

1. EMPLEO DE HELICÓPTEROS (aeronaves civiles)

LEY 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y las modificaciones posteriores de esta norma:

- **LEY 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. (B.O.E. 252 de 17/10/2014)**
- **REAL DECRETO-LEY 8/2014, de 4 de julio, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia. (B.O.E. 163 de 05/07/2014)**
- **LEY 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. (B.O.E. 55 de 05/03/2011)**
- ...

Enlace del ministerio de Fomento

https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/INFORMACION/NORMATIVA/NORMATIVA_BASICA/DISPOSICIONES_BASICAS/DISPOSICIONES_NACIONALES/Pag_Lev48_1960.htm

CAPÍTULO III. DE LAS AERONAVES. DE SU DEFINICIÓN, CLASIFICACIÓN Y NACIONALIDAD

Artículo 11.

Se entiende por aeronave:

- a) Toda construcción apta para el transporte de personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores.
- b) Cualquier máquina pilotada por control remoto que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones del mismo contra la superficie de la tierra.

AERONAVES (helicópteros).

CAPÍTULO IV. De los documentos de a bordo

Artículo 20.

Todas las aeronaves llevarán a bordo los siguientes documentos:

- **Certificado de matrícula** en la que constará el título de propiedad
- **Certificado de aeronavegabilidad**
- **Licencia de aptitud** de cada uno de los tripulantes
- Cuando lleve pasajeros o carga, **lista de nombres de los pasajeros y lugares de embarque** y puntos de destino y manifiesto y declaración de carga
- **Cuaderno de la Aeronave. (Antiguo Diario de A Bordo)**, impreso oficial de uso obligatorio, donde se anotarán todas las incidencias relacionadas con marcas de nacionalidad y matrícula de la aeronave, registro de vuelos y de información de la misma, así como sus revisiones.

En otra disposición, he encontrado lo siguiente:

Orden de 31 de mayo de 1982 por la que se aprueba un nuevo Reglamento para la Construcción de Aeronaves por Aficionados:

Art. 19. La documentación reglamentaria, necesaria para la utilización de la aeronave una vez matriculada, es la siguiente:

- El **Certificado de Matricula**.
- El **Certificado de Aeronavegabilidad** Restringido y la documentación anexa al mismo.
- El **cuaderno de la aeronave**.
- La **cartilla del motor**, cuando proceda.
- El **programa de mantenimiento**.
- La **licencia de estación de radio**, cuando proceda.
- Los **seguros** de daños a terceros y de pasajeros y responsabilidad civil.

Artículo 21.

La aeronave llevará también **licencia y calificación de su estación de radiocomunicación**, así como el Diario del servicio radioeléctrico, donde se registren las comunicaciones efectuadas y las incidencias notables habidas en ellas.

Artículo 23.

Las aeronaves llevarán **visibles** al exterior las **marcas de nacionalidad y matrícula** que se establezcan, y en lugar visible, ya sea en su interior o en el exterior, una placa con indicación del tipo, número de la serie y de matrícula, así como el nombre del propietario.

CAPÍTULO VI. De los prototipos y certificados de aeronavegabilidad

Artículo 35.

La **construcción** de aeronaves y motores en serie, así como la de sus **accesorios específicos**, **necesitan la garantía de un técnico legalmente autorizado y, en todo caso, el permiso e inspección del Ministerio del Aire (Fomento)**, quien podrá suspender la construcción cuando no se ajuste a las condiciones en que fue autorizada.

Artículo 36.

Ninguna aeronave, salvo las exceptuadas en el artículo 151 de esta Ley, será autorizada para el vuelo sin la previa expedición de un **CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD**. Se entiende por certificado de aeronavegabilidad el documento que sirva para identificar técnicamente la aeronave, definir sus características y expresar la calificación que merece para su utilización, deducida de su inspección en tierra y de las correspondientes pruebas de vuelo.

Compete al Ministerio de Fomento extender el certificado de aeronavegabilidad de las aeronaves civiles, y determinar e inspeccionar para su aprobación las expresadas pruebas, tanto respecto de la aeronave en su conjunto como de cada uno de sus elementos. La realización efectiva de las inspecciones y pruebas antes señaladas podrá efectuarse, bien directamente por el Ministerio de Fomento, o bien, en el caso de aeronaves ultraligeras motorizadas y de aeronaves de construcción por aficionados, a través de entidades colaboradoras, en los términos que reglamentariamente se establezcan, que, en todo caso, actuarán bajo

los criterios y directrices emanados de la Administración titular, y pudiendo percibir como contraprestación de sus servicios las compensaciones económicas que se establezcan para cubrir sus costes.

Efectivamente, **los certificados de aeronavegabilidad deben ser renovados**. Pero esto no sólo afecta a las aeronaves de construcción por aficionados, sino, en general a todas las aeronaves. En aviación general es un procedimiento de rutina; así, por ejemplo, cuando se solicita ampliación de horas para el motor o para la célula.

Ejemplo de certificado. No he logrado ver cada cuánto tiempo se renuevan, pero en el certificado se emite la fecha de cuando vence su permiso (ver imagen)

Ejemplar n.º		N.º	
 ESPAÑA DIRECCION GENERAL DE AVIACION CIVIL			
CERTIFICADO DE AERONAVEGABILIDAD ESPECIAL RESTRINGIDO			
1) Nacionalidad y matrícula. EC-.....	2) Constructor y designación de la aeronave. RANS S-7 COURIER	3) N.º de serie.	
4) Categorías: U.L.M. PRIVADO -3- NORMAL			
5) El presente Certificado de Aeronavegabilidad, se otorga de acuerdo con la Reglamentación de la Dirección General de Aviación Civil, por el Reglamento de Construcción por Aficionados (OM 31/5/82) para la aeronave antes mencionada, que se considera reúne las condiciones de aeronavegabilidad, mientras se mantenga y utilice de acuerdo con lo que antecede y las limitaciones de utilización pertinentes.			
POLIZA		Madrid, 22 de Marzo de 1999	
		POR LA DIRECCION GENERAL El Jefe del Servicio de De Certificación y Aeronavegabilidad	
		 José A. Basañez Ortiz	
6a) La validez figura al dorso.			Modelo 1107

En cuanto al mantenimiento de la aeronave, he encontrado los siguientes puntos en la web de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA).

- RELACIÓN DE ORGANIZACIONES CAMO (Aprobación de Organizaciones de Gestión del Mantenimiento de la Aeronavegabilidad).

http://www.seguridadaerea.gob.es/media/4190182/listado_organizaciones_cma_s.pdf

http://www.seguridadaerea.gob.es/media/4171071/listado_camo.pdf

Además, he encontrado que existe la tramitación de la Aprobación de **Programas de Mantenimiento**, por lo que entiendo que podría ser un documento o punto a pedir a las contratadas que utilicen este tipo de aeronaves en vuestros trabajos.

<https://sede.seguridadaerea.gob.es/LISA/FrontController?cmd=ApartadosProceso&idProceso=247>

CAPÍTULO XIV. De los seguros aéreos

Artículo 126.

Los seguros aéreos tienen por objeto garantizar los riesgos propios de la navegación que afectan a la aeronave, mercancías, pasajeros y flete, así como las responsabilidades derivadas de los daños causados a tercero por la aeronave en tierra, agua o vuelo.

Artículo 127.

Serán obligatorios el seguro de pasajeros, el de daños causados a tercero, el de aeronaves destinadas al servicio de líneas aéreas y el de las que sean objeto de hipoteca.

Artículo 128.

No se autorizará la circulación por el espacio aéreo nacional de ninguna aeronave extranjera que no justifique tener asegurados los daños que pueda producir a las personas o cosas transportadas o a terceros en la superficie.

Estos seguros podrán sustituirse por una garantía constituida mediante depósito de cantidades o valores, o por una de las fianzas admitidas por el Estado.

Artículo 129.

La indemnización por el seguro de la aeronave en caso de siniestro o pérdida de la misma será consignada judicialmente, para su entrega a quien corresponda en caso de que aparecieren terceras personas con posible derecho a la expresada indemnización o se hubiese promovido reclamación judicial de preferencia sobre la misma.

Para facilitar al acreedor hipotecario el ejercicio de sus derechos, el Juez ante quien se consigne la indemnización le notificará dicho siniestro, si fuere conocido según el Registro de aeronaves, y en todo caso se publicarán edictos en el Boletín Oficial del Estado en tres fechas distintas durante los tres meses siguientes al día en que tuvo lugar dicho siniestro.

Reglamento (CE) nº 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad.

Licencias de explotación de transporte aéreo

Artículo 3

No se permitirá a ninguna empresa establecida en la Comunidad transportar por vía aérea pasajeros, correo o carga, a cambio de remuneración o pago de alquiler, a no ser que se le haya concedido la **LICENCIA DE EXPLOTACIÓN** correspondiente.

Artículo 11. Aseguramiento obligatorio

No obstante lo dispuesto en el Reglamento (CE) no 785/2004, las compañías aéreas deberán haber **contraído seguros** que cubran su responsabilidad en los casos de accidente con respecto al correo.

Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión, de 5 de octubre de 2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.

- *Ley 21/2003, de 7 de julio, de seguridad aérea.*
- *Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.*
- *Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica.*

Certificados de operador aéreo (AOC)

Artículo 7. Certificados de operador aéreo

2. Los certificados de operador aéreo expedidos por un Estado miembro a operadores de helicópteros para el transporte aéreo comercial antes de que se aplique el presente Reglamento se convertirán en certificados de operador aéreo conformes con el presente Reglamento, con arreglo a un informe de conversión establecido por el Estado miembro que haya expedido el certificado de operador aéreo, previa consulta con la Agencia.

El informe de conversión deberá describir:

- a) los requisitos nacionales en cuya base se expidieron los certificados de operador aéreo;
- b) el alcance de las atribuciones otorgadas a los operadores;
- c) las diferencias entre los requisitos nacionales en cuya base se expidieron los certificados de operador aéreo y los requisitos de los anexos III, IV y V, junto con una indicación de la fecha y la forma en que los operadores deberán garantizar el pleno cumplimiento de dichos anexos.

El informe de conversión incluirá copias de todos los documentos necesarios para demostrar los elementos indicados en las letras a) a c), incluidas copias de los requisitos y procedimientos nacionales pertinentes.

<https://sede.seguridadaaerea.gob.es/LISA/FrontController?cmd=ApartadosProceso&idProceso=9>

En España tan sólo existe una regulación nacional específica para el uso **profesional y comercial** de estas aeronaves no tripuladas con control remoto.

LEY 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

La Ley 18/2014 que, en los artículos que van del 50 al 53, regula la operación de aeronaves civiles pilotadas por control remoto.

Artículo 50. Operación de aeronaves civiles pilotadas por control remoto.

2. Las aeronaves civiles pilotadas por control remoto cuya masa máxima al despegue exceda de 25 kg deben estar inscritas en el **Registro de matrícula de aeronaves** y disponer de **Certificado de aeronavegabilidad**, quedando exentas del cumplimiento de tales requisitos las aeronaves civiles pilotadas por control remoto con una masa máxima al despegue igual o inferior.

Además, todas las aeronaves civiles pilotadas por control remoto deberán llevar fijada a su estructura una **placa de identificación** en la que deberá constar, de forma legible a simple vista e indeleble, la identificación de la aeronave, mediante la designación específica y, en su caso, número de serie, así como el nombre de la empresa operadora y los datos necesarios para ponerse en contacto con la misma.

3. Podrán realizarse actividades aéreas de trabajos técnicos o científicos por aeronaves civiles pilotadas por control remoto, **de día y en condiciones meteorológicas visuales** con sujeción a los siguientes requisitos:

a) Sólo podrán operar en **zonas fuera de aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados o de reuniones de personas al aire libre**, en espacio aéreo no controlado, más allá del alcance visual del piloto, dentro del alcance de la emisión por radio de la estación de control y a una **altura máxima sobre el terreno no mayor de 400 pies (120 m)**, las aeronaves civiles pilotadas por control remoto cuya masa máxima al despegue sea inferior a 2 kg, siempre que cuenten con medios para poder conocer la posición de la aeronave. La realización de los vuelos estará condicionada a la emisión de un NOTAM por el proveedor de servicios de información aeronáutica, a solicitud del operador debidamente habilitado, para informar de la operación al resto de los usuarios del espacio aéreo de la zona en que ésta vaya a tener lugar.

b) Las aeronaves civiles pilotadas por control remoto cuya masa máxima al despegue no exceda de 25 kg, sólo podrán operar en zonas fuera de aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados o de reuniones de personas al aire libre, en espacio aéreo no controlado, dentro del alcance visual del piloto, a una distancia de éste no mayor de 500 m y a una altura sobre el terreno no mayor de 400 pies (120 m).

c) Las aeronaves civiles pilotadas por control remoto cuya masa máxima al despegue exceda de 25 kg y no sea superior a 150 kg y aquéllas cuya masa máxima de despegue sea igual o superior a 150 kg destinadas a la realización de actividades de lucha contra incendios o búsqueda y salvamento, sólo podrán operar, con las condiciones y limitaciones establecidas en su certificado de aeronavegabilidad emitido por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, en espacio aéreo no controlado.

d) Además, las operaciones previstas en las letras precedentes requerirán:

1.º Que el operador disponga de la **documentación relativa a la caracterización de las aeronaves** que vaya a utilizar, incluyendo la definición de su configuración, características y prestaciones.

2.º Que se disponga de un **Manual de operaciones del operador** que establezca los procedimientos de la operación.

3.º Que haya realizado un **estudio aeronáutico de seguridad** de la operación u operaciones, en el que se constate que la misma puede realizarse con seguridad. Este estudio, que podrá ser genérico o específico para un área geográfica o tipo de operación determinado, tendrá en cuenta las características básicas de la aeronave o aeronaves a utilizar y sus equipos y sistemas.

4.º Que se hayan realizado, con resultado satisfactorio, los **vuelos de prueba** que resulten necesarios para demostrar que la operación pretendida puede realizarse con seguridad.

5.º Que se haya establecido un **programa de mantenimiento de la aeronave**, ajustado a las recomendaciones del fabricante.

6.º Que la aeronave esté pilotada por control remoto por pilotos que cumplan los requisitos establecidos en esta disposición.

7.º Se exigirá a los operadores de las aeronaves civiles pilotadas por control remoto, una **póliza de seguro u otra garantía financiera que cubra la responsabilidad civil frente a terceros** por daños que puedan surgir durante y por causa de la ejecución del vuelo, según los límites de cobertura que se establecen en el 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, para las aeronaves de peso inferior a 20 kilogramos de peso máximo al despegue. Así mismo, para aquellas aeronaves cuyo peso sea superior a 20 kilogramos de peso máximo al despegue será aplicable el límite de cobertura establecido en el 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.

8.º Que se hayan adoptado las medidas adecuadas para proteger a la aeronave de actos de interferencia ilícita durante las operaciones, incluyendo la interferencia deliberada del enlace de radio y establecido los procedimientos necesarios para evitar el acceso de personal no autorizado a la estación de control y a la ubicación de almacenamiento de la aeronave.

9.º Que se hayan adoptado las medidas adicionales necesarias para garantizar la seguridad de la operación y para la protección de las personas y bienes subyacentes.

10.º Que la operación se realice a una **distancia mínima de 8 km respecto de cualquier aeropuerto o aeródromo o**, para el caso de vuelos encuadrados en el apartado 3, letra a), si la infraestructura cuenta con procedimientos de vuelo instrumental, a una distancia mínima de 15 km de su punto de referencia. En otro caso y para los supuestos contemplados en este número, que se hayan establecido los oportunos mecanismos de coordinación con dichos aeródromos o aeropuertos. La **coordinación realizada deberá documentarse, estando obligado el operador a conservarla a disposición de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.**

4. Asimismo, podrán realizarse los siguientes tipos de vuelos por aeronaves civiles pilotadas por control remoto, de día y en condiciones meteorológicas visuales, en espacio aéreo no controlado, dentro del alcance visual del piloto, o, en otro caso, en una zona del espacio aéreo segregada al efecto y siempre en

zonas fuera de aglomeraciones de edificios en ciudades, pueblos o lugares habitados o de reuniones de personas al aire libre:

- a) Vuelos de prueba de producción y de mantenimiento, realizados por fabricantes u organizaciones dedicadas al mantenimiento.
- b) Vuelos de demostración no abiertos al público, dirigidos a grupos cerrados de asistentes a un determinado evento o de clientes potenciales de un fabricante u operador.
- c) Vuelos para programas de investigación, nacionales o europeos, en los que se trate de demostrar la viabilidad de realizar determinada actividad con aeronaves civiles pilotadas por control remoto.
- d) Vuelos de desarrollo en los que se trate de poner a punto las técnicas y procedimientos para realizar una determinada actividad con aeronaves civiles pilotadas por control remoto previos a la puesta en producción de esa actividad.
- e) Vuelos de I+D realizados por fabricantes para el desarrollo de nuevos productos.
- f) Vuelos de prueba necesarios para demostrar que las actividades solicitadas conforme al apartado 3 pueden realizarse con seguridad.

La realización de estos vuelos requerirá además, el cumplimiento de los requisitos establecidos en el apartado 3, letra d), números 1.º, 3.º, 6.º, 7.º, 8.º, 9.º y 10.º y, además, establecer una zona de seguridad en relación con la zona de realización del vuelo.

En los casos en que la operación se vaya a realizar por un operador no sujeto a la supervisión de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, deberá disponer de la autorización de la autoridad aeronáutica del país de origen para la realización de la actividad de que se trate y acreditar ante la Agencia Estatal de Seguridad Aérea que los requisitos de aquella autoridad son al menos equivalentes a los establecidos en este apartado.

El **no superar los 120 metros de altura** y siempre tener el dron a la vista es algo que allí se menciona, pero cabe destacar que esta Ley únicamente se aplica a uso de aeronaves pilotadas por control remoto de peso inferior a 150 kg y **con fines comerciales o profesionales** (como la investigación, vigilancia, etc.), tal y como explican en el artículo 150.2 de la Ley de Navegación Aérea:

2. Las aeronaves civiles pilotadas por control remoto, cualesquiera que sean las finalidades a las que se destinen excepto las que sean utilizadas exclusivamente con fines recreativos o deportivos, quedarán sujetas asimismo a lo establecido en esta Ley y en sus normas de desarrollo, en cuanto les sean aplicables. Estas aeronaves no estarán obligadas a utilizar infraestructuras aeroportuarias autorizadas, salvo en los supuestos en los que así se determine expresamente en su normativa específica.

DOCUMENTACIÓN DE LOS PILOTOS

5. Los pilotos deberán acreditar los siguientes requisitos:

a) **Ser titulares de cualquier licencia de piloto**, incluyendo la licencia de piloto de ultraligero, emitida conforme a la normativa vigente, o haberlo sido en los últimos cinco años y no haber sido desposeídos de la misma en virtud de un procedimiento sancionador, o

b) demostrar de forma fehaciente que disponen de los **conocimientos teóricos necesarios para la obtención de cualquier licencia de piloto, incluyendo la licencia de piloto de ultraligero**, o

c) para las aeronaves de masa máxima al despegue no superior a 25 kg, disponer:

1.º Para volar dentro del alcance visual del piloto, de un certificado básico para el pilotaje de aeronaves civiles pilotadas por control remoto, emitido por una organización de formación aprobada, conforme al anexo VII del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil, que acredite que dispone de los conocimientos teóricos adecuados en las materias de: normativa aeronáutica, conocimiento general de las aeronaves (genérico y específico), performance de la aeronave, meteorología, navegación e interpretación de mapas, procedimientos operacionales, comunicaciones y factores humanos para aeronaves civiles pilotadas por control remoto.

2.º Para volar más allá del alcance visual del piloto, de certificado avanzado para el pilotaje de aeronaves civiles pilotadas por control remoto, emitido por una organización de formación aprobada, conforme al anexo VII del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, que acredite además de los conocimientos teóricos señalados en el número 1.º, conocimientos de servicios de tránsito aéreo y comunicaciones avanzadas.

d) Además, en los supuestos previstos en las letras b) y c), deberán acreditar:

1.º **Tener 18 años de edad cumplidos.**

2.º Los pilotos que operen aeronaves de **hasta 25 kilos** de masa máxima al despegue deberán ser titulares, como mínimo, de un **certificado médico** que se ajuste a lo previsto en el apartado MED.B.095 del anexo IV, Parte MED, del Reglamento (UE) número 1178/2011 de la Comisión, de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, en relación a los certificados médicos para la licencia de piloto de aeronave ligera (LAPL).

3.º Los pilotos que operen aeronaves de una masa máxima al despegue **superior a 25 kilos** deberán ser titulares como mínimo de un **certificado médico de Clase 2**, que se ajuste a los requisitos establecidos por la sección 2, de la subparte B, del anexo IV, Parte MED, del Reglamento (UE) n.º 1178/2011 de la Comisión, emitido por un centro médico aeronáutico o un médico examinador aéreo autorizado.

e) Además, en todos los casos, deberán disponer de un **documento que acredite que disponen de los conocimientos adecuados de la aeronave y sus sistemas, así como de su pilotaje**, emitido bien por el operador, bien por el fabricante de la aeronave o una organización autorizada por éste, o bien por una organización de formación aprobada. En ningún caso dicho documento podrá haber sido emitido por el piloto para el que solicita la autorización.

6. El ejercicio de las actividades previstas en los apartados 3 y 4 por aeronaves cuya masa máxima al despegue sea **igual o inferior a 25 kg**, estará sujeta a la **comunicación a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea con una antelación mínima de cinco días** al día del inicio de la operación.

La comunicación previa deberá contener:

a) Los datos identificativos del operador, de las aeronaves que vayan a utilizarse en la operación y de los pilotos que la realicen, así como las condiciones en que cada uno de ellos acredita los requisitos exigibles conforme al apartado 5.

b) La descripción de la caracterización de dichas aeronaves, incluyendo la definición de su configuración, características y prestaciones.

c) El tipo de trabajos técnicos o científicos que se vayan a desarrollar o, en otro caso, los vuelos que se vayan a realizar y sus perfiles, así como de las características de la operación.

d) Las condiciones o limitaciones que se van a aplicar a la operación o vuelo para garantizar la seguridad.

Junto a la comunicación previa, el operador deberá presentar una **declaración responsable** en el que manifieste, bajo su responsabilidad, que cumple con cada uno de los requisitos exigibles conforme a lo previsto en este artículo para la realización de las actividades u operaciones comunicadas, que dispone de la documentación que así lo acredita y que mantendrá el cumplimiento de dichos requisitos en el período de tiempo inherente a la realización de la actividad. Además de esta declaración responsable el operador deberá presentar el Manual de operaciones, el estudio aeronáutico de seguridad y la documentación acreditativa de tener suscrito el seguro obligatorio exigidos, respectivamente, por el apartado 3, letra d), números 2.º, 3.º y 7.º, y apartado 4. Cuando la comunicación previa se refiera a las operaciones previstas en el apartado 3, deberá presentarse junto a esta documentación el programa de mantenimiento y acreditación de la realización de los vuelos de prueba con resultado satisfactorio a que se refieren los números 4.º y 5.º de la letra d) de dicho apartado.

Cualquier modificación de la comunicación deberá ser comunicada a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea con una antelación mínima de 5 días al día de la implementación de la modificación, presentando actualizada la declaración responsable y, en su caso, la documentación acreditativa complementaria prevista en este apartado.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea está obligada a emitir un acuse de recibo en el plazo de cinco días a contar desde el día de recepción de la documentación en el que, como mínimo, figuren las actividades para cuyo ejercicio queda habilitado por la comunicación o su modificación.

7. El ejercicio de las actividades previstas en los apartados 3 y 4 por aeronaves cuya masa máxima al despegue **exceda de 25 kg** así como cualquier modificación en las condiciones de ejercicio de dichas actividades o de los requisitos acreditados, estará sujeta a la previa **autorización de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea**, conforme a lo previsto en este apartado.

La solicitud de autorización y sus modificaciones tendrá el contenido mínimo previsto para la comunicación previa en el apartado anterior y junto a ella deberá presentarse la declaración responsable y documentación complementaria exigida en dicho apartado.

8. La comunicación previa o autorización de la realización de los trabajos técnicos o científicos previstos en el apartado 3, y sus modificaciones habilita para el ejercicio de la actividad por tiempo indefinido, en el caso de las operaciones sujetas a comunicación previa una vez transcurrido el plazo de cinco días a que se refiere el apartado 6, con sujeción, en todo caso, al cumplimiento de los requisitos exigidos y en tanto se mantenga su cumplimiento.

La comunicación previa o autorización de la realización de los vuelos previstos en el apartado 4, y sus modificaciones habilita exclusivamente para la realización de aquellos vuelos que, según sea el caso, se hayan autorizado o comunicado con la antelación prevista en el apartado 6 y con sujeción, en todo caso, al cumplimiento de los requisitos exigidos y en tanto se mantenga su cumplimiento.

Los operadores habilitados conforme a lo previsto en este artículo para el ejercicio de las actividades aéreas a que se refiere el apartado 3, podrán realizar, bajo su responsabilidad, vuelos que no se ajusten a las condiciones y limitaciones previstas en los apartados 3 y 4 en situaciones de grave riesgo, catástrofe o calamidad pública, así como para la protección y socorro de personas y bienes en los casos en que dichas situaciones se produzcan, cuando les sea requerido por las autoridades responsables de la gestión de dichas situaciones.

9. Reglamentariamente se establecerá el régimen jurídico a que queda sujeta la operación e aeronaves civiles pilotadas por control remoto, en otros supuestos distintos de los contemplados en esta Ley.

10. Por resolución del Director de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea se podrán establecer los medios aceptables de cumplimiento cuya observancia acredita el cumplimiento de los requisitos establecidos en este artículo.

3. GRUPO ELECTRÓGENO PORTÁTIL

REAL DECRETO 1644/2008, de 10 de octubre, por el que se establecen las normas para la comercialización y puesta en servicio de las máquinas.

Entendiendo que el grupo electrógeno portátil es una máquina:

Se debería verificar que las MAQUINAS comercializadas en España utilizadas en el centro de trabajo están provistas del MARCADO CE de manera visible, legible e indeleble, y acompañadas de la DECLARACIÓN CE de conformidad elaborada en CASTELLANO, de acuerdo con la normativa aplicable en función de su fecha de comercialización y puesta en servicio.

Verificar que las MÁQUINAS comercializadas en España utilizadas en el centro de trabajo disponen de MANUAL DE INSTRUCCIONES facilitado por el fabricante en CASTELLANO, de conformidad con la normativa aplicable en función de la fecha de su comercialización.

El mantenimiento que debería llevar el grupo electrógeno portátil, sería conforme a lo que diga el manual del fabricante.