

## I. DISPOSICIONS GENERALS

### CAP DE L'ESTAT

**5983** *Llei 9/2010, de 14 d'abril, per la qual es regula la prestació de servicis de trànsit aeri, s'establixen les obligacions dels proveïdors civils dels dits servicis i es fixen determinades condicions laborals per als controladors civils de trànsit aeri.*

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegem i entenguen esta llei.  
Sapieu: Que les Corts Generals han aprovat la llei següent i jo la sancione.

PREÀMBUL

I

L'anàlisi de la manera en què exercix la funció de proveïdor de servicis de trànsit aeri l'entitat pública empresarial Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), actual i únic proveïdor dels esmentats servicis, duta a terme recentment tant per la Direcció General d'Aviació Civil com per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, ha desvelat 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 a garantir tant la continuïtat en la prestació dels servicis de trànsit aeri, com la seua 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 per este centre directiu indiquen una gradual desviació de les magnituds econòmiques d'AENA, que es tradueix en un continu increment dels costos de prestació del servici, en una baixa productivitat per controlador i en l'increment desmesurat dels costos d'estos empleats públics en comparació amb la resta de 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 seua banda, la Intervenció General de l'Administració de l'Estat posa de manifest des de l'any 2002, en els successius informes d'auditoria de comptes, que els increments retributius dels controladors al servici d'AENA es fan sense les preceptives autoritzacions. En concret, en l'informe corresponent a l'exercici 2008, la Intervenció General afirma que «la retribució mitjana real per controlador va ser en 2007 de 304.874 euros i excedix en 210.316 euros la que resultaria d'actualitzar amb els corresponents IPC anuals la retribució de 1999 (...). En els últims exercicis estos increments estan incidint significativament en les tarifes de ruta, que en 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», el valor de les quals és de 2,65 vegades el de l'hora ordinària, una quantitat d'hores que, si bé formen part de la seua 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 sigut incorporades al conveni col·lectiu, ni han sigut autoritzades d'acord amb el que preveuen les lleis de pressupostos generals de l'Estat de cada any.

En relació amb esta qüestió, cal indicar que els controladors de trànsit aeri al servici d'AENA són empleats públics que presten un servici públic essencial per a la nostra societat, com és el control del trànsit aeri. El seu caràcter d'empleats públics determina,

així mateix, una especial subjecció als principis i normes que l'Estat dicte per a la regulació de la prestació dels dits servicis. Al mateix temps, la naturalesa juridicopública de la seua relació laboral determina que els seus acords col·lectius s'hagen d'ajustar als principis i regles continguts en l'Estatut Bàsic de l'Empleat Públic i al que disposen, pel que fa a les seues retribucions, les lleis de pressupostos de cada any, que condicionen la subscripció de convenis, pactes o instruments semblants dels quals deriven increments retributius a l'existència d'informe previ i favorable del Ministeri d'Economia i Hisenda.

Per conveni col·lectiu, els controladors al servici d'AENA tan sols estan obligats a realitzar 1.200 hores ordinàries de treball, que són clarament insuficients per a la dimensió del nostre sistema de navegació aèria. La resta d'hores necessàries per a garantir la continuïtat en la prestació del servici, 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 esmentades 600 hores tenen artificialment la condició de voluntàries i s'abonen irregularment a un preu molt més alt del previst en l'Estatut dels Treballadors per a les hores extraordinàries, la qual cosa és la causa principal de l'encariment desmesurat del cost del servici.

La principal font de les dificultats que afronta AENA a l'hora de garantir la continuïtat en la prestació del servici 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 reconeguts a estos en el I Conveni col·lectiu professional subscrit en 1999. D'esta manera, són els mateixos controladors al servici d'AENA, i no l'entitat, els qui decidixen aspectes essencials per al seu funcionament, que minven decisivament la seua capacitat operativa i organitzativa com a responsable de la prestació dels servicis de navegació aèria, com ara la determinació de la configuració operativa dels aeròdroms i de les seues instal·lacions i servicis tècnics, o la fixació del personal necessari per a la prestació dels servicis, 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 servici, com ara, essencialment, la possibilitat d'obtindre una llicència especial retribuïda en complir cinquanta-dos anys. Esta llicència permet al treballador deixar de treballar cobrant el salari ordinari fix i encara que això pertorbe greument la continuïtat i la sostenibilitat del servici.

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

En este sentit, el Reglament 2096/2005/CE, de 20 de desembre, pel qual s'establixen requisits comuns per a la prestació de servicis de navegació aèria, imposa als proveïdors d'estos servicis el deure de ser capaços de prestar servicis de manera segura, eficaç, continuada i sostenible econòmicament i financerament, ajustant-se a un nivell raonable de demanda general en un espai aeri determinat. Igualment, l'esmentada norma disposa que el proveïdor establirà i gestionarà la seua organització d'acord amb una estructura que permeta una prestació segura, eficaç i continuada dels servicis.

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'establix un sistema d'avaluació del rendiment dels proveïdors de servicis de navegació aèria. EUROCONTROL ja ha indicat que l'actual situació d'AENA, particularment en matèria de cost-eficiència, presenta uns resultats tan allunyats de la mitjana europea que impossibiliten, en el cas que es mantinga invariada, la consecució 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 sols 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 exigixen també que hi haja una clara diferenciació entre els diversos agents que intervenen en el camp de la navegació aèria i la gestió aeroportuària, i requereixen que la nostra regulació diferencie clarament entre els òrgans reguladors, de supervisió de la seguretat i de gestió d'infraestructures i servicis. Esta diferenciació ha sigut difusa en el nostre ordenament, en la mesura que AENA, com a entitat única encarregada de la gestió aeroportuària i la navegació aèria, ha sigut dotada de facultats administratives que han de correspondre a l'autoritat. Per això és necessari que, de conformitat amb la normativa comunitària, es marque la diferenciació entre: 1) un organisme regulador que determine la política aeroportuària i de navegació aèria i represente l'Estat davant d'organismes internacionals i de la Unió Europea; 2) una autoritat administrativa de supervisió, que vigile i garantisca el compliment de les regles i normes de seguretat; i 3) una sèrie de proveïdors de servicis 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 seua 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 li correspondrà, igualment, la competència sancionadora. Per la seua banda AENA, com a gestor aeroportuari o proveïdor de servicis de navegació aèria, igual que qualsevol altre gestor aeroportuari o proveïdors de servicis de navegació aèria que puguen començar la seua activitat a Espanya, s'ha d'entendre sotmés, 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 esta situació a l'entitat pública, AENA ha argumentat que, a pesar dels seus constants intents de solucionar les deficiències advertides per mitjà de la negociació col·lectiva, esta via 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, orientant les seues propostes dins de la negociació col·lectiva, entre altres aspectes, a la garantia de la continuïtat del servici, per mitjà de la recuperació de la capacitat d'organització del treball, a l'increment de la productivitat i a l'ajust dels seus costos per a aproximar-los a l'entorn europeu. Amb esta finalitat, 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. Enfront 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. Esta 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 a subvindre al canvi que demana sense més demora la realitat del mercat aeri internacional i dels servicis de navegació aèria en el context europeu.

La garantia de la seguretat i continuïtat en la prestació de servicis 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 el Cel Únic Europeu, exigixen que s'adopten mesures immediates i urgents en relació amb l'entitat pública AENA. És necessari que l'ens públic, en primer lloc, recupere el poder d'organització i direcció de la seua activitat i, en segon lloc, pugua exigir al seu personal de control que realitze les hores de treball que actualment està realitzant, retribuint-les d'acord amb la seua autèntica naturalesa, és a dir, com a hores ordinàries de treball.

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 a garantir la continuïtat i la sostenibilitat del nostre sistema de navegació, el nou marc regulador europeu i l'evolució dels servicis de trànsit aeri exigixen una reestructuració del nostre actual sistema de navegació aèria per a dotar-lo d'estabilitat i garanties de futur.

D'una banda, AENA presta servicis de control en aeròdroms d'escàs volum de trànsit en què resulta factible que el trànsit aeri es realitze per mitjà dels denominats servicis d'informació de vol d'aeròdrom (AFIS), tal com té establert l'Organització Internacional d'Aviació Civil (OACI). Estos servicis d'informació de vol, com que no requereixen controladors de trànsit aeri, resulten molt més eficients econòmicament i igualment segurs.

D'altra banda, tal com exigixen els reglaments del Cel Únic Europeu, és necessari permetre que altres proveïdors de servicis, degudament certificats per una autoritat europea de supervisió, puguen prestar servicis de control de trànsit aeri en els nostres aeròdroms. Amb això, a més de complir els requisits comunitaris, s'introduïx la competència en este sector, la qual cosa, necessàriament, haurà de produir una millora en les condicions tècniques i econòmiques en què es presten estos servicis.

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

És, per tant, voluntat del Govern garantir i potenciar la prestació de servicis de navegació aèria en ruta per part d'AENA, atesa la seua destacada presència en diverses iniciatives del Cel Únic Europeu, com el projecte Galileu o el programa SESAR. Al contrari, es considera necessari per a la sostenibilitat del nostre sistema permetre l'entrada de nous proveïdors de servicis en el control de trànsit aeri que es du a terme en els aeròdroms.

Finalment, s'ha de tindre en compte que la reestructuració del nostre sistema de navegació aèria obligarà AENA a anar adaptant-se al nou marc jurídic, adaptació que forçosament ha de ser progressiva i ordenada a fi de garantir la seguretat i continuïtat en la prestació dels servicis de trànsit aeri.

## II

En virtut de tot el que s'ha exposat anteriorment, és necessària i urgent l'adopció de les mesures imprescindibles que possibiliten, d'una banda, l'obertura de la prestació de servicis de navegació aèria a nous proveïdors certificats i, d'una altra, la modificació transitòria de certes condicions laborals dels controladors d'AENA per a garantir que la dita entitat, mentres continue sent el proveïdor únic de servicis, siga capaç de prestar-los de forma segura, eficaç, continuada i econòmicament sostenible, en tot el seu àmbit de competència.

Començant pel primer bloc de mesures que conté esta llei, l'obertura a nous proveïdors certificats de servicis de navegació aèria, s'introduïxen un conjunt de disposicions reguladores d'aspectes essencials de la prestació d'estos servicis aplicables al sector en el seu conjunt. Així, en primer lloc, es declara la competència del Ministeri de Foment per a designar els nous proveïdors de servicis, sempre que es troben degudament certificats per una autoritat nacional de supervisió d'un estat membre de la Unió Europea. En el cas concret dels servicis de trànsit aeri d'aeròdrom, la designació s'efectuarà a sol·licitud del gestor aeroportuari, que la cursarà 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 servicis de trànsit aeri, l'obligació de tots els proveïdors de garantir la seua realització de manera segura, eficaç, continuada i econòmicament i financerament sostenible. Conseqüentment, com a necessària contrapartida de l'esmentada obligació, assegurant amb això que els proveïdors de servicis puguen complir-la, se'ls atribueixen en exclusiva i amb caràcter indisponible les

facultats d'organització, planificació, direcció, gestió, supervisió i control de la seua prestació.

A continuació, i com que la seguretat és un dels objectius clau en la prestació dels servicis 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, les dites regles han de complementar-se per mitjà del desplegament reglamentari, prèvia negociació amb els sindicats més representatius a nivell estatal, per la qual cosa, en la disposició final tercera, s'habilita el Govern perquè, mitjançant un reial decret, regule estos aspectes.

La importància que té el compliment pel proveïdor de servicis de navegació aèria de les obligacions de garantir-ne una prestació segura, eficaç, continuada i econòmicament sostenible exigeix concretar d'una manera precisa el règim genèric d'infraccions i sancions previst en la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de Seguretat Aèria. Per això, l'article 4 de la llei especifica que totes les obligacions imposades en el present text legal als proveïdors de servicis de navegació aèria formaran part de les obligacions específiques enumerades en l'article 37 de la Llei de Seguretat Aèria i que, en conseqüència, segons indica l'article 44 d'este mateix text legal, seran sancionables per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria. Als criteris de graduació de les infraccions com a molt greus previstos en l'apartat tercer de l'article 44 s'han d'afegir, no obstant això, una altra sèrie de criteris més ajustats a la realitat dels proveïdors de servicis de navegació aèria. Per això, es tipifiquen com a molt greus els incompliments que impedisquen o menyscaben la seguretat o continuïtat en la prestació dels servicis. Al mateix temps, amb la finalitat d'obligar també el personal al servici dels proveïdors de trànsit aeri, es considera com a causa d'acomiadament disciplinari qualsevol actuació del seu personal que afecte negativament la seguretat o menyscabe de manera greu o reiterada l'eficàcia o continuïtat del servici. Finalment, s'ha de tindre en compte que tots els proveïdors de servicis de trànsit aeri, inclosa AENA, hauran d'ajustar la seua activitat al nou enfocament preventiu de la seguretat operacional que introduirà l'Estat en el nostre ordenament jurídic per mitjà de la pròxima modificació de la Llei de Seguretat Aèria, en què es regularà el Programa de Seguretat Operacional de l'Estat i s'introduirà la denominada doctrina de la «cultura justa de seguretat» o «just culture», en terminologia anglosaxona.

Estes mesures es completen amb les contingudes en la disposició addicional segona, que ordena el procés a través del qual entraran nous proveïdors de trànsit aeri en el mercat espanyol. Este procés s'iniciarà amb la implantació immediata, després dels corresponents estudis de seguretat, de servicis d'informació de vol d'aeròdrom (AFIS) en aquells de menor volum de trànsit, i culminarà amb la selecció, en funció de les característiques de l'aeròdrom i dels estudis de seguretat pertinents, dels nous proveïdors per a aquells altres que es determinen per orde del Ministeri de Foment.

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

El segon bloc de mesures comporta una modificació transitòria de certes condicions laborals dels controladors d'AENA per a garantir la seua capacitat de prestació segura, suficient i continuada dels servicis de control de trànsit aeri, mentre s'implemente la reforma i continue sent el proveïdor únic o majoritari d'estos servicis. En este sentit, s'imposen exclusivament aquelles modificacions que resulten inexcusables per a assegurar que AENA siga capaç de complir les seues obligacions com a proveïdor d'estos servicis 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 obtindre la llicència especial retribuïda i, consegüentment, no es produirà cap nova incorporació, haja sigut sol·licitada o no a l'entrada en vigor d'esta llei, a la dita situació, que permet als controladors deixar de treballar una vegada complits els cinquanta-dos anys d'edat i continuar percebent el salari ordinari fix fins a arribar a

l'edat de jubilació, sense que este privilegi estiga condicionat a les necessitats del servici, 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 de la present llei és del tot imprescindible perquè AENA pugua continuar disposant d'un nombre suficient de controladors per a complir les seues obligacions com a proveïdor d'estos servicis, mentres conclou el procés de reforma dirigit a l'obertura de la prestació de servicis de navegació aèria a nous proveïdors certificats. És més, si no s'impedix temporalment l'eixida dels controladors d'AENA cap a la referida situació de llicència especial retribuïda, es posaria en greu risc la continuïtat i la seguretat de la prestació dels servicis de trànsit aeri i amb esta la viabilitat del conjunt de les mesures que s'establixen en la present llei.

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

Doncs bé, amb la finalitat igualment d'assegurar la sostenibilitat i la continuïtat en la prestació dels esmentats servicis, s'establix que tots els empleats públics que exercixen funcions de control de trànsit aeri al servici d'AENA han de realitzar de manera inexcusable la jornada necessària per a garantir la dita continuïtat i sostenibilitat. A estos efectes, es disposa que la jornada màxima necessària és la mitjana de l'efectivament realitzada pels controladors de trànsit aeri al servici d'AENA durant l'any 2009, que, com s'ha indicat, va ser, incloent-hi el temps de descans durant la jornada i les guàrdies localitzades i descomptant-ne la previsió de 80 hores extres anuals, de 1.670 hores.

Finalment, i amb idèntic fonament que l'exposat respecte de les mesures anteriors, es faculta AENA, fins que s'acorde i es publique un nou conveni col·lectiu, per a acordar el desplaçament temporal dels seus treballadors fora del centre de treball d'acord amb el que indica l'Estatut dels Treballadors, si bé amb certes limitacions o garanties per als empleats públics afectats per estes mesures. També es faculta l'ens públic per a canviar la jornada per necessitats del servici o per la variació dels horaris operatius de les dependències i modificar l'hora d'entrada d'un torn en el centre de treball. Els períodes de gaudi de permisos, vacances i llicències s'han d'adaptar en tot cas a les necessitats del servici, tal com ocorre amb caràcter general en totes les empreses i, finalment, resulta necessari que siga l'ocupador i no l'empleat qui constate la possible falta d'adaptació d'un controlador a les modificacions tècniques o tecnològiques del seu lloc de treball, als efectes procedents, com és, 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 a garantir els objectius que persegueix la present 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 este precepte faculta la direcció de l'empresa per a acordar les dites modificacions quan hi haja provades raons econòmiques, tècniques, organitzatives o de producció, després de l'esgotament d'un període de consultes amb els representants legals dels treballadors, el Conveni col·lectiu dels controladors d'AENA exigix a estos efectes obtindre l'acord exprés de l'organització sindical. Doncs bé, vista la ruptura del procés negociador el passat dia 2, ja no hi ha cap dubte sobre la impossibilitat de la via negociadora per a aconseguir este objectiu.

D'acord amb tot el que s'ha exposat anteriorment, s'incorporen a més certes mesures extraordinàries tendents a assegurar l'efectivitat del conjunt de les disposicions que establix la present llei i, per tant, la seguretat i la continuïtat de la prestació dels servicis de trànsit aeri. En este sentit, es faculta l'Agència Estatal de Seguretat Aèria per a aprovar de manera immediata, d'acord amb la normativa comunitària aplicable, els plans urgents de formació que siguen necessaris per a facilitar l'obtenció de les corresponents llicències, habilitacions i anotacions d'unitat de controladors de trànsit aeri, en què s'establirà la convalidació dels coneixements i l'experiència del personal tècnic aeronàutic, com ara pilots o controladors.

Així mateix, es faculta l'esmentada Agència per a certificar nous proveïdors de servicis de trànsit aeri d'acord amb els reglaments comunitaris, emprant un procediment preferent i simplificat, i per a certificar com a proveïdors de formació d'informació de vol els actuals

proveïdors de formació de control de trànsit aeri, així com per a convalidar els cursos de formació que hagen impartit ajustant-se a la normativa comunitària.

El conjunt de les mesures exposades no obsta per a la viabilitat de totes les altres ja previstes en l'ordenament jurídic i que puguen considerar-se de necessària aplicació, entre altres, l'establida en l'article 4.4 a) de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de Seguretat Aèria.

En fi, s'ha de subratllar l'efecte que en l'economia nacional tenen les mesures previstes en esta llei en relació amb la situació de crisi que travessa la nostra economia. Així, cal mencionar que l'objectiu immediat que perseguixen les mesures que s'establixen en esta norma, la garantia de la prestació segura, eficaç, continuada i econòmicament sostenible dels servicis de trànsit aeri, respon, al seu torn, a un objectiu més ampli, que és la garantia de l'adequat funcionament del sector aeroportuari que, pel seu caràcter dinamitzador, és essencial per al desenrotllament 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 dites companyies. És més, cal destacar que, com a objectiu ulterior, no per això menys important, es troba la garantia del dret fonamental a la lliure circulació dels ciutadans, que no es pot veure menyscabat per les disfuncionalitats i rigideses d'un concret model de prestació de servicis de navegació aèria com l'existent en AENA en el moment de l'aprovació d'esta llei.

## Article 1. *Designació de proveïdors civils de servici de trànsit aeri.*

1. Els servicis 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 què es presten estos servicis, els continuarà prestant directament l'entitat pública empresarial Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), com a entitat designada per a la dita funció.

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

3. La designació del proveïdor de servicis de trànsit aeri d'aeròdrom pel Ministeri de Foment es farà a proposta del gestor aeroportuari. La proposta concretarà el tipus de servicis de trànsit aeri que sol·licita per a l'aeròdrom, d'acord amb les seues característiques tècniques, econòmiques i la normativa aplicable, i també, si és el cas, l'empresa o entitat proveïdora.

La proposta del gestor aeroportuari formarà part del seu poder d'organització, sense que en cap cas tinguen caràcter vinculant per a aquell ni els informes que hagen d'acompanyar la proposta, ni els acords o pactes que hagen de precedir-la, siga quina siga la norma que els haja establert o els exigisca.

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

4. Les tasques que no siguen pròpiament de trànsit aeri, com ara la direcció de plataforma, podran ser realitzades directament pel gestor aeroportuari o ser encomanades per este als proveïdors civils de servicis de trànsit aeri d'aeròdrom.

## Article 2. *Garantia en la prestació de servicis de trànsit aeri.*

1. El proveïdor civil de servicis 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 dits servicis, que no podrà ser reduïda o suspesa sense l'autorització prèvia de l'autoritat competent.

L'obligació establida en el paràgraf anterior comprén, així mateix, l'obligació d'assegurar l'adequada coordinació tècnica i operativa amb altres proveïdors de servicis de trànsit aeri i la posada a disposició d'estos proveïdors de la informació necessària per a identificar els moviments de les aeronaus en l'espai aeri sota la seua responsabilitat.

2. Correspon en exclusiva al proveïdor civil de servicis de trànsit aeri l'organització, planificació, direcció, gestió, supervisió i control de la prestació d'estos servicis.

A este efecte, el proveïdor civil de servicis queda facultat per a adoptar les mesures que en cada cas siguen necessàries i, entre altres, les següents:

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

b) Determinar les instal·lacions, els servicis tècnics i el personal necessari per a l'adequada prestació dels servicis de trànsit aeri, respectant les regles i criteris de seguretat establits a este efecte per l'autoritat competent.

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

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

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

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

3. Les facultats enumerades en el present article són indisponibles per al proveïdor civil de servicis de trànsit aeri. En este sentit, cap lloc de treball o òrgan podrà tindre atribuïda o exercir cap funció que limite o menyscabe l'exercici de les dites facultats, 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 servicis d'estes facultats determinarà 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 a garantir la prestació segura dels servicis de trànsit aeri i el necessari descans dels controladors civils de trànsit aeri, es disposa el següent:

1. La jornada a torns tindrà una duració no superior a dotze hores per servici.

2. El nombre d'hores extraordinàries no serà superior a huitanta a l'any, de conformitat amb el que estableix l'Estatut dels Treballadors.

3. El temps de descans durant la jornada serà d'un vint-i-cinc per cent del temps de duració de la jornada diürna i d'un trenta-tres per cent de la duració de la jornada nocturna. No obstant això, en les torres de control monoposició els controladors tindran un descans d'una hora per servici.

### Article 4. *Incompliments.*

1. Les obligacions imposades als proveïdors de servicis de trànsit aeri en virtut de la present llei tindran la consideració d'obligacions específiques dels proveïdors de servicis de navegació aèria als efectes del que estableixen els articles 37 i 44 de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de Seguretat Aèria. Les infraccions es consideraran molt greus quan l'incompliment haja impedit o menyscabat la seguretat o la continuïtat en la prestació dels servicis de trànsit aeri.

2. Els incompliments del personal al servici del proveïdor civil de servicis de trànsit aeri es qualificaran com a molt greus quan afecten negativament la seguretat o menyscaben de manera greu o reiterada l'eficàcia o la continuïtat de la prestació dels servicis, i donaran



lloc a les sancions determinades en la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de Seguretat Aèria i a les responsabilitats civils que corresponga.

Així mateix, estes conductes seran causa d'acomiadament disciplinari per part del proveïdor de servicis de trànsit aeri. Si el proveïdor de servicis ha de tramitar un expedient previ a l'acomiadament disciplinari, l'acord d'incoació podrà disposar la suspensió provisional de sou i faena del treballador afectat.

Disposició addicional primera. *Mesures extraordinàries.*

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

a) Aprovar de manera immediata, d'acord amb la normativa comunitària aplicable, els plans de formació que siguen necessaris per a facilitar l'obtenció de les llicències, habilitacions i anotacions d'unitat de controladors de trànsit aeri que es requerisquen. Els plans de formació que presenten els centres de formació inclouran cursos teòrics i pràctics, exercicis de simulació, si és procedent, i determinaran la seua duració i el sistema d'avaluació per mitjà d'exàmens o per mitjà d'avaluació continuada. Estos plans preveuran la convalidació de coneixements bàsics del personal tècnic aeronàutic, com ara pilots i controladors, garantint en tot cas una adequada avaluació dels seus coneixements i capacitats.

b) Certificar nous proveïdors de servicis de trànsit aeri d'acord amb els reglaments comunitaris, emprant un procediment preferent i simplificat que, en tot cas, haurà de garantir el compliment dels requisits establits per la normativa aplicable.

c) Certificar com a proveïdors de formació de servicis d'informació de vol d'aeròdrom (AFIS) els actuals proveïdors de formació de control de trànsit aeri i convalidar els cursos de formació que hagen impartit ajustant-se a la normativa comunitària, prèvia acreditació de la suficiència i actualització de les ensenyances a impartir.

2. L'entitat pública empresarial Aeroports Espanyols i Navegació Aèria i el personal al seu servici hauran de facilitar la immediata aplicació 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 pugua dificultar o impedir la seua efectivitat. L'incompliment d'esta obligació serà sancionat de conformitat amb el que disposa l'article 4 de la present llei, sense perjudici de les altres responsabilitats civils o penals que pertoquen.

3. Les mesures previstes en este article s'adoptaran prenent en especial consideració la necessitat de garantir la seguretat i la continuïtat en la prestació de servicis de trànsit aeri a les illes Canàries, les illes Balears, Ceuta i Melilla.

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

1. En els aeròdroms gestionats en l'actualitat per AENA, els servicis de trànsit aeri podran ser prestats per l'esmentada entitat o per qualsevol altre proveïdor de servicis 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'esta llei, AENA haurà de presentar al Ministeri de Foment els estudis de seguretat que permeten identificar en quins aeròdroms dels que gestiona es començarà a prestar el servici de trànsit aeri sota la modalitat de servici d'informació de vol d'aeròdrom (AFIS). El Ministeri de Foment determinarà mitjançant una orde en quins aeròdroms es prestarà el servici d'informació de vol.

En el termini que s'establisca en les dites ordes, AENA, o el gestor aeroportuari que la succeïsca, d'acord amb la Llei 31/2007, de 30 d'octubre, haurà d'iniciar els procediments per a la selecció dels corresponents proveïdors civils de servicis d'informació de vol d'aeròdrom.

3. Per a aquells aeròdroms que es determinen per orde del Ministeri de Foment i en el termini que s'hi establisca, AENA, o el gestor aeroportuari que la succeïsca, haurà

d'iniciar igualment els procediments per a la selecció de nous proveïdors civils de servicis de trànsit aeri d'aeròdrom, d'acord amb el que establix la Llei 31/2007, de 30 d'octubre. En funció de les característiques de l'aeròdrom i dels estudis de seguretat pertinents, estos servicis es podran prestar sota la modalitat de control, informació de vol, o ambdós, segons determinen les esmentades ordes ministerials.

4. Els controladors de trànsit aeri que prestaven els seus servicis per a AENA en les dependències a què es referixen els paràgrafs precedents, quan els nous proveïdors de servicis de trànsit aeri inicien la prestació del servici, podran optar, sempre en el marc de l'Estatut del Treballador, entre acceptar el lloc de treball que ha d'oferir-los AENA o donar per extingit el seu contracte de treball, amb el dret a percebre, en este últim cas, les indemnitzacions que siguen procedents, o bé, a voluntat del controlador, quedar subrogats en el nou proveïdor de servicis, d'acord amb les condicions econòmiques i laborals aplicables al nou proveïdor.

5. En els aeròdroms a què es referixen els apartats 2 i 3 de la present disposició AENA continuarà prestant els servicis de control de trànsit aeri fins que es produïska l'inici efectiu de la prestació de servicis per part dels nous proveïdors.

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

1. La societat estatal Servicis i Estudis per a la Navegació Aèria i la Seguretat Aeronàutica, SA, com a actual proveïdor de formació de trànsit aeri, haurà de presentar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria els plans de formació que siguen necessaris per a dotar el sistema del personal requerit per a portar a efecte les disposicions que conté la present llei.

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

Els plans de formació que presente la societat Servicis i Estudis de Navegació Aèria i la Seguretat Aeronàutica, SA, inclouran cursos teòrics i pràctics, exercicis de simulació, si és procedent, i determinaran la seua duració i el sistema d'avaluació per mitjà d'exàmens o per mitjà d'avaluació continuada. Estos plans preveuran la convalidació de coneixements bàsics del personal tècnic aeronàutic, com ara pilots i controladors, garantint en tot cas una adequada avaluació dels seus coneixements i capacitats.

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

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

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

2. Els controladors de trànsit aeri que arriben als 57 anys d'edat deixaran d'exercir funcions operatives de control de trànsit aeri, i el proveïdor de servicis haurà d'oferir-los un altre lloc de treball que no comporte l'exercici d'eixes funcions. Este nou lloc de treball serà retribuint d'acord amb les funcions que efectivament realitze el controlador.

Quan el proveïdor de servicis no puga oferir un lloc que no comporte funcions operatives de control de trànsit aeri d'acord amb el que preveu el paràgraf anterior, el controlador passarà a una situació de reserva activa fins que arribe a l'edat de jubilació forçosa.

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

La percepció d'esta retribució és incompatible amb qualsevol altre treball per compte propi o d'altri, excepte la realització de labors de formació aeronàutica o labors d'inspecció aeronàutica en l'àmbit de la Unió Europea. La realització d'un altre treball per compte propi

o d'altri suposarà la rescissió de la relació contractual amb el proveïdor de servicis de trànsit aeri per renúncia del treballador.

El controlador que es trobe en situació de reserva activa continuarà donat d'alta en la Seguretat Social, i contribuirà de la mateixa manera que abans d'entrar en esta situació.

3. Els controladors civils de trànsit aeri hauran de jubilar-se de manera forçosa als 65 anys d'edat.

Disposició addicional quinta. *Integració dels costos dels servicis de trànsit aeri d'aeròdrom en els costos del gestor aeroportuari.*

1. El contracte que se subscriga entre el gestor aeroportuari i el proveïdor de servicis de trànsit aeri d'aeròdrom haurà de determinar la contraprestació a abonar per aquell al proveïdor de servicis.

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

Si el gestor aeroportuari és l'ens públic AENA, els costos dels servicis de trànsit aeri d'aeròdrom, siga quin siga l'ens o entitat prestadora d'estos, s'integraran en la quantia de la taxa d'aterratge prevista en l'article 11 de la Llei 14/2000, de 29 de desembre, de Mesures Fiscals, Administratives i de l'Orde Social, de conformitat amb el que a este efecte estableisca la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat.

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

En el termini de tres mesos el Govern aprovarà un projecte de Llei en què, a través de la regulació del Programa Estatal de Seguretat Operacional, s'incorpore 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 servicis de trànsit aeri.*

Per a garantir la seguretat, l'eficàcia, la continuïtat i la sostenibilitat econòmica de la prestació dels servicis de trànsit aeri i fins que es produïsca l'obertura del mercat a nous proveïdors de servicis, a més de les restants previsions d'esta llei, seran aplicables al règim dels controladors civils de trànsit aeri al servici d'AENA les disposicions següents:

1. Fins que transcorreguen tres anys des de l'entrada en vigor de la present llei:

a) Queda suspés el dret a obtindre la llicència especial retribuïda, sense que puga produir-se cap nova incorporació, haja sigut sol·licitada o no, a la dita situació. Durant el període de suspensió de la llicència especial retribuïda s'haurà d'establir per mitjà d'un nou conveni col·lectiu el règim aplicable a la dita llicència, subjecte als paràmetres següents:

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

2. Quan s'arribe als 57 anys d'edat serà aplicable el règim previst en l'apartat segon de la disposició addicional quarta.

3. Les retribucions que es pacten per a les situacions de llicència especial retribuïda o de reserva activa hauran de respectar el que s'indica en el paràgraf segon de l'apartat 2.

4. En el cas que no s'aconseguisca un conveni col·lectiu transcorregut el període de suspensió de tres anys, s'aplicarà el règim de la llicència especial retribuïda previst en els tres primers punts d'esta lletra.

b) Fins que es porte a efecte el que indica la disposició final tercera, tots els empleats públics que exercisquen funcions de control de trànsit aeri al servici d'AENA hauran de realitzar de manera inexcusable la jornada necessària per a garantir la continuïtat i la sostenibilitat dels dits servicis.

A estos efectos, esta jornada no podrá superar la mitjana de l'efectivament realitzada pels controladors de trànsit aeri al servici d'AENA durant l'any 2009, descomptant-ne la previsió de 80 hores extres anuals, que va ser de 1.670 hores, incloent-hi els períodes de descans durant la jornada, les guàrdies localitzades i els temps requerits per a cobrir possibles incidències.

2. La jornada que han de realitzar els controladors de trànsit aeri al servici d'AENA segons indica l'apartat anterior es retribuirà de conformitat amb el que s'acorde per mitjà de negociació col·lectiva i amb un informe previ favorable del Ministeri d'Economia i Hisenda, respectant en tot cas els paràmetres següents:

a) La negociació col·lectiva partirà de la retribució resultant del que assenyala el l Conveni col·lectiu professional subscrit en 1999, que s'actualitzarà a l'any 2010, de conformitat amb els percentatges d'incrementos retributius establits per al personal al servici del sector públic en la Llei de Pressupostos Generals de l'Estat de cada any.

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

Tot acord de contingut econòmic que s'aconsegueisca per mitjà de negociació col·lectiva estarà supeditat a la consecució dels objectius d'adequació de les taxes de navegació aèria previstos en la disposició final segona d'esta llei.

3. Des de l'entrada en vigor d'esta llei, i fins que s'acorde i es publique un nou conveni col·lectiu, AENA queda facultada per a:

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 siga necessari per a assegurar la seguretat i la continuïtat en la prestació del servici, per un període màxim d'un any i sense perjudi del dret a la percepció de les indemnitzacions per causa del desplaçament que siguen procedents.

b) Canviar la jornada per necessitats del servici 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 es faça més de dos vegades 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 servici, 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 procedents, i singularment, per a establir el seu pas a funcions no operatives de control de trànsit aeri.

El nou lloc de treball serà retribuit d'acord amb les funcions, operatives o no, que efectivament realitze el controlador.

4. Així mateix, des de l'entrada en vigor d'esta llei AENA podrà contractar nous controladors de trànsit aeri sota qualsevol de les modalitats previstes en 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 de la present llei, i sense perjudi de les funcions d'inspecció i supervisió que legalment té atribuïdes l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, esta Agència haurà de supervisar de forma permanent el seu grau de compliment per part d'AENA.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queda derogat el Reial Decret Llei 1/2010, de 5 de febrer, i totes aquelles altres disposicions que s'oposen al que disposa la present llei, la contradiguen o hi resulten incompatibles.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Esta 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 proposarà una reducció progressiva de la taxa de ruta, de manera que puga quedar establida per a l'any 2013 en la mitjana que resulte aplicable als cinc principals proveïdors de servicis europeus.

2. El Govern inclourà en el projecte de Llei de Pressupostos Generals de l'Estat per als anys 2011 i 2012 les pertinents previsions de reducció de la taxa d'aproximació congruents amb l'eliminació del seu dèficit i amb l'objectiu de la seua 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 servicis de trànsit aeri.*

1. Mitjançant un reial decret i prèvia consulta als sindicats més representatius a nivell estatal i a les organitzacions professionals sectorials, es regularà el temps d'activitat i descans dels controladors de trànsit aeri.

Després de l'entrada en vigor del reial decret a què es referix l'apartat anterior, tots els proveïdors de servicis de trànsit aeri designats pel Ministeri de Foment, incloent-hi l'ens públic Aeroports Espanyols i Navegació Aèria, hauran d'ajustar el temps d'activitat, descans i torns del personal al seu servici al que establisca la dita norma.

2. L'incompliment de les regles sobre activitat i descans en el sector dels servicis de trànsit aeri es considerarà infracció aeronàutica als efectes del que establix la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de Seguretat Aèria.

Esta infracció es considerarà greu quan haja afectat de manera greu i reiterada la continuïtat en la prestació del servici i molt greu quan haja afectat la seguretat.

Una vegada que el reglament previst en els apartats anteriors haja sigut publicat i transcorreguts els períodes transitoris d'aplicació, quedaran derogades les previsions de l'article 3, a excepció del límit màxim de 80 hores extraordinàries d'acord amb el que establix l'Estatut dels Treballadors.

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

Aquells aeroports que, havent sigut declarats d'interés general per mitjà de l'orde ministerial corresponent, no són gestionats per AENA queden exempts de complir les obligacions de reserva que els són imposades d'acord amb l'article tercer del Reial Decret 2858/1981, de 27 de novembre, sobre qualificació d'aeroports civils.

Disposició final cinquena. *Entrada en vigor.*

La present llei entrarà en vigor el mateix dia que es publique en el «Boletín Oficial del Estado».

Per tant,

Mane a tots els espanyols, particulars i autoritats, que complisquen esta llei i que la facen complir.

Madrid, 14 d'abril de 2010.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,  
JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO