

PROCEDIMIENTO PARA LA SOLICITUD DE ZONAS GEOGRÁFICAS DE UAS

Versión 5.4

30 de abril de 2025

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN	2
2. OBJETO Y CONDICIONES SEGÚN LA TIPOLOGÍA DE ZONAS GEOGRÁFICAS	3
2.1. Normativa de Referencia	5
3. ZONAS GEOGRÁFICAS DE UAS PARTICULARES	5
3.1. Solicitud.....	5
3.2. Requisitos de la petición razonada.....	6
3.3. Revisión preliminar de la petición razonada	10
3.4. Análisis de la solicitud	11
3.5. Resolución	12
3.6. Notificación al solicitante	12
3.7. Publicación de las zonas geográficas de UAS particulares	12
4. ZONAS GEOGRÁFICAS DE UAS DE CARÁCTER TEMPORAL	13
4.1. Solicitud.....	13
4.2. Requisitos de la solicitud.....	13
4.3. Publicación	14
5. ANEXO I. Flujograma de la tramitación de solicitud de zona geográfica de UAS particular	15
6. Anexo II: Definiciones de las motivaciones para solicitar una zona geográfica de UAS particular	16
6.1. Seguridad Operacional.....	16
6.2. Protección	16
6.3. Privacidad.....	16
6.4. Medio ambiente.....	16

1 INTRODUCCIÓN

El *Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947, relativo a las normas y procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas (UAS)*, define «zona geográfica de UAS» como una parte del espacio aéreo, establecida por los Estados miembros, que facilita, restringe o excluye operaciones de UAS con el fin de gestionar los riesgos para la seguridad operacional, la protección, la privacidad, la protección de datos personales o el medio ambiente.

El citado Reglamento en su *Artículo 15* distingue los dos supuestos citados en la definición anterior:

1. **Restricción o exclusión de operaciones de UAS (Art 15.1):** cuando se definan zonas geográficas de UAS por motivos de seguridad, protección, privacidad o medio ambiente, los Estados podrán:
 - Prohibir, imponer condiciones particulares o exigir una autorización de vuelo previa, para algunas o todas las operaciones de UAS;
 - Someter las operaciones de UAS a normas medioambientales específicas;
 - Permitir el acceso únicamente a determinadas clases de UAS;
 - Permitir el acceso únicamente a UAS con determinadas características técnicas, en particular sistemas de identificación a distancia o sistemas de geoconsciencia.
2. **Facilitación de operaciones de UAS (Art 15.2):** los Estados miembros podrán designar zonas geográficas en las que las operaciones de UAS estén exentas de uno o varios de los requisitos de la categoría «abierta».

En el caso español las operaciones de UAS en zonas geográficas de UAS se realizarán, cuando estén permitidas, con sujeción a las limitaciones y condiciones operacionales establecidas en cada una de ellas. De conformidad con la normativa nacional RD 517/2024, se podrán establecer zonas geográficas de UAS atendiendo a las siguientes tipologías:

- **Zonas geográficas de UAS generales.** Se trata de zonas establecidas de manera automática y sin trámites adicionales por los artículos al efecto en el RD 517/2024, en los que se establecen limitaciones y condiciones operacionales para cada una de ellas. Dentro de ellas, se incluyen zonas:
 - Prohibidas, restringidas y asociadas a la gestión del uso flexible del espacio aéreo, definidas en el Real Decreto 1180/2018¹;
 - por razón de la seguridad militar, de la Defensa Nacional y de la seguridad del Estado;
 - por razón de la protección de las instalaciones e infraestructuras en las que se prestan servicios esenciales para la comunidad;
 - por razón de la seguridad ciudadana y la protección de personas y bienes en entornos urbanos;
 - por razón de la seguridad operacional en el entorno de los aeródromo o helipuertos, civiles o militares; y,
 - por razón de la seguridad operacional en espacio aéreo controlado y en zonas de información de vuelo.

¹ 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.

- **Zonas geográficas de UAS particulares.** Se trata de zonas, aprobadas por la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes (en adelante, CIDETRA), por razones de interés general.

Por su parte, el *Reglamento de Ejecución (UE) 2021/664, sobre un marco regulador para el U-space*, define «espacio aéreo U-space» como una zona geográfica de UAS, designada por los Estados miembros, en la que solo se permite que se lleven a cabo operaciones de UAS con el apoyo de servicios de U-space, para facilitar un acceso protegido, eficiente y seguro al espacio aéreo U-space para un gran número de UAS.

- **Zonas geográficas de UAS de carácter temporal.** Se trata de zonas que, por la naturaleza de la actividad o por necesidad, no se pueden asociar a periodos de activación con una duración, regularidad o emplazamiento preestablecidos, cuya vigencia es de seis meses o inferior y cuyo establecimiento se realiza a través de mecanismos de coordinación tácticos y pre-tácticos.

De conformidad con los *Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 y 2021/664*, con fines de geoconsciencia, la información sobre las zonas geográficas de UAS que se definan y establezcan en el espacio aéreo nacional, así como la de los espacios aéreos U-space que se designen, estará a disposición del público en un formato digital común único.

2 OBJETO Y CONDICIONES SEGÚN LA TIPOLOGÍA DE ZONAS GEOGRÁFICAS

El objeto del presente documento es describir el procedimiento para la solicitud y tramitación de zonas geográficas de UAS, incluidas aquellas que posteriormente vayan a ser designadas como espacios aéreos U-space. La tipología de Zonas Geográficas de UAS definidas en la norma nacional, se muestra en la siguiente figura, incluyendo su relación con las secciones de este documento:

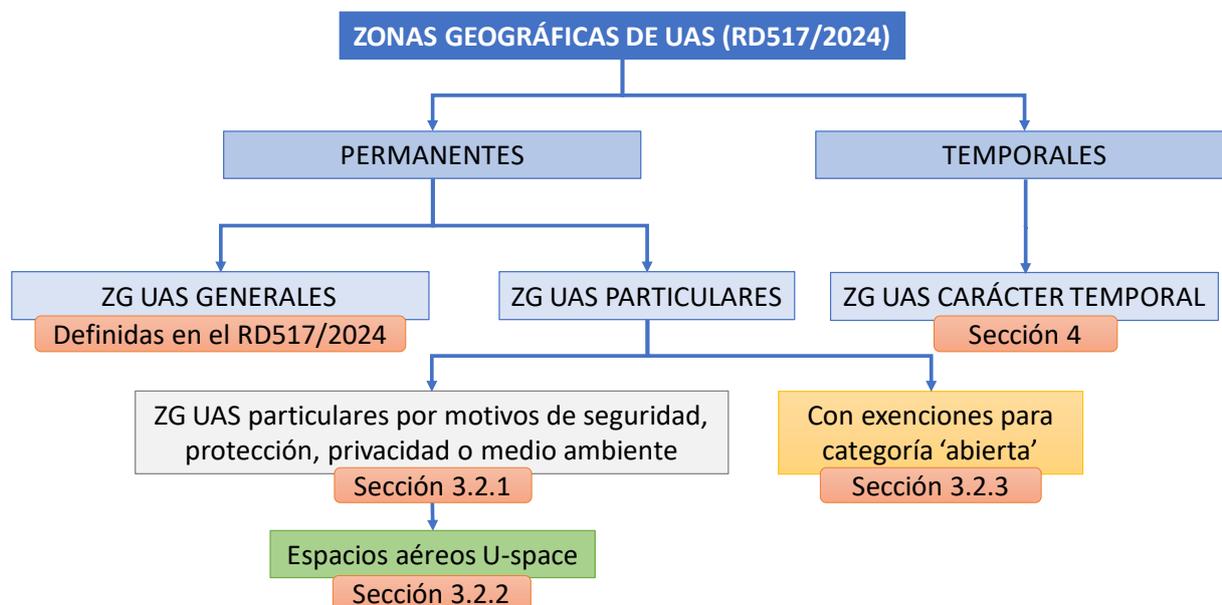


Figura 1. Tipología de las Zonas Geográficas de UAS definidas en la norma nacional.

A continuación, se describen las condiciones asociadas a cada tipología de zona geográfica de UAS:

1) Zonas geográficas de UAS particulares por motivos de seguridad, protección, privacidad o medio ambiente

El establecimiento de zonas geográficas de UAS particulares por **motivos de seguridad operacional, protección, privacidad o medioambiente** estará sujeto al cumplimiento de las siguientes condiciones, conforme al artículo 45 del RD 517/2024:

1. Únicamente se podrán establecer por razones de interés general relativas a uno de los motivos anteriores, no satisfechos a través de las zonas geográficas de UAS generales.
2. Las razones de interés general deben tener carácter permanente, aunque la activación de la zona pueda realizarse por periodos temporales sucesivos en el tiempo.
3. Las limitaciones operativas, en caso de que se establezcan, serán las mínimas imprescindibles.

Además, dentro de las zonas geográficas de UAS particulares se pueden encontrar el caso particular de los espacios aéreos U-space sujetos al cumplimiento de sus propias condiciones adicionales:

1.1) - Zonas geográficas de UAS particulares que serán designadas como espacio aéreo U-space

Según el *Artículo 3 del Reglamento de Ejecución (UE) 2021/664*, la designación de un espacio aéreo U-space por motivos de seguridad operacional, protección, privacidad o medioambiente debe estar respaldada por una evaluación del riesgo en el espacio aéreo, tal y como recoge el artículo 45.4 del RD 517/2024.

Todas las operaciones de UAS en un espacio aéreo U-space estarán sujetas a los servicios que el Reglamento establece como obligatorios. Además, sobre la base de la mencionada evaluación del riesgo en el espacio aéreo, se podrán exigir servicios adicionales y se determinarán, para cada espacio aéreo U-space, las capacidades y requisitos de rendimiento de los UAS, los requisitos de rendimiento de los servicios U-space y las condiciones operativas y limitaciones aplicables.

Corresponde a CIDETRA la designación de una zona geográfica de UAS particular como espacio aéreo U-space.

2) Zonas geográficas de UAS particulares con exenciones para la categoría «abierta»

Al margen de lo anterior, según el *Artículo 15.2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947*, sobre la base de una evaluación del riesgo realizada por la autoridad competente, se podrán designar zonas geográficas de UAS en las que se permitan operaciones de UAS exentas de cumplir con uno o varios de los requisitos de la categoría «abierta», establecidos en el *Artículo 4.1 del Reglamento 2019/947*.

Estas zonas, recogidas en el artículo 46 del RD 517/2024, tienen una naturaleza distinta a las otras zonas geográficas de UAS particulares, porque no responden a los motivos de seguridad, protección, privacidad o medioambiente.

3) Zonas geográficas de UAS de carácter temporal

Una «**zona geográfica de UAS de carácter temporal**» se define, en el artículo 37.3 del RD 517/2024, como aquella zona geográfica de UAS que, por la naturaleza de la actividad o por necesidad, no pueda asociarse de antemano a periodos de activación con una duración, regularidad o emplazamiento preestablecidos y cuya vigencia sea de seis meses o inferior.

El establecimiento de las zonas geográficas de UAS de carácter temporal, así como sus condiciones de uso y operación, se realizará por los instrumentos de coordinación de nivel táctico y pre-táctico existentes.

2.1 Normativa de Referencia

La normativa de aplicación para las zonas geográficas de UAS está definida en el RD 517/2024, y, por tanto, este documento está basado en dicha normativa, complementado por el RD 310/2022 que completa el régimen jurídico para la aprobación de los cambios de espacio aéreo, en aquellos aspectos no especificados en el RD 517/2024.

3 ZONAS GEOGRÁFICAS DE UAS PARTICULARES

A continuación, se muestra un esquema de las fases para la solicitud de Zonas Geográficas de UAS particulares y se relacionan con las secciones de este documento donde se detallan dichas fases.

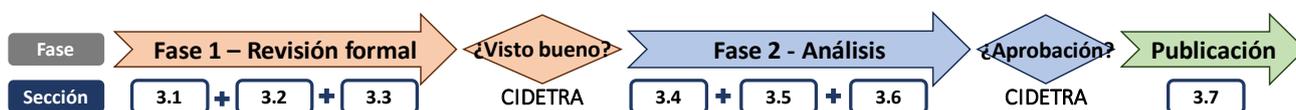


Figura 2. Esquema de fases para la solicitud de Zona Geográfica particular.

A modo de resumen, el proceso a alto nivel consta de 3 fases: Fase 1, Fase 2 y Publicación. Dichas fases están separadas por decisiones tomadas por CIDETRA, de manera que, para pasar de una fase a otra, CIDETRA decide y otorga el visto bueno sobre la solicitud o la rechaza:

- La Fase 1 consiste principalmente en una revisión formal de la solicitud, es decir que contiene los elementos necesarios, y en su justificación, que será revisada por un punto de contacto único de la administración (PCU). Tras esta fase, CIDETRA dará su visto bueno, en una **revisión preliminar**, para poder continuar a la siguiente fase.
- La Fase 2 consiste en un análisis completo de la solicitud y sus condicionantes, tras esta fase, CIDETRA decidirá (y resolverá) sobre si la solicitud se aprueba o no.
- Finalmente, en caso de que la solicitud se haya aprobado, se pasa a la última fase, que consiste en la publicación en los formatos correspondientes de la zona geográfica particular.

3.1 Solicitud

El procedimiento para el establecimiento de zonas geográficas de UAS particulares se iniciará de oficio, a propia iniciativa de CIDETRA, o por petición razonada de la administración pública, estatal o autonómica, competente para satisfacer el interés general que justifica la medida, en adelante, el solicitante.

Para el caso de las zonas geográficas particulares con exenciones a categoría abierta, la petición razonada podrá ser remitida por otro órgano u órganos administrativos, en el ejercicio de sus competencias.

3.1.1 Presentación de la petición razonada

En aquellos casos en los que el procedimiento sea iniciado de oficio por CIDETRA el procedimiento se iniciaría directamente en la fase de análisis de solicitud (apartado 3.4). Si no es así será necesaria la presentación de la **petición razonada** a través de la sede electrónica de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) a la que se podrá acceder también mediante un enlace en el Portal para la Coordinación del U-space en España, dentro de la web del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MITMS).

La presentación de dicha petición razonada dará inicio al procedimiento, que tendrá una duración máxima de 6 meses, exceptuando el tiempo destinado a subsanaciones y de la publicación, que no forma parte del procedimiento administrativo.

3.2 Requisitos de la petición razonada

3.2.1 Zonas geográficas particulares por motivos de protección, seguridad, privacidad o medio ambiente

A continuación, se describe la documentación e información que debe contener la petición razonada proporcionada por los solicitantes para la tramitación de una **zona geográfica de UAS particular por motivos de protección, seguridad, privacidad o medio ambiente** (ver Figura 3):

- 1) La **disposición atributiva de la competencia** para el ejercicio de las funciones relativas a la satisfacción del interés general que se invoca.
- 2) **Justificación de los motivos** de seguridad operacional, protección, privacidad o medio ambiente, así como el **interés general** que pretende satisfacerse con el establecimiento de la zona geográfica de UAS particular, no satisfechos a través de las zonas geográficas de UAS generales. La descripción de los diferentes motivos, así como las evidencias necesarias para algunos de ellos, se describen en el *Anexo II: Definiciones de las motivaciones para solicitar una zona geográfica de UAS particular*. Las evidencias, de ser necesarias, deberán presentarse en la fase 1, junto con la justificación de los motivos.
- 3) **Propuesta de zona geográfica de UAS particular:**
 - a. **Diseño de dicha zona** realizado por un proveedor certificado de servicios de diseño de procedimientos de vuelo (FPD) o proveedor de servicios de tránsito aéreo (ATS). El listado de proveedores FPD y ATS certificados en España se puede consultar en la web de AESA, sin perjuicio de que el solicitante pueda contratar a un proveedor certificado por la autoridad competente de otro Estado miembro o por Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA). Cuando dicho proveedor no haya sido certificado en España, el solicitante deberá incluir además una evidencia de certificado válido en la Unión Europea (UE). La propuesta de diseño incluirá toda la información que ENAIRE AIS (servicio de información aeronáutica) requiera para su publicación.

En algunos casos, el requisito de certificación del proveedor puede resultar desproporcionado en comparación con la simplicidad de la estructura de espacio aéreo solicitada y su afectación a la aviación tripulada. Por ello, existen zonas geográficas de UAS para las cuales no es exigible que sean diseñadas por un proveedor FPD o ATS certificado. Se trata de aquellas en las que se dan las dos siguientes características:

- i. El límite superior del volumen de espacio aéreo propuesto es inferior a 200 m sobre el punto más alto del terreno; y
- ii. El volumen de espacio aéreo propuesto se encuentre situado completamente fuera de las regiones de control de tráfico, zonas de información de vuelo y zonas de tránsito aéreo publicadas en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

Para estos casos, se deberá especificar como mínimo en el diseño, los límites laterales y verticales del volumen de espacio aéreo que se defina.

- b. **Propuesta de definición de condiciones de uso²** asociadas a la zona geográfica de UAS, cuando así proceda, tales como:
 - i. Definición del **periodo de uso** de la zona geográfica de UAS. Si la naturaleza del motivo de la solicitud lo permite, se especificarán los periodos del año en los que la zona geográfica de UAS es de aplicación.
 - ii. Las **prohibiciones, restricciones o limitaciones que se plantean como necesarias por el solicitante**.
 - iii. Su **horario de activación**.
 - iv. Los **requisitos técnico-operativos del volumen solicitado, incluyendo, si es posible, una estimación del número y tipología de las operaciones de UAS**.
 - v. Los **puntos de contacto** de los responsables de gestionar los permisos para realizar las futuras operaciones dentro de la zona geográfica.
- c. **Informe de compatibilidad con el resto del espacio aéreo, en la línea de lo descrito en el artículo 6.1.e) del RD 310/2022** que incluirá, como mínimo:
 - i. Un análisis de afección a otras estructuras de espacio aéreo (zonas de tránsito aéreo, regiones de control de tráfico, áreas de control de tráfico, etc.) y a otras zonas geográficas de UAS.
 - ii. Interferencias con zonas prohibidas, restringidas o peligrosas y zonas temporalmente segregadas/reservadas, zonas de fauna sensible, instalaciones aeroportuarias cercanas.
 - iii. Procedimientos de vuelo y proveedores de servicios de tránsito aéreo.
 - iv. Informes de consultas a usuarios y/o partes interesadas.
 - v. Análisis de **afección a las instalaciones de Defensa, (artículo 6.1.f del RD310/2022)**.
 1. Volúmenes de espacio aéreo controlado asociados a una dependencia ATS militar, con su correspondiente horario establecido.
 2. Zonas de reserva o restricción de espacio aéreo (zonas peligrosas (D), zonas prohibidas (P), zonas restringidas (R), espacios aéreos temporalmente segregados (TSA) y espacios aéreos temporalmente reservados (TRA)) del Ministerio de Defensa.

² Con el fin de cumplir el RD 517/2024, Art 45.1.c), las prohibiciones, restricciones, limitaciones serán las mínimas para causar la menor afección posible a otros usuarios del espacio aéreo.

3. Procedimientos de vuelo instrumentales y visuales, asociados a una instalación militar, con proveedor ATS militar, de uso conjunto civil-militar o sin proveedor específico.
4. Afección a servidumbres aeronáuticas/radioeléctricas/de seguridad.

Para ello, el solicitante se podrá ayudar de la Publicación de Información Aeronáutica (AIP España) y de la herramienta ENAIRE INSIGNIA.

3.2.2 Requisitos adicionales para espacios aéreos U-space

En el caso de que se trate de una **zona geográfica de UAS particular que se solicite ser designada como espacio aéreo U-space**, son necesarios requisitos **adicionales a los especificados en la sección 3.2.1**, que derivan de la regulación nacional, así como de los mecanismos de coordinación establecidos a nivel nacional, conforme a la norma europea para U-space (UE 2021/664), entre ellos la **evaluación del riesgo en el espacio aéreo** (ARA, por sus siglas en inglés *Airspace Risk Assessment*).

El solicitante incluirá en la **petición razonada**:

- 1) Adicionalmente a la justificación de los motivos de la sección 3.2.1, será necesario **justificar la necesidad del U-space**, aportando una descripción, lo más detallada posible, de las operaciones previstas de UAS (su número y frecuencia, su tipología VLOS/BVLOS, el número de operadores, los casos de uso, etc).
- 2) **Propuesta del Coordinador Local³**, al que se le atribuyen durante la fase de planificación las siguientes funciones:
 - I. Identificar, implicar y consultar con las autoridades y entidades, públicas y privadas, cualquier cuestión relevante y/o necesaria en relación con el establecimiento del U-space.
 - II. Coordinar con la entidad responsable de la elaboración del ARA y proporcionar soporte para interactuar con autoridades y entidades locales/regionales de cara a recabar información y opinión, en la medida que sea necesaria como aportaciones al ARA.
 - III. Proponer autoridades específicas que podrán establecer limitaciones temporales directamente durante la fase posterior de ejecución.

Una vez establecido, durante la fase de ejecución del espacio aéreo U-space, deberá recopilar información sobre las incidencias que tengan lugar mientras el espacio aéreo U-space se encuentre operativo, coordinándose con los mecanismos existentes a nivel nacional para los sucesos notificables y garantizando que cualquier agente involucrado o afectado por las operaciones de UAS en dichas zonas pueda notificar todo tipo de incidencias no sujetas a un régimen de notificación obligatoria.

Esta figura debería tener capacidades, roles y recursos contrastados, así como la suficiente independencia, de cara a cumplir con las obligaciones descritas anteriormente.

³ La propuesta de Coordinador Local se podría modificar o afinar una vez en la fase de procedimiento. La figura del Coordinador Local responde a los mecanismos de coordinación establecidos a nivel nacional, conforme a la norma europea para U-space: Art. 18.f) de UE 2021/664 y los AMC & GM asociados.

Si la solicitud supera la revisión preliminar de CIDETRA (ver sección 3.3), el solicitante deberá entregar adicionalmente:

- 3) **Evaluación del riesgo en el espacio aéreo (ARA)** para determinar los riesgos operativos, de seguridad y de protección que tenga en cuenta los niveles de rendimiento requeridos en materia de seguridad.

Para ello, el solicitante contactará con ENAIRE para la realización del ARA, con el objetivo de determinar:

- a. **Las capacidades y los requisitos de rendimiento de los UAS**, en función del tipo de operaciones de UAS previsto y la densidad del tráfico tripulado, las estructuras del espacio aéreo existentes y los servicios de U-space prestados.
- b. **Los requisitos de rendimiento de los servicios de U-space**, en función del riesgo en tierra y en el aire, la zona geográfica sobrevolada, las condiciones meteorológicas adversas conocidas y la disponibilidad de infraestructura de apoyo.
- c. **Las condiciones operativas aplicables**, en función de los tipos de vuelo previstos (reglas de vuelo instrumental, reglas de vuelo visual y aviación deportiva), los procedimientos de contingencia y emergencia para UAS, la coordinación entre U-space y la gestión del tráfico aéreo en espacio aéreo controlado y los procedimientos para la configuración dinámica del espacio aéreo.
- d. **Las limitaciones del espacio aéreo aplicables**, en función de la capacidad disponible para el tráfico de UAS, la capacidad disponible y prevista para aviación tripulada, el acceso de la aviación tripulada al espacio aéreo U-space y las limitaciones meteorológicas para su uso.
- e. **Otras cuestiones que puedan ser relevantes.**

3.2.3 Zonas geográficas particulares con exenciones a categoría abierta

A continuación, se describe la documentación e información que debe contener la petición razonada proporcionada por los solicitantes para la tramitación de una **zona geográfica de UAS particular con exenciones a la categoría «abierta»** (ver Figura 3).

La petición razonada deberá incluir los siguientes requisitos:

- 1) Constancia de la **competencia** que se ejerce respecto a la zona geográfica UAS que se propone, junto con la justificación de las razones de **interés general** que pretenden satisfacerse con su establecimiento.
- 2) Identificación de las **exenciones para la categoría «abierta»** que se proponen, justificando su necesidad para atender al interés general que pretende satisfacerse y, en caso de que no se contemple el libre acceso y uso público de la zona, las limitaciones de acceso que se proponen y las razones, objetivas y no discriminatorias, que las justifiquen.
- 3) **Propuesta de volumen de espacio aéreo** que se establecerá como zona geográfica de UAS particular, adjuntando:

- a. El **diseño** de dicho volumen realizado **por un proveedor certificado** de servicios de diseño de procedimientos de vuelo (FPD) o un proveedor ATS. El listado de proveedores FPD y ATS certificados en España se puede consultar en la web de AESA, sin perjuicio de que el solicitante pueda contratar a un proveedor certificado por la autoridad competente de otro Estado miembro o por EASA. Cuando dicho proveedor no haya sido certificado en España, el solicitante deberá incluir además una evidencia de certificado válido en la UE. La propuesta de diseño incluirá toda la información que ENAIRE AIS requiera para su publicación.

En algunos casos, el requisito de certificación del proveedor puede resultar desproporcionado en comparación con la simplicidad de la estructura de espacio aéreo solicitada y su afectación a la aviación tripulada. Por ello, existen zonas geográficas de UAS para las cuales no es exigible que sean diseñadas por un proveedor FPD o ATS certificado. Se trata de aquellas en las que se dan las dos siguientes características:

- i. El límite superior del volumen de espacio aéreo propuesto es inferior a 200 m sobre el punto más alto del terreno; y
- ii. El volumen de espacio aéreo propuesto se encuentre situado completamente fuera de las regiones de control de tráfico, zonas de información de vuelo y zonas de tránsito aéreo publicados en el AIP.

Para estos casos, se deberá especificar como mínimo en el diseño, los límites laterales y verticales del volumen de espacio aéreo que se defina.

En los casos en los que el volumen propuesto sea de gran extensión, el solicitante podrá optar por su división en zonas más pequeñas.

- b. Justificación de la **compatibilidad con el resto del espacio aéreo, tal y como define el artículo 6.1.e) del RD 310/2022**, en particular en el caso de coincidencia con zonas geográficas de UAS generales su compatibilidad con el interés general que éstas protegen.
- 4) **Informe del Ayuntamiento** de los municipios cuyo término municipal se sitúe bajo el espacio aéreo asociado a la zona geográfica de UAS particular propuesta, que deje constancia del conocimiento de las exenciones propuestas y del territorio afectado.
 - 5) Sólo en caso de que **la zona propuesta coincida total o parcialmente** con el espacio aéreo asociado a una zona geográfica de UAS particular, un **Informe de la Administración Pública**, autonómica o estatal, que haya justificado su creación, que deje constancia del conocimiento de las exenciones propuestas y del territorio afectado.
 - 6) **Si la solicitud supera la revisión preliminar de CIDETRA (ver sección 3.3), el solicitante deberá entregar adicionalmente la evaluación del riesgo operacional realizada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)**. El solicitante proporcionará a AESA toda la información necesaria, descrita en los epígrafes 1) a 5) anteriores, para la realización de dicha evaluación del riesgo, que quedará condicionada a la revisión preliminar de dicha documentación por parte de CIDETRA, como se describe en la siguiente sección 3.3.

3.3 Revisión preliminar de la petición razonada

Una vez recibida la petición razonada en la sede electrónica de la DGAC, Secretaría Civil de CIDETRA realizará una revisión formal de la misma, asegurando que todos los requisitos que impone la normativa vigente se

cumplen (sección 3.2). Una vez revisado que se dispone de toda la documentación requerida, la Secretaría Civil le comunicará al solicitante la apertura de oficio, o en su defecto, se le permitirá subsanar la solicitud.

A continuación, estas peticiones razonadas se remitirán para su revisión a los **puntos de contacto únicos** (PCU) de la Administración General del Estado (AGE) que se hayan designado y que centralizan las peticiones en función de su competencia. Dichos puntos de contacto únicos se encuentran publicados en la web del MITMS y responden a los motivos principales para el establecimiento de zonas geográficas particulares (protección, seguridad, privacidad o medio ambiente), y a su vez podrán recurrir al apoyo de los Mecanismos Coordinación en caso necesario.

Los PCUs revisarán las peticiones razonadas, especialmente la justificación de los motivos (protección, seguridad operacional, privacidad y medio ambiente) y sus evidencias, cuando son necesarias en función de la motivación. Las peticiones razonadas, una vez revisadas por el PCU, que dará opción a subsanar la petición al solicitante en caso necesario, serán remitidas de vuelta a la Secretaría Civil de CIDETRA y posteriormente a CIDETRA para decidir si se continúa el proceso de revisión de la zona geográfica particular o no.

En caso de que CIDETRA considere apropiada la petición razonada se notificará al solicitante y se continuará el procedimiento, mientras que, en caso negativo, se someterá a audiencia al interesado para coordinar posibles subsanaciones que, de no ser solventadas, darán lugar a una resolución negativa por parte de CIDETRA y, en consecuencia, la Secretaría Civil notificará al interesado el rechazo.

Sólo en el caso de una solicitud de zona geográfica particular para ser designada U-space, y únicamente en caso de que, tras la revisión preliminar de CIDETRA, haya recibido el visto bueno, el solicitante tendrá que obtener una evaluación del riesgo en aire (ARA) que deberá ser realizado por ENAIRE. En este caso se solicitará al solicitante una subsanación, para obtener dicha evaluación.

Sólo en el caso de una solicitud de zona geográfica particular con exenciones a categoría abierta, y únicamente en caso de que, tras la revisión preliminar de CIDETRA, haya recibido el visto bueno, AESA elaborará la evaluación del riesgo operacional descrita anteriormente en epígrafe 6) de la sección 3.2.3 y como recoge el artículo 46.3.b) del RD 517/2024. En este caso se solicitará al solicitante una subsanación, para obtener dicha evaluación.

3.4 Análisis de la solicitud

Tras la decisión de CIDETRA de iniciar el procedimiento de establecimiento de zonas geográficas de UAS particulares, o seguir adelante con la revisión en el caso de que se iniciará mediante petición razonada, la Secretaría Civil de CIDETRA compartirá con el Grupo de Trabajo Nacional de Zonas Geográficas de UAS -en adelante el Grupo- la solicitud, para llevar a cabo una revisión completa y detallada de la misma.

Durante dicha revisión y análisis, si el Grupo lo considera necesario en virtud del tipo de zona y otros factores, se consultará a otras autoridades u organismos afectados, a través del Portal de Mecanismos de Coordinación.

En caso de que sea necesario modificar o complementar la solicitud y/o los documentos exigidos descritos anteriormente (sección 3.2 o 3.3), se requerirá al solicitante para que subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos.

Para el caso de los espacios aéreos U-space, es necesario incluir una evaluación del riesgo en el espacio aéreo (ARA). El ARA deberá ser realizado por ENAIRE.

Para el caso de las zonas geográficas particulares con exenciones para la categoría abierta, será necesario adjuntar a la solicitud una evaluación del riesgo operacional, tal y como se ha mencionado en el apartado anterior. Dicha evaluación será aportada por AESA.

Una vez el Grupo haya analizado la solicitud, remitirá la solicitud de zona geográfica de UAS particular a la Secretaría Civil de CIDETRA, posteriormente se realizará según los procedimientos existentes una audiencia a los interesados respecto de la zona geográfica que se propone. Finalmente, las conclusiones de dicha audiencia se anexarán al informe de evaluación del Grupo, que la Secretaría Civil de CIDETRA remitirá a CIDETRA para la decisión final acerca del establecimiento de la zona geográfica en cuestión.

3.5 Resolución

La aprobación de las zonas geográficas de UAS particulares, así como su designación como espacio aéreo U-space en su caso, corresponde a CIDETRA.

La aprobación por parte de CIDETRA, recogida en la correspondiente resolución, contendrá, si corresponde, los condicionantes operativos, de uso y de gestión de la zona geográfica de UAS que se estimen necesarios y que el solicitante cumplirá obligatoriamente. Asimismo, esta aprobación podrá definir la información a publicar en el formato digital común único⁴ o, si corresponde, en el AIP España.

Las resoluciones dictadas por CIDETRA ponen fin a la vía administrativa, siendo recurribles ante la Jurisdicción Contencioso Administrativa, conforme al *Artículo 6.2 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea*.

El plazo máximo para resolver y notificar los procedimientos para el establecimiento de las zonas geográficas de UAS particulares será el que establezca la normativa vigente, sin perjuicio de la suspensión del plazo máximo para resolver en los supuestos previstos legalmente, transcurrido el cual los interesados podrán entender desestimadas sus pretensiones por silencio administrativo, conforme a lo previsto en el artículo 25 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

3.6 Notificación al solicitante

Una vez que CIDETRA haya aprobado, o desestimado, la solicitud de zona geográfica de UAS particular, su Secretaría Civil comunicará al solicitante dicha resolución.

En aquellos casos en que CIDETRA desestime la solicitud de zona geográfica de UAS particular, se incluirá en su comunicación las causas por las que la zona geográfica de UAS particular no puede ser aprobada en los términos solicitados.

3.7 Publicación de las zonas geográficas de UAS particulares

Tras la aprobación por CIDETRA, siguiendo el procedimiento vinculante indicado en la cláusula de publicación de la aprobación, el solicitante tramitará, conforme a los procedimientos publicados por el AIS de ENAIRE, la puesta a disposición en el formato digital común único o, si aplica, la publicación en AIP España de la información sobre dichas zonas.

⁴ Artículo 15.3 del Reglamento (UE) 947/2019, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas.

4 ZONAS GEOGRÁFICAS DE UAS DE CARÁCTER TEMPORAL

Esta sección es un **habilitador** para avanzar en la definición de zonas geográficas de UAS de carácter temporal, por lo que está basada en la norma nacional vigente RD 517/2024, con contenidos preliminares, que **se irán adaptando en futuras versiones** para adecuar y mejorar los aspectos necesarios.

4.1 Solicitud

El procedimiento para el establecimiento de zonas geográficas de UAS de carácter temporal se iniciará en aquellos casos que, por la naturaleza de la actividad o por otras necesidades, no se puedan asociar de antemano a periodos de activación con una duración, regularidad o emplazamiento preestablecidos. Asimismo, su vigencia será igual o inferior a seis meses.

Una vez realizado y analizado el diseño de la zona geográfica de UAS de carácter temporal, se pueden dar dos casos:

- a) Si la zona se encuentra fuera de volumen de espacio aéreo U-space, total o parcialmente, el solicitante presentará su propuesta a ENAIRE mediante correo electrónico o mediante la plataforma de ENAIRE PLANEA:

coop.org.oficiales@enaire.es

u otros medios digitales que se pongan a disposición en ENAIRE. Esta unidad, en función de la afección de la zona geográfica de UAS de carácter temporal solicitada sobre los aspectos de compatibilidad de espacio aéreo, realizará las coordinaciones necesarias con los organismos y dependencias ATS correspondientes y determinará la viabilidad de su establecimiento, así como si resultaran necesarias condiciones o restricciones operativas adicionales.

- b) Si la zona está íntegramente dentro de volumen de espacio aéreo U-space, se podrán utilizar directamente las interfaces digitales de coordinación de ENAIRE, de acuerdo con los privilegios que tenga el usuario en el módulo AUDI (*Authorised User Digital Interface*) de la plataforma "U-Hub" de ENAIRE.

De manera previa al despliegue, en aquellos casos en los que el periodo de uso previsto de la zona geográfica de UAS de carácter temporal solicitada sea superior a un mes, el solicitante informará a la DGAC mediante el buzón de correo electrónico:

zonasgeouas@transportes.gob.es

Aquellos casos de carácter pre-táctico y urgente que no encajen con la definición de zona geográfica de UAS de carácter temporal y con el formato anteriormente descrito se deberán tratar como espacios aéreos temporalmente reservados, temporalmente segregados o temporalmente peligrosos a través de NOTAMs.

4.2 Requisitos de la solicitud

A continuación, se describe la documentación e información que deben proporcionar los solicitantes para la tramitación de una **zona geográfica de UAS de carácter temporal**:

- 1) **Justificación de la necesidad** de la zona geográfica de UAS de carácter temporal.
- 2) **Propuesta de volumen de espacio aéreo**: límites laterales (en coordenadas geográficas) y verticales (en metros y/o pies sobre el nivel del mar). El solicitante podrá optar a la división en sectores, tanto horizontales como verticales, si el volumen propuesto es de gran extensión. La propuesta de volumen incluirá toda la información que ENAIRE requiera para su publicación.
- 3) Propuesta de **prohibiciones, restricciones, limitaciones o condiciones de uso** asociadas a la zona geográfica de UAS de carácter temporal propuesta.
- 4) **Periodo de uso previsto** de la zona geográfica de UAS de carácter temporal.
- 5) Otros datos relevantes, como las personas o entidades de contacto relacionadas con ese volumen o la justificación de cumplimiento con normativa de aplicación.

En el proceso se tendrá que analizar también la **compatibilidad** de la zona geográfica de UAS de carácter temporal solicitada con el resto de los usos previsto para el espacio aéreo en cuestión.

4.3 Publicación

El establecimiento de las zonas geográficas de UAS de carácter temporal, así como la publicación de toda la información relevante para los usuarios, se realizará a través del **formato digital común único** puesto a disposición de los usuarios de UAS y, además, mediante **NOTAM**, cuando sea preciso.

5 ANEXO I. FLUJOGRAMA DE LA TRAMITACIÓN DE SOLICITUD DE ZONA GEOGRÁFICA DE UAS PARTICULAR

Se expone, de manera esquemática, el desarrollo del proceso a llevar a cabo para la tramitación de la solicitud de una zona geográfica de UAS particular:

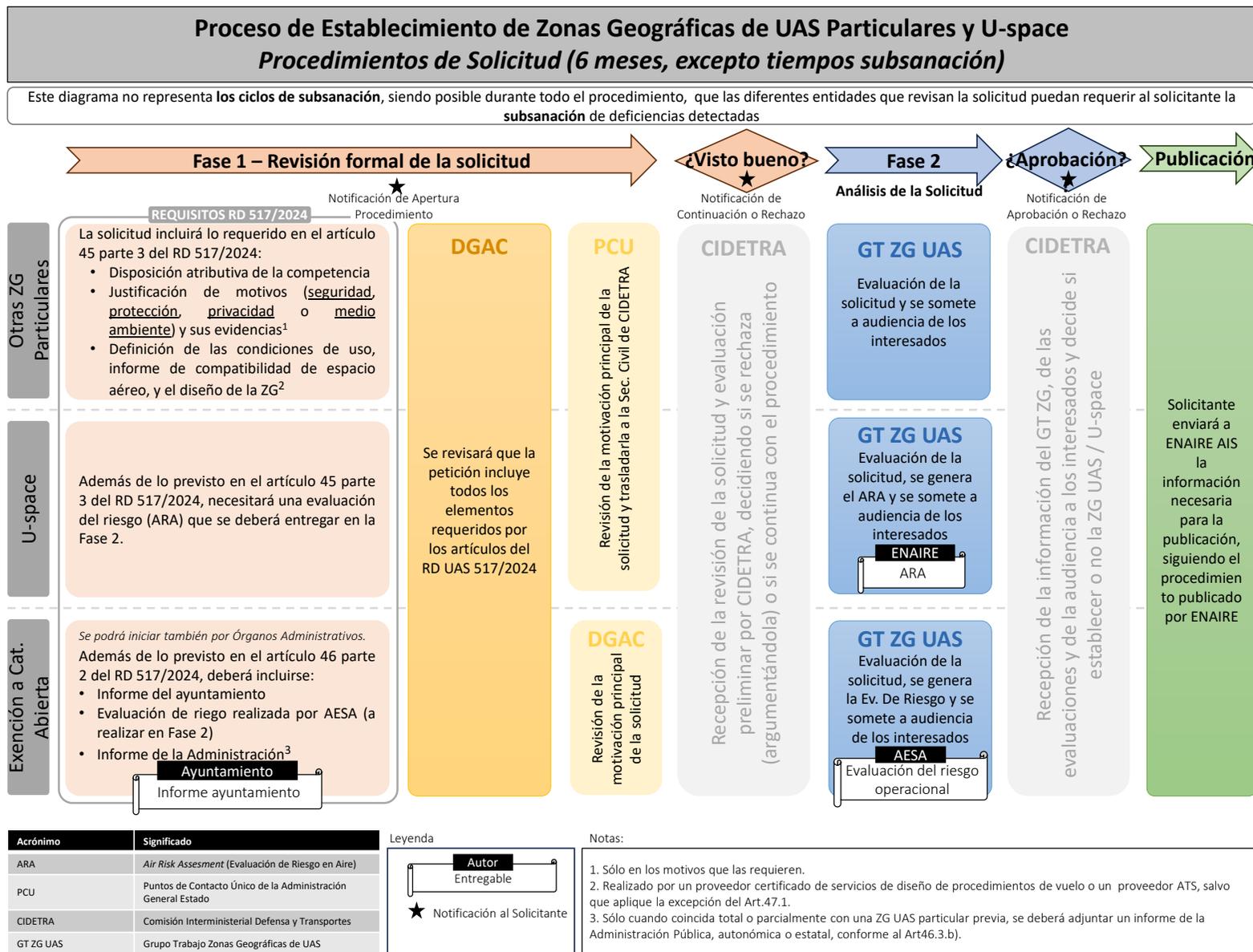


Figura 3. Flujoograma de la tramitación de solicitud de zona geográfica de UAS particular.

5.1 Anexo II: Definiciones de las motivaciones para solicitar una zona geográfica de UAS particular

A continuación, se describen las motivaciones para solicitar las zonas geográficas de UAS particulares conforme al art. 45 del RD517/2024 y las evidencias aplicables, según el motivo:

5.1.1 Seguridad Operacional

Se entiende por **seguridad operacional** (*'safety'*) la necesidad de reducir los riesgos accidentales de la operación de UAS a un nivel aceptable, en relación con sus posibles daños a las personas y bienes tanto en el aire como en tierra.

Estas solicitudes se justificarán en base a un estudio de seguridad, que utilizará la metodología que considere el peticionario, además de realizar una evaluación, o estudio de afección de espacio aéreo.

5.1.2 Protección

Se entiende por **protección** (*'security'*) la necesidad de reducir los riesgos deliberados de la operación de UAS en interferencias ilícitas a un nivel aceptable, en relación con sus posibles daños a las personas y bienes tanto en el aire como en tierra.

Estas solicitudes se justificarán en base a la necesidad de protección de ciertas instalaciones frente a posibles interferencias ilícitas, que fundamente la necesidad de la zona geográficas de UAS particular.

5.1.3 Privacidad

Se entiende por **protección de datos y privacidad** la necesidad de proteger la intimidad y los datos personales de las personas (conforme al Reglamento (UE) 2016/679 General de Protección de Datos) de las operaciones de UAS equipados con medios que registren o procesen imágenes, vídeos, sonido, datos biométricos, de geolocalización o de telecomunicaciones, entre otros.

Estas solicitudes se justificarán en base a un estudio que fundamente la necesidad de la zona geográficas de UAS particular para proteger los datos personales y la privacidad, y en el que se indiquen los motivos por los que los datos personales y la privacidad pudieran no estar protegidos por la legislación vigente.

5.1.4 Medio ambiente

Se entiende por **medio ambiente** la necesidad de salvaguardar los objetivos de conservación de las especies protegidas en ciertos espacios naturales de las operaciones de UAS.

Estas solicitudes se justificarán en base a la necesidad de protección de los Espacios Protegidos conforme a lo establecido en Art.19 R.D. 1180/2018, o bien por ser Áreas Críticas de los Planes de Recuperación y Conservación en vigor conforme a CEEA en el R.D. 139/2011.