

ÀNEX PREGUNTES EXTRES SOBRE LA TERCERA SESSIÓ D'AEROMODELISME

- 1. En clubes que están registrados en el AIP y, en su caso, coordinados con aeropuerto/aeródromos de influencia... ¿es necesario la realización del curso A1/A3 para los operadores UAS que vuelen UAS de más de 249g? La pregunta va referida al período de transición y al período siguiente (si el borrador dice algo al respecto).**

Creo que algo se vio de este tema en la charla. Durante el periodo de transición no hay nada nuevo que cumplir pero, una vez publicado el nuevo RD (o en agosto si no se ha publicado para entonces) habrá que atenerse a las opciones que marca la norma EASA, que son 3 y podéis leer aquí:

<https://www.seguridadaaerea.gob.es/es/ambitos/drones/aeromodelismo>

- 2. És el club responsable (d'alguna mena) de que el soci del seu club tingui número d'operador i amb validesa? Per exemple: Les autoritats fan una inspecció dels socis que estan volant en aquell moment i un d'ells té el número d'operador expirat o el seu UAS sense identificar.**

Se es responsable en términos estrictos en tanto se sea titular de una instalación donde, se supone, habrá una normativa de régimen interno y unas condiciones de operación que respetar pero, sobre todo, en aquellos casos que se trate de zonas UAS o campos autorizados (no confundir con promulgados) donde hay unos requisitos asociados que todos los usuarios deben cumplir y, posiblemente entre los términos de la autorización o reglas de uso de la zona UAS, una responsabilidad por parte del gestor de la instalación en tal sentido.

De cualquier manera, ha sido la autogestión que la comunidad aeromodelista ha hecho históricamente la que ha permitido que se de un trato especial a ese sector en la normativa EASA, reconociendo que la autogestión de los aeromodelistas ha sido ejemplar en términos de seguridad aérea. Sería interesante plantear, se esté obligado o no, que los usuarios de una instalación mantengan unas buenas prácticas aeronáuticas y respeten la norma (genérica o interna si no aplica la genérica) y que sean los responsables de la instalación los que pongan límites a los usuarios para acreditar su buena fe y, en su caso, falta de responsabilidad subsidiaria ante las autoridades que aprecien incumplimiento en un operador concreto.

- 3. ¿Se está trabajando para flexibilizar las actuales restricciones de los UAS en campos de aeromodelismo? ¿Concretamente en cuanto a la altura de 400fts respecto al terreno (Altura)?**

Existen fórmulas para exceder legalmente los límites de los estándares de la norma (promulgación de zona UAS o autorización de AESA). La promulgación de zonas UAS, en los términos que se asocian a cada una, es algo que se prevé que se aborde a la publicación del nuevo RD.

Las autorizaciones se pueden solicitar ya.

4. **En una visita de autoridades al campo de vuelo, ¿qué documentos estamos obligados a entregar? Registro al AIP, registro del club como entidad deportiva, carta coordinación con aeródromo/aeropuerto, nº operador de los socios que estén volando en ese momento...**

Depende de la autoridad.

Si se trata de inspección de AESA, pueden pedir todo lo que dicta la normativa aeronáutica que se deba poseer, siendo muchos los casos posibles: ¿el campo está promulgado o cuenta con autorización emitida por AESA? ¿dicha autorización requiere el cumplimiento de condiciones específicas que deban ser acreditadas, tales como permisos, certificados, registros, etc.? Cada caso es un mundo y no se puede generalizar una respuesta.

Si se trata de una “inspección” de FFCCS hay que tener claro que NO son inspección aeronáutica y se tratará de una supervisión en el ámbito de la seguridad ciudadana, por lo que solo podrán requerir que se exhiba documentación personal (para identificar a personas presentes) y documentos emitidos por la administración pública a los efectos de comprobar su tenencia y autenticidad, nunca para emitir juicios de valor del tipo “éste documento no es lo que necesitas para lo que estás haciendo”.

En este último caso, si lo consideran oportuno, los agentes de las FFCCS deben presentar denuncia, si la la supuesta infracción fuera en el ámbito de la seguridad ciudadana (poner en peligro a terceros, no portar documentación exigible, etc) facilitando copia del boletín al denunciado. Si se tratara de un supuesto incumplimiento normativo en el ámbito aeronáutico, deben ponerlo en conocimiento de AESA para que, si procede, abran expediente sancionador como autoridad supervisora aeronáutica que es la competente.

En principio la obligación de un buen ciudadano es colaborar con las FFCCS, pero hay que fijar límites de sentido común y no permitir ocasionales excesos (limitaciones de la actividad arbitraria cuando es realizada conforme a norma o solicitudes de documentación improcedente, por ejemplo) o facilitar datos protegidos por el RGPD propios o de terceros (nombres de socios o informaciones similares) ya que algunos agentes no tienen aún muy claro los límites de sus competencias en el ámbito aeronáutico.

5. **"El operador de UAS declara que dispondrá de un seguro de UAS adecuado para cada vuelo realizado en el marco de esta declaración responsable si así lo exige la legislación vigente", la licencia federativa supongo que ya incluye ese seguro por la parte RC. ¿Fuera de campos federados, tiene validez? Por ejemplo, volar en categoría A3 fuera de un campo de vuelo federado**

Hay federaciones que cubren tales usos y otras que no. La FAC tengo entendido que si, pero es mejor consultar al tomador de la póliza (normalmente la federación cuando se está federado) y verificar las exclusiones que pudiera tener y que los mínimos de capital asegurados son conformes a la norma que podéis leer aquí:

<https://www.seguridadaerea.gob.es/es/ambitos/drones/normativa-europea-de-uas-drones>