

30 de julio de 2014

## Jornada de presentación de la nueva normativa española de RPAS

Transcripción de las preguntas y respuestas realizadas

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea está elaborando una lista de preguntas frecuentes que hará pública próximamente una vez que haya procesado las preguntas recibidas en los primeros días después de aprobarse la normativa.

En la jornada, se realizaron las siguientes preguntas:

1. Es necesaria autorización municipal para realizar operaciones.

En todo caso es necesaria autorización de AESA. La necesidad o no de autorizaciones municipales no es una competencia de AESA, por lo que no se puede contestar a esta pregunta. Será el interesado quien lo tenga que averiguar en cada caso.

2. Cuántas operaciones han sido autorizadas.

Hasta la fecha hay dos autorizaciones.

3. En el RD, la cámara que debe estar embarcada con visión hacia delante podría ser la que constituye la carga de pago.

La finalidad de la cámara es la de permitir reconocer el terreno en el caso de necesidad de un aterrizaje de emergencia. En consecuencia podría ser aceptable, siempre que se garantice que estará operativa en ese caso.

4. Se ha realizado una comparación con la legislación de otros países.

Sí. Se han considerado las otras normativas existentes a medida que han sido aprobadas en los respectivos países.

5. Qué características especiales se contemplan para los vuelos realizados por Organismos Públicos de Investigación (e.g Universidades).

No se ha considerado ninguna. El apartado 4 del artículo 50 contempla vuelos de àra programas de investigación. Se aplican las mismas condiciones generales que al resto de los vuelos de ese apartado 4.

6. Cómo afecta la normativa para vuelos de RPAS de menos de 10Kgr volando en zonas internas de las Universidades por debajo de 25m de altura y con los correspondientes permisos internos

Si tienen lugar en una zona urbana no están permitidos, a menos que se realicen en recintos cerrados (dentro de una nave, por ejemplo), donde solo necesitan la autorización de su propietario.

7. Igualmente para vuelos en descampados de propiedad privada con fines de investigación con menos de 25Kgr y por debajo de 100m de altura.

Se aplican las condiciones generales descritas en el apartado 4 del artículo 50.

8. Qué condiciones debe cumplir un operador extranjero para operar en España.

Las mismas que un operador nacional.

9. Cuáles serán las bases de certificación que se emplearán para la certificación de RPAS de más de 25 kg de MTOM.

En el proyecto de Real Decreto se especifica que podrán consistir en especificaciones de certificación para RPAS publicadas por organismos españoles o internacionales que garanticen un nivel de seguridad adecuado. En estos momentos las únicas disponibles son las STANAGs que ya han sido utilizadas en el pasado para la certificación del sistema ALTEA EKO; también está disponible la CS-LURS, de JARUS, para helicópteros ligeros. A medida que aparezcan otras bases de certificación aceptables, como por ejemplo las de JARUS, se utilizarán también.

10. Consideraciones acerca del espacio radioeléctrico.

Las competencias con respecto a esta materia corresponden a la Dirección General de Telecomunicaciones, con la que existen conversaciones en marcha.

11. Será necesario que la organización de diseño disponga de un DOA para certificar aeronaves

Sí, excepto para los RPAS de diseño sencillo, para los que se podrán aceptar procedimientos alternativos a la DOA..

12. El estudio de seguridad para los vuelos de prueba puede ser genérico.

Sí

13. Qué contenido debe tener la formación práctica para pilotos.

El contenido en el apéndice i disponible en la siguiente dirección web:  
[http://www.seguridadaerea.gob.es/lang\\_castellano/cias\\_empresas/trabajos/marco\\_drones/default.aspx](http://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/cias_empresas/trabajos/marco_drones/default.aspx)

14. Cuál es la vigencia de los cursos teóricos de pilotos de RPAS. Y del certificado médico.

La formación teórica no tiene fecha de caducidad. Los certificados médicos, tienen la caducidad establecida por la normativa.

15. Consideraciones acerca del reporte de incidentes y accidentes

En el procedimiento transitorio se indica la necesidad de cumplir la normativa en vigor, que incluye la necesidad de notificar incidentes y accidentes. En el RD se hace una mención explícita a este respecto.

16. Existirá un registro de fabricantes

Sí para aquellos que cuenten con un DOA o POA.

17. Condiciones para el vuelo en núcleos urbanos

Se establecen en el RD. En esencia son:

- Límite de 10 kg de MTOM.
- Certificación, o

- Estudio de seguridad aprobado por AESA.

18. Quiénes de la tripulación remota tienen que contar con una licencia

Sólo los pilotos deberán contar o haber contado con una licencia, o demostrar su cualificación de las maneras alternativas que contempla el apartado 5 del artículo 50. En el RD se introduce la figura del observador, para vuelos EVLOS, que deberá contar con la misma cualificación que los pilotos, o al menos acreditar los conocimientos teóricos correspondientes.

19. Vuelos para formación de pilotos

Están cubiertos por el apartado 3, si los realiza el operador, y por su autorización correspondiente, si los efectúa una ATO. Estos vuelos pueden realizarse en un lugar cerrado.