

---

EXPTE: 8654/2024

NEGOCIADO/NEGOCIAT: 810 POLICÍA LOCAL. UNIDAD ADMINISTRATIVA

REF.: Reglamento de uso de aeronaves pilotadas por control remoto para el cuerpo de la Policía Local de Santa Pola.

## **REGLAMENTO DE USO DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO PARA EL CUERPO DE LA POLICÍA LOCAL DE SANTA POLA**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El Excelentísimo Ayuntamiento de Santa Pola, en una apuesta por la implantación de nuevas tecnologías, ha decidido dotar a su Cuerpo de Policía Local de las herramientas necesarias para llevar a cabo con mayor eficacia las funciones que la legislación vigente atribuye a los cuerpos de Policía Local, encontrándose entre ellas los sistemas RPAs, abriendo a dicho Cuerpo nuevas funcionalidades que mejoran su capacidad de respuesta.

Como quiera que las circunstancias actuales exigen una continuidad en el esfuerzo destinado a todos aquellos aspectos que mejoren la calidad del servicio de los cuerpos de Policía Local, de forma que sigamos avanzando en la mejora de la utilización de estas nuevas tecnologías y con el fin de lograr tales objetivos, resulta necesario el presente conjunto de “Normas de Uso Interno”, toda vez que es requisito del Real Decreto 1036/2017 de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto el ámbito de la función policial y por los policías locales.

En este marco de innovación y desarrollo, resulta de interés estratégico el uso de las nuevas tecnologías en el desempeño de las labores de policía, con el único fin de mejorar la atención a la ciudadanía y sus demandas e inquietudes. Esta Policía se ha dotado hasta el momento de un DRON y sus respectivos equipos y accesorios, que pasan a ser parte integrante del material operativo de la Policía Local del Ayuntamiento de Santa Pola.

En el mismo sentido se ha procedido a la formación de miembros del dicho Cuerpo de Policía Local con la finalidad de crear una Unidad de Vigilancia y Prevención Aérea, que será la encargada del uso de dispositivos RPAs para el mejor desempeño de las funciones atribuidas a la Policía Local por el artículo 53 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, constituyendo dichos dispositivos una herramienta que ha demostrado su eficacia en diversos campos relacionados no sólo con labores de Policía de Seguridad y de Emergencias, sino también en el área de aplicación a la que se circunscriben otras funciones de la Policía Local, como puede ser la policía administrativa, el tráfico y la seguridad vial. Del mismo modo, resulta de interés en materias de colaboración con otros departamentos municipales y con otros medios aéreos de distintas entidades públicas en situaciones de emergencia.

La utilización de esta tecnología, tipo dron, hace necesario disponer de unas normas internas que complemente la normativa general que regula la utilización de estos aparatos y que permita conseguir los objetivos planteados, persiguiendo con ella un incremento de la seguridad en su utilización. Por otra parte, el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, establece como requisito la existencia de una norma reglamentaria propia que regule la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto el ámbito de la función policial y por los Policías Locales.



Considerando el uso cada vez más extendido de aeronaves pilotadas por control remoto, también conocidas como drones o RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems) y su potencial uso en actividades de vigilancia y protección propias de la Policía Local, se considera imprescindible establecer un procedimiento en el que se regulen los vuelos de dichas aeronaves enmarcado dentro de la normativa estatal que regula el uso de RPAS, Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, y dentro de las funciones de Policía Local establecidas por la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

El 29 de diciembre de 2017 se publicó Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, estableciéndose un nuevo marco normativo que regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto en España. El citado Real Decreto 1036/2017 en su artículo 3 establece exclusiones parciales para las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad y que las operaciones realizadas por estos serán, en todo caso, conforme a las condiciones establecidas en el Reglamento de uso de RPAS y sus manuales de desarrollo, de modo que no se ponga en peligro a otros usuarios del espacio aéreo y a las personas y bienes subyacentes.

1. Para la realización de operaciones aéreas especializadas de formación práctica de pilotos remotos, a las organizaciones de producción que reúnan los requisitos previstos en el artículo 15.3 y 4, y a las organizaciones de formación, no les será exigible lo dispuesto en los artículos 28 y 39 del Real Decreto 1036/2017.
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.

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, 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 de policía 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.

Es por todo lo expuesto y en virtud del principio de autonomía local y el ejercicio de las potestades reglamentarias y de auto organización reconocida en el artículo 4.1.a) de la Ley 7/1985/, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local, que el Ayuntamiento de Santa Pola tiene intención de aprobar el presente conjunto de normas de uso interno, facultando a la Alcaldía, Concejalía de Seguridad Ciudadana o en quien se delegue, a establecer en el ámbito de sus competencias, los medios aceptables de cumplimiento de los requisitos establecidos en el Real Decreto 1036/2017 y de sus disposiciones de desarrollo aplicando a las funciones propias de la Policía Local, o en su defecto, se usarán los medios

aceptables publicados por AESA para el resto de usuarios sin exclusiones parciales.

Cada uno de los desarrollos se denominará "Manual o Registro" y tratará temas específicos como estudios de seguridad operacional o planes de vuelo y requisitos de los pilotos entre otros. En la medida que se generen nuevas necesidades o cambios normativos que puedan afectar a estos manuales se modificarán los ya existentes.

## **TÍTULO I. Disposiciones Generales**

- Artículo 1. Objeto.
- Artículo 2. Ámbito de aplicación y territorial de actuación.
- Artículo 3. Régimen Jurídico.
- Artículo 4. Reglas aplicables.
- Artículo 5. Pilotos remotos.
- Artículo 6. Observadores, pilotos y prácticas mensuales mediante programa de entrenamiento para el mantenimiento de su aptitud.
- Artículo 7. Supervisión, control y régimen sancionador.

## **TÍTULO II. Definiciones, Requisitos y Operatividad.**

### **CAPITULO I. Definiciones**

- Artículo 8. Definiciones varias.

### **CAPÍTULO II. Requisitos para el uso de aeronaves por control remoto.**

- Artículo 9. Requisitos generales de uso de las aeronaves pilotadas por control remoto.
- Artículo 10. Identificación.
- Artículo 11. Requisitos de los equipos.
- Artículo 12. Documentación necesaria que deberá estar a disposición del piloto y del operador.

### **CAPÍTULO III. Operaciones de vuelo.**

- Artículo 13. Condiciones de vuelo.
- Artículo 14. Generalidades en vuelo diurno y nocturno.
- Artículo 15. Campo de vuelo.
- Artículo 16. Mantenimiento de la aeronave.
- Artículo 17. Acceso a la aeronave y custodia.
- Artículo 18. Área de protección, zona de aterrizaje y zona de recuperación.
- Artículo 19. Limitaciones relativas al pilotaje.
- Artículo 20. Notificación de accidentes.
- Artículo 21. Almacenamiento y tratamiento de las imágenes y grabaciones de video vigilancia captadas por los RPAS.

## **Disposición Transitoria.**

## **Disposición Final primera. Desarrollo del conjunto de normas**

## **Disposición Final segunda.**

## **Disposición Derogatoria.**

## **TÍTULO I**

### **DISPOSICIONES GENERALES**

#### **Artículo 1. Objeto.**

Este documento tiene por objeto establecer las normas aplicables a las operaciones de Policía realizadas mediante aeronaves pilotadas por control remoto, atribuidas, por la Ley Orgánica 2/86, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.

El mismo será de aplicación a todo el personal de la Policía Local y de forma específica aquellos agentes que tengan las certificaciones oficiales que les habiliten como pilotos dentro del Cuerpo de la Policía Local de Santa Pola. De igual modo se pretende regular el régimen de funcionamiento de la Unidad de RPAS (aeronave no tripulada, dirigida a distancia desde una estación de pilotaje remoto) integrada en la Policía Local Santa Pola, que será la encargada de la utilización de las aeronaves pilotadas por control remoto que se encuentren a su cargo.

#### **Artículo 2. Ámbito de aplicación y territorial de actuación.**

Lo aquí expuesto es de aplicación en el término municipal de Santa Pola, sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley de Coordinación de Policías Locales de la Comunidad Valenciana. No obstante, se podrá actuar fuera de su término municipal, cuando sean requeridos y autorizados para ello por las Autoridades competentes en las situaciones establecidas legalmente.

#### **Artículo 3. Régimen jurídico.**

##### 1. Realización de funciones en ámbito civil:

La Unidad de RPAS se ajustará a lo determinado en el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto y se modifican el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea, donde se establece un nuevo marco normativo que regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto en España.

##### 2. Realización de funciones en ámbito policial:

La Unidad de RPAS se ajustará sin perjuicio de su sometimiento a la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad y les será de aplicación directa y básica para esta Policía Local de Santa Pola los puntos recogidos en los Capítulos I y II del Real Decreto 1036/2017, con las siguientes exclusiones:

a) Para la realización de operaciones aéreas especializadas de formación práctica de pilotos remotos, a las organizaciones de producción que reúnan los requisitos previstos en el artículo 15.3 y 4, y a las organizaciones de formación, no les será exigible lo dispuesto en los artículos 28 y 39.

b) 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 3 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.

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, estas operaciones se realizarán, en todo caso, conforme a las condiciones e atribuidas a las policías locales, en los respectivos Reglamentos de Policías Locales 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 de policía, 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 (RPAS) en el ejercicio de estas actividades, se ajustarán a lo establecido 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 en los artículos 33.1 y 38 del RD 1036/2017.
- 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.

Las aeronaves pilotadas por control remoto utilizadas por el Cuerpo de la Policía Local de Santa Pola 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.

Igualmente, resultará de aplicación directa y básica para la Policía Local de Santa Pola lo dispuesto en el Real Decreto 1036/2017, en relación a las funciones atribuidas por la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, en su artículo 53.1, que establece que los Cuerpos de Policía Local deberán ejercer las siguientes funciones:

- a) Proteger a las autoridades de las Corporaciones Locales, y vigilancia o custodia de sus edificios e instalaciones.
- b) Ordenar, señalar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación.
- c) Instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano.
- d) Policía Administrativa, en lo relativo a las Ordenanzas, Bandos y demás disposiciones municipales dentro del ámbito de su competencia.
- e) Participar en las funciones de Policía Judicial, en la forma establecida en el artículo 29.2 de esta Ley.
- f) La prestación de auxilio, en los casos de accidente, catástrofe o calamidad pública,

participando, en la forma prevista en las Leyes, en la ejecución de los planes de Protección Civil.

g) Efectuar diligencias de prevención y cuantas actuaciones tiendan a evitar la comisión de actos delictivos en el marco de colaboración establecido en las Juntas de Seguridad.

h) Vigilar los espacios públicos y colaborar con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y con la Policía de las Comunidades Autónomas en la protección de las manifestaciones y el mantenimiento del orden en grandes concentraciones humanas, cuando sean requeridos para ello.

i) Cooperar en la resolución de los conflictos privados cuando sean requeridos para ello.

#### **Artículo 4. Reglas aplicables.**

Las operaciones de las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) deberán ser conformes a las reglas del aire y condiciones de uso aplicables al espacio aéreo en que se desarrollen, de conformidad con lo previsto en el Reglamento SERA, el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, así como en el Reglamento de Circulación Aérea aprobado por Real Decreto 57/2002 de 18 de enero y normativa concordante.

#### **Artículo 5. Pilotos remotos dentro de la plantilla de Policía Local de Santa Pola.**

Los pilotos remotos deberán reunir los siguientes requisitos:

a) Tener 18 años de edad cumplidos y ser funcionario de carrera con la categoría mínima de Agente.

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 anexo I, siempre que quede acreditado por el operador dicha equivalencia. Parte de la formación práctica en el pilotaje podrá desarrollarse en sistemas sintéticos de entrenamiento. Este documento podrá emitirse por el operador en relación con sus pilotos remotos, por el fabricante de la aeronave o por una organización capacitada al efecto por éste, conforme a lo previsto en el párrafo siguiente, así como por una organización de formación. En ningún caso podrá ser emitido por el piloto para el que se solicita la autorización o se presenta la declaración. A los efectos del párrafo anterior, el fabricante podrá capacitar a otras organizaciones que hayan recibido formación adecuada por parte de éste y dispongan de la documentación técnica de la aeronave necesaria para el ejercicio de dichas funciones de formación. A estos efectos, el fabricante expedirá un certificado a las organizaciones que cumplan estos requisitos.

e) Para vuelos en espacio aéreo controlado, 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, así como acreditar un conocimiento adecuado del idioma o idiomas utilizados en las comunicaciones entre el controlador y la aeronave, atendiendo a las

condiciones operativas del espacio aéreo en el que se realice la operación.

f) Para el pilotaje de los drones de la Policía Local de Santa Pola se requerirá como requisito indispensable estar en posesión y en vigor de la titulación correspondiente y se tendrán en cuenta otras titulaciones relacionadas y complementarias a la titulación mínima exigida, garantizándose los principios de igualdad, mérito, capacidad y publicidad.

g) Todo nuevo piloto que se incorpore a la unidad de drones de la Policía Local deberá realizar un curso de adaptación a los procedimientos operacionales de la Policía Local, según se disponga en el propio Manual de Operaciones.

#### **Artículo 6. Observadores, pilotos y prácticas mensuales mediante programa de entrenamiento para el mantenimiento de su aptitud.**

Los observadores que apoyen a los pilotos en vuelos EVLOS deberán al menos, tener los conocimientos teóricos de un piloto remoto y, para ello, se fomentará su formación oficial en la medida que sea necesaria por la Jefatura de la Policía Local de Santa Pola.

Los observadores estarán formados previamente (al menos con la parte teórica del certificado de piloto de RPAS) y documentados para realizar la tarea de apoyo al piloto, que podrá requerir la colaboración de voluntarios y policías para que acordonen la zona y se establezca un perímetro de seguridad.

Que, para la labor que antecede, se establece la obligatoriedad de prácticas mensuales realizadas por los distintos pilotos y/o observadores que se harán constar en el libro de vuelo de cada piloto.

Las prácticas mensuales siempre se realizarán preferentemente en el término municipal, fuera del casco urbano y en zonas acotadas a la circulación de personas y vehículos y en su defecto en aquellos terrenos no pertenecientes al término municipal previa autorización de la administración a la que pertenezcan.

Es por todo lo descrito en los párrafos anteriores que, para el mantenimiento de la competencia práctica, los pilotos que operen el RPA de la Policía Local de Santa Pola habrán de ejercer sus funciones de forma regular, con la siguiente planificación:

a) Un mínimo de 1 vuelo semanal, siempre que las condiciones meteorológicas lo permitan, y siempre que sea posible, en el horario laboral del piloto.

b) La operación de vuelo de práctica, supone el pre-vuelo, traslado hasta el lugar de vuelo y el post-vuelo ( comprobación de material, baterías... , traslado y vuelo, y recogida y cumplimentación del libro de vuelo ).

c) Parte de esa actividad podrá realizarse en sistemas sintéticos de entrenamiento.

d) 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.

e) Dicha competencia práctica se realizará como mínimo por cada piloto o en binomios de pilotos en el caso de existir más de un piloto en la plantilla.

f) El observador será designado por el piloto quien le instruirá con los conocimientos básicos para prestarle ayuda en caso necesario.

El entrenamiento se realizará en cada categoría/tipo de RPAS que vaya a pilotar, o declarado equivalente según lo establecido en el anexo I del Real Decreto 1036/2017 y para cada una de las actividades que realice la Policía Local de Santa Pola de las que a continuación se detallan:



- a. Control de Tráfico; Investigación de accidentes;
- b. Observación y vigilancia del litoral costero y playas, así como de posibles aéreas susceptibles de producirse incendios forestales; Evaluación de incendios, accidentes y desastres naturales;
- c. Control de la polución y el medio ambiente: vertidos ilegales; Vigilancia de caminos rurales, barrancos y fincas;
- d. Planificación urbanística, infracciones urbanísticas, Catastro Inmobiliario de los bienes inmuebles urbanos y rústicos con construcción, así como de las alteraciones de sus características; Vigilancia de Obras e infraestructuras de Edificios Públicos y Privados; Cartografía.
- e. Control de accesos; Grandes eventos y aglomeraciones de personas; Seguimiento de actos festivos tales como Fiestas Patronales; Actos lúdicos y deportivos en general
- f. Operaciones de emergencia, búsqueda y salvamento; Búsqueda y localización de personas extraviadas en zonas de difícil acceso; Salvamento y vigilancia de playas y costas y zona de monte público dentro del término municipal;
- g. Perseguir infracciones y delitos que se puedan cometer con RPA's / Drones.
- h. La colaboración con la Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y con la Policía Autonómica en materia de seguridad ciudadana, cuando la Policía Local sea requerida para ello.
- i. Cuantas otras le sean expresamente atribuidas en la legislación aplicable para las Policías Locales.
- j. La Unidad de RPAs colaborará con el Centro de Emergencias cuando la situación así lo requiera y bajo la dirección del órgano competente de la Generalitat Valenciana.

Dicho proceso de entrenamiento debe incluir situaciones normales, anormales y de emergencia (sin necesidad de comprometer la integridad de la aeronave) utilizando los procedimientos establecidos en el Manual de Operaciones del operador.

- Funciones principales:

- a. La protección a las autoridades de la Corporación.
- b. La vigilancia de edificios e instalaciones municipales.
- c. La colaboración en el control de tráfico rodado en el Termino Municipal, con excepción de las vías de titularidad estatal, autonómica o provincia, sin perjuicio de la coordinación o cooperación que se pueda establecer.
- d. Actividad de Policía en lo relativo a las Ordenanzas, Bandos y demás disposiciones municipales dentro del ámbito de su competencia. La vigilancia de la seguridad ciudadana.
- e. Prestar auxilio en los casos de accidente, situaciones de catástrofes o calamidad pública cuando sea requerida la unidad en el ámbito de las competencias de la Policía Local y en coordinación con los Planes de Protección Civil establecidos.
- f. La realización de actuaciones de prevención tendentes a evitar la comisión de actos delictivos en el ámbito de las competencias de la Policía Local.
- g. La colaboración con la Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y la Policía Autonómica en materia de seguridad ciudadana, cuando sea requerida para ello.

h. Cuantas otras le sean expresamente atribuidas en la legislación aplicable para las Policías Locales.

- Funciones ante situaciones de urgencias y de emergencias:

a. Búsqueda y localización de personas desaparecidas.

b. Localización, evaluación y evolución de los incendios forestales o en zonas industriales.

c. Actuación en incendios en viviendas urbanas, y posible detección de personas atrapadas.

d. Ayuda en el rescate de animales cuando su realización no sea posible por los medios que se pudieran disponer propios o de la empresa contratada al efecto por el Ayuntamiento de Santa Pola para estos casos.

e. Localización y evolución de vertidos tóxicos o peligrosos.

f. Actuaciones ante derrumbes parciales o totales de edificios, localización personas atrapadas e inspección estado estructural edificios colindantes.

g. Localización y rescate accidentes aéreos (aviones, parapentes, alas delta, etc.).

h. Colaboraciones con el Centro de coordinación de emergencias de la Generalitat Valenciana, Unidades de Bomberos y Protección Civil, a través del 112.

- Funciones ante situaciones habituales:

a. Detección de construcciones ilegales en el término municipal.

b. Detección de vertidos ilegales en el término municipal.

c. Inspección fachadas edificios por caídas cascotes cuando sean inaccesibles por otros medios.

d. Control en grandes concentraciones humanas ante diversos eventos (manifestaciones, conciertos, ferias, etc.).

e. Seguimiento del tráfico urbano y toma de pruebas mediante la realización de fotografías o vídeos aéreos para posterior investigación en accidentes varios.

f. Control de la zona de seguridad en actos pirotécnicos.

La justificación de la experiencia, entrenamiento y verificación a que se refieren los apartados anteriores se realizará mediante la anotación correspondiente en el libro de vuelo del piloto.

Desde la Policía Local de Santa Pola se colaborará con el Centro de Emergencias cuando la situación así lo requiera y bajo la dirección del órgano competente de la Generalitat Valenciana, tal y como establece el Decreto 70/2017 de 2 de junio del Consell, por el cual se modifica el “Plan Territorial de Emergencia de la Comunidad Valenciana”, por la aprobación del procedimiento de actuación de operación de aeronaves pilotadas por control remoto en situaciones de emergencia bajo la dirección de la Generalitat.

### **Artículo 7. Supervisión, control y régimen sancionador.**

El ejercicio de las actividades y la realización de los vuelos regulados en texto, 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 Santa Pola.

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 del presente texto y de las establecidas por el Real

Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre que les sean de aplicación.

## **TÍTULO II**

### **DEFINICIONES, REQUISITOS Y OPERATIVIDAD**

#### **CAPITULO I. Definiciones**

##### **Artículo 8. Definiciones varias.**

A los efectos de este texto normativo, se entenderá por:

1. Aeronave pilotada por control remoto (Drone-UAS): Aeronave no tripulada, dirigida a distancia desde una estación de pilotaje remoto.
2. AESA: Agencia Estatal de Seguridad Aérea.
3. ATO: Approved Training Organisation (Organización de entrenamiento aprobada). Permiso concedido por la AESA.
4. AMA: Autoservicio Meteorológico Aeronáutico prestado por AEMET.
5. 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.
6. 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.
7. Estación de pilotaje remoto: Componente de un sistema de aeronave pilotada por control remoto (Drone-UAS) que contiene los equipos utilizados para pilotar la aeronave.
8. 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.
9. 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.
10. 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.
11. 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.
12. Operación dentro del alcance visual del piloto (V-LOS, 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.

13. Operación dentro del alcance visual extendido (E-VLOS, 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.

14. Operación más allá del alcance visual del piloto (B-VLOS, 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).

15. 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 (Drone-UAS), que manipula los controles de vuelo de la misma durante el vuelo.

16. 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.

17. Sistema de aeronave pilotada por control remoto (en adelante UAS): 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.

18. Vuelos experimentales: Los siguientes vuelos:

1. Vuelos de prueba de producción y de mantenimiento, realizados por fabricantes u organizaciones dedicadas al mantenimiento.
2. Vuelos de demostración no abiertos al público, dirigidos a grupos cerrados de asistentes por el organizador de un determinado evento o por un fabricante u operador para clientes potenciales.
3. Vuelos para programas de investigación, realizados por cuenta de quien gestione el programa en los que se trate de demostrar la viabilidad de realizar determinada actividad con aeronaves pilotadas por control remoto (RPA).
4. Vuelos de desarrollo en los que se trate de poner a punto las técnicas y procedimientos para realizar una determinada actividad con aeronaves pilotadas por control remoto (RPA), previos a la puesta en producción de esa actividad, realizados por quien pretenda llevarla a cabo.
5. Vuelos de I+D, realizados por fabricantes u otras entidades, organizaciones, organismos, instituciones o centros tecnológicos para el desarrollo de nuevas aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) o de los elementos que configuran el RPAS.
6. Vuelos de prueba necesarios para que un operador pueda demostrar que la operación u operaciones proyectadas con la aeronave pilotada por control remoto pueden realizarse con seguridad.

## **CAPÍTULO II: Requisitos para el uso de aeronaves por control remoto.**

### **Artículo 9. Requisitos generales de uso de las aeronaves pilotadas por control remoto.**

El Excelentísimo Ayuntamiento de Santa Pola es responsable de la prestación del servicio o realización de la actividad y en todo caso será responsable de:

1. Autorizar la operación.
2. Establecer los requisitos que garanticen que los pilotos remotos y, en su caso, los observadores, cuentan con la formación adecuada para realizar las operaciones en condiciones de seguridad que, en todo caso, deberán respetar los mínimos establecidos en los artículos 33.1 y 38 del Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto.
3. 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.

Sin perjuicio del cumplimiento del resto de los requisitos establecidos en el RD 1036/2017, su normativa de desarrollo y el resto de las disposiciones de aplicación, el uso de aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) requerirá, en todo caso, que su diseño y características que 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.

En aplicación de Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, para el almacenamiento y tratamiento de las imágenes y grabaciones de vídeo vigilancia captadas por los RPAS se dispondrá de un ordenador, donde se almacenarán y tratarán todas las imágenes y grabaciones de vídeo vigilancia captadas por los RPAS. Estas grabaciones deberán ser eliminadas en el plazo máximo de un mes, tal y como establece la Ley Orgánica de Protección de Datos de Carácter Personal, salvo que recojan un delito o incidencia, en tal caso se conservarán y quedarán a disposición judicial.

#### **Artículo 10. Identificación.**

Todas las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA) deberán llevar fijada a su estructura una placa de identificación ignífuga, en la que deberá constar la identificación de la aeronave, mediante su designación específica, incluyendo:

- a. El nombre del fabricante.
- b. Tipo, modelo y, en su caso, número de serie
- c. Nombre del operador y los datos necesarios para ponerse en contacto.

La información que debe figurar en la placa deberá ir marcada en ella por medio de grabado químico, troquelado, estampado u otro método homologado de marcado ignífugo, de forma legible a simple vista e indeleble.

El performance exterior del RPA llevará rotulación por la que claramente sean identificadas como parte perteneciente al Cuerpo de la Policía Local de Santa Pola mostrando entre otros los siguientes datos.

- a. Escudo de la Policía Local de Santa Pola y la inscripción PLSP.
- b. Damero azul/fondo blanco o blanco/fondo oscuro enmarcado entre líneas de color amarillo fluorescente

#### **Artículo 11. Requisitos de los equipos.**

Los Sistemas de aeronaves pilotadas por control remoto (RPAS) deberán contar con los equipos requeridos para el vuelo en el espacio aéreo de que se trate, conforme a las reglas del

aire aplicables, y en particular con:

- a. Un equipo de comunicaciones adecuado capaz de sostener comunicaciones bidireccionales con las estaciones aeronáuticas y en las frecuencias indicadas para cumplir los requisitos aplicables al espacio aéreo en que se opere.
- b. Un sistema para la terminación segura del vuelo. En caso de las operaciones sobre aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados o de reuniones de personas al aire libre, podrá estar provisto de un dispositivo de limitación de energía del impacto. En todo caso se establecerá un protocolo de seguridad.
- c. Equipos para garantizar que la aeronave opere dentro de las limitaciones previstas, incluyendo el volumen de espacio aéreo en el que se pretende que quede confinado el vuelo.
- d. Medios para que el piloto conozca la posición de la aeronave durante el vuelo.
- e. Luces u otros dispositivos, o pintura adecuada para garantizar su visibilidad

Adicionalmente, en caso de operaciones más allá del alcance visual del piloto (BVLOS), la aeronave pilotada por control remoto (RPA) deberá tener instalado un dispositivo de visión orientado hacia adelante.

**Art. 12. Documentación necesaria que deberá estar a disposición del piloto y del operador.**

1. El control de las operaciones realizadas por la Policía Local de Santa Pola quedará fiscalizado mediante libros de registro, los cuales podrán estar confeccionados en formato digital si así se estima conveniente.

- a. Libro Registro de Operaciones.
- b. Libro Registro Pilotos.
- c. Libro de Mantenimiento de la Aeronave.
- d. La Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil.

Se deberá, además, disponer de la siguiente documentación y manuales necesarios:

- a) Hoja de caracterización RPAS.
- b) Manual de Operaciones
- c) Programa de Mantenimiento de cada RPAS.
- d) Estudios Aeronáuticos de Seguridad, para cada tipo de operación a realizar.
- e) Programa de Entrenamiento y organización de la formación y reciclaje de conocimientos de los pilotos y observadores. Establecerá los términos en los que se vaya a desarrollar la formación ya sea interna o en colaboración con algún organismo externo reconocido.
- f) Resultado de los vuelos de prueba para demostrar la seguridad de las operaciones.
- g) El piloto deberá llevar siempre el libro de vuelo.
- h) Registro de mantenimiento de cada RPAS.
- i) La póliza de seguro de responsabilidad civil y los certificados del piloto o pilotos.

2. Todas las operaciones que se realicen por parte de la Policía Local de Santa Pola deben de acreditar unos niveles de riesgo bajo. Con el objeto de aumentar la seguridad se crearán los siguientes manuales y documentos, que formarán parte anexada del presente texto normativo:

ANEXO 1.- Manual de operaciones, donde se establecen los requisitos para la gestión de la Unidad, procedimientos operacionales, gestión de emergencias y seguridad de RPAs.

ANEXO 2.- Manual de Características del RPA en el que queden reflejadas las características, tanto de la aeronave como sus elementos de control. Medidas de seguridad y mantenimiento especificadas por el fabricante.

ANEXO 3.- Manual de mantenimiento de la aeronave. Se especificarán los procedimientos de control y recambio de piezas, los formularios de control y averías que pueda sufrir el RPA.

ANEXO 4.- Estudios aeronáuticos de seguridad. Este documento establece las directrices generales que se deben seguir para minimizar los riesgos derivados del tipo de operación a realizar.

ANEXO 5.- Perfiles o vuelos de prueba en el que se establecen los criterios a seguir durante los vuelos de prueba para garantizar que las aeronaves pueden realizar ocasionalmente y debido a características o peculiaridades de las operaciones pretendidas se elaboraran estudios de seguridad específicos para la operación, los cuales si bien complementan a los estudios del anexo 4, debido a su eventualidad no formarán parte del cuerpo del texto normativo, y se regirán conforme a lo que se establezca en el manual de operaciones.

### **CAPÍTULO III. Operaciones de vuelo.**

#### **Artículo 13. Condiciones de vuelo.**

1. En vuelo diurno y en condiciones meteorológicas de vuelo visual: VMC.

a. Dentro del alcance visual del piloto (VLOS) o de observadores que estén en contacto permanente por radio con aquél (EVLOS), a una altura sobre el terreno no mayor de 400 pies (120 m), o sobre el obstáculo más alto situado dentro de un radio de 150 m (500 ft) desde la aeronave.

b. Más allá del alcance visual del piloto (BVLOS), (solo en vuelo diurno), 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.

c. La operación sobre aglomeraciones de edificios, lugares habitados o de reuniones de personas al aire libre y aquéllas que se realicen más allá del alcance visual del piloto (BVLOS), deberá ajustarse a las limitaciones y condiciones establecidas en un estudio aeronáutico de seguridad realizado por el piloto para este tipo de vuelos y con las medidas de seguridad necesarias.

2. En vuelo nocturno y en condiciones meteorológicas de vuelo visual: VMC.

a. Vuelos nocturnos con sujeción a las limitaciones y condiciones que establezca al efecto un estudio aeronáutico de seguridad realizado por el piloto de la aeronave en el que se constata la seguridad de la operación en tales condiciones. Este estudio aeronáutico de seguridad se realizará para esta operación concreta y específica.

#### **Artículo 14. Generalidades en vuelo diurno y nocturno.**

Las operaciones deben realizarse fuera de la zona de tránsito de aeródromo y a una distancia mínima de 8 kilómetros 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 kilómetros de dicho punto de referencia.

#### **Artículo 15. Campo de vuelo.**

El Excelentísimo Ayuntamiento de Santa Pola podrá habilitar un terreno de titularidad pública para realizar cuantas prácticas sean necesarias en el desempeño de funciones de los pilotos habilitados, así como para la formación de nuevos pilotos. Estos terrenos deberán ser apropiados para el vuelo de RPAs, encontrándose en zonas despobladas y sin restricciones aéreas y en su defecto solicitará dichos permisos a otras entidades locales para que se autorice a la realización de dichas prácticas.

#### **Artículo 16. Mantenimiento de la aeronave.**

La Policía Local de Santa Pola deberá establecer, sobre la base de las instrucciones del fabricante adaptadas, según sea necesario, al tipo de operaciones a realizar, un programa de mantenimiento adecuado para garantizar la aeronavegabilidad continuada del RPAS, del que formará parte, en todo caso, la estación de pilotaje remoto.

El Ayuntamiento es el responsable del mantenimiento de las aeronaves, derivando su gestión al servicio técnico del fabricante. El control básico y rutinario será efectuado por los pilotos que deberán poner en conocimiento del responsable de la cualquier deficiencia de aeronavegabilidad. Para ello, se seguirá el manual del fabricante de la aeronave, donde deberá 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).

El Programa de Mantenimiento y sus registros se consideran documentos internos a la organización.

#### **Artículo 17. Acceso a la aeronave y custodia.**

El máximo responsable de la custodia de la aeronave es el piloto al mando de la operación.

Durante su transporte, todos los equipos serán convenientemente almacenados en condiciones adecuadas. Cuando los sistemas no estén operados por los pilotos, estos estarán almacenados en una dependencia policial cerrada bajo llave, a la cual solamente tendrán acceso los pilotos habilitados y personal autorizado, con la finalidad de que ninguna persona ajena pueda tener acceso y/o manipular las aeronaves o sus componentes.

La Jefatura acondicionará un lugar para el almacenamiento de la aeronave y todo su equipo y establecerá 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.

Sólo los pilotos tendrán acceso al pilotaje, mantenimiento, manipulación y transporte de la aeronave, llevando de todo ello, un libro registro de cada una de las actuaciones.

#### **Artículo 18. Área de protección, zona de aterrizaje y zona de recuperación .**

1. El piloto deberá establecer un área de protección para el despegue y el aterrizaje, de manera que en un radio mínimo de 30 metros no se encuentren personas que no estén bajo el control directo del operador, salvo en el caso de aeronaves de despegue y aterrizaje vertical, en cuyo caso el radio podrá reducirse hasta un mínimo de 10 metros.

2. Además, el operador deberá establecer zonas de recuperación segura en el suelo de manera que, en caso de fallo, se pueda alcanzar una de ellas en cualquier momento sin riesgo de causar daños a terceras personas y bienes en el suelo.

3. Para su delimitación el operador tendrá en cuenta el resultado del estudio aeronáutico de

seguridad.

4. Salvo casos de urgencia, el despegue y aterrizaje de la aeronave se realizará en una zona acotada, señalizada o balizada, de aproximadamente 8x8 metros, y sobre una plataforma para tal efecto, con unas medidas de 1x1 metros.

#### **Artículo 19. Limitaciones relativas al pilotaje.**

1. En el caso de las operaciones sobre aglomeraciones de edificios o lugares habitados o de reuniones de personas al aire libre, la aeronave estará provista de un sistema para la terminación segura del vuelo o dispositivo de limitación de energía del impacto.

2. 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 en el espacio y en relación con otros tráficos.

3. El piloto y el observador no podrán realizar sus funciones respecto de más de una aeronave pilotada por control remoto (RPA) al mismo tiempo.

4. Para el caso de que se precise realizar una transferencia de control entre pilotos o estaciones de pilotaje remoto, se deberá elaborar protocolos específicos que deberán incluirse en el Manual de Operaciones.

5. En el caso de existir más de un piloto en la misma operación, establecer límites de tiempo de vuelo y tiempos de descansos, con el objetivo de garantizar la seguridad de la operación.

#### **Artículo 20. Notificación de accidentes.**

De forma inmediata se deberá informar al mando superior del suceso y con posterioridad se deberá realizar informe interno detallado. En dicho supuesto y siempre que se produjera un accidente en el que se haya visto involucrado una aeronave perteneciente a la Policía Local de Santa Pola, se deberá 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 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.

#### **Artículo 21. Almacenamiento y tratamiento de las imágenes y grabaciones de video vigilancia captadas por los RPAS.**

Se dispondrá de un equipo informático, en el cual se almacenarán y tratarán todas las imágenes y grabaciones de video vigilancia captadas por los RPAS. Estas grabaciones deberán ser eliminadas en el plazo máximo de un mes, tal y como establece la Ley de Protección de Datos, salvo que recojan un delito o incidencia, en tal caso se conservarán y quedaran a disposición judicial.

Cualquier grabación que se efectúe por parte de un dron de la Policía Local de Santa Pola, se realizará de acuerdo con la siguiente normativa:

a. Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos personales y garantía de los derechos digitales.

b. 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.

c. 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.

d. 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.

Además, se deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar el cumplimiento de lo dispuesto en dichas leyes.

### **Disposición Transitoria.**

Este conjunto de normas será de aplicación directa a los Policías Locales del Excelentísimo Ayuntamiento de Santa Pola en el ejercicio de la acción de pilotaje de RPAS dentro del término municipal de Santa Pola, y a cualquier otro operador o persona que forme parte de una operación de vuelo dirigida o coordinada por la Policía Local de Santa Pola.

### **Disposición Final primera.**

Desarrollo del conjunto de normas.

Se faculta a la Alcaldía-Presidencia del Excelentísimo Ayuntamiento de Santa Pola, que podrá delegar en la Concejalía del Área de Policía, para dictar cuantas resoluciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de lo dispuesto en el presente texto normativo, en especial el desarrollo de los anexos del artículo 13.2.

### **Disposición Final segunda.**

El presente texto normativo entrará en vigor una vez publicado íntegramente en el “Boletín Oficial de la provincia de Alicante”, según lo dispuesto en el artículo 70.2 de la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local, y transcurra el plazo previsto en el artículo 65.2 de la misma Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, siendo de aplicación en tanto no sea derogada, suspendida o anulada.

### **Disposición Derogatoria.**

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el presente texto de aplicación interna para la Policía Local de Santa Pola.