

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

- 618** *Resolución de 22 de diciembre de 2023, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se emite la exención relativa a que los operadores de enjambres de UAS deban velar por que cada aeronave no tripulada lleve instalados al menos una luz verde intermitente por la noche, y un sistema activo y actualizado de identificación a distancia.*

Antecedentes

El Reglamento de Ejecución (UE) 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 establece en la parte B de su anexo, en el punto 1, letra l) de la sección UAS.SPEC.050 que los operadores de UAS deben velar por que cada aeronave no tripulada lleve instalados al menos una luz verde intermitente por la noche en su inciso i), y un sistema activo y actualizado de identificación a distancia en su inciso ii).

Debido a las particularidades de las operaciones con enjambres de UAS, entendiéndose operación de enjambre como aquellas operaciones en las que el piloto utiliza más de una aeronave no tripulada a la vez, se han recibido en la División de UAS comunicaciones por parte de los operadores de enjambres de UAS solicitando exención al punto 1, letra l), incisos i) y ii), de la sección UAS.SPEC.050 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947.

En lo que respecta al inciso i) sobre la necesidad de instalar una luz verde intermitente en cada aeronave por la noche, los operadores de UAS de enjambres que realizan espectáculos nocturnos solicitan una exención a dicha condición, manifestando que el espectáculo se realiza en todo momento en zona terrestre controlada, y que las luces de alta intensidad instaladas en los propios UAS para el fin del espectáculo dan cumplimiento al requisito de dotar de visibilidad a la aeronave establecido en el reglamento. A lo largo del espectáculo las aeronaves raramente están con estas luces apagadas durante más de dos segundos, provocando la activación de luces con visibilidad desde tierra problemas de visualización y contaminación del espectáculo.

Adicionalmente, en el proceso de emisión de la autorización para operar en categoría específica, se requerirán medidas alternativas y procedimientos que serán evaluados y autorizados por la autoridad nacional de forma que se justifique en todo momento la correcta consciencia situacional y visibilidad de las aeronaves, tanto desde aire como desde tierra.

Asimismo, en lo relativo al inciso ii), sobre la necesidad de instalar en cada aeronave un sistema activo y actualizado de identificación a distancia, los operadores de UAS de enjambres solicitan exención a dicha circunstancia, alegando lo expuesto a continuación:

El Reglamento Delegado (UE) 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, establece que el sistema de identificación a distancia directa debe garantizar la emisión local de la siguiente información fundamentalmente con fines de «security»:

- el número de registro del operador del UAS y el código de verificación proporcionado por el Estado miembro de registro durante el proceso de registro,
- el número de serie único del accesorio,

- la marca de tiempo, la posición geográfica de la UA y su altura por encima de la superficie o el punto de despegue,
- el rumbo medido en el sentido de las agujas del reloj a partir del norte geográfico y la velocidad de la UA respecto al suelo, y
- la posición geográfica del piloto a distancia o, si no se dispone de ella, el punto de despegue.

Por la particularidad de las operaciones con enjambre, no se considera apropiada la instalación de un sistema de identificación a distancia en cada una de las aeronaves debido a que en un volumen acotado de espacio aéreo operan un número elevado de aeronaves, generando una nube de señales con la misma información, no aportando valor añadido y complicando su interpretación. De forma similar, tanta densidad de dispositivos transmitiendo un *broadcast* en el mismo rango de frecuencias, puede provocar una saturación de la banda, causando interferencias, e incluso interrupciones, en el enlace de comunicaciones principal.

Adicionalmente, en el proceso de emisión de la autorización para operar en categoría específica se comprueba que las aeronaves que operan en el enjambre cuentan con sistemas de contención avanzada y por tanto con una probabilidad de escape del volumen aéreo definido y acotado muy baja. Además, se requerirán medidas alternativas y procedimientos que serán evaluados y autorizados por la autoridad nacional de forma que se justifique en todo momento la emisión de la información necesaria por el enjambre para su correcta identificación.

Visto que:

- El Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión refiere a que los operadores de UAS en categoría específica deben velar por que cada aeronave no tripulada lleve instalados al menos una luz verde intermitente por la noche y un sistema activo y actualizado de identificación a distancia, pero no contempla particularidades para las operaciones de enjambres de UAS;
- Para las operaciones con enjambres de UAS con fines de demostración aérea por la noche se utilizan UAS equipados con luces de distintos colores que facilitan su visibilidad;
- Equipar con un sistema de identificación a distancia directa a cada aeronave de un enjambre de UAS genera una nube de señales con la misma información, no aportando valor añadido y complicando su interpretación;
- En el proceso de emisión de la autorización para operar en categoría específica se requerirán medidas alternativas y procedimientos que serán evaluados y autorizados por la autoridad nacional de forma que se justifique en todo momento la emisión de la información necesaria por el enjambre para su correcta identificación y visibilidad.

Fundamentos de Derecho

Primero. *Normativa aplicable.*

- Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de sistemas aéreos no tripulados.
- Reglamento Delegado (UE) 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.

Segundo. *Requisitos exigidos.*

– Reglamento (UE) 2019/947 de la Comisión, de 24 de mayo de 2019:

- UAS.SPEC.050 Responsabilidades del operador de UAS:

«El operador de UAS cumplirá todas las condiciones siguientes:

[...] l) velar por que cada aeronave no tripulada lleve instalados:

- i) al menos una luz verde intermitente con fines de visibilidad de la aeronave, y
- ii) un sistema activo y actualizado de identificación a distancia.»

- Artículo 23.

«3. [...] El punto 1, letra l), inciso i), de la sección UAS.SPEC.050 del anexo serán aplicables a partir del 1 de julio de 2022, y el punto 1, letra l), inciso ii), de la sección UAS.SPEC.050 del anexo será aplicable a partir del 1 de enero de 2024.»

Tercero. *Competencia.*

I. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 71 del Reglamento (UE) 2018/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de julio de 2018,

«Artículo 71. *Flexibilidad.*

1. Los Estados miembros podrán conceder a las personas físicas o jurídicas sujetas al presente reglamento exenciones de los requisitos aplicables a dichas personas en virtud del capítulo III, que no sean los requisitos esenciales establecidos en dicho capítulo, o de los actos delegados o de ejecución adoptados en virtud de dicho capítulo, de producirse circunstancias urgentes imprevistas que afecten a esas personas o por necesidades operativas urgentes de esas personas, si se cumplen todas las condiciones siguientes:

- a) no es posible hacer frente a esas circunstancias o necesidades de forma adecuada cumpliendo los requisitos aplicables;
- b) la seguridad, la protección del medio ambiente y el cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables están garantizados, en caso necesario mediante la aplicación de medidas de mitigación;
- c) el Estado miembro ha mitigado cualquier posible distorsión de las condiciones del mercado como consecuencia de la concesión de la exención en la medida de lo posible, y
- d) el alcance y la duración de la exención están limitados a lo que resulta estrictamente necesario y esta se aplica sin discriminación. [...]»

II. En este sentido conviene remitirse al artículo 9.1.d) del Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que establece que:

«Artículo 9. *Competencias.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea ejerce las siguientes competencias: [...].

d) Las que los reglamentos o directivas comunitarios atribuyen al Estado, y corresponden al Ministerio de Fomento en virtud del ordenamiento jurídico interno, en el ámbito de la seguridad en el transporte aéreo civil y la protección al usuario del transporte aéreo, entre otras, como autoridad nacional de supervisión o como organismo responsable del cumplimiento de los mismos. [...]»

Por todo lo expuesto, la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en virtud de las competencias que le confiere el artículo 9.1.d) del Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea aprobado por el Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, resuelve:

Primero. *Objeto.*

Autorizar una exención al punto 1, letra l) de la sección UAS.SPEC.050 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión desde el 1 de enero de 2014 hasta el 30 de agosto de 2024, según los datos siguientes:

- Requisitos afectados: UAS.SPEC.050 punto 1, letra l) del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 en el que se establece que los operadores de UAS deben velar por que cada aeronave no tripulada lleve instalados al menos una luz verde intermitente y un sistema activo y actualizado de identificación a distancia.
- Organización/Operador: Operadores de enjambres de UAS en categoría específica.

Segundo. *Vigencia.*

La autorización de exención indicada en el apartado anterior se concede única y exclusivamente en las condiciones establecidas desde el 1 de enero de 2024 y hasta el 30 de agosto de 2024.

Tercero. *Medidas de mitigación.*

La seguridad, la protección del medio ambiente y el cumplimiento de los requisitos esenciales aplicables están garantizados, comprobándose en el proceso de emisión de la autorización para operar en categoría específica. Adicionalmente, se requerirán medidas alternativas y procedimientos que serán evaluados y autorizados por AESA de forma que se justifique en todo momento la emisión de la información necesaria por el enjambre para su correcta identificación y visibilidad.

Además, el alcance y la duración de la exención están limitados a lo que resulta estrictamente necesario y esta se aplica sin discriminación.

Antes de la emisión de la exención, AESA garantizará, en la medida de lo posible, que se han establecido las medidas necesarias para mitigar cualquier posible distorsión de las condiciones del mercado como consecuencia de la concesión de la exención.

Cuarto. *Publicidad.*

Esta resolución deberá publicarse en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web de AESA, según lo exigido en el artículo 45 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Contra esta resolución, que pone fin a la vía administrativa de conformidad con el artículo 4.2 del Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, aprobado por Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero, y de acuerdo con el artículo 114 de la Ley 39/2015 de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se podrá interponer, potestativamente, recurso de reposición ante la Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a la notificación de esta resolución, o directamente recurso contencioso-administrativo ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-Administrativo de Madrid, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la notificación de este acto, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

Madrid, 22 de diciembre de 2023.–La Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, Montserrat Mestres Doménech.