# Anexo

Art. V

Los avances científicos y técnicos han contribuido en los últimos años al progreso de la aviación permitiendo la aparición de nuevos usuarios del espacio aéreo que reciben diversos nombres como drones, RPA (por sus siglas en inglés, Remotely Piloted Aircraft) o UAV (por sus siglas en inglés, Unmanned Aerial Vehicle). Estos avances tecnológicos han permitido, asimismo, una reducción considerable del coste de adquisición de este tipo de aeronaves, permitiendo una proliferación de su uso de manera casi indiscriminada con los consiguientes riesgos a la seguridad aérea que ello conlleva. Para garantizar una transición progresiva y un alto nivel de seguridad de la aviación civil, es necesario establecer el régimen jurídico específico aplicable a estas aeronaves y a las actividades aéreas desarrolladas por ellas. Estas medidas normativas deben reflejar el estado actual de la técnica, al mismo tiempo que recoger las necesidades de la industria del sector potenciando sus usos. Esta Ley establece las condiciones de explotación de estas aeronaves para la realización de trabajos técnicos o científicos o, en los términos de la normativa de la Unión Europea, operaciones especializadas, así como para vuelos de prueba de producción y de mantenimiento, de demostración, para programas de investigación sobre la viabilidad de realizar determinada actividad con aeronaves civiles pilotadas por control remoto, de desarrollo de nuevos productos o para demostrar la seguridad de las operaciones específicas de trabajos técnicos o científicos, permitiendo, de esta forma, su inmediata aplicación. Estas condiciones, cuya aplicación tendrá carácter temporal, se completan con el régimen general de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, que se modifica para establecer el marco jurídico general para el uso y operación de las aeronaves civiles pilotadas por control remoto, contemplando, conforme a lo previsto en la normativa de la Unión Europea sobre operaciones especializadas, la doble posibilidad de someter la realización de la actividad a una comunicación previa o a una autorización. El régimen específico de las operaciones de las aeronaves civiles pilotadas por control remoto se establecerá reglamentariamente, conforme al estado de la técnica. No obstante, en tanto se procede a dicho desarrollo reglamentario, se garantizan con el régimen temporal establecido en esta Ley las operaciones del sector con los niveles necesarios de seguridad. Se aborda exclusivamente la operación de aeronaves civiles pilotadas por control remoto de peso inferior a los 150 kg y aquellas de peso superior destinadas a la realización de actividades de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento, dado que, en general, el resto estarían sujetas a la normativa de la Unión Europea. Las razones para establecer el marco jurídico aplicable a las operaciones de las aeronaves civiles pilotadas por control remoto se derivan de la necesidad de dotar de un marco jurídico en condiciones de seguridad que permita el desarrollo de un sector tecnológicamente puntero y con gran capacidad de crecimiento, en particular teniendo en cuenta que en el actual contexto económico resulta necesario establecer medidas que permitan diversificar la actividad económica y potenciar la actividad industrial, en beneficio de la economía y el empleo. Al respecto es relevante, por ejemplo, que en Francia en dos años desde la regulación de la actividad cuentan con más de 600 empresas habilitadas para operar estas aeronaves. Es necesario potenciar la competitividad de la industria española, poniéndola en plano de igualdad con otros Estados de nuestro entorno que ya han abordado la regulación del sector o están en proceso de regulación. Adicionalmente, es preceptivo dotar de un marco jurídico a un sector que carece de disposiciones específicas. Resulta necesario, por tanto, garantizar la seguridad de las operaciones aéreas y de las personas y bienes subyacentes, permitiendo la operación de estas aeronaves en condiciones de seguridad y su control por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en evitación de riesgos de seguridad que pueden provocar accidentes o incidentes de aviación. Por otro lado, las competencias de los Ministerios de Defensa y Fomento en materia de espacio aéreo se articulan a través de lo dispuesto en el Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades entre los Ministerios de Defensa y de Transportes y Comunicaciones en materia de aviación civil, y en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Conforme a este régimen al Ministerio de Defensa, además de las competencias relacionadas con la defensa del espacio aéreo de soberanía nacional, le corresponde la competencia en materia de estructuración del espacio aéreo, el control de la circulación aérea operativa y, en tiempo de conflicto armado o en circunstancias extraordinarias o de emergencia, acordadas respectivamente por el Presidente del Gobierno o el Ministerio de Defensa, el control de la circulación aérea general. Al Ministerio de Fomento le corresponde, por su parte, ejercer las competencias en materia de control de la circulación aérea general en tiempos de paz. Atendiendo, no obstante, a la incidencia que el ejercicio de las respectivas competencias tiene en las materias atribuidas a cada Departamento ministerial, la coordinación, estudio e informe de los asuntos relacionados con el espacio aéreo se atribuyen a una Comisión interministerial integrada por representantes de ambos Ministerios, en la actualidad, la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (en adelante, CIDEFO). La experiencia acumulada y la normativa europea para el cielo único, en particular sobre uso flexible del espacio aéreo, aconsejan reorganizar la atribución de competencias y el ejercicio de las funciones en materia de espacio aéreo, al tiempo que es necesario actualizar el resto de las funciones atribuidas a CIDEFO concretándolas en las estrictamente necesarias para la coordinación entre los Ministerios de Defensa y Fomento. Con este objeto, esta Ley atribuye a los Ministerios de Defensa y Fomento la competencia conjunta en materia de política y estrategia para la estructuración y gestión del espacio aéreo, así como la adopción de las medidas específicas en este ámbito. Al Ministerio de Fomento le atribuye la determinación de las condiciones o restricciones de uso del espacio aéreo para la circulación aérea general ante situaciones de crisis ordinarias generadas por fenómenos naturales, accidentes o cualquier otra circunstancia similar, reservando al Ministerio de Defensa las competencias sobre la materia en situaciones extraordinarias o de emergencia declaradas por el Presidente del Gobierno o el Ministerio de Defensa. Para completar este régimen se atribuyen a CIDEFO funciones ejecutivas y decisorias en el ámbito de las competencias compartidas en materia de estructuración y gestión del espacio aéreo que, conforme a lo previsto en el Reglamento (CE) n.º 2150/2005 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2005, por el que se establecen normas comunes para la utilización flexible del espacio aéreo, deben adoptarse a través de un proceso conjunto civil-militar, por lo que resulta especialmente pertinente su ejercicio a través de este órgano colegiado. Por otra parte, se actualiza el régimen de delimitación de competencias entre los Ministerios de Defensa y Fomento en relación con las bases aéreas abiertas al tráfico civil y los aeródromos de utilización conjunta, incorporando a la Ley 21/2003, de 7 de julio, el régimen previsto en el Real Decreto-ley 12/1978, de 27 de abril, que se deroga. En este contexto de actualización en materia de competencias se concreta, asimismo, la competencia del Ministerio de Fomento en relación con la supervisión del cumplimiento de la normativa en materia de cielo único. Además, se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, adaptando la normativa nacional a la normativa comunitaria de cielo único y para establecer una obligación general para aquéllas personas que puedan poner en riesgo la seguridad, regularidad y continuidad de las operaciones conforme a la cual deben abstenerse de realizar, en el entorno aeroportuario, conductas que impliquen tales riesgos, en particular, mediante el uso de elementos, luces, proyectores o emisiones láser. También se actualiza el régimen de infracciones de la Ley, con objeto de tipificar las acciones u omisiones de los sujetos aeronáuticos que infringen lo dispuesto en el Reglamento (UE) nº 255/2010 de la Comisión, de 25 de marzo de 2010, por el que se establecen normas comunes sobre la gestión de afluencia del tránsito aéreo. Por razones de seguridad jurídica, se concreta que los procedimientos sobre autorización de operaciones aéreas y uso de espacio aéreo y sobre operaciones especiales quedan incluidos en la excepción prevista en el artículo 43.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones y del Procedimiento Administrativo Común, a la regla del silencio administrativo positivo en virtud de la razón imperiosa de interés general de preservar la seguridad aérea. Por idénticas razones se excepcionan de dicha regla las autorizaciones de las operaciones y actividades realizadas por las aeronaves pilotadas por control remoto.