



Altres disposicions

Decret

Exposició de motius

En els darrers anys, amb els avenços tecnològics esdevinguts en tots els camps relatius a l'aviació, les aeronaus no tripulades estan deixant de ser una afició, com podia ser l'aeromodelisme, per convertir-se en eines de treball tecnològicament molt avançades. Els avantatges d'aquests aparells són evidents comparats amb altres aerodines utilitzats amb la mateixa finalitat, ja que redueixen notablement els costos d'operació i el risc per a la tripulació, i augmenten la flexibilitat d'operació. Però, alhora, també presenten riscos inherents a la circulació aèria, i per tant és necessària una reglamentació d'acord amb les possibilitats i les limitacions dels dispositius.

La Llei de navegació aèria del 9 de novembre del 2000, així com l'adhesió al Conveni sobre l'aviació civil internacional, habiliten el ministeri competent en aviació civil per reglamentar la utilització de les aeronaus no tripulades. En aquest sentit, el ministeri competent creu convenient elaborar aquest Reglament per garantir una operació segura i controlada d'aquests aparells. El Reglament es desprèn de la Llei de navegació aèria del 9 de novembre del 2000 i, en particular, de l'article 25. Per a les infraccions per l'incompliment de qualsevol article d'aquest Reglament, s'aplica el títol tretzè de la Llei de navegació aèria del 9 de novembre del 2000.

Aquest Reglament pren com a base les recomanacions emeses per l'Agència Europea de la Seguretat Aèria (EASA), i té en compte l'experiència i el coneixement dels estats veïns.

El Reglament es basa en les competències i les capacitats tant de l'aparell com del pilot, separant les operacions en funció del risc que comporten i modulant-ne els requisits d'acord amb el conjunt de l'operació. D'aquesta manera, s'estableixen tres pilars fonamentals de la normativa, que marcaran les necessitats específiques de l'operador en funció de les dimensions de l'aeronau, la zona on es vol operar i el risc de l'operació.

Finalment, es determinen les obligacions dels operadors, així com les responsabilitats i capacitats de l'Administració a l'hora de controlar el bon ús d'aquesta tecnologia.

D'acord amb aquestes consideracions, el Govern, en la sessió del 24 de febrer del 2016, a proposta del ministre d'Administració Pública, Transports i Telecomunicacions,

Decreta

Article únic

S'aprova el Reglament d'aeronaus no tripulades, pilotades remotament.

Reglament d'aeronaus no tripulades, pilotades remotament

Article 1. *Objecte*

El Reglament d'aeronaus no tripulades, pilotades remotament, té per objecte regular les aeronaus que circulen sense cap persona a bord i que són pilotades remotament, en desplegament de la Llei de navegació aèria del 9 de novembre del 2000.

Aquest Reglament no s'aplica a coets, estels, globus, UAS (Unmanned Aircraft System) autònoms i RPAS (Remotely Piloted Aircraft System) amb un pes superior a 25 quilograms. Un RPAS de pes superior a 25 quilograms està subjecte a les mateixes regulacions que l'aviació tripulada.

Article 2. *Àmbit d'aplicació*

L'àmbit d'aplicació d'aquest Reglament és la totalitat del territori i espai aeri andorrà, sigui quina sigui la nacionalitat de l'operador.

Fora de l'àmbit territorial indicat en l'apartat anterior, s'aplica el que estableixen els convenis internacionals subscrits pel Principat d'Andorra i, en tot cas, la legislació dels estats on té lloc l'operació.

Article 3. *Definicions*

Als efectes d'aquest Reglament s'entén per:

- UAS (Unmanned Aircraft System): el sistema aeri no tripulat.
- RPAS (Remotely Piloted Aircraft System): el sistema aeri pilotat remotament.
- AIP (Aeronautical Information Publication): la publicació d'informació aeronàutica.
- Procediment ATC: procediment de control del trànsit aeri.
- Geo-fencing: sistema automàtic de limitació geogràfica del vol de RPAS.
- Àrea congestionada: en relació amb una població, tota àrea utilitzada amb finalitat comercial, residencial o recreativa.
- Operació comercial: operació de la qual es treu un rendiment comercial.
- Operador: tota empresa que faci ús d'RPAS.
- Empresa: qualsevol persona física o jurídica, amb finalitat de lucre o sense, o qualsevol organisme oficial, dotat de personalitat jurídica pròpia o no, establert a Andorra.
- SDR: drets especials de gir.
- Sistema d'identificació actiu: sistema automàtic d'identificació electrònica de l'aeronau.

Article 4 . *Operador i utilització de l'RPAS*

Es considera operador d'un RPAS tota persona física o jurídica responsable de l'organització o de la pràctica de l'activitat.

Article 5. *Zones de vol de l'espai aeri*

1. Es determinen tres tipus de zones per al vol d'RPAS:

- a) Zona de vol lliure: l'operació d'RPAS és lliure, sempre que es compleixin totes les disposicions d'aquest Reglament.
- b) Zona de vol limitat: l'operació d'RPAS és limitada. Quan la tecnologia ho permeti, es limitarà automàticament l'alçada i l'abast d'operació. Mentrestant, el ministeri competent en aviació civil ha d'informar de les limitacions específiques d'aquesta zona. Cal l'autorització administrativa del ministeri competent en aviació civil per fer cert tipus d'operacions.
- c) Zona de vol prohibit: no s'autoritza l'operació d'RPAS excepte amb autorització administrativa del ministeri competent en aviació civil, i es limita per geo-fencing sempre que es disposi d'aquesta tecnologia.

Aquestes tres zones estan definides a l'AIP d'Andorra. Mentre l'AIP no estigui disponible, l'àrea urbana és zona de vol prohibit i l'àrea extraurbana és zona de vol lliure.

2. La zona de vol lliure, que per motius circumstancials (esdeveniments populars, esportius, culturals, espectacles, etc.) estigui congestionada, serà considerada de vol prohibit mentre duri l'esdeveniment.
3. La zona de vol prohibit, sense perjudici del que publiqui l'AIP, és:
 - a) L'edifici administratiu del Prat de la Creu.
 - b) L'edifici administratiu de l'Obac.
 - c) L'edifici administratiu del Prat del Rull.
 - d) Els edificis de les fronteres amb França i Espanya.
 - e) La seu de la Justícia.
 - f) L'edifici del Centre Penitenciari de la Comella.
 - g) Les casernes de Bombers.
 - h) El complex del Centre Hospitalari.
 - i) Els edificis administratius dels comuns.
 - j) Els edificis de les ambaixades.
4. En tots els casos, l'alçada de vol no pot superar els 150 metres per sobre del nivell del sòl.

Article 6. Classificació dels RPAS

Els RPAS es classifiquen per categories en funció del pes màxim a l'enlairament.

- a) Categoria A0: joguines i minidrons amb un pes entre 0 i 999 g.
- b) Categoria A1: RPAS molt petits amb un pes entre 1 kg i 3,99 kg.
- c) Categoria A2: RPAS petits amb un pes entre 4 kg i 25 kg.

Article 7. Informació per escrit dels RPAS al ministeri competent en aviació civil

1. Tots els RPAS de categoria A1 i A2, així com les seves estacions de control des del terra, han de portar fixada a la seva estructura una placa d'identificació on consti com a mínim:

- a) La identificació de l'aeronau.
- b) La categoria de l'aeronau.
- c) El nom i les dades del propietari.

Quan la tecnologia ho permeti, els RPAS de categoria A1 i A2 hauran de portar un sistema d'identificació actiu.

2. L'operador propietari d'un RPAS de categoria A1 i A2 que operi a Andorra n'ha d'informar per escrit el ministeri competent en aviació civil. La informació que ha de presentar l'operador ha d'incloure com a mínim:

- a) La identificació de l'aeronau.
- b) El número de sèrie de l'aeronau.
- c) La categoria.
- d) Les característiques tècniques de l'aeronau.
- e) El nom i les dades de l'operador.
- f) El nom i la formació dels pilots.

Aquesta informació s'ha d'actualitzar sempre que es produeixi qualsevol modificació i s'ha de comunicar per escrit al ministeri competent en aviació civil en un termini màxim de cinc (5) dies hàbils a partir del moment en què es produeixi el canvi.

3. L'operador d'un RPAS de categoria A1 o A2 té l'obligació d'informar per escrit el ministeri competent en aviació civil de qualsevol accident o incident que causi danys a tercers, en un termini màxim de vint (20) dies hàbils posteriors als fets.

4. També es pot informar sobre qualsevol accident o incident sense danys a tercers que l'operador consideri d'interès per al ministeri competent en aviació civil.



Article 8. Categories de les operacions

Es limiten les operacions segons el risc que comporten per a tercers, que queden definides segons les categories següents:

1. Categoria open, operació de risc baix, en les condicions següents:

- a) Es permet l'operació en zones de vol lliure per a totes les categories d'RPAS. En zones de vol limitat només es permet l'operació d'RPAS de categoria A0 i A1.
- b) Tota operació comercial de risc baix està classificada com a específica, en qualsevol zona de vol.
- c) Només es permet el vol amb contacte visual amb el pilot.
- d) Els RPAS de categoria A0 únicament poden volar fins a 50 metres per sobre del nivell del sòl. Quan la tecnologia ho permeti, aquesta limitació haurà de ser automàtica.
- e) Els RPAS de categoria A1 i A2 únicament poden volar fins a 50 metres per sobre del nivell del sòl si no es disposa de la formació que estipula aquest Reglament. Quan la tecnologia ho permeti, aquesta limitació haurà de ser automàtica.
- f) El pilot és responsable de la seguretat de l'operació, i de mantenir la distància de seguretat amb tercers. No es permet el vol per sobre de grups de més de 12 persones.
- g) No es permet el vol nocturn.
- h) Aquest tipus d'operació no requereix autorització administrativa del ministeri competent en aviació civil.

2. Categoria específica, operació de risc mitjà, en les condicions següents:

- a) L'operador ha de presentar un informe d'avaluació i mitigació de riscos.
- b) Tota operació comercial de risc mitjà està classificada com a específica, en qualsevol zona de vol.
- c) És obligatòria la formació per a qualsevol operació dins d'aquesta categoria.
- d) Aquest tipus d'operació necessita una autorització administrativa del ministeri competent en aviació civil, amb la sol·licitud prèvia per escrit de l'operador.

El ministeri lliura l'autorització administrativa pels terminis següents:

- i) Duració de l'esdeveniment: per operacions que tinguin a veure amb un esdeveniment concret, de durada determinada.
- ii) Un (1) mes: per operacions generals en categoria específica.
- iii) Sis (6) mesos: per operacions en les que es justifiqui el risc baix, i que requereixen autorització administrativa.

3. Categoria certificada, operació de risc alt, en les condicions següents:

- a) Tota operació d'aquest tipus té els mateixos requisits que els de l'aviació tripulada.
- b) Es requereixen el certificat de tipus del model i el certificat d'aeronavegabilitat de l'aeronau, que s'han de presentar al ministeri competent en aviació civil, així com la certificació de l'operació si n'hi ha.
- c) Aquest tipus d'operació necessita una autorització administrativa del ministeri competent en aviació civil, amb la sol·licitud prèvia per escrit de l'operador.
- d) Juntament amb la sol·licitud de demanda, l'operador ha de presentar al ministeri competent en aviació civil un informe d'avaluació i mitigació de riscos.
- e) L'autorització administrativa es lliura per a cada operació concreta.



Article 9. *Informe d'avaluació i mitigació de riscos*

1. L'informe aeronàutic d'avaluació i mitigació de riscos, signat per un enginyer, que ha de presentar l'operador al ministeri competent en aviació civil ha d'incloure com a mínim els punts següents:

- a) L'àrea d'operació: densitat de la població, àrees de protecció especial, etc.
- b) L'espai aeri: classificació de l'espai aeri, segregació, procediments ATC, etc.
- c) Disseny de l'RPAS: funcions, redundància i elements de seguretat.
- d) Tipus d'operació: procediments d'operació.
- e) Formació i experiència del pilot.
- f) Factors organitzatius de l'operador (nombre de pilots, equipaments auxiliars, etc.).

2. El ministeri competent en aviació civil donarà la informació i l'assistència necessàries per assegurar l'objectivitat dels criteris d'aprovació de les operacions segons l'informe d'avaluació i mitigació de riscos.

Article 10. *Formació del pilot*

1. Per a vols en alçades superiors als 50 metres és obligatòria la formació del pilot en el camp de l'aviació.

2. El ministeri competent en aviació civil ha de definir els requisits necessaris per obtenir les llicències del personal aeronàutic.

3. Mentre no estiguin definits aquests requisits, el ministeri competent en aviació civil acceptarà únicament les titulacions franceses i espanyoles, expedides pels organismes oficials acreditats d'aquests països.

Article 11. *Assegurança*

1. És obligatòria l'assegurança de responsabilitat civil per als RPAS que operin en categoria específica, i per als operadors com a tals.

2. Per a RPAS que operin en categoria open per sobre dels 50 metres d'alçada és obligatòria l'assegurança de responsabilitat civil de l'aparell de com a mínim 750.000 SDR.

Article 12. *Control del ministeri competent en aviació civil*

El ministeri competent en aviació civil pot efectuar les verificacions i la vigilància que cregui necessàries per assegurar que els operadors, els pilots i els RPAS compleixin les disposicions d'aquest Reglament.

Article 13. *Prohibicions*

1. El ministeri competent en aviació civil pot prohibir o limitar la utilització d'un RPAS, d'un tipus concret d'RPAS o de l'activitat d'un operador, si poden suposar problemes per a la seguretat de terceres persones.

2. Després d'una mesura d'aquest tipus, l'operador pot reprendre l'activitat únicament si ha pres les mesures correctives que garanteixin la seguretat de l'operació informant per escrit el ministeri competent en aviació civil i sempre que aquestes mesures siguin acceptades prèviament pel ministeri competent en aviació civil.

Article 14. *RPAS d'Estat*

Els RPAS d'Estat podran obtenir l'autorització administrativa del ministeri competent en aviació civil per volar en les circumstàncies següents:

- a) Sobrevol d'àrees congestionades.
- b) Vol sense contacte visual.
- c) Vol nocturn.
- d) Compartir espai aeri amb altres aeronaus d'Estat.

Aquesta autorització tindrà una durada indeterminada, sempre que la sol·licitud compleixi tots els requisits d'aquest Reglament.

Article 15. *Infraccions, sancions i règim sancionador*

1. Constitueix una infracció a aquest Reglament l'incompliment de qualsevol dels seus articles. El títol XIII de la Llei de navegació aèria del 9 de novembre del 2000 estableix les infraccions administratives en el capítol



I, "De les infraccions administratives" (articles 142 a 146, ambdós inclosos), així com les sancions a aplicar en el capítol II, "De les sancions" (articles 147 a 152, ambdós inclosos).

2. El procediment sancionador és l'establert amb caràcter general i la incoació de l'expedient corresponent és a càrrec del ministeri competent en aviació civil.

Disposició transitòria

Tota persona física o jurídica que sigui titular d'un RPAS o que disposi d'una empresa amb l'activitat de vol d'aeronaus no tripulades i pilotades remotament disposa del termini d'un (1) mes per complir amb tots els requisits d'aquest Reglament.

Disposició final

Aquest Reglament entrarà en vigor l'endemà de ser publicat al Butlletí Oficial del Principat d'Andorra.

Cosa que es fa pública per a coneixement general.

Andorra la Vella, 24 de febrer del 2016

Antoni Martí Petit
Cap de Govern