

AYUNTAMIENTO DE CORIPE



LEGISLACIÓN APLICABLE AL USO DE DRONES Y SU ACTIVIDAD CON LA POLICÍA LOCAL

AREA DE SEGURIDAD CIUDADANA

En esta nueva publicación, intentaremos abordar una actividad que va ganando adeptos como es el uso de drones, ya que cada día se observa a más personas realizando dicha actividad ya sea por ocio o por cuestiones laborales.

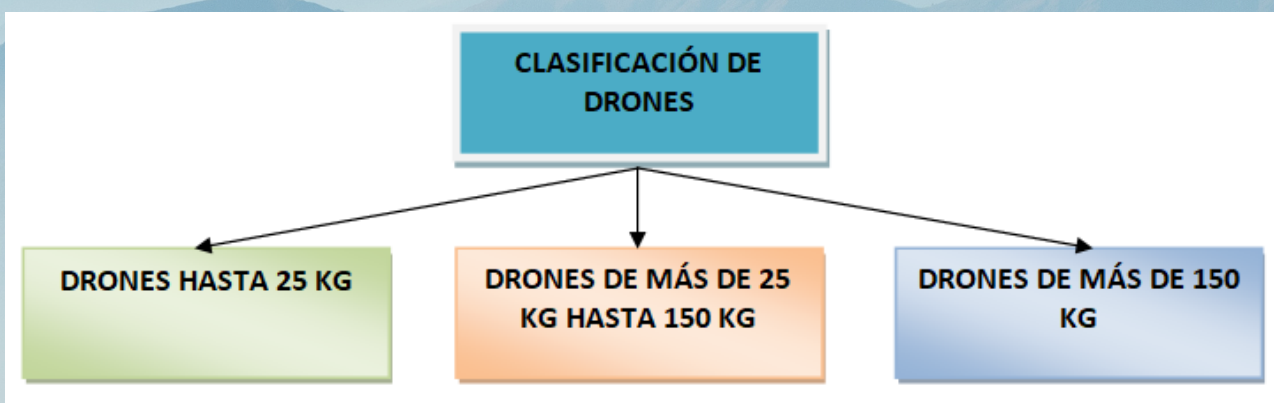
En primer lugar, debemos conocer que los drones son un tipo de máquina con una antiquísima existencia pero que debido a su fabricación costosa eran difíciles de ver en el mercado actual. Un dron es definido como “vehículo aéreo que vuela sin tripulación alguna” y recientemente dada la gran gama de tamaños, características y finalidades existentes aunque no son muy económicos sí que es verdad que podemos obtener alguno muy básico por una cantidad al alcance de todos. El nombre de “dron”, se extrae de su derivación del inglés, teniendo como significado en nuestro idioma el de “abeja macho” y como mencionamos en anterioridad actualmente cuentan con unas características de enorme potencial, siendo la más importante su vuelo por control remoto, aunque bien es cierto que existen algunos que son conducidos mediante software sin la necesidad imperante y directa de la utilización de un piloto desde tierra.

En cuanto a su utilización, los drones son conducidos o manipulados mediante control remoto o como hemos dicho antes mediante el uso de software así como no podía ser de otra manera por medio de aplicaciones (APP desarrolladas por IOS y ANDROID) para su manipulación mediante teléfonos móviles y tablets.

El origen de los drones posee un contexto militar ya que fueron inicialmente diseñados a modo de robots aéreos que gracias a sus funciones y características fueron de gran ayuda a los ejércitos de todo el mundo y debido a sus características actuales, se nos presentan en el mercado dos tipos de drones siendo estos los similares a helicópteros que tienen la habilidad de mantenerse estables en el aire y los parecidos a un avión. Como toda progresión, recientemente el uso de estos aparatos va mucho más allá de la búsqueda de fines bélicos, donde su marketing está más orientado al uso personal con fines diversos tales como la toma de fotografías, la realización de videos, estudios científicos, etc y donde sus fabricantes tienen como máxima la fabricación evolutiva donde con cada nuevo modelo sea cada vez más sencillo e intuitivo para su conductor.



La normativa reguladora de Drones (RPAS - Remotely Piloted AircraftSystem) y su clasificación es característica por el peso de cada aparato y más concretamente por su peso al despegue del mismo, donde podemos encontrar hasta tres calificaciones, siendo estas las siguientes:



- Drones de hasta 25 Kilogramos.

Regulados por una ley relativamente reciente la Ley 18/2014 de 15 de octubre, son los aparatos más usuales que nos vamos a encontrar y la creación de esta normativa fue de aprobación de medidas urgentes dado el crecimiento, eficiencia y competitividad existente. Para la conducción o pilotaje de estos drones es necesaria la presentación ante AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) de una declaración responsable donde se manifieste el total conocimiento y cumplimiento de la normativa existente para su uso.

- Drones de más de 25 Kilogramos y menos de 150 kilogramos.

Regulados evidentemente por AESA, requerirán la certificación de aeronavegabilidad así como su debida matriculación, donde necesariamente existirá autorización para su pilotaje.

- Drones de más de 150 Kilogramos.

Para este tipo de aparatos, será necesaria la utilización de la normativa europea regida por EASA (European Aviation Safety Agency) ya que debido a su inusual aparición en nuestro ámbito laboral, es cierto que poseen una regulación muy compleja y alejada de los RPAS así como un gran abanico de especificaciones y licencias.



Después de haber aprendido la clasificación por peso de los RPAS (Remotely Piloted Aircrafts System), intentaremos abrir nuestro conocimiento en esta materia para comprender y diferenciar el uso profesional del recreativo en cuanto al pilotaje de estos aparatos, donde es conveniente destacar que:

• USO PROFESIONAL DE RPAS.

La normativa aplicable es la Ley 18/2014 de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia (sección 6ª y 7ª) y de donde extraemos que:

+ Para poder operar o realizar trabajos aéreos con drones, será necesario ser habilitados previamente por AESA. Estos operadores habilitados poseerán un documento debidamente sellado por AESA, donde figuraran las actividades autorizadas a desarrollar, así como sus pilotos y las aeronaves a emplear. Actualmente, existe una relación de operadores habilitados en nuestro país, donde periódicamente sufre actualizaciones para que debidamente se pueda verificar la habilitación de un operador en un momento determinado que se encuentre realizando tales funciones.

+ Como hemos dicho en anterioridad, todos los pilotos deberán encontrarse debidamente autorizados para cualquier vuelo profesional o de investigación, ya sean remunerados o no y donde para la utilización de RPAS de hasta 25 kg dicha autorización o habilitación se realizará mediante una comunicación previa acompañada de la correspondiente declaración responsable.

+ En cuanto a los operadores que realicen vuelos o actividades con RPAS superiores a 25 kg y hasta los 150 kg mencionados en apartados anteriores, requerirá necesariamente autorización expresa de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea o de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (esta última para pesos superiores a 150 kg y siempre que no se traten de aeronaves del estado).

Si contratas los servicios de una empresa de Drones verifica:

Que está habilitada/autorizada en AESA

- ❖ Los Ayuntamientos, asociaciones, productoras, o cualquier otro organismo no tienen competencia para autorizar operaciones con drones
- ❖ AESA es el único organismo con competencias en este ámbito

Que cuenta con la comunicación previa y declaración responsable sellada* por AESA

Aquí se puede comprobar:

- ❖ La Información sobre los pilotos que pueden operar
- ❖ Los trabajos que puede realizar
- ❖ Las aeronaves que se pueden utilizar

Que tiene seguro de responsabilidad civil a terceros en vigor

- ❖ Para cada aeronave y actividad

Que vuelan en los espacios permitidos por la ley, por lo que no podrán realizar vuelos:

- ❖ En núcleos urbanos
- ❖ Sobre aglomeración de personas
- ❖ Por la noche
- ❖ En espacio aéreo controlado
- ❖ A más de 120m. de altura
- ❖ En las proximidades de los aeropuertos

USO RECREATIVO O LUDICO DEL RPAS.

Como hemos mencionado a lo largo de la presente publicación, la Ley 18/2014 regula el uso de RPAS excepto cuando sean utilizadas exclusivamente con fines recreativos (hobby) o deportivos pero sin embargo todos los drones son aeronaves (por definición según la Ley 48/1960 sobre Navegación Aérea).

Para el vuelo recreativo, los usuarios deben cumplir con lo dispuesto en el Real Decreto 552/2014 (reglas del aire) artículo 15, que permite realizar operaciones con RPAS a baja altura “siempre y cuando no entrañen ningún riesgo ni molestias a las personas o bienes en la superficie”, así como el artículo 42 bis de la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea que prohíbe cualquier acto que “pueda interferir o poner en riesgo la seguridad o regularidad de las operaciones aeronáuticas”. Particularmente quienes utilicen RPAS como hobby, deberán cumplir con las recomendaciones de seguridad publicadas en la web de AESA para estos usuarios.

Los usos recreativos consistirán en un personal, distinto al profesional o al investigador, donde los vuelos serán visuales y diurnos, dentro del límite de 120 metros de altura, lejos de aglomeraciones y aeropuertos.

No se es preciso para este tipo de vuelos tener la de operador ni piloto, ni reconocimiento médico alguno, aunque el que lo controle será responsable de los daños causados, por lo que es recomendable y no obligatorio, tener concertado un seguro de responsabilidad civil que cubra este tipo de incidencias. Se permiten actividades deportivas o exhibiciones aéreas reguladas por la normativa nacional, local o federaciones.

En este tipo de vuelos no se requiere documentación, solamente respetar las normas y recomendaciones de vuelo publicadas por AESA.

También sería conveniente co noceralgunas de las normas existentes para usuarios de RPAS destinadas exclusivamente a actividades deportivas, recreativas de competición y exhibición, así como las propias de las aeronaves de juguetes existentes en el mercado actual. Estas aeronaves no se rigen por las normas o limitaciones impartidas en anterioridad sino que poseen una regulación específica que expresa lo siguiente:

- Prohibición de llevar a cabo cualquier actuación que puedan poner en riesgo la seguridad.
- Salvo que el gestor aeroportuario o responsable de la infraestructura las reduzca, estas aeronaves deberán respetar una distancia mínima de 8 km respecto a cualquier aeropuerto o aeródromo.
- Fuera del espacio aéreo controlado o de cualquier zona de tránsito de aeródromo, salvo que se realice dentro de una infraestructura destinada a RPA autorizada.
- La altura máxima que pueden alcanzar es de 120 metros sobre el terreno o de cualquier obstáculo que se encuentre en un radio de 150 metros.

-

Los vuelos serán dentro del alcance visual del piloto, incluso si se usan dispositivos de visión en primera persona (FPV). También se podrá realizar el vuelo con la ayuda de observadores que permanezcan en contacto permanente con el piloto.

-Los vuelos serán siempre diurnos y en condiciones meteorológicas que permitan el vuelo visual.

- Siempre se dejará prioridad al resto de categorías de aeronaves.

- No podrán realizar vuelos sobre edificios en ciudades y pueblos o lugares habitados o de reuniones de personas al aire libre, salvo que se trate de aeronaves de hasta 250 gramos y que operen a una altura no superior a 20 metros.

Nota: A las aeronaves de hasta 2 kg. De masa máxima al despegue y que vuelen a una altura tope de 50 metros, no les será de aplicación la obligación de vuelo diurno y con las alturas máximas indicadas a lo largo de este apartado.

Finalmente, concluiremos nuestra exposición hablando de las sanciones y donde la Ley de Seguridad Aérea no regula concretamente los vuelos de RPAS, pero dentro de este vacío legal entendemos que al encontrarnos ante una aeronave, las operaciones o pilotajes que se realicen podrán ser objeto de infracción administrativa y con ellos su correspondiente sanción tras el incumplimiento de la normativa en cuestión como por ejemplo en usos del espacio aéreo controlado, como los vuelos en zonas de aeropuertos así como también en los vuelos sobre ciudades o núcleos urbanos sin la debida autorización o con el incumplimiento de algún requisito establecido para dicha práctica tales como operaciones sin certificado de aeronavegabilidad o sin matriculación, etc, siendo las cuantías económicas de las sanciones proporcionales al riesgo ocasionado.

Además, en caso de que causen daños a terceros existe la posibilidad de sancionar por la vía penal o civil, como ocurre con cualquier otra actividad.

Estando a lo dispuesto en la ley 21/2003 de Seguridad Aérea, existen diversas consecuencias al cometer estas infracciones:

- Multa.**
- Indemnización por daños o lesiones.**
- Inhabilitación.**
- Revocación de licencias, habilitaciones o autorizaciones.**
- Suspensión de licencias, habilitaciones y autorizaciones.**

Para denunciar cualquier actividad ilícita, la persona que lo desee podrá denunciar los hechos ante AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea), órgano competente en la tramitación de las correspondientes infracciones en materia de Drones, la cual insta a los ciudadanos a que si presencian “in situ” un vuelo o trabajo con RPAS que consideran ilegal lo comuniquen en el acto a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad para que se personen en el lugar, para la evaluación y gestión de la correspondiente denuncia ante el citado organismo.

Desde AESA se procede a informar a todos los cuerpos policiales a través de la Secretaría de Estado de Seguridad sobre de la normativa sectorial que regula el uso de drones en España, correspondiendo a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, entre otros, “el ejercicio de la potestad sancionadora en materia de aviación civil regulada en el Título V de la Ley 21/2003 de 7 de julio” aunque en la práctica la información de muchos de estos casos deben ser solicitados por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad dada la escasez de medios existente.

Por ello tras la realización del correspondiente informe de actuación por parte de los Agentes, se remitirán las actuaciones practicadas ante AESA, para que en su caso, determine si procede la iniciación o no del procedimiento sancionador. Dicho informe deberá ser lo más detallado posible, incluyendo:

1. Datos de la persona física o jurídica denunciada, con indicación expresa de un domicilio a efectos de notificación postal.
2. Fecha de los hechos.
3. Indicación de la zona sobrevolada y una breve descripción de las condiciones en las que se ha desarrollado el vuelo (de día, de noche, sobrevuelo de aglomeración de personas, espacio aéreo controlado...).
4. Datos de la aeronave (tipo, nº de la placa identificativa...).
5. Datos de filiación del piloto al mando.
6. Cualquier otra información/documentación que pueda esclarecer los hechos.

Estas denuncias serán remitidas ante el registro general de AESA situ en la Avenida General Perón nº 40, Portal B Plante 1ª, de Madrid C.P. 28020.

Las actuaciones policiales no podrán conllevar el decomiso de los drones debido al amparo de la normativa aeronáutica, siendo de gran importancia la completa identificación del aparato en cuestión, que incluirá la toma de fotografías, medidas, posibles datos que identifiquen la aeronave con una marca, modelo y número de serie, y demás circunstancias que pudieran concurrir.

Aunque fuera de la normativa aeronáutica tenemos otras herramientas legales, que pudieran ser utilizada, para el decomiso del dron, a tenor de la supuesta peligrosidad que pudiera estar generando con un uso indebido, como podría ser la aplicación del art. 18.2 2. de la Ley Orgánica de Protección de la Seguridad Ciudadana "Los agentes de la autoridad podrán proceder a la ocupación temporal de cualesquiera objetos, instrumentos o medios de agresión, incluso de las armas que se porten con licencia, permiso o autorización si se estima necesario, con objeto de prevenir la comisión de cualquier delito, o cuando exista peligro para la seguridad de las personas o de los bienes."

Indicar que las infracciones sobre los RPAS, podrán ser encuadradas en el artículo 36.22 de la Ley Orgánica de Protección de la Seguridad Ciudadana, donde se indica: "Incumplimiento de las restricciones a la navegación a las embarcaciones de alta velocidad y aeronaves ligeras".

Se contemplarán previstas para las infracciones de este tipo una graduación de sanciones tales como:

-Infracción de grado mínimo: Sanción económica entre 601€ a 10.400€.

-Infracción de grado medio: Sanción económica de 10.401 a 20.200€.

-Infracción de grado máximo: Sanción económica de 20.201 a 30.000€

BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA.

- Ley 18/2014 de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.**
- Ley 48/1960 sobre Navegación Aérea.**
- Real Decreto 552/2014 de reglas del aire.**
- Ley 21/2003 de Seguridad Aérea.**
- Ley 21/2003 de 7 de julio.**
- Ley 4/2015, de 30 de marzo de Protección de la Seguridad Ciudadana.**

PUBLICACION:

**JOSE GOMEZ DEL VALLE
BENITO JOSE MUÑOZ PEREZ**