



## LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

---

Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto, por el que se establecen normas de seguridad aeronáutica en relación con los tiempos de actividad y los requisitos de descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo.

---

Ministerio de Fomento  
«BOE» núm. 190, de 6 de agosto de 2010  
Referencia: BOE-A-2010-12620

---

### ÍNDICE

<i>Preámbulo</i> . . . . .	3
CAPÍTULO I. Disposiciones generales. . . . .	4
Artículo 1. Objeto y fines. . . . .	4
Artículo 2. Ámbito de aplicación. . . . .	5
Artículo 3. Obligaciones de los proveedores civiles de servicios de control de tránsito aéreo. . . . .	5
Artículo 4. Definiciones. . . . .	5
CAPÍTULO II. Limitaciones de tiempos de actividad aeronáutica y requisitos de descanso. . . . .	5
Artículo 5. Período de actividad aeronáutica diaria, mensual y anual. . . . .	5
Artículo 6. Períodos consecutivos de actividad aeronáutica y descansos. . . . .	6
Artículo 7. Períodos de actividad operacional y descansos parciales. . . . .	6
Artículo 8. Unidades con períodos de baja densidad de tráfico y torres monoposición. . . . .	6
Artículo 9. Relevos. . . . .	7
Artículo 10. Período de actividad aeronáutica nocturna. . . . .	7
Artículo 11. Período de actividad aeronáutica de madrugada. . . . .	7
Artículo 12. Período de actividad aeronáutica matinal. . . . .	7
Artículo 13. Imaginaria. . . . .	8
Artículo 14. Simuladores. . . . .	8

**BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO**  
**LEGISLACIÓN CONSOLIDADA**

---

Artículo 15. Áreas de descanso y otras instalaciones. . . . .	8
CAPÍTULO III. Otras disposiciones . . . . .	9
Artículo 16. Modificación de los períodos de actividad aeronáutica y descansos por circunstancias imprevistas. . . . .	9
Artículo 17. Modificación de los períodos de actividad aeronáutica para atender demandas extraordinarias de tráfico aéreo. . . . .	9
Artículo 18. Límites a las modificaciones de los períodos de actividad. . . . .	10
Artículo 19. Obligaciones de información. . . . .	10
<i>Disposiciones adicionales. . . . .</i>	10
Disposición adicional única. Tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia de los controladores de tráfico aéreo. . . . .	10
<i>Disposiciones transitorias. . . . .</i>	11
Disposición transitoria única. Adecuación de los tiempos de actividad y descanso en la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea. . . . .	11
<i>Disposiciones finales. . . . .</i>	11
Disposición final primera. Régimen supletorio. . . . .	11
Disposición final segunda. Título competencial. . . . .	11
Disposición final tercera. Desarrollo normativo. . . . .	11
Disposición final cuarta. Entrada en vigor. . . . .	11

TEXTO CONSOLIDADO  
Última modificación: sin modificaciones

La Ley 9/2010, de 14 de febrero, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, ha modificado el modelo de prestación de servicios civiles de tránsito aéreo en España, provistos hasta este momento de forma exclusiva por la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, en adelante AENA.

Esta ley establece que AENA continuará prestando en exclusiva los servicios de tránsito aéreo de control de área y control de aproximación, así como los de información de vuelo, alerta y asesoramiento asociados a los volúmenes de espacio aéreo en los que se presten tales servicios. Los servicios civiles de tránsito aéreo de aeródromo, dentro de bloques específicos de espacio aéreo, podrán ser prestados por otros proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo certificados.

En este nuevo contexto, la implementación de la Ley y la efectiva liberalización en los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, exige establecer las condiciones de seguridad operacional en las tareas de control de tránsito aéreo que garanticen la prestación segura de estos servicios, al tiempo que permite ordenar y racionalizar el trabajo de las dependencias de control con la suficiente flexibilidad. Con este objetivo y el de asegurar el necesario descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo, el artículo 3 de la Ley 9/2010, de 14 de abril, establece los tiempos de actividad y descanso de estos profesionales aeronáuticos, estableciendo, no obstante, en su disposición final tercera, una habilitación al Gobierno para regular, previa consulta a los sindicatos más representativos a nivel estatal y a las organizaciones profesionales sectoriales, el tiempo de actividad y descanso de los controladores de tránsito aéreo.

Publicado este reglamento y transcurridos los períodos transitorios de aplicación, quedarán derogadas las previsiones del artículo 3 de la ley, con la salvedad del límite máximo de 80 horas extraordinarias conforme a lo establecido en el Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto legislativo 1/1995, de 24 de marzo.

Conforme a ello, este real decreto establece las normas de seguridad operacional aplicables a los tiempos de actividad y descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo, para asegurar que la fatiga no compromete la seguridad del tráfico aéreo. Según lo previsto en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, estas normas de seguridad operacional son compatibles con la legislación laboral, que será de aplicación en lo regulado expresamente en él, y conforme a la cual se garantizan los derechos laborales de los controladores aéreos, incluida la salud y seguridad en el trabajo.

Para determinar estas normas de seguridad aeronáutica en relación con el tiempo de actividad y descanso de los controladores de tránsito aéreo se han tomado en consideración las prácticas y regulaciones internacionales más avanzadas en la materia, tales como la normativa de la Federal Aviation Administration de Estados Unidos o la CAP 670 británica, esta última una de las más avanzadas y exigentes pero al mismo tiempo flexible, requisito necesario para adaptarse a los diferentes tamaños de proveedores que la tipología de los diferentes aeropuertos británicos y su tráfico presenta.

Se aprovecha así la experiencia del derecho comparado para aportar un alto grado de seguridad operacional al tráfico aéreo y ofrecer una elevada protección contra los efectos de la fatiga, permitiendo, al tiempo, una adecuada flexibilidad de programación, necesaria para la prestación de los servicios de control de tránsito aéreo. Así se pone de manifiesto en los datos del proveedor de servicios británico, que opera con las reglas de la CAP 670. La aplicación de estas reglas le permite una disponibilidad operativa de sus controladores compatible con una de las productividades más altas de Europa, todo ello garantizando altos estándares de seguridad.

Conforme a estos precedentes, este real decreto establece los períodos máximos de actividad aeronáutica, entendiéndose por tal aquella en la que el controlador de tránsito aéreo ejerce de forma efectiva las atribuciones de la anotación de unidad de su licencia, en una

posición operacional, en adelante actividad operacional, así como los descansos parciales, la imaginaria realizada en el lugar de trabajo y el tiempo dedicado a la formación de unidad realizada con tráfico real. Asimismo, se regulan los períodos máximos de actividad aeronáutica consecutivos que puede realizar un controlador de tránsito aéreo y los tiempos mínimos de descanso.

La actividad operacional se aborda imponiendo la realización de descansos parciales de duración variable en función de las cargas de trabajo.

Se establecen reglas específicas en relación con la actividad nocturna, de madrugada o matinal, definiendo éstas en función de las horas entre las que transcurre o de la hora de comienzo de la actividad. La hora tomada en consideración para la definición de la actividad como nocturna, de madrugada o matinal, en todo caso, es la hora local del puesto de trabajo. Se regulan los períodos máximos de imaginaria y se contempla la formación práctica de trabajo usando simuladores que, aún cuando no tiene la consideración de actividad aeronáutica, sí se computará como tiempo de trabajo efectivo.

Por último y atendiendo a la necesidad de garantizar la seguridad y continuidad del tránsito aéreo se prevé que, ante circunstancias excepcionales no programables, el proveedor designado para la prestación de estos servicios bajo la supervisión de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea pueda modificar, con los límites previstos y con carácter temporal, los períodos de actividad aeronáutica y los descansos. Asimismo, y para el supuesto de circunstancias excepcionales de carácter programable, se habilita a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para autorizar al proveedor de servicios programaciones que permitan atender las necesidades del tráfico.

Como medida complementaria se regulan las condiciones de las áreas de descanso y las instalaciones necesarias para atender las necesidades ordinarias derivadas de la permanencia en el lugar de trabajo.

Por último, se complementa la regulación vigente estableciendo qué actividades forman parte del tiempo de trabajo efectivo y cuáles del tiempo de presencia de los controladores de tránsito aéreo.

El ente público «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea» debe adaptarse a las reglas de actividad y descanso contempladas en este real decreto, integrando a su sistema de turnos de trabajo las reglas de seguridad y descanso que se implementan a través de esta norma. Para ello se le concede en la disposición transitoria única un periodo de adaptación hasta el 1 de noviembre de 2012. Además, debe tomarse en consideración la práctica existente en AENA de cambios de turnos, lo cual se regula en el apartado segundo de la disposición transitoria si bien con carácter extraordinario, bajo la responsabilidad de AENA y la supervisión de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

En la tramitación de este real decreto se ha recabado el informe del Ministerio de Trabajo e Inmigración y se ha contado con la participación de las organizaciones profesionales de los controladores de tránsito aéreo, los sindicatos más representativos, la Confederación Española de las Organizaciones Empresariales (CEOE) y AENA.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, de acuerdo con el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 30 de julio de 2010,

DISPONGO:

## CAPÍTULO I

### Disposiciones generales

#### **Artículo 1.** *Objeto y fines.*

Este real decreto constituye la normativa específica por razones de seguridad operacional para la jornada especial de los controladores de tránsito aéreo y tiene por objeto establecer las normas en materia de seguridad operacional de la navegación aérea en relación con los tiempos de actividad y descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo, con el fin de asegurar que la fatiga no compromete la seguridad operacional del tránsito aéreo.

**Artículo 2. *Ámbito de aplicación.***

Lo dispuesto en este real decreto será de aplicación a los proveedores civiles de servicios de control de tránsito aéreo designados para la prestación de estos servicios. Asimismo, este real decreto será aplicable a los controladores civiles de tránsito aéreo que presten servicios de control de tránsito aéreo para dichos proveedores y a los titulares de una licencia civil de alumno controlador de tránsito aéreo durante la formación de unidad realizada con tráfico aéreo real.

**Artículo 3. *Obligaciones de los proveedores civiles de servicios de control de tránsito aéreo.***

Sin perjuicio del resto de las obligaciones que la normativa vigente impone a los proveedores designados para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo, éstos deberán:

- a) Cumplir lo previsto en este real decreto en todas las unidades para las que hayan sido designados.
- b) Programar la actividad aeronáutica de los controladores de tránsito aéreo por meses naturales.
- c) Publicar en el centro de trabajo la programación a que se refiere la letra anterior, con una antelación mínima de 10 días.

**Artículo 4. *Definiciones.***

A efectos de lo previsto en el presente real decreto se entenderá por:

a) Actividad operacional: tiempo durante el cual un controlador de tránsito aéreo ejerce de manera efectiva las atribuciones de la anotación de unidad de su licencia en una posición operacional.

b) Actividad aeronáutica: tiempo en el que el controlador de tránsito aéreo realiza una actividad operacional, incluyendo además los descansos parciales, el periodo de imaginaria computable a estos efectos según lo dispuesto en el artículo 13 y el tiempo dedicado a la formación de unidad gestionando tráfico aéreo real.

Para el cómputo de la actividad aeronáutica mensual, se considerarán meses de 30 días o 720 horas consecutivas.

c) Descanso parcial: tiempo exento actividad operacional que computa como actividad aeronáutica.

d) Descanso: período ininterrumpido y definido de tiempo durante el cual un controlador de tránsito aéreo queda relevado de toda actividad y de la prestación de imaginaria.

Para el cómputo de los descansos mensuales, se considerarán meses de 30 días naturales o 720 horas consecutivas.

h) Imaginaria: guardias localizadas o periodo durante el cual y de forma previamente organizada, el controlador de tránsito aéreo está a disposición del prestador de servicios de tránsito aéreo y durante el cual puede ser requerido para prestar servicio de control de tránsito aéreo.

i) Período de actividad: duración de la actividad aeronáutica u operacional, según sea el caso, que debe realizar el controlador de tránsito aéreo conforme a la organización diseñada por el proveedor designado para la provisión de servicios de control de tránsito aéreo.

CAPÍTULO II

**Limitaciones de tiempos de actividad aeronáutica y requisitos de descanso**

**Artículo 5. *Período de actividad aeronáutica diaria, mensual y anual.***

1. La duración máxima de un período continuo de actividad aeronáutica es de 10 horas, debiendo garantizarse un descanso mínimo de 12 horas entre la finalización de un período de actividad aeronáutica y el inicio del siguiente.

2. La actividad aeronáutica mensual no superará las 200 horas.

3. La actividad aeronáutica anual no excederá de 1.670 horas, sin perjuicio de la posibilidad de ser incrementada con horas extraordinarias hasta un máximo de 80 horas anuales, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 35 del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto legislativo 1/1995, de 24 de marzo.

**Artículo 6.** *Períodos consecutivos de actividad aeronáutica y descansos.*

1. La duración de los períodos consecutivos de actividad aeronáutica no podrá exceder de 50 horas. Tampoco podrán realizarse más de 6 períodos consecutivos de actividad aeronáutica con independencia de la duración diaria de cada período de actividad aeronáutica.

Al finalizar los períodos de actividad aeronáutica previstos en el párrafo anterior, se deberá garantizar al controlador de tránsito aéreo un descanso mínimo de 60 horas, que podrán reducirse siempre que se respete, como mínimo, lo previsto en el apartado siguiente.

2. El descanso mensual mínimo será de 180 horas distribuidas, al menos, en tres períodos de descanso de una duración mínima, cada uno de ellos, no inferior a 54 horas.

3. Cuando el proveedor de servicios de control de tránsito aéreo programe menos de 6 períodos consecutivos de actividad aeronáutica, siempre que la duración total de la actividad aeronáutica durante ellos sea inferior a 50 horas, el descanso mensual mínimo será el indicado en el apartado anterior. No obstante, podrá reducirse la duración mínima de alguno de los períodos de descanso a 48 horas.

**Artículo 7.** *Períodos de actividad operacional y descansos parciales.*

La duración máxima de un período de actividad operacional continuo no excederá de 2 horas, debiendo garantizarse a su finalización un descanso parcial mínimo de 30 minutos, salvo lo previsto en el artículo 8.

No obstante, el proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo podrá decidir que el descanso parcial previsto en el párrafo anterior se fraccione en el transcurso de dicho período operacional de 2 horas, siempre que garantice que la suma de los descansos parciales fraccionados alcance la duración mínima de 30 minutos.

**Artículo 8.** *Unidades con períodos de baja densidad de tráfico y torres monoposición.*

1. En las unidades que presenten períodos de baja carga de trabajo y la actividad del tráfico aéreo al que se presta servicio sea discontinua el proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo podrá ampliar la duración del período de actividad operacional continuo hasta un máximo de 4 horas.

En la ampliación de la duración del período de actividad operacional continua deberá asegurarse al controlador de tránsito aéreo un descanso o descansos parciales equivalentes al establecido en el artículo 7, ampliándolo de forma proporcional al tiempo en que se haya ampliado el período de actividad operacional.

Con antelación suficiente a la ampliación de la duración del período de actividad operacional continuo, el proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo, deberá remitir a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea un informe en el que justifique la ampliación atendiendo a las demandas de tráfico, a las posiciones operacionales y a cualquier otra circunstancia relevante a efectos de dicha ampliación.

2. En las torres de control cuya carga de trabajo permita que sean atendidas por una sola posición operacional, el período de actividad aeronáutica continua podrá ampliarse hasta un máximo de 12 horas.

En el caso de que se produzca esta ampliación, se garantizará que el controlador de tránsito aéreo disfruta de un descanso parcial durante el período diario de actividad aeronáutica de, al menos, 1 hora y 30 minutos que podrá ser distribuido libremente por el proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo. En este supuesto no se aplicará la duración máxima del período de actividad operacional continuo previsto en el artículo 7.

El proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo, deberá establecer la coordinación con los servicios de control de aproximación que resulte necesaria para garantizar el descanso parcial previsto en el párrafo anterior.

**Artículo 9. Relevos.**

1. Para asegurar traspaso de funciones ordenado en el relevo de los controladores al inicio y finalización de un período de actividad aeronáutica, el proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo podrá ampliar la duración máxima del periodo continuo de actividad aeronáutica por el tiempo que se requiera para hacer la transferencia, hasta un máximo de 15 minutos.

El periodo de tiempo dedicado a hacer el traspaso de funciones computará como actividad operacional para el controlador que finalice su actividad.

Para el controlador de tránsito aéreo que inicie su período de actividad, esta ampliación no computará a efectos de duración máxima del período de actividad aeronáutica, aunque sí será computable como tiempo de trabajo efectivo.

2. La duración mínima de cada uno de los períodos de descanso previstos en el artículo 6, podrá reducirse hasta un máximo de 30 minutos a los exclusivos efectos previstos en el apartado anterior, debiendo garantizarse, en todo caso, el número de horas de descanso mensual.

**Artículo 10. Período de actividad aeronáutica nocturna.**

1. Se considera actividad aeronáutica nocturna, aquélla que transcurre, total o parcialmente, entre la 01:30 horas y las 05:29 horas.

2. La duración máxima del periodo continuo de actividad aeronáutica nocturna es de 9 horas 30 minutos, debiendo concluir como muy tarde a las 07:30 horas.

Cuando finalice un período de actividad aeronáutica nocturna deberá garantizarse un descanso mínimo de 48 horas antes del siguiente período de actividad diurna, salvo que el proveedor designado para la prestación de servicios de control tránsito aéreo programe dos períodos consecutivos de actividad aeronáutica nocturna, en cuyo caso deberá respetarse lo dispuesto en el apartado 3.

3. Sólo podrán realizarse dos períodos consecutivos de actividad aeronáutica nocturna, debiendo garantizarse a su finalización un período mínimo de descanso de 54 horas.

**Artículo 11. Período de actividad aeronáutica de madrugada.**

1. Se considera actividad aeronáutica de madrugada la que comienza entre las 05:30 horas y las 06:29 horas.

2. La duración máxima del periodo continuo de actividad aeronáutica de madrugada será de 8 horas.

3. En un período consecutivo de 6 días ó 144 horas, sólo podrán realizarse dos períodos de actividad aeronáutica de madrugada.

Tampoco podrán realizarse más de dos períodos consecutivos de actividad aeronáutica de madrugada, cuando ambos comiencen antes de las 06:00 horas.

4. Cada período de actividad aeronáutica de madrugada que comience antes de las 06:00 horas, se considerará como dos períodos de actividad aeronáutica matinal a efectos de las limitaciones previstas en el artículo 12.2.

5. En las unidades en las que, para reforzar el descanso, el proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo haya reducido a 1 hora 30 minutos la duración máxima del período de actividad operacional continuo previsto en el artículo 7 deberán cumplirse las siguientes limitaciones de los períodos de actividad operacional:

a) En la actividad aeronáutica de madrugada que comience antes de las 06:00 horas, todos los periodos de actividad operacional estarán limitados a 1 hora 30 minutos en cualquier posición operacional, esté designada como de descanso reforzado o no.

b) En la actividad aeronáutica de madrugada que comience a las 06:00 horas o después de dicha hora, en cualquier posición operacional, esté designada como de descanso reforzado o no, la primera actividad operacional estará limitada a 1 hora 30 minutos.

**Artículo 12. Período de actividad aeronáutica matinal.**

1. Se considera actividad aeronáutica matinal la que comienza entre las 06:30 horas y las 07:59 horas.

1. La duración máxima del periodo continuo de actividad aeronáutica matinal será de 8 horas 30 minutos.

2. No se podrán realizar más de cinco periodos de actividad aeronáutica matinal consecutivos. Para el cálculo de este límite se contabilizarán los periodos de actividad aeronáutica de madrugada, computándose como dobles aquéllos a los que se refiere el artículo 11.4.

**Artículo 13. Imaginaria.**

1. La duración máxima de un periodo de imaginaria es de 20 horas.

El tiempo de imaginaria en el lugar del trabajo computará doble a efectos de la limitación prevista en el párrafo anterior.

2. El periodo de imaginaria no computará como actividad aeronáutica si se realiza fuera del lugar de trabajo. La imaginaria realizada en el lugar de trabajo computará como actividad aeronáutica aún cuando el controlador no sea convocado para la realización de actividad operacional. En este último supuesto, a la actividad operacional que realice el controlador de tránsito aéreo, además de las limitaciones, ampliaciones y descansos que le resulten aplicables conforme a lo establecido en los artículos anteriores, le será de aplicación el límite previsto en el apartado primero.

3. En un periodo consecutivo de 6 días o 144 horas no podrán realizarse más de dos imaginarias.

4. Tras un servicio de imaginaria nocturna en la que el controlador no haya sido convocado a su centro de trabajo o cuando realice la imaginaria nocturna en el centro de trabajo, se le garantizará un descanso de, al menos, hasta el mediodía del día siguiente al del servicio nocturno cubierto por dicha imaginaria.

5. El proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo evitará, en la medida de lo posible, que en una imaginaria el controlador de tránsito aéreo sea convocado en más de una ocasión al lugar de trabajo.

**Artículo 14. Simuladores.**

1. La formación práctica de trabajo usando simuladores y las evaluaciones correspondientes no tienen la consideración de actividad aeronáutica. No obstante, se computarán como tiempo de trabajo efectivo.

2. Las pruebas y evaluaciones en simulador que tengan lugar en los periodos de descanso previstos en el artículo 6, deberán programarse de forma que se asegure al controlador de tránsito aéreo:

a) Un descanso mínimo de 40 horas entre el final de la prueba o evaluación en simulador y el inicio de la actividad aeronáutica, o

b) Un descanso mínimo de 24 horas, antes y después de la prueba o evaluación.

**Artículo 15. Áreas de descanso y otras instalaciones.**

1. El proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo deberá poner a disposición de los controladores de tránsito aéreo instalaciones adecuadas para que durante los descansos parciales puedan recuperarse, en la medida de lo posible, de la fatiga física o mental.

2. Las instalaciones de descanso deberán consistir, al menos, en una sala separada, alejada de la sala de operaciones y razonablemente tranquila. Deberá disponer de mobiliario adecuado y suficiente para el personal que simultáneamente pueda encontrarse en un periodo de descanso parcial.

3. Asimismo, el proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo, deberá poner a disposición de los controladores de tránsito aéreo instalaciones adecuadas para la preparación y almacenamiento de alimentos o bebidas o instalaciones donde obtenerlas que, en este caso, deben estar a una distancia razonable de la unidad.



CAPÍTULO III

**Otras disposiciones**

**Artículo 16.** *Modificación de los períodos de actividad aeronáutica y descansos por circunstancias imprevistas.*

1. Cuando sea preciso para dar respuesta a circunstancias imprevistas, temporales y de corta duración, tales como dificultades en la unidad o demandas de tráfico inhabituales no previsibles, el proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo podrá modificar temporalmente los períodos de actividad aeronáutica hasta un máximo de 2 horas 30 minutos. En estos casos el descanso antes del siguiente periodo de actividad se incrementará en cuatro horas.

2. Tan pronto como sea posible el proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo comunicará a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la modificación realizada y, en todo caso, en un plazo no superior a 72 horas desde que se acordó la modificación de los períodos de actividad aeronáutica.

3. La comunicación a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea deberá contener información detallada sobre los siguientes extremos:

a) Las razones que justifican la necesidad de la medida y otras alternativas valoradas, así como las causas que desaconsejan la adopción de éstas últimas.

b) Los tiempos de actividad aeronáutica y los descansos, así como los límites de la actividad operacional continua y los descansos parciales, previstos o acordados, según sea el caso.

c) La duración de la medida.

4. La ampliación injustificada de los períodos de actividad aeronáutica se considera incumplimiento de lo dispuesto en este real decreto pudiendo dar lugar a las responsabilidades administrativas que resulten procedentes.

**Artículo 17.** *Modificación de los períodos de actividad aeronáutica para atender demandas extraordinarias de tráfico aéreo.*

1. Cuando sea preciso para dar respuesta a circunstancias extraordinarias previsibles de carácter temporal, el proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo podrá modificar temporalmente los períodos de actividad aeronáutica y los descansos previstos en el capítulo anterior, previa autorización por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

2. En la solicitud de autorización, el proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo deberá identificar:

a) Las circunstancias extraordinarias que justifican la modificación y su duración.

b) La programación de los tiempos de actividad aeronáutica y los descansos, así como los límites de la actividad operacional continua y los descansos parciales.

c) Las medidas alternativas consideradas y las razones que las desaconsejan.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea, con antelación suficiente para permitir la aplicación de la programación, autorizará la modificación cuando quede acreditada la concurrencia de las circunstancias extraordinarias de carácter temporal y la dificultad o desproporción de adoptar otras medidas alternativas, siempre que la programación a que se refiere la letra b) respete los límites previstos en el artículo 18.

Se entenderá concedida la autorización para modificar temporalmente los períodos de actividad aeronáutica y los descansos, cuando la Agencia Estatal de Seguridad Aérea no haya dictado su resolución cinco días hábiles antes de la fecha de aplicación de la programación para la que se solicita autorización.

3. En el ejercicio de esta facultad, la Agencia Estatal de Seguridad Aérea deberá tener en cuenta:

a) La cantidad, tipo y la complejidad del tráfico reciente y las previsiones de tráfico manejadas en la unidad y la posición de que se trate.

- b) Las horas de funcionamiento publicadas de la unidad.
- c) El patrón de cambios en la operación en el momento de cualquier cambio que se trate.
- d) La cualificación y la disponibilidad de personal de apoyo y de supervisión.
- e) Los problemas excepcionales de personal temporal.
- f) El equipo en uso en la unidad.
- g) Los problemas excepcionales de equipamiento temporal.
- h) El tipo de puesto en la unidad.
- i) Los factores que pueden compensar, o beneficios que puedan derivarse de cualquier modificación, y
- j) Otras cuestiones que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea considere pertinentes o que hayan sido puestas en evidencia por el proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo.

**Artículo 18.** *Límites a las modificaciones de los períodos de actividad.*

Las modificaciones de los períodos de actividad y descansos que se produzcan como consecuencia de lo dispuesto en los artículos 16 y 17, deben respetar, en todo caso:

- a) El límite de la actividad aeronáutica mensual previsto en el artículo 5.2.
- b) Un período mínimo de descanso de 180 horas mensuales, en su caso, computadas en un período de 2 meses.

**Artículo 19.** *Obligaciones de información.*

1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá solicitar al proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo la siguiente información:

- a) Una copia de la programación prevista y en su caso, información sobre cualquier cambio que se haya producido a continuación.
- b) Los detalles de actividad aeronáutica realmente realizada incluyendo los registros de los períodos de actividad.

Esta información se facilitará en el plazo indicado en la solicitud formulada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, que en ningún caso podrá exceder de 30 días a la fecha de petición:

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, el proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo dispondrá de un registro de personal en cada dependencia en el que quede constancia de los períodos de actividad aeronáutica, del comienzo, la duración y el término de cada uno de los períodos de actividad aeronáutica o actividad operacional y los tiempos de descanso. En el registro deberán constar las ampliaciones o limitaciones de los períodos de actividad y descanso, así como las modificaciones sobre la actividad inicialmente programada.

**Disposición adicional única.** *Tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia de los controladores de tráfico aéreo.*

A efectos de lo dispuesto en los artículos 8 y 14 bis del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, únicamente se considerará tiempo de trabajo efectivo de los controladores civiles de tránsito aéreo aquél en el que el trabajador se encuentre a disposición del proveedor designado para la prestación de servicios de control de tránsito aéreo y realizando una actividad aeronáutica, así como, la formación práctica de trabajo usando simuladores y las evaluaciones correspondientes, y otros trabajos auxiliares relacionados con su actividad aeronáutica.

Se considerarán tiempos de presencia, no computables a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo, ni para el límite máximo de las horas extraordinarias, los tiempos de imaginaria fuera del lugar de trabajo, los reconocimientos médicos necesarios para obtener o mantener la licencia de controlador de tránsito aéreo, la formación continuada distinta de la formación práctica de trabajo prevista en el párrafo anterior u otras similares.

Para los controladores de tránsito aéreo el tiempo de trabajo nocturno es el previsto en el artículo 10.

**Disposición transitoria única.** *Adecuación de los tiempos de actividad y descanso en la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.*

1. La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) elaborará, en el plazo de dos meses desde la entrada en vigor de real decreto, un plan que asegure la continuidad en el servicio en todas las unidades y permita adaptar progresivamente los tiempos de actividad y descanso de los controladores de tránsito aéreo que presten servicios a dicho proveedor a lo previsto en el presente real decreto. Este periodo de adaptación debe finalizar a más tardar el 1 de noviembre de 2012.

2. Los controladores de tránsito aéreo podrán solicitar a AENA cambios en los turnos de trabajo por razones extraordinarias de carácter personal. El ente público podrá autorizar dichos cambios de turnos de manera excepcional, siendo responsable dicho ente público de la garantía de la seguridad, continuidad y sostenibilidad económica y financiera en la prestación del servicio.

Si el cambio afectase al régimen de descansos previsto en este Real Decreto, AENA deberá proceder a comunicar cada autorización concedida a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de conformidad con lo señalado en el artículo 16 del presente Reglamento, debiendo respetarse en todo caso los límites previstos en el artículo 18.

**Disposición final primera.** *Régimen supletorio.*

En lo no previsto expresamente en este real decreto será de aplicación lo dispuesto en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.

**Disposición final segunda.** *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20ª y 7 de la Constitución, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y en materia de legislación laboral.

**Disposición final tercera.** *Desarrollo normativo.*

Se faculta al Ministro de Fomento para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de este real decreto.

**Disposición final cuarta.** *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, el 5 de agosto de 2010.

JUAN CARLOS R.

El Ministro de Fomento,  
JOSÉ BLANCO LÓPEZ

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.  
Más información en [info@boe.es](mailto:info@boe.es)