

I. DISPOSICIONS GENERALS

CAP DE L'ESTAT

5983 *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.*

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegeu i entengueu aquesta Llei.

Sapigueu: Que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono.

PREÀMBUL

I

L'anàlisi de la manera en què exerceix la funció de proveïdor de serveis de trànsit aeri l'entitat pública empresarial Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), actual i únic proveïdor dels serveis esmentats, portada a terme recentment tant per la Direcció General d'Aviació Civil com per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, ha revelat una sèrie d'importants deficiències organitzatives i falta d'eficiència econòmica en l'ens públic que evidencien les clares dificultats que actualment té AENA per garantir tant la continuïtat en la prestació dels serveis de trànsit aeri com la seva sostenibilitat econòmica i financera.

La Direcció General d'Aviació Civil ha posat de manifest que els actuals costos de navegació aèria d'AENA són els més elevats de l'entorn europeu. Els informes emesos pel centre directiu esmentat assenyalen una desviació gradual de les magnituds econòmiques d'AENA, que s'està traduint en un continu increment dels costos de prestació del servei, en una baixa productivitat per controlador i en l'increment desmesurat dels costos d'aquests empleats públics en comparació dels restants controladors europeus, fins a fer de la tarifa nacional que es cobra a les companyies aèries la més cara d'Europa, i del cost per hora de controlador aeri, el més car del continent.

Per la seva banda, la Intervenció General de l'Administració de l'Estat ha anat posant de manifest des de l'any 2002, en els seus successius informes d'auditoria de comptes, que els increments retributius dels controladors al servei d'AENA es realitzen sense les autoritzacions preceptives. En concret, a l'informe corresponent a l'exercici 2008, la Intervenció General afirma que «la retribució mitjana real per controlador va pujar el 2007 a 304.874 euros i excedeix en 210.316 euros la que resultaria d'actualitzar amb els corresponents IPC anuals la retribució de 1999 (...). En els últims exercicis aquests increments incideixen significativament en les tarifes de ruta, que el 2008 van ser les més cares d'Europa.»

Efectivament, AENA ha reconegut que els elevats costos de navegació aèria es deuen fonamentalment als costos de personal. En concret, obeeixen a l'obligació d'abonar com a hores «d'ampliació laboral», d'un valor que és 2,65 vegades el de l'hora ordinària, una quantitat d'hores que, si bé formen part de la seva jornada habitual, estan formalment configurades com de lliure acceptació pels controladors en una sèrie de pactes extraestatutaris subscrits per AENA amb ells, hores que ni han estat incorporades al Conveni col·lectiu, ni han estat autoritzades d'acord amb el que preveuen les lleis de pressupostos generals de l'Estat de cada any.

En aquest aspecte, es pot assenyalar que els controladors de trànsit aeri al servei d'AENA són empleats públics que presten un servei públic essencial per a la nostra societat, com és el control del trànsit aeri. El seu caràcter d'empleats públics determina, així mateix,

una subjecció especial als principis i les normes que l'Estat dicti per a la regulació de la prestació dels serveis esmentats. Al mateix temps, la naturalesa jurídicopública de la seva relació laboral determina que els seus acords col·lectius s'hagin d'ajustar als principis i les regles que conté l'Estatut bàsic de l'empleat públic i al que disposen, pel que fa a les seves retribucions, les lleis de pressupostos de cada any, que condicionen la subscripció de convenis, pactes o instruments similars dels quals derivin increments retributius a l'existència d'un informe previ i favorable del Ministeri d'Economia i Hisenda.

Per conveni col·lectiu, els controladors al servei d'AENA tan sols estan obligats a realitzar 1.200 hores ordinàries de feina, que són clarament insuficients per a la dimensió del nostre sistema de navegació aèria. La resta d'hores necessàries per garantir la continuïtat en la prestació del servei, amb una mitjana de 600 hores per controlador, les realitzen de forma habitual i de manera programada els mateixos controladors amb tres mesos d'antelació, de tal manera que, en la pràctica, treballen unes 1.800 hores de mitjana, de les quals entre un trenta-tres i un cinquanta per cent són de descans. A més, les 600 hores esmentades tenen artificialment la condició de voluntàries i s'abonen irregularment a un preu molt més alt del que preveu l'Estatut dels treballadors per a les hores extraordinàries, fet que és la causa principal de l'encariment desmesurat del cost del servei.

La principal font de les dificultats que afronta AENA a l'hora de garantir la continuïtat en la prestació del servei de trànsit aeri deriva de la translació del conjunt de les facultats inherents al poder de direcció de l'empresa als seus controladors que ha tingut lloc en virtut dels drets que se'ls van reconèixer en el I Conveni col·lectiu professional subscrit el 1999. D'aquesta manera, són els mateixos controladors al servei d'AENA, i no l'entitat esmentada, els qui decideixen qüestions essencials per al seu funcionament que minven decisivament la seva capacitat operativa i organitzativa com a responsable de la prestació dels serveis de navegació aèria, com ara la determinació de la configuració operativa dels aeròdroms i de les seves instal·lacions i serveis tècnics, o la fixació del personal necessari per a la prestació dels serveis, amb la facultat inherent d'organització dels seus torns de treball, horaris i descansos.

Hi ha altres elements del Conveni col·lectiu que també posen en perill la continuïtat en la prestació del servei, com ara, essencialment, la possibilitat d'obtenir una llicència especial retribuïda en complir els cinquanta-dos anys. Aquesta llicència permet al treballador deixar de treballar cobrant el salari ordinari fix i encara que això pertorbi greument la continuïtat i sostenibilitat del servei.

Tenint en consideració tot això, la Direcció General d'Aviació Civil arriba a la conclusió que actualment AENA, tant pel que fa a la seva organització, poder de direcció i jornades de treball com quant als costos de navegació aèria que genera, té serioses dificultats per complir els reglaments comunitaris del «Cel únic europeu».

En aquest sentit, el Reglament 2096/2005/CE, de 20 de desembre, pel qual s'estableixen requisits comuns per a la prestació de serveis de navegació aèria, imposa als proveïdors d'aquests serveis el deure de ser capaços de prestar serveis de manera segura, eficaç, continuada i sostenible econòmicament i financerament, i l'obligació d'ajustar-se a un nivell raonable de demanda general en un espai aeri determinat. Igualment, la norma esmentada disposa que el proveïdor ha d'establir i gestionar la seva organització d'acord amb una estructura que doni suport a una prestació segura, eficaç i continuada dels serveis.

De la mateixa manera, la necessitat de reduir els costos del sistema de navegació aèria esdevé més urgent, si és possible, després de la recent adopció del Reglament 1070/2009/CE, de 21 d'octubre, que modifica el primer paquet reglamentari del Cel únic europeu i pel qual s'estableix un sistema d'avaluació del rendiment dels proveïdors de serveis de navegació aèria. EUROCONTROL ja ha assenyalat que la situació actual d'AENA, particularment en matèria de cost-eficiència, dona uns resultats tan allunyats de la mitjana europea que impossibiliten, en el cas que es mantingui invariada, l'assoliment dels objectius que la Comissió Europea fixarà per a la xarxa de gestió del trànsit aeri a partir de 2011, amb les indesitjables conseqüències que això ocasionarà no només per a

Espanya, sinó per a tota la xarxa europea, atesa la importància del nostre país en el trànsit aeri continental.

Els reglaments comunitaris reguladors del denominat Cel únic europeu exigeixen també que hi hagi una diferenciació clara entre els diversos agents que intervenen en el camp de la navegació aèria i la gestió aeroportuària, i requereixen que la nostra regulació diferenciï clarament entre els òrgans reguladors, de supervisió de la seguretat i de gestió d'infraestructures i serveis. Aquesta diferenciació ha estat difusa en el nostre ordenament, en la mesura que AENA, com a entitat única encarregada de la gestió aeroportuària i la navegació aèria, ha estat dotada de facultats administratives que han de correspondre a l'autoritat. Per això, és necessari que, de conformitat amb la normativa comunitària, es marqui la diferenciació entre: 1) un organisme regulador que determini la política aeroportuària i de navegació aèria i representi l'Estat davant organismes internacionals i de la Unió Europea; 2) una autoritat administrativa de supervisió que vigili i garanteixi el compliment de les regles i normes de seguretat i; 3) una sèrie de proveïdors de serveis aeroportuaris o de navegació aèria, sotmesos a la supervisió, inspecció i potestat sancionadora de l'autoritat de supervisió.

En el cas espanyol, després de la creació de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria i la seva diferenciació de la Direcció General d'Aviació Civil, hem d'entendre que l'organisme regulador i director de la política aeronàutica és la Direcció General, i que les tasques de supervisió i inspecció de la seguretat corresponen a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria com a autoritat nacional de supervisió, a la qual correspon, igualment, la competència sancionadora. Per la seva part AENA, com a gestor aeroportuari o proveïdor de serveis de navegació aèria, de la mateixa manera que qualsevol altre gestor aeroportuari o proveïdors de serveis de navegació aèria que puguin començar la seva activitat a Espanya, s'ha d'entendre sotmès, en tot cas, a les facultats reguladores de la Direcció General d'Aviació Civil i, especialment, a la competència inspectora, supervisora i sancionadora de l'Agència Estatal de Seguretat.

Posada de manifest aquesta situació a l'entitat pública, AENA ha argumentat que, malgrat els seus constants intents de solucionar les deficiències advertides per mitjà de la negociació col·lectiva, la via esmentada ha resultat infructuosa.

En efecte, des del 31 de desembre de 2004, data en què va finalitzar la vigència del Conveni col·lectiu de controladors de trànsit aeri, AENA ha intentat reiteradament modificar la situació descrita, i ha orientat les seves propostes dins de la negociació col·lectiva, entre d'altres aspectes, a la garantia de la continuïtat del servei, mitjançant la recuperació de la capacitat d'organització de la feina, a l'increment de la productivitat, i a l'ajust dels seus costos per aproximar-los a l'entorn europeu. A aquest efecte, ha mantingut amb la representació dels controladors, la Unió Sindical de Controladors Aeris (USCA), seixanta-cinc reunions de la mesa negociadora per al II Conveni col·lectiu. Davant de les deu propostes presentades per AENA, totes basades en els objectius derivats de la normativa del Cel únic europeu, USCA tan sols ha formulat sis propostes, l'última de les quals, presentada el 28 de gener de 2010, és una proposta de conveni col·lectiu completa que, resumidament, planteja condicions que no suposen una reducció del cost actual, inclou mesures que incrementen la productivitat però que s'acompanyen de la proposta simultània de nous conceptes retributius, no incorpora modificacions relatives als aspectes organitzatius i de gestió que el I Conveni col·lectiu va conferir als controladors, i proposa l'increment d'altres prestacions i la millora de les condicions d'accés a la jubilació. Aquesta circumstància, unida a l'ampli període de temps transcorregut, cinc anys, posen de manifest que la via negociadora no resulta per si sola suficient per subvenir al canvi que demanda sense més demora la realitat del mercat aeri internacional i dels serveis de navegació aèria en el context europeu.

La garantia de la seguretat i continuïtat en la prestació de serveis de trànsit aeri, la viabilitat econòmica del nostre sistema de navegació aèria en el marc europeu, així com el compliment dels requisits imposats pels reglaments comunitaris sobre Cel únic europeu, exigeixen que s'adoptin mesures immediates i urgents en relació amb l'entitat pública AENA. És necessari que l'ens públic, en primer lloc, recuperi el poder d'organització i

direcció de la seva activitat i, en segon lloc, pugui exigir al seu personal de control que realitzi les hores de feina que actualment està realitzant, i les retribueixi de conformitat amb la seva autèntica naturalesa, és a dir, com a hores ordinàries de feina.

A més de tot el que s'ha exposat anteriorment, la Direcció General d'Aviació Civil ha posat de manifest que, si bé les mesures anteriors són essencials per garantir la continuïtat i sostenibilitat del nostre sistema de navegació, el nou marc regulador europeu i l'evolució dels serveis de trànsit aeri exigeixen una reestructuració del nostre actual sistema de navegació aèria que el doti d'estabilitat i garanties de futur.

D'una banda, AENA presta serveis de control en aeròdroms d'escàs volum de trànsit en els quals és factible que el trànsit aeri es realitzi mitjançant els denominats serveis d'informació de vol d'aeròdrom (AFIS), tal com té establert l'Organització Internacional d'Aviació Civil (OACI). Aquests serveis d'informació de vol, com que no requereixen controladors de trànsit aeri, són molt més eficients econòmicament i igualment segurs.

D'altra banda, tal com exigeixen els reglaments de Cel únic europeu, és necessari permetre que altres proveïdors de serveis, degudament certificats per una autoritat europea de supervisió, puguin prestar serveis de control de trànsit aeri en els nostres aeròdroms. Amb això, a més de complir els requisits comunitaris, s'introdueix la competència en aquest sector, la qual cosa, necessàriament, ha de produir una millora en les condicions tècniques i econòmiques en què es presten aquests serveis.

La substitució dels serveis de control en els aeròdroms de menys volum pel sistema AFIS i l'entrada de nous proveïdors de serveis en règim de competència a la resta d'aeroports han de permetre que AENA pugui reorganitzar millor els seus recursos humans i materials i garantir d'una manera més eficaç i eficient la prestació dels serveis de trànsit aeri en ruta o zona, àmbit en el qual ha acreditat una qualificació tècnica excel·lent i que ha de conservar en tot cas per la seva vinculació a la sobirania de l'Estat.

És, per tant, voluntat del Govern garantir i potenciar la prestació de serveis de navegació aèria en ruta per part d'AENA, atesa la seva presència destacada en diverses iniciatives del Cel únic europeu, com el projecte Galileu o el programa SESAR. Per contra, es considera necessari per a la sostenibilitat del nostre sistema permetre l'entrada de nous proveïdors de serveis en el control de trànsit aeri que es porta a terme en els aeròdroms.

Finalment, s'ha de tenir en consideració que la reestructuració del nostre sistema de navegació aèria obliga AENA a anar adaptant-se al nou marc jurídic, adaptació que forçosament ha de ser progressiva i ordenada per tal de garantir la seguretat i continuïtat en la prestació dels serveis de trànsit aeri.

II

En virtut de tot el que s'ha exposat, és necessari i urgent adoptar les mesures imprescindibles que possibilitin, d'una banda, l'obertura de la prestació de serveis de navegació aèria a nous proveïdors certificats i, d'una altra, la modificació transitòria de certes condicions laborals dels controladors d'AENA per garantir que l'entitat, mentre continuï sent el proveïdor únic de serveis, sigui capaç de prestar-los de manera segura, eficaç, continuada i econòmicament sostenible, en tot el seu àmbit de competència.

Començant pel primer bloc de mesures que conté aquesta Llei, l'obertura a nous proveïdors certificats de serveis de navegació aèria, s'introdueixen un conjunt de disposicions reguladores d'aspectes essencials de la prestació d'aquests serveis aplicables al sector en conjunt. Així, en primer lloc, es declara la competència del Ministeri de Foment per designar els nous proveïdors de serveis, sempre que estiguin degudament certificats per una autoritat nacional de supervisió d'un estat membre de la Unió Europea. En el cas concret dels serveis de trànsit aeri d'aeròdrom, la designació s'ha d'efectuar a sol·licitud del gestor aeroportuari, que l'ha de cursar amb plena autonomia de decisió en funció de les característiques tècniques i econòmiques de l'aeroport i la normativa aplicable.

Així mateix, s'imposa, com a element essencial de la prestació dels serveis de trànsit aeri, l'obligació de tots els proveïdors de garantir-ne la realització de manera segura, eficaç, continuada i econòmicament i financerament sostenible. Conseqüentment, com a contrapartida necessària d'aquesta obligació, i per assegurar amb això que els proveïdors

de serveis la puguin complir, se'ls atribueixen en exclusiva i amb caràcter indisponible les facultats d'organització, planificació, direcció, gestió, supervisió i control de la seva prestació.

Seguidament, i ja que la seguretat és un dels objectius clau en la prestació dels serveis de trànsit aeri, és necessari establir determinades regles relatives al temps d'activitat i descans del personal dedicat al control del trànsit aeri. No obstant això, aquestes regles s'han de complementar mitjançant el seu desplegament reglamentari, amb la negociació prèvia amb els sindicats més representatius en l'àmbit estatal, per la qual cosa la disposició final tercera habilita el Govern perquè, mitjançant un reial decret, reguli els aspectes esmentats.

La importància que té el compliment pel proveïdor de serveis de navegació aèria de les obligacions de garantir la prestació segura, eficaç, continuada i econòmicament sostenible exigeix concretar d'una manera precisa el règim genèric d'infraccions i sancions que preveu la Llei de seguretat aèria 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria. Per això, l'article 4 de la Llei especifica que totes les obligacions que imposa el present text legal als proveïdors de serveis de navegació aèria formen part de les obligacions específiques enumerades a l'article 37 de la Llei de seguretat aèria i que, en conseqüència, en aplicació del que assenyala l'article 44 d'aquest mateix text legal, són sancionables per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria. Als criteris de graduació de les infraccions com a molt greus que preveu l'apartat tercer de l'article 44 s'hi ha d'afegir, tanmateix, una altra sèrie de criteris més ajustats a la realitat dels proveïdors de serveis de navegació aèria. Per això, es tipifiquen com a molt greus els incompliments que impedeixin o menyscabin la seguretat o la continuïtat en la prestació dels serveis. Al mateix temps, amb la finalitat d'obligar també el personal al servei dels proveïdors de trànsit aeri, es considera com a causa d'acomiadament disciplinari qualsevol actuació del seu personal que afecti negativament la seguretat o menyscabi de manera greu o reiterada l'eficàcia o la continuïtat del servei. Finalment, s'ha de tenir en compte que tots els proveïdors de serveis de trànsit aeri, inclòs AENA, han d'ajustar la seva activitat al nou enfocament preventiu de la seguretat operacional que l'Estat introduirà en el nostre ordenament jurídic mitjançant la propera modificació de la Llei de seguretat aèria, que regularà el Programa de seguretat operacional de l'Estat i introduirà la denominada doctrina de la «cultura justa de seguretat» o «just culture», en terminologia anglosaxona.

Aquestes mesures es completen amb les que conté la disposició addicional segona, que ordena el procés a través del qual han d'entrar nous proveïdors de trànsit aeri al mercat espanyol. Aquest procés s'inicia amb la implantació immediata, amb els corresponents estudis de seguretat previs, de serveis d'informació de vol d'aeròdrom (AFIS) en els de menys volum de trànsit, i ha de culminar amb la selecció, en funció de les característiques de l'aeròdrom i dels estudis de seguretat pertinents, dels nous proveïdors per als altres que es determinin per ordre del Ministeri de Foment.

De conformitat amb això s'imposen a AENA tres obligacions essencials: presentar els estudis de seguretat pertinents i iniciar els procediments de selecció de nous proveïdors de serveis en els terminis que s'indiquen; oferir un lloc de treball als controladors de trànsit aeri que estiguin prestant serveis a les dependències afectades pel procés; i continuar prestant els serveis de control de trànsit aeri fins que es produeixi l'inici efectiu de la prestació de serveis pels nous proveïdors.

El segon bloc de mesures comporta una modificació transitòria de certes condicions laborals dels controladors d'AENA per garantir la seva capacitat de prestació segura, suficient i continuada dels serveis de control de trànsit aeri, mentre s'implementi la reforma i continuï sent el proveïdor únic o majoritari d'aquests serveis. En aquest sentit, s'imposen exclusivament les modificacions que resulten inexcusables per assegurar que AENA sigui capaç de complir les seves obligacions com a proveïdor d'aquests serveis i pel temps mínim imprescindible.

Així, es disposa que, durant el termini de tres anys des de l'entrada en vigor de la present Llei, queda suspès el dret a obtenir la llicència especial retribuïda i, consegüentment, no s'ha de produir cap nova incorporació, hagi estat sol·licitada o no a l'entrada en vigor

d'aquesta Llei, a la situació esmentada, que permet als controladors deixar de treballar una vegada complerts els cinquanta-dos anys d'edat i continuar percebent el salari ordinari fix fins a arribar a l'edat de jubilació, sense que aquest privilegi estigui condicionat a les necessitats del servei, ni subjecte a la conformitat de l'ocupador. La negació de noves incorporacions a una situació tan singular durant el termini de tres anys des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei és del tot imprescindible perquè AENA pugui seguir disposant d'un nombre suficient de controladors per complir les seves obligacions com a proveïdor d'aquests serveis, mentre conclou el procés de reforma adreçat a l'obertura de la prestació de serveis de navegació aèria a nous proveïdors certificats. És més, si no s'impedeix temporalment la sortida dels controladors d'AENA cap a l'esmentada situació de llicència especial retribuïda, es posaria en greu risc la continuïtat i la seguretat de la prestació dels serveis de trànsit aeri, i amb aquesta la viabilitat del conjunt de les mesures que estableix aquesta Llei.

Pel que fa a la jornada dels controladors de trànsit aeri que presten serveis a AENA, està acreditat que aquests controladors han realitzat de manera efectiva una jornada de 1.744 hores el 2006, 1.799 el 2007, 1.802 el 2008 i 1.750 el 2009.

Doncs bé, amb la finalitat igualment d'assegurar la sostenibilitat i continuïtat en la prestació dels serveis esmentats, s'estableix que tots els empleats públics que porten a terme funcions de control de trànsit aeri al servei d'AENA han de realitzar de manera inexcusable la jornada necessària per garantir la continuïtat i sostenibilitat esmentada. A aquests efectes, es disposa que la jornada màxima necessària és la mitjana de l'efectivament realitzada pels controladors de trànsit aeri al servei d'AENA durant l'any 2009, que, com s'ha indicat, va ascendir, inclòs el temps de descans durant la jornada i les guàrdies localitzades i descomptant la previsió de 80 hores extres anuals, a 1.670 hores.

Finalment, i amb el mateix fonament que el que s'ha exposat respecte de les mesures anteriors, es faculta AENA, mentre no s'acordi i es publiqui un nou conveni col·lectiu, per acordar el desplaçament temporal dels seus treballadors fora del centre de treball de conformitat amb el que assenyala l'Estatut dels treballadors, si bé amb certes limitacions o garanties per als empleats públics afectats per aquestes mesures. També es faculta l'ens públic per canviar la jornada per necessitats del servei o per la variació dels horaris operatius de les dependències i modificar l'hora d'entrada d'un torn al centre de treball. Els períodes de gaudi de permisos, vacances i llicències s'han d'acomodar en tot cas a les necessitats del servei, tal com es dona amb caràcter general a totes les empreses i, finalment, resulta necessari que sigui l'ocupador i no l'empleat qui constati la possible falta d'adaptació d'un controlador a les modificacions tècniques o tecnològiques del seu lloc de treball, als efectes que siguin procedents, com ara, singularment, el seu pas a funcions no operatives de control de trànsit aeri.

La modificació transitòria de les condicions laborals dels controladors d'AENA que s'acaba d'exposar i que és la mínima i imprescindible per garantir els objectius que persegueix aquesta Llei, no és possible ni en el marc del I Conveni col·lectiu dels controladors d'AENA, ni en el marc de l'article 41 de l'Estatut dels treballadors. En efecte, si bé aquest precepte faculta la direcció de l'empresa per acordar les modificacions esmentades quan hi hagi raons econòmiques, tècniques, organitzatives o de producció provades, amb l'esgotament previ d'un període de consultes amb els representants legals dels treballadors, el Conveni col·lectiu dels controladors d'AENA exigeix a aquests efectes obtenir l'acord exprés de l'organització sindical. Doncs bé, en vista de la ruptura del procés negociador el dia 2 passat, ja no hi ha cap dubte sobre la impossibilitat de la via negociadora per arribar a aquest objectiu.

De conformitat amb tot el que s'ha exposat, s'incorporen a més certes mesures extraordinàries tendents a assegurar l'efectivitat del conjunt de les disposicions que estableix aquesta Llei i, per tant, la seguretat i continuïtat de la prestació dels serveis de trànsit aeri. En aquest sentit es faculta l'Agència Estatal de Seguretat Aèria per aprovar de manera immediata, de conformitat amb la normativa comunitària aplicable, els plans urgents de formació que siguin necessaris per facilitar l'obtenció de les corresponents llicències, habilitacions i anotacions d'unitat de controladors de trànsit aeri, en els quals

s'ha d'establir la convalidació dels coneixements i l'experiència del personal tècnic aeronàutic, com ara pilots o controladors.

Així mateix, es faculta l'Agència esmentada per certificar nous proveïdors de serveis de trànsit aeri de conformitat amb els reglaments comunitaris, utilitzant un procediment preferent i simplificat, i per certificar com a proveïdors de formació d'informació de vol els actuals proveïdors de formació de control de trànsit aeri, així com per convalidar els cursos de formació que hagin impartit ajustant-se a la normativa comunitària.

El conjunt de les mesures exposades no obsta per a la viabilitat de totes les altres que ja estan previstes a l'ordenament jurídic i que es puguin considerar d'aplicació necessària, entre d'altres, la que estableix l'article 4.4.a) de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.

Finalment, s'ha de subratllar l'efecte que tenen en l'economia nacional les mesures que preveu aquesta Llei en relació amb la situació de crisi que viu la nostra economia. Així, s'ha d'esmentar que l'objectiu immediat que persegueixen les mesures que estableix aquesta norma, la garantia de la prestació segura, eficaç, continuada i econòmicament sostenible dels serveis de trànsit aeri, respon, al seu torn, a un objectiu més ampli, que és la garantia del funcionament adequat del sector aeroportuari que, pel seu caràcter dinamitzador, és essencial per al desenvolupament i funcionament de la resta dels sectors productius i, especialment, del sector turístic. No es pot oblidar que la gestió adequada dels aeròdroms està directament condicionada per la del trànsit aeri, ja que la ineficiència dels sistemes de trànsit aeri afecta de manera immediata la capacitat aeroportuària, l'import de les taxes de navegació aèria, els costos suportats per les companyies aèries i, finalment, el preu que paguen els passatgers per volar en les companyies esmentades. És més, s'ha de destacar que, com a objectiu ulterior, no per això menys important, hi ha la garantia del dret fonamental a la lliure circulació dels ciutadans, que no es pot veure menyscabat per les disfuncionalitats i les rigideses d'un model concret de prestació de serveis de navegació aèria com l'existent a AENA en el moment de l'aprovació d'aquesta Llei.

Article 1. *Designació de proveïdors civils de servei de trànsit aeri.*

1. Els serveis de trànsit aeri de control d'àrea i control d'aproximació, així com els d'informació de vol, d'alerta i d'assessorament associats als volums d'espai aeri en els quals es presten aquests serveis, els continua prestant directament l'entitat pública empresarial Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), com a entitat designada per a aquesta funció.

2. Correspon al Ministeri de Foment designar, dins de blocs específics d'espai aeri, proveïdors civils de serveis de trànsit aeri d'aeròdrom degudament certificats per una autoritat nacional de supervisió de la Unió Europea. La resolució de designació ha d'especificar els requisits tècnics i operatius que el proveïdor de serveis ha de complir per iniciar l'activitat d'acord amb la normativa comunitària. La designació per part del Ministeri de Foment ha d'anar precedida d'un informe de la comunitat autònoma afectada en cas que es tracti de designar nous proveïdors de trànsit aeri d'aeròdrom per a aeroports de competència autonòmica.

3. La designació del proveïdor de serveis de trànsit aeri d'aeròdrom pel Ministeri de Foment s'ha de fer a proposta del gestor aeroportuari. La proposta ha de concretar el tipus de serveis de trànsit aeri que sol·licita per a l'aeròdrom, d'acord amb les seves característiques tècniques i econòmiques i la normativa aplicable, així com, si s'escau, l'empresa o entitat proveïdora.

La proposta del gestor aeroportuari forma part del seu poder d'organització, sense que en cap cas tinguin caràcter vinculant per a aquell ni els informes que hagin d'acompanyar la seva proposta, ni els acords o pactes que l'hagin de precedir, sigui quina sigui la norma que els va establir o els exigeixi.

L'inici en la prestació de serveis per part del proveïdor de serveis de trànsit aeri designat requereix en tot cas la supervisió prèvia i l'informe favorable per part de l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.

4. Les tasques que no siguin pròpiament de trànsit aeri, com la direcció de plataforma, les pot realitzar directament el gestor aeroportuari o encomanar-les als proveïdors civils de serveis de trànsit aeri d'aeròdrom.

Article 2. *Garantia en la prestació de serveis de trànsit aeri.*

1. El proveïdor civil de serveis de trànsit aeri designat per a un bloc específic d'espai aeri està obligat a garantir la prestació segura, eficaç, continuada i sostenible econòmicament i finançament dels serveis esmentats, que no pot ser reduïda o suspesa sense l'autorització prèvia de l'autoritat competent.

L'obligació que estableix el paràgraf anterior comprèn, així mateix, l'obligació d'assegurar l'adequada coordinació tècnica i operativa amb altres proveïdors de serveis de trànsit aeri i la posada a disposició dels proveïdors esmentats de la informació necessària per identificar els moviments de les aeronaus a l'espai aeri sota la seva responsabilitat.

2. Corresponen en exclusiva al proveïdor civil de serveis de trànsit aeri l'organització, planificació, direcció, gestió, supervisió i control de la prestació dels serveis esmentats.

A aquest efecte, el proveïdor civil de serveis queda facultat per adoptar les mesures que en cada cas siguin necessàries i, entre d'altres, les següents:

a) Determinar la configuració operativa de conformitat amb la demanda de trànsit i els condicionants tècnics i meteorològics concurrents.

b) Determinar les instal·lacions, els serveis tècnics i el personal necessari per a la prestació adequada de serveis de trànsit aeri, respectant les regles i els criteris de seguretat que estableixi a l'efecte l'autoritat competent.

c) Determinar la seva organització directiva mitjançant la identificació i valoració adequada dels llocs directius encarregats de les funcions de seguretat, qualitat, protecció i recursos financers i humans.

d) Efectuar la selecció i la formació d'unitat i continuada dels controladors de trànsit aeri.

e) Organitzar els torns, els horaris i els descansos del personal.

f) Vigilar i controlar la feina realitzat pel seu personal i imposar les sancions adequades en cas d'incompliment, d'acord amb la normativa aplicable.

3. Les facultats enumerades en aquest article són indisponibles per al proveïdor civil de serveis de trànsit aeri. En aquest sentit, cap lloc de treball o òrgan no pot tenir atribuïda o exercir cap funció que limiti o menyscabi l'exercici de les facultats esmentades, sense perjudici de les atribucions inherents a les llicències de controlador de trànsit aeri de conformitat amb el que estableix el Reial decret 1516/2009, de 2 d'octubre, pel qual es regula la llicència comunitària de controlador de trànsit aeri.

La disposició de manera voluntària per part del proveïdor de serveis d'aquestes facultats determina la revocació de la designació obtinguda de conformitat amb el que disposa l'apartat 2 de l'article 1.

Article 3. *Temps d'activitat i descans dels controladors civils de trànsit aeri.*

Per garantir la prestació segura dels serveis de trànsit aeri i el descans necessari dels controladors civils de trànsit aeri es disposa el següent:

1. La jornada a torns ha de tenir una durada no superior a dotze hores per servei.

2. El nombre d'hores extraordinàries no ha de ser superior a vuitanta l'any, de conformitat amb el que estableix l'Estatut dels treballadors.

3. El temps de descans durant la jornada ha de ser un vint-i-cinc per cent del temps de durada de la jornada diürna i un trenta-tres per cent de la durada de la jornada nocturna. No obstant això, a les torres de control monoposició els controladors han de tenir un descans d'una hora per servei.

Article 4. *Incompliments.*

1. Les obligacions imposades als proveïdors de serveis de trànsit aeri en virtut d'aquesta Llei tenen la consideració d'obligacions específiques dels proveïdors de serveis de navegació aèria als efectes del que estableixen els articles 37 i 44 de la Llei de seguretat aèria 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria. Les infraccions es consideren molt greus quan l'incompliment hagi impedit o menyscabat la seguretat o la continuïtat en la prestació dels serveis de trànsit aeri.

2. Els incompliments del personal al servei del proveïdor civil de serveis de trànsit aeri es qualifiquen de molt greus quan afectin negativament la seguretat o menyscabin de manera greu o reiterada l'eficàcia o la continuïtat de la prestació dels serveis, i donen lloc a les sancions que determina la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, i a les responsabilitats civils que siguin procedents.

Així mateix, aquestes conductes són causa d'acomiadament disciplinari per part del proveïdor de serveis de trànsit aeri. Si el proveïdor de serveis ha de tramitar un expedient previ a l'acomiadament disciplinari, l'acord d'incoació pot disposar la suspensió provisional de feina i sou del treballador afectat.

Disposició addicional primera. *Mesures extraordinàries.*

1. Per a la garantia de prestació segura i continuada dels serveis de navegació aèria l'Agència Estatal de Seguretat Aèria pot adoptar qualsevol de les mesures extraordinàries següents:

a) Aprovar de manera immediata, d'acord amb la normativa comunitària aplicable, els plans de formació que siguin necessaris per facilitar l'obtenció de les llicències, habilitacions i anotacions d'unitat de controladors de trànsit aeri que es requereixin. Els plans de formació que presentin els centres de formació han d'incloure cursos teòrics i pràctics i exercicis de simulació, si escau, i n'han de determinar la durada i el sistema d'avaluació mitjançant exàmens o mitjançant avaluació continuada. Aquests plans han de preveure la convalidació de coneixements bàsics de personal tècnic aeronàutic, com ara pilots i controladors, i s'ha de garantir en tot cas una avaluació adequada dels seus coneixements i capacitats.

b) Certificar nous proveïdors de serveis de trànsit aeri de conformitat amb els reglaments comunitaris, utilitzant un procediment preferent i simplificat que, en tot cas, ha de garantir el compliment dels requisits que estableixi la normativa aplicable.

c) Certificar com a proveïdors de formació de serveis d'informació de vol d'aeròdrom (AFIS) els actuals proveïdors de formació de control de trànsit aeri i convalidar els cursos de formació que hagin impartit ajustant-se a la normativa comunitària, amb l'acreditació prèvia de la suficiència i l'actualització dels ensenyaments a impartir.

2. L'entitat pública empresarial Aeroports Espanyols i Navegació Aèria i el personal al seu servei han de facilitar l'aplicació immediata del que preveu l'article 4.4.a) de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, sense que cap lloc de treball, òrgan directiu o organització en pugui dificultar o impedir l'efectivitat. L'incompliment d'aquesta obligació se sanciona de conformitat amb el que disposa l'article 4 de la present Llei, sense perjudici de les altres responsabilitats civils o penals que puguin correspondre.

3. Les mesures que preveu aquest article s'han d'adoptar prenent en especial consideració la necessitat de garantir la seguretat i continuïtat en la prestació de serveis de trànsit aeri a les Illes Canàries, les Illes Balears, Ceuta i Melilla.

Disposició addicional segona. *Serveis de trànsit aeri prestats per Aeroports Espanyols i Navegació Aèria.*

1. En els aeròdroms gestionats en l'actualitat per AENA els serveis de trànsit aeri els pot prestar aquesta entitat o qualsevol altre proveïdor de serveis de trànsit aeri degudament certificat per una autoritat nacional de supervisió de la Unió Europea.

2. En els dos mesos següents a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, AENA ha de presentar al Ministeri de Foment els estudis de seguretat que permetin identificar en quins aeròdroms dels que gestiona es comença a prestar el servei de trànsit aeri sota la modalitat de servei d'informació de vol d'aeròdrom (AFIS). El Ministeri de Foment ha de determinar mitjançant una ordre en quins aeròdroms es presta el servei d'informació de vol esmentat.

En el termini que estableixin les ordres esmentades, AENA, o el gestor aeroportuari que la succeeixi, de conformitat amb la Llei 31/2007, de 30 d'octubre, ha d'iniciar els procediments per a la selecció dels corresponents proveïdors civils de serveis d'informació de vol d'aeròdrom.

3. Per als aeròdroms que es determinin per ordre del Ministeri de Foment i en el termini que aquestes estableixin, AENA, o el gestor aeroportuari que la succeeixi, igualment ha d'iniciar els procediments per a la selecció de nous proveïdors civils de serveis de trànsit aeri d'aeròdrom, d'acord amb el que estableix la Llei 31/2007, de 30 d'octubre. En funció de les característiques de l'aeròdrom i dels estudis de seguretat pertinents, aquests serveis es poden prestar sota la modalitat de control o informació de vol, o totes dues, segons determinin les ordres ministerials esmentades.

4. Els controladors de trànsit aeri que prestaven serveis per a AENA a les dependències a les quals es refereixen els paràgrafs precedents, quan s'iniciï la prestació del servei pels nous proveïdors de serveis de trànsit aeri, poden optar, sempre en el marc de l'Estatut dels treballadors, entre acceptar el lloc de treball que els ha d'oferir AENA o donar per extingit el seu contracte de treball, amb el dret a percebre, en aquest últim cas, les indemnitzacions que siguin procedents, o bé, a voluntat del controlador, quedar subrogats en el nou proveïdor de serveis, de conformitat amb les condicions econòmiques i laborals aplicables a aquest nou proveïdor.

5. En els aeròdroms als quals es refereixen els apartats 2 i 3 de la present disposició AENA continua prestant els serveis de control de trànsit aeri fins que es produeixi l'inici efectiu de la prestació de serveis pels nous proveïdors.

Disposició addicional tercera. *Formació de personal de trànsit aeri.*

1. La societat estatal Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, SA, com a actual proveïdor de formació de trànsit aeri, ha de presentar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria els plans de formació que siguin necessaris per dotar el sistema del personal requerit per portar a efecte les disposicions que conté aquesta Llei.

Igualment, AENA ha de presentar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria els plans de formació d'unitat i de formació continuada que siguin necessaris per complementar els esmentats en el paràgraf anterior.

Els plans de formació que presenti la societat Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A., han d'incloure cursos teòrics i pràctics i exercicis de simulació, si escau, i n'han de determinar la durada i el sistema d'avaluació mitjançant exàmens o mitjançant avaluació continuada. Aquests plans han de preveure la convalidació de coneixements bàsics de personal tècnic aeronàutic, com ara pilots i controladors, i s'ha de garantir en tot cas una avaluació adequada dels seus coneixements i capacitats.

2. Els restants proveïdors civils de formació inicial poden presentar així mateix els plans de formació que considerin oportuns una vegada hagin estat degudament certificats com a proveïdors civils de formació. Aquests plans poden preveure la convalidació dels coneixements i l'experiència del personal tècnic aeronàutic, com ara pilots o controladors.

Disposició addicional quarta. *Limits a l'exercici de funcions operatives, situació de reserva activa i jubilació.*

1. Els controladors de trànsit aeri s'han de sotmetre de manera continuada a controls psicofísics d'acord amb la normativa aplicable que permetin constatar el manteniment de la seva capacitat per realitzar funcions operatives de control de trànsit aeri.

2. Els controladors de trànsit aeri que arribin als 57 anys d'edat deixen d'exercir funcions operatives de control de trànsit aeri, i el proveïdor de serveis els ha d'oferir un altre lloc de treball que no comporti l'exercici d'aquestes funcions. Aquest nou lloc de treball es retribueix d'acord amb les funcions que realitzi efectivament el controlador.

Quan el proveïdor de serveis no pugui oferir un lloc que no comporti funcions operatives de control de trànsit aeri de conformitat amb el que preveu el paràgraf anterior, el controlador passa a una situació de reserva activa fins que arribi a l'edat de jubilació forçosa.

La retribució corresponent a la situació de reserva activa s'acorda mitjançant la negociació col·lectiva amb els representants dels treballadors.

La percepció d'aquesta retribució és incompatible amb qualsevol altra feina per compte propi o d'altri, excepte la realització de tasques de formació aeronàutica o tasques d'inspecció aeronàutica en l'àmbit de la Unió Europea. La realització d'una altra feina per compte propi o d'altri suposa la rescissió de la relació contractual amb el proveïdor de serveis de trànsit aeri per renúncia del treballador.

El controlador que es trobi en situació de reserva activa continua donat d'alta en la Seguretat Social, i s'ha de contribuir de la mateixa manera que abans d'entrar en aquesta situació.

3. Els controladors civils de trànsit aeri s'han de jubilar de manera forçosa als 65 anys d'edat.

Disposició addicional cinquena. Integració dels costos dels serveis de trànsit aeri d'aeròdrom en els costos del gestor aeroportuari.

1. El contracte que se subscriu entre el gestor aeroportuari i el proveïdor de serveis de trànsit aeri d'aeròdrom ha de determinar la contraprestació que ha d'abonar el primer al proveïdor de serveis esmentat.

2. El gestor aeroportuari pot repercutir als usuaris de l'aeroport els costos dels serveis de trànsit aeri d'aeròdrom d'acord amb el que estableix la normativa comunitària aplicable i sigui quin sigui la naturalesa jurídica de la contraprestació.

Si el gestor aeroportuari és l'ens públic AENA, els costos dels serveis de trànsit aeri d'aeròdrom, sigui quin sigui l'ens o entitat prestadora d'aquests serveis, s'integren en la quantia de la taxa d'aterratge que preveu l'article 11 de la Llei 14/2000, de 29 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, de conformitat amb el que a l'efecte estableixi la Llei de pressupostos generals de l'Estat.

Disposició addicional sisena. Enfocament preventiu de la seguretat i introducció de la doctrina de la cultura justa de seguretat.

En el termini de tres mesos el Govern ha d'aprovar un projecte de llei en el qual, a través de la regulació del Programa estatal de seguretat operacional, s'incorpori al nostre ordenament un enfocament preventiu de la seguretat operacional i la doctrina de la cultura justa de seguretat.

Disposició transitòria primera. Mesures transitòries en relació amb l'actual prestador de serveis de trànsit aeri.

Per garantir la seguretat, eficàcia, continuïtat i sostenibilitat econòmica de la prestació dels serveis de trànsit aeri i mentre es produeix l'obertura del mercat a nous proveïdors de serveis, a més de la resta de previsions d'aquesta llei, són aplicables al règim dels controladors civils de trànsit aeri al servei d'AENA les disposicions següents:

1. Fins que transcorrin tres anys des de l'entrada en vigor d'aquesta llei:

a) Queda suspès el dret a obtenir la llicència especial retribuïda, i no es pot produir cap nova incorporació, hagi estat sol·licitada o no, a la situació esmentada. Durant el

període de suspensió de la llicència especial retribuïda s'ha d'establir mitjançant un nou conveni col·lectiu el règim aplicable a aquesta llicència subjecte als paràmetres següents:

1. El pas a la situació de llicència especial retribuïda des dels 52 fins als 57 anys d'edat està determinat per la falta de capacitat psicofísica dels controladors de trànsit aeri, i comporta l'assignació de funcions no operatives de control de trànsit aeri.

2. Quan s'arribi als 57 anys d'edat és aplicable el règim que preveu l'apartat segon de la disposició addicional quarta.

3. Les retribucions que es pactin per a les situacions de llicència especial retribuïda o de reserva activa han de respectar el que assenyala el paràgraf segon de l'apartat 2.

4. En el cas que no s'assolís un conveni col·lectiu transcorregut el període de suspensió de 3 anys, s'ha d'aplicar el règim de la llicència especial retribuïda que preveuen els tres primers punts d'aquesta lletra.

b) Mentre no es porti a efecte el que assenyala la disposició final tercera, tots els empleats públics que exerceixin funcions de control de trànsit aeri al servei d'AENA han de realitzar de manera inexcusable la jornada necessària per garantir la continuïtat i sostenibilitat dels serveis esmentats.

A aquests efectes, la jornada no pot superar la mitjana de la realitzada efectivament pels controladors de trànsit aeri al servei d'AENA durant l'any 2009, descomptant la previsió de 80 hores extres anuals, que va ser de 1.670 hores, inclosos els períodes de descans durant la jornada, les guàrdies localitzades i els temps requerits per cobrir possibles incidències.

2. La jornada que han de realitzar els controladors de trànsit aeri al servei d'AENA d'acord amb el que assenyala l'apartat anterior es retribueix de conformitat amb el que s'acordi mitjançant la negociació col·lectiva i previ informe favorable del Ministeri d'Economia i Hisenda, i s'han de respectar en tot cas els paràmetres següents:

a) La negociació col·lectiva ha de partir de la retribució resultant del que assenyala el I Conveni col·lectiu professional subscrit el 1999, actualitzat a l'any 2010, de conformitat amb els percentatges d'incrementos retributius que estableix per al personal al servei del sector públic la Llei de pressupostos generals de l'Estat de cada any.

b) Per al personal en actiu al servei d'AENA a 5 de febrer de 2010, es pot acordar en la negociació col·lectiva un complement personal transitori no absorbible per adaptació a la nova jornada.

Tots els acords de contingut econòmic que s'aconsegueixin mitjançant la negociació col·lectiva estan supeditats a la consecució dels objectius d'adequació de les taxes de navegació aèria que preveu la disposició final segona d'aquesta Llei.

3. Des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei, i mentre no s'acordi i es publiqui un nou conveni col·lectiu, AENA queda facultada per:

a) Acordar el desplaçament temporal dels seus treballadors fora del centre de treball de conformitat amb el que disposa l'article 40 de l'Estatut dels treballadors, sempre que això sigui necessari per assegurar la seguretat i la continuïtat en la prestació del servei, per un període màxim d'un any i sense perjudici del dret a la percepció de les indemnitzacions per causa del desplaçament que siguin procedents.

b) Canviar la jornada per necessitats del servei o per la variació dels horaris operatius de la dependència, així com modificar l'hora d'entrada d'un torn en un centre de treball, de fins a una hora, sempre que no passin de dues les vegades que es faci en un any natural.

c) Aprovar i publicar els torns per mesos naturals i amb una antelació de deu dies.

d) Acomodar a les necessitats derivades de l'obligació de garantir la seguretat, eficàcia i continuïtat de la prestació del servei els períodes de gaudi de permisos, vacances i llicències, que queden subjectes a l'autorització prèvia d'AENA.

e) Constatar la possible falta d'adaptació d'un controlador a les modificacions tècniques o tecnològiques del seu lloc de treball, als efectes que escaiguin, i singularment, per establir el seu pas a funcions no operatives de control de trànsit aeri.

El nou lloc de treball es retribueix d'acord amb les funcions, operatives o no, que realitzi efectivament el controlador.

4. Així mateix, des de l'entrada en vigor d'aquesta Llei AENA pot contractar nous controladors de trànsit aeri sota qualsevol de les modalitats que preveu l'Estatut dels treballadors.

Disposició transitòria segona. *Supervisió per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.*

Durant els tres anys següents a l'entrada en vigor d'aquesta Llei, i sense perjudici de les funcions d'inspecció i supervisió que legalment té atribuïdes l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, aquesta Agència ha de supervisar de manera permanent el seu grau de compliment per AENA.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queda derogat el Reial decret llei 1/2010, de 5 de febrer, i totes les altres disposicions que s'oposin, contradiguin o resultin incompatibles amb el que disposa aquesta Llei.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquesta Llei es dicta a l'empara de la competència exclusiva que atribueix a l'Estat l'article 149.1.20a i 149.1.7a de la Constitució, en matèria de control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri i en matèria de legislació laboral.

Disposició final segona. *Adequació de les taxes de navegació aèria.*

1. Durant els anys 2010 a 2012 AENA ha de proposar una reducció progressiva de la taxa de ruta de manera que aquesta pugui quedar establerta per a l'any 2013 en la mitjana que resulti aplicable als cinc principals proveïdors de serveis europeus.

2. El Govern ha d'incloure en el projecte de Llei de pressupostos generals de l'Estat per als anys 2011 i 2012 les previsions pertinents de reducció de la taxa d'aproximació congruents amb l'eliminació del seu dèficit i amb l'objectiu de l'equiparació a la mitjana dels cinc grans països de la Unió Europea.

Disposició final tercera. *Desplegament reglamentari del temps d'activitat i descans en el sector dels serveis de trànsit aeri.*

1. Mitjançant un reial decret i amb la consulta prèvia als sindicats més representatius en l'àmbit estatal i a les organitzacions professionals sectorials, s'ha de regular el temps d'activitat i descans dels controladors de trànsit aeri.

Després de l'entrada en vigor del reial decret a què es refereix l'apartat anterior, tots els proveïdors de serveis de trànsit aeri designats pel Ministeri de Foment, inclòs l'ens públic Aeroports Espanyols i Navegació Aèria, han d'ajustar el temps d'activitat, descans i torns del personal al seu servei al que estableixi la norma esmentada.

2. L'incompliment de les regles sobre activitat i descans en el sector dels serveis de trànsit aeri es considera infracció aeronàutica als efectes del que assenyala la Llei de seguretat aèria 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.

Aquesta infracció es considera greu quan hagi afectat de manera greu i reiterada la continuïtat en la prestació del servei i molt greu quan hagi afectat la seguretat.

Una vegada que el reglament que preveuen els apartats anteriors s'hagi publicat i transcorreguts els períodes transitoris d'aplicació, queden derogades les previsions de l'article 3, a excepció del límit màxim de 80 hores extraordinàries de conformitat amb el que estableix l'Estatut dels treballadors.

Disposició final quarta. *Obligacions de reserva dels aeroports d'interès general no gestionats per AENA.*

Els aeroports que, havent estat declarats mitjançant l'ordre ministerial corresponent com d'interès general, no estan sent gestionats per AENA queden exempts de complir les obligacions de reserva que se'ls imposen en virtut de l'article tercer del Reial decret 2858/1981, de 27 de novembre, sobre qualificació d'aeroports civils.

Disposició final cinquena. *Entrada en vigor.*

Aquesta Llei entra en vigor el mateix dia de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Per tant,
Mano a tots els espanyols, particulars i autoritats, que compleixin aquesta Llei i que la facin complir.

Madrid, 14 d'abril de 2010.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,
JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO