

III. Otras Resoluciones

Consejería de Política Territorial, Cohesión Territorial y Aguas

- 753** *DECRETO 17/2026, de 2 de marzo, por el que se modifica el Plan Territorial de Emergencias de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de Canarias (PLATECA), aprobado mediante Decreto 98/2015, de 22 de mayo, para la incorporación al mismo de un anexo por el que se establece el Protocolo de actuación de aeronaves pilotadas por control remoto en situaciones de Protección Civil.*

El Plan Territorial de Emergencias de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de Canarias (PLATECA), aprobado mediante Decreto 98/2015, de 22 de mayo, es el instrumento superior de planificación de Protección Civil en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias, con el objetivo de garantizar la plena integración de los diferentes planes de protección civil especiales y territoriales de ámbito inferior, permitiendo su propia integración en el Plan Estatal General. En tal sentido, el PLATECA establece la previsión del marco orgánico-funcional y de los mecanismos que permitan la movilización de los recursos humanos y materiales necesarios para la protección de las personas y de los bienes en caso de emergencia, así como el esquema de coordinación de las distintas Administraciones Públicas llamadas a intervenir.

Como se evidenció en la reciente emergencia volcánica acaecida en la isla de La Palma, la incorporación de aeronaves pilotadas por control remoto -también conocidas como drones, UAS (Unmanned Aircraft System) o RPAS (Remotely Piloted Aircraft Systems)-, como herramienta de apoyo operativo en situaciones de emergencia, supone un importante valor estratégico. Estas aeronaves permiten la obtención de información en tiempo real, la evaluación rápida de riesgos y el acceso a zonas de difícil o peligroso alcance para los equipos de intervención.

Por tanto, su utilización contribuye a mejorar la capacidad de toma de decisiones por parte de los responsables de la emergencia, optimizando la planificación de recursos y reforzando la protección tanto de la población afectada como del personal actuante.

Sin embargo, su uso cada vez más extendido en escenarios de alta complejidad operativa exige la definición de un protocolo de actuación de aeronaves pilotadas por control remoto en aquellas situaciones en las que se encuentre activado un Plan de Protección Civil cuya dirección y coordinación le corresponda a la Comunidad Autónoma de Canarias, fundamentalmente en lo atinente al control, autorización, condiciones de vuelo y seguridad de las operaciones.

Por las razones indicadas, resulta oportuno y necesario modificar puntualmente el PLATECA, a fin de incorporar al mismo, como Anexo 9, las actuaciones protocolizadas que, en las antedichas situaciones, permitan a los servicios dependientes de cualquier Administración Pública intervinientes en una emergencia de Protección Civil, bien directamente, a través de sus medios propios y personal cualificado, o bien a través de operadores habilitados, el uso en condiciones de seguridad de aeronaves pilotadas por control remoto.

Dicho Protocolo goza de la naturaleza jurídica propia de los planes de Protección Civil, y no de una norma de carácter general elaborada en materia de Protección Civil.

La modificación que se pretende no altera la redacción del contenido del PLATECA en su día homologado, sino que se limita a añadir o incorporar una cuestión puntual que no afecta en absoluto a las directrices cuyo cumplimiento posibilita la homologación y, en su caso, la integración en Planes de ámbito superior, razón por la que no está sujeta dicha modificación al previo y preceptivo informe del Consejo Nacional de Protección Civil.

Visto que el citado Protocolo ha sido informado favorablemente por la Comisión de Protección Civil y Atención de Emergencias de Canarias.

En su virtud, y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 58.1.a) de la Ley 4/2023, de 23 de marzo, de la Presidencia y del Gobierno de Canarias, a propuesta del Consejero de Política Territorial, Cohesión Territorial y Aguas, y previa deliberación del Gobierno en su reunión celebrada el día 2 de marzo de 2026,

DISPONGO:

Primero.- Aprobar el Protocolo de actuación de aeronaves pilotadas por control remoto en situaciones de Protección Civil, que se acompaña como anexo al presente Decreto, y que queda incorporado como Anexo 9 al Plan Territorial de Emergencias de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de Canarias (PLATECA).

Segundo.- Aplicar el referido Protocolo de actuación en aquellas situaciones en las que se encuentre activado el Plan Territorial de Emergencias de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de Canarias (PLATECA) u otro Plan Especial o Específico de Protección Civil cuya dirección y coordinación le corresponda a la Comunidad Autónoma de Canarias.

Tercero.- Publicar el presente Decreto en el Boletín Oficial de Canarias.

Contra el presente acto, que pone fin a la vía administrativa, podrá interponerse recurso potestativo de reposición ante el Gobierno en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a su publicación, o bien directamente recurso contencioso-administrativo ante la Sala competente de lo Contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su publicación, significando que, en caso de presentarse recurso de reposición, no se podrá interponer recurso contencioso-administrativo hasta que se resuelva expresamente el primero o se produzca la desestimación presunta del mismo, y todo ello sin perjuicio de cualquier otro recurso que pudiera interponerse.

Dado en Canarias, a 2 de marzo de 2026.

EL PRESIDENTE
DEL GOBIERNO,
Fernando Clavijo Batlle.

EL CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL,
COHESIÓN TERRITORIAL Y AGUAS,
Manuel Miranda Medina.

ANEXO**ANEXO 9****PROTOCOLO DE ACTUACIÓN DE AERONAVES PILOTADAS
POR CONTROL REMOTO****ÍNDICE**

1. OBJETO, ÁMBITO Y GLOSARIO DE TÉRMINOS.
 - 1.1. Objeto.
 - 1.2. Ámbito de aplicación.
 - 1.3. Glosario de términos.
2. MARCO NORMATIVO.
3. RÉGIMEN DE USO Y PARTICIPACIÓN DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO EN EMERGENCIAS DIRIGIDAS Y COORDINADAS POR LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS.
 - 3.1. Condiciones de uso del espacio aéreo.
 - 3.2. Participación directa, a través de sus medios propios, de las Administraciones Públicas y organismos involucrados en la emergencia de Protección Civil.
 - 3.3. Participación de operadores habilitados en emergencias de Protección Civil.
 - 3.4. Operativa.
4. AUTORIZACIÓN Y CONDICIONES DE VUELO.
 - 4.1. Requisitos generales.
 - 4.2. Vuelo de aeronaves pilotadas por control remoto con fines ajenos a la gestión de la emergencia.
5. UNIDAD DE COORDINACIÓN DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO.
 - 5.1. Integración en la estructura del plan de protección civil.
 - 5.2. Composición.
 - 5.3. Funciones.
6. MANTENIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DEL PROTOCOLO.
 - ANEXO I. Protocolo operativo.
 - ANEXO II. Áreas de control.

1. OBJETO, ÁMBITO Y GLOSARIO DE TÉRMINOS.

1.1. Objeto.

Es objeto del presente documento establecer las actuaciones protocolizadas que permitan a los servicios dependientes de cualquier Administración Pública intervinientes en una emergencia de Protección Civil, bien directamente, a través de sus medios propios y personal cualificado, o bien a través de operadores habilitados, el uso en condiciones de seguridad de aeronaves pilotadas por control remoto, RPA/UAV o drones, en aquellas situaciones en las que se encuentre activado un Plan de Protección Civil cuya dirección y coordinación le corresponda a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias.

1.2. Ámbito de aplicación.

El presente Protocolo será de aplicación en el ámbito espacial de la Comunidad Autónoma de Canarias, definido en el artículo 4 del Estatuto de Autonomía de Canarias, conforme a la reforma operada por la Ley Orgánica 1/2018, de 5 de noviembre, o, en su caso, en el ámbito territorial determinado por el Plan de Protección Civil Territorial, Especial o Específico de Comunidad Autónoma que se encuentre activado, a los efectos de volar con aeronaves pilotadas por control remoto, RPA/UAV o dron, ante emergencias de Protección Civil, como pueden ser las derivadas de seísmos, erupciones volcánicas, accidentes de aviación civil, riesgo químico, incendios forestales, inundaciones, temporales costeros o contaminación marina.

1.3. Glosario de términos.

A los efectos del presente Protocolo, se entenderá por:

a) Aeronave pilotada por control remoto (RPA-Remotely Piloted Aircraft): aeronave no tripulada, dirigida a distancia desde una estación de pilotaje remoto o UAV (Unmanned Aircraft Vehicle): aeronave no tripulada con pilotaje programado o autónomo-la más reciente definición adoptada por la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA).

b) Catálogo de medios y recursos: archivo que contiene los datos que identifican al personal habilitado perteneciente a las distintas Administraciones Públicas, así como a empresas u organizaciones, susceptibles de ser activadas en actuaciones de emergencia de protección civil. El catálogo podrá incluir un censo de personal de vuelo y coordinación de la Unidad de Drones.

c) Dron: término popular para definir aeronave no tripulada.

d) Dron vigía: dron localizado en lugar prominente, fuera de las áreas de control, desde donde se podrá seguir la evolución de la emergencia.

e) Espacio Aéreo Controlado: es un espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se proporcionan servicios de control de tránsito aéreo para vuelos con reglas de vuelo por instrumentos (IFR) y vuelos con reglas de vuelo visual (VFR) de acuerdo con la clasificación del espacio aéreo.

f) Espacio aéreo temporalmente reservado (TRA): un volumen definido de espacio aéreo, normalmente bajo la jurisdicción de una autoridad aeronáutica y temporalmente reservado, de común acuerdo, para uso específico de una actividad aeronáutica, y a través del cual se puede permitir el tránsito de otro tráfico bajo autorización ATC (Servicio de control de tránsito aéreo).

g) Espacio aéreo temporalmente segregado (TSA): un volumen definido de espacio aéreo, normalmente bajo la jurisdicción de una autoridad aeronáutica y temporalmente segregado, de común acuerdo, para uso específico de una actividad aeronáutica, y a través del cual no se puede permitir el tránsito de otro tráfico bajo autorización ATC (Servicio de control de tránsito aéreo).

h) Estación de pilotaje remoto: componente de un sistema de aeronave pilotada por control remoto (RPAS-Remotely Piloted Aircraft System) que contiene los equipos utilizados para pilotar la aeronave.

i) Jefa o Jefe de Operaciones Aéreas (JOA): persona encargada de la supervisión, desde tierra o desde el aire, de las operaciones aéreas. Responsable de la gestión y seguimiento de los planes de vuelos de las operaciones aéreas.

j) NOTAM (Notice to Airmen: aviso a aviadores. En el futuro Notice to Air Missions: aviso a misiones aéreas): 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. Aconsejable para cualquier emergencia de nivel 2.

k) Operador: La persona física o jurídica que realiza las operaciones aéreas especializadas o vuelos experimentales regulados por la normativa vigente y que es responsable del cumplimiento de los requisitos establecidos por la misma para una operación segura. Cuando el operador sea una persona física podrá ser, asimismo, piloto remoto u observador, si acredita el cumplimiento de los requisitos exigibles a estos.

l) Operaciones aéreas especializadas, también denominadas trabajos técnicos, científicos o trabajos aéreos: cualquier operación, ya sea comercial o no comercial, distinta de una operación de transporte aéreo, en la que se utiliza un RPA/UAV para realizar actividades especializadas. Para considerar una operación especializada, se valoran condiciones como que la aeronave vuela cerca de la superficie, se realizan maniobras anormales, se requiere equipo especializado, se lanzan o rocían sustancias durante el vuelo o se elevan o remolcan cargas externas. Las actividades o servicios no EASA son aquellas excluidas del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, artículo 2.3, letra a), entre las que se encuentran las actividades realizadas por servicios militares, de aduanas, policía, búsqueda y salvamento, lucha contra incendios, control fronterizo, vigilancia costera o similares, bajo el control y la responsabilidad de un Estado miembro, emprendidas en el interés general por un órgano investido como autoridad pública o en nombre de este.

m) Operación dentro del alcance visual del piloto (VLOS-Visual Line of Sight): operación en la que el piloto mantiene contacto visual directo con la aeronave pilotada por

control remoto (RPA/UAV), sin la ayuda de dispositivos ópticos o electrónicos que no sean lentes correctoras o gafas de sol.

n) Persona coordinadora de medios aéreos (CMA): persona responsable de gestionar y coordinar, desde el aire, las operaciones aéreas garantizando en todo momento la seguridad.

o) Personal observador: persona designada por quien opera y/o pilota que, mediante observación visual de la aeronave pilotada por control remoto (RPA/UAV), directa y sin ayudas que no sean lentes correctoras o gafas de sol, ayuda a quien pilota en la realización segura del vuelo. El personal observador debe de haber superado al menos la formación teórica de piloto de RPAS/UAS según establece la normativa sectorial.

p) Puesto de Mando Avanzado (PMA): puesto de dirección técnica de las labores de actuación, situado en las proximidades del suceso.

q) Sistemas aéreos no tripulados (UAS-Unmanned Aircraft Systems): se incluye no solo el UAV (o dron), sino también el sistema de control y comunicaciones de la aeronave. Como subgrupo se encuentra el sistema de aeronave pilotada por control remoto (RPAS-Remotely Piloted Aircraft System).

2. MARCO NORMATIVO.

El presente Protocolo se ajusta a la normativa vigente en la materia, constituida por:

- 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.

- 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.

- Reglamento (UE) n.º 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 y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE.

- Reglamento (UE) n.º 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010, (UE) n.º 376/2014 y las Directivas 2014/30/UE y 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 552/2004 y (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo.

- Reglamento Delegado (UE) n.º 2019/945 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas.

- Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2019/947 de la Comisión, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas.

- Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2021/1166 de la Comisión, de 15 de julio de 2021, que modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2019/947 por lo que respecta al aplazamiento de la fecha de aplicación de los escenarios estándar para las operaciones ejecutadas dentro o más allá del alcance visual.

- Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

- Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

- Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de derechos digitales.

- 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.

- Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de la Circulación Aérea (RCA).

- Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica.

- 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 se modifica el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea.

- Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves.

- Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y se modifican el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea; el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público; el Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo; y el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, aprobado por Real Decreto 610/2016, de 2 de diciembre.

- Real Decreto 188/2016, de 6 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento por el que se establecen los requisitos para la comercialización, puesta en servicios y uso de equipos radioeléctricos y se regula el procedimiento para la evaluación de la conformidad, la vigilancia del mercado y el régimen sancionador de los equipos de telecomunicación.

- Real Decreto 517/2024, de 4 de junio, por el que se desarrolla el régimen jurídico para la utilización civil de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), y se modifican diversas normas reglamentarias en materia de control a la importación de determinados productos respecto a las normas aplicables en materia de seguridad de los productos; demostraciones aéreas civiles; lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas; matriculación de aeronaves civiles; compatibilidad electromagnética de los equipos eléctricos y electrónicos; Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea; y notificación de sucesos de aviación civil.

- Real Decreto 123/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento sobre el uso del dominio público radioeléctrico.

- Orden ETD/1449/2021, de 16 de diciembre, por la que se aprueba el Cuadro Nacional de Atribución de Frecuencias.

3. RÉGIMEN DE USO Y PARTICIPACIÓN DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO EN EMERGENCIAS DIRIGIDAS Y COORDINADAS POR LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANARIAS.

3.1. Condiciones de utilización del espacio aéreo.

Serán de aplicación a las aeronaves pilotadas por control remoto (RPA/UAV) las condiciones de utilización del espacio aéreo y zonas geográficas de UAS previstas en el Capítulo V del Real Decreto 517/2024, de 4 de junio, por el que se desarrolla el régimen jurídico para la utilización civil de sistemas de aeronaves no tripuladas (UAS), así como lo dispuesto en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2019/947 y en el Reglamento Delegado (UE) n.º 2019/945, o normas que los sustituyan.

En operaciones vinculadas a emergencias, protección civil o situaciones excepcionales en las que concurren aeronaves tripuladas u otros medios aéreos, la utilización del espacio aéreo quedará condicionada a las limitaciones y segregaciones temporales que, en su caso, establezca la autoridad aeronáutica competente. Del mismo modo, deberán cumplirse las instrucciones operativas emitidas por los servicios de tránsito aéreo (ATS), los avisos aeronáuticos (NOTAM) que resulten de aplicación y la información actualizada de las zonas geográficas de UAS publicada por la autoridad competente.

Asimismo, las operaciones deberán respetar en todo momento los requisitos de identificación a distancia, geoconsciencia y demás obligaciones técnicas y operacionales establecidas en la normativa europea y estatal aplicable, sin perjuicio de las condiciones específicas que pudieran imponerse para la gestión segura de la emergencia.

3.2. Participación directa, a través de sus medios propios, de las Administraciones Públicas y organismos involucrados en la emergencia de Protección Civil.

1. Los servicios de las diferentes Administraciones Públicas y organismos públicos intervinientes en las actuaciones operativas de Protección Civil bajo la dirección de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, que cuenten, entre sus medios y recursos, con unidades de RPA/UAV que cumplan los requisitos normativos y de

coordinación operativa para la realización de actividades No EASA urgentes vinculadas a emergencias de Protección Civil, podrán ser movilizados a solicitud o requerimiento de la persona que tiene atribuida la dirección única del Plan activado.

Cuando tales medios no pertenezcan a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias su participación en la emergencia se canalizará a través de los órganos de coordinación previstos en el Plan de Protección Civil que se encuentre activado, en los que se encuentren representadas e integradas las demás Administraciones Públicas y entidades implicadas.

2. La utilización de medios propios de las Administraciones Públicas intervinientes en la emergencia será preferente respecto a la participación de operadores privados habilitados.

3. Además de los servicios que se encomienden directamente por la Dirección del Plan, los diferentes servicios operativos dependientes de las Administraciones Públicas intervinientes en la emergencia podrán proponer a la persona responsable del Puesto de Mando Avanzado la necesidad u oportunidad de realizar un vuelo concreto para un objetivo determinado, correspondiéndole al mismo la decisión última sobre la realización de dicho vuelo, las condiciones de seguridad y el momento de su realización.

4. En la elaboración del Catálogo de Medios y Recursos integrado en el PLATECA se consignarán todos los medios personales y materiales con que cuentan las unidades de RPA/UAV pertenecientes a las diferentes Administraciones Públicas involucradas en la emergencia, a fin de posibilitar su rápida movilización en caso de que sea necesario.

3.3. Participación de operadores habilitados en emergencias de Protección Civil.

1. Las actuaciones realizadas por operadores habilitados, bien mediante contratos de emergencia o bien en cumplimiento del deber de colaboración requerido por los órganos investidos de autoridad pública del Plan Territorial de Emergencias de Protección Civil de la Comunidad Autónoma de Canarias (PLATECA) u otro Plan Especial o Específico de Protección Civil cuya dirección y coordinación le corresponda a la Comunidad Autónoma de Canarias, se encuadrarán como actividades No EASA sujetándose a lo previsto en el artículo 12 del Real Decreto 517/2024, o norma que lo sustituya.

2. Tanto el personal que pilota como el personal habilitado que realice la prestación o colaboren en las citadas situaciones deberán estar habilitados ante Agencia Estatal Seguridad Aérea (AESA) y cumplir los requisitos comunes establecidos en el mencionado Real Decreto 517/2024, o norma que lo sustituya, debiendo ajustarse los RPAS/UAS empleados a los requisitos necesarios de equipamiento, configuración e identificación para poder ser operados.

Con carácter previo a la realización de la prestación que se le encomiende por las autoridades del Plan de Protección Civil, el centro directivo competente en materia de emergencias comprobará que cada entidad cumple con todas las exigencias y autorizaciones establecidas por la legislación vigente, así como las exigidas por AESA para el vuelo de aeronaves pilotadas por control remoto, aplicables tanto a los requisitos de vuelo de dichas aeronaves como al personal que pilota, escenarios operacionales donde operen y tipo de actividad. La información recabada formará parte del Catálogo de Medios y Recursos de la Comunidad Autónoma de Canarias como instrumento de apoyo al CECOES 1-1-2.

3. En caso de emergencias de Protección Civil dirigidas por la Comunidad Autónoma, cuando los vuelos deban realizarse en espacio aéreo controlado o en zonas con requisitos ATS, la coordinación se realizará a través del órgano responsable en la dirección y coordinación del operativo. Los operadores habilitados integrados en la emergencia no establecerán coordinaciones directas con el ATSP, salvo indicación expresa de la dirección y coordinación del operativo siendo esta quien centraliza la información y, en su caso, cursa la comunicación al proveedor ATS.

4. Los operadores deberán contar, con carácter previo al despliegue de las operaciones encomendadas, con los correspondientes permisos y autorizaciones de uso de equipos radioeléctricos y del espectro radioeléctrico, en los términos previstos en el Real Decreto 188/2016, de 6 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento por el que se establecen los requisitos para la comercialización, puesta en servicios y uso de equipos radioeléctricos y se regula el procedimiento para la evaluación de la conformidad, la vigilancia del mercado y el régimen sancionador de los equipos de telecomunicación; la Orden ETD/1449/2021, de 16 de diciembre, por la que se aprueba el Cuadro Nacional de Atribución de Frecuencias; y el Real Decreto 123/2017, de 24 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento sobre el uso del dominio público radioeléctrico, o normas que los sustituyan.

5. Los operadores de drones que actúen por cuenta de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias en situaciones de emergencia serán responsables del cumplimiento de las recomendaciones establecidas por AESA, y en la medida en que registren o procesen imágenes, videos, sonido, datos biométricos, datos de geolocalización o datos de telecomunicaciones relacionados con una persona identificada o identificable, están sujetos al Reglamento (UE) n.º 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, y la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de derechos digitales.

6. Las autoridades del correspondiente Plan de Protección Civil activado que requieran la colaboración de los citados operadores deberán establecer las medidas de coordinación previstas en el presente Protocolo entre los distintos medios aéreos intervinientes, a fin de minimizar los riesgos a las aeronaves tripuladas y a terceros.

3.4. Operativa.

1. La realización de actuaciones en emergencias de Protección Civil, tanto a través de medios propios de las Administraciones Públicas intervinientes como mediante operadores privados habilitados, se ajustará a las siguientes pautas operativas y de coordinación:

a) El personal deberá estar acreditado para la emergencia por el personal responsable del PMA y debidamente identificados con un chaleco facilitado por la Dirección de la Emergencia.

b) Quien pilota podrá despegar y volar el UAS/RPAS bajo las siguientes circunstancias y términos:

- A demanda de la Dirección del Plan o la Dirección de la Emergencia para una necesidad concreta (vigilancia, reconocimiento, valoración, etc.).

- Las pilotas y los pilotos de los operadores habilitados y acreditados se incluirán en un grupo de notificaciones dentro del cual se realizará la coordinación de todos los vuelos y se suministrarán las informaciones pertinentes que afecten a la seguridad operacional.

- Se solicitarán los vuelos mediante un modelo de Plan de Vuelo (Flight Plan) que se suministrará en cada emergencia, y que se remitirá por mensaje de texto y por vía privada al Coordinador de UAS/RPAS designado en la emergencia.

- Se analizará su viabilidad, y se aprobarán, denegarán o pedirán correcciones de dichos planes de vuelo por vía privada (llamada de teléfono, mensaje de texto, emisora de radiocomunicaciones, etc.).

- Una vez aprobados, se enviarán a través del grupo de notificaciones a efectos de la coordinación de UAS/RPAS, en donde cada vuelo conllevará la obligación por parte de la entidad, operador o quien pilota, de indicar tanto el despegue como el aterrizaje del plan de vuelo a través de dicho grupo.

- La información obtenida servirá para una evaluación de daños que será tomada como referencia para las ayudas o subvenciones de la post-emergencia.

- Se mantendrá la comunicación permanentemente con la persona responsable al cargo de los UAS/RPAS (personal de PMA, CMA, JOA, persona coordinadora de UAS/RPAS, etc.).

- Dependiendo de la situación, en cuanto a la presencia o no de una figura de coordinación de los vuelos de UAS/RPAS y de aeronaves tripuladas o no, se procederá de la siguiente manera:

1. Si no hay medios aéreos tripulados trabajando en zona, la persona coordinadora de UAS/RPAS comprobará, no obstante, con el PMA, dicha circunstancia y la previsión de que se vayan a incorporar o no, antes de proceder a realizar autorizaciones de vuelo a UAS/RPAS.

2. Si hay medios aéreos tripulados trabajando en zona y sí hay persona coordinadora de medios aéreos: siempre que esté movilizado y actuando una figura de coordinación aérea (CMA, JOA), la persona coordinadora de UAS/RPAS se pondrá en contacto por banda aérea o teléfono móvil con la coordinación aérea para informar del plan de vuelo, indicando los datos del plan de vuelo:

- Coordenadas de inicio de vuelo/zonificación dentro de la emergencia, zona geográfica o punto de referencia.

- Intervalo horario, alcance máximo del vuelo con radio en metros desde el punto de despegue y altura de vuelo sobre el nivel del suelo (estimada máxima).

- Se comunicará el inicio y fin del vuelo.

- El procedimiento para la autorización o denegación del vuelo se hará siguiendo el procedimiento expuesto en el Anexo I.

- Las coordenadas a utilizar serán coordenadas geográficas en grados, minutos y segundos utilizando como datum de referencia el WGS84.

- La movilización y desmovilización de las aeronaves no tripuladas (UAV/RPA/Dron) para la emergencia se realizará a través de comunicación desde el PMA al CECOES 1-1-2.

- Tanto la Dirección Técnica (o quien se designe) como la persona responsable (CMA/JOA) deben tener siempre la posibilidad de contactar inmediatamente, de forma continuada y bidireccional con los operadores de dron para cancelar su plan de vuelos en caso necesario.

Los drones/RPA/UAV que participen en la emergencia pondrán a disposición de la Dirección de la Emergencia la información generada (imágenes, videos, tracks, etc.) y para ello se establecerá un sistema conjunto gestionado por el órgano de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de protección civil y atención de las emergencias.

4. AUTORIZACIÓN Y CONDICIONES DE VUELO.

4.1. Requisitos generales.

Conocidas las capacidades de las aeronaves pilotadas por control remoto de los organismos de Emergencias y de Seguridad de la Comunidad Autónoma de Canarias, la dirección del Plan de Protección Civil que se encuentre activado o del Puesto de Mando Avanzado de dicho Plan, podrá solicitar a la entidad propietaria de una aeronave pilotada por control remoto o dron, el uso de dicho equipo, aun no encontrándose la emergencia en su demarcación.

En la decisión última de movilización se tendrán en cuenta la disponibilidad de recursos y las circunstancias de la entidad propietaria de la aeronave pilotada por control remoto.

En este supuesto:

- A la entidad propietaria de la aeronave pilotada por control remoto le serán de aplicación las obligaciones derivadas del cumplimiento de la legislación vigente y recomendaciones de AESA, tanto para el equipo como para el personal que pilota.

- Será responsabilidad del CECOES 1-1-2, previa solicitud del personal técnico de guardia del órgano de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de protección civil y atención de las emergencias, la solicitud a los Servicios de Información Aeronáutica de publicación de un NOTAM, Para ello se deberá aportar la información completa referente al vuelo.

En el caso de que en la emergencia estén actuando aeronaves tripuladas, no deberían compartir espacio aéreo ambos tipos de aeronaves. En este caso la decisión de los turnos de vuelo de ambos tipos de aeronaves corresponderá a la persona al mando del PMA, en colaboración con la comandancia de la aeronave o figura que asuma la coordinación de los vuelos con drones.

Todos los datos e información obtenida por la aeronave pilotada por control remoto, serán puestos desde el momento inicial a disposición de la persona responsable del PMA para colaborar en la toma de decisiones de la dirección operativa de la emergencia. El modo en que será difundida la información durante el transcurso de una situación de emergencia será decisión de la Dirección del Plan de Protección Civil activado que contará con el Gabinete de Información.

4.2. Vuelo de aeronaves pilotadas por control remoto con fines ajenos a la gestión de la emergencia.

Sin perjuicio de la prohibición de vuelo en la zona de intervención de la emergencia, en el caso en que un organismo, empresa o particular tenga intención de volar una aeronave pilotada por control remoto con fines ajenos a la gestión de la emergencia en la zona de riesgo de la emergencia, corresponderá a la persona al mando del PMA:

- La decisión última sobre la oportunidad de realizar dicho vuelo y el momento de su realización, debiendo prevalecer la seguridad de las personas y los bienes ante cualquier interés privado.
- Establecer los límites de la zona en la que el vuelo de estas aeronaves queda sometido a su autorización durante la intervención en una emergencia (Anexo II).

Corresponderá a la Unidad de Coordinación del Plan de Protección Civil activado velar por el cumplimiento de la decisión de la persona al mando del PMA sobre el vuelo de estas aeronaves con fines ajenos a la gestión de la emergencia.

Quien pilota dicha aeronave pilotada por control remoto RPA/UAV o dron, deberá volar en condiciones mínimas visuales y en VLOS, cumplir los requisitos y condiciones legales que le habiliten, y asumir las responsabilidades que proceda.

5. UNIDAD DE COORDINACIÓN DE AERONAVES PILOTADAS POR CONTROL REMOTO.

5.1. Integración en la estructura del Plan de Protección Civil.

En el caso que el Plan de Protección Civil activado tenga una Unidad de Coordinación de Medios Aéreos (CMA), la gestión de las aeronaves pilotadas por control remoto se podrá integrar dentro de dicha Unidad, siempre y cuando se trate de activaciones puntuales. En caso necesario, se podrá constituir una Unidad de Coordinación específica, que se integrará en la estructura de dicho Plan (ver organigrama).

En caso de constitución de la Unidad de Coordinación de Medios Aéreos Pilotados por Control Remoto o Unidad de Drones, esta tendrá la siguiente composición y funciones.

5.2. Composición.

La persona responsable de coordinar la Unidad de Coordinación de Medios Aéreos Pilotados por Control Remoto o Unidad de Drones recaerá en personal de emergencias que haya superado el Curso Avanzado en Pilotaje RPAS, o que ostente en alguna estructura de UAS la responsabilidad de Dirección Técnica o de Dirección de Operaciones de actividades No EASA, designado por la persona responsable de mayor rango de la estructura del órgano de la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias competente en materia de protección civil y atención de las emergencias del Gobierno de Canarias. En el caso de creación de una Unidad de Coordinación específica, la coordinación podrá recaer en una Jefa o en un Jefe de Operaciones Aéreas (JOA).

Además de la persona coordinadora de la Unidad, formarán parte de la Unidad de Coordinación un representante de cada una de las entidades que participen con aeronaves pilotadas por control remoto en la gestión de la emergencia y un representante del CECOES.

5.3. Funciones.

La Coordinación de la Unidad de Medios Aéreos Pilotados por control remoto o Unidad de Drones asumirá las siguientes funciones:

- Verificará que la entidad propietaria de la aeronave pilotada por control remoto cumple con los requisitos y condiciones legales que le habiliten.
- Podrá establecer comunicación permanente a través de un canal propio de TETRA y de un equipo de banda aérea.
- Recabará de la persona al mando del PMA las peticiones de vuelo, coordinando los turnos de trabajo de cada equipo.
- Trasladará a la persona al mando del PMA la disponibilidad de aeronaves pilotadas por control remoto y las capacidades de los mismos.
- Facilitará a la persona al mando del PMA el acceso a los datos e información obtenidos.
- Llevará el control documental de autorizaciones y habilitaciones de las operadoras.
- Comunicará al proveedor de servicios de navegación aérea si los vuelos deben desarrollarse en espacio aéreo controlado.

6. MANTENIMIENTO Y ACTUALIZACIÓN DEL PROTOCOLO.

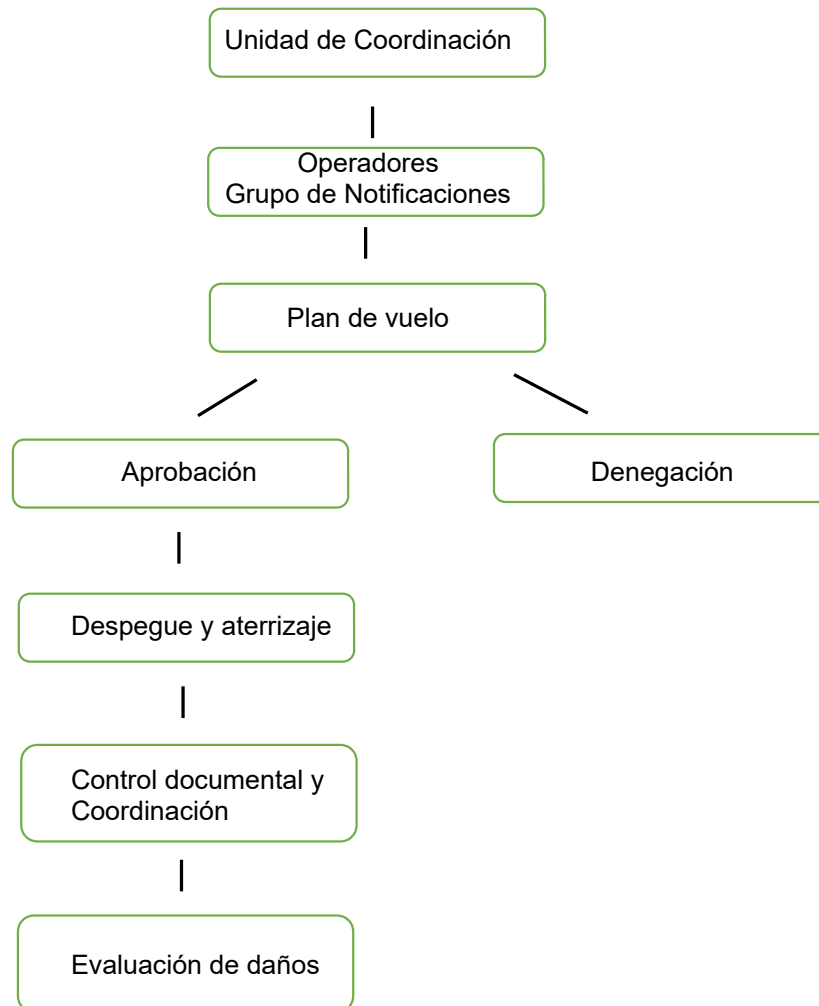
Se entiende por mantenimiento del Protocolo el conjunto de acciones encaminadas a garantizar que los procedimientos de actuación previstos en el mismo sean plenamente operativos.

Con el fin de lograr la capacitación estandarizada de las personas responsables de coordinar la Unidad de Drones, se podrán organizar cursos específicos que podrán coordinarse con ejercicios de adiestramiento o simulacros. Los ejercicios de adiestramiento y simulacros tendrán carácter preferentemente anual.

Como resultado de las experiencias obtenidas a través de los ejercicios, simulacros o situaciones reales, se podrán efectuar revisiones y actualizaciones del presente Protocolo.

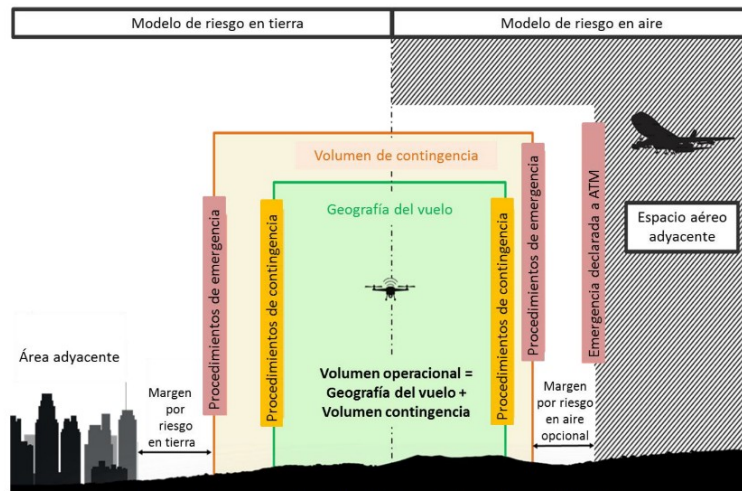
ANEXO I

PROTOCOLO OPERATIVO



ANEXO II

ÁREAS DE CONTROL



Representación gráfica del modelo semántico de SORA (Fuente: AESA, 2018)

La distribución espacial de áreas o zonas será flexible, estableciendo zonas de vuelo que se deberían poder definir en función de si la emergencia es estática o dinámica y redefinir según avanza la emergencia.

Las 2 primeras áreas serían para uso exclusivo de las operadoras del operativo de la emergencia, dejando el tercero para operadoras externas.

Una vez definidas todas las zonas de despegue y aterrizaje, las entradas y salidas a las distintas áreas se realizarían a través de corredores de vuelo definidos por puntos específicos para la entrada a cada área desde las zonas de despegue y otros puntos distintos para los corredores de salida del área hasta la zona de aterrizaje.

La trayectoria desde la zona de despegue hasta el punto de entrada al corredor de cada zona se utilizará para alcanzar la altura específica del área a la que se dirija, de esta manera se evitarían cruces tanto en trayectoria como en altura de drones entrantes y salientes de cada área. La trayectoria desde el punto de salida del corredor específico de cada área hasta la zona de aterrizaje se utilizará para perder altura.

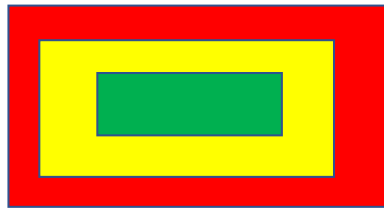
De esta manera se podrán simultanear vuelos en las distintas áreas:

- Área verde (zona de intervención/emergencia = área de geografía del vuelo): la zona donde se realizarán los vuelos de los equipos que precisen volar más bajo o más cerca de la emergencia, para recabar la mayor cantidad de información y poder maximizar el tiempo de vuelo.

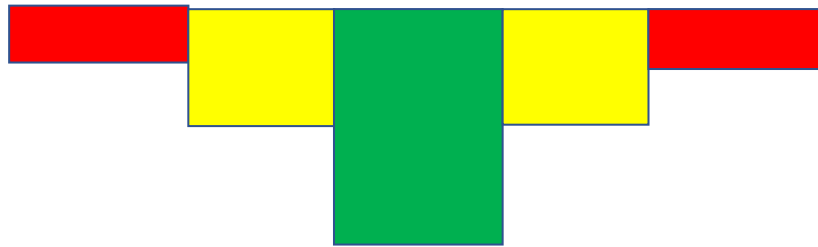
- Área amarilla (zona de contención): donde se concentrarán los trabajos técnicos que precisan más altura y ángulo de visión, así como fotogrametría, imágenes generales de magnitud y alcance de la emergencia, térmicas de manera que se puedan combinar con los trabajos del área de intervención sin molestar.

- Área roja (zona de riesgo en aire/tierra): se concentrarán las operadoras no vinculadas a la emergencia. Se crearán áreas de despegue y aterrizaje especiales para estas operadoras fuera de la zona de la TRA/TSA, evitando de esta manera la entrada de personal no perteneciente al operativo, sin protección adecuada o EPI necesario dentro de la zona de intervención, quedando siempre en una zona con menor riesgo de una evacuación inminente. De esta manera se lograría facilitar el control de personal dentro de zona caliente/de emergencia por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Si fuese necesario, se podría dividir esta área en zonas en caso de vuelos simultáneos.

Planta de las distintas áreas



Alzado de las distintas áreas



Área Verde = área de geografía del vuelo; zona de intervención de la emergencia

Área Amarilla = área de contención

Área Roja = área de riesgo en tierra o en aire

Sin perjuicio de las áreas de control establecidas, se podrán delimitar áreas de vuelo prohibidas o zonas de exclusión por los motivos que se consideren oportunos (área militar, infraestructuras críticas, vuelo de aeronaves tripuladas, atmósfera explosiva, peligrosidad para el personal, seguridad para las operaciones, etc.).