



Criterios orientativos sobre las zonas de protección necesarias para salvaguardar los objetivos de conservación de las especies protegidas en los espacios naturales en relación con la navegación aérea civil.

Versión acordada a través de la Comisión estatal para el patrimonio natural y la biodiversidad.



Criterios orientativos sobre las zonas de protección necesarias para salvaguardar los objetivos de conservación de las especies protegidas en los espacios naturales en relación con la navegación aérea civil.

1. Antecedentes y objeto

Según datos de OACI¹, anualmente se reportan en todo el mundo más de 10.000 incidentes entre aviación y fauna, lo que conlleva una importante repercusión económica y medioambiental, aun cuando en los últimos años no se han producido incidentes reseñables por impacto de aves con aeronaves en los espacios protegidos. Al tiempo, la aviación y su incremento exponencial y el desarrollo de nuevas tecnologías que han permitido el desarrollo de aeronaves no tripuladas, tiene impacto en la protección de los espacios naturales, en particular en su fauna.

Por ello, se hace necesario tomar medidas para proteger al sector de la navegación aérea, actividad esencial para la economía y la sociedad, al tiempo que se protege el medioambiente y la biodiversidad, principio rector de la política ambiental española y comunitaria.

Con el objetivo de lograr un equilibrio entre la protección medioambiental y de la biodiversidad y el sector de la aviación se desarrolla la presente guía, cuyo objeto es facilitar la tramitación de zonas restringidas para la protección ambiental en espacios naturales protegidos y espacios protegidos Red Natura 2000 a los gestores de estos espacios, de acuerdo a lo recogido en el artículo 19 del 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 y se modifican el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea; el Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y el Reglamento de certificación y verificación de aeropuertos y otros aeródromos de uso público; el Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo; y el Reglamento de la Circulación Aérea Operativa, aprobado por Real Decreto 601/2016, de 2 de diciembre.

De esta forma, la Guía tiene un doble propósito: por una parte, se recogen criterios generales a tener en cuenta por los gestores de los espacios a la hora de definir sus propuestas de zonas restringidas; y, por otra parte, se da orientación sobre cómo afecta la aviación a las diferentes especies para facilitar un dimensionamiento equilibrado de estas zonas restringidas.

Facilita, así, la elaboración de propuestas por parte de las Administraciones competentes en materia de gestión de espacios protegidos sobre las zonas de protección necesarias para salvaguardar la biodiversidad en estos espacios en relación con la navegación aérea civil de carácter ordinario (excluidas por tanto las operaciones de emergencia). Con base en estas propuestas, las zonas restringidas para la protección ambiental serán establecidas por la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (CIDETMA), de conformidad con el Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre.

¹ OACI, 2017: 2008 - 2015 WILDLIFE STRIKE ANALYSES (IBIS). Disponible en <https://www.icao.int/safety/Pages/IBIS.aspx>



2. *Ámbito de aplicación*

La Guía aplica al establecimiento de zonas restringidas para la protección ambiental sobre los siguientes espacios protegidos:

- Espacios naturales protegidos
- Espacios protegidos Red Natura 2000
- Áreas protegidas por instrumentos internacionales

Lo recogido en la presente guía debe entenderse sin perjuicio de las operaciones permitidas en las zonas restringidas, conforme a lo previsto en el artículo 19.3 del Real Decreto 1180/2018, en general las autorizadas por el gestor del espacio protegido, las realizadas por aeronaves de estado, civiles y militares, así como operaciones especiales y de emergencia).

Tipología de espacios protegidos a efectos de los presentes criterios

El marco regulador básico de los tipos de espacios protegidos viene dado por la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Ésta establece tres tipologías de áreas protegidas:

- ✓ Los espacios naturales protegidos, con un importante desarrollo normativo propio e instrumentos característicos como los Planes de Ordenación de los Recursos Naturales (PORN) o los Planes Rectores de Uso y Gestión;
- ✓ Los espacios protegidos Red Natura 2000, integrados en la principal iniciativa comunitaria de conservación de la biodiversidad y basados en la presencia de una serie de aves u otras especies y de tipos de hábitats; y
- ✓ Finalmente, las áreas protegidas por instrumentos internacionales, es decir, aquellas cuya protección viene dada por un acuerdo internacional (desde las conocidas Reservas de la Biosfera a los espacios marinos protegidos por los convenios de Barcelona u OSPAR).

Además, un mismo espacio físico puede quedar protegido por distintas figuras. De forma habitual, los espacios naturales protegidos han sido designados como parte de la Red Natura 2000 y, además, hay veces que se engloban dentro de áreas protegidas por convenios internacionales. En estos casos se deben establecer normas de regulación y mecanismos de planificación únicos y coordinados.

Espacios naturales protegidos

Engloban, al menos, parques, reservas naturales, áreas marinas protegidas, monumentos naturales y paisajes protegidos.

La categoría de los parques es la que tiene una más amplia trayectoria, ya que engloba a los parques nacionales, que se rigen por la Ley 30/2014, de 3 de diciembre, de Parques Nacionales. Se caracterizan por tener que contar con dos documentos de planificación, el plan de ordenación de los recursos naturales, previa a la declaración del parque nacional, y el plan rector de uso y gestión.

No obstante, esta guía no es de aplicación a los parques nacionales en los que las restricciones de sobrevuelo se establecen conforme a lo previsto en su normativa específica.



Por su parte, para la declaración de las reservas también es necesario contar previamente con un plan de ordenación de los recursos naturales. El resto de figuras no precisan de estas herramientas de planificación.

Conforme a la base de datos actualizada a 2019, hay 1787 espacios naturales protegidos, que en buena medida se superponen con la siguiente categoría de espacios protegidos. Se puede encontrar la información más actualizada aquí: <https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/servicios/banco-datos-naturaleza/informacion-disponible/ENP.aspx>

Espacios protegidos Red Natura 2000

De forma resumida, comprenden las Zonas de Especial Protección para las Aves (ZEPA) y los Lugares de Importancia Comunitaria (LIC), que, una vez que cuentan con un plan de gestión, pasan a ser Zonas Especiales de Conservación (ZEC).

Para evitar confusiones, se utilizará a lo largo del documento el término LIC/ZEC, dado que son dos figuras que buscan proteger diferentes sujetos de conservación (las aves mediante ZEPA y el resto de especies mediante LIC/ZEC). Un mismo espacio físico puede haber sido declarado como ZEPA y LIC/ZEC simultáneamente.

Conforme a la Ley 42/2007, deben contar con un plan de gestión, aunque actualmente hay un moderado porcentaje que todavía se encuentra en elaboración. La práctica totalidad de los espacios naturales protegidos están declarados como ZEPA, LIC/ZEC o ambos, y por tanto cuentan con planes de gestión coordinados.

En la actualidad hay declarados 1872 espacios protegidos Red Natura 2000 que suponen un 27,2% del territorio español, de ellos 1215 son LIC/ZEC; 402 son ZEPA y 252 sitios son simultáneamente ZEPA y LIC/ZEC). Se puede encontrar la información más actualizada aquí: https://www.miteco.gob.es/es/biodiversidad/servicios/banco-datos-naturaleza/informacion-disponible/red_natura_2000_inf_disp.aspx

Áreas protegidas por instrumentos internacionales

Poseen una mayor heterogeneidad, pero en un grado importante también presentan superposición espacial con los espacios protegidos Red Natura 2000, por lo que en buena medida cuentan con planes de gestión.

3. Regulación existente en la actualidad y tipos de aeronaves

Regulación aeronáutica

A efectos de esta Guía, se destaca la siguiente normativa en materia aeronáutica:

- ✓ La Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea;
- ✓ El Reglamento (UE) nº 923/2012 e la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea, y por el que se modifican el Reglamento de Ejecución (UE) nº 1035/2011 y los Reglamentos (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº



1033/2006 y (UE) n ° 255/2010 (SERA, por sus siglas en inglés, *Standardised European Rules of the Air*);

- ✓ El Reglamento Delegado (UE) 2019/945 de la Comisión, de 12 de marzo de 2019, sobre los sistemas de aeronaves no tripuladas y los operadores de terceros países de sistemas de aeronaves no tripuladas; el Reglamento de Ejecución (UE) 2019/947 de la Comisión, de 24 de mayo de 2019, relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas, y la normativa nacional de desarrollo²;
- ✓ El citado Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, cuyo artículo 19.1 contempla la elaboración de esta guía por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, en colaboración con los Ministerios de Transportes, Movilidad y agenda Urbana y Defensa y sus organismos adscritos, las Comunidades Autónomas y las instituciones y organizaciones de carácter científico.
- ✓ El Real Decreto 310/2022, de 3 de mayo, por el que se completa el régimen jurídico para la aprobación de los cambios de espacio aéreo y los procedimientos civiles de vuelo

Regulación medioambiental

Por su parte, el marco normativo de conservación de la biodiversidad viene dado por la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, que establece un régimen general de protección en el que está prohibido molestar de manera intencionada a la fauna silvestre, así como la regulación genérica sobre espacios naturales protegidos, como partes del territorio que albergan sistemas o elementos naturales amenazados o de especial interés y que han de destinarse especialmente a la protección y el mantenimiento de la diversidad biológica.

Con rango reglamentario, existen otras normas relacionadas con el vuelo y la biodiversidad, como es la desarrollada por el Real Decreto 1727/2007, de 21 de diciembre, por el que se establecen medidas de protección de los cetáceos. Éste último establece la prohibición de sobrevuelo de los cetáceos en un radio de 500 metros alrededor de los mismos.

Tipos de aeronaves

A efectos de los criterios recogidos en la presente guía se deberá diferenciar entre aeronaves a motor y cualquier otra aeronave, teniendo en cuenta la definición de **aeronave** de la Ley sobre Navegación Aérea:

- 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) b) Cualquier máquina no tripulada que pueda sustentarse en la atmósfera por reacciones del aire que no sean las reacciones de la misma contra la superficie de la tierra y opere o esté diseñada para operar de forma autónoma o para ser pilotada a distancia sin un piloto a bordo..

Aeronaves a motor:

- Aviones y helicópteros, autogiros, hidroaviones

² Hasta la adopción de las normas nacionales de desarrollo de estos reglamentos y en lo que no se oponga a ellos, será, asimismo, aplicable el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto.



- ULM (ultraligeros)³
- Paramotores
- UAS⁴
- Otras aeronaves a motor: aerodeslizadores, convertibles...

Resto de aeronaves:

- Globos y dirigibles
- Planeadores y veleros
- Ala delta y parapente no motorizados
- Cualquier otra aeronave no motorizada

4. Supuestos en los que son de aplicación las restricciones

La actividad aeronáutica es responsable del 2,4% de las emisiones globales de CO₂ derivadas del uso de combustibles fósiles⁵. El establecimiento de restricciones que supongan desvíos de trayectorias supone un incremento en las emisiones de CO_{2,p}, por lo tanto, optimizar las restricciones planteadas obedece también a objetivos medioambientales. En este sentido, cabe destacar que la normativa europea en materia de cielo único europeo impone unos objetivos quinquenales de reducción de las millas voladas a través del índice que mide la eficiencia de vuelo en ruta, KEA⁶, índice en el que España está muy por encima de la media europea y que es preciso reducir para el cumplimiento de los objetivos establecidos por la Unión Europea.

En el artículo 19.1 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, se definen las zonas restringidas por motivos medioambientales, como aquéllos volúmenes de espacio aéreo asociados, en lo que aquí interesa, a los espacios naturales establecidos de conformidad con la normativa medioambiental aplicable, entre cuyos objetivos se encuentre la salvaguarda de especies u otros elementos naturales protegidos cuya conservación pueda verse afectada negativamente por el tráfico aéreo, teniendo en cuenta la evaluación científica de los efectos potencialmente peligrosos de dicho tráfico y las evidencias científicas existentes.

Por su parte, el artículo 19.2. del citado real decreto establece las prohibiciones aplicables en las zonas restringidas asociadas a los espacios naturales protegidos, distintos de los Parques Nacionales, y los espacios protegidos Red Natura 2000, que son:

- a) El sobrevuelo de aeronaves de motor a una altura sobre el terreno que impida el normal uso y disfrute del espacio o produzca alteraciones que repercutan en los objetivos de conservación del espacio, en la medida en que dichas alteraciones puedan tener un efecto apreciable en dicha conservación, en particular teniendo en cuenta la inmisión sonora o contaminante de estas aeronaves.
- b) El sobrevuelo de cualquier otra aeronave en las zonas de nidificación durante la temporada de reproducción o en zonas de concentración de aves durante otras fases del ciclo vital, como la hibernación y migración de las especies protegidas.

³ Proyecto de Real Decreto por el que se regula el uso de aeronaves ultraligeras (ULM)

⁴ UAS- Sistema de aeronave no tripulada: aeronave no tripulada y el equipo para controlarla de forma remota (Reglamento 2019/947)

⁵ ICCT, 2019. <https://theicct.org/publications/co2-emissions-commercial-aviation-2018>

⁶ Indicador clave de desempeño ambiental basado en la trayectoria real, por sus siglas en inglés, *Key performance Environment indicator based on Actual trajectory*, indicador que mide la eficiencia de vuelo en ruta, representado el porcentaje adicional de millas voladas sobre la ruta óptima.



- c) El sobrevuelo con fines turísticos no autorizado por el gestor del espacio protegido.

5. Resultados de la revisión bibliográfica efectuada sobre efectos de las aeronaves a la biodiversidad

Al objeto de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 19.1. del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, para tener en cuenta las evidencias científicas sobre el impacto del tráfico aéreo en la conservación de las especies u elementos naturales protegidos en los respectivos espacios, se ha efectuado por parte del CSIC una revisión bibliográfica acerca de los efectos de los distintos tipos de aeronaves en los distintos grupos de especies.

Conforme a esta revisión y de forma resumida, las distancias que se pueden considerar de seguridad para minimizar las molestias durante las épocas sensibles, especialmente reproducción e invernada, son las siguientes:

Grupo de especies	UAS (drones)		ULM y vuelo sin motor		Aviación con motor	
	H	V	H	V	H	V
Aves rupícolas y grandes rapaces	100 m	120 m	1.000 m	300 m	1.500 m	1.200 m
Aves de humedales y zonas costeras	100 m	100 m	1.000 m	300 m	1.500 m	1.000 m
Mamíferos terrestres	100 m	100 m	500 m	500 m	2.000 m	500 m
Cetáceos	60 m	40 m			400 m	300 m
Focas	200 m	30 m	500 m	500 m	1.500 m	500 m
Tortugas marinas	60 m	20 m			0 m	60 m

Tabla nº 1: Distancias de seguridad para los distintos grupos de especies, conforme a la revisión bibliográfica efectuada, donde V es la altura sobre la superficie terrestre o marina y H el radio alrededor de la posición del animal o de su nido

Estas distancias de seguridad nhan de analizarse respecto a otros aspectos, entre los cuales debe de estar la habituación: en algunos casos los ejemplares de ciertas especies se pueden habituar a la realización de determinadas actividades. De esta forma, en entornos aeroportuarios de tráfico regular las especies estarán habituadas a la operación aeronáutica, que puede resultar mucho más lesiva en espacios protegidos donde no se efectúa regularmente.

6. Criterios orientativos para salvaguardar los objetivos de conservación de las especies protegidas.

Como se ha indicado, el objetivo de esta Guía, en particular este apartado, es dotar a la autoridad ambiental responsable del espacio natural de criterios generales a tener en cuenta a la hora de elaborar sus propuestas de zonas restringidas para la protección medioambiental, de acuerdo al artículo 19 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, propuestas que en su caso deberán de ser formalizadas por CIDETMA, como se expone posteriormente. Estos criterios orientativos se establecen a la luz de la mejor información científica disponible en la actualidad, sin perjuicio de que la mejora de la información o las particularidades de un determinado emplazamiento haga conveniente aumentar o reducir las restricciones recomendadas.



Tal y como indica el artículo 19 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre, en las zonas restringidas asociadas a los espacios protegidos se podrán establecer las siguientes restricciones:

- Sobrevuelo de aeronaves a motor a una determinada altura
- Sobrevuelo de cualquier otra aeronave en las zonas de nidificación o en zonas de concentración de aves durante otras fases del ciclo vital, como la hibernación y migración de especies protegidas
- Sobrevuelo con fines turísticos no autorizados por el gestor del espacio protegido

La zona restringida para la protección medioambiental para un espacio protegido concreto se establecerá por la Comisión Interministerial entre Defensa y Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (CIDETMA) a través de un volumen de espacio aéreo, a propuesta de la autoridad medioambiental correspondiente. En general, se establecerá un único volumen de espacio aéreo para cada espacio natural (aunque podrían ser varios volúmenes asociados al mismo espacio natural si resultase necesario), que será dentro del cual se aplicarán, si corresponde, las restricciones previstas en el artículo 19 del Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre.

La autoridad ambiental responsable del espacio natural deberá definir en su propuesta tanto las dimensiones del volumen de espacio aéreo como las restricciones que propone aplicar dentro del mismo. Para ello, el responsable del espacio natural debería tener en cuenta las siguientes consideraciones:

- La propuesta de establecimiento de restricciones debe cumplir los principios de proporcionalidad, no discriminación y coherencia.
- Las dimensiones del volumen de espacio aéreo propuesto y las restricciones que se proponen aplicar sobre el mismo, deben estar justificadas con base en la evaluación científica de los efectos potencialmente peligrosos del tráfico aéreo sobre la conservación de las especies u otros elementos naturales cuya salvaguarda constituya un objetivo del espacio natural.
- Para delimitar el volumen de espacio aéreo propuesto, deberán definirse sus límites laterales en coordenadas geográficas y el límite inferior y superior (altitud sobre el nivel del mar en metros o pies), para que sea un volumen tridimensional. En general:

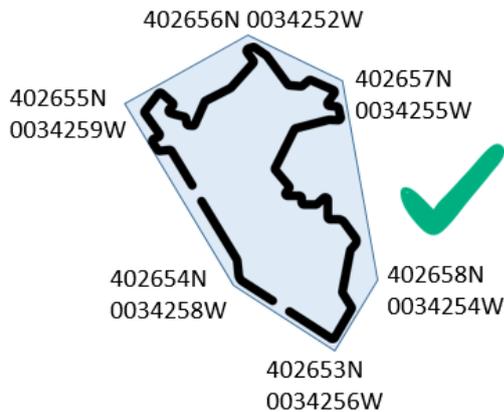


LÍMITES DEL ESPACIO NATURAL

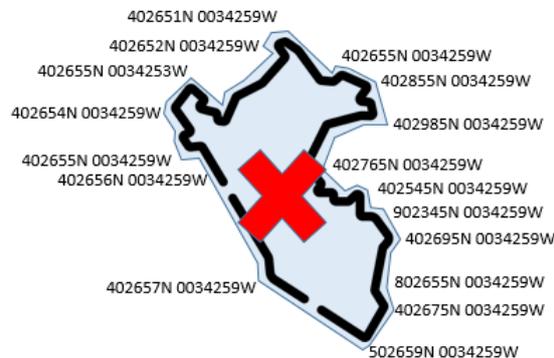


- El contorno sobre el terreno puede ser una figura geométrica sencilla (circunferencia, triángulo, rectángulo...) o más compleja, si resulta necesario. Se deben evitar figuras que sea necesario definir con múltiples coordenadas geográficas.

RECOMENDABLE



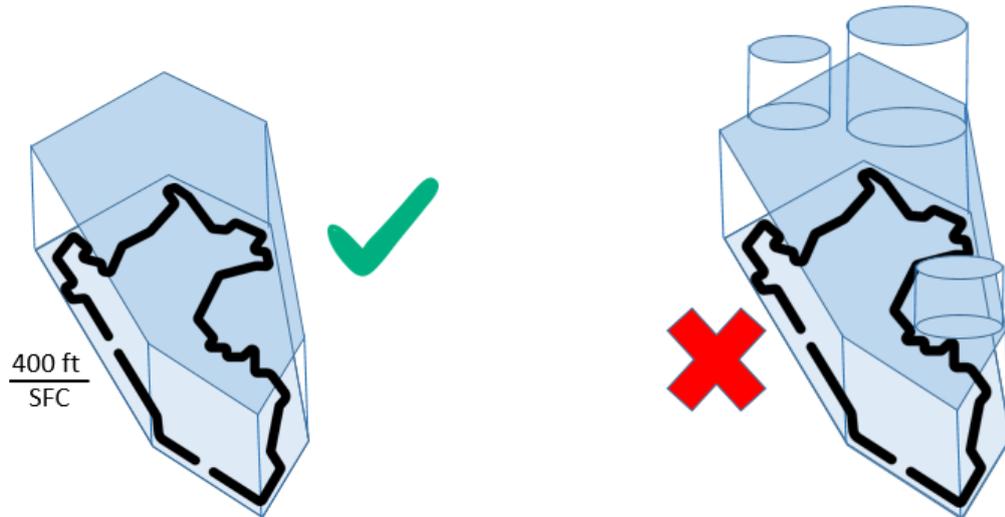
NO RECOMENDABLE



- Por lo general, es recomendable que se establezca un límite (altura o altitud) superior único para evitar definir volúmenes demasiado complejos, aunque esto puede ser aconsejable en espacios grandes y complejos. El límite inferior será normalmente el propio terreno (SFC, superficie).

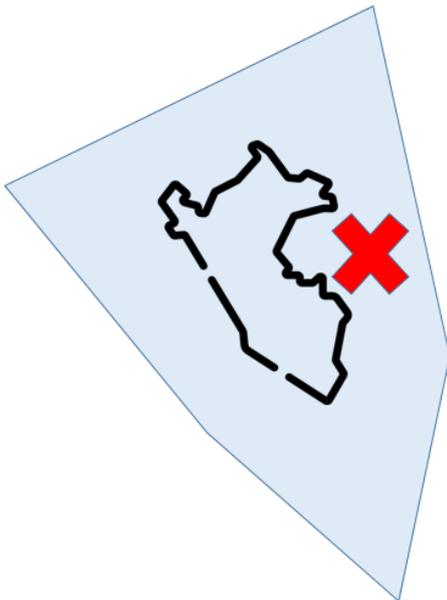
RECOMENDABLE

NO RECOMENDABLE



- Las dimensiones del volumen, tanto en contorno como en límite superior, deben ser las mínimas necesarias para alcanzar los objetivos de conservación perseguidos.

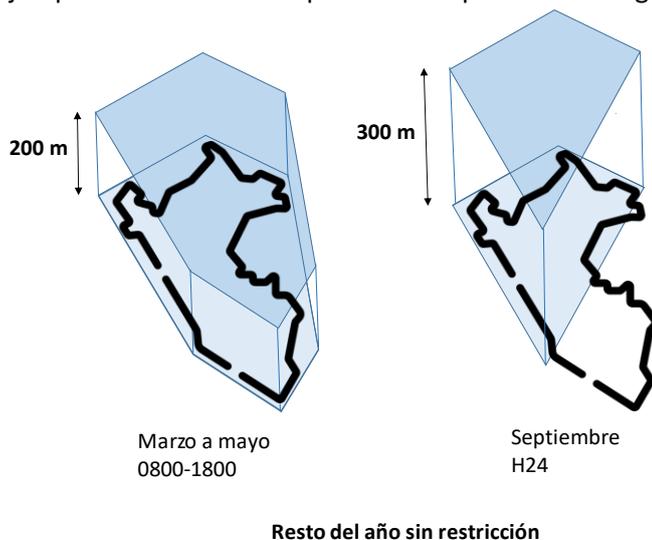
NO RECOMENDABLE



- Se debe analizar la presencia de otras actividades aeronáuticas cercanas, y la compatibilidad de éstas con las restricciones que se propone establecer.
- Se debe indicar qué tipología de aeronaves u operación se propone restringir (por ejemplo, sólo a aeronaves a motor, aeronaves de determinados tamaños o especificaciones, UAS, vuelos turísticos no autorizados), priorizando que todas las categorías de aeronaves afectadas queden englobadas en una única restricción. Es posible proponer restricciones (volúmenes) diferentes dependiendo de la tipología de aeronave, si bien por simplicidad es muy recomendable que para cada espacio natural no se establezcan más de 2 volúmenes diferentes en función de las tipologías de aeronave. Un ejemplo podría ser establecer una restricción al

sobrevuelo de aeronaves sin motor a alturas de menos de 200 m y a 400 m para el resto de aeronaves (lo que implicaría, de facto, la exclusión de los UAS).

- Se debe definir claramente el alcance de las restricciones que se proponen, priorizando siempre que sea posible, el establecimiento de volúmenes que supongan una restricción temporal frente a los de carácter permanente. En caso de restricciones de carácter no permanente es recomendable indicar los meses/horas del día, etc. durante los cuales se propone establecer la restricción. En los casos en los que se propongan horarios en los que la restricción vaya a estar activa, se deben indicar en UTC (Tiempo Universal Coordinado). Un ejemplo de restricción no permanente podría ser la siguiente:



- Se recomienda tener en cuenta el grado de compatibilidad de las restricciones propuestas con las estructuras de espacio aéreo ya existentes: zonas peligrosas, restringidas o prohibidas, espacios aéreos temporalmente segregados o reservados, aerovías, etc. La información sobre otras estructuras de espacio aéreo ya existentes se encuentra disponible en el apartado ENR de la AIP (Publicación de Información Aeronáutica).
- Actividad militar: se debe tener en cuenta la presencia de instalaciones o el desarrollo de actividades militares, y la posible compatibilidad de estas actividades e instalaciones con la restricción propuesta.
- Se debe tener en cuenta la presencia cercana de aeropuertos, aeródromos, campos de vuelo u otras infraestructuras utilizadas por aeronaves, así como los procedimientos de vuelo asociados a dichas infraestructuras, y su compatibilidad con la propuesta de restricción.
- Alturas mínimas de vuelo de las aeronaves: a la hora de definir las dimensiones (en particular el límite superior) del volumen puede ser de utilidad tener en cuenta las alturas mínimas de vuelo a las que operan las aeronaves. Para ello se recomienda tener en cuenta la siguiente normativa:
 - Real Decreto 2876/1982, de 15 de octubre, por el que se regula el registro y uso de aeronaves de estructura ultraligera, y Orden de 24 de abril de 1986 por la que se regula el vuelo en ultraligero, en particular su artículo 8, si bien actualmente se está tramitando una modificación para aumentar su altura máxima de operación por encima de los 300 m actuales).



- Disposición transitoria tercera del Real Decreto 1591/1999, de 15 de octubre, sobre el Régimen jurídico de las aeronaves, motorizadas o no, para cuyo despegue o aterrizaje es necesario el concurso directo del esfuerzo físico de un ocupante
- Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012 (Reglamento SERA), ⁷ en especial Sección 5.
- Real Decreto 1180/2018, de 21 de septiembre.
- Reglamento Delegado (UE) 2019/945 y Reglamento de Ejecución (UE) 947/2019⁸ (específico para UAS), en especial Anexo Parte A, y hasta el desarrollo reglamentario de estas normas europeas, y en lo que no se oponga a ellas el Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre⁹(específico para UAS)

Tipo de aeronave	Altitud mínima sobre el terreno	Altitud máxima sobre el terreno	Modos de vuelo
UAS (drones)	No	120 m (en general)	Visual
Aeronave con motor	150/300 metros	No hay (salvo ULM que son 300 m)	Visual e instrumental
Aeronave sin motor	150/300 metros	1.000 metros	Visual

Tabla nº 2: Alturas y modos de vuelo por tipo de aeronave, sin considerar las fases de aterrizaje y despegue

En general, las operaciones de UAS se llevarán a cabo entre el terreno y una altura de 120 m, y las del resto de aeronaves a una altura mínima de 150 m sobre el terreno. Debido que a las alturas mínimas de vuelo recomendadas en la tabla nº 1 interfieren en gran medida con la operación de UAS, al objeto de evitar confusiones se recomienda acotar la operación a los sobrevuelos autorizados.

A continuación se presentan unos criterios generales para la redacción de propuestas de restricciones a la operación aeronáutica. Estos criterios se derivan de las distancias de seguridad extraídas con base en la mejor evidencia científica, pero deben considerarse como un marco general y no como una norma absoluta. Debe de ser el análisis detallado de los espacios protegidos, su configuración espacial y la distribución de sus valores las que finalmente permitan elaborar una propuesta para cada lugar.

Criterios en relación con las aeronaves no pilotadas

- Se recomienda excluir la operación de UAS en los espacios protegidos salvo que cuenten con una autorización administrativa de parte de las autoridades competentes.

⁷ Reglamento de Ejecución (UE) n ° 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea⁸ REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2019/947 DE LA COMISIÓN de 24 de mayo de 2019 relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas

⁸ REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2019/947 DE LA COMISIÓN de 24 de mayo de 2019 relativo a las normas y los procedimientos aplicables a la utilización de aeronaves no tripuladas

⁹ Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto, y se modifican el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea



Criterios en relación con los vuelos sin motor y derivados (ala delta con motor, paramotor, etc.)

- Hasta un máximo de 1.000 m alrededor de las ZEPA de tipo humedal de hasta 100 ha, con una altura mínima de sobrevuelo de 300 m AGL
- 1.000 m alrededor de los humedales que compongan las ZEPA de más de 100 ha,¹⁰ con una altura mínima de sobrevuelo de 300 m AGL
- 1.000 m alrededor de las colonias de aves rupícolas, cetáceos localizados o de otros posibles mamíferos marinos o nidos de especies sensibles, así como de aves esteparias, con una altura mínima de sobrevuelo de 500 m AGL.
- 500 m alrededor de los espacios protegidos de hasta 1.000 ha con presencia de mamíferos terrestres y dulceacuícolas, con una altura mínima de sobrevuelo de 300 m AGL
- 500 m alrededor de las zonas de mayor presencia de mamíferos terrestres y dulceacuícolas en los espacios protegidos de más de 1.000 ha, con una altura mínima de sobrevuelo de 300 m AGL

Criterios en relación con la aviación civil general y comercial

- Hasta un máximo de 1.500 m alrededor de las ZEPA de tipo humedal de hasta 100 ha, colonias de aves marinas y/o rupícolas o nidos de especies sensibles, con una altura mínima de sobrevuelo de 1.000 m AGL, salvo aeronaves en tránsito, con una altura mínima de sobrevuelo de 500 m AGL.
- En el caso de ZEPA de tamaño mediano y grande con presencia de humedales y colonias de aves marinas y/o rupícolas o nidos de especies sensibles 1.000 m alrededor de cada uno de los mismos, con una altura mínima de sobrevuelo de 1.000 m AGL, salvo aeronaves en tránsito, con una altura mínima de sobrevuelo de 500 m AGL.
- 400 m alrededor de cetáceos localizados o de otros posibles mamíferos marinos con una altura mínima de sobrevuelo de 300 m AGL.

¹⁰ Cuando se trate de una ZEPA con un único humedal con una superficie superior a las de 100 ha, se considerará conforme al caso anterior



ANEXO I-DOCUMENTACIÓN A REMITIR A CIDETMA POR LA AUTORIDAD AMBIENTAL PARA LA TRAMITACIÓN DE ZONAS RESTRINGIDAS PARA LA PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

La autoridad con competencias sobre el espacio protegido facilitará a CIDETMA:

Autoridad competente solicitante			
Dirección de contacto		Provincia	Localidad
Correo electrónico	Código Postal	Teléfono	Fax

- la identificación y coordenadas del espacio natural protegido o zonas del mismo sobre el que se proponen restricciones
- la identificación de las necesidades de protección medioambiental y,
- los análisis de riesgo y evaluaciones y evidencias científicas que las soportan.
- El análisis de compatibilidad de la restricción propuesta con las estructuras de espacio aéreo ya existentes, y con las infraestructuras y actividades aeronáuticas civiles y militares

Las coordenadas de la delimitación territorial del espacio deberán incluir:

- los límites laterales y verticales (altura o altitud hasta la cual llegaría la zona) de la zona (a ser posible en formato digital), así como;
- planos en formato digital que definan la situación de las zonas medioambientales que se desean proteger (preferiblemente mediante ficheros de extensión sph).

Remisión

El solicitante deberá remitir la solicitud, de cara su posterior traslado a CIDETMA, a:

Dirección General de Aviación Civil (DGAC)
Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
Paseo de la Castellana, 67
28071 (Madrid)