



**REGLAMENTO DE USO DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO  
POR EL CUERPO DE POLICIA LOCAL DE EL CUERVO DE SEVILLA.**

**CAPÍTULO I  
Disposiciones generales**

**Artículo 1. Objeto.**

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 la Ley 13/2001, de 11 de diciembre, de coordinación de Policías Locales de la Junta de Andalucía, al Cuerpo de Policía Local de El Cuervo de Sevilla. Por tanto, las aeronaves pilotadas por control remoto utilizadas por el Cuerpo de Policía Local de El Cuervo de Sevilla 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 El Cuervo de Sevilla, sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 4 de la Ley 13/2001, de 11 de diciembre, 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 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. Aeronave pilotada por control remoto (RPA): Aeronave no tripulada, dirigida a distancia desde una estación de pilotaje remoto.
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 (RPAS) que contiene los equipos utilizados para pilotar la aeronave.

5. NOTA: 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 (RPA), 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 o 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 (RPA).

12. Piloto remoto (en adelante piloto): Persona designada por el operador para realizar las tareas esenciales para la operación de vuelo de una aeronave pilotada por control remoto (RPA), que manipula los controles de vuelo de la misma durante el vuelo.



13. Espacio aéreo temporalmente segregado (TSA): Volumen definido de espacio aéreo para uso temporal específico de una actividad, y a través del cual no se puede permitir el tránsito de otro tráfico, ni siquiera bajo autorización ATC.

14. Sistema de aeronave pilotada por control remoto (en adelante RPAS): Conjunto de elementos configurables integrado por una aeronave pilotada por control remoto (RPA), 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.

#### **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 El Cuervo de Sevilla .

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 1036/2017, de 15 de diciembre 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 El Cuervo de Sevilla.**

El Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre establece en su Capítulo 2º 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, quedando fuera de la exención del Artículo 3.2 del propio Real Decreto de referencia, y siendo, por tanto, de obligado cumplimiento por parte del Cuerpo de Policía Local de El Cuervo de Sevilla .

### **CAPÍTULO II**

#### **Condiciones y reglas para la utilización del espacio aéreo por parte del Cuerpo de Policía Local de El Cuervo de Sevilla .**

#### **Artículo 7. Condiciones.**

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 (VLOS) 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 (B-VLOS) 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, 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.

6. La operación debe realizarse fuera de la zona de tránsito de aeródromo y a una distancia mínima de 8 km del punto de referencia de cualquier aeropuerto o aeródromo y la misma distancia respecto de los ejes de las pistas y su prolongación, en ambas cabeceras, hasta una distancia de 6 km contados a partir del umbral en sentido de alejamiento de la pista, o, para el caso de operaciones más allá del alcance visual del piloto (BVLOS), cuando la infraestructura cuente con procedimientos de vuelo instrumental, a una distancia mínima de 15 km de dicho punto de referencia. Esta distancia mínima podrá reducirse cuando así se haya acordado con el gestor aeroportuario o responsable de la infraestructura, y, si lo hubiera con el proveedor de servicios de tránsito aéreo de aeródromo, y la operación se ajustará a lo establecido por éstos en el correspondiente procedimiento de coordinación.

7. Asimismo, la operación debe realizarse en espacio aéreo no controlado y fuera de una zona de información de vuelo (FIZ), salvo que, mediante un estudio aeronáutico de seguridad, realizado al efecto por el operador y coordinado con el proveedor de servicios de tránsito aéreo designado en el espacio aéreo de que se trate, se constate la seguridad de la operación. En tales casos la operación se realizará con sujeción a las condiciones y limitaciones y establecidas en dicho estudio aeronáutico de seguridad y previa autorización del control de tránsito aéreo o comunicación al personal de información de vuelo de aeródromo (AFIS).

#### **Artículo 8. Reglas.**

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 correspondiendo al nivel de riesgo de las mismas:

1. Zonas de riesgo bajo o áreas verdes: zonas rústicas, forestales, urbanas con viviendas diseminadas y zona marítima.

2. Zonas de riesgo medio o áreas amarillas: zonas urbanas con construcciones unifamiliares no adosadas de baja altura (urbanizaciones) y zonas rústicas con implantación de campings.

3. Zonas de riesgo alto o áreas rojas: zonas urbanas con construcciones unifamiliares adosadas (urbanizaciones) o con aglomeración de edificios de altura y concentraciones de personas al aire libre.

Las operaciones aéreas se realizarán con arreglo a lo siguiente:

A. Zona de riesgo bajo o área verde: Vuelos rutinarios, diurnos y nocturnos, en VLOS,



pudiendo realizar operaciones BVLOS si se produce una situación de emergencia, con autorización previa del Jefe de Servicio y solo cuando la estación de tierra no pueda desplazarse en un tiempo razonable a las proximidades del lugar de la emergencia.

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 Jefe de Servicio, siempre en VLOS. Solo podrán realizarse operaciones B-VLOS cuando sea estrictamente necesario y cuando la estación de tierra no pueda desplazarse en un tiempo razonable a las proximidades del lugar de la emergencia.

C. Zona de riesgo alto o área roja: vuelos, diurnos y nocturnos, solo ante situaciones de grave riesgo y previa autorización del Jefe de Servicio, siempre en VLOS. Solo podrán realizarse operaciones B-VLOS cuando sea estrictamente necesario y cuando la estación de tierra no pueda desplazarse en un tiempo razonable a las proximidades del lugar de la emergencia. 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 o de difícil acceso por el riesgo de incendio de la aeronave al impactar contra el suelo.

En las zonas de riesgo medio o áreas amarillas se establecerán zonas de aterrizaje de emergencia y de terminación segura del vuelo evitando las zonas de camping, distantes entre sí no más de 1.500 metros.

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, distantes entre sí no más de 1.000 metros, en previsión de un fallo en la aeronave que no permita alcanzar la zona de aterrizaje prevista inicialmente.

Asimismo, la zona marítima 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.

### **CAPÍTULO III**

#### **Requisitos de las operaciones aéreas del Cuerpo de Policía Local de El Cuervo de Sevilla .**

##### **Artículo 9. Obligaciones generales.**

El Cuerpo de Policía Local de El Cuervo de Sevilla 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, cuando, dichas aeronaves no dispongan, según corresponda, de certificado de aeronavegabilidad RPA o del certificado especial para vuelos experimentales. Esta documentación podrá incorporarse al manual de vuelo o documento equivalente.

b) Haber realizado un estudio aeronáutico de seguridad 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) 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, cuando, dichas aeronaves no dispongan, según corresponda, de certificado de aeronavegabilidad RPA o del certificado especial para vuelos experimentales. Esta documentación podrá incorporarse al manual de vuelo o documento equivalente.

d) El fabricante de las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) utilizadas por el Cuerpo de Policía Local de El Cuervo de Sevilla o, 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 (RPAS), y deberán proporcionarse al Cuerpo de la Policía Local de El Cuervo de Sevilla junto con la aeronave en el momento del suministro de éstas.

El Cuerpo de la Policía Local de El Cuervo de Sevilla contratara una empresa la cual será responsable del mantenimiento y la conservación de la aeronavegabilidad, debiendo ser capaz de demostrar en todo momento que la aeronave pilotada por control remoto (RPA) y sus sistemas asociados conservan las condiciones de aeronavegabilidad con las que fueron fabricados. Además, la empresa deberá cumplir con cualquier requisito de mantenimiento de la aeronavegabilidad declarado obligatorio por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

A estos efectos, la empresa deberá establecer un sistema de registro de los datos relativos a:

1. Los vuelos realizados y el tiempo de vuelo, este apartado será registrado por los pilotos encargados de los vuelos o por la persona designada a tales efectos por quien corresponda en la policía local de El Cuervo de Sevilla .
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 (RPA) 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 RD 1036/2017, de 15 de Diciembre.

e) Disponer de un programa de instrucción relativo a las aeronaves que utilice el Cuerpo de la Policía Local de El Cuervo de Sevilla.

f) Disponer de una póliza de seguro u otra garantía financiera que cubra la responsabilidad civil frente a terceros por los daños que puedan ocasionarse durante y por causa de la ejecución de las operaciones aéreas, según los límites de cobertura que se establecen:



1.º 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, para las aeronaves de menos de 20 kg de masa máxima al despegue.

2.º En 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, para aquellas aeronaves de masa máxima al despegue igual o superior a 20 kg.

g) 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.

h) Asegurarse de que la aeronave pilotada por control remoto (RPA) 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.

i) Adoptar las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en materia de protección de datos personales y protección de la intimidad en la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal y en 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, sus normas de desarrollo y normativa concordante. Asimismo, observar lo establecido en la Ley Orgánica 4/1997, de 4 de agosto, por la que se regula la utilización de videocámaras por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en lugares públicos.

j) 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 10. Obligaciones específicas para la realización de operaciones aéreas.**

Además de las obligaciones previstas en el artículo anterior, el Cuerpo de Policía Local de El Cuervo de Sevilla 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 17.
- b) Haber realizado, con resultado satisfactorio, los vuelos de prueba que resulten necesarios para demostrar que las operaciones pretendidas pueden realizarse con seguridad.





### **Artículo 11. Requisitos adicionales relativos a la organización del Cuerpo de Policía Local de El Cuervo de Sevilla .**

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.

### **Artículo 12. Limitaciones relativas al pilotaje.**

1. No podrá pilotarse una aeronave pilotada por control remoto (RPA) 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 (RPA) en el espacio y en relación con otros tráficos.
2. El piloto y los observadores no podrán realizar sus funciones respecto de más de una aeronave pilotada por control remoto (RPA) al mismo tiempo.
3. 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 10, letra a).

### **Artículo 13. Sobrevuelo de instalaciones.**

1. El sobrevuelo por aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) de instalaciones afectas a la defensa nacional o a la seguridad del Estado, así como las actividades dentro de su zona de seguridad, y de centrales nucleares, sólo podrá realizarse con el permiso previo y expreso del responsable de la infraestructura.

2. El sobrevuelo por dichas aeronaves de 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, estará sujeto a las prohibiciones o limitaciones 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.

En todo caso, el sobrevuelo por dichas aeronaves de instalaciones e infraestructuras de la industria química, transporte, energía, agua y tecnologías de la información y comunicaciones deberá realizarse a una altura mínima sobre ellas de 50 m, y a un mínimo de 25 m de distancia





horizontal de su eje en caso de infraestructuras lineales y a no menos de 10 m de distancia respecto de su perímetro exterior en el resto de los casos, salvo permiso expreso de su responsable para operar en esta zona de protección.

3. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de las restricciones y prohibiciones establecidas en la Orden de 18 de enero de 1993 sobre zonas prohibidas y restringidas al vuelo, y normativa concordante, salvo en relación con la autorización del sobrevuelo de las centrales nucleares en las que será de aplicación lo previsto en el apartado 1, así como a las restricciones de carácter temporal que puedan acordarse conforme a la normativa aplicable.

4. Las infraestructuras de gran importancia para el municipio de El Cuervo de Sevilla como son:

- a) Depósitos municipales de agua potable.
- b) Estación depuradora de aguas residuales.
- c) Estaciones y subestaciones eléctricas.

Tendrán la consideración de infraestructura crítica a los efectos de ser sobrevoladas por las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA), salvo que se produjera en las mismas una situación de emergencia.

#### CAPÍTULO IV Personal

##### **Artículo 14. Pilotos remotos.**

1. Los pilotos remotos deberán reunir los siguientes requisitos:

- a) Ser miembros del Cuerpo de Policía Local de El Cuervo de Sevilla en activo.
- b) Ser titulares del certificado médico en vigor que corresponda conforme a lo previsto en este capítulo, emitido por un centro médico aeronáutico o un médico examinador aéreo autorizado.
- c) Disponer de los conocimientos teóricos necesarios, conforme a lo previsto en el artículo siguiente.
- d) Disponer de un documento que constate que disponen de los conocimientos adecuados acerca de la aeronave del tipo que vayan a pilotar y sus sistemas, así como formación práctica en su pilotaje, o bien acerca de una aeronave de una categoría y tipo equivalente, conforme a lo previsto en el Real Decreto 1036/2017, de 15 de Diciembre, anexo I, siempre que quede acreditado por el Cuerpo de Policía Local de El Cuervo de Sevilla dicha equivalencia. Parte de la formación práctica en el pilotaje podrá desarrollarse en sistemas sintéticos de entrenamiento. Este documento podrá emitirse por el Cuerpo de Policía Local de El Cuervo de Sevilla en relación con sus pilotos remotos, por el fabricante de la aeronave o una organización capacitada al efecto por éste, así como por una organización de formación.
- e) Disponer 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.

2. Sin perjuicio de la responsabilidad del piloto, el Cuerpo de Policía Local de El Cuervo de Sevilla es responsable del cumplimiento de los requisitos previstos en este capítulo por los pilotos de las aeronaves operadas por ellos.



### **Artículo 15. Justificación de los conocimientos teóricos.**

1. Los conocimientos teóricos exigibles a los pilotos remotos quedarán justificados por cualquiera de los siguientes medios:

- a) Ser o haber sido titulares de cualquier licencia de piloto, incluyendo la licencia de piloto de ultraligero, emitida conforme a la normativa vigente y no haber sido desposeídos de la misma en virtud de un procedimiento sancionador, o acreditar, de forma fehaciente, que se dispone de los conocimientos teóricos necesarios para la obtención de cualquier licencia de piloto, incluyendo la de piloto de ultraligero.
- b) Para las aeronaves de masa máxima al despegue no superior a 25 kg, disponer de un certificado avanzado para el pilotaje de aeronaves pilotadas por control remoto, emitido por una organización de formación.

### **Artículo 16. Certificados médicos.**

Los pilotos que operen aeronaves de hasta 25 kg de masa máxima al despegue 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).

Los pilotos que operen aeronaves de una masa máxima al despegue superior a 25 kg deberán ser titulares como mínimo de un certificado médico de clase 2, que se ajuste a los requisitos establecidos por la sección 2, de la subparte B, del anexo IV, parte MED, del mencionado Reglamento (UE) n.º 1178/2011, de la Comisión, o alternativamente, ser titulares como mínimo de un certificado médico de clase 3, que se ajuste a los requisitos establecidos por la Sección 2 de la subparte B del anexo IV, parte ATCO-MED, del Reglamento (UE) 2015/340 de la Comisión, de 20 de febrero de 2015, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relativos a las licencias y los certificados de los controladores de tránsito aéreo.

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

### **Artículo 17. Mantenimiento de la aptitud de piloto remoto.**

Para el mantenimiento de competencia práctica, conforme a lo previsto en el artículo 33.1, letra d), los pilotos que operen RPAS habrán de ejercer sus funciones de forma regular, de manera que en los últimos 3 meses se hayan realizado al menos 3 vuelos en cada categoría de aeronave en que se pretendan realizar operaciones, sean dichos vuelos de operación normal o específicos de entrenamiento. Parte de esa actividad podrá realizarse en sistemas sintéticos de entrenamiento.

Además, se deberá realizar un entrenamiento anual específico en cada categoría de aeronave y para cada una de las actividades que se vayan a realizar.

Para acreditar el cumplimiento de todo lo anterior, el piloto llevará un libro de vuelo en que se anotarán las actividades de vuelo y entrenamiento realizadas. Este libro de vuelo será



EL CUERVO DE SEVILLA  
AYUNTAMIENTO

**APROBADO POR ACUERDO DE PLENO DE FECHA 12/03/2020  
BOP 16 DE 21/01/21**

supervisado por el responsable designado a tal efecto por la Jefatura del Cuerpo de Policía Local de El Cuervo de Sevilla.

**Artículo 18. Observadores.**

Los observadores que apoyen a los pilotos en vuelos EVLOS deberán acreditar todos los requisitos exigidos a los pilotos remotos en el presente reglamento.