



**Proyecto de Real Decreto por el que se completa el régimen jurídico para la utilización civil de sistemas de aeronaves no tripuladas, y se modifican diversas disposiciones aeronáuticas civiles.**

El Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, y se modifican el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea, estableció una regulación completa en materia de aeronaves pilotadas por control remoto atendiendo al estado de la técnica en ese momento.

Ulteriormente, la Unión Europea ha adoptado el Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (CE) nº 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) nº 552/2004 y (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) nº 3922/91 del Consejo, en lo sucesivo, «Reglamento Base de EASA», por referencia al marco jurídico básico que éste establece en materia de seguridad en la aviación civil en la Unión Europea y sobre la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea, por sus siglas en inglés «*European Union Aviation Safety Agency*». Este reglamento introduce dos modificaciones relevantes que inciden en el ámbito de aplicación del régimen jurídico interno sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas, UAS por sus siglas en inglés «*Unmanned Aircraft Systems*».

En primer lugar, conforme a la definición, recogida en su artículo 3, apartado 30, de «aeronave no tripulada», como «cualquier aeronave que opere o esté diseñada para operar de forma autónoma o para ser pilotada a distancia sin un piloto a bordo», se extiende el ámbito de aplicación del Reglamento Base de EASA tanto a las aeronaves pilotadas por control remoto, como a las operadas o diseñadas para operar de forma autónoma, sin distinción por razón de su uso, de modo que los aeromodelos quedan dentro del concepto de aeronave no tripulada.

En segundo lugar, la Unión Europea ha venido a extender su competencia sobre todas las aeronaves no tripuladas, independientemente de su masa operativa, excepto sobre aquellas utilizadas para llevar a cabo actividades o servicios militares, de aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, control fronterizo, vigilancia costera o similares, bajo el control y la responsabilidad de un Estado miembro, emprendidas en el interés general por un organismo investido de autoridad pública o en nombre de este, en adelante «actividades o servicios no EASA», y aquellas aeronaves no tripuladas incluidas en el anexo I, apartado 2, letra b), del Reglamento Base de EASA, excluidas de su ámbito de aplicación por su bajo riesgo para la seguridad aérea, según lo establecido, respectivamente en su artículo 2.3, letras a) y d). Tanto las aeronaves utilizadas en actividades o servicios no EASA, como las excluidas por su bajo riesgo para la seguridad aérea, éstas últimas independientemente de la actividad en las que se utilicen, permanecen bajo la competencia de los Estados miembros.

El régimen del Reglamento Base de EASA en materia de aeronaves no tripuladas ha sido desarrollado por el Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas (en lo sucesivo, «Reglamento Delegado»), y el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas (en lo sucesivo, «Reglamento de Ejecución»).

En el ordenamiento jurídico interno, en coherencia con la citada normativa de la Unión Europea, mediante la disposición final primera del Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda, se ha modificado la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, para que el concepto de «aeronave»



englobe la definición de «aeronave no tripulada» del Reglamento Base de EASA, ampliando de este modo el ámbito de aplicación de la ley a las aeronaves operadas, o diseñadas para operar de forma autónoma, y para eliminar la exclusión de su aplicación a las aeronaves pilotadas por control remoto utilizadas exclusivamente con fines recreativos o deportivos. Adicionalmente, la modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, efectuada por el citado Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, ha adecuado los regímenes de intervención administrativa de las operaciones con aeronaves no tripuladas a los previstos en el Reglamento de Ejecución, y ha habilitado al Gobierno para eximir o establecer diferentes modalidades en el cumplimiento de las obligaciones de aseguramiento contempladas en la ley para aquellas aeronaves no tripuladas en las que, por el bajo riesgo de sus operaciones, éstas puedan resultar desproporcionadas.

En este marco, resulta imprescindible llevar a cabo una revisión de la normativa nacional en materia de aeronaves no tripuladas, para desarrollar aquellos aspectos que son competencia de los Estados miembros o que han sido dejados expresamente a la decisión de éstos por la normativa de la Unión Europea, principalmente para establecer el régimen jurídico aplicable a las aeronaves no tripuladas y a las actividades excluidas del ámbito de aplicación del Reglamento Base de EASA, teniendo debidamente en cuenta los objetivos de seguridad recogidos en su artículo 1, de acuerdo con el párrafo quinto de su artículo 2, apartado tercero.

Con este objeto, este real decreto completa el régimen del Reglamento Delegado. Por un lado, se designa a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) como autoridad notificante y se atribuye a la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) el establecimiento y aplicación de los procedimientos necesarios para la evaluación de los organismos de evaluación de la conformidad y el seguimiento de los organismos notificados. De otro, se indica que las funciones de vigilancia del cumplimiento del Reglamento Delegado de los productos introducidos en el mercado de la Unión corresponden, en España, a las autoridades competentes de las Comunidades Autónomas en materia de vigilancia del mercado, así como a las autoridades aduaneras y al Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia y Regulación de las Exportaciones (SOIVRE), para el control de los que se introducen en dicho mercado.

En relación con las competencias para la aplicación del Reglamento de Ejecución y de este real decreto en relación con el uso de sistemas de aeronaves no tripuladas, se concretan las competencias de AESA, para el control de la aeronavegabilidad, del personal, y de las operaciones de UAS, en relación con los cuales AESA es competente para su autorización, certificación y supervisión, a salvo de las actividades o servicios no EASA llevadas a cabo directamente por organismos investidos de autoridad pública que realicen actividades o servicios no EASA, donde el control específico sobre las operaciones de UAS, dadas sus especificidades, corresponde a la autoridad responsable la actividad o servicio no EASA.

Además, el proyecto completa el régimen aplicable al uso de aeronaves no tripuladas, cualquiera que sea la actividad a la que se destinen, con las especificidades necesarias para la realización de las actividades o servicios no EASA; desarrolla el régimen aplicable a las organizaciones de formación, examen y evaluación de los pilotos a distancia; establece las limitaciones y condiciones operacionales de las zonas geográficas de UAS generales reguladas en él, sin perjuicio de las condiciones de uso que correspondan en las zonas geográficas de UAS particulares que pueda establecer la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el ejercicio de sus competencias en materia de estructura de espacio aéreo; y completa el régimen del registro de operadores de UAS.

Las modificaciones introducidas por la normativa europea y este real decreto exigen adaptar el régimen aplicable en diversas materias que tangencialmente afectan a este tipo de aeronaves. Con este objeto, se modifican el Real Decreto 1919/2009, de 11 de diciembre, por el que se regula la seguridad aeronáutica en las demostraciones aéreas civiles; el Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas; el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles, aprobado mediante Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo; el Real Decreto 186/2016, de 6 de mayo, por el que se regula la compatibilidad electromagnética de los equipos eléctricos y electrónicos; el Reglamento por el que se establecen los requisitos para la comercialización,



puesta en servicio y uso de equipos radioeléctricos, y se regula el procedimiento para la evaluación de la conformidad, la vigilancia del mercado y el régimen sancionador de los equipos de telecomunicación, aprobado mediante Real Decreto 188/2016, de 6 de mayo; el Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea; y la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles.

Este real decreto atiende a los principios de buena regulación establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

En relación con los principios de necesidad y eficacia, la norma responde a la razón de interés general de seguridad pública, en su vertiente de seguridad aérea, en su aspecto de seguridad operacional y del tránsito y de la navegación aérea civiles, así como a las razones de seguridad ciudadana y seguridad industrial.

Se ajusta al principio de eficacia en cuanto a que se trata del instrumento apropiado para cumplir los objetivos fijados mediante una norma de rango adecuado.

Responde al principio de seguridad jurídica al dar certidumbre sobre aquellos aspectos que son competencia de los Estados miembros o que el Reglamento Base de EASA, el Reglamento Delegado y el Reglamento de Ejecución han dejado a la potestad de estos, facilitando la actuación y toma de decisiones de particulares y empresas, al tiempo que se derogan las disposiciones inaplicables conforme a dicha normativa y se adaptan aquellas otras compatibles con ella. Asimismo, se justifica en la necesidad de cumplir con la obligación que tienen los Estados miembros, en virtud del principio de seguridad jurídica en su vertiente negativa, de suprimir aquellas disposiciones nacionales incompatibles con la normativa europea.

Atendiendo a los principios de proporcionalidad y eficiencia, no se incluyen más disposiciones que las consideradas indispensables para cumplir con las necesidades normativas detectadas y no se establecen medios de intervención administrativa que no estén ya previstos en las normas de la Unión Europea para las mismas actividades o con riesgos equivalentes para la seguridad aérea.

Finalmente, observando el principio de transparencia, se definen con claridad los objetivos del real decreto, al tiempo que se ha posibilitado la participación en su elaboración del sector, mediante la consulta pública previa, y la audiencia e información pública, conforme a lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. Asimismo, se ha definido con claridad el objeto y el ámbito de aplicación.

Los títulos competenciales habilitantes para la aprobación de esta norma se encuentran recogidos en la Constitución Española, en el artículo 149.1 reglas 13<sup>a</sup>, 20.<sup>a</sup>, 21<sup>a</sup> y 29<sup>a</sup> que, respectivamente, atribuyen al Estado las competencias exclusivas sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica; control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, telecomunicaciones y seguridad pública.

Este real decreto se dicta al amparo de las habilitaciones normativas previstas en la disposición final cuarta de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea; la disposición final tercera de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea; la disposición final cuarta de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de protección de la seguridad ciudadana; los artículos 12.5 y 15.1 de la Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria y, respecto a la disposición final cuarta y quinta, al amparo de la habilitación normativa de los artículos 56.2 y 57.1 y en la disposición final décima de la Ley 9/2014, de 9 de mayo, General de Telecomunicaciones.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de la Ministra de Defensa, en relación con el Capítulo V y la disposición adicional segunda, de la Ministra de Industria, Comercio y Turismo, en relación con el artículo 4 y las disposiciones finales cuarta y quinta, y del Ministro del Interior, en relación con los artículos 6.2 y 42 a 44, ambos inclusive, con la aprobación previa de la



Ministra de Política Territorial y Función Pública, (...) el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día...,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

### Disposiciones Generales

Artículo 1. *Objeto.*

1. Este real decreto tiene por objeto:

a) Completar el régimen jurídico del Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión de 12 de marzo de 2019 sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas (en lo sucesivo, «Reglamento Delegado») y del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión de 24 de mayo de 2019 relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas (en lo sucesivo, «Reglamento de Ejecución»); y

b) Establecer el régimen jurídico aplicable a las aeronaves no tripuladas civiles (en lo sucesivo, «UAS») y a las actividades o servicios civiles excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y se modifica el Reglamento (CE) n.º 2111/2005 (CE), n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91, (en adelante, «Reglamento Base de EASA») por su artículo 2.3, letras a) y d), y en concreto:

1º. A las aeronaves y sus motores, hélices, componentes, equipos no instalados y equipos para controlar la aeronave a distancia, cuando lleven a cabo actividades o servicios civiles de aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, control fronterizo, vigilancia costera o similares, emprendidas en el interés general por un organismo investido de autoridad pública o en nombre de este, así como al personal y a las organizaciones que participen en las actividades y los servicios desarrollados por dichas aeronaves (en lo sucesivo, «actividades o servicios no EASA»).

2º. Al diseño, la producción, el mantenimiento y la explotación de las aeronaves no tripuladas con sistema de propulsión, ancladas y con una masa máxima de despegue (en adelante, «MTOM», por sus siglas en inglés de «*Maximum Take Off Mass*») inferior a 1 kilogramo del anexo I, apartado 2.b) del Reglamento Base de EASA, así como al personal y a las organizaciones que participen en esas actividades, a menos que se haya expedido a las aeronaves, o se considere que se les ha expedido, un certificado conforme al Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE (en adelante «aeronaves no tripuladas no EASA propulsadas»).

2. Lo dispuesto en este real decreto se entiende sin perjuicio del cumplimiento de otros requisitos y medios de intervención administrativa que sean exigibles conforme a la normativa que en cada caso resulte de aplicación, en particular en materia de seguridad pública, protección de la privacidad y de los datos personales, protección del medio ambiente, seguridad industrial, telecomunicaciones, dominio público radioeléctrico, en razón de las competencias de otras administraciones, o de la propiedad de los terrenos que vayan a usarse con motivo de la operación.

Artículo 2. *Definiciones.*



A los efectos de este real decreto, son aplicables las definiciones contenidas en el artículo 2 del Reglamento de Ejecución.

#### Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto es aplicable en territorio y espacio aéreo de soberanía española a:

a) Los UAS civiles, a su personal y a las organizaciones que participen en sus actividades;

b) Los proveedores de servicios de tránsito aéreo (en lo sucesivo, «proveedores ATS», por sus siglas en inglés de «*air traffic service providers*») y gestores de aeródromos, en aquello que les afecte.

2. Este real decreto no es de aplicación a:

a) La utilización de UAS realizada en su integridad en espacios interiores cerrados o en aquellos espacios donde la probabilidad de que la aeronave no tripulada escape hacia espacio aéreo abierto sea muy baja («*indoor operations*»);

b) Las aeronaves no tripuladas ancladas sin sistema de propulsión a las que se refiere el Anexo I, apartado 2, letra a) del Reglamento Base de EASA;

c) Las aeronaves no tripuladas y a los UAS militares o utilizados en actividades o servicios militares, así como al personal y a las organizaciones que participen en ellas.

#### Artículo 4. *Competencias en la aplicación del Reglamento Delegado.*

1. Corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (en lo sucesivo, «AESA») notificar a la Comisión y a los Estados miembros los organismos autorizados a realizar las tareas de evaluación de la conformidad en calidad de terceros con arreglo al capítulo II, del Reglamento Delegado.

Asimismo, corresponden a AESA las tareas atribuidas a la autoridad competente respecto de los operadores de UAS de terceros países, cuando España sea el primer Estado miembro de la Unión Europea en el que tengan previsto realizar sus operaciones, de acuerdo con el artículo 41 del Reglamento Delegado.

2. Corresponde a la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), como organismo nacional de acreditación, de conformidad con el artículo único del Real Decreto 1715/2010, de 17 de diciembre, por el que se designa a la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC) como organismo nacional de acreditación de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93, el establecimiento y aplicación de los procedimientos necesarios para la evaluación de los organismos de evaluación de la conformidad y el seguimiento de los organismos notificados, en los términos previstos en la sección 4, del capítulo II del Reglamento Delegado.

3. Sin perjuicio de las competencias de las administraciones locales, corresponde a las administraciones públicas autonómicas competentes en materia de control de mercado, las funciones de vigilancia del cumplimiento del Reglamento Delegado de los productos introducidos en el mercado de la Unión, de conformidad con lo previsto en el artículo 15, apartado 5, y los artículos 27, 28 y 29 del Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008.

4. El control del cumplimiento del Reglamento Delegado por los productos que entran en el mercado de la Unión, de conformidad con el artículo 15, apartado 5, y los artículos 27, 28 y 29 del Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo de 9 de julio de 2008, corresponde, en el ámbito de sus respectivas competencias, a la Agencia Tributaria en el ejercicio de sus competencias en materia de control



aduanero, así como al Servicio Oficial de Inspección, Vigilancia y Regulación de las Exportaciones (SOIVRE), a cuyo efecto será de aplicación lo dispuesto en el Real Decreto 330/2008, de 29 de febrero, por el que se adoptan medidas de control a la importación de determinados productos respecto a las normas aplicables en materia de seguridad de los productos, y normativa concordante y de desarrollo.

Artículo 5. *Competencias en la aplicación del Reglamento de Ejecución.*

1. En relación con el Reglamento de Ejecución, AESA es la autoridad competente para llevar a cabo las tareas de su artículo 18, a excepción de la tarea recogida en la letra f), así como para ejercer las demás competencias sobre utilización de UAS atribuidas por el Reglamento de Ejecución a la autoridad competente del Estado miembro, y éstas correspondan a AESA en virtud de su Estatuto, aprobado mediante Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, entre ellas:

a) Realizar todas las funciones exigidas a la autoridad competente en relación con las operaciones transfronterizas u operaciones fuera del Estado de registro de conformidad con el artículo 13 del Reglamento de Ejecución;

b) Expedir, modificar, suspender, limitar o revocar las autorizaciones de operaciones de UAS en el marco de clubes y asociaciones de aerodelismo de conformidad con el artículo 16 del Reglamento de Ejecución;

c) Organizar cualesquiera cursos de formación, formación de actualización, exámenes, evaluaciones y pruebas de conocimientos teóricos o aptitudes prácticas de pilotos a distancia previstas para la categoría «abierta», en relación con las secciones UAS.OPEN.020, UAS.OPEN.030, UAS.OPEN.040 y UAS.OPEN.070 del anexo al Reglamento de Ejecución, y en todo caso, expedir, modificar, suspender o revocar toda la documentación relacionada con estas tareas;

d) Organizar exámenes teóricos para la utilización de UAS en escenarios estándar («*standard scenarios*» o «STS») en la categoría «específica», así como organizar cualquier tipo de formación de actualización exigida para los mismos, y en todo caso, expedir, modificar, suspender o revocar toda la documentación relacionada con estas tareas; y

e) Ejercer las funciones de inspección aeronáutica sobre las entidades reconocidas, las entidades designadas y las entidades para la formación en escenarios estándar nacionales.

2. Las competencias de AESA conforme al apartado anterior se extenderán sobre las actividades o servicios no EASA en la medida en que sea extendida la aplicación del Reglamento de Ejecución sobre dichas actividades y servicios, en los términos y con las excepciones del capítulo II. En cualquier caso, respecto de las actividades o servicios no EASA llevados a cabo directamente por un organismo investido de autoridad pública responsable de la respectiva actividad o servicio, AESA no llevará a cabo las tareas h), i) y j) del artículo 18 del Reglamento de Ejecución.

3. Corresponde al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana designar a la autoridad competente para puesta a disposición, en un formato digital común único, de la información sobre las zonas geográficas de UAS identificadas en territorio y espacio aéreo de soberanía española, de acuerdo con la letra f) del artículo 18 del Reglamento de Ejecución.

4. Corresponde a la autoridad pública responsable de la actividad o servicio no EASA autorizar la ejecución de las operaciones de UAS cuando se lleven a cabo directamente por la misma, así como adoptar las medidas para asegurar que las ejecutadas directamente por dicha autoridad pública se realizan de conformidad con las disposiciones del Reglamento de Ejecución que le sean aplicables según su categoría de acuerdo con el capítulo II de este real decreto.



A estos efectos, cuando las operaciones sean llevadas a cabo directamente por el organismo investido de autoridad pública, dicha autoridad adoptará procedimientos que aseguren el cumplimiento de los requisitos aplicables del Reglamento de Ejecución de acuerdo con el capítulo II de este real decreto, y la determinación de las medidas de atenuación que deban aplicarse, todo ello garantizando un nivel equivalente de seguridad y teniendo en cuenta los objetivos de seguridad del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo y de los actos delegados y de ejecución adoptados en virtud del mismo.

5. En el caso de que las actividades o servicios no EASA vayan a realizarse en nombre de un organismo investido de autoridad pública por operadores de UAS que no formen parte de dicho organismo, ni de otro igualmente investido de autoridad pública, el organismo responsable de la actividad o servicio autorizará la ejecución de las operaciones de UAS y se asegurará de que los operadores que vayan a operar en su nombre se ajustan a las disposiciones aplicables del Reglamento de Ejecución y de este real decreto para su categoría operacional, y no permitirá que se lleven a cabo las operaciones en su nombre cuando los operadores no acrediten poseer las habilitaciones necesarias conforme al Reglamento de Ejecución, incluidas las de su personal, para llevar a cabo las operaciones pretendidas por el organismo investido de autoridad pública.

**Artículo 6. Cooperación entre administraciones públicas en el ejercicio de sus respectivas competencias.**

1. Las administraciones públicas autonómicas competentes en materia de control de mercado, la Agencia Tributaria y el SOIVRE, en el ejercicio de sus funciones aduaneras en relación con la importación de UAS, y AESA cooperarán en materia de seguridad y establecerán procedimientos para el intercambio eficaz de información sobre seguridad, a cuyo efecto podrán establecer los convenios, protocolos o mecanismos de cooperación pertinentes.

A los efectos del párrafo anterior, los mecanismos de cooperación que se establezcan asegurarán la comunicación a AESA de las alertas sobre UAS incluidas en el sistema estatal de intercambio rápido de información, integrado en el sistema europeo de alerta (RAPEX), previsto en el artículo 19 del Real Decreto 1801/2003, de 26 de diciembre, sobre seguridad general de los productos, y permitirá que AESA, a través de la unidad del Ministerio de Consumo competente en materia de seguridad de productos, traslade la información pertinente sobre los riesgos de seguridad de los UAS que detecte en el ejercicio de sus funciones a los efectos de la aplicación de dicho real decreto por las autoridades competentes.

2. Asimismo, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y AESA cooperarán, en el ámbito de sus respectivas competencias, para garantizar el cumplimiento del Reglamento de Ejecución y de este real decreto, y en especial para la vigilancia de las operaciones con UAS en la categoría «abierta», a cuyo efecto el Ministerio del Interior y AESA compartirán o cederán, con sujeción a lo previsto en la normativa sobre protección de datos de carácter personal, los datos e información de que dispongan y que sean necesarios para el ejercicio de sus respectivas funciones.

Corresponde en todo caso al Ministerio del Interior, conforme a la normativa de aplicación y los mecanismos de cooperación establecidos al efecto, la coordinación de esta información entre las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad con competencias para la protección de las personas y bienes y el mantenimiento del orden público.

**Artículo 7. Régimen sancionador.**

Cuando el incumplimiento de las disposiciones aplicables del Reglamento de Ejecución y de este real decreto se incardine en alguna de las infracciones en materia de aviación civil tipificadas en la Ley 21/2003, de 7 de julio, será de aplicación su régimen sancionador



## CAPÍTULO II

### Actividades o servicios no EASA civiles realizados con UAS

#### SECCIÓN 1.ª MARCO GENERAL

Artículo 8. *Aplicación del capítulo.*

El presente capítulo es de aplicación únicamente a las actividades o servicios no EASA civiles realizados con UAS, así como al personal y las organizaciones que participen en los mismos.

Artículo 9. *Régimen aplicable a las actividades o servicios no EASA.*

1. Las actividades o servicios no EASA realizados directamente por el organismo investido de autoridad pública responsable de la respectiva actividad o servicio no EASA, están sujetas al cumplimiento del Reglamento de Ejecución y a este real decreto, con las salvedades previstas en las disposiciones específicas y exenciones de este capítulo. A estos efectos, las referencias del Reglamento de Ejecución a EASA se entenderán realizadas a AESA, según corresponda conforme a lo previsto en el artículo 5.

2. Las actividades o servicios no EASA realizados por un operador de UAS en nombre del organismo investido de autoridad pública responsable de la respectiva actividad o servicio no EASA sin formar parte del mismo, ni de otro organismo igualmente investido de autoridad pública, están sujetas al cumplimiento del Reglamento de Ejecución y a este real decreto, en ambos casos en las mismas condiciones que al resto de operadores ordinarios que realicen actividades o servicios EASA, sin que les sean de aplicación otras disposiciones específicas y exenciones de este capítulo que las establecidas en el artículo 11.3.

Artículo 10. *Disposiciones específicas en materia de registro de operadores de UAS de actividades o servicios no EASA.*

1. Las obligaciones de registro de operadores de UAS establecidas en el artículo 14 del Reglamento de Ejecución únicamente serán exigibles a los operadores de UAS que realicen actividades o servicios no EASA de lucha contra incendios (en adelante, LCI) y de búsqueda y salvamento (en adelante, SAR). La inscripción en el Registro de operadores de UAS de AESA deberá haberse realizado antes de iniciar sus actividades.

2. Asimismo, los operadores de UAS de LCI o SAR deben comunicar al registro de operadores de UAS de AESA el cese de su actividad.

Artículo 11. *Notificación de accidentes, incidentes graves y sucesos de aviación civil.*

1. Los operadores de UAS que realicen actividades o servicios no EASA, en cualquier categoría, están obligados a notificar a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) los accidentes e incidentes graves definidos en el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre, de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE.

2. La notificación de sucesos de la aviación civil de los operadores UAS que realicen actividades o servicios no EASA de LCI o SAR se ajustará a la normativa que regule el régimen aplicable a la notificación de sucesos de la aviación civil.

Las personas físicas deberán notificar los sucesos del párrafo anterior mediante el sistema establecido por la organización que las emplea, o, en caso de que la organización no disponga del mismo, mediante el Sistema de Notificación de Sucesos (SNS) de AESA.



3. Por resolución del Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea publicada en el «Boletín Oficial del Estado», para las operaciones de UAS en la categoría «específica» que no se realicen en un escenario estándar, podrán establecerse sucesos adicionales a los previstos en el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión, que deban ser notificados por los operadores de UAS de actividades o servicios no EASA de LCI y SAR.

## SECCIÓN 2.ª DISPOSICIONES ESPECÍFICAS SOBRE AERONAVES NO TRIPULADAS Y PERSONAL

### Artículo 12. *Certificación de UAS.*

1. Cuando, conforme a la normativa de la Unión Europea, los UAS deban estar certificados, la certificación se ajustará a las disposiciones del anexo I del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas, y al Real Decreto 660/2001, de 22 de junio, por el que se regula la certificación de las aeronaves civiles y de los productos y piezas relacionados con ellas.

No obstante lo anterior, mediante resolución de la Dirección de Seguridad de Aeronaves de AESA debidamente motivada y publicada en el «Boletín Oficial del Estado», se podrá eximir del cumplimiento de aquellas normas de aeronavegabilidad o de los requisitos esenciales en materia de aeronavegabilidad recogidos en el anexo I del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre o de aquellos requisitos, anexos o partes de éstos del Real Decreto 660/2001, de 22 de junio, que resulten incompatibles o desproporcionados para ser aplicados en la certificación de UAS por AESA, bien de manera general o bien para determinados modelos o configuraciones de UAS.

2. Asimismo, en los procedimientos de certificación de UAS, a solicitud del interesado, la unidad competente de la Dirección de Seguridad de Aeronaves también podrá eximir del cumplimiento de aquellas normas de aeronavegabilidad o de los requisitos esenciales en materia de aeronavegabilidad recogidos en el anexo I del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, o de aquellos requisitos, anexos o partes de éstos del Real Decreto 660/2001, de 22 de junio, siempre que se justifique adecuadamente la incompatibilidad o la desproporcionalidad de su aplicación, con el modelo o configuración del UAS cuyo diseño se haya solicitado certificar.

### Artículo 13. *Exención del requisito de identificación a distancia.*

Por motivos de seguridad pública, siempre y cuando se apliquen medidas de atenuación complementarias que garanticen niveles de seguridad equivalentes, estarán exentos del cumplimiento del requisito de estar equipados con un sistema o accesorio de identificación a distancia, o de la veracidad de la información suministrada a través de dichos sistemas o accesorios, los UAS que realicen actividades o servicios no EASA para el ejercicio de las funciones atribuidas a:

- a) Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad dependientes del Gobierno de la Nación o de las Comunidades Autónomas;
- b) La Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA); y
- c) El Centro Nacional de Inteligencia (CNI).

### Artículo 14. *Edades mínimas de los operadores de UAS y de los pilotos a distancia.*



La edad mínima para actuar como operador de UAS o piloto a distancia para realizar actividades o servicios no EASA se establece en dieciséis años.

### SECCIÓN 3.ª DISPOSICIONES ESPECÍFICAS SOBRE OPERACIONES

#### Artículo 15. Operaciones de UAS en categoría «específica».

1. La operación en categoría «específica» realizada en las actividades o servicios no EASA directamente por el organismo investido de autoridad pública responsable de la respectiva actividad o servicio conforme a un escenario estándar adoptado en el marco del Reglamento de Ejecución, o adoptado por AESA conforme a lo previsto en la disposición adicional primera, no requiere la presentación de la declaración operacional prevista en el artículo 5 del Reglamento de Ejecución.

No obstante, dicho organismo se asegurará de que la operación se realiza de conformidad con el correspondiente escenario estándar, de conformidad con lo previsto en el artículo 5.4 de este real decreto.

2. El resto de las operaciones en categoría «específica» realizadas en actividades o servicios no EASA directamente por el referido organismo investido de autoridad pública, no requerirán la autorización operacional prevista en el artículo 5 del Reglamento de Ejecución, si bien dicho organismo debe asegurarse de que la operación se lleva a cabo previa realización de la evaluación del riesgo operacional prevista en el artículo 11 del Reglamento de Ejecución, así como de su solvencia técnica y profesional y de la adecuación de las medidas de atenuación aplicables conforme a lo previsto en el artículo 5.4 de este real decreto.

#### Artículo 16. Operaciones de UAS en categoría «certificada».

1. Para la realización de las actividades o servicios no EASA de LCI y SAR en la categoría «certificada» directamente por el organismo investido de autoridad pública responsable de dicha actividad o servicio, se requerirá que dicho organismo esté certificado como operador de UAS conforme a lo previsto en el artículo siguiente.

2. La realización del resto de las actividades o servicios no EASA en la categoría «certificada» directamente por el organismo investido de autoridad pública responsable de la respectiva actividad o servicio no requiere la certificación como operador de UAS de dicho organismo. No obstante, éste deberá asegurarse de que la operación se realiza manteniendo estándares de seguridad equivalentes a los exigibles a los operadores de UAS certificados, a cuyo efecto debe:

a) Disponer de un manual de operaciones y asegurarse que la operación se desarrolla conforme a los procedimientos definidos en él;

b) Tener establecido un sistema de gestión de la seguridad que se ajuste a los procedimientos definidos en su manual;

c) Asegurarse de que las operaciones se realizan con sujeción a las condiciones y limitaciones establecidas en el certificado de aeronavegabilidad (CdA) de la aeronave no tripulada, y de la unidad de mando y sus sistemas, y de que se cumplen los procedimientos de mantenimiento definidos; y

d) En su caso, garantizar que los pilotos a distancia tienen una licencia, o estén debidamente cualificados y sigan siendo competentes.

#### Artículo 17. Certificación de operadores de UAS de LCI y SAR.

1. Las actividades o servicios no EASA de LCI y SAR en la categoría «certificada» realizadas directamente por un organismo investido de autoridad pública responsable de dicha actividad o servicio,



podrán realizarse por un operador de UAS certificado por EASA, siempre que cumplan con las disposiciones aplicables para mantener la validez de su certificado.

2. Cuando las actividades o servicios no EASA de LCI y SAR en la categoría «certificada» realizadas directamente por un organismo investido de autoridad pública responsable de dicha actividad o servicio sean realizadas por un operador que no esté certificado por EASA conforme al apartado anterior, se deberá solicitar a AESA la certificación del operador acreditando el cumplimiento de los requisitos operacionales aplicables del anexo III del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre.

No obstante lo anterior, mediante resolución de la Dirección de Seguridad de Aeronaves de AESA debidamente motivada y publicada en el «Boletín Oficial del Estado», se podrá eximir a estos operadores con carácter general del cumplimiento de aquellas normas o requisitos aplicables en materia de operaciones aéreas del anexo III del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, que resulten incompatibles o desproporcionados para ser aplicados en la certificación de operadores de UAS por AESA.

3. Asimismo, en los procedimientos de certificación de operadores a que se refiere el apartado anterior, a solicitud del interesado, la unidad competente de la Dirección de Seguridad de Aeronaves también podrá eximir del cumplimiento de aquellas normas o de los requisitos aplicables del anexo III del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, cuando se motive adecuadamente la incompatibilidad o la desproporcionalidad de aplicar alguna de las citadas normas o requisitos, para las actividades para las que el operador de UAS haya solicitado su certificación.

4. Mediante orden del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana se podrá establecer un régimen simplificado para la certificación de operadores de UAS que pretendan realizar actividades o servicios no EASA de LCI y SAR. Cuando se aplique dicho régimen simplificado, no se exigirá el cumplimiento de los requisitos aplicables del anexo III del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre.

## CAPÍTULO III

### Utilización de UAS para actividades o servicios EASA

#### SECCIÓN 1.ª DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 18. *Régimen jurídico.*

1. Los UAS incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento Base de EASA y del Reglamento de Ejecución están sujetos, además de a lo dispuesto en ellos, a este real decreto, con las especificidades establecidas en este capítulo.

2. Las aeronaves no tripuladas no EASA propulsadas que realicen actividades distintas de las actividades o servicios no EASA, así como su personal y las organizaciones que participen en dichas actividades están sujetos al cumplimiento de lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución y en este real decreto para las actividades o servicios EASA, con las especificidades establecidas en este capítulo.

Sin perjuicio de lo anterior, a las aeronaves no tripuladas no EASA propulsadas no les serán de aplicación los requisitos establecidos para las clases recogidas en el anexo al Reglamento Delegado.

Artículo 19. *Edad mínima de los operadores de UAS.*

La edad mínima para poder actuar como operador de UAS se establece en dieciséis años.

Artículo 20. *Edades mínimas de los pilotos a distancia en la categoría «abierta».*



1. La edad mínima de dieciséis años exigida por el artículo 9.1 del Reglamento de Ejecución para la utilización de UAS en categoría «abierta» se reduce conforme a lo previsto en dicho precepto, en los siguientes casos:

a) A doce años, para la utilización de UAS en la subcategoría A1, prevista en la sección UAS.OPEN.020, parte A del anexo del Reglamento de Ejecución, en los siguientes supuestos:

1º) Cuando operen un UAS de clase C0 definido en la parte 1 del anexo del Reglamento Delegado, que no sea un juguete en el sentido del Real Decreto 1205/2011, de 26 de agosto, sobre la seguridad de los juguetes; o

2º) Cuando operen un UAS de acuerdo con:

(i) El artículo 20, letra a) del Reglamento de Ejecución; o

(ii) El artículo 22, letra a) del Reglamento de Ejecución, con una aeronave no tripulada con una masa de despegue inferior a 250 gramos;

b) A catorce años, en los supuestos siguientes:

1º) Cuando operen un UAS de acuerdo con el artículo 22, letra a) del Reglamento de Ejecución, con una aeronave no tripulada con una masa de despegue igual o superior a 250 gramos e inferior a 500 gramos;

2º) Cuando en la subcategoría A1, prevista en la sección UAS.OPEN.020, parte A del anexo al Reglamento de Ejecución, operen un UAS de la clase C1 definido en la parte 2 del anexo al Reglamento Delegado;

3º) Cuando operen un UAS de acuerdo con el artículo 22, letras b) o c) del Reglamento de Ejecución;

4º) Cuando en la subcategoría A2 o A3, previstas, respectivamente, en las secciones UAS.OPEN.030 y UAS.OPEN.040, parte A del anexo al Reglamento de Ejecución, operen un UAS de la clase C2 definido en la parte 3 del anexo al Reglamento Delegado;

5º) Cuando en la subcategoría A3 operen:

(i) Un UAS de la clase C3 o C4 definidos en las partes 4 y 5 respectivamente del anexo al Reglamento Delegado;

(ii) Un UAS de construcción privada con una MTOM inferior a 25 kilogramos; o

(iii) Un UAS de acuerdo con el artículo 20, letra b), del Reglamento de Ejecución;

2. En relación con las aeronaves no tripuladas no EASA propulsadas, la edad mínima para actuar como piloto a distancia se establece en:

a) Doce años para aquellas de hasta 250 gramos de MTOM; y

b) En catorce años para aquellas con una MTOM superior a 250 gramos, e inferior a 1 kilogramo.

#### Artículo 21. *Obligaciones de seguro mínimo.*

1. Los operadores de UAS con aeronaves no tripuladas con una MTOM igual o superior a 20 kilogramos estarán asegurados de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 785/2004 del Parlamento



Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, sobre los requisitos de seguro de las compañías aéreas y operadores aéreos.

2. Para la ejecución de operaciones de UAS con aeronaves no tripuladas con una MTOM inferior a 20 kilogramos, los operadores deberán disponer de una póliza de seguro, o estar asegurados al amparo de la póliza suscrita por una federación o asociación deportiva de aerodelismo, o bien disponer de cualquier otra garantía financiera por la que, en cualquier caso, queden cubiertas las responsabilidades civiles por las que se esté obligado al aseguramiento de conformidad con el artículo 127 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, por los daños que puedan ocasionarse durante y por causa de la ejecución de las operaciones con UAS, según los límites de cobertura que se establecen en el Real Decreto 37/2001, de 19 de enero, por el que se actualiza la cuantía de las indemnizaciones por daños previstas en la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, en los siguientes casos:

- a) Operaciones con UAS en las categorías «específica» o «certificada»;
- b) Operaciones con UAS en la categoría «abierta», subcategoría A1, con aeronaves no tripuladas de la clase C1;
- c) Operaciones con UAS en la categoría «abierta», subcategoría A2;
- d) Operaciones con UAS en la categoría «abierta», subcategoría A3, con aeronaves no tripuladas de la clase C2, C3, C4, las previstas en el artículo 20, letra b) del Reglamento de Ejecución y las de construcción privada con una MTOM, incluida la carga útil, inferior a 20 kilogramos;
- e) Operaciones con UAS en la categoría «abierta», con aeronaves no tripuladas de las previstas en el artículo 22, letra a) del Reglamento de Ejecución con una masa de despegue igual o superior a 250 gramos e inferior a 500 gramos;
- f) Operaciones con UAS en la categoría «abierta», con las aeronaves no tripuladas previstas en el artículo 22, letras b) y c) del Reglamento de Ejecución; y
- g) Operaciones con aeronaves no tripuladas no EASA propulsadas con una MTOM superior a 250 gramos, e inferior a 1 kilogramo.

En estos casos la póliza o garantía financiera puede establecerse de manera continua, para la actividad del operador, o bien para cada operación o grupo de operaciones de UAS de manera individualizada.

3. Se exceptúa del cumplimiento de las obligaciones de aseguramiento previstas en la Ley 48/1960, de 21 de julio, al resto de las operaciones con UAS.

4. En las pólizas de seguro u otras garantías financieras por las que se cubran las responsabilidades civiles por los daños que puedan ocasionarse durante y por causa de la ejecución de las operaciones con UAS conforme a los apartados 1 y 2, debe constar el número de serie único que permita la identificación de la aeronave no tripulada dado por el fabricante, cuando ésta deba tenerlo de conformidad con las disposiciones aplicables del Reglamento Delegado.

5. Cuando las operaciones de UAS se realicen dentro del marco de clubes o asociaciones de aerodelismo autorizadas por AESA, también se podrá cumplir con la obligación de aseguramiento cuando el club o asociación tenga suscrita una póliza de seguro que cubra las responsabilidades civiles por las que se esté obligado al aseguramiento de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo y con el artículo 127 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, de todas las operaciones de UAS de sus miembros dentro del alcance de la autorización.



## SECCIÓN 2.<sup>a</sup> AUTORIZACIONES DE OPERACIONES DE UAS EN EL MARCO DE CLUBES O ASOCIACIONES DE AEROMODELISMO

### Artículo 22. *Requisitos del club o asociación de aeromodelismo.*

1. Los clubes y asociaciones de aeromodelismo que pretendan realizar operaciones con UAS deberán solicitar a AESA una autorización de operaciones de conformidad con el artículo 16 del Reglamento de Ejecución.

2. El club o asociación de aeromodelismo que solicite una autorización de operaciones de UAS debe:

a) Estar previamente inscrito en el Registro de Asociaciones Deportivas de conformidad con la Ley 10/1990, de 15 de octubre, del Deporte o bien estar inscrita como asociación el correspondiente Registro de Asociaciones de conformidad con Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del Derecho de Asociación; y

b) Acreditar que reúne los requisitos sobre procedimientos, estructura organizativa y sistema de gestión del artículo 16.2.b) del Reglamento de Ejecución.

### Artículo 23. *Contenido de la solicitud y documentación a aportar.*

Las solicitudes de autorización de operaciones de UAS en el marco de clubes y asociaciones de aeromodelismo se dirigirán a AESA acompañadas de la siguiente documentación o copia auténtica de la misma:

a) Certificado de Identidad Deportiva, certificado de inscripción en el Registro de Asociaciones Deportivas o certificado de inscripción en el Registro de Asociaciones correspondiente, expedido por la autoridad competente;

b) Acreditación de que los procedimientos, la estructura organizativa y el sistema de gestión del club o asociación cumplen lo establecido en el artículo 16.2.b) del Reglamento de Ejecución; y

c) Una copia de la póliza de aseguramiento cuando el club o asociación se acoja a la opción del artículo 21.5.

### Artículo 24. *Responsabilidades del club o asociación de aeromodelismo autorizado.*

1. El club o asociación de aeromodelismo vigilará que sus miembros:

a) Realicen las operaciones de UAS ajustándose a las condiciones y limitaciones operacionales especificadas por la autoridad competente en la autorización de operaciones de UAS; y

b) Tengan asegurados los riesgos por sus operaciones con UAS de conformidad con el artículo 21.

2. Cuando el club o asociación de aeromodelismo detecte o reciba información en cuanto a que alguno de sus miembros ha excedido las condiciones o limitaciones de la autorización de operaciones de UAS del club o asociación de aeromodelismo, adoptará medidas adecuadas y proporcionales al riesgo generado para evitar nuevos incumplimientos. Considerando el nivel de riesgo generado, el club o asociación podrá asimismo informar a AESA de dichos incumplimientos.

3. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de las obligaciones que sean aplicables al club o asociación de aeromodelismo en virtud del Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre, y del Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014 y su normativa de desarrollo.



## CAPÍTULO IV

### Entidades para la formación, examen y evaluación de pilotos a distancia

#### SECCIÓN 1.ª ENTIDADES RECONOCIDAS PARA LA FORMACIÓN EN ESCENARIOS ESTÁNDAR CONFORME AL REGLAMENTO DE EJECUCIÓN

Artículo 25. *Constitución de las entidades reconocidas.*

Las entidades que pretendan ser reconocidas para realizar actividades de formación y evaluación de las aptitudes prácticas de pilotos a distancia para operaciones de UAS en la categoría «específica» al amparo de un escenario estándar de conformidad con el apéndice 3 del anexo del Reglamento de Ejecución, deberán estar constituidas como personas jurídicas.

#### SECCIÓN 2.ª ENTIDADES PARA LA FORMACIÓN EN ESCENARIOS ESTÁNDAR NACIONALES

Artículo 26. *Constitución de entidades para la formación en escenarios estándar nacionales.*

1. Las entidades u operadores de UAS que pretendan realizar actividades de formación, evaluación y, en su caso, exámenes de pilotos a distancia para operaciones de UAS en la categoría «específica» al amparo de un escenario estándar nacional:

- a) Para actividades o servicios EASA conforme al artículo 23.4 del Reglamento de Ejecución;
- b) Para actividades o servicios no EASA; o
- c) Para aeronaves no tripuladas no EASA propulsadas;

Deberán cumplir los requisitos exigidos en el apéndice 3 del anexo al Reglamento de Ejecución a las entidades reconocidas y operadores de UAS, y presentar una declaración responsable dirigida a AESA de acuerdo con el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

2. No obstante, en los propios escenarios estándar nacionales se podrá eximir a las entidades u operadores de UAS que pretendan realizar estas actividades del cumplimiento de algunos de los requisitos exigidos en el apéndice 3 del anexo al Reglamento de Ejecución.

3. Adicionalmente, en cada escenario estándar nacional se podrán habilitar a otras entidades para realizar las actividades de formación, evaluación y, en su caso, exámenes de pilotos a distancia exigidas por el propio escenario estándar nacional.

#### SECCIÓN 3.ª ENTIDADES DESIGNADAS

Artículo 27. *Régimen de la actividad.*

1. Las entidades que pretendan ser designadas para realizar actividades de formación y examen de conocimientos teóricos y de formación y evaluación de aptitudes prácticas de pilotos a distancia para operaciones de UAS al amparo de una autorización operacional, cuando el nivel de riesgo operacional de ésta lo requiera, deberán estar constituidas como personas jurídicas y presentar una declaración responsable dirigida a AESA de acuerdo con el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

2. La declaración responsable deberá contener, como mínimo, la siguiente información sobre la entidad:

- a) Denominación social;
- b) Número de identificación fiscal (NIF) de la persona jurídica que vaya a actuar como entidad designada;



- c) Dirección del centro de actividad principal;
- d) Dirección de correo electrónico y número de teléfono;
- e) Identidad y datos de contacto del gerente responsable de la entidad, que deberá ser a la vez un representante legal de la entidad;
- f) Identidad y datos del responsable de formación;
- g) Operaciones de UAS sobre las que se impartirá formación teórica o práctica;
- h) Identidad de los instructores, examinadores y evaluadores.

3. La declaración responsable deberá incluir una declaración firmada por el gerente responsable de la entidad que contenga la siguiente declaración: "Todas las operaciones con sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS) cumplirán con los requisitos de seguro mínimo establecidos en la normativa aplicable y todo el personal que participe directamente en la actividad tendrá las competencias adecuadas de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión y su normativa concordante y de desarrollo".

#### Artículo 28. *Requisitos de la organización.*

1. La entidad designada garantizará una separación clara entre las actividades de formación y cualquier otra actividad operacional para garantizar la independencia de la evaluación.

2. La entidad designada tendrá la capacidad de llevar a cabo adecuadamente las actividades técnicas y administrativas relacionadas con todo el proceso de la tarea, tales como asignación del personal adecuado y la utilización de instalaciones y equipos apropiados para dicha tarea.

3. La entidad designada establecerá, aplicará y mantendrá un sistema de gestión que incluya:

a) Una política de seguridad en la que se describan los principios y filosofías generales de la organización en materia de seguridad y que deberá, al menos, definir los medios y métodos usados para la identificación de peligros, evaluación de riesgos y efectividad de las medidas de mitigación (implementación y seguimiento);

b) Un sistema de gestión de la calidad que garantice que las actividades de formación, examen y evaluación realizadas satisfacen la normativa de aplicación. Dicho sistema de gestión de la calidad deberá, como mínimo:

1º) Definir una política de calidad orientada a garantizar y satisfacer las expectativas de los alumnos en formación;

2º) Establecer programas de garantía de la calidad que prevean procedimientos destinados a asegurar que todas las operaciones de UAS se han llevado a cabo de conformidad con lo previsto en las normas, requisitos y procedimientos aplicables;

3º) Demostrar el funcionamiento del sistema de gestión de la calidad mediante manuales y documentos de supervisión;

4º) Identificar al personal responsable del control y la supervisión del cumplimiento de los requisitos exigibles a la entidad; y



5º) Efectuar revisiones del sistema de gestión de la calidad implantado y, adoptar, en su caso, un plan de medidas correctoras;

4. La entidad designada estará dirigida por un gerente responsable, que deberá ser a la vez un representante legal de la entidad y será el responsable de garantizar el cumplimiento del sistema de gestión de la calidad, de la normativa aplicable, del adecuado desarrollo de la formación, examen y evaluación, así como de dar cumplimiento a las tareas de registro.

5. En la entidad designada existirá un responsable de formación encargado de que la formación de vuelo se realice con seguridad, así como la adecuada supervisión del resto de la formación, examen y evaluación de acuerdo a los requisitos aplicables, que tenga capacidad de gestión y que cuente con el certificado de instructor, examinador y evaluador emitido por AESA.

6. En los casos en los que resulte exigible de acuerdo con el Reglamento (UE) n.º 376/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 3 de abril de 2014 relativo a la notificación de sucesos en la aviación civil, que modifica el Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, y por el que se derogan la Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 1321/2007 y (CE) n.º 1330/2007 de la Comisión, la entidad designada tendrá un sistema de notificación de sucesos, coherente con los acuerdos con otras organizaciones.

7. En la entidad designada existirá un responsable de seguridad que se encargará del desarrollo y correcto mantenimiento de la política de seguridad y que esta cumple con la normativa aplicable al respecto.

8. La entidad designada contará con un Manual de Instrucción, el cual incluirá, al menos, los siguientes apartados:

a) Personal encargado de la formación, examen y evaluación, incluyendo:

1º) Una descripción de las competencias del personal;

2º) Las tareas y responsabilidades del personal; y

3º) Un organigrama mostrando la cadena de responsabilidades.

b) Los procedimientos usados para la formación, examen y evaluación, incluyendo el programa de formación que cubra las competencias correspondientes a las actividades declaradas;

c) En su caso, descripción de los UAS y cualquier otro equipamiento o herramientas utilizadas para la formación y evaluación de aptitudes prácticas;

d) Descripción de las instalaciones para realizar la formación, incluyendo la localización física;

e) Una plantilla del informe de evaluación.

9. La entidad designada mantendrá los acuerdos o contratos necesarios con otras organizaciones, para garantizar que sigan cumpliéndose los requisitos aplicables a su actividad.

10. A efectos de determinar la conformidad con los requisitos correspondientes de este real decreto y demás disposiciones aplicables a la entidad designada, ésta garantizará el acceso a cualquier persona autorizada por AESA:

a) A cualquier instalación, documento, registro, dato, procedimiento o cualquier otro material relacionado con la actividad objeto de la declaración, ya sea contratado o no, y



b) Para presenciar cualquier parte de la actividad de formación y examen de conocimientos teóricos y de formación y evaluación de aptitudes prácticas que AESA considere necesario.

11. La entidad designada entregará los certificados de conocimientos teóricos de piloto a distancia y de acreditación de aptitudes prácticas para la realización de operaciones de UAS en categoría «específica» sujetas a autorización a aquellos pilotos a distancia, que hayan superado de manera satisfactoria la formación, examen y evaluación. Dichos certificados deberán incluir al menos el número de identificación propio del piloto a distancia, el cual estará de acuerdo a los medios aceptables de cumplimiento publicados al efecto.

12. La entidad designada comunicará a AESA los certificados de conocimientos teóricos de piloto a distancia y de acreditación de aptitudes prácticas para la realización de operaciones de UAS en categoría «específica» sujetas a autorización que ha emitido con una periodicidad de 15 días.

#### Artículo 29. *Requisitos de las instalaciones y material.*

1. La entidad designada de formación y examen de conocimientos teóricos y formación y evaluación de aptitudes prácticas contará con instalaciones, equipos y materiales necesarios y adecuados para realizar sus actividades.

2. La localización de la formación y evaluación de aptitudes prácticas se hará, siempre que sea posible, en el exterior, en un volumen y localización apropiada para las actividades correspondientes. Si la organización decide usar instalaciones interiores, estas serán de dimensiones suficientes para acomodar todos los elementos para un vuelo de precisión.

#### Artículo 30. *Requisitos de registros.*

1. La entidad designada deberá crear un informe de evaluación por cada alumno que haya completado la formación, examen y evaluación, en el cual se incluirá, al menos, la siguiente información sobre el alumno:

- a) Su identificación;
- b) Identificación de los responsables de la formación, examen y evaluación, según corresponda;
- c) Detalles de la formación impartida;
- d) Progreso alcanzado;
- e) Exámenes, pruebas y evaluaciones realizadas, incluyendo las calificaciones otorgadas a cada acción realizada;
- f) Valoración de las aptitudes prácticas a mejorar.
- g) Certificados y acreditaciones que se le han expedido.

2. El informe de evaluación debe contener las fechas de emisión del certificado de conocimientos teóricos y de la acreditación de aptitudes prácticas y estar adecuadamente firmado por las personas responsables del examen y de la evaluación una vez superados, así como el responsable de formación de la entidad.

3. El informe de evaluación debe ser conservado durante cinco años y puesto a disposición de AESA cuando le sea requerido.



Artículo 31. *Personal instructor, examinador y evaluador.*

El personal responsable de la formación, examen y evaluación deberá:

- a) Disponer de un certificado de instructor, examinador y evaluador de UAS expedido por AESA adecuado a las operaciones de UAS pretendidas;
- b) Actuar, en el ejercicio de sus funciones, con imparcialidad, absteniéndose de participar en las evaluaciones si considera que puede resultar afectada su objetividad;
- c) Tener la capacidad de administrar las declaraciones, los registros e informes que demuestren que se han llevado a cabo las evaluaciones y exámenes pertinentes y sacar las conclusiones de tales evaluaciones; y
- d) No revelar ninguna información facilitada por el operador de UAS o piloto a distancia, cuando estos la soliciten, a ninguna persona distinta de AESA.

Artículo 32. *Requisitos para la obtención de un certificado de instructor, examinador y evaluador de UAS.*

1. Los candidatos deben realizar un examen ante AESA, el cual podrá ser de conocimientos teóricos, de aptitudes prácticas, o de ambos, de acuerdo al riesgo de las operaciones de UAS para las que se pretender ser instructor, examinador y evaluador.

2. Para poder realizar el examen de certificación como instructor, examinador y evaluador de UAS, los candidatos deben:

- a) Haber cumplido dieciocho años;
- b) Acreditar formación de aptitudes prácticas de piloto a distancia o de piloto de cualquier tipo; y
- c) Acreditar experiencia previa o conocimientos en el sector aeronáutico. Sin perjuicio de acreditar de otras formas el cumplimiento de este requisito, se considerará acreditada la experiencia previa o los conocimientos en el sector aeronáutico cuando al interesado se le haya expedido a su nombre cualquiera de los documentos o titulaciones siguientes:

1º) Certificado de conocimientos teóricos de competencia de los pilotos a distancia para operaciones de UAS en escenarios estándar;

2º) Licencia de piloto remoto militar;

3º) Cualquier licencia de piloto de aviación tripulada reconocida en España de la que sea o haya sido titular el interesado, incluyendo las de ultraligeros y las militares;

4º) Licencia de controlador de tránsito aéreo civil o militar, o de alumno controlador de tránsito aéreo civil o militar, en ambos casos reconocida en España, de la que sea o haya sido titular el interesado;

5º) Título oficial universitario de ingeniería aeronáutica, ingeniería técnica aeronáutica, o ingeniería aeroespacial expedido o reconocido en España de conformidad con el Título VI de la Ley Orgánica 6/2001, de 21 de diciembre, de Universidades y su normativa concordante y de desarrollo.

3. Superado el examen, AESA expedirá a los instructores, examinadores y evaluadores un certificado a su nombre en formato electrónico, el cual tendrá una validez de cinco años, a partir de la fecha de superación del examen de evaluación.

4. Para la revalidación del certificado de instructor, examinador y evaluador de UAS, el titular deberá superar un examen en el período de tres meses inmediatamente anteriores a la fecha de caducidad del



certificado. El nuevo período de validez del certificado contará a partir de la fecha de expiración del período de validez anterior.

5. En el caso de renovación del certificado por haber expirado su plazo de validez sin haber procedido a su revalidación, o por haber superado el examen para la revalidación fuera del plazo de tres meses previos a la expiración previsto en el apartado anterior, el nuevo periodo de validez del certificado se contará a partir de la fecha en la que se supere el nuevo examen de evaluación.

Artículo 33. *Exámenes de conocimientos teóricos y evaluación de aptitudes prácticas.*

1. El alumno deberá aprobar el examen de conocimientos teóricos con carácter previo a la realización de la evaluación de aptitudes prácticas.

2. En ningún caso el alumno podrá ser examinado por personas que hayan proporcionado más del 25% de la formación para la aptitud práctica.

3. Una vez superado el examen de conocimientos teóricos así como la evaluación de aptitudes prácticas de forma satisfactoria, la entidad designada entregará un certificado de conocimientos teóricos y una acreditación de aptitudes prácticas para la realización de operaciones de UAS en la categoría «específica» sujetas a una autorización operacional de la autoridad competente, que incluirán los detalles de identificación del piloto a distancia, el tipo de operación en el que ha sido formado, examinado y evaluado, la fecha de emisión y la identificación y firma del responsable de la entidad que lo ha emitido.

SECCIÓN 3.ª DISPOSICIONES COMUNES A LAS ENTIDADES RECONOCIDAS, ENTIDADES PARA LA FORMACIÓN EN ESCENARIOS ESTÁNDAR NACIONALES Y ENTIDADES DESIGNADAS.

Artículo 34. *Notificación de modificaciones y cese de las actividades.*

Las entidades reconocidas o designadas comunicarán a AESA sin demora injustificada lo siguiente:

- a) Cualquier modificación de la información contenida en la declaración responsable; **y**
- b) El cese parcial o total de las actividades contempladas en la declaración responsable.

Artículo 35. *Extinción del derecho a realizar sus actividades.*

Una entidad reconocida o designada dejará de estar facultada para realizar una parte o la totalidad de las actividades especificadas en su declaración responsable, cuando concurra alguna de las circunstancias siguientes:

- a) La entidad haya comunicado a AESA el cese total o parcial de las actividades especificadas en su declaración de conformidad con el apartado b) del artículo anterior;
- b) La entidad no haya realizado ninguna de sus actividades durante más de 36 meses consecutivos;
- c) AESA haya declarado la imposibilidad de continuar total o parcialmente con el ejercicio de la actividad afectada conforme al artículo 69.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Cuando esta declaración afecte sólo a una parte de la actividad, la entidad podrá seguir ejerciendo la parte de la actividad no afectada por la declaración.

## CAPÍTULO V

### Utilización del espacio aéreo y zonas geográficas de UAS



## SECCIÓN 1.ª MARCO GENERAL

### Artículo 36. *Ámbito de aplicación del capítulo y definiciones.*

1. Lo dispuesto en este capítulo es aplicable a la utilización de UAS civiles dentro del ámbito de aplicación del Reglamento de Ejecución, incluidas las aeronaves no tripuladas no EASA propulsadas, así como a las actividades o servicios no EASA, sin perjuicio del cumplimiento del resto de disposiciones en cada caso aplicables.

2. A efectos de este capítulo, además de las definiciones a que se refiere el artículo 2, son aplicables las definiciones del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea (en lo sucesivo, «Reglamento SERA»).

### Artículo 37. *Alturas mínimas.*

Las alturas mínimas establecidas en el Reglamento SERA no son aplicables a las operaciones con UAS en ninguna categoría, salvo que en el Derecho de la Unión se establezca lo contrario.

### Artículo 38. *Comunicaciones aeronáuticas.*

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

En todo caso los conocimientos y aptitudes se entenderán acreditados con un certificado emitido por una organización de formación aprobada («ATO», por sus siglas en inglés de «*Approved Training Organisation*») o por una escuela de ultraligeros, los cuales tendrán una validez de dos años, sin perjuicio de que por resolución del Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea puedan reconocerse otras formas de acreditar este requisito a través de medios aceptables de cumplimiento («AMC», por sus siglas en inglés de «*Acceptable Means of Compliance*»).

2. Los pilotos a distancia deberán acreditar un conocimiento adecuado del idioma o idiomas utilizados en las comunicaciones aeronáuticas.

En todo caso, se considerará acreditado disponer de un conocimiento adecuado del idioma o idiomas utilizados en las comunicaciones aeronáuticas por los pilotos a distancia cuando sean titulares de un certificado de competencia lingüística válido en el que se acredite, al menos, su nivel operacional (nivel 4) de acuerdo con la Orden FOM/1146/2019, de 13 de noviembre, por la que se completa el régimen aplicable al personal aeronáutico en materia de competencia lingüística.

Por resolución del Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrán establecerse otros medios aceptables de cumplimiento (AMC) para acreditar este requisito.

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

### Artículo 39. *Requisitos de equipo.*

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

2. Fuera de las zonas geográficas de UAS, los UAS contarán con los equipos requeridos para el espacio aéreo en el que operen, conforme a las reglas del aire aplicables.

3. No obstante, fuera de las zonas geográficas de UAS, los requisitos de equipo requeridos por las



reglas del aire aplicables al espacio aéreo de que se trate no son exigibles a los UAS que operen:

- a) En la categoría «abierta»;
- b) En la categoría «específica» o en la categoría «certificada», a una altura máxima de 120 metros, salvo que el equipamiento se exija por el Derecho de la Unión, o en virtud de un escenario estándar, autorización operacional, certificado de operador de UAS ligeros («LUC», por sus siglas en inglés de «*light UAS operator certificate*»), certificado de operador de UAS, certificado de aeronavegabilidad, o cualquier otro documento expedido por la autoridad competente.

Artículo 40. *Zonas geográficas de UAS generales y particulares.*

1. Además de lo previsto en los artículos precedentes de esta sección, en las zonas geográficas de UAS, generales o particulares, las operaciones con UAS se realizarán, cuando estén permitidas, con sujeción a las limitaciones y condiciones operacionales establecidas en cada una de ellas, sin perjuicio del cumplimiento de las demás disposiciones aplicables a la operación.

2. Son zonas geográficas de UAS generales las definidas en la siguiente sección y zonas geográficas de UAS particulares, las adicionales que, en su caso, establezca la Comisión Interministerial entre los Ministerios de Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante, CIDETMA), prevista en el artículo 6 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, en el ejercicio de sus competencias en el marco de lo dispuesto en el capítulo IV del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea.

CIDETMA iniciará de oficio el procedimiento de establecimiento de zonas geográficas de UAS particulares, en su caso, previa manifestación de interés de los interesados en la que se justifique su necesidad y compatibilidad con el resto del espacio aéreo, y se aporte el diseño de la correspondiente zona geográfica realizado por un proveedor certificado de diseño de estructuras de espacio aéreo o de servicios de tránsito aéreo, y la definición de sus condiciones de uso.

3. Cuando en un mismo volumen de espacio aéreo coincidan dos o más zonas geográficas de UAS generales, el operador de UAS deberá ajustarse a las condiciones operacionales de todas las zonas geográficas de UAS generales aplicables al lugar en que se realice la operación de UAS.

Cuando la zona geográfica de UAS particular esté comprendida total o parcialmente dentro de una o varias zonas geográficas de UAS generales, las condiciones operacionales de la zona geográfica de UAS particular complementarán las establecidas por las zonas geográficas de UAS generales, salvo que en la definición de la zona geográfica de UAS particular se establezca otra cosa. En caso de contradicción, prevalecerán las condiciones operacionales de la zona geográfica de UAS particular.

Cuando la zona geográfica de UAS particular esté comprendida total o parcialmente dentro de una o varias zonas geográficas de UAS particulares, serán aplicables las limitaciones y condiciones operacionales de ambas. En caso de contradicción, prevalecerán las limitaciones y condiciones operacionales de la zona geográfica de UAS particular establecida con posterioridad en el tiempo.

4. Cuando la zona geográfica de UAS, general o particular, exija el establecimiento de una coordinación entre los operadores de UAS y los gestores de aeródromos o los proveedores ATS, deberá establecerse un procedimiento de coordinación entre el operador de UAS y los gestores de aeródromo y proveedores ATS afectados de acuerdo con el artículo 47.

5. La información sobre la delimitación de las zonas geográficas de UAS, generales y particulares, el período de validez, las prohibiciones, limitaciones y condiciones operacionales en cada una de ellas y cualquier otro dato necesario a los fines de geoconsciencia, se pondrá a disposición del público en formato digital único por la autoridad designada por el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, conforme a lo previsto en el artículo 5 apartado 3.

Además, las zonas geográficas de UAS, generales o particulares, se publicarán en la Documentación Integrada de Información Aeronáutica («IAIP», por sus siglas en inglés de «*Integrated*



*Aeronautical Information Package*»), salvo cuando dicha publicación comprometa las razones de Defensa y protección de los intereses nacionales o la seguridad pública que justifique su establecimiento.

## SECCIÓN 2.ª ZONAS GEOGRÁFICAS DE UAS GENERALES

Artículo 41. *Zonas geográficas de UAS generales prohibidas, restringidas y asociadas a la gestión del uso flexible del espacio aéreo.*

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

2. Asimismo, son también zonas geográficas de UAS generales las establecidas por motivos de seguridad pública en virtud del artículo 21 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre. Por la naturaleza de estas zonas, estas serán de carácter temporal y, una vez publicadas conforme a 40.5 de este real decreto, se mantendrán actualizadas en tiempo real.

3. Las prohibiciones, limitaciones y condiciones operacionales de UAS en estas zonas son las siguientes:

a) En las zonas prohibidas y restringidas para la Defensa, la protección de los intereses nacionales o la seguridad pública, las prohibiciones y restricciones al uso de UAS son las establecidas en el artículo 18, apartados 2 y 3, del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre;

b) En las zonas restringidas para la protección medioambiental, las prohibiciones y restricciones de uso de UAS son las establecidas en el artículo 19, apartados 2 y 3, del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, en los términos que establezca CIDETMA, conforme a lo previsto en dicho real decreto, y publicadas en la Documentación Integrada de Información Aeronáutica (IAIP);

c) En las zonas restringidas al vuelo fotográfico (ZRVF), las prohibiciones y restricciones del uso de UAS son las establecidas en el artículo 20 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre.

d) En las estructuras de espacio aéreo asociadas a la gestión del uso flexible del espacio aéreo definidas en el artículo 17 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, las prohibiciones, limitaciones y condiciones de uso de UAS son las establecidas conforme a lo previsto en dicho precepto y el artículo 23 del citado real decreto.

e) En las reservas o restricciones y sus volúmenes de espacio aéreo asociados establecidos conforme al artículo 21 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, las prohibiciones, limitaciones y condiciones de uso de UAS son las determinadas según lo previsto en dicho precepto.

Artículo 42. *Zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad militar, de la Defensa Nacional, de la seguridad del Estado o para la protección de infraestructuras críticas.*

1. Son zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad militar, de la Defensa Nacional, de la seguridad del Estado o para la protección de infraestructuras críticas:

a) Las instalaciones o terrenos militares, así como las zonas asociadas a las instalaciones o terrenos militares, y en particular sus zonas de seguridad;



b) Las instalaciones afectas a la defensa nacional o a la seguridad del Estado, así como las zonas asociadas a las instalaciones afectas a la defensa nacional o a la seguridad del Estado, y en particular sus zonas de seguridad; y

c) Las asociadas a las instalaciones e infraestructuras críticas de los sectores estratégicos previstos en la Ley 8/2011, de 28 de abril, por la que se establecen medidas para la protección de las infraestructuras críticas.

2. En estas zonas, los UAS sólo podrán operar en sus proximidades o inmediaciones con el permiso previo y expreso del titular o del gestor responsable de las instalaciones o terrenos y en las condiciones que este determine. El sobrevuelo deberá realizarse a más de 300 metros (1.000 ft) de altura sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 metros desde la aeronave no tripulada, siempre que el obstáculo se encuentre dentro de alguna de las citadas superficies, salvo que se establezcan otras alturas o se cuente con el permiso previo y expreso del titular o gestor responsable de la zona.

3. Además, en las zonas geográficas de UAS de protección de las infraestructuras críticas, el sobrevuelo de UAS estará sujeto a las prohibiciones o limitaciones adicionales que establezca el Secretario de Estado de Seguridad del Ministerio del Interior, en el ejercicio de las funciones que le atribuye el artículo 6 del Real Decreto 704/2011, de 20 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de protección de las infraestructuras críticas.

Estas resoluciones se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado» y las prohibiciones o limitaciones establecidas en ellas, en la Publicación de Información Aeronáutica («AIP», por sus siglas en inglés de «*Aeronautical Information Publication*») y se pondrán igualmente a disposición en el formato digital común único sobre las zonas geográficas de UAS de la letra f) del artículo 18 del Reglamento de Ejecución y se mantendrán actualizadas.

4. Las prohibiciones y limitaciones previstas en el apartado 3 para las zonas geográficas de UAS generales para la protección de las infraestructuras críticas no son aplicables a las actividades con UAS llevadas a cabo en el ejercicio de sus funciones por:

a) Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del artículo segundo de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad;

b) La Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA);

c) El Centro Nacional de Inteligencia (CNI);

d) La Dirección General de Tráfico (DGT) en las operaciones de vigilancia del tránsito viario realizadas directamente por el propio organismo; y

e) Los operadores de UAS que lleven a cabo actividades o servicios no EASA de LCI o SAR.

*Artículo 43. Zonas geográficas de UAS generales por razón de la protección de las instalaciones e infraestructuras en la que se prestan servicios esenciales para la comunidad.*

1. Son zonas geográficas de UAS generales de protección de las instalaciones e infraestructuras en la que se prestan servicios esenciales para la comunidad, aquellas en las que existen infraestructuras o instalaciones en las que se presten servicios esenciales para la comunidad, de acuerdo con su normativa específica y, en todo caso, las siguientes:

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



b) Infraestructuras portuarias y ferroviarias, carreteras y demás infraestructuras de transporte, excepto los aeródromos, los cuales se registrarán por su zona geográfica de UAS general por razón de la seguridad operacional en el entorno de aeródromos prevista en el artículo 45;

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

d) Infraestructuras de tecnologías de la información y comunicaciones;

e) Cuarteles, comisarías, depósitos y recintos de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad; y

f) Hospitales de titularidad pública o privada, así como centros de salud de titularidad pública.

2. Salvo permiso previo y expreso del titular o del gestor responsable de la instalación o infraestructura y en las condiciones que ésta determine, en estas zonas sólo se podrá realizar el sobrevuelo a una altura mínima sobre las infraestructuras e instalaciones afectadas de 50 metros, o a un mínimo de 25 metros de distancia horizontal de su eje en caso de infraestructuras lineales, o de 10 metros de distancia respecto de su perímetro exterior en el resto de los casos.

3. Las prohibiciones y limitaciones previstas en el apartado anterior para las zonas geográficas de UAS generales de protección de las instalaciones e infraestructuras en la que se prestan servicios esenciales para la comunidad, no serán de aplicación a las operaciones de UAS realizadas en el ejercicio de actividades o servicios no EASA.

**Artículo 44.** *Zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad ciudadana y la protección de personas y bienes en entornos urbanos subyacentes.*

1. Son zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad ciudadana y la protección de personas y bienes en entornos urbanos subyacentes, las asociadas a los entornos urbanos o sobre concentraciones de personas.

2. A efectos de este artículo, se consideran «entornos urbanos» aquellos que puedan circunscribirse en alguna de las superficies siguientes:

a) Núcleos de población con áreas consolidadas por la edificación;

b) Áreas cuyos terrenos cuenten, acumulativamente, con accesos rodados, vías públicas pavimentadas para acceso peatonal, evacuación de aguas y alumbrado público;

c) Parques o jardines competencia de las Entidades locales, cuando sean de acceso público, y:

i) Estén vallados en su totalidad o en su mayor parte; o

ii) En ellos existan construcciones permanentes para el ocio, el recreo o el deporte; o

iii) Tengan vías públicas de acceso peatonal, ya sean pavimentadas o en forma de caminos fácilmente identificables de forma visual;

d) En todo caso, las sedes de embajadas, consulados y organizaciones internacionales, así como la sede de los órganos dependientes de estas últimas, en un radio de 100 metros, cuando no estuviesen ya incluidas en alguno de los apartados anteriores.

Dentro de estas superficies, los entornos urbanos se extienden hasta una altura de 300 metros (1.000 ft) sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 600 metros desde la aeronave no tripulada, siempre que el obstáculo se encuentre dentro de alguna de las citadas superficies.

3. En estas zonas, las operaciones de UAS, excepto las realizadas en ejecución de actividades o servicios no EASA, están sujetas, acumulativamente, según las circunstancias de la operación concreta, a



las siguientes limitaciones:

a) Por razones de seguridad ciudadana, los operadores de UAS sujetos a la obligación de registrarse como tales que pretendan llevar a cabo operaciones de UAS en entornos urbanos o sobre concentraciones de personas, deben remitir una comunicación previa al Ministerio del Interior con una antelación mínima de diez días naturales respecto a la fecha prevista para la operación. Las autoridades competentes en materia de seguridad pública en el ámbito territorial de la operación podrán limitar o prohibir su realización cuando pueda dar lugar a graves riesgos para la protección de personas o bienes.

Cuando el incumplimiento de la obligación de dirigir esta comunicación previa o de las prohibiciones o restricciones que se puedan imponer a las operaciones de UAS puedan incardinarse en alguna de las infracciones en materia de seguridad ciudadana tipificadas en el Capítulo V de la Ley Orgánica 4/2015, de 30 de marzo, de Seguridad Ciudadana, le será de aplicación el régimen sancionador establecido en dicha ley.

b) Para realizar operaciones en entornos urbanos en la subcategoría A1, de la categoría «abierta», realizada con UAS de clase C1 con una MTOM, incluida su carga útil, igual o superior a 500 gramos, que cumpla los requisitos aplicables a esa clase, según se definen en la parte 2 del anexo del Reglamento Delegado, y sea utilizada con un sistema activo y actualizado de identificación a distancia directa y función de geoconsciencia, el piloto a distancia debe garantizar que la aeronave no vuele por encima de edificios ni de otras construcciones estables, ya sean de titularidad pública o privada, ni sobre casas o sobre cualquier otro tipo de domicilio de personas físicas, y se mantenga a una distancia horizontal segura de al menos 10 metros de ellas durante la operación.

c) En las operaciones de UAS en entornos urbanos en la subcategoría A2 de la categoría «abierta» el piloto a distancia debe garantizar que la aeronave no tripulada no vuele por encima de edificios ni de otras construcciones estables, ya sean de titularidad pública o privada, ni sobre casas o sobre cualquier otro tipo de domicilio de personas físicas y se mantenga a una distancia horizontal segura de al menos 30 metros de ellas durante la operación. Cuando se utilicen UAS con una función activa del modo de baja velocidad, el piloto a distancia podrá reducir la anterior distancia de seguridad horizontal a un mínimo de 10 metros de edificios o de otras construcciones permanentes.

4. No obstante lo previsto en las letras b) y c) del apartado anterior, el órgano competente sobre el edificio o construcción estable, o bien el titular o el administrador responsable del mismo, previa solicitud del operador de UAS interesado, podrá eximirle del cumplimiento de las obligaciones establecidas en dichas letras o reducir la distancia de seguridad al edificio o construcción, siempre que cumpla con el resto de las condiciones operacionales aplicables a la zona geográfica de UAS correspondiente.

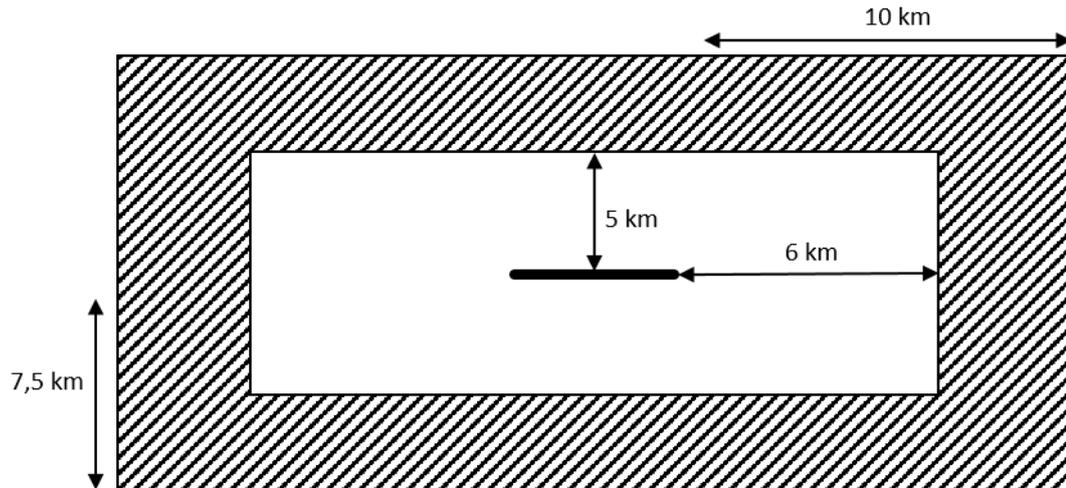
*Artículo 45. Zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad operacional en el entorno de aeródromos.*

1. Son zonas geográficas de UAS por razón de la seguridad operacional en el entorno de aeródromos, las siguientes:

a) En aeródromos de uso público que no sean helipuertos:

1º) Hasta los 45 metros de altura: un área de 6 kilómetros de longitud medida desde los extremos de pista en sentido de prolongación del eje de pista hacia fuera y una anchura de 5 kilómetros a ambos lados medida desde el eje de pista.

2º) Por encima de los 45 metros de altura: un área que se extiende desde la periferia del área anterior 4 kilómetros de longitud en sentido de la prolongación del eje de pista hacia fuera y una anchura de 2,5 kilómetros adicionales a ambos lados de la misma.

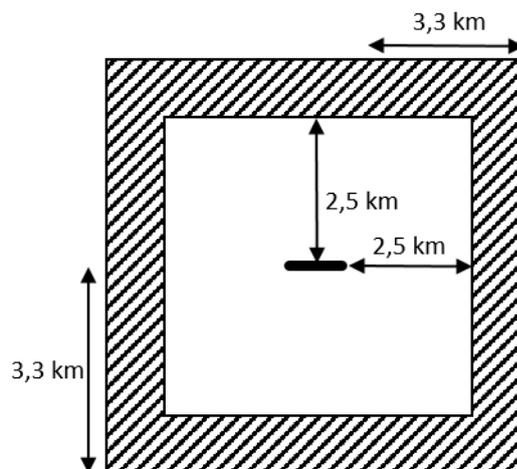


<input type="checkbox"/>	Vuelo no permitido salvo coordinación con el aeródromo
<input checked="" type="checkbox"/>	Vuelo permitido hasta 45 metros de altura. Necesaria coordinación para operaciones de UAS a más altura

b) En helipuertos de uso público:

1º) Hasta los 90 metros de altura: un área de 2,5 kilómetros de longitud medida desde los extremos del área de aproximación final y de despegue (en adelante FATO, por sus siglas en inglés de «*Final Approach and Takeoff Area*») en sentido de prolongación del eje de la FATO hacia fuera y una anchura de 2,5 kilómetros a ambos lados medida desde el eje de la FATO.

2º) Por encima de los 90 metros de altura: un área que se extiende desde la periferia del área anterior 0,8 kilómetros de longitud en sentido de prolongación del eje de la FATO hacia fuera y una anchura de 0,8 kilómetros adicionales a ambos lados de la misma.

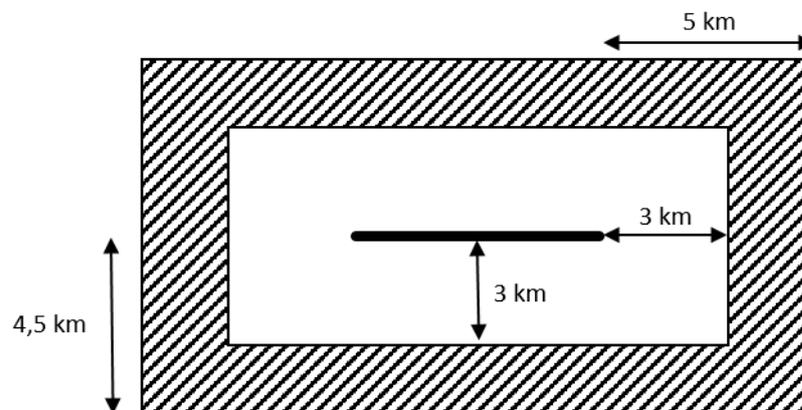


<input type="checkbox"/>	Vuelo no permitido salvo coordinación con el helipuerto
<input checked="" type="checkbox"/>	Vuelo permitido hasta 90 metros de altura. Necesaria coordinación para operaciones de UAS a más altura

c) En aeródromos de uso restringido que no sean helipuertos:

1º) Hasta los 45 metros de altura: un área de 3 kilómetros de longitud medida desde los extremos de pista en sentido de la prolongación del eje de pista hacia fuera y una anchura de 3 kilómetros a ambos lados medida desde el eje de pista.

2º) Por encima de los 45 metros de altura: un área que se extiende desde la periferia del área anterior 2 kilómetros de longitud en sentido de la prolongación del eje de pista hacia fuera y una anchura de 1,5 kilómetros adicionales a ambos lados de la misma.

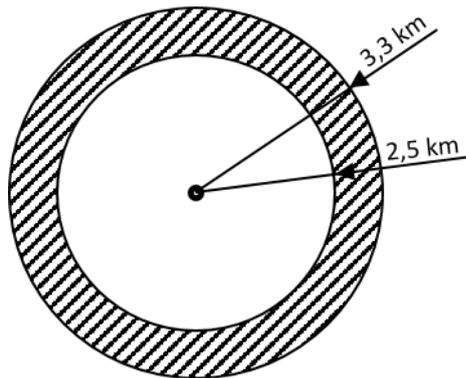


<input type="checkbox"/>	Vuelo no permitido salvo coordinación con el aeródromo
<input checked="" type="checkbox"/>	Vuelo permitido hasta 45 metros de altura. Necesaria coordinación para operaciones de UAS a más altura

d) En helipuertos de uso restringido:

1º) Hasta los 90 metros de altura un área circular de 2,5 kilómetros de radio desde el centro de la FATO. En aquellos helipuertos restringidos con FATO tipo pista de aterrizaje de más de 100 metros de longitud, la distancia anterior se considerará medida desde cada extremo de la FATO.

2º) Por encima de los 90 metros de altura: un área que se extiende desde la periferia del área anterior 0,8 kilómetros adicionales de radio. En aquellos helipuertos restringidos con FATO tipo pista de aterrizaje de más de 100 metros de longitud, la distancia anterior se considerará medida desde cada extremo de la FATO.



<input type="checkbox"/>	Vuelo no permitido salvo coordinación con el helipuerto
<input checked="" type="checkbox"/>	Vuelo permitido hasta 90 metros de altura. Necesaria coordinación para operaciones de UAS a más altura

2. En las zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad operacional en el entorno de aeródromos está prohibida la operación de UAS.

3. No obstante lo previsto en el apartado 2, a través de los procedimientos de coordinación entre el operador de UAS y el gestor del aeródromo y, si lo hubiera, con el proveedor ATS correspondiente, previstos en el artículo 47, pueda contemplarse la realización de operaciones UAS en estas zonas, en cuyo caso éstas deberán ajustarse a lo previsto en los procedimientos de coordinación.

4. Aquellos aeródromos y helipuertos que, conforme a lo previsto en el artículo 3 del Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado, operen como aeródromos de uso público o restringido según períodos de tiempo, tendrán asociadas las zonas geográficas del apartado primero en función de su uso en los respectivos períodos, según corresponda en cada caso, siéndoles de aplicación las limitaciones y condiciones para la operación de UAS recogidas en los apartados segundo y tercero.

Artículo 46. *Zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad operacional en espacio aéreo controlado y en zonas de información de vuelo (FIZ).*

1. Los volúmenes de espacio aéreo controlado y de las zonas de información de vuelo («FIZ», por sus siglas en inglés de «*Flight Information Zone*»), son zonas geográficas de UAS generales de seguridad operacional en dichos espacios.

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

a) Las operaciones se realicen con UAS dentro del alcance visual del piloto («VLOS» por sus siglas en inglés de «*Visual Line Of Sight*»), a una altura máxima de 60 metros y fuera de las zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad operacional en el entorno de aeródromos descritas en el artículo anterior, o bien

b) El operador de UAS garantice la seguridad de la operación mediante un procedimiento de coordinación establecido con el proveedor ATS designado en el espacio aéreo de que se trate, de conformidad con el artículo 47, y la operación se ajuste a lo establecido en dicho procedimiento.

3. Las operaciones previstas en la letra a), del apartado 2, están exentas de la presentación de un plan de vuelo (FPL) y de la previa autorización del control de tránsito aéreo o comunicación al personal de



información de vuelo de aeródromo (AFIS).

En las operaciones previstas en la letra b), el apartado 2, deberá presentarse plan de vuelo salvo que el proveedor ATS no lo considere necesario en el procedimiento de coordinación del artículo 47.

En el primer contacto con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo los indicativos de llamada de los sistemas de aeronaves no tripuladas deberán incluir las palabras «No tripulado» o «*Unmanned*» y en el plan de vuelo, cuando se requiera su presentación, se hará constar expresamente que se trata de un «sistema de aeronave no tripulada (UAS)».

**Artículo 47. Coordinación con gestores de aeródromos y proveedores de servicios de tránsito aéreo con operadores de UAS.**

1. El operador de UAS solicitará la coordinación a los gestores de aeródromos y proveedores ATS afectados, proveyéndoles de información suficiente sobre la razón de las operaciones que pretenda realizar y sobre el tipo y las características de las mismas. El operador deberá justificar en la solicitud el motivo por el cual las operaciones pretendidas deben realizarse necesariamente en el lugar indicado.

2. Recibida la solicitud de coordinación, los gestores de aeródromos y proveedores ATS afectados están obligados a facilitar al operador, en un plazo máximo de un mes, la información necesaria para que puedan organizar sus operaciones.

Cuando los gestores de aeródromos o los proveedores ATS afectados tengan elaborados procedimientos tipo para la coordinación con operadores de UAS, les informarán de los mismos en un plazo máximo de diez días hábiles.

3. El operador de UAS remitirá a los gestores de aeródromos y proveedores ATS afectados la planificación de sus operaciones basada en la información suministrada por ellos, junto con, como mínimo, los siguientes datos del operador:

a) Nombre y apellidos en el caso de ser persona física o, en el caso de ser persona jurídica, denominación social y nombre y apellidos del representante legal, apoderado o autorizado;

b) Número de documento nacional de identidad (DNI), número de identificación de extranjero (NIE) o, en el caso de extranjeros no residentes, número de pasaporte, o número de identificación fiscal (NIF) en caso de personas jurídicas;

c) Número de teléfono y correo electrónico de contacto;

d) Número de registro del operador de UAS, cuando esté obligado a registrarse de acuerdo con el Reglamento de Ejecución;

e) Número de serie único que identifique a los UAS que se pretendan utilizar, salvo que este no sea exigido por el Derecho de la Unión, así como la indicación de si están equipados o no con un accesorio o sistema de identificación a distancia;

4. Cuando la información recibida del operador sea incompleta o insuficiente para evaluar laafección de las operaciones que se pretendan realizar, los gestores de aeródromos y los proveedores ATS afectados podrán requerirle que complete la misma o que provea otra adicional especificando en su requerimiento qué información adicional necesitan para evaluar laafección a las operaciones y establecer la coordinación.

5. Para acordar el procedimiento de coordinación los gestores de aeródromos y proveedores ATS podrán requerir al operador cambios en la operación pretendida, incluyendo la aplicación de medidas de atenuación adicionales y cambios en la fecha u hora de realización de la operación u operaciones, para garantizar una adecuada coordinación y desarrollo seguro de la actividad.

En materia de equipamiento de la aeronave no tripulada los proveedores ATS, sólo podrán requerir que los UAS cuenten con uno o varios de los siguientes equipamientos:



a) Sistema de comunicación por voz entre la estación de control y la dependencia de tránsito aéreo y/o equipo de comunicaciones adecuado capaz de sostener comunicaciones bidireccionales con las estaciones aeronáuticas;

b) Luces anticollisión o de navegación, siempre y cuando no creen confusión a otros usuarios;

c) Transpondedor u otro sistema de identificación para los servicios de tránsito aéreo.

6. Los gestores de aeródromos y los proveedores ATS tienen la obligación de coordinarse con el operador de UAS en el plazo máximo de un mes desde que el operador les remita los datos del apartado tercero o en su caso, del último requerimiento, y de hacerlo en la fecha más próxima en la que sea posible coordinar la operación solicitada dando un aviso al operador con al menos 72 horas de antelación, salvo que hayan acordado una fecha distinta.

La coordinación sólo podrá ser denegada por escrito y de manera motivada en aquellos casos en los que el gestor del aeródromo o el proveedor ATS acredite que, pese a la aplicación de las medidas de atenuación propuestas o de los cambios en la fecha u hora de realización de la operación de UAS, la afección de esta siga siendo inaceptable para la seguridad operacional, la regularidad o la continuidad del resto de operaciones aéreas en el aeródromo o volumen de espacio aéreo asociado, o bien, cuando el operador de UAS no haya implementado las medidas que le hayan sido propuestas cuando éstas sean proporcionadas.

Transcurrido el plazo de un mes desde que el operador de UAS haya remitido los datos del apartado tercero, o en su caso, desde que este haya aportado la información adicional requerida por los gestores de aeródromos o los proveedor ATS afectados de conformidad con el apartado cuarto sin que se haya acordado el procedimiento de coordinación, o sin que el operador de UAS haya recibido una denegación expresa de la misma, la coordinación se entenderá en todo caso denegada, sin perjuicio de que una vez vencido el plazo se acuerde la coordinación entre el gestor de aeródromo o el proveedor ATS y el operador de UAS.

7. El procedimiento de coordinación deberá documentarse por todas las partes involucradas, y su contenido será adecuado a cada caso, atendiendo, entre otros, al tipo de operación, a las características de la misma y al volumen de tráfico, así como a las operaciones habituales en el aeródromo, con el objetivo de garantizar la seguridad de la operación en dicho entorno y la del resto del tráfico en el aeródromo.

Tanto los gestores de aeródromos y proveedores ATS como el operador de UAS deberán mantener la documentación del procedimiento de coordinación a disposición de AESA durante tres años desde la realización de las operaciones motivo de la coordinación, o desde la denegación motivada de las mismas.

8. Los gestores de aeródromos y los proveedores ATS deberán proporcionar sus datos de contacto al Servicio de Información Aeronáutica (AIS) para su inclusión en la sección correspondiente de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP) y a disposición de los operadores de UAS en el formato digital común único.

9. Los gestores de aeródromos y los proveedores ATS podrán elaborar procedimientos de coordinación tipo para la coordinación con operadores de UAS para cada aeródromo o volúmenes de espacio aéreo en el que presten servicio de tránsito aéreo, respectivamente. En ellos se podrán detallar las condiciones en las que en todo caso se aceptarán las solicitudes de coordinación cuando sus operaciones de UAS vayan a ajustarse a las condiciones descritas en dichos procedimientos de coordinación tipo.

En el caso de que los operadores de UAS solicitantes decidan ajustar sus operaciones a uno de los procedimientos de coordinación tipo, se lo comunicarán al gestor de aeródromo o proveedor ATS afectado.

**Artículo 48. Excepciones en las zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad operacional en el entorno de aeródromos y por razón de la seguridad operacional en espacio aéreo controlado y en zonas de información de vuelo (FIZ).**

1. Las condiciones de operación de UAS en las zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad operacional en el entorno de aeródromos y de la seguridad operacional en espacio aéreo controlado y en zonas de información de vuelo (FIZ), establecidas, respectivamente, en los artículos 45 y 46, no serán de aplicación para la realización de operaciones contra el crimen organizado, terrorismo o



amenazas muy graves a la seguridad ciudadana, cuando en ellas se den circunstancias sobrevenidas, antes o durante su ejecución, que hagan incompatible el cumplimiento de los requisitos aplicables a dichas zonas geográficas de UAS generales con el objetivo de la operación, por parte de:

- a) Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad dependientes del Gobierno de la Nación y de las Comunidades Autónomas;
- b) La Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera (DAVA); y
- c) El Centro Nacional de Inteligencia (CNI).

En estos casos el operador de UAS deberá coordinarse en tiempo real y, en su caso, mediante protocolos generales de actuación, con los proveedores ATS afectados con el fin de adoptar las medidas que sean necesarias para garantizar la seguridad del resto de operaciones aéreas. La duración de dichas operaciones de UAS se limitará siempre al mínimo tiempo necesario para llevarlas a cabo.

2. Como excepción a las condiciones previstas para las zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad operacional en el entorno de aeródromos, establecidas en el artículo 45, podrán realizarse operaciones de UAS en el marco de actividades o servicios no EASA sin que medie el procedimiento de coordinación prescrito en artículo 47, siempre que se den acumulativamente las siguientes condiciones:

- a) No se trate de aeródromos o helipuertos de uso público;
- b) Se trate de operaciones urgentes, que por su naturaleza y premura no admitan demoras y por ello no puedan ser planificadas ni coordinadas con la antelación requerida; y
- c) El operador de UAS cuente con una evaluación del riesgo operacional en la que se contemple la realización de este tipo de operaciones de UAS y tome las medidas de atenuación complementarias para garantizar niveles de seguridad equivalentes a los previstos en el artículo 45 para las zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad operacional en el entorno de aeródromos.

## CAPÍTULO VI

### Disposiciones administrativas

#### SECCIÓN 1.ª RELACIONES CON LA AUTORIDAD COMPETENTE

Artículo 49. *Obligación de relacionarse electrónicamente con AESA.*

1. Las personas físicas que sean operadores de UAS o pilotos a distancia, o que pretendan serlo y se relacionen con AESA con esta finalidad, están obligadas a relacionarse con AESA a través de medios electrónicos en virtud de lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

2. En cualquier caso, el tratamiento de los datos personales de los menores de catorce años, fundado en el consentimiento, solo será lícito si consta el consentimiento del titular de la patria potestad o tutela, con el alcance que determinen los mismos, de conformidad con el artículo 7 de la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.

Artículo 50. *Normas comunes sobre procedimiento administrativo.*

1. El plazo máximo para resolver y notificar la resolución en los procedimientos de aplicación del Reglamento de Ejecución y los previstos en este real decreto, es de seis meses desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro de AESA, en los procedimientos iniciados a solicitud del interesado, o desde la fecha del acuerdo de iniciación, en los procedimientos iniciados de oficio.



El vencimiento del plazo sin que se haya dictado y notificado resolución expresa legitima al interesado para entenderla desestimada por silencio administrativo.

2. Las resoluciones de las Direcciones operativas de AESA no ponen fin a la vía administrativa. Frente a ellas el interesado podrá interponer recurso de alzada ante la Dirección de AESA en el plazo de un mes desde la notificación de la resolución expresa, o en cualquier momento a partir del día siguiente a aquél en que deba entenderse desestimada la solicitud por silencio administrativo, de acuerdo con los artículos 121 y 122 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre y del artículo 4.3 del Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

El plazo máximo para resolver y notificar el recurso de alzada será de tres meses. Transcurrido este plazo el interesado podrán entender desestimado el recurso de acuerdo con el párrafo tercero del artículo 24.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, quedando expedita la vía jurisdiccional contencioso - administrativa.

## SECCIÓN 2.ª REGISTRO DE OPERADORES DE UAS

### Artículo 51. *Registro de operadores de UAS.*

La Dirección de Seguridad de Aeronaves de AESA es el órgano con competencia para el establecimiento y gestión del registro de operadores de UAS previsto en el artículo 14 del Reglamento de Ejecución.

### Artículo 52. *Inscripción, información adicional y actualización de datos registrados.*

1. La inscripción en el registro de operadores de UAS debe realizarse por los operadores obligados a ello de conformidad con el artículo 14.5 del Reglamento de Ejecución, así como por los operadores de aeronaves no tripuladas no EASA propulsadas que realicen las operaciones definidas en dicho precepto y los operadores de actividades o servicios no EASA a que se refiere el artículo 10 de este real decreto.

2. Los operadores de UAS están obligados a mantener actualizados aquellos datos que están obligados a suministrar al registro de conformidad con el Reglamento de Ejecución, incluidos, según corresponda, los datos de la póliza de seguro, los datos de póliza suscrita por una federación o asociación deportiva de aeromodelismo, o los de la garantía financiera.

3. En el caso de que todas las operaciones se vayan a realizar con aeronaves no tripuladas con una MTOM inferior a 20 kilogramos que requieran estar aseguradas conforme al artículo 21.2, no será obligatorio facilitar el número de póliza del aseguramiento exigido en dicho artículo para la inscripción del operador.

### Artículo 53. *Cancelación a instancia de parte.*

1. La cancelación de la inscripción en el registro debe realizarse por el propio operador de UAS mediante una declaración cuando cese en todas las actividades por las que esté obligado a estar registrado.

2. La presentación de la declaración de cese de todas sus actividades supondrá la pérdida de eficacia de las declaraciones operacionales presentadas con anterioridad, así como a las autorizaciones operacionales, LUC y certificados de operador de UAS de los que sea titular.

### Artículo 54. *Cancelación de oficio.*

La cancelación de oficio de la inscripción en el registro de se realizará:

a) Por ejecución de resolución judicial firme;



b) Automáticamente, por el transcurso de al menos dos años desde la inscripción, cuando opere únicamente en la categoría «abierta» o bien en la categoría «específica» al amparo de una declaración operacional, en ambos casos, salvo que el interesado haya instado la revalidación de la inscripción antes de la expiración del plazo mencionado;

c) Mediante resolución, previa la instrucción del correspondiente expediente administrativo, en los siguientes casos:

1º) Cuando el operador de UAS haya dejado de residir en España, si es persona física, o haya dejado de tener su centro de actividad principal en España, si es persona jurídica;

2º) Cuando AESA detecte que el operador de UAS se ha registrado en el registro de AESA y no le corresponda estar registrado en el Estado español;

3º) Por el fallecimiento del operador de UAS que sea persona física o, en el caso de personas jurídicas, por su extinción o disolución;

4º) Cuando, debido a un cambio normativo, el operador de UAS deje de estar obligado a estar inscrito en el registro de operadores de UAS.

#### **Disposición adicional primera. Medidas de Ejecución.**

1. El Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, mediante resolución publicada en el «Boletín Oficial del Estado», podrá adoptar escenarios estándar nacionales, de conformidad con el artículo 23 del Reglamento de Ejecución.

En cualquier caso, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá adoptar escenarios estándar nacionales para las actividades o servicios no EASA, como para las aeronaves no tripuladas no EASA propulsadas que operen o vayan a operar en la categoría «específica», sin sujeción al periodo transitorio del artículo 23 del Reglamento de Ejecución.

2. Mediante resolución del Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea publicada en su página web (<https://www.seguridadaerea.gob.es>), únicamente sobre los requisitos contemplados en este real decreto y circunscritos en el ámbito de sus competencias, se podrán adoptar medios aceptables de cumplimiento (AMC) y material guía («GM», por sus siglas en inglés de «*Guidance Material*»).

#### **Disposición adicional segunda. Infraestructuras para el uso de UAS.**

1. Cuando las administraciones públicas competentes sujeten a autorización la construcción de infraestructuras o la habilitación de zonas destinadas a las operaciones de despegue y aterrizaje de UAS, incluidos los utilizados exclusivamente para exhibiciones aéreas, actividades deportivas, recreativas o de competición, de masa máxima al despegue superior a 150 kilogramos con carácter previo a dicha autorización deberán obtener los informes previstos en el artículo 9.2 de la Ley 21/2003, de 7 de julio.

2. En otro caso, la autorización de la construcción de estas infraestructuras o la habilitación de estas zonas no requerirá la solicitud de dichos informes debiendo respetar en todo caso las servidumbres aeronáuticas existentes, a cuyo efecto deberán atenerse a lo previsto en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas.

3. Adicionalmente, las instalaciones destinadas a uso de UAS deberán cumplir toda la normativa de aplicación dictada por las Comunidades Autónomas, así como la de las corporaciones locales.

#### **Disposición adicional tercera. No incremento del gasto neto en personal.**



Las medidas incorporadas en este real decreto no podrán suponer incremento neto de las asignaciones presupuestarias, ni de dotaciones o retribuciones u otros gastos de personal.

**Disposición transitoria primera.** *Conversión de certificados de pilotos a distancia.*

De conformidad con el artículo 21.2 del Reglamento de Ejecución, antes del 1 de enero de 2022, AESA facilitará la conversión de los certificados de piloto remoto que se hayan expedido hasta la fecha en certificados de competencia de piloto a distancia de la siguiente forma:

a) El certificado básico o avanzado obtenido conforme al artículo 50.5.c) de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia, junto con un curso en línea de adaptación a la normativa europea organizado por AESA, se considerará equivalente a la superación del examen en línea de conocimientos teóricos previsto para la categoría «abierta» en las secciones UAS.OPEN.020 y UAS.OPEN.040 del anexo al Reglamento de Ejecución y al certificado de competencia de piloto a distancia de conformidad con la sección UAS.OPEN.030 al Reglamento de Ejecución.

b) El certificado básico o avanzado de conocimientos teóricos obtenido conforme al artículo 34.1.b) del Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, junto con un curso en línea de adaptación a la normativa europea organizado por AESA, se considerará equivalente a la superación del examen en línea de conocimientos teóricos previsto para la categoría «abierta» en las secciones UAS.OPEN.020 y UAS.OPEN.040 del anexo al Reglamento de Ejecución y al certificado de competencia de piloto a distancia de conformidad con la sección UAS.OPEN.030 al Reglamento de Ejecución.

Estas equivalencias también surtirán efectos conforme al artículo 22.c) del Reglamento de Ejecución.

Asimismo, estas equivalencias también surtirán efectos conforme al artículo 22. b) del Reglamento de Ejecución, cuando se esté en posesión de un documento de acreditación conforme al artículo 50.5.e) de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, o conforme al artículo 33.1.d) del Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, o de una acreditación de formación autopráctica.

c) El certificado básico o avanzado de conocimientos teóricos junto con el certificado de formación práctica obtenidos conforme a los artículos 34.1.b) y 33.1.d) respectivamente del Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, junto con un curso en línea de adaptación a la normativa europea organizado por AESA, se considerará equivalente a los conocimientos teóricos y aptitudes prácticas requeridas para operaciones de UAS cubiertas por escenarios estándar nacionales en la categoría «específica».

**Disposición transitoria segunda.** *Competencias de piloto a distancia en categoría «abierta» para aeronaves con masa de despegue inferior a 500 gramos y sin identificador de clase de UAS conforme al Reglamento Delegado.*

Para acogerse al periodo transitorio de conformidad con el artículo 22, letra a), del Reglamento de Ejecución, los pilotos a distancia deben estar familiarizados con el manual del fabricante del UAS o documento equivalente desarrollado por el operador de UAS. El operador de UAS debe poder acreditar esta familiarización a requerimiento de AESA hasta que finalice el citado periodo transitorio.

**Disposición transitoria tercera.** *Conversión de comunicaciones previas y autorizaciones.*

1. De conformidad con el artículo 21.2 del Reglamento de Ejecución, antes del 1 de enero de 2022, la conversión de las comunicaciones previas y autorizaciones que se hayan presentado o expedido respectivamente conforme al Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, se llevarán a cabo de la siguiente forma:

a) Los operadores de UAS deberán registrarse a más tardar el 1 de Julio de 2021.



b) Las operaciones aéreas especializadas sujetas a comunicación previa de acuerdo al artículo 39 del Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, que no puedan realizarse con sujeción a los requisitos de la categoría «abierta» conforme al Reglamento de Ejecución y este real decreto, deberán solicitar una autorización operacional antes del 1 de Julio de 2021 o presentar una declaración operacional en aquellos casos en los que se ajuste a un escenario estándar o un escenario estándar nacional antes del 1 de enero de 2022.

2. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea analizará las autorizaciones operacionales emitidas de acuerdo al artículo 40 del Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, y, previa instrucción del correspondiente expediente administrativo iniciado de oficio resolverá lo que proceda en cada caso conforme a lo previsto en el Reglamento de Ejecución y en este real decreto.

**Disposición transitoria cuarta.** *Solicitudes de autorización para la utilización de RPAS pendientes de resolución.*

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, de conformidad con el artículo 84.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, resolverá la terminación del procedimiento debido a la imposibilidad material de continuarlo por causas sobrevenidas, basadas en la derogación del Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, en aquellos casos en los que se reúnan acumulativamente las siguientes circunstancias:

a) Los interesados hayan presentado una solicitud de autorización de operaciones aéreas especializadas o vuelos experimentales en virtud de los artículos 40 o 43 del citado real decreto;

b) Esta solicitud se haya presentado antes del comienzo de la aplicación del Reglamento de Ejecución; y

c) El procedimiento iniciado conforme a partir de dicha solicitud se encuentre pendiente de resolución.

**Disposición transitoria quinta.** *Autoridad competente para la puesta a disposición de información sobre zonas geográficas de UAS en un formato digital común único.*

La entidad ENAIRE es la autoridad competente y responsable de la puesta a disposición, en un formato digital común único, de la información sobre las zonas geográficas de UAS identificadas en territorio y espacio aéreo de soberanía española, de acuerdo con la letra f) del artículo 18 Reglamento de Ejecución, mientras el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana no designe a otro organismo para dicha tarea de conformidad con el artículo 5 del presente real decreto.

**Disposición transitoria sexta.** *Información sobre las zonas geográficas de UAS en formato digital común único.*

La autoridad responsable de la puesta a disposición de la información sobre zonas geográficas de UAS en formato digital común único, dispondrá de un período transitoria hasta el 1 de enero de 2022 para dar cumplimiento a las obligaciones del artículo 40.5.

Este período podrá verse ampliado, en el caso de modificación de la fecha de aplicación del artículo 15.3 del Reglamento de ejecución, por resolución adoptada por el Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

**Disposición transitoria séptima.** *Verificación de la protección de las servidumbres aeronáuticas y superficies limitadoras de obstáculos en zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad operacional en el entorno de aeródromos.*



En aquellos aeródromos donde la orografía del terreno haga que las condiciones de las áreas y alturas de vuelo definidas para las zonas generales de UAS por razón de la seguridad operacional entorno a aeródromos previstas en el artículo 45.1 puedan suponer que la operación de UAS vulnere las servidumbres aeronáuticas o las superficies limitadoras de obstáculos, el gestor de aeródromo, con el acuerdo previo del proveedor ATC o AFIS, si lo hubiera en el aeródromo, deberá solicitar a CIDETMA el establecimiento de una zona geográfica de UAS particular con la correspondiente limitación de alturas máximas de vuelo de UAS en cada una de ellas con el fin de evitar tal vulneración en el plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor del presente real decreto, sin perjuicio de que se solicite o se haya solicitado el establecimiento de zonas geográficas de UAS particulares sobre los mismos volúmenes de espacio aéreo por otros motivos.

**Disposición derogatoria única.** *Derogación normativa.*

Quedan derogadas expresamente las siguientes disposiciones:

a) El Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, y se modifican el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea; y

b) El Capítulo XI del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y se modifican el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea; el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público; el Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo; y el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, aprobado por Real Decreto 601/2016, de 2 de diciembre.

**Disposición final primera.** *Modificación del Real Decreto 1919/2009, de 11 de diciembre, por el que se regula la seguridad aeronáutica en las demostraciones aéreas civiles.*

El Real Decreto 1919/2009, de 11 de diciembre, por el que se regula la seguridad aeronáutica en las demostraciones aéreas civiles, queda modificado en los términos expuestos a continuación:

Uno. En el apartado segundo del artículo 2, se añade una nueva letra e) con la siguiente redacción:

«e) *Las demostraciones aéreas civiles a las que se refiere el apartado primero realizadas exclusivamente con aeronaves no tripuladas:*

*i) Cuya masa máxima de despegue (MTOM) sea inferior a 250 gramos y tenga marcado de clase C0 de acuerdo con el Reglamento Delegado, o*

*ii) Íntegramente en espacios interiores cerrados o en aquellos espacios donde la probabilidad de que la aeronave no tripulada se escape hacia espacio aéreo abierto sea muy baja.»*

Dos. El artículo 3 queda redactado en los siguientes términos:

«**Artículo 3.** *Normativa aplicable.*

*1. Las actuaciones y operaciones enmarcadas en una demostración aérea, en lo no previsto por este real decreto, se ajustarán a lo establecido en la normativa específica que resulte de*



aplicación en cada caso, en especial a la que regule las instalaciones aeronáuticas, las aeronaves, el personal aeronáutico, las operaciones, así como la navegación y circulación aéreas.

2. En materia de procedimiento administrativo, para lo no previsto en el capítulo III sobre la declaración de conformidad aeronáutica, se estará a lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

3. En relación con los servicios de salvamento y extinción de incendios, se estará a lo dispuesto en la normativa técnica sobre diseño y operación de aeródromos.

4. Lo establecido por este real decreto se entiende sin perjuicio de otra normativa que resulte de aplicación a las demostraciones aéreas civiles, en particular, en materia de espectáculos públicos.»

Tres. Se añade un nuevo apartado tercero al artículo 4 con la siguiente redacción:

«3. El organizador de la demostración aérea está obligado a relacionarse con la Agencia Estatal de Seguridad Aérea a través de los medios electrónicos habilitados por ésta para los procedimientos sobre declaración de conformidad aeronáutica, y para la presentación de las declaraciones responsables contempladas en el presente real decreto.»

Cuatro. El apartado primero del artículo 6 queda redactado en los siguientes términos:

«1. El director de la demostración aérea es el responsable del cumplimiento de los requisitos aeronáuticos previstos en este real decreto en relación con las instalaciones, participantes y la organización general. Asimismo, es responsabilidad del director la realización de la demostración aérea en los términos autorizados y contenidos en la declaración de conformidad aeronáutica o en los de la declaración responsable presentada por el organizador.»

Cinco. Se modifican los apartados primero y segundo del artículo 7 en los siguientes términos:

«1. Las decisiones que tome el director de la demostración aérea durante su desarrollo y en el ejercicio de las funciones previstas en este real decreto, obligan a todos los participantes en dicha demostración.

2. El director de la demostración podrá en cualquier momento suspender total o parcialmente una exhibición cuando:

a) No estén publicados los NOTAM que sean necesarios para la seguridad del tráfico aéreo.

b) No se satisfagan las condiciones de seguridad exigibles.

c) Los participantes no respeten las IOP o cualquier otra instrucción dada sobre la demostración aérea.

d) Las condiciones meteorológicas sean desfavorables.

e) La demostración acumule retrasos importantes sobre el horario previsto que supongan el desajuste con los NOTAM que estén publicados o los horarios contratados en el seguro para la demostración aérea.



f) *El proveedor de servicios de tránsito aéreo designado para prestar el servicio en el espacio aéreo de que se trate, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o, en su caso, las Fuerzas de Seguridad del Estado, adopten la decisión de paralización de los vuelos.*

g) *En cualesquiera otros supuestos en que lo juzgue necesario, debidamente justificados.*

*En todos los casos de suspensión, total o parcial, el director de la demostración está obligado a comunicarlo inmediatamente a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, indicando la causa que motivó la suspensión.»*

Seis. El artículo 10 pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

**«Artículo 10. Requisitos de los participantes.**

*1. Los operadores de aeronaves tripuladas y de UAS sólo podrán participar en una demostración aérea cuando acrediten ante el director de la misma que cumplen con los requisitos de la normativa que les resulte aplicable en cada caso.*

*2. Los pilotos y los paracaidistas civiles sólo podrán participar en una demostración aérea, cuando acrediten ante el director que poseen la correspondiente licencia y las habilitaciones precisas en vigor y la experiencia en vuelo que se especifica en el anexo II.*

*3. Los pilotos a distancia sólo podrán participar en una demostración aérea cuando acrediten ante el director de la misma que cumplen con los requisitos de competencia exigibles según la normativa vigente para las categorías operacionales en la que se enmarquen las operaciones de UAS que van a llevar a cabo y acrediten las exigencias de aptitud del anexo II.»*

Siete. El artículo 11 pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

**«Artículo 11. Requisitos de las aeronaves.**

*Todas las aeronaves civiles que participen en la demostración aérea deben reunir los requisitos que en cada caso les sean exigibles, en especial en materia de aeronavegabilidad, operaciones, matriculación y seguros.»*

Ocho. Se modifica el apartado segundo del artículo 14 el cual queda redactado en los siguientes términos:

*«2. Todos los vuelos de presentación de la demostración deben realizarse dentro del área de presentación (AP), ninguna aeronave o parte de ella podrá invadir la zona de protección durante la realización de la demostración aérea.*

*Para la planificación y definición del área de presentación (AP) se tendrán en cuenta las clases y el número de aeronaves participantes en la demostración, las maniobras necesarias para los vuelos de exhibición y, en su caso, la categoría de las operaciones con UAS. Sus dimensiones deben permitir realizar con seguridad todas las operaciones en vuelo de la demostración sin sobrepasar en ningún caso sus límites.»*

Nueve. Los apartados primero y segundo del artículo 18 quedan redactados en los siguientes términos:

*«1. La coordinación con los proveedores de servicios de navegación aérea para la realización de las actuaciones que sean necesarias en relación con la utilización del espacio aéreo y la gestión, si corresponde, de la publicación de un NOTAM.*



*Para ello, junto con la solicitud de declaración de conformidad aeronáutica o junto con la declaración responsable prevista en el artículo 26, el organizador deberá facilitar todos los detalles en relación con la utilización de espacio aéreo para la demostración y, en su caso, los vuelos realizados fuera de programa para promocionarla, a fin de que puedan tomarse las correspondientes medidas de coordinación.*

*En los casos en que sea necesaria la publicación del NOTAM, éste debe publicarse con anterioridad al otorgamiento de la conformidad aeronáutica. Cuando no sea precisa la obtención de la declaración de conformidad aeronáutica en los supuestos previstos en el artículo 26, será un requisito imprescindible para la realización de la demostración la previa publicación del NOTAM, salvo para aquellas demostraciones en las que únicamente participen aeronaves no tripuladas siempre y cuando los límites verticales del volumen de espacio aéreo en que se llevarán a cabo las demostraciones sean inferiores a 120 m del punto más próximo de la superficie terrestre. No obstante, el director de la demostración podrá determinar la necesidad de la publicación de un NOTAM por motivos de seguridad a confirmar por el organismo responsable de su publicación.*

*En las demostraciones aéreas de realización periódica deben fijarse previamente las condiciones generales de utilización del espacio aéreo y la publicación, si corresponde, de un NOTAM único al inicio del periodo o, en su caso, la coordinación y publicación separada para cada una de las demostraciones programadas en dicho periodo.*

*2. En todo caso, para la coordinación del espacio aéreo se respetarán las siguientes condiciones:*

*Cuando la exhibición vaya a tener lugar en un emplazamiento que normalmente disponga de servicios de tránsito aéreo, el director de la demostración aérea coordinará con dichos servicios los detalles para las operaciones de exhibición, tales como, el plazo de tiempo y el tipo de servicio a proporcionar, el espacio aéreo que abarca, los procedimientos a cumplir en ese espacio aéreo y las frecuencias de radio y códigos de respondedor que deben utilizarse.*

*Cuando la demostración aérea esté prevista en un emplazamiento que habitualmente no disponga de servicios de tránsito aéreo, el director de la demostración aérea deberá determinar si es necesaria la coordinación local de los mencionados servicios.*

*Para determinar si es necesario disponer de un coordinador local de tránsito aéreo para el desarrollo de la demostración, el director valorará, entre otras condiciones, la amplitud y complejidad del programa de la demostración, incluidos los vuelos realizados fuera de programa para promocionarla, y la necesidad de coordinar las actividades de la exhibición con las de otros usuarios del espacio aéreo y, en su caso, resolverá cual es el servicio de tránsito aéreo requerido y acordará con el prestador los detalles para las operaciones de la exhibición.*

*En cualquier caso, cuando en la demostración aérea vayan a participar aeronaves no tripuladas sus operaciones deberán ajustarse a las condiciones de las zonas geográficas de UAS que sean aplicables al lugar de la demostración.»*

Diez. El apartado tercero del artículo 20 queda redactado en los siguientes términos:

*«3. El director de la demostración o, en su caso, el coordinador de los servicios de emergencia aeronáuticos será el responsable de:*

*Proponer y transmitir las consignas de alerta en caso de accidente.*



*Determinar los aeródromos o zonas de aterrizaje alternativas.*

*Mantener una reunión específica preliminar con los representantes de todos los servicios de emergencia aeronáuticos antes de la fecha del acontecimiento para garantizar que conocen los detalles sobre los procedimientos de emergencia previstos y facilitarles el plano detallado de los accesos de emergencias.*

*Alertar al hospital más cercano de la celebración de la demostración y, en caso de accidente, avisar inmediatamente a sus servicios de urgencias.»*

Once. Se adiciona un nuevo apartado tercero en el artículo 21 con la siguiente redacción:

*«3. Lo dispuesto en los subapartados b) y c) del apartado anterior no será aplicable a las demostraciones aéreas realizadas exclusivamente con UAS, cuando el director de la demostración determine que no existe la necesidad de disponer de los servicios de emergencia aeronáuticos anteriores por motivos de seguridad.»*

Doce. El artículo 26 queda redactado en los siguientes términos:

**«Artículo 26.** *Excepciones a la declaración de conformidad aeronáutica.*

*1. No precisarán la declaración de conformidad aeronáutica las siguientes actividades aéreas:*

- a) Los acontecimientos en los que participen exclusivamente globos tripulados.*
- b) Las demostraciones que consistan exclusivamente en exhibiciones de paracaidismo.*
- c) Las exhibiciones que se limiten las siguientes actividades:*
  - 1.º) Paracaidismo, ala delta y parapente no motorizados;*
  - 2.º) Alas delta y parapente con motor.*

*d) Las demostraciones o exhibiciones aéreas civiles de acceso restringido no abiertas al público en general.*

*e) Las demostraciones que consistan exclusivamente en exhibiciones de aeronaves no tripuladas.*

*2. En tales supuestos, el organizador de la demostración presentará a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, a través de los medios electrónicos habilitados por ésta, y con 15 días de antelación a la fecha de inicio de la celebración de la demostración, o de la primera de las que vaya a realizar aun fechas no consecutivas, una declaración responsable del cumplimiento de los requisitos previstos en este real decreto, en el modelo que figura en el anexo V.»*

Trece. Se sustituye la redacción del artículo 28, el cual queda en los siguientes términos:

**«Artículo 28.** *Presentación de la solicitud.*

*La solicitud de la declaración de conformidad aeronáutica debe presentarse:*

- a) En el modelo que figura en el Anexo IV, junto con la documentación complementaria;*



b) Firmada por el organizador de la demostración aérea o su representante;

c) A través de los medios electrónicos habilitados por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea;

d) Con una antelación mínima de tres meses a la fecha de inicio de la demostración aérea. A estos efectos, se entenderá por fecha de inicio de la demostración aérea el primer día de acceso público en que se realicen todos o parte de los ejercicios aéreos previstos en el programa.»

Catorce. Se modifica el artículo 33 el cual queda redactado en los siguientes términos:

«**Artículo 33. Cobertura del seguro para la demostración aérea.**

1. Cada aeronave civil que participe en la demostración aérea, incluidas las que realicen exhibiciones de vuelo o acrobacias fuera del programa de la demostración con objeto de promocionarla, debe tener asegurada su responsabilidad civil a terceros de acuerdo con los requisitos de aseguramiento mínimo en cada caso aplicables a la aeronave.

2. En los casos en que sea aplicable el Reglamento (CE) n.º 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, la cobertura mínima del seguro obligatorio por accidente de su artículo 7 se incrementará en las siguientes cuantías mínimas:

a) 500.000 € para cada aeronave participante de peso máximo al despegue inferior a 500 kg y que no realice exhibiciones de acrobacia aérea.

b) 1.500.000 € para cada aeronave que realice exhibiciones de acrobacia aérea con velocidades iguales o inferiores a 250 km/h y que no incluya exhibiciones acrobáticas con aviones reactores y para cada aeronave con peso inferior a 6 toneladas de peso máximo al despegue.

c) 3.000.000 € para cada aeronave que realice exhibiciones de acrobacia aérea con aviones reactores o con velocidades superiores a 250 km/h, y para cada aeronave con peso igual o superior a 6 toneladas de peso máximo al despegue.

3. Como excepción, no están obligados a incrementar la cobertura de su seguro obligatorio del reglamento citado en el apartado anterior para su participación en una demostración aérea:

a) Los globos aerostáticos.

b) Las aeronaves destinadas al lanzamiento de paracaidistas, cuando el sobrevuelo se realice a altitudes superiores a 3.000 pies (aprox. 914,4 metros).

4. Cualquier otro participante debe disponer de forma obligatoria para participar en la demostración aérea de un seguro de responsabilidad civil a terceros con una cobertura mínima de:

a) 150.000 € para alas delta, paracaídas, parapentes en vuelo circular.

b) 250.000 € para alas delta con motor, parapentes motorizados.

5. Los incrementos de cuantía establecidos en este artículo sobre las coberturas mínimas de responsabilidad civil de las pólizas primarias o de primer tramo exigidas por el Reglamento



(CE) n.º 785/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, y la diferencia, en su caso, entre la cobertura mínima requerida por el apartado 3 a otros participantes y la establecida por su legislación específica respectiva, serán garantizados mediante la suscripción de un seguro para la demostración aérea.

Este seguro podrá ser suscrito por el organizador con cobertura conjunta para todas las aeronaves participantes o será objeto de suscripción particular para cada aeronave que forme parte de la demostración.

La cobertura de este seguro deberá quedar garantizada, al menos, para el periodo de tiempo en que esté previsto el desarrollo de la demostración

6. Con carácter excepcional, el seguro para la demostración aérea podrá ser sustituido por la ampliación del seguro obligatorio de la aeronave que garantice la cobertura de los incrementos de cuantía señalados en este artículo.»

Quince. El apartado tercero del artículo 34 queda redactado en los siguientes términos:

«3. El seguro suscrito por el organizador de la demostración responderá de los daños producidos por las aeronaves en la realización de los vuelos de demostración autorizados o declarados y no podrá excluir los siniestros que sean consecuencia de las operaciones como acrobacias aéreas, vuelos en formación o cualesquiera otros que se realicen por la aeronave con motivo de la demostración.»

Dieciséis. El anexo II queda redactado en los siguientes términos:

## **«Anexo II**

### **Cualificación técnica de los participantes en la demostración**

#### **1. Cualificación y experiencia del personal de vuelo.**

a) Los pilotos que pretendan participar en una demostración aérea deberán acreditar documentalmente ante el director de la demostración la cualificación y el grado mínimo de experiencia que se establece en los párrafos siguientes:

1.º Pilotos de aeronaves acrobáticas: los titulares de una licencia de piloto para aviones, motoveleros de turismo (TMG) o planeadores deberán tener anotada la habilitación de vuelo acrobático conforme al apartado FCL.800 del Reglamento (UE) Nº 1178/2011 de la Comisión de 3 de noviembre de 2011 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n o 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Fuera de los casos anteriores, los pilotos de aeronaves acrobáticas deberán tener la cualificación para realizar maniobras acrobáticas de acuerdo con los distintos grados de destreza, deportivo, intermedio, avanzado e ilimitado de la Real Federación Aeronáutica Española o sus equivalentes definidos por la Comisión Internacional de Acrobacia Aérea de la Federación Aeronáutica Internacional.

Los pilotos con grados de destreza deportivo, intermedio y avanzado sólo podrán realizar las maniobras para las que estén cualificados según los programas oficiales.

2.º Pilotos de aviones ultraligeros: un total de 100 horas de vuelo en ultraligero, de las cuales no menos de 50 deben ser como piloto al mando de un ultraligero de tres ejes, o bien de un



*ultraligero con desplazamiento del centro de gravedad (DCG), según el tipo aeronave que se vaya a utilizar para la demostración.*

*3.º Pilotos de avión, helicópteros y autogiros: un total de 200 horas de vuelo, de las cuales no menos de 100 deben ser como piloto al mando de un avión, helicóptero o autogiro, según los casos.*

*4.º Pilotos de veleros: un total de 100 horas de vuelo como piloto al mando de un velero.*

*5.º Pilotos de motoveleros: un total de 200 horas de vuelo en avión o velero, de las cuales no menos de 100 deben ser como piloto al mando de un motovelero.*

*6.º Pilotos de globo con un volumen no superior a 3.400 metros cúbicos: un total 50 horas de vuelo libre en globo, de las cuales no menos de 25 deben ser como piloto al mando de un globo de aire caliente o de gas, según sea el caso.*

*7.º Pilotos de globo con un volumen superior a 3.400 metros cúbicos: un total 100 horas de vuelo libre en globo.*

*8.º Pilotos de dirigible de aire caliente: un total de 100 horas de vuelo, en dirigibles o globos, de las cuales no menos de 25 deben ser como piloto al mando de un dirigible de aire caliente.*

*9.º Pilotos de dirigibles de gas con un volumen no superior a 2.000 metros cúbicos: un total de 100 horas de vuelo en dirigibles o globos, de las cuales no menos de 50 deben ser como piloto al mando de un dirigible de gas.*

*10.º Pilotos de dirigibles de gas con un volumen igual o superior a los 2.000 metros cúbicos: un total de 200 horas de vuelo en dirigibles o globos, de los cuales no menos de 100 deben ser como piloto al mando de un dirigible de gas.*

*11.º Pilotos de paracaídas motorizados (paramotores): tener la calificación de la Real Federación Aeronáutica Española de piloto ilimitado de paramotor o un mínimo de 200 horas de vuelo de piloto al mando de un paramotor.*

*12.º Pilotos de ala delta no motorizada o de parapente: un mínimo de 200 horas de vuelo como piloto al mando en ala delta o parapente, según corresponda. La Federación Aeronáutica Deportiva correspondiente deberá informar de la aptitud del piloto para realizar la demostración propuesta.*

*13.º Paracaidistas:*

*Cuando sea el único paracaidista participante en la demostración: un mínimo de 200 saltos.*

*El jefe de un equipo de paracaidismo: un mínimo de 200 saltos.*

*Cada uno de los restantes miembros del equipo: un mínimo de 100 saltos.*

*14.º Los pilotos a distancia deberán estar en posesión de la cualificación exigible según la normativa que les sea aplicable, para las categorías operacionales en las que se enmarquen las operaciones de UAS que van a llevar a cabo.*

*b) Experiencia reciente.*



*Cada participante debe poder justificar ante el director de la demostración aérea la realización en los tres meses anteriores a la demostración, de tres despegues y tres aterrizajes como piloto al mando con el mismo modelo de aeronave que va a utilizar en la demostración aérea, así como un entrenamiento reciente del programa de maniobras propuesto.*

*Para los paracaidistas se exigirá una experiencia reciente de tres saltos con el mismo modelo de paracaídas en los tres meses anteriores a la fecha de la demostración.*

*A los pilotos a distancia se les exigirá haber realizado un entrenamiento reciente del programa de maniobras propuesto teniendo en cuenta las características concretas de la demostración y resto de participantes involucrados.*

*En caso de operaciones autónomas, el operador de UAS será el responsable de que se haya realizado un entrenamiento reciente del programa de maniobras propuesto teniendo en cuenta las características concretas de la demostración y resto de participantes involucrados.*

*El director de la demostración puede aceptar que las condiciones de experiencia reciente de los apartados anteriores se cumplen cuando los participantes hayan realizado prácticas en otro tipo de aeronave representativo de la misma clase que aquella que va a utilizar en la demostración, cuando no sea lógico esperar que el piloto hubiese hecho prácticas en esta última, ya sea en razón de la antigüedad o de las características especiales de la aeronave, o por las condiciones restrictivas en las que se puede dejar que ésta vuele.*

## *2. Acreditación de los requisitos del personal y de las aeronaves.*

*a) Los participantes en una demostración aérea deben facilitar al director de la demostración y, si es requerido para su inspección, a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, la siguiente documentación:*

*1.º La licencia de piloto en vigor con las habilitaciones correspondientes, o, en el caso de pilotos a distancia, la documentación que acredite que cumplen con los requisitos de competencia exigidos por la normativa aplicable para las categorías operacionales en las que se enmarquen las operaciones de UAS que van a llevar cabo y para las aeronaves no tripuladas correspondientes.*

*2.º La documentación pertinente que acredite su experiencia, mediante el libro de vuelos, certificaciones autorizadas, etc., salvo que de conformidad su normativa específica, no les sean obligatorios tales registros.*

*3.º Los certificados, autorizaciones operacionales, declaraciones operacionales e inscripciones en el registro de operadores de UAS del operador u operadores de UAS que cubran las operaciones de UAS de la demostración en caso de ser necesario de acuerdo a la categoría operacional en la que vayan a operar.*

*Las Comisiones correspondientes de las Federaciones aeronáuticas deportivas deben emitir certificación o informe escrito para justificar:*

*El grado de destreza de los pilotos de acrobacia aérea.*

*La experiencia de los paracaidistas.*

*Aptitud para su actuación en público de los pilotos de ala delta no motorizada o de parapente.*



3.º La póliza del seguro para la demostración aérea o, en su caso, la documentación acreditativa de la garantía financiera constitutiva.

4.º Los certificados de matrícula y de aeronavegabilidad. En el caso de UAS pertenecientes a una de las clases establecidas en el Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión de 12 de marzo de 2019 sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas, copia del ejemplar de la declaración UE de conformidad o de una declaración UE de conformidad simplificada.

5.º Para las demostraciones en vuelo de parapentes, paracaídas motorizados, alas delta, así como de los equipamientos de los paracaidistas: la certificación de idoneidad para su utilización en demostraciones públicas emitida por la Federación deportiva u Organismo competente para el control que en cada caso corresponda.

6.º Otra documentación pertinente relativa al personal de vuelo o a la aeronave, que sea requerida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o por el director de la demostración.

b) Si a un aspirante a participar en la demostración aérea no le fuese posible acreditar documentalmente la experiencia requerida en este anexo o si, en cualquier caso, el director de la demostración lo estima necesario, podrá exigirle la verificación práctica de su destreza.

c) El director de la demostración, y en su caso el director suplente, y cada piloto o paracaidista que participe en la demostración responderán solidariamente del cumplimiento de los requisitos establecidos en este anexo.

De forma también solidaria responderán los titulares o propietarios de las aeronaves participantes y el director o el director suplente del cumplimiento de lo requerido en este anexo.»

Diecisiete. El anexo III queda redactado en los siguientes términos:

### «Anexo III

#### Zonas y límites de la demostración. Condiciones meteorológicas

1. Aeronaves con motor (aviones, helicópteros, ULM) y planeadores, con exclusión de las aeronaves no tripuladas.

a) Las distancias mínimas de separación entre LDE y LDD según el tipo de demostración y la velocidad son las siguientes:

**TABLA 1**  
Distancia de separación entre LDE y LDD según el tipo de demostración y velocidad para aeronaves con motor y planeadores

Velocidad máxima para la demostración en km/h/h <sup>1</sup>	Tipo de demostración	
	Pasadas paralelas al público	Acrobacias
Menos de 100 nudos (185 km/h) . . . . .	50 m	100 m
100 - 199 nudos (185 - 370 km/h) . . . . .	100 m	150 m
200 - 299 nudos (370 - 550 km/h) . . . . .	150 m	200 m
300 - 399 nudos (550 - 740 km/h) . . . . .	200 m	250 m
Más de 400 nudos (740 km/h) . . . . .	200 m	300 m

<sup>1</sup> Nota: En este anexo, la conversión de nudos a km/h ha sido realizada por aproximación.



*El director de la demostración aérea puede permitir una distancia de separación menor en las demostraciones de helicópteros en vuelo estacionario.*

*Los pilotos que participen en la demostración deberán asegurarse de que los giros y maniobras siempre se lleven a cabo de forma que:*

*1.º La aeronave no infrinja, bajo ninguna circunstancia, las distancias de separación establecidas en la tabla 1.*

*2.º Se apliquen los márgenes adecuados cuando, durante una exhibición, una aeronave tenga un vector velocidad hacia los espectadores.*

*3.º Se tenga debidamente en cuenta los efectos de cualquier componente de viento en contra de los espectadores.*

*4.º Cuando las aeronaves vuelen en formación, la distancia mínima de separación será determinada por la aeronave que vuele más cerca de la línea de demarcación de los espectadores.*

*b) Alturas mínimas.*

*1.º El piloto que participe en una demostración aérea no realizará pasadas ni maniobras acrobáticas a una altura mínima inferior a 200 pies (aproximadamente 60 metros) sobre el nivel del suelo, salvo que la categoría a la que corresponda, de conformidad con lo previsto por la Federación Aeronáutica Internacional, sólo le permita sobrevolar a una altura mínima superior a ésta, en cuyo caso no podrá descender por debajo de ella.*

*Excepcionalmente la Agencia Estatal de Seguridad Aérea puede autorizar a un piloto para que realice una exhibición a una altura inferior a la fijada en el párrafo anterior, siempre que el piloto pueda acreditar su habilidad y experiencia para efectuar estos vuelos.*

*2.º La disposición anterior no se aplicará durante el momento en que la aeronave despegue o aterrice en el lugar de la exhibición, a condición de que la fase de demostración no comience por debajo de la altura mínima permitida o haya finalizado antes de que la aeronave alcance dichas alturas. Tampoco se aplicará a los helicópteros cuando estén suspendidos en el aire durante una parte de su exhibición.*

*3.º Cuando así venga recomendado por razones de seguridad, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá elevar la altura mínima exigida para la realización de la demostración, incluyendo esta previsión en la Declaración de conformidad aeronáutica.*

*4.º Asimismo, por razones de seguridad el director de la demostración aérea puede exigir a un piloto que lleve a cabo su programa, en todo o en parte, a una altura mínima superior a la fijada o, incluso, prohibir total o parcialmente el programa de maniobras previsto.*

*5.º El director de la demostración aérea será el responsable de notificar a todos los pilotos las alturas mínimas para la demostración, con instrucciones tanto por escrito como verbales.*

*c) Velocidades máximas.*

*En una demostración aérea el piloto de demostraciones no deberá volar a velocidades superiores a 600 nudos (1.110 km/h) o Mach 0,9, y por tanto se asegurará de no iniciar ninguna maniobra que pueda producir un estampido sónico imprevisto.*

*2. Globos y dirigibles, con exclusión de las aeronaves no tripuladas.*

*a) Las distancias mínimas de separación entre LDE y LDD según el tipo de demostración y condiciones de sobrevuelo son las siguientes:*

TABLA 2



*Distancia de separación entre LDE y LDD según el tipo de demostración y velocidad para globos tripulados y dirigibles*

<i>Tipo de demostración</i>	<i>Separación entre la LDD y la LDE</i>	<i>Altura mínima AGL y condiciones de sobrevuelo del público</i>
<i>Vuelo cautivo.</i>	<i>15 m</i>	<i>–</i>
<i>Vuelo libre, despegues desde la zona de demostración.</i>	<i>30 m</i>	<i>10 m para sobrevuelo en ascensión 5 metros sobre obstáculos.</i>
<i>Vuelo libre, aterrizaje en la zona de demostración.</i>	<i>50 m</i>	<i>10 m. 5 m sobre obstáculos.</i>

*La distancia de separación a la LDE se medirá tomando como referencia de partida el punto más cercano de la base de la barquilla con el globo en el suelo en posición vertical.*

*Cuando participen varios globos la distancia mínima de separación se tomará desde el globo o los globos que estén más próximos de la línea, o en su caso, de las diferentes líneas de demarcación de los espectadores.*

*El director de la demostración puede acordar la disminución de la distancia de separación entre LDD y LDE en los despegues y aterrizajes de globo libre cuando el rumbo del globo en sus vuelos de demostración favorezca su alejamiento del público y también, en situaciones de viento en calma.*

*Cuando se considere viable la disminución de las distancias de separación, antes de tomar la decisión, el director de la demostración debe, con suficiente antelación, consultar, acordar y coordinar la operación con todos y cada uno de los pilotos de aerostación afectados.*

*En todo caso, las distancias de separación entre LDD y LDE nunca serán inferiores a 20 y 30 metros para maniobras de despegue y aterrizaje respectivamente.*

*Con vientos de velocidades superiores a 10 km/h las distancias se incrementarán al menos un 50%.*

*b) Debe delimitarse y señalizarse el área de presentación, no permitiéndose el acceso no controlado del público a los globos o a los vehículos que van con ellos. Salvo para las demostraciones de globos cautivos con acceso del público hasta ellos, el área de demostración y el espacio de separación entre la misma y la LDE debe estar libre de público.*

*c) El piloto es responsable de garantizar que su globo sea inflado, amarrado y tripulado de conformidad con las normas reglamentarias.*

*1.º Para el inflado de globos de aire caliente se deben mantener las siguientes distancias mínimas de separación del público:*

*En ambos lados de la vela del globo una distancia no inferior a 20 metros desde el punto medio de un imaginario eje longitudinal que recorriera dicha vela.*

*A sotavento, 20 metros desde el extremo de la vela.*

*En la zona de la barquilla la distancia mínima de separación será de 10 metros con respecto a los quemadores enganchados a la barquilla en la posición tumbada.*



2.º Cuando se hinchen globos o dirigibles de gas la distancia mínima de separación entre cualquier parte del dirigible y la LDE será de 100 metros.

d) *Demostraciones de globos cautivos con acceso del público hasta los mismos.*

1.º *Cuando en las demostraciones de globos cautivos se pretenda permitir la aproximación del público hasta la barquilla de los globos, el acceso se realizará de forma ordenada y controlada por personal responsable.*

*Debe marcarse y señalizarse previamente el camino de entrada y salida que estará situado a barlovento del globo. Cuando se trate de llegar de forma consecutiva a varios globos, se planificará un recorrido o circuito único.*

2.º *En el caso de exhibiciones de globos cautivos en las que se prevea realizar ascensiones y suspensiones abiertas al público asistente se requieren las siguientes condiciones complementarias:*

*La aeronave utilizada para estas ascensiones debe disponer de seguro de pasajeros y cumplir con los requisitos técnicos exigidos para realizar transporte de pasajeros.*

*El piloto responsable de las operaciones, o coordinador de estas ascensiones y suspensiones, debe tener una experiencia mínima de 100 horas de vuelo en globo y estar autorizado para transporte de pasajeros. En todas las ascensiones con público a bordo, debe ir siempre en la aeronave un piloto de globo.*

3.º *Para cualquiera de las demostraciones anteriores con acceso de público, se cuidará y vigilará especialmente el amarrado seguro del globo en sus tres anclajes. En ningún caso se permitirá que el público se separe del camino señalado, debiendo existir siempre, además de la tripulación necesaria o conveniente para la operación aeronáutica, al menos otra persona de la organización que se ocupe de guiar y controlar la entrada y salida del público al globo.*

e) *Cuando las demostraciones de aerostación se realicen dentro de un programa más amplio que recoja demostraciones aéreas de otras clases de aeronaves, los globos cautivos deberán ubicarse de forma que no interfieran a los demás vuelos de demostración. Igualmente, deberán planificarse los circuitos de las otras aeronaves de manera que no se generen turbulencias sobre la zona de los globos cautivos.*

*En el caso de demostraciones de globos cautivos con acceso abierto al público que se programen junto con otros vuelos de demostración, la zona de emplazamiento de los globos debe cumplir las condiciones establecidas anteriormente en este apartado y, además de estar bien señalizada, deberá situarse suficientemente separada del área de presentación que se vaya a utilizar para las demás demostraciones, en la cual está prohibida la entrada de público.*

*Si está previsto efectuar vuelos en globo libre dentro de una demostración aérea debe garantizarse que los mismos se realizarán de forma coordinada, manteniendo la separación adecuada con otros vuelos, tanto en la distancia como en el tiempo.*

3. *Paracaidismo y parapente sin motor.*

a) *El lugar designado para el aterrizaje de los paracaidistas y de los pilotos de parapente sin motor puede estar situado dentro del área de la demostración aérea o en un sitio separado que sea utilizada para las otras exhibiciones en vuelo.*



*El área reservada al aterrizaje de estos participantes debe estar bien señalizada para su fácil identificación por los paracaidistas o parapentistas. En caso de encontrarse fuera del área de la demostración, debe también quedar perfectamente definida la LDE hasta la cual se permite el acceso del público, que se marcará o se señalizará mediante cuerdas, cintas, vallas, etc.*

*En todo caso, cualquier punto del área reservada para el aterrizaje de los paracaidistas o los parapentistas deberá distar al menos 15 metros de la LDE, de forma que ningún paracaidista aterrice a menos de 15 metros de un espectador.*

*b) Durante todo el descenso se debe establecer y mantener contacto por radio entre la aeronave desde la que saltan, el coordinador que haya en tierra y el servicio de control de tránsito aéreo, si éste se ha previsto. Cuando lo anterior no sea viable, debería utilizarse un sistema de señalización tierra-aire autorizado.*

*Los pilotos de parapente deberán mantener contacto por radio con el director de la demostración o, si se ha previsto, con el coordinador de operaciones en tierra.*

*c) Los paracaidistas deben asegurarse de que sus paracaídas principales se despliegan completamente a una altura mínima aproximada de 500 metros sobre el nivel del suelo.*

*Durante el descenso de los paracaidistas y parapentistas las hélices, turbinas, o palas de los helicópteros no deben estar en movimiento bajo ninguna circunstancia y no podrá encontrarse en el área del salto ninguna aeronave en el aire por debajo del nivel de los paracaidistas y parapentistas.*

*d) Está permitido el sobrevuelo de los espectadores en los siguientes casos:*

*1.º Las aeronaves que transporten un equipo de paracaidistas cuando se estén situando para el lanzamiento del equipo podrán sobrevolar la zona reservada para los espectadores y la ZAA, pero nunca por debajo de 600 metros sobre el nivel del suelo, según prevé el Reglamento de Circulación Aérea.*

*2.º Los paracaidistas y parapentistas durante el descenso pueden sobrevolar las zonas de los espectadores o la ZAA, pero nunca por debajo de 10 metros AGL/MSL.*

*4. Aeronaves no tripuladas.*

*Las distancias mínimas de separación entre LDE y LDD se ajustarán a lo establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión para las categorías operacionales en las que se enmarquen las operaciones de UAS que van a llevar a cabo y para las aeronaves no tripuladas correspondientes.*

*La LDE se delimitará de forma segura mediante cuerdas, cintas, vallas o mediante otros métodos que impidan el paso del público.*

*Los pilotos a distancia que participen en la demostración, además de cumplir con las responsabilidades definidas en la normativa vigente, deberán asegurarse de que los giros y maniobras siempre se lleven a cabo de forma que:*

*1.º La aeronave no tripulada no supere las distancias de separación establecidas.*

*2.º Se apliquen los márgenes adecuados cuando, durante una exhibición, una aeronave no tripulada tenga un vector velocidad hacia los espectadores.*



3.º Se tenga debidamente en cuenta los efectos de cualquier componente de viento en contra de los espectadores, tiempos de respuesta o procedimientos anormales o de emergencia.

4.º Cuando las aeronaves no tripuladas vuelen en formación, la distancia mínima de separación vendrá determinada por la aeronave no tripulada que vuele más cerca de la línea de demarcación de los espectadores.

Con carácter general, la zona reservada a los espectadores se situará en un solo lado respecto del emplazamiento del área de presentación.

Dependiendo del riesgo de la operación y a criterio del director de la demostración, el área de presentación puede estar vallada en todo su perímetro o en una parte del mismo con una malla de suficiente resistencia y, en su caso, con una altura suficiente para evitar que accidentalmente una aeronave no tripulada pueda salirse del área de presentación.

Los vuelos de las aeronaves no tripuladas se deben realizar con la separación adecuada respecto de las otras exhibiciones en vuelo de la demostración, tanto en distancia como el tiempo.

#### 5. Mínimos meteorológicos.

a) Condiciones mínimas meteorológicas para la realización de demostraciones aéreas por aeronaves tripuladas con motor y planeadores.

**TABLA 4**  
**Condiciones meteorológicas mínimas**

Aeronaves	Tipo de demostración aérea		Mínimos meteorológicos	
			Base de nubes (m)	Visibilidad (km)
V/STOL, Aeronaves de ala giratoria, y otras aeronaves con velocidades de pérdida inferiores a 50 nudos (90 km/h).	Pasadas o acrobacias planas.	Aeronave única.	150	1,5
		Formaciones.	150	3
	Exhibiciones acrobáticas completas.	Aeronave única.	150	3
		Formaciones	240	5
Otras aeronaves	Pasadas o acrobacias planas.	Aeronave única.	150	3
		Formaciones.	240	5
	Exhibiciones acrobáticas completas.	Aeronave única.	300	5
		Formaciones motor pistón.	300	5
		Formaciones reactores.	450	8

b) El director de la demostración se responsabilizará de que las demostraciones de aerostación sólo se realicen en condiciones meteorológicas favorables. Podrá cancelar total o parcialmente



las demostraciones con globos y dirigibles cuando la velocidad del viento supere los 18 km/h (10 nudos) y no las permitirá para velocidades superiores a 30 km/h (16 nudos).

c) En el caso de aeronaves no tripuladas, los operadores de UAS serán los responsables de definir e informar al director de la demostración de las limitaciones operacionales, consideraciones medioambientales y procedimientos de emergencia pertinentes, en función de las categorías operacionales en las que se enmarquen las operaciones que van a llevar a cabo y de las características técnicas particulares de las aeronaves no tripuladas propias participantes en la demostración.»

Dieciocho. El apartado primero de la primera parte del anexo IV pasa a tener la siguiente redacción:

«1. De acuerdo con el artículo 28 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre, el solicitante de una declaración de conformidad aeronáutica tiene derecho a no aportar documentos que ya se encuentren en poder de la Administración actuante o hayan sido elaborados por cualquier otra Administración. La administración actuante podrá consultar o recabar dichos documentos salvo que el interesado se opusiera a ello.

En caso de constar dicha oposición, junto con la solicitud deberá presentarse una fotocopia del documento que acredite la identidad del organizador o su representante (Documento Nacional de Identidad, o tarjeta equivalente de los extranjeros residentes en territorio español, del organizador si se trata de una persona física, o del código de identificación fiscal para el caso de personas jurídicas junto con la acreditación de la persona física que la represente). Se adjuntará, además, fotocopia del DNI o NIE del director y del director suplente de la demostración.»

Diecinueve. Se añade un nuevo anexo V:

#### **Anexo V**

#### **Modelo de declaración responsable para las actividades aéreas que no precisan declaración de conformidad aeronáutica**

##### **1. DATOS DE LA DEMOSTRACIÓN AÉREA**

Nombre de la demostración	
Tipo de actividad:	
Lugar de realización:	
Fecha/s de realización:	

##### **2. DATOS DEL ORGANIZADOR**

Nombre de la persona o entidad organizadora	
DNI/NIE/NIF:	
Dirección a efectos de notificación:	
Teléfono:	
Correo electrónico:	

##### **3. DATOS DEL DIRECTOR DE LA DEMOSTRACIÓN**

Nombre y apellidos	
DNI/NIE/NIF:	
Teléfono:	

##### **4. DATOS DEL DIRECTOR SUPLENTE DE LA DEMOSTRACIÓN**



Nombre y apellidos	
DNI/NIE/NIF:	
Teléfono:	

- Marcar en caso de autorizar a AESA a efectuar las notificaciones por correo electrónico
- Marcar en caso de autorizar a AESA para que los datos de identidad personal puedan ser consultados por el Sistema de Verificación de Datos de Identidad.



## 5. DECLARACIÓN

En aplicación de lo establecido en el artículo 26 del Real Decreto 1919/2009 de 11 de diciembre, y como organizador de la demostración aérea indicada en el apartado 1 declaro que:

- La demostración aérea se encuentra en uno de los supuestos indicados en el artículo 26 para los que no se requiere la declaración de conformidad aeronáutica.
- Conozco los requisitos establecidos en el precitado real decreto y asumo las responsabilidades establecidas en el artículo 4 del mismo.
- El director de la demostración y su suplente conocen sus responsabilidades, funciones y facultades descritas en los artículos 6, 7 y 8.
- En todo momento se cumplirán los requisitos establecidos en los artículos 10, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 32, 33, y 34 del real decreto de referencia.
- En caso de operaciones de aeronaves no tripuladas, se cumplirá con las condiciones de las zonas geográficas de UAS aplicables en el lugar de la demostración, así como con lo previsto en el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, Reglamento Delegado (UE) 2019/945 y resto de normativa de aplicación.
- Conozco que la comunicación de hechos o actos inexactos o falsos a los órganos competentes en materia de aviación civil con ánimo de inducirles a producir erróneamente actos favorables para el comunicante o desfavorables para terceros constituye una infracción administrativa grave de acuerdo con lo recogido en el artículo 50.2 2ª de la Ley 21/2003 de 7 de julio

En [ ] a [ ] de [ ] de 20

El Organizador de la Demostración (Nombre y firma)

**DIRECTOR DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA**  
**Avenida del General Perón 40, puerta B, 1ª planta**  
**28020 Madrid**



## COORDINACIÓN DEL ESPACIO AÉREO<sup>6</sup>:

### PUBLICACIÓN DE AVISO A LA NAVEGACIÓN AÉREA (NOTAM)

#### DATOS PARA LA COORDINACIÓN

ZONA: Coordenadas geográficas (WGS-84):.....

.....

Radio (para delimitar un círculo de espacio aéreo):.....

Altitud (FT. MSL.):.....

- FECHA .....
  - HORA COMIENZO (U.T.C.) .....
  - HORA FINALIZACIÓN (U.T.C.) .....
  - AERÓDROMO BASE PARA LAS OPERACIONES DE SALIDA Y REGRESO DE LAS AERONAVES DE LA DEMOSTRACIÓN.....
  - AERÓDROMOS ALTERNATIVOS:.....
  - CLASES DE AERONAVES PARTICIPANTES:.....
  - NÚMERO TOTAL DE AERONAVES.....
  - EJERCICIOS PREVISTOS.....
- .....

#### ENTRENAMIENTOS EN LA ZONA DE LA DEMOSTRACIÓN<sup>7</sup>:

<sup>6</sup> Marque con una X la forma de coordinación que propone, y especifique en su caso el AD para el que se pretendiera el cierre temporal al tráfico aéreo.

<sup>7</sup> Sólo cuando sea procedente la publicación de NOTAM para la coordinación de los entrenamientos.



**Disposición final segunda.** *Modificación del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas.*

Se añade un nuevo apartado c) en el artículo 1.2 del Real Decreto 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas, el cual pasa a tener la siguiente redacción:

*«c) La utilización de sistemas de aeronaves no tripuladas («Unmanned Aircraft System» o «UAS»), así como el personal y las organizaciones que participen en sus operaciones.»*

**Disposición final tercera.** *Modificación del Reglamento de matriculación de aeronaves civiles aprobado mediante Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo.*

El Reglamento de matriculación de aeronaves civiles aprobado mediante Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. Se modifica el artículo 3, el cual queda redactado en los siguientes términos:

**«Artículo 3.** *Aeronaves excluidas de su inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves Civiles.*

*En virtud de lo dispuesto en el artículo 151 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, las siguientes aeronaves quedan exentas del requisito de inscripción en el Registro de Matrícula de Aeronaves:*

*a) Alas delta y otras alas de vuelo libre: Se consideran alas delta y alas de vuelo libre aquellas aeronaves dotadas de estructuras sustentadoras, rígidas o semirrígidas, que precisan de la acción humana para el despegue y el aterrizaje, así como para desplazarse por la atmósfera.*

*b) Parapentes: Se consideran parapentes aquellas estructuras sustentadoras no rígidas, para cuyo despegue y aterrizaje se requiere únicamente el esfuerzo físico de sus ocupantes.*

*c) Parapentes motorizados: Se consideran parapentes motorizados o para motores aquellos parapentes que cuentan con un sistema de propulsión auxiliar, ya sea éste soportado por un ocupante o por una estructura auxiliar.*

*d) Otras aeronaves que precisen del esfuerzo físico para el despegue o el aterrizaje, aun cuando estén dotadas de un sistema de propulsión auxiliar para facilitar el despegue.*

*e) Microplaneadores: Se consideran microplaneadores aquellas aeronaves sin motor cuyo peso en vacío sea inferior a 80 kilogramos en el caso de monoplazas o 100 kilogramos en el de biplazas, incluidos los de lanzamiento a pie.*

*f) Otras aeronaves cuyo peso total al despegue, descontado el peso del piloto, sea inferior a 70 kilogramos.*

*g) Globos cautivos: Se consideran globos cautivos aquellos aeróstatos no susceptibles de ser tripulados, que principalmente se sostienen en el aire en virtud de su fuerza ascensional y que no se desplazan libremente en la atmósfera por cuanto permanecen amarrados a tierra o a un vehículo que se desplace sobre la superficie terrestre o acuática.*



*h) Globos libres no tripulados, cuyo peso máximo al despegue sea inferior a 6 kilogramos. Se consideran globos libres no tripulados aquellos aerostatos no susceptibles de ser tripulados ni controlados.*

*i) Las aeronaves no tripuladas cuyo diseño no esté sujeto a certificación conforme a lo previsto en su normativa específica.»*

Dos. Se modifica el apartado 4 del artículo 31 el cual queda redactado en los siguientes términos:

*«4. Se procederá a la cancelación de oficio en los siguientes casos:*

*a) Por resolución judicial firme.*

*b) En los casos en que su titular registral sea el poseedor de la aeronave en virtud de un título jurídico anotado cuya vigencia haya expirado, y no se haya aportado un nuevo título que acredite la continuidad en la posesión de la misma.*

*c) Por el transcurso de cinco años desde la fecha de cancelación temporal de una aeronave, de acuerdo con el artículo 32 sin que su titular registral haya solicitado la reanudación de la vigencia del certificado de matrícula.*

*d) En los casos de destrucción de la aeronave, o cuando ésta quedara inoperativa, si no se hubiera producido la cancelación de la misma a instancia de parte de acuerdo con lo establecido en las letras a) y b) del apartado 2, de este artículo.*

*Una aeronave queda inoperativa cuando no se haya renovado su certificado de revisión de aeronavegabilidad o documento equivalente en cinco años y su titular registral no haya presentado en ese tiempo una solicitud de cancelación. Podrá concederse una prórroga de hasta diez años, como máximo, para las aeronaves históricas, definidas conforme al anexo I del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 4 de julio de 2018 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (CE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo.*

*e) En los casos en que una aeronave obligada a estar matriculada haya dejado de estar sujeta a dicha obligación debido a un cambio en la normativa aplicable a la aeronave.*

*Antes de proceder a la cancelación de oficio, el Registro notificará al titular registral la incoación del expediente de cancelación, para que en un plazo de diez días hábiles pueda formular alegaciones.»*

**Disposición final cuarta.** *Modificación del Real Decreto 186/2016, de 6 de mayo, por el que se regula la compatibilidad electromagnética de los equipos eléctricos y electrónicos.*

El artículo 2, apartado 2, letra b) del Real Decreto 186/2016, de 6 de mayo, por el que se regula la compatibilidad electromagnética de los equipos eléctricos y electrónicos se sustituye por el siguiente texto:

*«b) Los siguientes equipos de aviación, se encuentren incluidos dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo y cuando estén exclusivamente destinados al uso aeronáutico en frecuencias aeronáuticas protegidas, distintos de los equipos destinados a controlar a distancia aeronaves no tripuladas:*



i) aeronaves, distintas a las aeronaves no tripuladas, y sus motores, hélices, componentes y equipo no instalado;

ii) aeronaves no tripuladas, así como sus motores, hélices, componentes y equipo no instalado, cuyo diseño esté certificado con arreglo a su normativa específica, y que estén destinados a funcionar únicamente en frecuencias atribuidas por el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones para un uso aeronáutico protegido.»

**Disposición final quinta.** *Modificación del Reglamento por el que se establecen los requisitos para la comercialización, puesta en servicio y uso de equipos radioeléctricos, y se regula el procedimiento para la evaluación de la conformidad, la vigilancia del mercado y el régimen sancionador de los equipos de telecomunicación, aprobado mediante Real Decreto 188/2016, de 6 de mayo.*

El apartado 3 del Anexo I del Reglamento por el que se establecen los requisitos para la comercialización, puesta en servicio y uso de equipos radioeléctricos, y se regula el procedimiento para la evaluación de la conformidad, la vigilancia del mercado y el régimen sancionador de los equipos de telecomunicación, aprobado mediante Real Decreto 118/2016, de 6 de mayo, se sustituye por el texto siguiente:

«3. Los siguientes equipos de aviación, se encuentren incluidos dentro del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo y cuando estén exclusivamente destinados al uso aeronáutico en frecuencias aeronáuticas protegidas, distintos de los equipos destinados a controlar a distancia aeronaves no tripuladas:

a) aeronaves, distintas a las aeronaves no tripuladas, y sus motores, hélices, componentes y equipo no instalado;

b) aeronaves no tripuladas, así como sus motores, hélices, componentes y equipo no instalado, cuyo diseño esté certificado con arreglo a su normativa específica y que estén destinados a funcionar únicamente en frecuencias atribuidas por el Reglamento de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones para un uso aeronáutico protegido.»

**Disposición final sexta.** *Modificación del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea.*

Se introducen las siguientes modificaciones en Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea:

Uno. Se modifica la letra a) del apartado primero del artículo 33, la cual queda redactada en los siguientes términos:

«a) Actividades de globo, aeromodelismo, ultraligeros y planeadores que efectúen vuelos en laderas, siempre y cuando no entrañen ningún riesgo ni molestias a las personas o bienes en la superficie.»

Dos. Se modifica la disposición adicional novena la cual pasa a tener la siguiente redacción:

«**Disposición final novena.** *Medidas de ejecución.*»



*En ejecución de lo dispuesto en el artículo 29.4, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en coordinación con ENAIRE, adoptará los modelos de formulario, certificados y procedimientos de coordinación previstos en dicho precepto para hacer uso de las exenciones ATFM.»*

**Disposición final séptima.** *Modificación de la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles.*

La Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, por la que se establecen disposiciones complementarias sobre las marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles, queda redactada en los siguientes términos:

Uno. La letra b) del apartado primero del artículo 2 se sustituye y pasa a tener la siguiente redacción:

*«b) Aeronave no tripulada, cualquier aeronave que opere o esté diseñada para operar de forma autónoma o para ser pilotada a distancia sin un piloto a bordo.»*

Dos. El apartado segundo del artículo 5 se modifica y pasa a quedar redactado de la siguiente forma:

*«2. La placa de identificación se fijará a la aeronave en un lugar visible, cerca de una entrada principal o, en el caso de una aeronave no tripulada, se fijará, de modo que sea visible, cerca de la entrada o el compartimento principal, o bien, se fijará de modo que sobresalga, en la parte exterior de la aeronave si no hay entrada o compartimento principal.»*

**Disposición final octava.** *Preceptos que tienen rango de Orden Ministerial.*

La disposición final séptima, por la que se modifica la Orden FOM/1687/2015, de 30 de julio, tiene rango de orden ministerial.

**Disposición final novena.** *Normativa de aplicación supletoria.*

En lo no previsto expresamente en este real decreto en materia de procedimiento administrativo, es de aplicación lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, así como el Reglamento de Inspección Aeronáutica, aprobado mediante Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, cuando éste resulte aplicable.

**Disposición final décima.** *Actualización de referencias.*

Las referencias al Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, deben entenderse realizadas al Reglamento de Ejecución, al Reglamento Delegado o a este real decreto, según corresponda.

**Disposición final undécima.** *Títulos competenciales.*

Los apartados 1 y 2 del artículo 4 sobre autoridades competentes para la evaluación, notificación y supervisión de los organismos de evaluación de la conformidad, se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.13.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Los artículos 6.2, 42 a 44, ambos inclusive, se dictan al amparo del artículo 149.1.29.<sup>a</sup> de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de seguridad pública.

Las disposiciones finales cuarta y quinta se dictan al amparo del artículo 149.1.21.<sup>a</sup> de la Constitución, por el que se atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de telecomunicaciones.



El resto de este real decreto se dicta al amparo del artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y matriculación de aeronaves.

**Disposición final duodécima.** *Habilitación normativa.*

Se habilita al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para dictar las disposiciones de aplicación y desarrollo de este real decreto y, en particular, para establecer un régimen simplificado para la certificación de operadores de UAS que pretendan realizar actividades o servicios no EASA de LCI y SAR de conformidad con el artículo 17.4 de este real decreto.

**Disposición final decimotercera.** *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.