

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA Y PARA LAS ADMINISTRACIONES TERRITORIALES

**12276** *Real Decreto 703/2016, de 23 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS).*

El Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS), dictado en desarrollo de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, completó el régimen jurídico de los servicios de tránsito aéreo permitiendo que, atendiendo a los estándares de seguridad operacional exigibles por la normativa internacional y de la Unión Europea, los aeropuertos españoles adecuaran los servicios prestados a las necesidades operacionales.

La experiencia acumulada desde la adopción de este real decreto, así como la práctica de las operaciones aéreas en los países de nuestro entorno aconseja flexibilizar el régimen previsto en este real decreto, a cuyo efecto debe procederse a su modificación, como expresamente se refleja en el preámbulo del Real Decreto 520/2015, de 19 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS), respecto al período transitorio para la realización de los estudios aeronáuticos de seguridad.

En coherencia con ello, este real decreto flexibiliza el régimen de provisión de servicios de tránsito aéreo de aeródromo, vinculando su exigencia esencialmente a las necesidades de seguridad operacional, lo que permite operaciones que se vienen realizando en aeropuertos de otras partes del mundo, tanto en Europa, en países como Francia, como en Estados Unidos, Australia y Canadá, con altos estándares de seguridad de las operaciones.

Así, este real decreto suprime la exigencia general de que, aun cuando el estudio aeronáutico de seguridad determine que no son precisos servicios de tránsito aéreo, estos deban prestarse, en todo caso, cuando se realicen operaciones de transporte comercial de pasajeros en los aeropuertos que no sean exclusivamente helipuertos, u operaciones conforme a reglas de vuelo por instrumentos (IFR). Respecto de las operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, la exigencia de que, en todo caso, se realicen con provisión de servicios de tránsito aéreo de aeródromo se limita a las infraestructuras con mayor densidad de tráfico y a operaciones de transporte de mayor complejidad o envergadura. Respecto a las operaciones conforme a reglas de vuelo por instrumentos, se permite operar, sin servicios de tránsito aéreo, los vuelos de asistencia médica urgente, incluido el transporte de órganos para trasplante.

En ambos supuestos se establecen las condiciones operativas para garantizar que estas operaciones pueden realizarse en condiciones de seguridad operacional, entre otras, el establecimiento en el espacio aéreo asociado a la infraestructura de una zona de tránsito de aeródromo (ATZ) sujeta a requisitos operativos, las comunicaciones, los procedimientos locales y la información aeronáutica.

Este real decreto se dicta en uso de la habilitación concedida al Gobierno por la disposición final cuarta de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, y por la disposición final tercera de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento y de la Ministra de Defensa, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 23 de diciembre de 2016,

DISPONGO:

**Artículo único.** *Modificación del Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS).*

Se introducen las siguientes modificaciones en el Real Decreto 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS):

Uno. Se modifica el artículo 2 para adicionarle un párrafo del siguiente tenor:

«Lo dispuesto en este real decreto no es de aplicación a las demostraciones aéreas, incluida las aeronaves de más de seis plazas que operen con ellas ocupadas.»

Dos. Se introducen las siguientes modificaciones en el artículo 4:

1. Se adiciona una nueva letra e), del siguiente tenor:

«e) “Vuelos turísticos”, los definidos en la disposición adicional quinta del Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo.»

2. Se modifica su último párrafo, que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«Para el resto de las definiciones se estará a lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo, así como los Reglamentos y medidas de ejecución a que se refiere su artículo 3, y sus disposiciones de desarrollo, así como, en lo no previsto en ellas, en el Reglamento de Circulación Aérea.»

Tres. Se modifica el artículo 5, que pasa a tener la siguiente redacción:

«1. La necesidad y suficiencia del servicio AFIS se determinará, en cada caso, atendiendo al resultado de un estudio aeronáutico de seguridad realizado, para cada aeródromo y espacio aéreo asociado, en el que se tengan en cuenta, conforme a lo previsto en este capítulo, los tipos de tráfico aéreo previstos, su densidad, las condiciones meteorológicas y cualquier otro factor pertinente.

2. Cuando no se presten servicios de control de tránsito aéreo, la provisión de servicios AFIS es obligatoria:

a) En los aeródromos para los cuales se identifique tal necesidad como resultado del estudio aeronáutico de seguridad previsto en este capítulo.

b) Salvo lo dispuesto en el artículo siguiente, incluso cuando el estudio aeronáutico de seguridad determine que no es preciso, en los siguientes casos:

1.º En los aeropuertos que no sean exclusivamente helipuertos, durante los períodos de tiempo en los que se realicen operaciones para el transporte comercial de pasajeros, distintas de los vuelos turísticos.

2.º En el resto de aeródromos de uso público, cuando se realicen operaciones bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR). No obstante, la realización de estas operaciones en aeródromos AFIS estará sujeta a la coordinación con el proveedor de servicios de control en el espacio aéreo colateral.»

Cuatro. Se añade un nuevo artículo 5 bis del siguiente tenor:

«Artículo 5 bis. *Excepciones a la provisión obligatoria de servicios de tránsito aéreo.*

Como excepción a lo previsto en el artículo 5, apartado 2, letra b), no será obligatoria la provisión de servicios de tránsito aéreo desde el aeródromo, salvo que el estudio aeronáutico de seguridad indique lo contrario:

a) En aquellos aeródromos de uso público en los que se realicen operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, incluidos aerotaxis, bajo las reglas de vuelo visual (VFR), y en los que se den las siguientes circunstancias:

1.º Se haya establecido en el espacio aéreo asociado al aeródromo una zona de tránsito de aeródromo (ATZ) y se cumplan los requisitos técnico-operativos previstos en el anexo VIII.

2.º Se realicen menos de 15.000 operaciones al año y no más de 6 operaciones al día de transporte aéreo comercial de pasajeros, excluyendo los vuelos turísticos.

3.º Las aeronaves que operan en el aeródromo cumplen, simultáneamente, los siguientes parámetros:

i) Tienen una configuración máxima operativa de asientos de pasajeros (MOPSC) igual o inferior a 19 asientos.

ii) Tienen una masa máxima certificada de despegue (MTOW) igual o inferior a 7.668 kg.

iii) Su categoría máxima es CAT A, B o H, conforme a los Procedimientos para los servicios de navegación aérea, Doc. 8168 de OACI, Operación de aeronaves, volumen I, 5.ª ed. (2006).

b) Cuando se realicen operaciones bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) para asistencia médica urgente, incluyendo el traslado de órganos para trasplante, cuando sea necesario un transporte inmediato y rápido, fuera del horario publicado para la prestación de servicios de tránsito aéreo, siempre que el gestor del respectivo aeródromo cumpla los requisitos establecidos en el anexo IX.»

Cinco. Se modifica el artículo 7, apartado 1, que pasa a tener la siguiente redacción:

«1. El servicio AFIS y el servicio de control de aeródromo podrán prestarse en la misma dependencia de servicios de tránsito aéreo, en distintas franjas horarias.

En los supuestos contemplados en el artículo 5 bis así como cuando el aeródromo opere como aeródromo de uso restringido, conforme a la flexibilidad de uso prevista en el artículo 3 del Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, también podrán establecerse en un mismo aeródromo franjas horarias en las que se presten los servicios de tránsito aéreo ATC/AFIS combinadas con franjas horarias en las que no se disponga de ellos.»

Seis. Se modifica el título del artículo 8 que pasa a rubricarse «Operaciones en el espacio aéreo asociado al aeródromo», se numera su único párrafo como apartado 1 y se adicionan los apartados 2 a 5 con la siguiente redacción:

«2. Cuando conforme a los procedimientos operativos locales publicados en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), la infraestructura contemple la realización de las operaciones a que refiere el artículo 5 bis, toda aeronave que opere en la zona de tránsito de aeródromo (ATZ), en el volumen de espacio aéreo asociado al aeródromo o el equivalente establecido conforme a lo previsto en los anexos VIII y IX, así como en sus proximidades deberá estar equipada con un equipo de radio emisor-receptor (TX/RX) operativo para asegurar las comunicaciones aeronáuticas con el resto del tráfico aéreo que esté operando en la zona y estará sujeta a dichos procedimientos locales.

3. En los supuestos contemplados en el artículo 5 bis, los pilotos que operen en la zona de tránsito de un aeródromo (ATZ), en el volumen de espacio aéreo asociado al aeródromo o el equivalente establecido conforme a lo previsto en los anexos VIII y IX, así como en sus proximidades, deberán comunicar al resto de los usuarios sus posiciones, niveles y toda maniobra importante e intenciones y mantenerse a la escucha en la frecuencia asignada.

4. Las aeronaves que realicen operaciones de asistencia médica urgente en los supuestos previstos en el artículo 5 bis, letra b), tendrán prioridad sobre la operación de cualquier otra aeronave, salvo que por motivos de seguridad sea necesario operar de otro modo.

5. En el supuesto contemplado en el artículo 5 bis, letra b), el operador garantizará que se utilicen los procedimientos de salida y aproximación por instrumentos establecidos en los acuerdos con el proveedor de servicios de tránsito aéreo del espacio aéreo colateral.»

Siete. Se modifica el artículo 9, apartado 1, adicionándole dos nuevas letras f) y g) del siguiente tenor:

«f) Se prevea que se van a llevar a cabo operaciones para el transporte aéreo comercial de pasajeros, incluidos aerotaxis.

g) Se prevea que se van a llevar a cabo operaciones bajo las reglas de vuelo por instrumentos (IFR).»

Ocho. Se modifica el artículo 11, apartado 3, que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«3. El estudio aeronáutico de seguridad abarcará los requisitos de seguridad para operar en la zona de espacio aéreo asociado al aeródromo objeto de estudio, incluidos cuando proceda los requisitos técnico-operativos a que se refiere el artículo 5 bis, letra a), 1º, y letra b), y delimitará la zona FIZ, el ATZ o el volumen de espacio aéreo asociado al aeródromo que se propone o, en su caso, el equivalente conforme a lo previsto en los anexos VIII y IX, según sea el caso, así como los procedimientos operacionales y la propuesta de cartas aeronáuticas correspondientes al aeródromo.

En los supuestos del artículo 5 bis, letra a), el estudio aeronáutico de seguridad establecerá el número máximo de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros que pueden realizarse por hora y las dimensionará de modo que se garantice el cumplimiento de lo dispuesto en el anexo VIII, letra c).»

Nueve. Se introducen las siguientes modificaciones en el artículo 12:

a) Se modifica el apartado 2, primer párrafo, que pasa a tener la siguiente redacción:

«2 Corresponde al Ministro de Fomento, a propuesta de la Dirección General de Aviación Civil, la designación del aeródromo como aeródromo AFIS y su revocación, y a la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDEFO), el establecimiento y, en su caso, modificación del espacio aéreo FIZ asociado a la infraestructura. El plazo máximo de tramitación de estos procedimientos será de seis meses.»

b) Se modifica el apartado 3, primer párrafo, que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«3. Corresponde a la Dirección General de Aviación Civil la designación del proveedor de servicios AFIS en los aeródromos civiles de uso público designados para prestar servicios AFIS en el espacio aéreo asociado FIZ, así como su revocación.»

c) Se adiciona un nuevo apartado 4, del siguiente tenor:

«4. Corresponde a la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDEFO) el establecimiento en el espacio aéreo asociado al aeródromo de la zona de tránsito de aeródromo (ATZ), a solicitud del gestor de la infraestructura.»

Diez. Se modifica el artículo 13, apartado 1, letra h), y apartado 2 que quedan redactados como sigue:

«h) Disponer del equipamiento operativo necesario en la dependencia AFIS o acordar su disposición por parte del proveedor designado AFIS, teniendo en cuenta lo establecido en el apartado 5 del anexo II. En los supuestos contemplados en el artículo 5 bis disponer del equipamiento operativo necesario en el aeródromo, teniendo en cuenta lo establecido, respectivamente, en los anexos VIII y IX, de acuerdo con la normativa nacional y comunitaria que resulte de aplicación, en particular en materia de reglas del aire, disposiciones operativas para los servicios y procedimientos de navegación aérea y requisitos de para los proveedores de servicios de navegación aérea.»

«2. Asimismo, el gestor del aeródromo es responsable de implementar las acciones de seguimiento precisas para garantizar que se mantienen las condiciones determinantes del resultado del estudio aeronáutico de seguridad, tanto en el caso en el que haya concluido en la necesidad y suficiencia del servicio AFIS como en los supuestos contemplados en el artículo 5 bis, en particular realizando un seguimiento continuado del número de movimientos, número de operaciones IFR y VFR, así como del número y tipo de aeronaves que operan en el aeródromo.

En el caso de que en el aeródromo haya un proveedor designado AFIS y, en su caso conforme a lo previsto en el artículo 12, un proveedor designado para la provisión de servicios de control de tránsito aéreo, este seguimiento se realizará conjuntamente por el gestor del aeródromo y los proveedores designados para la prestación de servicios de tránsito aéreo en dicha infraestructura. La estadística de las operaciones y los datos relevantes asociados a ella estarán a disposición de los servicios de inspección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.»

Once. Se adiciona una nueva disposición adicional quinta del siguiente tenor:

«Disposición adicional quinta. *Designación de proveedores de servicios de control de tránsito de aeródromo.*

Corresponde a la Dirección General de Aviación Civil designar al proveedor de servicios de control de tránsito aéreo de aeródromo, a propuesta del gestor aeroportuario, así como su revocación.»

Doce. Se adicionan dos nuevos anexos, VIII y IX, con la siguiente redacción:

#### «ANEXO VIII

##### **Requisitos técnico-operativos de los aeródromos de uso público para la realización de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros sin servicios de tránsito aéreo de aeródromo**

Las operaciones de transporte comercial de pasajeros sin servicios de tránsito aéreo de aeródromo, conforme a lo previsto en el artículo 5 bis, letra a), estarán sujetas al cumplimiento de los siguientes requisitos técnico-operativos:

a) En el ATZ asociado al aeródromo únicamente se realizarán operaciones conforme a las reglas de vuelo visual (VFR).

b) Las operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros se realizarán, en todo caso, en condiciones meteorológicas de vuelo visual (VMC) y, como máximo, de orto a ocaso.

c) En el ATZ preferentemente habrá una única aeronave realizando operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros y el gestor aeroportuario se asegurará de que, como máximo, en un 5% de los casos haya más de una operación de transporte aéreo comercial de pasajeros operando simultáneamente en el ATZ.

d) La infraestructura deberá disponer de una frecuencia aeronáutica que garantice la cobertura de las comunicaciones en el ATZ y en sus inmediaciones, y que permita que las aeronaves puedan intercambiar la información operacional necesaria. Las radiocomunicaciones se realizarán en un idioma único, establecido por el gestor de la infraestructura teniendo en cuenta las características del tráfico del aeródromo.

e) En base al estudio aeronáutico de seguridad elaborado por el gestor aeroportuario, éste establecerá los procedimientos de coordinación que procedan con el proveedor o proveedores de servicios de navegación aérea designados en el espacio aéreo adyacente al ATZ, si lo hubiera.

f) Los vuelos de transporte aéreo comercial de pasajeros deberán presentar el correspondiente plan de vuelo.

g) La información relevante para las operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros deberá estar publicada en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP), entre otras:

- 1.º Horario del aeródromo/helipuerto.
- 2.º Instalaciones y servicios disponibles.
- 3.º Frecuencias aeronáuticas e idioma de las radiocomunicaciones.
- 4.º Cartas aeronáuticas (VAC).
- 5.º Presencia de aves.

6.º Procedimientos operativos locales, entre otros, la fraseología particular de los procedimientos de comunicación locales, la maniobra o maniobras a realizar previa al circuito de tránsito del aeródromo y sentido del mismo, la velocidad máxima, los mecanismos para fomentar la distribución de la información de las condiciones operativas del aeródromo en la frecuencia aeronáutica y los procedimientos locales de movimiento en tierra.

h) El aeródromo dispone de los medios necesarios para distribuir la información aeronáutica, los planes de vuelo y la información meteorológica suministrada por un proveedor de servicios meteorológicos certificado, a cuyo efecto deberá haber suscrito los acuerdos pertinentes con dicho proveedor.

i) En las franjas horarias en las que se prevea poner el aeródromo a disposición de operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros, no podrán realizarse operaciones de aeronaves ultraligeras (ULM) y se asegurará la segregación total por franjas horarias de estos tráficos comerciales respecto a otro tipo de operaciones que se realicen en el aeródromo, tales como ULM, actividades deportivas o veleros, a cuyo efecto el gestor aeroportuario deberá haber realizado un plan de viabilidad.»

## «ANEXO IX

### **Requisitos técnico-operativos para la realización de operaciones bajo reglas de vuelo IFR para asistencia médica urgente, incluyendo traslado de órganos para trasplante, cuando sea esencial un transporte inmediato y rápido, fuera del horario ATS publicado para el aeródromo**

Las operaciones para asistencia médica urgente, incluyendo el traslado de órganos para trasplante, cuando sea esencial un transporte inmediato y rápido, fuera del horario ATS publicado para el aeródromo, conforme a lo previsto en el artículo 5 bis, letra b), estarán sujetas al cumplimiento de los siguientes requisitos técnico-operativos:

a) Las operaciones de evacuación médica urgente y traslado de órganos para trasplante podrán llevarse a cabo durante las 24 horas (H24), previa obtención de la autorización de la operación por el gestor aeroportuario tanto de salida como de llegada.

b) Dentro del horario operativo del aeródromo, en las franjas en las que no se presten servicios de tránsito aéreo ATS se podrá realizar una operación de evacuación médica urgente, incluido el traslado de órganos para trasplante bajo reglas de vuelo IFR sólo si en el aeródromo y sus inmediaciones prevalecen condiciones meteorológicas de vuelo por instrumentos (IMC), garantizando el gestor aeroportuario que no pueda coexistir con otros vuelos IFR/VFR.

c) Se han establecido, en el espacio aéreo asociado al aeródromo, los procedimientos instrumentales de aproximación y salida hasta los puntos predefinidos a partir de los cuales comienza o finaliza el servicio de tránsito aéreo proporcionado por el proveedor de tránsito aéreo colateral y un volumen de espacio aéreo, en su caso coincidente con el volumen de espacio aéreo gestionado por la dependencia ATS del aeródromo, y se han suscrito los correspondientes acuerdos con el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo del espacio aéreo colateral que incluyan los procedimientos instrumentales antedichos. Este volumen de espacio aéreo asociado al aeródromo cumplirá lo siguiente:

- 1.º Contendrá los procedimientos instrumentales antedichos;
- 2.º Se designará como clase de espacio aéreo G;
- 3.º Será un ATZ, a no ser que las dimensiones de dicho volumen de espacio aéreo sean tales que aconsejen establecer un ATZ menor y un volumen adicional hasta abarcar la totalidad de los procedimientos instrumentales a que se refiere el apartado 1.º

d) La infraestructura deberá disponer de una frecuencia aeronáutica que garantice la cobertura de las comunicaciones en el volumen de espacio aéreo definido en el apartado c) y en sus inmediaciones y que permita que las aeronaves que operen en dicha zona puedan intercambiar la información operacional necesaria.

e) Las radiocomunicaciones se realizarán en un idioma único, establecido por el gestor aeroportuario, teniendo en cuenta las características del aeródromo.

f) El gestor aeroportuario establecerá, en coordinación con el proveedor de servicios ATS del espacio aéreo colateral, los procedimientos operacionales necesarios que garanticen la prestación efectiva y segura del servicio. Desarrollará, como mínimo, los siguientes:

- 1.º Procedimiento de localización de los recursos necesarios.
- 2.º Procedimientos operativos y de comunicaciones en coordinación con el piloto, con el operador o con el organismo responsable de la operación, a cuyo efecto se deberán haber suscrito los acuerdos pertinentes.
- 3.º Procedimientos operativos y de comunicaciones en coordinación con el proveedor de servicios de tránsito aéreo colateral, a cuyo efecto deberá haber suscrito los acuerdos pertinentes con dicho proveedor.
- 4.º Procedimiento de movimientos en tierra.
- 5.º Procedimiento para garantizar que no coincidirá más de un tráfico de este tipo (operaciones IFR para asistencia médica urgente fuera de horario operativo) simultáneamente dentro de la zona de espacio aéreo definida en el apartado c) anterior.

g) Se publicará en AIP:

- 1.º Los procedimientos operativos locales en relación a las operaciones para asistencia médica urgente, incluyendo traslado de órganos para trasplante, indicando explícitamente los criterios de prioridad en la operación en relación con este tipo de vuelos.
- 2.º Estructura del espacio aéreo asociado al aeródromo.
- 3.º Ausencia de servicio ATS, cuando aplique.
- 4.º Que se permiten este tipo de operaciones.
- 5.º Uso obligatorio de radio en la zona de espacio aéreo definido en el apartado c) anterior, frecuencia aeronáutica obligatoria e idioma a utilizar en las radiocomunicaciones.

6.º Procedimiento de paralización de operaciones, entre otros, limitaciones en RVR.

7.º Procedimiento de fallo de comunicaciones.

8.º Cualquier otra información que afecte directamente a los usuarios y requiera su conocimiento.

h) Las operaciones de aproximación ILS quedan limitadas a CAT I.

i) El aeródromo dispondrá de los medios necesarios para distribuir la siguiente información:

1.º Información meteorológica necesaria para la operación suministrada por un proveedor de servicios meteorológicos certificado, a cuyo efecto deberá haber suscrito los acuerdos pertinentes con dicho proveedor.

2.º Información relativa al estado de las instalaciones CNS

3.º Información relativa a las condiciones operativas del aeródromo

4.º Información de movimientos en superficie

5.º Información aeronáutica y de planes de vuelo

j) El gestor aeroportuario definirá el personal mínimo necesario para la apertura del aeródromo y garantizará su servicio fuera del horario operativo del aeródromo.

k) El gestor aeroportuario identificará y dispondrá de las instalaciones CNS y sistemas de iluminación aeroportuarios necesarios para llevar a cabo las operaciones.

l) En las franjas horarias en las que se prevea poner el aeródromo a disposición de operaciones para asistencia médica urgente, incluyendo traslado de órganos para trasplante, cuando sea esencial un transporte inmediato y rápido, no podrán realizarse operaciones de aeronaves ultraligeras (ULM).»

#### **Disposición transitoria única.** *Normas transitorias.*

Los gestores de los aeródromos civiles de uso público en los que se realicen las operaciones a que se refiere el apartado siete del artículo único de este real decreto disponen de cuatro meses desde su entrada en vigor para la realización de los estudios aeronáuticos de seguridad.

#### **Disposición final única.** *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 23 de diciembre de 2016.

FELIPE R.

La Vicepresidenta del Gobierno y Ministra de la Presidencia  
y para las Administraciones Territoriales,  
SORAYA SÁENZ DE SANTAMARÍA ANTÓN