



Ayuntamiento de Pilas

ANUNCIO

La Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, regula en su Título VI la iniciativa legislativa y la potestad normativa de las Administraciones Públicas.

Su objetivo principal es incrementar la participación de la ciudadanía en el procedimiento de elaboración de normas. Por ello es necesario, cuando la norma afecte a los derechos e intereses legítimos de las personas, sustanciar un trámite de publicación en el portal web de la entidad local.

Se pretende dar audiencia a los ciudadanos afectados y recabar cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades.

Elaborado el texto del borrador del Reglamento de uso de aeronaves pilotadas por control remoto "UAS" por el cuerpo de Policía Local del Pilas, Unidad Libélula, se publica en el Portal Web este Ayuntamiento [www.pilas.es] con el objeto de dar audiencia a los ciudadanos afectados y recabar cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades durante el plazo de 10 días a contar desde el día siguiente al de publicación del presente anuncio en la web municipal, mediante su presentación en cualquiera de los lugares indicados en el artículo 16 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Podrán presentarse en el Registro de este Ayuntamiento o a través de la Sede Electrónica <https://pilas.sedelectronica.es>

En este contexto, y al objeto de cumplimentar lo dispuesto en el artículo 133 de la Ley 39/2015, se procede a publicar el texto del borrador del Reglamento de uso de aeronaves pilotadas por control remoto "UAS" por el cuerpo de Policía Local del Pilas, Unidad Libélula en la web municipal.

"REGLAMENTO DE USO DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO "UAS" POR EL CUERPO DE POLICÍA LOCAL DE PILAS. UNIDAD LIBELULA

INTRODUCCIÓN:

En virtud de lo expuesto en el nuevo **Real Decreto 517/2024 de 4 de Julio**, por el que se desarrolla el régimen jurídico para la utilización civil de sistemas de aeronaves no tripuladas (**UAS**), y se modifican diversas normas reglamentarias en materia de control a la importación de determinados productos respecto a las normas aplicables en materia de seguridad de los productos; demostraciones aéreas civiles; lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas; matriculación de aeronaves civiles; compatibilidad electromagnética de los equipos eléctricos y electrónicos; Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea; y notificación de sucesos de la aviación civil y por el cual también deroga 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 el **Real Decreto 552/2014, de 27 de junio**, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los





Ayuntamiento de Pilas

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.

1. Para la realización de operaciones **Actividades o servicios NO EASA** realizados directamente por un organismo investido de autoridad pública, les será aplicable el Reglamento Base, el Reglamento Delegado y el Reglamento de Ejecución, con las salvedades previstas en las disposiciones específicas y exenciones de este capítulo, y las demás previstas para dichas actividades o servicios en este real decreto, sin que en ningún caso les resulte de aplicación lo previsto en el capítulo II, como así lo especifica el **artículo 12 del RD517/2024 del 4 de Junio**.

2. **A las operaciones de policía atribuidas a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad por la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, y normativa concordante, a las operaciones de aduanas, a las de vigilancia del tránsito viario realizadas directamente por la Dirección General de Tráfico, y a las operaciones realizadas por el Centro Nacional de Inteligencia, únicamente les será de aplicación lo dispuesto en los capítulos I y II**, estando en cuanto a la prohibición de sobrevuelo de las instalaciones prevista en el artículo 32 a las funciones que, en relación con dichas instalaciones, correspondan a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, al Servicio de Vigilancia Aduanera, a la Dirección General de Tráfico, o al Centro Nacional de Inteligencia.

3. La utilización del espacio aéreo y zonas geográficas de UAS, por parte de las policías locales como **actividad NO EASA Directas** a excepción de las zonas de seguridad militar artículo 38, zonas de seguridad operacional en entorno de aeródromos, helipuertos y espacios aéreo controlado (**CTR**), de información de vuelos (**FIZ**) **artículos 41 y 42**, medioambientales **artículo 37 b** y de protección de las instalaciones e infraestructuras en las que se presta servicios esenciales para la comunidad **artículo 39**, las Unidades Policiales, tendrán que establecer y contar con autorizaciones correspondientes a cada uno de los titulares o responsable de cada zona específica establecida.

El resto de zonas geográficas de **UAS generales Zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad ciudadana y la protección de personas y bienes en entornos urbanos**, no son de aplicación a las operaciones realizadas en ejecución de actividades o **servicios NO EASA Directas**, como lo especifica el **artículo 40.5**.

4. Sin perjuicio de la sujeción a las disposiciones a que se refiere el artículo 20.2 y de las obligaciones de notificación de accidentes e incidentes graves conforme a lo previsto en el Reglamento (UE) 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, así como Reglamento Delegado (UE) **945/2019 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 y el Reglamento de Ejecución (UE) **947/2019 de la Comisión de 24 de mayo de 2019** relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas. Estas operaciones se realizarán, en todo caso, conforme a las condiciones establecidas en los protocolos adoptados al efecto por el organismo público **responsable de la prestación del servicio o realización de la actividad y en el caso de las funciones atribuidas a las policías locales, en los respectivos Reglamentos de Policías Locales, de modo que no se ponga en peligro a otros usuarios del espacio aéreo y a las personas y bienes subyacentes**.

Además, las operaciones de los sistemas de aeronaves pilotadas por control remoto (**UAS**) en el ejercicio de estas actividades **NO EASA**, se ajustarán a lo establecido





Ayuntamiento de Pilas

por el organismo público responsable de la prestación del servicio o realización de la actividad que, en todo caso, será responsable de:

- a) Autorizar la operación.
- b) Establecer los requisitos que garanticen que los pilotos remotos y en su caso, los observadores, cuentan con la cualificación adecuada para realizar las operaciones en condiciones de seguridad que, en todo caso, deberán respetar los mínimos establecidos para su actividad o servicios Policiales **NO EASA**.
- c) Asegurarse de que la operación puede realizarse en condiciones de seguridad y cumple el resto de los requisitos exigibles conforme a lo previsto en este apartado.

5. En el ejercicio de esta habilitación normativa, este reglamento establece las condiciones y protocolos en los que el Cuerpo de Policía Local de Pilas – Unidad Libélula, realizará las operaciones aéreas con aeronaves pilotadas por control remoto (**UAS**) en el ejercicio de sus funciones atribuidas por la **Ley Orgánica 2/86, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad** y por la **Ley 6/2023, de 7 de Julio, de coordinación de Policías Locales de la Junta de Andalucía**.

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1. Objeto y motivación.

Este reglamento tiene por objeto establecer las normas de aplicables a las operaciones aéreas de Policía, mediante aeronaves pilotadas por control remoto, atribuidas por la **Ley Orgánica 2/86, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad** y por **Ley 6/2023, de 7 de Julio, de coordinación de Policías Locales de la Junta de Andalucía**, al Cuerpo de Policía Local de Pilas. Por tanto, las aeronaves pilotadas por control remoto utilizadas por el Cuerpo de la Policía Local de Pilas – Unidad Libélula, en funciones de Policía tendrán la consideración de aeronaves de Estado en virtud de lo establecido en el Artículo 3, apartado b, del Convenio de Aviación Civil Internacional de 1944 (Convenio de Chicago), en el Artículo 14 de la Ley 48/1960, de 21 de Julio, sobre Navegación Aérea y en el Artículo 1.1 del Real Decreto 57/2002, de 18 de Enero, por el que se establece el Reglamento de Circulación Aérea.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

El presente reglamento es de aplicación en el término municipal de la ciudad de Pilas, sin perjuicio de lo dispuesto en el **art. 2 de Ley 6/2023, de 7 de Julio, de coordinación de Policías Locales de la Junta de Andalucía**.

Artículo 3. Requisitos generales de uso de las aeronaves pilotadas por control remoto. Sin perjuicio del cumplimiento del resto de los requisitos establecidos en este reglamento, el uso de aeronaves pilotadas por control remoto por parte del Cuerpo de policía local de Pilas – Unidad Libélula requerirá, en todo caso, que su diseño y características permitan al piloto intervenir en el control del vuelo, en todo momento.

El piloto remoto será, en todo momento, el responsable de detectar y evitar posibles colisiones y otros peligros.

Artículo 4. Definiciones.

A los efectos de este reglamento, se entenderá por:

1. **Sistema Aéreo no tripulado (UAS):** Sistema o aeronave no tripulada, dirigida a distancia desde una estación de pilotaje remoto, por un piloto, sistema autónomo





Ayuntamiento de Pilas

de navegación de vuelo o I.A (inteligencia Artificial). Conjunto de elementos configurables integrado por una aeronave pilotada por control remoto (UAS), su estación o estaciones de pilotaje remoto conexas, los necesarios enlaces de mando y control y cualquier otro elemento de sistema que pueda requerirse en cualquier momento durante la operación de vuelo.

2. **Condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC):** Condiciones meteorológicas expresadas en términos de visibilidad, distancia de las nubes y techo de nubes, iguales o mejores a las establecidas en SERA.5001 del anexo del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1035/2011 y los Reglamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 y (UE) n.º 255/2010 (en adelante Reglamento SERA), y normativa de desarrollo y aplicación.
3. **Detectar y evitar:** Capacidad de ver, captar o descubrir la existencia de tránsito en conflicto u otros peligros y adoptar las medidas apropiadas conforme a las reglas del aire.
4. **Estación de pilotaje remoto:** Componente de un sistema de aeronave pilotada por control remoto (UAS) que contiene los equipos utilizados para pilotar la aeronave.
5. **NOTAM:** Aviso distribuido por medio de telecomunicaciones que contiene información relativa al establecimiento, condición o modificación de cualesquiera instalaciones, servicios, procedimientos o peligros aeronáuticos que es indispensable conozca oportunamente el personal que realiza operaciones de vuelo.
6. **Masa máxima al despegue (MTOW):** Máxima masa, incluyendo la carga de pago, y el combustible o las baterías en caso de motores eléctricos, para la que el fabricante ha establecido que la aeronave puede realizar la maniobra de despegue con seguridad, cumpliendo con todos los requisitos de certificación, cuando proceda ésta, o, en otro caso, teniendo en cuenta la resistencia estructural de la aeronave u otras limitaciones.
7. **Observador:** Persona designada por el operador que, mediante observación visual de la aeronave pilotada por control remoto (UAS), directa y sin ayudas que no sean lentes correctoras o gafas de sol, ayuda al piloto en la realización segura del vuelo.
8. **Organizaciones de formación:** Organización conforme al anexo VII del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011 (**ATO**), escuela de ultraligeros, escuela de vuelo sin motor, o aquellas organizaciones de formación de pilotos remotos habilitadas por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
9. **Operación dentro del alcance visual del piloto (VLOS, por sus siglas en inglés «Visual Line of Sight»):** Operación en que el piloto mantiene contacto visual directo con la aeronave pilotada por control remoto (RPA), sin la ayuda de dispositivos ópticos electrónicos que no sean lentes correctoras o gafas de sol.
10. **Operación dentro del alcance visual extendido (EVLOS, por sus siglas en inglés «Extended Visual Line of Sight»):** Operaciones en las que el contacto visual directo con la aeronave se satisface utilizando medios alternativos, en particular, observadores en contacto permanente por radio con el piloto.
11. **Operación más allá del alcance visual del piloto (BVLOS, por sus siglas en inglés «Beyond Visual Line of Sight»):** Operaciones que se realizan sin contacto visual directo con la aeronave pilotada por control remoto (UAS).
12. **Piloto remoto (en adelante operador):** Persona designada por el operador para realizar las tareas esenciales para la operación de vuelo de una aeronave pilotada





Ayuntamiento de Pilas

por control remoto (UAS), que manipula los controles de vuelo de la misma durante el vuelo.

13. **Espacio aéreo temporalmente restringido (TRA):** Volumen definido de espacio aéreo para uso temporal específico de una actividad, y a través del cual no se puede permitir el tránsito de otro tráfico, de aeronaves de estado, aeronaves de las FFCCSS, emergencias y aeronaves debidamente autorizadas.
14. **Zona geográfica de UAS:** Parte del espacio aéreo establecida por la autoridad competente que facilita, restringe o excluye operaciones de UAS con el fin de gestionar los riesgos para la seguridad, la protección, la privacidad, la protección de datos personales o el medio ambiente.
15. **Zonas Geográficas de UAS generales de protección medioambiental de espacio ZEPA o MITECO:** Zona de especial protección de aves, propuestas por las distintas administraciones competentes. Estas, junto con las Zonas de Especial Conservación (ZEC, LER), componen la Red Natura 2000.
16. **Zonas Geográficas de UAS generales de protección de instalaciones e infraestructuras en las se prestan servicios esenciales para la comunidad:** Son aquellas en las que existen infraestructuras o instalaciones que, de acuerdo con su normativa específica, prestan servicios esenciales para la comunidad (zonas industriales, eléctricas, solares etc...)
17. **Zonas Geográficas de UAS generales seguridad militar, de la Defensa Nacional y de la seguridad del Estado:** Zonas de interés para la Defensa nacional, de seguridad de las instalaciones militares o de las instalaciones civiles declaradas de interés militar y las de acceso restringido a la propiedad por parte de extranjeros y sus zonas de seguridad, conforme a lo dispuesto en la **Ley 8/1975, de 12 de marzo**, de zonas e instalaciones de interés para la Defensa Nacional, y en su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real **Decreto 689/1978, de 10 de febrero**, y normativa concordante y de desarrollo.
18. **Zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad operacional en el entorno de los aeródromos o helipuertos, civiles o militares, espacio aéreo controlado CTR o de información de vuelo FIZ:** Aeródromos civiles de uso público y aeródromos militares de cualquier tipo, cuando en ambos casos no sean helipuertos, aeropuertos civiles y los volúmenes de espacio aéreo controlado y de las zonas de información de vuelo (en adelante, «FIZ», por sus siglas en inglés de «**Flight Information Zone**»), son zonas geográficas de UAS generales de seguridad operacional en dichos espacios.
19. **Zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad ciudadana y la protección de personas y bienes en entornos urbanos:** Núcleos de población con áreas consolidadas por la edificación; Áreas residenciales, comerciales o industriales cuyos terrenos cuenten, acumulativamente, al menos, con accesos rodados, vías públicas pavimentadas para acceso peatonal, evacuación de aguas y alumbrado público y Áreas recreativas, que sean de acceso público y en las existan construcciones o instalaciones, permanentes o eventuales para el ocio, el recreo o el deporte, entre las que, en todo caso, se encuentran las playas que reúnan ambos requisitos así como los parques o jardines de competencia de las Entidades locales.
20. **Concentraciones de personas:** Reuniones en las que las personas no pueden evitar el impacto de un UAS en caída libre debido a la densidad de personas y el espacio en el que se encuentran reunidas.
21. **Personas no participantes en la operación:** Personas que no participa en la operación UAS, ni directa ni indirectamente y que podría verse afectada por la





Ayuntamiento de Pilas

operación UAS, que no está al corriente de las instrucciones y las precauciones de seguridad dadas por el operador.

22. **Consciencia Situacional:** Es la percepción de uno mismo y su aeronave en relación al ambiente dinámico del vuelo, con capacidad para pronosticar lo que ocurrirá basado en la percepción del entorno (saber y conocer lo que ocurre en cada momento para poder gestionar los riesgos).
23. **Mercancía peligrosa:** Cualquier artículo o sustancia que la aeronave transporte y que pueda suponer un peligro para la salud, la seguridad, los bienes o el medio ambiente en caso de incidente o accidente.
24. **Función de Geoconsciencia:** Función que, sobre la base de los datos facilitados por los Estados miembros, detecta una posible violación de las limitaciones del espacio aéreo y alerta a los pilotos a distancia para que puedan tomar medidas inmediatas y eficaces para evitar esa violación.
25. **Sistema de identificación a distancia directa (DRI):** Sistema que garantiza la emisión local de información sobre las aeronaves no tripuladas en funcionamiento, incluido el marcado de estas aeronaves, de modo que esta información pueda obtenerse sin acceder físicamente a las aeronaves.
26. **Modo sígueme:** Modo de funcionamiento de un UAS en el que la aeronave no tripulada sigue constantemente al piloto a distancia dentro de un radio predeterminado.
27. **Modo de baja velocidad:** sistema que permite reducir la velocidad del UAS de 3 m/s (10 km/h) y permite reducir la distancia horizontal a 5 metros de las personas que no participan en la operación, lo que facilita enormemente la operación del UAS.

Artículo 5. Supervisión, control y régimen sancionador.

1. El ejercicio de las actividades y la realización de los vuelos regulados en este Reglamento, así como el cumplimiento de los requisitos establecidos en él, están sujetos a la supervisión y control de la Jefatura del Cuerpo de policía Local de Pilas.
2. Lo dispuesto en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de la responsabilidad del piloto al mando de la aeronave pilotada por control remoto de asegurarse que las operaciones se realizan con sujeción a las disposiciones de este reglamento y de las establecidas por el **Real Decreto 517/2024, de 4 de Junio, Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019 y el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión de 24 de mayo de 2019**, que les sean de aplicación.

Artículo 6. Requisitos de los sistemas de aeronaves pilotadas por control remoto operadas por el Cuerpo de Policía local de Pilas – Unidad Libélula.

El **Real Decreto 517/2024, de 4 de Junio** establece en su Capítulo III artículos 14 y 18 y Capítulo V artículo 35 los requisitos de identificación, matriculación, aeronavegabilidad, requerimientos del enlace de mando y control, así como lo relativo a las organizaciones de diseño y producción y mantenimiento, así como en su Disposición Final tercera y el **ANEXO II**, siendo por tanto de obligado cumplimiento por parte del Cuerpo de Policía Local de Pilas.

Artículo 7. Obligaciones en materia de registro de operadores de UAS de actividades o servicios **NO EASA**.

En los supuestos previstos en el **artículo 14, apartado 5 del Reglamento de Ejecución** y cuando utilicen los **UAS** a que se refiere dicho precepto, los





Ayuntamiento de Pilas

organismos investidos de autoridad pública responsables de la respectiva **actividad o servicio NO EASA** deberán inscribirse como operadores en el Registro de operadores UAS de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, previamente a la realización de las correspondientes actividades o servicios, estando sujetos al cumplimiento de lo previsto en el artículo 14 del citado Reglamento de Ejecución y en el capítulo VI, sección 1.^a, de este real decreto.

Se exceptúa de la obligación de inscripción en el Registro de operadores UAS prevista en el apartado anterior a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad regulados por la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, al Centro Nacional de Inteligencia, la Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera y la Dirección General de Tráfico, sin perjuicio de su inscripción voluntaria conforme a lo previsto en el artículo 49, apartado 2.

Artículo 8. Identificación de las aeronaves DRI

Como lo especifica el **artículo 15 del RD 517/2024 de 4 de Junio**; Por motivos de seguridad pública, siempre y cuando se apliquen medidas de atenuación complementarias que garanticen niveles de seguridad equivalentes, podrán operar sin cumplir el 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** en operaciones contra el crimen organizado, terrorismo o amenazas muy graves a la seguridad ciudadana, así como las dirigidas a prevenir y evitar los peligros, amenazas o agresiones contra la independencia o integridad territorial de España, los intereses nacionales y la estabilidad del Estado de Derecho o sus instituciones, por parte de:

- Las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado dependientes del Gobierno de la Nación o los Cuerpos de Policía dependientes de las Comunidades Autónomas.
- La Dirección Adjunta de Vigilancia Aduanera.
- El Centro Nacional de Inteligencia.

Artículo 9. Requisitos de los equipos UAS

Las aeronaves UAS de la Policía Local de Pilas – Unidad Libélula, poseen como así lo especifica 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»)

- Sistema de terminación segura del vuelo. Además, en operaciones realizadas en núcleo urbano o reuniones de personas al aire libre, se deberá instalar un dispositivo de limitación de energía de impacto, determinado por el estudio aeronáutico de seguridad.
- Sistema que garantiza que la aeronave opere dentro de las limitaciones establecidas, incluyendo el volumen operacional.
- Sistema para que el piloto conozca en cada momento la posición de la aeronave.
- Sistema de vuelo autónomo que permite el retorno automático al punto de despegue o a la posición de la estación de control remoto. **“RTH Return To Home”**
- Luces, pintura u otros elementos que garantizan su visibilidad, durante sus





Ayuntamiento de Pilas

operaciones.

- Medios técnicos nuevos que puedan surgir y refuercen la seguridad de los vuelos, siempre y cuando sean razonablemente accesibles

Artículo 10. Custodia y mantenimiento de los equipos

La custodia del equipo durante la operación es responsabilidad del operador. Esto incluye:

- Correcto almacenaje durante el transporte del equipo (en su maleta o bolsa de transporte).
- Correcto almacenaje mientras el sistema no esté operando por el operador (en su maleta o bolsas de transporte y bajo llave).
- Correcto almacenaje de las baterías (bolsas ignífugas y apartado del resto de sistemas).
- El mantenimiento del equipo será responsabilidad del ayuntamiento del cuerpo policial de Pilas - Unidad Libélula, que posee el equipo, derivando su gestión al servicio técnico del fabricante. Por otro lado, el control básico y rutinario lo realizará el operador, poniendo en conocimiento al coordinador de la Unidad UAS cualquier deficiencia que detecte.

CAPÍTULO II

CONDICIONES Y REGLAS PARA LA UTILIZACIÓN DEL ESPACIO AÉREO POR PARTE DE LA POLICÍA LOCAL DE PILAS - UNIDAD LIBELULA

Artículo 11. Condiciones de uso.

1. En condiciones meteorológicas de vuelo visual (**VMC**) podrán realizarse vuelos diurnos y nocturnos con sujeción a las limitaciones que establezcan los estudios aeronáuticos de seguridad realizados al efecto.
2. Dentro del alcance visual del piloto (**VL0S**) o de observadores que estén en contacto directo por radio con éste (**EVLOS**), a una altura sobre el terreno no mayor de 400 pies (120 metros), o sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 500 pies (150 metros) desde la aeronave.
3. Más allá del alcance visual del piloto (**BVLOS**), siempre dentro del alcance directo de la emisión por radio de la estación de pilotaje remoto que permita un enlace de mando y control efectivo.
4. La operación sobre aglomeraciones de edificios en casco urbano, de reuniones de personas al aire libre y aquéllas que se realicen más allá del alcance visual del piloto (**BVLOS**) por aeronaves que no dispongan de certificado de aeronavegabilidad, deberá ajustarse a las limitaciones y condiciones establecidas en un estudio aeronáutico de seguridad realizado al efecto en el que se contemplen todos los posibles fallos de la aeronave y sus sistemas de control, incluyendo la estación de pilotaje remoto y el enlace de mando y control, **sistema de limitación y reducción de energía de impactos (paracaídas)**, así como sus efectos.
5. La realización de estas operaciones por aeronaves que cuenten con certificado de aeronavegabilidad se ajustará a las limitaciones y condiciones de dicho certificado. 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.
6. Cuando La operación de **UAS**, se realice dentro de la **zona geográfica de UAS** de que se trate, ya sea general o particular, se exija la previa coordinación entre los operadores de **UAS** con los gestores de aeródromos, **helipuertos y proveedores**





Ayuntamiento de Pilas

ATS afectados, la operación no podrá realizarse en ningún caso salvo que se cuente con coordinación o respuesta afirmativa expresa de todos y cada uno de los gestores de **aeródromos, helipuertos y proveedores ATS** afectados por dichas zonas geográficas de **UAS**.

Se solicitará la coordinación a los gestores de **aeródromos, helipuertos 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 éstas, como así lo contempla el **artículo 43 del RD 517/2024 de 4 de Junio**.

Artículo 12. Reglas.

Debido a la consideración del Municipio de Pilas como **Industrial y Comercial**, aumentando su población considerablemente en horario comercial, se establece tres líneas de tiempo o periodos definidos, determinantes a la hora de valorar un mayor o menor riesgo operacional de vuelo con las **UAS**.

- **Periodo de “Temporada estival”:** Los meses de Julio y Agosto.
- **Periodo de “Temporada intermedia”:** Los meses de Junio y Septiembre.
- **Periodo de “Temporada no estival”:** Los meses comprendidos entre Octubre y Mayo.
- **Fiestas Populares de interés turístico:** Navidad, Semana Santa, feria de Pilas, Rocio etc...

Artículo 13. Zonas de Riesgo Operacional.

Se valora el riesgo Operacional considerando en todo momento que el municipio de Pilas se encuentra fuera zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad operacional en el entorno de los aeródromos o helipuertos, civiles o militares, espacio aéreo controlado CTR o de información de vuelo FIZ.

Pero se tendrá en cuenta, con la nueva escenificación ofrecida por **AESA-ENAIRE**, que Pilas se encuentra dentro de zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad ciudadana y la protección de personas y bienes en entornos urbanos (aglomeraciones de edificios y personas al aire libre, que concurren en fiestas populares, cabalgatas, procesiones, mercadillo municipal etc....)

- **“TEMPORADA ESTIVAL”:** (Meses de Julio, Agosto), las zonas en las que se dividirá el Término Municipal serán las siguientes:
 1. **Zonas de riesgo bajo o áreas verdes:** zonas de cultivo, rústicas, forestales, urbanas con viviendas diseminadas, arboledas, zonas llanas.
 2. **Zonas de riesgo medio o áreas amarillas:** zonas urbanas unifamiliares no adosadas de baja altura (urbanizaciones), Polígonos Industriales, zonas de protección medio ambiental **MITICO o ZEPA**, bajo las condiciones establecidas en las autorizaciones pertinentes.
 3. **Zonas de riesgo alto o áreas rojas:** Todo el casco Urbano de Pilas, a excepción de las calles o avenidas nombradas en la zona amarilla, que se encuentran dentro del casco urbano. Entre ellas, zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad ciudadana y la protección de personas y bienes en entornos urbanos (aglomeraciones de edificios y personas al aire libre, que concurren en fiestas populares, cabalgatas, procesiones, mercadillo municipal etc....)
- **“TEMPORADA INTERMEDIA”:** (Junio y Septiembre), las zonas en las que se dividirá el Término Municipal serán las siguientes:
 1. **Zonas de riesgo bajo o áreas verdes:** Zonas de cultivo, rústicas, forestales, urbanas con viviendas diseminadas, arboledas, zonas llanas.
 2. **Zonas de riesgo medio o áreas amarillas:** Zonas urbanas unifamiliares no





Ayuntamiento de Pilas

adosadas de baja altura (urbanizaciones), Polígonos Industriales, zonas de protección medio ambiental **MITECO o ZEPA**, bajo las condiciones establecidas en las autorizaciones pertinentes.

3. **Zonas de riesgo alto o áreas rojas:** Todo el casco Urbano de Pilas calles o avenidas nombradas en la zona amarilla, que se encuentran dentro del casco urbano. Entre ellas, zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad ciudadana y la protección de personas y bienes en entornos urbanos (aglomeraciones de edificios y personas al aire libre, que concurren en fiestas populares, cabalgatas, procesiones, mercadillo municipal etc....)
- **“TEMPORADA NO ESTIVAL”:** (Meses entre Octubre y Mayo), excepcionado las fiestas de Navidad, Semana Santa, Feria de Pilas y Rocío. Las zonas en las que se dividirá el Término Municipal serán las siguientes:
 1. **Zonas de riesgo bajo o áreas verdes:** Zonas de cultivo, rústicas, forestales, urbanas con viviendas diseminadas, arboledas, zonas llanas.
 2. **Zonas de riesgo o área amarilla:** Zonas urbanas unifamiliares no adosadas de baja altura (urbanizaciones), Polígonos Industriales, zonas de protección medio ambiental **MITECO o ZEPA**, bajo las condiciones establecidas en las autorizaciones pertinentes.
 3. **Zona de riesgo o área roja:** Todo el casco Urbano de Pilas, a excepción de las calles o avenidas nombradas en la zona amarilla, que se encuentran dentro del casco urbano. Entre ellas, zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad ciudadana y la protección de personas y bienes en entornos urbanos (aglomeraciones de edificios y personas al aire libre, que concurren en fiestas populares, cabalgatas, procesiones, mercadillo municipal etc....)
- **“FIESTAS POPULARES DE INTERES TURISTICO”:** Durante el tiempo en el que transcurran todas las fiestas, dentro del término municipal de Pilas (Navidad, Semana Santa, feria de Pilas y Rocío, conciertos, mercadillos, actividades deportivas etc..., Las zonas en las que se dividirá el Término Municipal, tendrán la misma consideración que las de la **“Temporada Estival”** al coincidir también algunas en esa misma época y otras por tener las mismas concentraciones de personas al aire libre.

En algunas ocasiones el Jefe de Operaciones bajo la supervisión del Jefe de la Policía Local de Pilas, perfeccionarán la seguridad operacional de la actividad, debiendo en algunas ocasiones coordinar a través de **enaire planea o subdelegación de Gobierno en Sevilla** el lanzamiento de **NOTAM o ATR** para mayor seguridad.

Artículo 14. Operaciones en Función de la zona de Riesgo Operacional.

Teniendo como premisa fundamental la seguridad de las operaciones aéreas, para la realización de éstas se dividirá el término municipal en tres tipos de zonas, establecidas en función del nivel de riesgo operacional de vuelo sobre las mismas (**zona o áreas verdes, amarillas y rojas**).

- A. **Zona de riesgo bajo o área verde:** Vuelos rutinarios, diurnos y nocturnos, en **VLOS**, pudiendo realizar operaciones **BVLOS**, que permitan al **operador de UAS** desarrollar, evaluar y elaborar correctamente, los procedimientos normales de su actividad en el Manual de Operaciones, así como los procedimientos anormales y emergencias
Se podrá realizar operaciones **BVLOS**, fuera de los casos anteriores, si se produce una situación de emergencia, con autorización previa del inmediato superior (oficial,





Ayuntamiento de Pilas

encargado de servicio o Jefe de operaciones).

ZONAS DE ATERRIZAJE

En las zonas de riesgo bajo o áreas verdes se establecerán zonas de aterrizaje de emergencia y de terminación segura del vuelo evitando las zonas forestales y Protegidas o de difícil acceso por el riesgo de incendio de la aeronave al impactar contra el suelo.

- B. **Zona de riesgo medio o área amarilla:** Vuelos, diurnos y nocturnos, cuando se produzca una situación de emergencia que así lo aconseje, con autorización previa del Encargado de Servicio, siempre en **VLOS**, con autorización previa del inmediato superior (oficial, encargado de servicio o Jefe de operaciones).

Solo podrán realizarse operaciones **BVLOS** cuando sea **estrictamente necesario** y cuando la Patrulla Policial no pueda desplazarse en un tiempo razonable a las proximidades del lugar de la emergencia, así como el desarrollo de los vuelos de prueba necesarios, bajo zona acotada, con el objetivo de disminuir el riesgo en futuras operaciones programadas.

ZONAS DE ATERRIZAJE

En las zonas o áreas de riesgo medio o amarillo se establecen zonas de aterrizaje de emergencias y de terminación segura del vuelo, evitando las zonas de urbanizaciones.

- C. **Zona de riesgo alto o área roja:** vuelos, diurnos y nocturnos, solo ante situaciones de grave riesgo y previa autorización del Encargado de Servicio, siempre en **VLOS**, con autorización previa del inmediato superior (oficial, encargado de servicio o Jefe de operaciones).

Solo podrán realizarse operaciones **BVLOS** cuando sea **estrictamente necesario** y cuando la Patrulla Policial no pueda desplazarse en un tiempo razonable a las proximidades del lugar de la emergencia, así como el desarrollo de los vuelos de prueba necesarios, bajo zona acotada, con el objetivo de disminuir el riesgo en futuras operaciones programadas.

ZONAS DE ATERRIZAJE

En las zonas de riesgo alto o áreas rojas se establecerán zonas de aterrizaje de emergencia protegidas físicamente en los edificios de altura, previo consentimiento de la propiedad. En previsión de un fallo en la aeronave que no le permita alcanzar la zona de aterrizaje prevista inicialmente.

Así mismo, la zona limítrofes a al municipio (zona forestal) se establecerá como zona de terminación segura del vuelo en caso de no poder tomar tierra sin riesgo en ninguna de las zonas de aterrizaje de emergencia.

Artículo 15. Excepciones de limitaciones en las operaciones de riesgo medio o aérea amarilla y de riesgo alto o área roja.

Se podrá realizar vuelos en cualquiera de las zonas señaladas, siempre en **VLOS**, en aquellas operaciones con vuelos planificados por la Jefatura de la Policía Local, bajo sus órdenes directas y el Jefe de Operaciones. Esta planificación estará basada en las limitaciones y condiciones marcadas en un estudio aeronáutico de seguridad (**EARO**).

Con el fin de establecer los vuelos de prueba necesarios para demostrar que estas operaciones, previamente programadas por la Jefatura, pueden realizarse con seguridad, sería conveniente que los **operadores de UAS** actuantes sean conocedores de dichas instrucciones con al menos **(1) una semana de antelación**, debiendo ampliarse el plazo de **(2) dos semanas**, si las operaciones





Ayuntamiento de Pilas

requieren la solicitud de un **NOTAM** o segregación del espacio aéreo (**TRA**) en vuelos **BVLOS**.

El sobrevuelo por las zonas reseñadas estarán autorizadas, tanto en **VLOS** como en **BVLOS**, cuando sea necesario la actuación del UAS como primer interviniente, en aras a la protección de la integridad física tanto de los Agentes actuantes como de terceros, siempre bajo la determinación del inmediato superior (Oficial, encargado de servicio o Jefe de Operaciones) y bajo las condiciones y limitaciones establecidas en el estudio aeronáutico de seguridad (**EARO**).

CAPÍTULO III **REQUISITOS DE LAS OPERACIONES AÉREAS DEL CUERPO DE LA POLICÍA** **LOCAL DE PILAS - UNIDAD LIBELULA**

Artículo 16. Obligaciones generales.

El Cuerpo de Policía Local de Pilas - Unidad Libélula, deberá cumplir los siguientes requisitos:

- a) Disponer de la documentación relativa a la caracterización de las aeronaves que vaya a utilizar, incluyendo la definición de su configuración, características y prestaciones, así como los procedimientos para su pilotaje. Esta documentación podrá incorporarse al manual de vuelo o documento equivalente. Como se especifica 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, («Reglamento Delegado»).
- b) Haber realizado un estudio aeronáutico de seguridad (**EAS**) de la operación u operaciones, en el que se constate que pueden realizarse con seguridad. Este estudio, que podrá ser genérico o específico para un área geográfica o tipo de operación determinado, tendrá en cuenta las características básicas de la aeronave o aeronaves a utilizar y sus equipos y sistemas.
- c) El fabricante de las aeronaves pilotadas por control remoto (**UAS**) utilizadas por el Cuerpo de Policía Local de Pilas - Unidad Libélula, en su caso, el titular de su certificado de tipo deberá elaborar y desarrollar un manual o conjunto de manuales que describan su funcionamiento, mantenimiento e inspección. Estos manuales deberán incluir directrices para realizar las tareas necesarias de inspección, mantenimiento y reparación a los niveles adecuados y específicos de la aeronave y sus sistemas asociados (**UAS**), y deberán proporcionarse al Cuerpo de la Policía Local de Pilas - Unidad Libélula, junto con la aeronave en el momento del suministro de éstas.

El Cuerpo de la Policía Local de Pilas - Unidad Libélula, será el responsable del mantenimiento y la conservación de la aeronavegabilidad, debiendo ser capaz de demostrar en todo momento que la aeronave pilotada por control remoto (**UAS**) y sus sistemas asociados conservan las condiciones de aeronavegabilidad con las que fueron fabricados.

Además, el operador deberá cumplir con cualquier requisito de mantenimiento de la aeronavegabilidad declarado obligatorio por **La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)**.

A estos efectos, el operador deberá establecer un sistema de registro de los datos relativos a:

1. Los vuelos realizados y el tiempo de vuelo (realización Informe Policial y registro





Ayuntamiento de Pilas

- en el libro de vuelos de la Unidad).
2. Las deficiencias ocurridas antes de y durante los vuelos, para su análisis y resolución.
 3. Los eventos significativos relacionados con la seguridad.
 4. Las inspecciones y acciones de mantenimiento y sustitución de piezas realizadas.

El mantenimiento de las aeronaves pilotadas por control remoto (**UAS**) podrá realizarse por su fabricante y, en su caso, por el titular de su certificado de tipo, así como por aquellas otras organizaciones de mantenimiento que cumplan los requisitos que se establezcan por orden del Ministro de Fomento, según lo establecido en el **artículo 23 y 24 del RD 517/2024 de 4 de Junio**.

d) Disponer de un programa de instrucción relativo a las aeronaves que utilice el Cuerpo de la Policía Local de Pilas – Unidad Libélula.

e) Disponer de una póliza de seguro o de cualquier otra garantía financiera por la que queden cubiertas las responsabilidades civiles a cuyo aseguramiento estén obligados de conformidad con los **artículos 126 y 127 de la Ley 48/1960, de 21 de julio**, sobre Navegación Aérea, por los daños que puedan ocasionarse por la ejecución de las operaciones con UAS. 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 4 a otros participantes y la establecida por su legislación específica respectiva, serán garantizados mediante la suscripción de un seguro para la demostración aérea, como lo especifica los **artículos 8 y 33 del RD 517/2024 del 4 de Junio**.

El Seguro de Responsabilidad Civil a deberá estar concertado a nombre del ILTMO. Ayuntamiento de Pilas, a fin de cubrir las posibles incidencias y daños ocasionados a terceros en las operaciones realizadas por la Policía Local de Pilas – Unidad Libélula.

f) Adoptar las medidas adecuadas para proteger a la aeronave de actos de interferencia ilícita durante las operaciones, incluyendo la interferencia deliberada del enlace de radio, y establecer los procedimientos necesarios para evitar el acceso de personal no autorizado a la estación de pilotaje remoto y a la ubicación del almacenamiento de la aeronave, así como portar incorporados en las UAS, se deberá instalar un dispositivo de limitación de energía de impacto, determinado por el estudio aeronáutico de seguridad. **(paracaídas, red de sujeción o un UAS esclavo)**

g) Asegurarse de que la aeronave pilotada por control remoto (**UAS**) y los equipos de telecomunicaciones que incorpora cumplan con la normativa reguladora de las telecomunicaciones y, en particular, y cuando sea necesario, con los requisitos establecidos para la comercialización, la puesta en servicio y el uso de equipos radioeléctricos, como lo establece **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

h) Adoptar las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en materia de protección de datos personales tratados para fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales como lo establece **la Ley Orgánica 7/2021, de 1 de diciembre**, de Protección de Datos de Carácter Personal y en **la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre**, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. Asimismo, observar lo establecido **en la Ley Orgánica 4/1997**,





Ayuntamiento de Pilas

de 4 de agosto, por la que se regula la utilización de videocámaras por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en lugares públicos. **ANEXO II.**

i) Notificar a la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil y al Sistema de Notificación de Sucesos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, según corresponda, 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 y los sucesos a que se refieren el artículo 4 del 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.

Artículo 17. Programa de prevención de accidentes.

Los pilotos de la Policía Local de Pilas – Unidad Libélula, deberán comprobar:

- Condiciones meteorológicas adecuadas a través del servicio **AMA**
- Ausencia de incidencias registradas en **ENAIRe-DRONES** en la zona de vuelo establecida para la operación.
- Actividad solar en niveles óptimos para evitar interferencias en el radioenlace, observando los índices **Kp** del día de la operación.
- Componentes del UAS susceptibles de provocar fallos, de acuerdo al manual de operaciones.

La Unidad Libélula de la Policía Local de Pilas, posee una lista de control **“check List”** que abarca las operaciones desde antes de su comienzo, en su comienzo y a la terminación de esta. **ANEXO I.**

Artículo 18. Obligaciones específicas para la realización de operaciones aéreas.

Además de las obligaciones previstas en el artículo anterior, el Cuerpo de Policía Local de Pilas – Unidad Libélula, está obligado a:

a) Disponer de un manual de operaciones que establezca la información y los procedimientos para realizar sus operaciones, así como el entrenamiento práctico de los pilotos para el mantenimiento de su aptitud de acuerdo con lo previsto en el **artículo 18, 21 y ANEXO I del RD 517/2024 de 4 de Junio.**

b) Haber realizado, con resultado satisfactorio, los vuelos de prueba que resulten necesarios para demostrar que las operaciones pretendidas pueden realizarse con seguridad, como así se especifica en el **Apéndice G, revisión 1 (26/08/2020)** de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

Artículo 19. Requisitos adicionales relativos a la organización del Cuerpo de Policía Local de Pilas – Unidad Libélula.

1. Tener una **organización, técnica y operativa**, y una dirección adecuadas para garantizar el cumplimiento y mantenimiento de los requisitos establecidos en este reglamento, que, teniendo en cuenta los riesgos inherentes a las operaciones que vaya a realizar, se ajusten a su magnitud y alcance y le permita ejercer un control operacional sobre todo el vuelo efectuado.

2. Haber designado **responsables de las operaciones** que acrediten suficiente cualificación para garantizar el cumplimiento de las normas especificadas en el manual de operaciones, así como responsables de la gestión de la aeronavegabilidad continuada que dispongan de cualificación apropiada para la función a desempeñar.





Ayuntamiento de Pilas

Artículo 20. Limitaciones relativas al pilotaje.

- a) No podrá pilotarse una aeronave pilotada por control remoto (**UAS**) desde vehículos en movimiento, a menos que se cuente con una planificación de la operación que garantice que en ningún momento se interponga un obstáculo entre la estación de pilotaje remoto y la aeronave y que la velocidad del vehículo permita al piloto mantener la conciencia situacional de la posición de la aeronave (**UAS**) en el espacio y en relación con otros tráficos.
- b) Los pilotos y los observadores no podrán realizar sus funciones respecto de más de una aeronave pilotada por control remoto (**UAS**) al mismo tiempo.
- c) Para el caso de que se precise realizar una transferencia de control entre pilotos o estaciones de pilotaje remoto, el operador deberá elaborar protocolos específicos que deberán incluirse en el **Manual de Operaciones** a que hace referencia el **artículo 18, 21 y ANEXO I del RD 517/2024 de 4 de Junio**.

Artículo 21. 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. Las prohibiciones, limitaciones y condiciones operacionales de UAS en las zonas del apartado 1, 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 al uso de UAS son las establecidas en el artículo 19, apartados 2 y 3, del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre.
 - c) En las zonas restringidas al vuelo **fotográfico («ZRVF»)**, las prohibiciones y restricciones al 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.
3. Son zonas geográficas de UAS de carácter temporal:
 - a) Aquellas que por la naturaleza de la actividad o por necesidad no puedan asociarse de antemano a periodos de activación con una duración, regularidad o emplazamiento preestablecidos y cuya vigencia sea de 6 meses o inferior.





Ayuntamiento de Pilas

A salvo de lo previsto en el **apartado 2**, su establecimiento, así como sus condiciones de uso y operación, se realizará por los instrumentos de coordinación de nivel táctico y pretáctico definidos en las normas de aplicación a la coordinación entre la circulación aérea general y la circulación aérea operativa. Previo a su establecimiento, el solicitante de la zona geográfica de UAS informará a la Dirección General de Aviación Civil de aquéllas cuyo uso previsto sea superior a 1 mes.

- b) 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, a los que serán de aplicación las prohibiciones, limitaciones y condiciones de uso de UAS determinadas según lo previsto en dicho precepto.

La información sobre las zonas geográficas de UAS de carácter temporal se publicará mediante **NOTAM o Suplemento AIP**, lo que proceda en cada caso, cuando sea preciso para el conocimiento del personal encargado de las operaciones aéreas de las aeronaves tripuladas, conforme a la normativa aplicable a ésta. En otro caso, dicha información se distribuirá exclusivamente a través del formato digital común único puesto a disposición de los usuarios de UAS.

Artículo 22. Zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad operacional en el entorno de los aeródromos o helipuertos, civiles o militares y seguridad operacional en espacio aéreo controlado y en zonas de información de vuelo (FIZ).

En helipuertos civiles de uso público y helipuertos militares de cualquier tipo:

1. Hasta los 90 metros de altura, medida desde el Punto de Referencia del Helipuerto (HRP): 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. En todo caso el límite inferior de este volumen será el nivel de la superficie.
2. Por encima de los 90 metros y hasta los 900 metros de altura, ambos medidos desde el Punto de Referencia del Helipuerto (HRP): un área, medida desde la FATO, de 3,3 kilómetros de longitud, en sentido de prolongación del eje de la FATO hacia fuera y una anchura de 3,3 kilómetros desde ambos lados del eje de la FATO.

Los volúmenes de espacio aéreo controlado **CTR**, por sus siglas en inglés «**Controlled Traffic Region**» 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.

3. 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 los aeródromos o helipuertos, civiles o militares, establecidas en el artículo 41, o particulares





Ayuntamiento de Pilas

creadas con esta finalidad al amparo de lo previsto en la sección 3.^a de este capítulo o en la disposición transitoria tercera, sobre verificación de la protección de las servidumbres aeronáuticas y superficies limitadoras de obstáculos y procedimientos de vuelo en las zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad operacional en el entorno de los aeródromos y helipuertos civiles.

- b) El operador de UAS garantice la seguridad de la operación mediante el procedimiento operativo para la coordinación establecida con el proveedor ATS designado en el espacio aéreo de que se trate, de conformidad con el artículo 43, y la operación se ajuste a lo establecido a través de dicho procedimiento operativo.

CAPÍTULO IV PERSONAL

Artículo 23. Los pilotos remotos deberán reunir los requisitos expuestos en relación con las actividades o servicios **NO EASA Directas** realizados directamente por el organismo investido de autoridad pública responsable de la respectiva actividad o servicio **NO EASA Directas**:

a) Las competencias de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea conforme al apartado 1 se extienden sobre los requisitos y obligaciones del Reglamento de Ejecución y este real decreto que le sean exigibles según lo previsto en el capítulo III.

b) Sin perjuicio de lo anterior, no corresponden a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea las funciones establecidas en las letras h), i) y j) del **artículo 18 del Reglamento de Ejecución 945/2019**. En el Apéndice I sobre Medios Aceptables de Cumplimiento relativos a la Formación y Certificación de los pilotos que operen UAS, incluyendo nueva formación aceptable para pilotos **NO EASA Directas**.

Esta sección únicamente es de aplicación a pilotos de aeronaves pilotadas por control remoto UAS, que realicen «**actividades o servicios NO EASA Directas**», es decir, estar excluidas del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139, art.2.3(a), e incluidas en el ámbito de aplicación del Real Decreto 517/2024.

Esta Unidad únicamente es de aplicación a pilotos de aeronaves pilotadas por control remoto UAS, que realicen «**actividades o servicios NO EASA Directas**», es decir, estar excluidas del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139, art.2.3(a), e incluidas en el ámbito de aplicación del Real Decreto 517/2024.

Ser miembros del Cuerpo de Policía Local de Sevilla en activo (este apartado únicamente afecta para la Policía Local de Pilas).

- Los Operadores de UAS, que formarán parte de la Unidad Libélula, serán el Agentes con **T.I.P: 9245, 9236, 9240 y 9243**.
- El 23 de Junio de 2020, por Acuerdo de Alcaldía y Jefatura de Policía Local, el **Oficial 9243** es nombrado Jefe de Operaciones de la Unidad Libélula, siempre bajo la supervisión del Jefe de Policía de la Policía Local de Pilas.
- Los nuevos Agentes que posteriormente, quieran pertenecer a la Unidad Libélula, serán designados por la Jefatura y el Jefe de Operaciones y reuniendo los requisitos exigidos por ley para ser operador:

1. Disponer de los conocimientos teóricos necesarios, detallados en la sección «a» de este apartado.
2. Ser titulares de un certificado médico emitido por un centro médico





Ayuntamiento de Pilas

aeronáutico o un médico examinador aéreo autorizado (**LAPL 1**).

3. Disponer de un documento que constate que disponen de los conocimientos prácticos adecuados detallados en la sección «a» de este apartado.

Los conocimientos prácticos exigibles a los pilotos remotos quedarán justificados por alguno de los siguientes medios:

1. Según los **Reglamentos de la Unión Europea EU 945/2019** y referidos en el **RD 517/2024** estar en posesión de los dos Certificados de Categoría Abierta y Específica (teórico) **A1, A2 y A3 y STS**.
2. La acreditación de formación completa de aptitudes prácticas para los escenarios estándar nacionales **STS-ES-01 y/o STS-ES-02**, emitida por una entidad reconocida por AESA o un operador de UAS declarado según el punto UAS.STS-ES.040 de la Resolución de la dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea por la que se aprueban escenarios estándar nacionales (STS-ES) para operaciones de UAS en la categoría «específica»; tanto para el STS-ES-01 como para el STS-ES-02 respectivamente.

Estos nuevos requisitos de formación de “operadores en actividades **NO EASA Directas**” son aplicables desde el 31 de diciembre de 2021, fecha de publicación en el Boletín Oficial del Estado de la revisión 5 del Apéndice I, sobre Medios Aceptables de Cumplimiento relativos a la Formación y Certificación de los pilotos que operen UAS.

Si se operara en una zona de control aéreo (**CTR, FIZ etc....**) los pilotos de la Policía Local de Pilas – Unidad Libélula., dispondrán de los conocimientos necesarios para obtener la calificación de **radiofonista**, acreditados mediante habilitación anotada en una licencia de piloto o certificación emitida por una organización de formación aprobada (**ATO**) o escuela de ultraligeros. Así como una emisora de banda aérea operativa durante las operaciones policiales.

Sin perjuicio de la responsabilidad de los Operadores del Cuerpo de Policía Local de Pilas – Unidad Libélula, es responsable del cumplimiento de los requisitos previstos en este capítulo por el piloto de las aeronaves (**UAS**) operadas por él.

Artículo 24. Certificados médicos.

Los operadores de las aeronaves UAS, deberán ser titulares, como mínimo, de un certificado médico que se ajuste a lo previsto en el apartado MED.B.095 del anexo IV, Parte MED, del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, en relación a los certificados médicos para la licencia de piloto de aeronave ligera (**LAPL 1**).

El certificado deberá haber sido emitido por un centro médico aeronáutico o un médico examinador aéreo autorizado.

Artículo 25. Mantenimiento de la aptitud de piloto remoto.

Para el mantenimiento de competencia práctica, conforme a lo previsto en el artículo 24, letra e, del **RD 517/2024**, los operadores de UAS habrán de ejercer sus funciones de forma regular y se designará un responsable de formación encargado de que la formación en aptitudes prácticas se realice con seguridad, así como de la adecuada supervisión del resto de la formación, examen y evaluación de acuerdo a los requisitos aplicables de manera de que sean dichos vuelos de operación normal o específicos de entrenamiento.





Ayuntamiento de Pilas

Parte de esa actividad podrá realizarse en sistemas sintéticos de entrenamiento. Además, se deberá realizar un entrenamiento anual específico en cada aeronave para cada una de las actividades que se vayan a realizar. Para acreditar el cumplimiento de todo lo anterior, cada uno de los operadores de UAS llevará un libro de vuelo **(digitalizado)** en que se anotarán las actividades de vuelo y entrenamiento realizadas. Este libro de vuelo será supervisado por el responsable designado a tal efecto por la Jefatura del Cuerpo de Policía Local de Pilas – Unidad Libélula.

Artículo 26. Observadores.

Los observadores que apoyen a los operadores de UAS en vuelos **EVLOS** deberán acreditar todos los requisitos exigidos a los operadores en el presente reglamento. Serán aquellos miembros del cuerpo policial que sean designados por el Jefe de operaciones de la Unidad UAS.

Deberán, como mínimo, disponer los conocimientos teóricos propios de operador de UAS.

Ningún operador ni observador estará autorizado a ejercer sus funciones bajo los efectos de sustancias que puedan alterar su percepción **(alcohol, drogas, somníferos, antidepresivos o efectos secundarios de otros medicamentos)** ni en situación de fatiga o estrés.

PROTOCOLOS DE OPERACIÓN.

Anexo I

1. Antes de volar:

- Comprobaciones de seguridad propias de la aeronave.
- Comprobación del estado de las baterías
- Comprobación del estado de estado aeronave (cámara, hélices, tarjeta memoria etc...)
- Comprobación del tiempo y servicios de ENAIRE
- Comunicado al encargado de Servicio por radio del inicio de los vuelos.

2. Durante los vuelos:

- Grabación, custodia y datos de todos los vuelos realizados, serán custodiados por los pilotos de la unidad.
- En vuelos rutinarios o a prevención, solo se utilizan 2/3 de las baterías disponibles, reservando 1/3 para una posible emergencia.
- Al volar sobre el mar se aumentan los márgenes de seguridad de las baterías a un 30% para reducir el riesgo en caso de aparición de vientos repentinos o aumento del oleaje que dificulten el aterrizaje.

3. Después de los vuelos

- Recarga de baterías de UAS, Tablet y Emisora.
- Revisión de las imágenes en la base, copia en soporte seguro, limpieza de tarjeta de memoria y colocación de ésta de nuevo en el UAS.

Ayuntamiento de Pilas

Plaza del Cabildo, 1, Pilas. 41840 (Sevilla). Tfno. 955754910. Fax: 954750177





Ayuntamiento de Pilas

NORMAS OPERATIVAS PARA LA UTILIZACIÓN DE SISTEMAS DE VIDEOCÁMARAS MÓVILES (UAS) POR LA POLICÍA LOCAL DE PILAS.

Anexo II

La utilización de videocámaras, fijas y móviles, constituye un instrumento que puede resultar muy útil para el desarrollo de determinadas funciones de la Policía Local, habiendo sido implementadas estas posibles nuevas funciones con la popularización de las aeronaves pilotadas por control remoto, conocidas como UAS. No obstante, paralelamente a la generalización de la utilización de estas cámaras, ha ido poniéndose de relieve la necesidad de regular los límites de su utilización, de manera que se respeten determinados derechos de los ciudadanos que pudieran entrar en eventual colisión con un uso generalizado e indiscriminado de estos elementos de vigilancia, como pudiera ocurrir con el derecho de los ciudadanos a la intimidad o a la protección de sus datos de carácter personal, pudiéndose citar a estos efectos, además de una relativamente numerosa jurisprudencia constitucional, las **Leyes Orgánicas 4/1997, de 4 de agosto**, por la que se regula la utilización de videocámaras por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, y su Reglamento de Desarrollo, aprobado por Real Decreto 596/1999, de 16 de abril, el REGLAMENTO (UE) 2016/679 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 27 de abril de 2016 relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, también hay que señalar la actual Ley Orgánica 7/2021 de 26 de Mayo, relativa de protección de datos personales tratados para fines de prevención, detección, investigación y enjuiciamiento de infracciones penales y de ejecución de sanciones penales.

En este contexto, el denominado Grupo de Trabajo del artículo 29, creado por la Directiva 95/46/CE, como órgano consultivo independiente integrado por las Autoridades de Protección de Datos de todos los Estados miembros, el Supervisor Europeo de Protección de Datos y la Comisión Europea y con funciones de toda cuestión relativa a la aplicación de las disposiciones nacionales tomadas para la aplicación de la Directiva, emitir dictámenes sobre el nivel de protección existente dentro de la Comunidad y en países terceros, asesorar a la Comisión sobre cualquier proyecto de modificación de la Directiva antes citada, y formular recomendaciones sobre cualquier asunto relacionado con la protección de datos en la Unión Europea, se ha elaborado el dictamen 01/2015, sobre la privacidad y la protección de datos en relación con la utilización de aviones no tripulados; dictamen que, a su vez, ha servido de fundamento a la respuesta a una consulta formulada por la Agencia de Protección de Datos, pudiéndose extraer de todo ello las siguientes consideraciones:

La operativa del UAS habrá de cumplir con la normativa aplicable.

- Ha de valorarse la posibilidad de realizar una Evaluación del Impacto de la Protección de Datos y de la Tecnología de captación de datos para el tratamiento.
- Ha de evitarse captar o tratar datos innecesarios a la finalidad pretendida.
- Se ha de informar de la forma más apropiada y con carácter previo a los afectados, incluyendo una indicación clara de quién es el responsable y las finalidades del tratamiento, así como las indicaciones claras y específicas para





Ayuntamiento de Pilas

el ejercicio de derechos.

- Establecer medidas de seguridad apropiadas para los riesgos que representa el tratamiento pretendido.
- Borrar o anonimizar cualquier dato innecesario.
- A lo anterior habrá de añadirse la proscripción que nuestro sistema jurídico realiza acerca de la denominada investigación prospectiva, entendiendo como tal aquella que se pone en marcha sin la existencia de un supuesto de hecho que justifique su comienzo.

La puesta en práctica de estas medidas en relación con el uso que la Policía Local podría dar a las UAS, en el ejercicio de las competencias que tienen legalmente atribuidas, según el **artículo 53 de la Ley Orgánica 2/1986**, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y Adicionalmente, **el artículo 25 de Ley 7/1985**, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local y **Artículo 12 de la Ley 6/2023**, de 7 de julio, de Policías Locales de Andalucía:

- a) Proteger a las autoridades municipales y vigilar sus edificios e instalaciones.
- b) Regular y dirigir el tráfico en zonas urbanas.
- c) Instruir atestados por accidentes de tráfico urbanos.
- d) Garantizar el cumplimiento de Ordenanzas, Bandos y normativas municipales.
- e) Colaborar en funciones de Policía Judicial.
- f) Asistir en situaciones de emergencia o catástrofes, contribuyendo a la Protección Civil.
- g) Prevenir actos delictivos y cooperar con otros cuerpos de seguridad.
- h) Vigilar espacios públicos y mantener el orden en eventos con grandes aglomeraciones.
- i) Ayudar en la resolución de conflictos privados, cuando sean requeridos.

Y finalmente, el último elemento delimitador del uso de los UAS por parte de la Policía Local, será en el término municipal de Pilas; en el sentido de que sería lo que terminaría de justificar su utilización, serían las propias características del municipio, como se expondrá seguidamente.

En Pilas se da un conjunto de peculiaridades muy concretas que lo convierten en el marco adecuado para el uso de UAS en labores policiales:

1. Pilas se encuentra dentro de las zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad ciudadana y la protección de personas y bienes en entornos urbanos (aglomeraciones de edificios y personas al aire libre, que concurren en fiestas populares, cabalgatas, procesiones, mercadillo municipal etc....), como así lo estipula la nueva normativa plasmada en los mapas de **ENAIRe drones** (gestor de tránsito aeronáutico de **AESA**)
2. Todo el Término Municipal de Pilas se encuentra fuera de influencia de Zonas geográficas de UAS generales por razón de la seguridad operacional en el entorno de los aeródromos o helipuertos, civiles o militares, espacio aéreo controlado **CTR** o de información de vuelo **FIZ**.
3. La superficie de su término municipal es de 45,94 km², posee 14.108 habitantes censo del año 2024, Limita al norte con **Huevar y Chucena**. Al este con el municipio de **Aznalcázar**, y al oeste con el término de **Hinojos (Hueval)**.

Atendiendo a todo lo anterior, el uso de UAS por la Policía Local en el término de Pilas, en relación con las competencias que tiene atribuidas por la Ley, se ajustará a las siguientes reglas:

Ayuntamiento de Pilas

Plaza del Cabildo, 1, Pilas. 41840 (Sevilla). Tfno. 955754910. Fax: 954750177





Ayuntamiento de Pilas

Primera.- Su uso queda restringido a las siguientes funciones:

- Tareas de vigilancia en controles del tráfico
- Control de la venta ambulante
- Inspección de urbanismo.
- Vigilancia y control de espacios protegidos y bienes de interés cultural diseminados en el interior del término municipal. (Previa autorización del organismo correspondiente)
- Apoyo visual para eventos deportivos del municipio.
- Colaboración y Apoyo logístico a otras FFCCSS. (Previa autorización de Delegación/Subdelegación de gobierno)
- Colaboración y apoyo logístico a Bomberos en sus funciones de control y extinción de incendios o actuaciones en situaciones de Riesgo, catástrofe o calamidad pública.
- Colaboración y apoyo logístico a Protección Civil y Servicios Sanitarios para el desempeño de sus funciones en situaciones de riesgo, calamidad pública o catástrofe.

Segunda.- Como así lo establece el **artículo 15 de la Ley Orgánica 7/2021**. La captación, reproducción y tratamiento de datos personales por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en los términos previstos en esta Ley Orgánica, así como las actividades preparatorias, no se considerarán intromisiones ilegítimas en el derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen, a los efectos de lo establecido en el artículo 2.2 de la Ley Orgánica 1/1982, de 5 de mayo, de protección civil del derecho al honor, a la intimidad personal y familiar y a la propia imagen.

Tercera.- Como regla general la Policía Local de Pilas monitorizará con sus UAS y no grabarán las imágenes captadas. No obstante, si durante el ejercicio de estas funciones se captara la comisión de hechos que pudieran ser constitutivos de ilícitos penales, la Policía Local de Pilas grabaría esas imágenes y las pondría en su soporte original en su integridad a disposición judicial con la mayor inmediatez posible y, en todo caso, en el plazo máximo de setenta y dos horas desde su grabación (**artículo 6 Ley Orgánica 4/1997) y (artículo 18 Ley Orgánica 7/2021).**

Si la grabación captara hechos que pudieran ser constitutivos de infracciones administrativas relacionadas con la seguridad ciudadana, se remitirán al órgano competente, igualmente de inmediato, para el inicio del oportuno procedimiento sancionador, todo ello como lo especifica el **artículo 7 de dicha ley Orgánica 4/1997 y artículo 18 de la Ley Orgánica 7/2021.**

Si se captaran hechos que pudieran ser constitutivos de infracciones administrativas relacionadas con la seguridad pública, se remitirán al órgano competente, de inmediato, para el inicio del oportuno procedimiento sancionador como los especifica el **artículo 18 de la Ley Orgánica 7/2021.**

Como se manifiesta en el Artículo 8 de la mencionada Ley. Las grabaciones que se realizaran (**la premisa siempre es monitorizar y no grabar**) serán destruidas en el plazo máximo de un mes desde su captación, salvo que estén relacionadas con infracciones penales o administrativas graves o muy graves en materia de seguridad pública, con una investigación policial en curso o con un procedimiento judicial o administrativo abierto.

Cualquier persona que por razón del ejercicio de sus funciones tenga acceso a las grabaciones deberá observar la debida reserva, confidencialidad y sigilo en relación con las mismas, siéndole de aplicación, en caso contrario, lo dispuesto en el **artículo 10 de la Ley Orgánica 4/1997.**

Se prohíbe la cesión o copia de las imágenes y sonidos obtenidos de conformidad





Ayuntamiento de Pilas

con la indicada Ley, salvo en los supuestos previstos en el apartado 1 de este artículo.

Cuarta.- La custodia de las imágenes que eventualmente puedan grabarse, y en tanto no se les dé a la misma el uso previsto, será de responsabilidad personal inmediata del Jefe del Turno en el la que se obtengan, que deberá entregarlas a la brevedad posible al Jefe de Cuerpo, que quedará como responsable personal de su custodia hasta la entrega a la autoridad que corresponda.

Las grabaciones serán destruidas en el plazo máximo de tres meses desde su captación, salvo que estén relacionadas con infracciones penales o administrativas graves o muy graves en materia de seguridad pública, sujetas a una investigación policial en curso o con un procedimiento judicial o administrativo abierto.

Quinta.- Los datos personales que puedan obtenerse por el uso de UAS, ya sea por grabación de imágenes, ya sea por mera retransmisión sin grabación, estarán sometidos al régimen general de protección de datos de carácter personal del Ayuntamiento, debiendo darse cuenta inmediata de cualquier incidencia de seguridad a la persona Delegada de Protección de Datos.

Antes del comienzo del funcionamiento de las UAS, se colocarán en lugares estratégicos de la localidad carteles de advertencia de la existencia de este sistema de vigilancia, en los que, además, el público será informado de manera clara de la posibilidad de hacer uso de los derechos que le confiere la legislación de protección de datos.

Sexta.- La aplicación de las presentes normas es compatible y complementaria con el **“Reglamento de Uso de Aeronaves Pilotadas por Control Remoto por el Cuerpo de Policía Local de Pilas”** que surtirá efecto desde que sea acordado y firmado por las partes implicadas.

DISPOSICIÓN FINAL PRIMERA PLANES ESPECÍFICOS DE SEGURIDAD, PROTOCOLOS ORGANIZATIVOS Y GUÍAS.

Las medidas dispuestas en el presente reglamento podrán ser completadas y modificadas, por los planes específicos de seguridad, protocolos organizativos, que apruebe el EXCMO. Ayuntamiento de Pilas, una vez oídas las partes implicadas.

Se adjuntará a este Reglamento un Manual de Operaciones, donde se extenderá el contenido de cada uno de los procedimientos de las UAS, por los miembros de la Policía Local de Pilas – Unidad Libélula.

DISPOSICIÓN FINAL SEGUNDA NOMBRAMIENTO DEL JEFE DE OPERACIONES DE LA UNIDAD LIBELULA EFECTOS Y VIGENCIAS

El presente Reglamento entrara en vigor a régimen interior de ésta Policía Local, desde que sea acordado y firmado por las partes implicadas. Quedando operativa la Unidad Aérea UAS de la Policía Local de Pila, denominada **Unidad Libélula**.

Que por parte del ILTMO Ayuntamiento de la Jefatura de Policía Local de Pilas, consignan mediante el presente Acuerdo al **Oficial 9243 D. Rafael Ramírez Montero** con D.N.I núm. 28586795A, como representante y coordinador de la Operadores de UAS (**Ayuntamiento de Pilas-Policía Local**), en la plataforma de





Ayuntamiento de Pilas

AESA-ENAIRE.

Esta coordinación estará en todo momento bajo el mando ya la supervisión del Jefe de la Policía Local de Pilas."

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

