent del programa de maniobres proposat tenint en compte les característiques concretes de la demostració i la resta dels participants involucrats.

El director de la demostració pot acceptar que les condicions d'experiència recent dels apartats anteriors es compleixen quan els participants hagin fet pràctiques en un altre tipus d'aeronau representativa de la mateixa classe que aquella que utilitzi en la demostració, quan no sigui lògic esperar que el pilot hagi fet pràctiques en aquesta última, sigui per l'antiguitat o per les característiques especials de l'aeronau, o per les condicions restrictives en què es pot deixar que aquesta voli.

2. Acreditació dels requisits del personal i de les aeronaus

a) Els participants en una demostració aèria han de facilitar al director de la demostració i, si és requerit per a la seva inspecció, a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, la documentació següent:

1r. La llicència de pilot en vigor amb les habilitacions corresponents, o, en el cas de pilots a distància, la documentació que acrediti que compleixen els requisits

de competència que exigeix la normativa aplicable per a les categories operacionals en què s'emmarquin les operacions de UAS que duen a terme i per a les aeronaus no tripulades corresponents.

2n. La documentació pertinent que acrediti la seva experiència, mitjançant el llibre de vols, certificacions autoritzades, etc., llevat que, de conformitat amb la seva normativa específica, no siguin obligatoris aquests registres.

3r. Els certificats, les autoritzacions operacionals, les declaracions operacionals i les inscripcions en el Registre d'operadors de UAS de l'operador o operadors de UAS que cobreixin les operacions de UAS de la demostració en cas de ser necessari d'acord amb la categoria operacional en què operin.

Les comissions corresponents de les federacions aeronàutiques esportives han d'emetre una certificació o un informe escrit per justificar:

- (i) El grau de destresa dels pilots d'acrobàcia aèria.
- (ii) L'experiència dels paracaigudistes.
- (iii) L'aptitud per a la seva actuació en públic dels pilots d'ala delta no motoritzada o de parapent.

4t. La pòlissa de l'assegurança per a la demostració aèria o, si s'escau, la documentació acreditativa de la garantia financera constitutiva.

5è. Els certificats de matrícula i d'aeronavegabilitat. En el cas de UAS pertanyents a una de les classes que estableix el Reglament delegat (UE) 2019/945 de la Comissió, de 12 de març de 2019, sobre els sistemes d'aeronaus no tripulades i els operadors de tercers països de sistemes d'aeronaus no tripulades, una còpia de l'exemplar de la declaració UE de conformitat o d'una declaració UE de conformitat simplificada.

6è. Per a les demostracions en vol de parapents, paracaigudes motoritzats, ales delta, així com dels equipaments dels paracaigudistes: la certificació d'idoneïtat per a la seva utilització en demostracions públiques emesa per la federació esportiva o organisme competent per al control que en cada cas correspongui.

7è. Una altra documentació pertinent relativa al personal de vol o a l'aeronau, que sigui requerida per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria o pel director de la demostració.

b) Si a un aspirant que ha de participar en la demostració aèria no li és possible acreditar documentalment l'experiència que requereix aquest annex o si, en qualsevol cas, el director de la demostració ho considera necessari, li pot exigir la verificació pràctica de la seva destresa.

c) El director de la demostració, i si s'escau el director suplent, i cada pilot o paracaigudista que participi en la demostració han de respondre solidàriament del compliment dels requisits que estableix aquest annex.

De manera també solidària han de respondre els titulars o els propietaris de les aeronaus participants i el director o el director suplent del compliment del que requereix aquest annex.»

Disset. L'annex III queda redactat en els termes següents:

«ANNEX III

Zones i límits de la demostració. Condicions meteorològiques

1. Aeronaus amb motor (avions, helicòpters, ULM) i planadors, a exclusió de les aeronaus no tripulades

a) Les distàncies mínimes de separació entre LDE i LDD segons el tipus de demostració i la velocitat són les següents:

Taula 1. Distància de separació entre LDE i LDD segons el tipus de demostració i la velocitat per a aeronaus amb motor i planadors

Velocitat màxima per a la demostració en km/h/h ¹	Tipus de demostració	
	Passades paral·leles al públic	Acrobàcies
Menys de 100 nusos (185 km/h).	50 m	100 m
100 - 199 nusos (185 - 370 km/h).	100 m	150 m
200 - 299 nusos (370 - 550 km/h).	150 m	200 m
300 - 399 nusos (550 - 740 km/h).	200 m	250 m
Més de 400 nusos (740 km/h).	200 m	300 m

¹ Nota: en aquest annex, la conversió de nusos a km/h s'ha fet per aproximació.

El director de la demostració aèria pot permetre una distància de separació menor en les demostracions d'helicòpters en vol estacionari.

Els pilots que participin en la demostració s'han d'assegurar que els girs i les maniobres sempre es duguin a terme de manera que:

1r. L'aeronau no infringeixi, sota cap circumstància, les distàncies de separació que estableix la taula 1.

2n. S'apliquin els marges adequats quan, durant una exhibició, una aeronau tingui un vector velocitat cap als espectadors.

3r. Es tinguin en compte degudament els efectes de qualsevol component de vent en contra dels espectadors.

4t. Quan les aeronaus volin en formació, la distància mínima de separació la determina l'aeronau que voli més a prop de la línia de demarcació dels espectadors.

b) Altures mínimes.

1r. El pilot que participi en una demostració aèria no pot fer passades ni maniobres acrobàtiques a una altura mínima inferior a 200 peus (aproximadament 60 metres) sobre el nivell del sòl, llevat que la categoria a la qual correspongui, de conformitat amb el que preveu la Federació Aeronàutica Internacional, només li permeti sobrevolar a una altura mínima superior a aquesta, cas en què no pot baixar per sota d'aquesta.

Excepcionalment, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot autoritzar un pilot perquè faci una exhibició a una altura inferior a la que fixa el paràgraf anterior, sempre que el pilot pugui acreditar la seva habilitat i experiència per efectuar aquests vols.

2n. La disposició anterior no s'aplica durant el moment en què l'aeronau s'enlaira o aterri en el lloc de l'exhibició, amb la condició que la fase de demostració no comenci per sota de l'altura mínima permesa o hagi finalitzat abans que

l'aeronau assoleixi aquestes altures. Tampoc no s'aplica als helicòpters quan estiguin suspesos en l'aire durant una part de la seva exhibició.

3r. Quan ho recomanin raons de seguretat, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot elevar l'altura mínima exigida per a la realització de la demostració, incloent-hi aquesta previsió en la declaració de conformitat aeronàutica.

4t. Així mateix, per raons de seguretat, el director de la demostració aèria pot exigir a un pilot que dugui a terme el seu programa, en tot o en part, a una altura mínima superior a la fixada o, fins i tot, prohibir totalment o parcialment el programa de maniobres previst.

5è. El director de la demostració aèria és el responsable de notificar a tots els pilots les altures mínimes per a la demostració, amb instruccions tant per escrit com verbals.

c) Velocitats màximes.

En una demostració aèria, el pilot de demostracions no ha de volar a velocitats superiors a 600 nusos (1.110 km/h) o Mach 0.9 i, per tant, s'ha d'assegurar de no iniciar cap maniobra que pugui produir un bang sònic imprevist.

2. *Globus i dirigibles, a exclusió de les aeronaus no tripulades*

a) Les distàncies mínimes de separació entre LDE i LDD segons el tipus de demostració i condicions de sobrevol són les següents:

Taula 2. Distància de separació entre LDE i LDD segons el tipus de demostració i velocitat per a globus tripulats i dirigibles

Tipus de demostració	Separació entre l'LDD i l'LDE	Altura mínima AGL i condicions de sobrevol del públic
Vol captiu.	15 m	—
Vol lliure, enlairaments des de la zona de demostració.	30 m	10 m per a sobrevol en ascensió de 5 metres sobre obstacles.
Vol lliure, aterratge en la zona de demostració.	50 m	10 m 5 m sobre obstacles.

La distància de separació a l'LDE s'ha de mesurar tenint com a referència de partida el punt més pròxim de la base de la barqueta amb el globus a terra en posició vertical.

Quan participin diversos globus, la distància mínima de separació s'ha de prendre des del globus o els globus que estiguin més propers de la línia o, si s'escau, de les diferents línies de demarcació dels espectadors.

El director de la demostració pot acordar la disminució de la distància de separació entre LDD i LDE en els enlairaments i aterratges de globus lliure quan el rumb del globus en els seus vols de demostració afavoreixi el seu allunyament del públic i també en situacions de vent en calma.

Quan es consideri viable la disminució de les distàncies de separació, abans de prendre la decisió, el director de la demostració, amb prou antelació, ha de consultar, acordar i coordinar l'operació amb tots i cadascun dels pilots d'aerostació afectats.

En qualsevol cas, les distàncies de separació entre LDD i LDE mai no poden ser inferiors a 20 i 30 metres per a maniobres d'enlairament i aterratge, respectivament.

Amb vents de velocitats superiors a 10 km/h, les distàncies s'han d'incrementar almenys un 50 %.

b) S'ha de delimitar i senyalitzar l'àrea de presentació, sense permetre l'accés no controlat del públic als globus o als vehicles que van amb aquests. Excepte per a les demostracions de globus captius amb accés del públic fins a aquests, l'àrea de demostració i l'espai de separació entre aquesta i l'LDE ha d'estar lliure de públic.

c) El pilot és responsable de garantir que el seu globus s'infla, s'amarri i es tripuli de conformitat amb les normes reglamentàries.

1r. Per inflar el globus d'aire calent s'han de mantenir les distàncies mínimes de separació del públic següents:

(i) En ambdós costats de la vela del globus, una distància no inferior a 20 metres des del punt mitjà d'un eix longitudinal imaginari que recorri aquesta vela.

(ii) A sotavent, 20 metres des de l'extrem de la vela.

(iii) En la zona de la barqueta, la distància mínima de separació ha de ser de 10 metres respecte als cremadors enganxats a la barqueta en posició horitzontal.

2n. Quan s'omplen globus o dirigibles de gas, la distància mínima de separació entre qualsevol part del dirigible i l'LDE ha de ser de 100 metres.

d) Demostracions de globus captius amb accés del públic fins a aquests.

1r. Quan en les demostracions de globus captius es pretengui permetre l'aproximació del públic fins a la barqueta dels globus, l'accés s'ha de fer de manera ordenada i controlada per personal responsable.

S'ha de marcar i senyalitzar prèviament el camí d'entrada i de sortida, que ha d'estar situat a sobrevent del globus. Quan es vulgui arribar de forma consecutiva a diversos globus, s'ha de planificar un recorregut o circuit únic.

2n. En el cas d'exhibicions de globus captius en què es prevegi fer ascensions i suspensions obertes al públic assistent, es requereixen les condicions complementàries següents:

(i) L'aeronau utilitzada per a aquestes ascensions ha de disposar d'una assegurança de passatgers i complir els requisits tècnics exigits per fer el transport de passatgers.

(ii) El pilot responsable de les operacions, o coordinador d'aquestes ascensions i suspensions, ha de tenir una experiència mínima de 100 hores de vol en globus i estar autoritzat per al transport de passatgers. En totes les ascensions amb públic a bord, sempre ha d'anar a l'aeronau un pilot de globus.

3r. Per a qualsevol de les demostracions anteriors amb accés de públic, s'ha de cuidar i vigilar especialment l'amarrada segura del globus en els tres ancoratges. En cap cas no es permet que el públic se separi del camí assenyalat, i sempre hi ha d'haver, a més de la tripulació necessària o convenient per a l'operació aeronàutica, almenys una altra persona de l'organització que s'encarregui de guiar i de controlar l'entrada i la sortida del públic al globus.

e) Quan les demostracions d'aerostació es facin dins d'un programa més ampli que reculli demostracions aèries d'altres classes d'aeronaus, els globus captius s'han de situar de manera que no interfereixin els altres vols de demostració. Igualment, s'han de planificar els circuits de les altres aeronaus de manera que no es generin turbulències sobre la zona dels globus captius.

En el cas de demostracions de globus captius amb accés obert al públic que es programin juntament amb altres vols de demostració, la zona d'emplaçament dels globus ha de complir les condicions establertes anteriorment en aquest apartat i, a més d'estar ben senyalitzada, s'ha de situar prou separada de l'àrea de

presentació que s'utilitzi per a les altres demostracions, en la qual està prohibida l'entrada de públic.

Si està previst fer vols en globus lliure dins d'una demostració aèria, s'ha de garantir que aquests es facin de manera coordinada i mantinguin la separació adequada amb altres vols, tant en la distància com en el temps.

3. Paracaigudisme i parapent sense motor

a) El lloc designat per a l'aterratge dels paracaigudistes i dels pilots de parapent sense motor es pot situar dins de l'àrea de la demostració aèria o en un lloc separat que s'utilitzi per a les altres exhibicions de vol.

L'àrea reservada a l'aterratge d'aquests participants ha d'estar ben senyalitzada perquè els paracaigudistes o parapentistes la identifiquin fàcilment. En cas d'estar fora de l'àrea de la demostració, també ha de quedar perfectament definida l'LDE fins a la qual es permet l'accés del públic, que s'ha de marcar o senyalitzar mitjançant cordes, cintes, tanques, etc.

En qualsevol cas, qualsevol punt de l'àrea reservada per a l'aterratge dels paracaigudistes o dels parapentistes ha de distar almenys 15 metres de l'LDE, de manera que cap paracaigudista aterri a menys de 15 metres d'un espectador.

b) Durant tot el descens s'ha d'establir i mantenir contacte per ràdio entre l'aeronau des de la qual salten, el coordinador que hi hagi a terra i el servei de control de trànsit aeri, si aquest s'ha previst. Quan això no sigui viable, s'hauria d'utilitzar un sistema de senyalització terra-aire autoritzat.

Els pilots de parapent han de mantenir contacte per ràdio amb el director de la demostració o, si s'ha previst, amb el coordinador d'operacions en terra.

c) Els paracaigudistes s'han d'assegurar que els seus paracaigudes principals es despleguen completament a una altura mínima aproximada de 500 metres sobre el nivell del sòl.

Durant el descens dels paracaigudistes i parapentistes, les hèlixs, turbines o pales dels helicòpters no han d'estar en moviment sota cap circumstància i no hi pot haver en l'àrea del salt cap aeronau en l'aire per sota del nivell dels paracaigudistes i parapentistes.

d) Està permès el sobrevol dels espectadors en els casos següents:

1r. Les aeronaus que transportin un equip de paracaigudistes, quan s'estiguin situant per al llançament de l'equip, poden sobrevolar la zona reservada per als espectadors i la ZAA, però mai per sota de 600 metres sobre el nivell del sòl, segons preveu el Reglament de circulació aèria.

2n. Els paracaigudistes i parapentistes durant el descens poden sobrevolar les zones dels espectadors o la ZAA, però mai per sota de 10 metres AGL/MSL.

4. Sistemes d'aeronaus no tripulades (UAS)

a) Les distàncies mínimes de separació entre LDE i LDD s'han d'ajustar al que estableix el Reglament d'execució (UE) 2019/947 de la Comissió, de 24 de maig de 2019, relatiu a les normes i als procediments aplicables a la utilització d'aeronaus no tripulades (d'ara endavant, «Reglament d'execució»), per a les categories operacionals en què s'emmarquin les operacions de UAS que es duen a terme i per a les aeronaus no tripulades corresponents.

b) L'LDE s'ha de delimitar de manera segura mitjançant cordes, cintes, tanques o mitjançant altres mètodes que impedeixin el pas del públic.

c) Els pilots a distància que participin en la demostració, a més de complir les responsabilitats que defineix la normativa vigent, s'han d'assegurar que els girs i les maniobres sempre es duiguin a terme de manera que:

1r. L'aeronau no tripulada no superi les distàncies de separació establertes.

2n. S'apliquin els marges adequats quan, durant una exhibició, una aeronau no tripulada tingui un vector velocitat cap als espectadors.

3r. Es tinguin en compte degudament els efectes de qualsevol component de vent en contra dels espectadors, temps de resposta o procediments anormals o d'emergència.

4t. Quan les aeronaus no tripulades volin en formació, la distància mínima de separació la determina l'aeronau no tripulada que voli més a prop de la línia de demarcació dels espectadors.

d) Amb caràcter general, la zona reservada als espectadors s'ha de situar en un sol costat respecte a l'emplaçament de l'àrea de presentació.

e) Depenent del risc de l'operació i a criteri del director de la demostració, l'àrea de presentació pot estar tancada en tot el seu perímetre o en una part d'aquest amb una malla prou resistent i, si s'escau, amb prou altura per evitar que una aeronau no tripulada pugui sortir de l'àrea de presentació accidentalment.

f) Els vols de les aeronaus no tripulades s'han de fer amb la separació adequada respecte a les altres exhibicions en vol de la demostració, tant en distància com en temps.

5. Mínims meteorològics

a) Condicions mínimes meteorològiques per a la realització de demostracions aèries per aeronaus tripulades amb motor i planadors.

Taula 4. Condicions meteorològiques mínimes

Aeronaus	Tipus de demostració aèria		Mínims meteorològics	
			Base de núvols (m)	Visibilitat (km)
V/STOL, aeronaus d'ala giratòria i altres aeronaus amb velocitats de pèrdua inferiors a 50 nusos (90 km/h).	Passades o acrobàcies planes.	Aeronau única.	150	1,5
		Formacions.	150	3
	Exhibicions acrobàtiques completes.	Aeronau única.	150	3
		Formacions	240	5
Altres aeronaus	Passades o acrobàcies planes.	Aeronau única.	150	3
		Formacions.	240	5
	Exhibicions acrobàtiques completes.	Aeronau única.	300	5
		Formacions motor de pistó.	300	5
		Formacions reactors.	450	8

b) El director de la demostració s'ha de responsabilitzar que les demostracions d'aerostació només es facin en condicions meteorològiques favorables. Pot cancel·lar totalment o parcialment les demostracions amb globus i dirigibles quan la velocitat del vent superi els 18 km/h (10 nusos) i no les ha de permetre per a velocitats superiors a 30 km/h (16 nusos).

c) En el cas d'aeronaus no tripulades, els operadors de UAS són els responsables de definir i informar el director de la demostració de les limitacions operacionals, de les consideracions mediambientals i dels procediments de contingència i d'emergència pertinents, en funció de les categories operacionals

en què s'emmarquin les operacions de UAS que duen a terme i de les característiques tècniques particulars de les aeronaus no tripulades pròpies participants en la demostració.»

Divuit. L'apartat 1 de l'annex IV passa a tenir la redacció següent:

«1. D'acord amb l'article 28 de la Llei 39/2015, d'1 d'octubre, el sol·licitant d'una declaració de conformitat aeronàutica té dret a no aportar documents que ja estiguin en poder de l'Administració actuant o hagin estat elaborats per qualsevol altra Administració. L'Administració actuant pot consultar o obtenir aquests documents tret que l'interessat s'hi oposi.

En cas de constar aquesta oposició, juntament amb la sol·licitud s'ha de presentar una fotocòpia del document que acrediti la identitat de l'organitzador o el seu representant (document nacional d'identitat, o targeta equivalent dels estrangers residents en territori espanyol, de l'organitzador si és una persona física, o del codi d'identificació fiscal en el cas de persones jurídiques juntament amb l'acreditació de la persona física que la representi). S'ha d'adjuntar, a més, una fotocòpia del DNI o del NIE del director i del director suplent de la demostració.»

Disposició final tercera. Modificació del Reial decret 750/2014, de 5 de setembre, pel qual es regulen les activitats aèries de lluita contra incendis i recerca i salvament i s'estableixen els requisits en matèria d'aeronavegabilitat i llicències per a altres activitats aeronàutiques.

Es modifica l'article 1, apartat 2, del Reial decret 750/2014, de 5 de setembre, pel qual es regulen les activitats aèries de lluita contra incendis i recerca i salvament i s'estableixen els requisits en matèria d'aeronavegabilitat i llicències per a altres activitats aeronàutiques, per addicionar-hi una lletra nova c), amb el contingut següent:

«c) Els sistemes d'aeronaus no tripulades («Unmanned Aircraft Systems» o «UAS»), així com el personal i les organitzacions que participin en les seves operacions, excepte quan així ho disposi la normativa específica.»

Disposició final quarta. Modificació del Reglament de matriculació d'aeronaus civils aprovat mitjançant el Reial decret 384/2015, de 22 de maig.

El Reglament de matriculació d'aeronaus civils aprovat mitjançant el Reial decret 384/2015, de 22 de maig, queda modificat en els termes següents:

U. L'article 3 queda redactat en els termes següents:

«Article 3. *Aeronaus excloses de la inscripció al Registre de matrícula d'aeronaus civils.*

En virtut del que disposa l'article 151 de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, les aeronaus següents queden exemptes del requisit d'inscripció al Registre de matrícula d'aeronaus:

a) Ales delta i altres ales de vol lliure: es consideren ales delta i ales de vol lliure les aeronaus dotades d'estructures sustentadores, rígides o semirígides, que necessiten l'acció humana per a l'enlairament i l'aterratge, així com per desplaçar-se per l'atmosfera.

b) Parapents: es consideren parapents les estructures sustentadores no rígides, per a l'enlairament i l'aterratge de les quals es requereix únicament l'esforç físic dels seus ocupants.

c) Parapents motoritzats: es consideren parapents motoritzats o per a motors els parapents que disposen d'un sistema de propulsió auxiliar, sigui suportat per un ocupant o per una estructura auxiliar.

d) Altres aeronaus que requereixin l'esforç físic per a l'enlairament o l'aterratge, encara que estiguin dotades d'un sistema de propulsió auxiliar per facilitar l'enlairament.

e) Microplanadors: es consideren microplanadors les aeronaus sense motor el pes de les quals en buit sigui inferior a 80 quilograms en el cas de monoplaques o 100 quilograms en el de biplaces, inclosos els de llançament a peu.

f) Altres aeronaus el pes total de les quals en l'enlairament, descomptat el pes del pilot, sigui inferior a 70 quilograms.

g) Globus captius el disseny dels quals no estigui subjecte a certificació de conformitat amb el que preveu la normativa específica: es consideren globus captius els aeròstats no susceptibles de ser tripulats, que principalment se sostenen en l'aire en virtut de la seva força ascensional i que no es desplacen lliurement en l'atmosfera, atès que romanen amarrats a terra o a un vehicle que es desplaça sobre la superfície terrestre o aquàtica.

h) Globus lliures no tripulats, el disseny dels quals no estigui subjecte a certificació de conformitat amb el que preveu la normativa específica, o el pes màxim en l'enlairament dels quals sigui inferior a 6 quilograms. Es consideren globus lliures no tripulats els aeròstats no susceptibles de ser tripulats ni controlats.

i) Les aeronaus no tripulades el disseny de les quals no estigui subjecte a certificació de conformitat amb el que preveu la normativa específica.»

Dos. L'apartat 4 de l'article 31 passa a tenir la redacció següent:

«4. Es cancel·la d'ofici en els casos següents:

a) Per una resolució judicial ferma.

b) En els casos en què el seu titular registral sigui el posseïdor de l'aeronau en virtut d'un títol jurídic anotat la vigència del qual hagi expirat, i no s'hagi aportat un nou títol que acrediti la continuïtat en la possessió d'aquesta.

c) Pel transcurs de cinc anys des de la data de cancel·lació temporal d'una aeronau, d'acord amb l'article 32 sense que el seu titular registral hagi sol·licitat la represa de la vigència del certificat de matrícula.

d) En els casos de destrucció de l'aeronau, o quan aquesta quedi inoperativa, si no s'ha produït la cancel·lació d'aquesta a instància de part d'acord amb el que estableixen les lletres a) i b) de l'apartat 2 d'aquest article.

Una aeronau queda inoperativa quan no s'hagi renovat el seu certificat de revisió d'aeronavegabilitat o document equivalent en cinc anys i el seu titular registral no hagi presentat en aquell temps una sol·licitud de cancel·lació. Es pot concedir una pròrroga de fins a deu anys, com a màxim, per a les aeronaus històriques, definides de conformitat amb l'annex I del Reglament (UE) 2018/1139 del Parlament Europeu i del Consell, de 4 de juliol de 2018, sobre normes comunes en l'àmbit de l'aviació civil i pel qual es crea una Agència de la Unió Europea per a la Seguretat Aèria i pel qual es modifiquen els reglaments (CE) núm. 2111/2005, (CE) núm. 1008/2008, (UE) núm. 996/2010, (CE) núm. 376/2014 i les directives 2014/30/UE i 2014/53/UE del Parlament Europeu i del Consell i es deroguen els reglaments (CE) núm. 552/2004 i (CE) núm. 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell i el Reglament (CEE) núm. 3922/91 del Consell.

e) En els casos en què una aeronau obligada a estar matriculada hagi deixat d'estar subjecta a aquesta obligació a causa d'un canvi en la normativa aplicable a l'aeronau.

Abans de procedir a la cancel·lació d'ofici, el Registre ha de notificar al titular registral la incoació de l'expedient de cancel·lació, perquè en un termini de deu dies hàbils pugui formular al·legacions.»

Disposició final cinquena. *Modificació del Reial decret 186/2016, de 6 de maig, pel qual es regula la compatibilitat electromagnètica dels equips elèctrics i electrònics.*

Es modifica l'article 2, apartat 2, lletra b), del Reial decret 186/2016, de 6 de maig, pel qual es regula la compatibilitat electromagnètica dels equips elèctrics i electrònics, que passa a tenir la redacció següent:

«b) Els equips d'aviació següents, quan estiguin inclosos en l'àmbit d'aplicació del Reglament (UE) 2018/1139 del Parlament Europeu i del Consell, de 4 de juliol de 2018, sobre normes comunes en l'àmbit de l'aviació civil i pel qual es crea una Agència de la Unió Europea per a la Seguretat Aèria i pel qual es modifiquen els reglaments (CE) núm. 2111/2005, (CE) núm. 1008/2008, (UE) núm. 996/2010 i (UE) núm. 376/2014 i les directives 2014/30/UE i 2014/53/UE del Parlament Europeu i del Consell i es deroguen els reglaments (CE) núm. 552/2004 i (CE) núm. 216/2008 del Parlament Europeu i del Consell i el Reglament (CEE) núm. 3922/91 del Consell, i estiguin exclusivament destinats a l'ús aeronàutic:

1r. aeronaus, diferents de les aeronaus no tripulades, i els seus motors, hèlixs, components i equip no instal·lat;

2n. aeronaus no tripulades, així com els seus motors, hèlixs, components i equips no instal·lats, el disseny dels quals estigui certificat de conformitat amb la seva normativa específica, i que estiguin destinats a funcionar únicament en freqüències atribuïdes pel Reglament de radiocomunicacions de la Unió Internacional de Telecomunicacions per a un ús aeronàutic protegit.»

Disposició final sisena. *Modificació del Reial decret 1180/2018, de 21 de setembre, pel qual es desplega el Reglament de l'aire i les disposicions operatives comunes per als serveis i procediments de navegació aèria, i es modifiquen el Reial decret 57/2002, de 18 de gener, pel qual s'aprova el Reglament de circulació aèria; el Reial decret 862/2009, de 14 de maig, pel qual s'aproven les normes tècniques de disseny i operació d'aeròdroms d'ús públic i el Reglament de certificació i verificació d'aeroports i altres aeròdroms d'ús públic; el Reial decret 931/2010, de 23 de juliol, pel qual es regula el procediment de certificació de proveïdors civils de serveis de navegació aèria i el seu control normatiu, i el Reglament de la circulació aèria operativa, aprovat pel Reial decret 601/2016, de 2 de desembre.*

S'introdueixen les modificacions següents en el Reial decret 1180/2018, de 21 de setembre, pel qual es desplega el Reglament de l'aire i les disposicions operatives comunes per als serveis i procediments de navegació aèria i es modifiquen el Reial decret 57/2002, de 18 de gener, pel qual s'aprova el Reglament de circulació aèria; el Reial decret 862/2009, de 14 de maig, pel qual s'aproven les normes tècniques de disseny i operació d'aeròdroms d'ús públic i el Reglament de certificació i verificació d'aeroports i altres aeròdroms d'ús públic; el Reial decret 931/2010, de 23 de juliol, pel qual es regula el procediment de certificació de proveïdors civils de serveis de navegació aèria i el seu control normatiu, i el Reglament de la circulació aèria operativa, aprovat pel Reial decret 601/2016, de 2 de desembre:

U. El segon paràgraf de l'apartat 1 de l'article 15 queda redactat com segueix:

«El que disposa aquest capítol en matèria de restriccions o limitacions d'ús en les restriccions o reserves d'espai aeri afecta totes les aeronaus, tripulades i no tripulades.»

Dos. La lletra a) de l'apartat 1 de l'article 33 queda redactada en els termes següents:

«a) Activitats de globus, ultralleugers i planadors que efectuïn vols en vessants, sempre que no comportin cap risc ni molèsties a les persones o béns en la superfície.»

Tres. La disposició final novena passa a tenir la redacció següent:

«Disposició final novena. *Mesures d'execució.*

En execució del que disposa l'article 29, apartat 4, l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, en coordinació amb ENAIRE, ha d'adoptar els models de formulari, certificats i procediments de coordinació que preveu aquest precepte per fer ús de les exempcions ATFM.»

Disposició final setena. *Modificació del Reial decret 1088/2020, de 9 de desembre, pel qual es completa el règim aplicable a la notificació de successos de l'aviació civil i es modifica el Reial decret 1036/2017, de 15 de desembre, pel qual es regula la utilització civil de les aeronaus pilotades per control remot, i es modifiquen el Reial decret 552/2014, de 27 de juny, pel qual es desplega el Reglament de l'aire i les disposicions operatives comunes per als serveis i els procediments de navegació aèria, i el Reial decret 57/2002, de 18 de gener, pel qual s'aprova el Reglament de circulació aèria.*

S'introdueixen les modificacions següents en el Reial decret 1088/2020, de 9 de desembre, pel qual es completa el règim aplicable a la notificació de successos de l'aviació civil i es modifica el Reial decret 1036/2017, de 15 de desembre, pel qual es regula la utilització civil de les aeronaus pilotades per control remot, i es modifiquen el Reial decret 552/2014, de 27 de juny, pel qual es desplega el Reglament de l'aire i les disposicions operatives comunes per als serveis i els procediments de navegació aèria, i el Reial decret 57/2002, de 18 de gener, pel qual s'aprova el Reglament de circulació aèria:

U. S'afegeix una nova lletra d) a l'apartat 1 de l'article 1, amb la redacció següent:

«d) Establir els successos addicionals als que preveu el Reglament que els operadors de UAS d'activitats o de serveis de lluita contra incendis (LCI) i de recerca i salvament (SAR) hagin de notificar per a les operacions de UAS en la categoria «específica» que no s'efectuïn en un escenari estàndard.»

Dos. L'apartat 2 de l'article 4 queda redactat en els termes següents:

«2. Les obligacions que preveu l'apartat 1 no són exigibles amb relació a successos i altres informacions relatives a la seguretat que impliquin les aeronaus no tripulades incloses en l'àmbit d'aplicació de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, l'operació de les quals no requereixi un certificat d'aeronavegabilitat, llevat de si el succés o altres informacions relatives a la seguretat que impliquin aquestes aeronaus no tripulades:

a) Causen lesions mortals o greus a una persona o han implicat altres aeronaus diferents de les aeronaus no tripulades;

b) Es produeixen en operacions en la categoria «específica» que no s'efectuïn en un escenari estàndard i que comportin un risc significatiu per a la seguretat aèria, entenent que concorre aquesta circumstància quan, de

conformitat amb les evidències disponibles, del succés o de la informació relativa a la seguretat es dedueixi qualsevol de les circumstàncies següents:

- 1r. Hagi produït o pogut produir una situació d'emergència;
- 2n. Hagi provocat danys significatius o hagin comportat un risc real o potencial per a la integritat física de les persones, la seguretat d'altres aeronaus tripulades, les infraestructures crítiques, els serveis essencials per a la comunitat o el medi ambient, o
- 3r. Es dedueixin violacions o infraccions de l'ús de l'espai aeri.

Mitjançant una resolució de l'òrgan competent per raó de la matèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, publicada en el «Butlletí Oficial de l'Estat», s'adopta la llista de successos a la qual es refereix la lletra b).»

Disposició final vuitena. *Actualització de referències.*

Les referències al Reial decret 1036/2017, de 15 de desembre, s'han d'entendre efectuades al Reglament d'execució, al Reglament delegat o a aquest Reial decret, segons correspongui.

Disposició final novena. *Títols competencials.*

L'article 38 i l'article 41, amb relació als aeròdroms i als heliports militars, es dicten a l'empara de l'article 149.1.4a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de defensa.

Els articles 39, 40, 53 a 58, tots dos inclosos, i 61, apartat 3, es dicten a l'empara de l'article 149.1.29a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria de seguretat pública.

L'article 59, apartats 1 a 3, tots dos inclosos, es dicta en l'exercici de la competència exclusiva de l'Estat sobre bases i coordinació de la planificació general de l'activitat econòmica, de conformitat amb el que preveu l'article 149.1.13a de la Constitució.

L'article 59, apartat 4, es dicta en l'exercici de la competència estatal exclusiva en matèria de comerç exterior i règim duaner de conformitat amb el que preveu l'article 149.1.10a de la Constitució.

La disposició final primera i la disposició final cinquena es dicten a l'empara de les competències expressades en la norma objecte de modificació.

La resta d'aquest Reial decret es dicta a l'empara de l'article 149.1.20a de la Constitució, que atribueix a l'Estat la competència exclusiva en matèria d'aeroports d'interès general, control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri i matriculació d'aeronaus.

Disposició final desena. *Habilitació normativa.*

1. S'habilita el titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible per dictar les disposicions d'aplicació i desplegament d'aquest Reial decret en l'àmbit de les seves competències, així com per modificar els requisits de formació de pilots a distància en escenaris estàndard nacionals («STS-ES») que recull l'annex, inclosos els del quadre 1.

2. Així mateix, s'habilita el titular del Ministeri de l'Interior per dictar les disposicions d'aplicació i desplegament del que disposa el capítol VI, secció 3a, sobre el Registre d'aeronaus no tripulades del Ministeri de l'Interior i registre de comercialització i venda.

Disposició final onzena. *Proposta de modificació d'aquest Reial decret.*

1. Correspon al titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible la proposta de modificació d'aquest Reial decret, a excepció del que preveuen les disposicions finals primera i cinquena, la proposta de modificació de les quals correspon als departaments competents per raó de la matèria.

2. No obstant el que disposa l'apartat anterior, la proposta de modificació del titular del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible és conjunta amb el titular del Ministeri de Defensa, quan es proposi la modificació del capítol V, sobre utilització de l'espai aeri i les zones geogràfiques de UAS, i les disposicions addicionals segona i quarta; amb el titular del Ministeri d'Indústria i Turisme, en cas que es plantegi la modificació de l'article 59, apartats 1 i 2; amb el titular del Ministeri de l'Interior, si la proposta de modificació afecta els articles 39, 40, 53 a 58, tots dos inclosos, i 61, apartat 3.

Disposició final dotzena. *Entrada en vigor.*

1. Entra en vigor i aplicació al cap de tres mesos de la publicació d'aquest Reial decret en el «Butlletí Oficial de l'Estat»:

a) La secció 2a del capítol IV, sobre entitats designades per a la formació en la categoria «específica» a l'empara d'autorització operacional;

b) La secció 3a del capítol IV, sobre disposicions comunes a les entitats facultades, reconegudes i designades, únicament pel que fa a les entitats designades per a la formació en la categoria «específica» a l'empara d'autorització operacional, i

c) La disposició final primera, sobre la modificació del Reial decret 330/2008, de 29 de febrer, pel qual s'adopten mesures de control a la importació de determinats productes respecte a les normes aplicables en matèria de seguretat dels productes.

2. Les altres disposicions d'aquest Reial decret entren en vigor i aplicació al cap de vint dies de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 4 de juny de 2024.

FELIPE R.

El ministre de la Presidència, Justícia i Relacions amb les Corts,
FÉLIX BOLAÑOS GARCÍA

ANNEX**Coneixements teòrics del pilot a distància i examen d'aptituds pràctiques per als escenaris estàndard nacionals («STS-ES»)***1) Examen de coneixements teòrics*

a) L'examen que esmenta l'apartat 1 de l'article 20 ha de constar, com a mínim, de quaranta preguntes d'opció múltiple destinades a avaluar el coneixement del pilot a distància sobre les atenuacions tècniques i operacionals, repartides adequadament entre les matèries següents:

- i) la reglamentació de l'aviació;
- ii) les limitacions del rendiment humà;
- iii) els procediments operacionals;
- iv) les atenuacions tècniques i operacionals del risc en terra;
- v) el coneixement general dels UAS;
- vi) la meteorologia;
- vii) el rendiment de vol dels UAS, i
- viii) les atenuacions tècniques i operacionals dels riscos en l'aire.

b) Per superar l'examen de coneixements teòrics, el pilot a distància en formació ha d'obtenir, com a mínim, el 75 % de la puntuació total.

c) Addicionalment, mitjançant AMC adoptats per l'òrgan competent per raó de la matèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, es poden reconèixer altres formes d'acreditar els coneixements teòrics.

2) Formació i avaluació de les aptituds pràctiques

La formació i l'avaluació de les aptituds pràctiques per a la realització d'operacions en qualsevol escenari estàndard nacional han d'incloure, com a mínim:

a) Formació i avaluació teoricopràctica específica de cada escenari estàndard nacional en què s'avaluï el coneixement del pilot a distància sobre les matèries següents:

- i) limitacions operacionals i requisits de l'escenari estàndard;
- ii) requisits i característiques de les aeronaus no tripulades de l'escenari estàndard;
- iii) procediments operacionals propis de l'escenari estàndard, i
- iv) coordinacions requerides pròpies de l'escenari estàndard (si correspon).

b) Formació i avaluació pràctica específica de cada escenari estàndard nacional en les matèries i els àmbits que indica el quadre 1.

c) Addicionalment, en els escenaris estàndard nacionals el concepte d'operació dels quals inclogui operacions més enllà de l'abast visual del pilot («BVLOS», per les sigles en anglès de «Beyond Visual Line Of Sight»), els procediments en vol que defineix el quadre 1, lletra b), incís ii), s'han de dur a terme en mode BVLOS.

d) Addicionalment, mitjançant AMC adoptats per l'òrgan competent per raó de la matèria de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, es poden reconèixer altres formes d'acreditar la formació i l'avaluació d'aptituds pràctiques.

Quadre 1. Matèries i àmbits que han d'incloure la formació i l'avaluació de les aptituds pràctiques

Matèria	Àmbits que s'han d'incloure
a) Mesures prèvies al vol.	i. Planificació de l'operació, consideracions sobre l'espai aeri i avaluació del risc relacionat amb el lloc. S'han d'incloure els punts següents: A) Determinar els objectius de l'operació prevista; B) Assegurar-se que el volum operacional definit i les zones de prevenció pertinents (per exemple, la zona de prevenció de riscos en terra) són adequats per a l'operació prevista; C) Detectar els obstacles en el volum operacional que podrien dificultar l'operació prevista; D) Determinar si la topografia o els obstacles en el volum operacional poden afectar la velocitat o la direcció del vent; E) Seleccionar les dades pertinents de la informació sobre l'espai aeri (per exemple, sobre les zones geogràfiques de UAS) que puguin tenir conseqüències sobre l'operació prevista; F) Assegurar-se que el UAS és adequat per a l'operació prevista; G) Assegurar-se que la càrrega útil seleccionada és compatible amb el UAS utilitzat per a l'operació; H) Aplicar les mesures necessàries per complir les limitacions i les condicions aplicables al volum operacional i la zona de prevenció de riscos en terra per a l'operació prevista de conformitat amb els procediments del manual d'operacions corresponents a l'escenari estàndard nacional; I) Aplicar els procediments necessaris per a la utilització de UAS en l'espai aeri controlat, inclòs un protocol de comunicació amb el control de trànsit aeri i obtenció d'autorització i instruccions, en cas necessari; J) Confirmar que estan disponibles en el lloc tots els documents necessaris per a l'operació prevista; K) Informar tots els participants sobre l'operació prevista. L) Control de l'espai aeri (per a operacions BVLOS); M) Operacions amb observadors de l'espai aeri: col·locació adequada dels observadors de l'espai aeri, i d'un sistema d'eliminació de conflictes que inclogui la fraseologia, la coordinació i els mitjans de comunicació (per a operacions BVLOS); ii. Inspecció i configuració abans del vol de UAS (inclosos els modes de vol i els perills relacionats amb la font d'energia). S'han d'incloure els punts següents: A) Avaluar l'estat general del UAS; B) Garantir que tots els components amovibles del UAS estiguin fixats adequadament; C) Assegurar-se que les configuracions del software del UAS siguin compatibles; D) Calibrar els instruments en el UAS; E) Detectar qualsevol fallada que pugui comprometre l'operació prevista; F) Assegurar-se que el nivell de càrrega de la bateria és suficient per a l'operació prevista; G) Assegurar-se que el sistema de terminació del vol del UAS i el seu sistema d'activació estiguin operacionals; H) Comprovar el funcionament correcte de l'enllaç de comandament i control; I) Activar la funció de geoconsciència i carregar-li la informació (si està disponible la funció de geoconsciència), i J) Establir els sistemes de limitació de l'altura i la velocitat (si estan disponibles). iii. Coneixement de les mesures bàsiques que s'han de prendre en cas de situació d'emergència, inclosos els problemes amb el UAS, o l'aparició d'un perill de col·lisió en l'aire durant el vol.

Matèria	Àmbits que s'han d'incloure
b) Procediments durant el vol.	i. Observança d'una vigilància eficaç i manteniment de l'aeronau no tripulada en qualsevol moment dins de l'abast visual (VLOS), fet que comporta, entre altres coses, tenir consciència situacional del lloc amb relació al volum operacional i amb altres usuaris de l'espai aeri, els obstacles, el terreny i les persones la participació de les quals no sigui constant. ii. Realització de maniobres de vol precises i controlades a diferents altures i distàncies representatives de l'escenari estàndard nacional. S'han de fer, com a mínim, les maniobres següents: A) Vol estacionari (només per a giroavions); B) Transició de vol estacionari a vol cap endavant (només per a giroavions); C) Ascens i descens des del vol horitzontal; D) Viratges en vol horitzontal; E) Control de la velocitat en vol horitzontal; F) Accions després d'una fallada d'un motor / del sistema de propulsió, i G) Acció evasiva (maniobres) per evitar col·lisions. iii. Supervisió en temps real de la situació de UAS i les limitacions d'autonomia. iv. Vol en condicions anòmales: A) Gestionar una falta parcial o total de potència del sistema de propulsió de l'aeronau no tripulada, i garantir la seguretat de tercers en terra; B) Gestionar la trajectòria de l'aeronau no tripulada en situacions anòmales i, en concret, les següents; C) Gestionar una situació en què s'hagi deteriorat l'equip de posicionament de l'aeronau no tripulada; D) Gestionar una situació en què una persona no participant penetra en el volum operacional o la zona terrestre controlada, i adoptar les mesures adequades per mantenir la seguretat; E) Reaccionar i adoptar mesures correctores adequades en situacions en què l'aeronau no tripulada pugui superar els límits de la geografia de vol (procediments de contingència) i del volum operacional (procediments d'emergència) definits durant la preparació del vol; F) Gestionar la situació en què una aeronau s'aproximi del volum operacional, i G) Demostrar el mètode de recuperació després d'una pèrdua deliberada (simulada) de l'enllaç de comandament i control.
c) Accions posteriors al vol.	i. Apagar i assegurar el UAS. ii. Fer la inspecció posterior al vol i registrar qualsevol dada pertinent relacionada amb l'estat general del UAS (els seus sistemes, components i fonts d'energia) i la fatiga de la tripulació. iii. Retre un informe sobre l'operació. iv. Precisar les situacions en què va ser necessari un informe de successos i completar l'informe de successos requerit.