

I. DISPOSICIONS GENERALS

MINISTERI DE LA PRESIDÈNCIA I PER A LES ADMINISTRACIONS TERRITORIALS

12276 *Reial decret 703/2016, de 23 de desembre, pel qual es modifica el Reial decret 1133/2010, de 10 de setembre, pel qual es regula la provisió del servei d'informació de vol d'aeròdroms (AFIS).*

El Reial decret 1133/2010, de 10 de setembre, pel qual es regula la provisió del servei d'informació de vol d'aeròdroms (AFIS), dictat en desplegament de la Llei 9/2010, de 14 d'abril, per la qual es regula la prestació de serveis de trànsit aeri, s'estableixen les obligacions dels proveïdors civils dels dits serveis i es fixen determinades condicions laborals per als controladors civils de trànsit aeri, va completar el règim jurídic dels serveis de trànsit aeri i va permetre que, atenent els estàndards de seguretat operacional exigibles per la normativa internacional i de la Unió Europea, els aeroports espanyols adequessin els serveis prestats a les necessitats operacionals.

L'experiència acumulada des de l'adopció d'aquest Reial decret, així com la pràctica de les operacions aèries als països del nostre entorn, aconsella flexibilitzar el règim previst en aquest Reial decret, i a aquest efecte s'ha de procedir a modificar-lo, com expressament es reflecteix al preàmbul del Reial decret 520/2015, de 19 de juny, pel qual es modifica el Reial decret 1133/2010, de 10 de setembre, pel qual es regula la provisió del servei d'informació de vol d'aeròdroms (AFIS), respecte al període transitori per a la realització dels estudis aeronàutics de seguretat.

En coherència amb això, aquest Reial decret flexibilitza el règim de provisió de serveis de trànsit aeri d'aeròdrom, i vincula la seva exigència essencialment a les necessitats de seguretat operacional, la qual cosa permet operacions que s'estan realitzant en aeroports d'altres parts del món, tant a Europa, a països com França, com als Estats Units, Austràlia i Canadà, amb alts estàndards de seguretat de les operacions.

Així, aquest Reial decret suprimeix l'exigència general que, encara que l'estudi aeronàutic de seguretat determini que no són necessaris serveis de trànsit aeri, aquests s'hagin de prestar, en tot cas, quan es realitzin operacions de transport comercial de passatgers en els aeroports que no siguin exclusivament heliports, o operacions d'acord amb regles de vol per instruments (IFR). Pel que fa a les operacions de transport aeri comercial de passatgers, l'exigència que, en tot cas, es realitzin amb provisió de serveis de trànsit aeri d'aeròdrom es limita a les infraestructures amb més densitat de trànsit i a operacions de transport de complexitat o envergadura més gran. Quant a les operacions d'acord amb regles de vol per instruments, es permet operar, sense serveis de trànsit aeri, els vols d'assistència mèdica urgent, inclòs el transport d'òrgans per a trasplantament.

En tots dos supòsits s'estableixen les condicions operatives per garantir que aquestes operacions es poden realitzar en condicions de seguretat operacional, entre d'altres, l'establiment a l'espai aeri associat a la infraestructura d'una zona de trànsit d'aeròdrom (ATZ) subjecta a requisits operatius, les comunicacions, els procediments locals i la informació aeronàutica.

Aquest Reial decret es dicta en ús de l'habilitació concedida al Govern per la disposició final quarta de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, sobre navegació aèria, i per la disposició final tercera de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment i de la ministra de Defensa, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres a la reunió del dia 23 de desembre de 2016,

DISPOSO:

Article únic. *Modificació del Reial decret 1133/2010, de 10 de setembre, pel qual es regula la provisió del servei d'informació de vol d'aeròdroms (AFIS).*

S'introdueixen les modificacions següents en el Reial decret 1133/2010, de 10 de setembre, pel qual es regula la provisió del servei d'informació de vol d'aeròdroms (AFIS):

U. Es modifica l'article 2 per afegir-hi un paràgraf amb la redacció següent:

«El que disposa aquest Reial decret no és aplicable a les demostracions aèries, incloses les aeronaus de més de sis places que operin amb aquestes ocupades.»

Dos. S'introdueixen les modificacions a l'article 4 següents:

1. S'addiciona una nova lletra e), amb la redacció següent:

«e) "Vols turístics", els que defineix la disposició addicional cinquena del Reial decret 862/2009, de 14 de maig.»

2. Se'n modifica l'últim paràgraf, que passa a estar redactat en els termes següents:

«Per a la resta de les definicions cal atènyer-se al que disposen el Reglament (CE) núm. 549/2004 del Parlament Europeu i del Consell, de 10 de març de 2004, pel qual es fixa el marc per a la creació del cel únic europeu, així com els reglaments i les mesures d'execució a què es refereix el seu article 3, i les seves disposicions de desplegament, així com, en allò que no s'hi preveu, el Reglament de circulació aèria.»

Tres. Es modifica l'article 5, que passa a tenir la redacció següent:

«1. La necessitat i suficiència del servei AFIS es determina, en cada cas, atenent el resultat d'un estudi aeronàutic de seguretat realitzat per a cada aeròdrom i espai aeri associat, en què es tinguin en compte, de conformitat amb el que preveu aquest capítol, els tipus de trànsit aeri previstos, la seva densitat, les condicions meteorològiques i qualsevol altre factor que sigui pertinent.

2. Quan no es prestin serveis de control de trànsit aeri, la provisió de serveis AFIS és obligatòria:

a) En els aeròdroms per als quals s'identifiqui aquesta necessitat, com a resultat de l'estudi aeronàutic de seguretat previst en aquest capítol.

b) Excepte el que disposa l'article següent, fins i tot quan l'estudi aeronàutic de seguretat determini que no és necessari, en els casos següents:

1r En els aeroports que no siguin exclusivament heliports, durant els períodes de temps en què es realitzin operacions per al transport comercial de passatgers, diferents dels vols turístics.

2n En la resta d'aeròdroms d'ús públic, quan es realitzin operacions sota les regles de vol per instruments (IFR). No obstant això, la realització d'aquestes operacions en aeròdroms AFIS està subjecta a la coordinació amb el proveïdor de serveis de control a l'espai aeri col·lateral.»

Quatre. S'afegeix un nou article 5 bis, amb la redacció següent:

«Article 5 bis. *Excepcions a la provisió obligatòria de serveis de trànsit aeri.*

Com a excepció al que preveu l'article 5, apartat 2, lletra b), no és obligatòria la provisió de serveis de trànsit aeri des de l'aeròdrom, llevat que l'estudi aeronàutic de seguretat indiqui el contrari:

a) En els aeròdroms d'ús públic en què es realitzin operacions de transport aeri comercial de passatgers, inclosos aerotaxis, sota les regles de vol visual (VFR), i en aquells on es donin les circumstàncies següents:

1r S'hagi establert a l'espai aeri associat a l'aeròdrom una zona de trànsit d'aeròdrom (ATZ) i es compleixin els requisits tecnicooperatius previstos a l'annex VIII.

2n Es realitzin menys de 15.000 operacions a l'any i no més de 6 operacions al dia de transport aeri comercial de passatgers, excloent-ne els vols turístics.

3r Les aeronaus que operen a l'aeròdrom compleixen, simultàniament, els paràmetres següents:

i) Tenen una configuració màxima operativa de seients de passatgers (MOPSC) igual o inferior a 19 seients.

ii) Tenen una massa màxima certificada d'enlairament (MTOW) igual o inferior a 7.668 kg.

iii) La seva categoria màxima és CAT A, B o H, d'acord amb els procediments per als serveis de navegació aèria, Doc. 8168 d'OACI, Operació d'aeronaus, volum I, 5a ed. (2006).

b) Quan es realitzin operacions sota les regles de vol per instruments (IFR) per a assistència mèdica urgent, inclòs el trasllat d'òrgans per a trasplantament, quan sigui necessari un transport immediat i ràpid, fora de l'horari publicat per a la prestació de serveis de trànsit aeri, sempre que el gestor del respectiu aeròdrom compleixi els requisits establerts a l'annex IX.»

Cinc. Es modifica l'article 7, apartat 1, que passa a tenir la redacció següent:

«1. El servei AFIS i el servei de control d'aeròdrom es poden prestar a la mateixa dependència de serveis de trànsit aeri, en diferents franges horàries.

En els supòsits previstos a l'article 5 bis, així com quan l'aeròdrom operi com a aeròdrom d'ús restringit, d'acord amb la flexibilitat d'ús prevista a l'article 3 del Reial decret 862/2009, de 14 de maig, també es poden establir en un mateix aeròdrom franges horàries en les quals es prestin els serveis de trànsit aeri ATC/AFIS, combinades amb franges horàries en què no se'n disposi.»

Sis. Es modifica el títol de l'article 8, que es passa a anomenar «Operacions a l'espai aeri associat a l'aeròdrom», es numera el seu únic paràgraf com a apartat 1 i s'addicionen els apartats 2 a 5 amb la redacció següent:

«2. Quan d'acord amb els procediments operatius locals publicats a la publicació d'informació aeronàutica (AIP), la infraestructura prevegi la realització de les operacions a què es refereix l'article 5 bis, totes les aeronaus que operin a la zona de trànsit d'aeròdrom (ATZ), en el volum d'espai aeri associat a l'aeròdrom o l'equivalent establert d'acord amb el que preveuen els annexos VIII i IX, així com en les seves proximitats, han d'estar equipades amb un equip de ràdio emissor-receptor (TX/RX) operatiu per assegurar les comunicacions aeronàutiques amb la resta del trànsit aeri que estigui operant a la zona i han d'estar subjectes als procediments locals esmentats.

3. En els supòsits previstos a l'article 5 bis, els pilots que operin a la zona de trànsit d'un aeròdrom (ATZ), en el volum d'espai aeri associat a l'aeròdrom o l'equivalent establert d'acord amb el que preveuen els annexos VIII i IX, així com a les seves proximitats, han de comunicar a la resta dels usuaris les seves posicions, nivells i qualsevol maniobra important i intencions i s'han de mantenir a les escoltes en la freqüència assignada.

4. Les aeronaus que realitzin operacions d'assistència mèdica urgent en els supòsits previstos a l'article 5 bis, lletra b), tenen prioritat sobre l'operació de qualsevol altra aeronau, llevat que per motius de seguretat sigui necessari operar d'una altra manera.

5. En el supòsit que preveu l'article 5 bis, lletra b), l'operador ha de garantir que s'utilitzin els procediments de sortida i aproximació per instruments establerts en els acords amb el proveïdor de serveis de trànsit aeri de l'espai aeri col·lateral.»

Set. Es modifica l'article 9, apartat 1, i se li addicionen dues noves lletres f) i g), amb la redacció següent:

«f) Es prevegi que s'han de portar a terme operacions per al transport aeri comercial de passatgers, inclosos els aerotaxis.

g) Es prevegi que s'han de portar a terme operacions sota les regles de vol per instruments (IFR).»

Vuit. Es modifica l'article 11, apartat 3, que passa a quedar redactat en els termes següents:

«3. L'estudi aeronàutic de seguretat ha d'incloure els requisits de seguretat per operar a la zona d'espai aeri associat a l'aeròdrom objecte d'estudi, inclosos quan correspongui els requisits tecnicooperatius a què es refereix l'article 5 bis, lletra a), 1r, i lletra b), i ha de delimitar la zona FIZ, l'ATZ o el volum d'espai aeri associat a l'aeròdrom que es proposa o, si s'escau, l'equivalent d'acord amb el que preveuen els annexos VIII i IX, segons sigui el cas, així com els procediments operacionals i la proposta de cartes aeronàutiques corresponents a l'aeròdrom.

En els supòsits de l'article 5 bis, lletra a), l'estudi aeronàutic de seguretat ha d'establir el nombre màxim d'operacions de transport aeri comercial de passatgers que es poden realitzar per hora i les ha de dimensionar de manera que es garanteixi el compliment del que disposa l'annex VIII, lletra c).»

Nou. S'introdueixen les modificacions següents a l'article 12:

a) Es modifica l'apartat 2, primer paràgraf, que passa a tenir la redacció següent:

«2 Correspon al ministre de Foment, a proposta de la Direcció General d'Aviació Civil, la designació de l'aeròdrom com a aeròdrom AFIS i la seva revocació, i a la Comissió interministerial entre Defensa i Foment (CIDEFO), l'establiment i, si s'escau, la modificació de l'espai aeri FIZ associat a la infraestructura. El termini màxim de tramitació d'aquests procediments és de sis mesos.»

b) Es modifica l'apartat 3, primer paràgraf, que passa a quedar redactat en els termes següents:

«3. Correspon a la Direcció General d'Aviació Civil la designació del proveïdor de serveis AFIS en els aeròdroms civils d'ús públic designats per prestar serveis AFIS en l'espai aeri associat FIZ, així com la seva revocació.»

c) S'addiciona un nou apartat 4, amb la redacció següent:

«4. Correspon a la Comissió interministerial entre Defensa i Foment (CIDEFO) l'establiment a l'espai aeri associat a l'aeròdrom de la zona de trànsit d'aeròdrom (ATZ), a sol·licitud del gestor de la infraestructura.»

Deu. Es modifica l'article 13, apartat 1, lletra h), i apartat 2, que queden redactats de la manera següent:

«h) Disposar de l'equipament operatiu necessari a la dependència AFIS o acordar la seva disposició per part del proveïdor designat AFIS, tenint en compte el que estableix l'apartat 5 de l'annex II. En els supòsits que preveu l'article 5 bis, disposar de l'equipament operatiu necessari a l'aeròdrom, tenint en compte el que s'estableix, respectivament, als annexos VIII i IX, d'acord amb la normativa nacional i comunitària que sigui aplicable, en particular en matèria de regles de l'aire,

disposicions operatives per als serveis i procediments de navegació aèria i requisits de per als proveïdors de serveis de navegació aèria.»

«2. Així mateix, el gestor de l'aeròdrom és responsable d'implementar les accions de seguiment necessàries per garantir que es mantenen les condicions determinants del resultat de l'estudi aeronàutic de seguretat, tant en el cas en què hagi conclòs en la necessitat i suficiència del servei AFIS com en els supòsits previstos a l'article 5 bis, en particular fent un seguiment continuat del nombre de moviments, nombre d'operacions IFR i VFR, així com del nombre i tipus d'aeronaus que operen a l'aeròdrom.

En cas que a l'aeròdrom hi hagi un proveïdor designat AFIS i, si s'escau d'acord amb el que preveu l'article 12, un proveïdor designat per a la provisió de serveis de control de trànsit aeri, aquest seguiment l'han de fer conjuntament el gestor de l'aeròdrom i els proveïdors designats per a la prestació de serveis de trànsit aeri a la infraestructura esmentada. L'estadística de les operacions i les dades rellevants associades han d'estar a disposició dels serveis d'inspecció de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.»

Onze. S'addiciona una nova disposició addicional cinquena, amb la redacció següent:

«Disposició addicional cinquena. *Designació de proveïdors de serveis de control de trànsit d'aeròdrom.*

Correspon a la Direcció General d'Aviació Civil designar el proveïdor de serveis de control de trànsit aeri d'aeròdrom, a proposta del gestor aeroportuari, així com la seva revocació.»

Dotze. S'addicionen dos nous annexos, VIII i IX, amb la redacció següent:

«ANNEX VIII

Requisits tecnicooperatius dels aeròdroms d'ús públic per a la realització d'operacions de transport aeri comercial de passatgers sense serveis de trànsit aeri d'aeròdrom

Les operacions de transport comercial de passatgers sense serveis de trànsit aeri d'aeròdrom, d'acord amb el que preveu l'article 5 bis, lletra a), estan subjectes al compliment dels requisits tecnicooperatius següents:

a) A l'ATZ associat a l'aeròdrom únicament es poden realitzar operacions d'acord amb les regles de vol visual (VFR).

b) Les operacions de transport aeri comercial de passatgers s'han de realitzar, en tot cas, en condicions meteorològiques de vol visual (VMC) i, com a màxim, de l'orto a l'ocàs.

c) A l'ATZ hi ha d'haver preferentment una única aeronau realitzant operacions de transport aeri comercial de passatgers i el gestor aeroportuari s'ha d'assegurar que, com a màxim, en un 5% dels casos hi hagi més d'una operació de transport aeri comercial de passatgers operant simultàniament a l'ATZ.

d) La infraestructura ha de disposar d'una freqüència aeronàutica que garanteixi la cobertura de les comunicacions a l'ATZ i als seus voltants, i que permeti que les aeronaus puguin intercanviar la informació operacional necessària. Les radiocomunicacions s'han d'efectuar en un idioma únic, establert pel gestor de la infraestructura, tenint en compte les característiques del trànsit de l'aeròdrom.

e) Sobre la base de l'estudi aeronàutic de seguretat elaborat pel gestor aeroportuari, aquest ha d'establir els procediments de coordinació que corresponguin amb el proveïdor o proveïdors de serveis de navegació aèria designats a l'espai aeri adjacent a l'ATZ, si n'hi ha.

f) Els vols de transport aeri comercial de passatgers han de presentar el pla de vol corresponent.

g) La informació rellevant per a les operacions de transport aeri comercial de passatgers ha d'estar publicada a la Publicació d'Informació Aeronàutica (AIP), entre d'altres:

1r Horari de l'aeròdrom/heliport.

2n Instal·lacions i serveis disponibles.

3r Freqüències aeronàutiques i idioma de les radiocomunicacions.

4t Cartes aeronàutiques (VAC).

5è Presència d'ocells.

6è Procediments operatius locals, entre d'altres, la fraseologia particular dels procediments de comunicació locals, la maniobra o les maniobres a realitzar prèvies al circuit de trànsit de l'aeròdrom i sentit d'aquest, la velocitat màxima, els mecanismes per fomentar la distribució de la informació de les condicions operatives de l'aeròdrom en la freqüència aeronàutica i els procediments locals de moviment en terra.

h) L'aeròdrom disposa dels mitjans necessaris per distribuir la informació aeronàutica, els plans de vol i la informació meteorològica subministrada per un proveïdor de serveis meteorològics certificat, i a aquest efecte s'han d'haver subscrit els acords pertinents amb el proveïdor esmentat.

i) En les franges horàries en què es prevegi posar l'aeròdrom a disposició d'operacions de transport aeri comercial de passatgers, no es poden realitzar operacions d'aeronaus ultralleugeres (ULM) i s'ha d'assegurar la segregació total per franges horàries dels trànsits comercials esmentats respecte a altres tipus d'operacions que s'executin a l'aeròdrom, com ara ULM, activitats esportives o velers, i a aquest efecte el gestor aeroportuari ha d'haver elaborat un pla de viabilitat.»

«ANNEX IX

Requisits tecnicooperatius per a la realització d'operacions sota regles de vol IFR per a assistència mèdica urgent, inclòs el trasllat d'òrgans per a trasplantament, quan sigui essencial un transport immediat i ràpid, fora de l'horari ATS publicat per a l'aeròdrom

Les operacions per a assistència mèdica urgent, inclòs el trasllat d'òrgans per a trasplantament, quan sigui essencial un transport immediat i ràpid, fora de l'horari ATS publicat per a l'aeròdrom, d'acord amb el que preveu l'article 5 bis, lletra b), estan subjectes al compliment dels requisits tecnicooperatius següents:

a) Les operacions d'evacuació mèdica urgent i trasllat d'òrgans per a trasplantament es poden dur a terme durant les 24 hores (H24), amb l'obtenció prèvia de l'autorització de l'operació pel gestor aeroportuari tant de sortida com d'arribada.

b) Dins de l'horari operatiu de l'aeròdrom, en les franges en què no es prestin serveis de trànsit aeri ATS, es pot realitzar una operació d'evacuació mèdica urgent, inclòs el trasllat d'òrgans per a trasplantament sota les regles de vol IFR, només si a l'aeròdrom i els seus voltants prevalen condicions meteorològiques de vol per instruments (IMC), i el gestor aeroportuari garanteix que no pot coexistir amb altres vols IFR/VFR.

c) A l'espai aeri associat a l'aeròdrom s'han establert els procediments instrumentals d'aproximació i sortida fins als punts predefinits a partir dels quals comença o finalitza el servei de trànsit aeri proporcionat pel proveïdor de trànsit aeri col·lateral i un volum d'espai aeri, si s'escau, coincident amb el volum d'espai aeri gestionat per la dependència ATS de l'aeròdrom, i s'han subscrit els acords

corresponents amb el proveïdor de serveis de control de trànsit aeri de l'espai aeri col·lateral que incloguin els procediments instrumentals esmentats. Aquest volum d'espai aeri associat a l'aeròdrom ha de complir el següent:

- 1r Ha de contenir els procediments instrumentals anteriorment esmentats;
- 2n S'ha de designar com a classe d'espai aeri G;
- 3r Ha de ser un ATZ, llevat que les dimensions del volum d'espai aeri esmentat siguin tals que aconsellin establir un ATZ més petit i un volum addicional fins a abastar la totalitat dels procediments instrumentals a què es refereix l'apartat 1r.

d) La infraestructura ha de disposar d'una freqüència aeronàutica que garanteixi la cobertura de les comunicacions en el volum d'espai aeri definit a l'apartat c) i en els seus voltants, i que permeti que les aeronaus que operin en la zona esmentada puguin intercanviar la informació operacional necessària.

e) Les radiocomunicacions s'han d'efectuar en un idioma únic, establert pel gestor aeroportuari, tenint en compte les característiques de l'aeròdrom.

f) El gestor aeroportuari ha d'establir, en coordinació amb el proveïdor de serveis ATS de l'espai aeri col·lateral, els procediments operacionals necessaris que garanteixin la prestació efectiva i segura del servei. Ha de dur a terme, com a mínim, els següents:

- 1r Procediment de localització dels recursos necessaris.
- 2n Procediments operatius i de comunicacions en coordinació amb el pilot, amb l'operador o amb l'organisme responsable de l'operació, i amb aquest efecte s'han d'haver subscrit els acords pertinents.
- 3r Procediments operatius i de comunicacions en coordinació amb el proveïdor de serveis de trànsit aeri col·lateral, i amb aquest efecte s'han d'haver subscrit els acords pertinents amb el proveïdor esmentat.
- 4t Procediment de moviments en terra.
- 5è Procediment per garantir que no pot coincidir més d'un trànsit d'aquest tipus (operacions IFR per a assistència mèdica urgent fora d'horari operatiu) simultàniament dins de la zona d'espai aeri definida a l'anterior apartat c).

g) S'han de publicar a l'AIP:

1r Els procediments operatius locals en relació amb les operacions per a assistència mèdica urgent, inclòs el trasllat d'òrgans per a trasplantament, i s'han d'indicar explícitament els criteris de prioritat en l'operació en relació amb aquest tipus de vols.

- 2n L'estructura de l'espai aeri associat a l'aeròdrom.
- 3r L'absència de servei ATS, quan sigui aplicable.
- 4t Que es permeten aquest tipus d'operacions.
- 5è L'ús obligatori de ràdio a la zona d'espai aeri definit a l'apartat c) anterior, la freqüència aeronàutica obligatòria i l'idioma a utilitzar en les radiocomunicacions.
- 6è El procediment de paralització d'operacions, entre d'altres, limitacions en RVR.
- 7è El procediment de fallada de comunicacions.
- 8è Qualsevol altra informació que afecti directament els usuaris i requereixi el seu coneixement.

h) Les operacions d'aproximació ILS queden limitades a CAT I.

i) L'aeròdrom ha de disposar dels mitjans necessaris per distribuir la informació següent:

- 1r Informació meteorològica necessària per a l'operació subministrada per un proveïdor de serveis meteorològics certificat, i amb aquest efecte ha d'haver subscrit els acords pertinents amb aquest proveïdor.

- 2n Informació relativa a l'estat de les instal·lacions CNS
- 3r Informació relativa a les condicions operatives de l'aeròdrom
- 4t Informació de moviments en superfície
- 5è Informació aeronàutica i de plans de vol

j) El gestor aeroportuari ha de definir el personal mínim necessari per a l'obertura de l'aeròdrom i ha de garantir el seu servei fora de l'horari operatiu de l'aeròdrom.

k) El gestor aeroportuari ha d'identificar i disposar de les instal·lacions CNS i sistemes d'il·luminació aeroportuaris necessaris per portar a terme les operacions.

l) En les franges horàries en què es prevegi posar l'aeròdrom a disposició d'operacions per a assistència mèdica urgent, inclòs el trasllat d'òrgans per a trasplantament, quan sigui essencial un transport immediat i ràpid, no s'han de poder realitzar operacions d'aeronaus ultralleugeres (ULM).»

Disposició transitòria única. *Normes transitòries.*

Els gestors dels aeròdroms civils d'ús públic on es realitzin les operacions a què es refereix l'apartat set de l'article únic d'aquest Reial decret disposen de quatre mesos des de la seva entrada en vigor per a la realització dels estudis aeronàutics de seguretat.

Disposició final única. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 23 de desembre de 2016.

FELIPE R.

La vicepresidenta del Govern i ministra de la Presidència i per a les Administracions Territorials,
SORAYA SÁENZ DE SANTAMARÍA ANTÓN