

EXCESOS DE AMBOS LADOS

No pretendo criticar sólo a este Gobierno, sino la línea de actuación de los últimos gobiernos democráticos (lo que también incluye desde luego al Gobierno de Aznar), sin perjuicio de la responsabilidad del actual por no cambiar las malas prácticas que denunciaré, y que se han puesto de manifiesto una vez más con ocasión del conflicto con los controladores aéreos. Mucho menos pretendo justificar las sistemáticas huelgas, legales o al margen de la Ley, que vienen haciendo con la excusa de la seguridad el colectivo de controladores aéreos, menos aún esta última salvaje actuación. Eso tampoco quiere decir que como trabajadores que son, de élite y con muchos privilegios, pero trabajadores, no tengan derecho a que se les protejan unas condiciones que a los demás trabajadores se les reconocen. Que cobran mucho, es cierto, como lo es también que se debe moderar dicho sueldo. Pero eso es una cosa, y sus derechos como trabajadores otra, que es a lo que voy. Tratemos de ponernos en su piel, aunque nos cueste después de la atrocidad de tener a un país paralizado (atrocidad tan grande, que resulta difícil creer que esté planificada):

¿Es correcto que a un colectivo de trabajadores se les compute las horas de trabajo de modo radicalmente distinto que al resto? ¿Es correcto que (por ejemplo) las horas de formación obligatorias no se consideren horas trabajadas? Cuando esos retrocesos sociales se producen de pronto y a golpe de Decreto-Ley ¿no debe producirse una reacción enérgica por parte de los trabajadores? Y ¿no es acaso eso lo que ha ocurrido con los controladores aéreos? Sin duda es una huelga salvaje, de las que no deben ocurrir, de las que están prohibidas. Pero no es menos cierto lo alegado por los controladores: son víctimas de un maltrato por parte de la empresa, que usando su capacidad normativa, pues se trata del Gobierno, ha modificado unilateralmente en un año cuatro veces las condiciones de trabajo de este colectivo. Imagínese el lector que en un año le cambian cuatro veces sus condiciones laborales, y que esto ocurre a golpe de orden y mando, sin hacer nada para intentar sacar adelante el Convenio colectivo que se negocia. A golpe de orden y mando que el Gobierno sólo puede efectuar cuando se acredite una imperiosa y urgente necesidad.

El Gobierno ya consideró que existía una situación de urgencia hace menos de un año, y reguló la relación laboral de este colectivo (Real Decreto-Ley 1/2010 [[html](#) | [pdf](#)]) haciendo uso del poder de dictar normas con rango de ley que corresponde al Parlamento y sólo excepcionalmente al Gobierno. El Parlamento convalida [[html](#) | [pdf](#)] en cuatro días el Real Decreto-Ley ([enlace a la web del Congreso](#)), y decide su tramitación como Proyecto de Ley ([web del Congreso](#)) por el trámite de urgencia (como corresponde conforme al artículo 151 del [Reglamento del Congreso](#)). Esta tramitación se hace en menos de dos meses, con todas las fases de enmienda en el Congreso y en el Senado, dando lugar a la Ley 9/2001, de 14 de abril. Parece que tan corto espacio de tiempo no fue suficiente para una reflexión pausada, tal vez por las prisas del Gobierno por cumplir sus propios planes de abaratamiento del servicio en los próximos dos años (interesante la [intervención del Ministro en el pleno del Senado](#)) y, lo que no dicen, ante la posible actuación del Tribunal Constitucional.

Sorprendió el contenido de esa primera norma que dictó el Gobierno (con forma de Real Decreto Ley) dejando fuera de acción a los controladores de mayor experiencia, que los echó literalmente de las torres de control, perdiendo sus licencias e imposibilitando con ello la posibilidad de “colocarse en la emisora” junto a los nuevos controladores para hacer prácticas. Una norma que pretende ahorrar, sigue pagando a los más veteranos pero les impide trabajar en puestos de control efectivo. ¿Tiene eso sentido? Y lo peor ¿no es mejor aprovechar la experiencia para permitir que la cantera crezca y que puedan mantener la licencia (la pierden si no operan) para que ayuden a la formación de los nuevos controladores? Me consta que el grupo socialista en el Senado quiso enmendar el Proyecto de Ley en ese sentido, y no pudo por las prisas del ejecutivo. Los trámites, importantísimos como el parlamentario, se vacían así de su contenido, con gran irresponsabilidad

del grupo parlamentario que sostiene al Gobierno (lo que ocurre sistemáticamente, sea el gobierno que sea: es una lamentable práctica de nuestra democracia).

Así los mismos parlamentarios que aprueban la Ley 9/2010 (la que trae origen de la tramitación parlamentaria del Decreto-Ley 1/2010) en abril, la modifican en octubre (Ley 36/2010 [[html](#) | [pdf](#)]). Desconozco cuántos controladores habrán perdido en ese tiempo su licencia, pues volverla a obtener requiere mucho tiempo, y un considerable desembolso económico a costa de las arcas públicas. Al mismo tiempo se negociaba el convenio colectivo, del que a finales de octubre se pide cuentas en el Congreso al Gobierno ([web del Congreso](#)).

Creía que ocurría que los derroteros de ese convenio no satisfacen las necesidades gubernamentales y sus nuevos planes de privatización, pero cuando he indagado algo más resulta que su realización está bloqueada porque el Gobierno no responde (ni sí ni no) a las propuestas efectuadas por los trabajadores. Más bien parece que el Gobierno no tiene interés en resolver la situación mediante Convenio colectivo, por lo que vuelven a considerar urgente el intervenir en las condiciones laborales de los controladores, y aprueban el viernes 3, primer día del puente de la Constitución, el famoso Real Decreto-Ley de la discordia, 13/2010 [[html](#) | [pdf](#)], que además de indicar que las horas de trabajo se computarán por las horas aeronáuticas (que por lo visto no tienen sesenta minutos como las de los demás trabajadores) permite también la militarización del servicio, inspirada en los acontecimientos de Estados Unidos del año 81. Fue sin duda desafortunado arremeter con ese Real Decreto-Ley el viernes antes del puente, para ponerlo en aplicación horas después, mediante un Real Decreto (el 1611/2010) que el Ministro de Fomento indica en declaraciones a la Ser que entrará en vigor “a las 21:30 horas de hoy”, aunque se publicará en el primer BOE del sábado 4, número 294 [[html](#) | [pdf](#)], y justo antes de la publicación del estado de alarma (aprobado por Real Decreto 1673/2010) en el BOE extraordinario de primera hora de la tarde del mismo sábado 4, número 295 [[html](#) | [pdf](#)]. Doble edición del BOE el viernes, y doble edición el sábado. Sin duda va a ser un ejemplo que se ponga en las Facultades de Derecho sobre la vigencia de las normas jurídicas. Aún no sé si como ejemplo de lo que se puede o de lo que no se puede hacer.

¿Realmente volvía a ser urgente volver a regular la situación laboral de los controladores (RD-L 13/2010)? ¿La misma urgencia que ya era conocida hacía un año (RD-L 1/2010) y sobre la que se ha pronunciado en dos ocasiones el legislativo (Leyes 9 y 36/2010)? Hay que reconocer como mínimo que algo no cuadra. No critico el uso del estado de alarma, para lo cual ninguna de estas normas eran necesarias (pues se basa en el artículo 19 CE y en la Ley Orgánica 4/1981, de los estados de alarma, excepción y sitio), y que en todo caso cabría pensar que se tardó mucho en decretarlo. Critico el empleo de tantas normas excepcionales, cambiando situaciones anteriores, y hurtando el debate y el poder de decisión al legislativo, al tiempo que no se da razón de porqué no se aprueba el Convenio colectivo. Parece más bien que al Gobierno le viene mejor para conseguir sus propósitos con los controladores y con la proyectada privatización, montar el número que se ha montado que evitar el daño a los ciudadanos.

La Constitución Española, continuando una lógica elemental e histórica de nuestro Código civil (art. 2), establece garantías para que las normas puedan ser conocidas, disponiendo que “entrarán en vigor a los veinte días de su completa publicación en el Boletín Oficial del Estado” y, para supuestos que requieran actuar más rápidamente, pero siempre ponderando la necesidad de garantizar su conocimiento, añade, “si en ellas no se dispone otra cosa”. El legislador, que debiera velar por la buena aplicación de las normas, debería permitir que se conozcan bien antes, y ampliar estos plazos. Lejos de ello, tiene prisa por ver su política realizada, y acorta sistemáticamente dichos plazos, en lo que es una horrorosa práctica legislativa, muy dañina para los principios básicos de la convivencia democrática. La aplicación tan rápida de esta cascada de normas, con implicaciones incluso penales (la ley penal no puede ser retroactiva y, por lo mismo, debe ser especialmente bien

conocida con antelación suficiente), va a ser la baza (junto con la de la ley-acto, que no tiene eficacia general) con la que se defiendan, muy legítimamente, los controladores. Esto, señores, no es más que un problema laboral, y no justifica la entrada en vigor de la norma el mismo día. Ante la reacción irresponsable (pero previsible en un colectivo sometido a todos los cambios que se han referido más arriba) de los controladores, la declaración del estado de alarma ha sido excesivamente lenta, quizá porque el tiempo jugaba a favor de reforzar las decisiones políticas del Gobierno. Si es irresponsable el comportamiento de los controladores, no lo es menos el de un Gobierno tan poco previsor, y ansioso de regularizar a unos trabajadores en puertas de una privatización parcial del servicio. Si por el contrario consideramos que no le ha faltado previsión, el comportamiento no es menos grave, pues habrían permitido el daño a la ciudadanía pese a que lo habían podido prever. Probablemente no sea así, pero ya se sabe, la mujer del César... no debe hacer ciertas cosas cuando se sabe que está buscando novia para sus empresas.

No dudo que algunas exigencias de los controladores puedan no ser muy razonables, pero desde luego la forma de actuar del Gobierno no es sólo de ordeno y mando, es que confunde lo que no normas de alcance general con lo que son actos administrativos (no lo sería si regula de forma general el cómputo de horas de todos los empleados públicos en servicios relacionados con la seguridad, o como quisiera agruparlos: bomberos, protección civil, conductores de transportes de personas,..., pero sí si afecta sólo a uno de ellos sin justificación suficiente de porqué un régimen distinto). Por lo demás, no parece que este proceder haga mucho honor a la penúltima letra del acrónimo del partido en el Gobierno, pues no explica porqué no han realizado una contrapropuesta a los términos del Convenio colectivo remitido por el sindicato de controladores.

Ciertamente el colectivo de controladores tiene un sueldo elevado, y parece razonable que se elabore un plan para moderarlo, entendiendo que dicho plan debe ser a medio plazo, pues a nadie se le debe cambiar el salario radicalmente. El que se requieran unas condiciones anímicas y físicas para la prestación del trabajo en términos de seguridad, puede llevar a un máximo de horas de trabajo, lo que significa incompatibilidad para efectuar cualquier otro trabajo, e imposibilidad de que existan horas extras. Por tanto yo no me opondría a que el gobierno, si no se alcanza un acuerdo por Convenio (lo que está por ver) elimine a medio plazo las horas extras. Es una plantilla pequeña para el servicio que ha de prestarse, por lo que es necesario o bien esas extras, o bien contratar más trabajadores. He ahí la labor que debe hacer el Gobierno, previendo esas nuevas entradas de controladores, y la moderación paulatina de sus sueldos. Una buena fórmula podría ser el fijar un techo alto de horas máximas de trabajo, y proponer un plan de disminución de esas horas, según se adecúa la plantilla a las necesidades del servicio. Probablemente el Gobierno esté pensando en eliminar gastos con los AFIs por un lado, y con la asunción de servicios de tránsito aéreo ligados al aeropuerto por operadores privados, manteniendo los de ruta y aproximación bajo el control público. Pero todo ello, siendo importante, no es una cuestión urgente que justifique el Decreto-Ley, sin *vacatio legis*, y el viernes del puente de la Constitución.

No estoy a favor de las huelgas salvajes, pero entre éstas y el uso salvaje de la potestad reglamentaria o del poder legislativo, tengo claro dónde me sitúo. Los políticos, de todos los colores, están acostumbrados a modificar las normas con prisa, y a ordenar su inmediata entrada en vigor. El ordenamiento requiere reflexión, pausa, calma. Y, aunque haya situaciones urgentes, las formas en Derecho siempre importan, y mucho... En ese área donde se tocan Derecho y política los políticos (todos, pues ocurría igual con anteriores gobiernos) debieran de saber que no todo vale, que pueden desde luego cambiar las normas, pero que éstas tienen unos cauces que no son arbitrarios ni potestativos. Y no se olviden de la mujer del César.

Luis Fajardo López

Doctor en Derecho. Abogado y Profesor de Derecho civil en la Universidad de La Laguna.

Notas: Los cambios normativos en lo que va de año:

Igual que ocurriera con el personal de vuelo y los pilotos, cuya licencia se regula por Real Decreto 241/2009 [[html](#) | [pdf](#)], meses después se regula la de los controladores civiles, Real Decreto 1516/2009 [[html](#) | [pdf](#)], con la gran diferencia de que unos están a sueldo de empresas mayoritariamente privadas, y en los segundos se trata de empresas públicas, pese a la liberalización del sector. Con base en esto se regula poco después la relación laboral de estos últimos, entendiendo el Gobierno que existía una situación de urgencia, por lo que lo efectúa por Real Decreto-Ley. Así se aprueba el Real Decreto-Ley 1/2010, de 5 de febrero, (BOE nº 32 del mismo día) [[html](#) | [pdf](#)] por el 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. Seis días más tarde (sólo seis días, y de ellos sólo computan del lunes 8 al jueves 11) el Parlamento ya había discutido y enmendado el texto, convalidando dicho Real Decreto-Ley. Los Señores Diputados parecían tenerlo tan claro que tardaron sólo 4 días en realizar todo el trámite de convalidación. Aunque a juzgar por la rectificación que del Real Decreto-Ley realizan en octubre (Ley 36/2010), más bien parece que no les dejaron mucho tiempo para discutirlo convenientemente, y lo que les pareció más grave lo rectificaron a la primera ocasión que tuvieron para hacerlo.

Pero al Gobierno tampoco le contenta la redacción de ese Real Decreto-Ley, ni de las dos leyes que el Parlamento dicta en pocos meses para darle nueva redacción, y vuelve a cambiar las normas que regulan la relación laboral de los controladores, nuevamente con urgencia ¡¡dos situaciones de urgencia en el mismo año!! No es fácil entender ni la urgencia, ni el criterio de oportunidad que haya podido usar el Gobierno para acordar la aprobación del Real Decreto Ley justo antes de un puente, cuando sabe además del malestar del colectivo al que se dirige la norma, y de las posibles reacciones.

Veamos lo acaecido en este año en el panorama normativo, comenzando por las últimas:

El Real Decreto Ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y la creación de empleo (BOE extraordinario nº 293 del viernes 3 de diciembre) [[html](#) | [pdf](#)], va más allá de una mera actuación laboral para fomentar la inversión y la creación de empleo, aunque como dice se justifica en la inmediata privatización de parte del capital de AENA. Ello queda expuesto en su antecedente V:

El modelo actual de gestión aeroportuaria puede mejorar sus niveles de eficiencia abordando medidas que permitan acometer un importante proceso de modernización dirigido a la separación de las funciones de gestión aeroportuaria y las de navegación aérea que en España, hasta ahora, venían siendo desarrolladas por la misma Entidad Pública Empresarial, AENA, con el objetivo de mejorar la eficiencia y eficacia de nuestro sistema aeroportuario.

Tal proceso se inició con una importante reforma estructural en el ámbito de la navegación aérea, a través de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores de tránsito aéreo, en la que ya se identifica una clara separación entre los gestores aeroportuarios y los proveedores de servicios de navegación aérea.

El siguiente paso en este proceso de modernización pasa por abordar la reforma del ámbito de la gestión aeroportuaria, que es el que constituye el objeto de la presente norma, y que persigue como objetivo incrementar nuestros niveles de eficacia y eficiencia en la gestión, rentabilizar las inversiones realizadas y conseguir el máximo aprovechamiento de las infraestructuras de que disponemos.

En el entorno europeo los procesos de transformación operados en los distintos gestores aeroportuarios, se han decantado por configurar a los mismos con un enfoque más empresarial,

acudiendo a fórmulas societarias, y situándolos plenamente en el ámbito del derecho mercantil.

La reforma que se aborda se inscribe en este marco y para ello prevé la creación de una Sociedad Estatal que asuma la gestión de los aeropuertos que hasta ahora viene gestionando la Entidad Pública Empresarial AENA, dotándola así de una estructura mercantil que posibilitará, no solo una mayor agilidad de gestión, sino además un marco jurídico más adecuado para mejorar la gestión de todas las actividades no estrictamente aeronáuticas que cada vez desarrollan más los gestores aeroportuarios, y que resultan necesarias para la financiación de las infraestructuras aeroportuarias sin que se grave más a las compañías aéreas y a los demás usuarios de las mismas.

Por otra parte la nueva estructura empresarial que se establece permite la consecución del objetivo de dar entrada al capital privado, si bien manteniendo en todo caso el carácter estatal de la sociedad, lo que supone el control de la mayoría de su capital.

Además se articulan dos vías para la posible gestión individualizada de los aeropuertos, que podrá articularse, bien a través de la creación de sociedades filiales de «Aena Aeropuertos, S.A.», bien a través del otorgamiento de concesiones a favor del sector privado.

Además, los ingresos de los gestores aeroportuarios deberán sujetarse a la regulación derivada a la transposición al derecho interno de la Directiva 2009/12/CE, de 11 de marzo, razón por la que quedan fuera del ámbito de regulación de este Real Decreto-ley.

Por último, hay que señalar que, tras la publicación del Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto, quedó sin efecto lo establecido en el apartado 1.b) de la disposición transitoria primera de la Ley 9/2010, de 14 de abril, procediéndose a clarificar mediante la disposición adicional segunda de este Real Decreto-ley el concepto de actividad aeronáutica, garantizando así de forma inmediata la necesaria capacidad de gestión del sistema aeroportuario español.

Con la misma finalidad de garantía del tráfico se incluyen dos modificaciones adicionales sobre atención en caso de enfermedad y garantía del servicio bajo la dirección, si fuera necesario, del Ministerio de Defensa.

Ya se citan ahí dos normas, la Ley 9/2010, de 14 de abril [[html](#) | [pdf](#)], realizada a propuestas del Gobierno, y el Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto.

La primera dispone en sus disposiciones transitorias:

Disposición transitoria primera. Medidas transitorias en relación al actual prestador de servicios de tránsito aéreo.

Para garantizar la seguridad, eficacia, continuidad y sostenibilidad económica de la prestación de los servicios de tránsito aéreo y en tanto se produce la apertura del mercado a nuevos proveedores de servicios, además de las restantes previsiones de esta ley, resultarán aplicables al régimen de los controladores civiles de tránsito aéreo al servicio de AENA las siguientes disposiciones:

1. Hasta que transcurran tres años desde la entrada en vigor de la presente ley:

a) Queda suspendido el derecho a obtener la licencia especial retribuida, sin que pueda producirse ninguna nueva incorporación, haya sido o no solicitada, a dicha situación. Durante el periodo de suspensión de la licencia especial retribuida deberá establecerse mediante un nuevo convenio colectivo el régimen aplicable a dicha licencia sujeto a los siguientes parámetros:

1. El paso a la situación de licencia especial retribuida desde los 52 hasta los 57 años de edad estará determinado por la falta de capacidad psicofísica de los controladores de tránsito aéreo, conllevando la asignación de funciones no operativas de control de tránsito aéreo.

2. Cuando se alcancen los 57 años de edad será de aplicación el régimen previsto en el apartado segundo de la disposición adicional cuarta.

3. Las retribuciones que se pacten para las situaciones de licencia especial retribuida o de reserva activa deberán respetar lo señalado en el párrafo segundo del apartado 2.

4. En el supuesto de no alcanzarse un convenio colectivo transcurrido el periodo de suspensión de 3 años, se aplicará el régimen de la licencia especial retribuida previsto en los tres primeros puntos de esta letra.

b) En tanto que no se lleve a efecto lo señalado en la disposición final tercera, todos los empleados públicos que desempeñen funciones de control de tránsito aéreo al servicio de AENA deberán realizar de manera inexcusable la jornada necesaria para garantizar la continuidad y sostenibilidad de dichos servicios.

A estos efectos, dicha jornada no podrá superar la media de la efectivamente realizada por los controladores de tránsito aéreo al servicio de AENA durante el año 2009, descontando la previsión de 80 horas extras anuales, que fue de 1.670 horas, incluidos los periodos de descanso durante la jornada, las guardias localizadas y los tiempos requeridos para cubrir posibles incidencias.

2. La jornada que deben realizar los controladores de tránsito aéreo al servicio de AENA de conformidad con lo señalado en el apartado anterior, se retribuirá de conformidad con lo que se acuerde mediante negociación colectiva y previo informe favorable del Ministerio de Economía y Hacienda, debiendo respetarse en todo caso los siguientes parámetros:

a) La negociación colectiva partirá de la retribución resultante de lo señalado en el I convenio colectivo profesional suscrito en 1999, actualizándose al año 2010, de conformidad con los porcentajes de incrementos retributivos establecidos para el personal al servicio del sector público en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año.

b) Para el personal en activo al servicio de AENA a 5 de febrero de 2010, podrá acordarse en la negociación colectiva un complemento personal transitorio no absorbible por adaptación a la nueva jornada.

Todo acuerdo de contenido económico que se alcance mediante negociación colectiva estará supeditado a la consecución de los objetivos de adecuación de las tasas de navegación aérea previstos en la disposición final segunda de esta ley.

3. Desde la entrada en vigor de esta ley, y en tanto no se acuerde y publique un nuevo convenio colectivo, AENA queda facultada para:

a) Acordar el desplazamiento temporal de sus trabajadores fuera del centro de trabajo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40 del Estatuto de los Trabajadores, siempre que ello fuera necesario para asegurar la seguridad y la continuidad en la prestación del servicio, por un periodo máximo de un año y sin perjuicio del derecho a la percepción de las indemnizaciones por causa del desplazamiento que procedan.

b) Cambiar la jornada por necesidades del servicio o por la variación de los horarios operativos de la dependencia, así como modificar la hora de entrada de un turno en un centro de trabajo, de hasta una hora, siempre que no excedan de dos las veces que se realice en un año natural.

c) Aprobar y publicar los turnos por meses naturales y con una antelación de diez días.

d) Acomodar a las necesidades derivadas de la obligación de garantizar la seguridad, eficacia y continuidad de la prestación del servicio, los periodos de disfrute de permisos, vacaciones y licencias, que quedan sujetos a la previa autorización de AENA.

e) Constatar la posible falta de adaptación de un controlador a las modificaciones técnicas o tecnológicas de su puesto de trabajo, a los efectos que procedan, y singularmente, para establecer su paso a funciones no operativas de control de tránsito aéreo.

El nuevo puesto de trabajo será retribuido de acuerdo con las funciones, operativas o no, que efectivamente realice el controlador.

4. Asimismo, desde la entrada en vigor de esta ley AENA podrá contratar a nuevos controladores de tránsito aéreo bajo cualquiera de las modalidades previstas en el Estatuto de los Trabajadores.

Disposición transitoria segunda. Supervisión por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Durante los tres años siguientes a la entrada en vigor de la presente ley, y sin perjuicio de las funciones de inspección y supervisión que legalmente tiene atribuidas la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, dicha Agencia deberá supervisar de forma permanente su grado de cumplimiento por AENA.

Además, añade una disposición derogatoria de un Real Decreto-Ley del mismo año (el que dio inicio a la tramitación de la Ley 14/2010 en sólo dos meses, y que había sido convalidado en 4 días):

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Queda derogado el Real Decreto-Ley 1/2010, de 5 de febrero, y todas aquellas otras disposiciones que se opongan, contradigan o resulten incompatibles con lo dispuesto en la presente ley.

Dicho Decreto-Ley, el 1/2010 [[html](#) | [pdf](#)], disponía:

Artículo 3. Tiempo de actividad y descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo.

Para garantizar la prestación segura de los servicios de tránsito aéreo y el necesario descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo se dispone lo siguiente:

- 1. La jornada a turnos tendrá una duración no superior a doce horas por servicio.*
- 2. El número de horas extraordinarias no será superior a ochenta al año, de conformidad con lo establecido en el Estatuto de los Trabajadores.*
- 3. El tiempo de descanso durante la jornada será de un veinticinco por ciento del tiempo de duración de la jornada diurna y de un treinta y tres por ciento de la duración de la jornada nocturna. No obstante, en las torres de control monoposición los controladores tendrán un descanso de una hora por servicio.*

Artículo 4. Incumplimientos.

1. El incumplimiento por el proveedor civil de servicios de tránsito aéreo de las obligaciones establecidas en este real decreto-ley será sancionado conforme a la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea. Las infracciones se considerarán muy graves cuando el incumplimiento haya impedido o menoscabado la seguridad o la continuidad en la prestación de dichos servicios.

2. Los incumplimientos del personal al servicio del proveedor civil de servicios de tránsito aéreo se calificarán como muy graves cuando afecten negativamente a la seguridad o menoscaben de forma grave o reiterada la eficacia o la continuidad de la prestación de los servicios, dando lugar a las sanciones determinadas en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea y a las responsabilidades civiles que procedan.

Asimismo, estas conductas serán causa de despido disciplinario por parte del proveedor de servicios de tránsito aéreo. Si el proveedor de servicios tuviera que tramitar un expediente previo al despido disciplinario, el acuerdo de incoación podrá disponer la suspensión provisional de empleo y sueldo del trabajador afectado.

Disposición adicional primera. Medidas extraordinarias.

1. Para la garantía de prestación segura y continuada de los servicios de navegación aérea la Agencia Estatal de Seguridad Aérea podrá adoptar cualquiera de las siguientes medidas extraordinarias:

a) Aprobar de manera inmediata, conforme a la normativa comunitaria de aplicación, los planes de formación que resulten necesarios para facilitar la obtención de las licencias, habilitaciones y anotaciones de unidad de controladores de tránsito aéreo que se requieran. Estos planes preverán expresamente la convalidación de los conocimientos y experiencia del personal técnico

aeronáutico, tales como pilotos o controladores.

b) *Certificar nuevos proveedores de servicios de tránsito aéreo conforme a los reglamentos comunitarios, empleando un procedimiento preferente y simplificado.*

c) *Certificar como proveedores de formación de servicios de información de vuelo de aeródromo (AFIS) a los actuales proveedores de formación de control de tránsito aéreo y convalidar los cursos de formación que hayan impartido ajustándose a la normativa comunitaria.*

2. La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea y el personal a su servicio deberán facilitar la inmediata aplicación de lo previsto en el artículo 4.4.a) de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, sin que ningún puesto de trabajo, órgano directivo u organización pueda dificultar o impedir su efectividad. El incumplimiento de esta obligación será sancionado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del presente real decreto-ley, sin perjuicio de las demás responsabilidades civiles o penales a que haya lugar.

Disposición adicional segunda. Servicios de tránsito aéreo prestados por Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

1. En los aeródromos gestionados por AENA los servicios de tránsito aéreo podrán ser prestados por la citada entidad o por cualquier otro proveedor de servicios de tránsito aéreo debidamente certificado por una autoridad nacional de supervisión de la Unión Europea.

2. En los dos meses siguientes a la entrada en vigor de este real decreto-ley, AENA deberá presentar al Ministerio de Fomento los estudios de seguridad que permitan identificar en qué aeródromos de los que gestiona se empezará a prestar el servicio de tránsito aéreo bajo la modalidad de servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS). El Ministerio de Fomento determinará mediante orden en qué aeródromos se prestará dicho servicio de información de vuelo.

En el plazo que se establezca en dichas órdenes, AENA, conforme a la Ley 31/2007, de 30 de octubre, deberá iniciar los procedimientos para la selección de los correspondientes proveedores civiles de servicios de información de vuelo de aeródromo.

3. Para aquellos aeródromos que se determinen por orden del Ministerio de Fomento y en el plazo que en las mismas se establezca, AENA deberá igualmente iniciar los procedimientos para la selección de nuevos proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo de aeródromo. En función de las características del aeródromo y de los estudios de seguridad pertinentes, estos servicios podrán prestarse bajo la modalidad de control, información de vuelo, o ambas, según se determine en las referidas órdenes ministeriales.

4. Los controladores de tránsito aéreo que vinieran prestando sus servicios para AENA en las dependencias a las que se refieren los párrafos precedentes, cuando se inicie la prestación del servicio por los nuevos proveedores de servicios de tránsito aéreo, podrán optar entre aceptar el puesto de trabajo que debe ofrecerles AENA o dar por extinguido su contrato de trabajo, con el derecho a percibir, en este último caso, las indemnizaciones que procedan.

5. En los aeródromos a los que se refieren los apartados 2 y 3 de la presente disposición AENA continuará prestando los servicios de control de tránsito aéreo hasta que se produzca el inicio efectivo de la prestación de servicios por los nuevos proveedores.

Disposición adicional tercera. Formación de personal de tránsito aéreo.

1. La sociedad estatal Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, S.A., como actual proveedor de formación de tránsito aéreo, deberá presentar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea los planes de formación que resulten necesarios para dotar al sistema del personal requerido para llevar a efecto las disposiciones contenidas en el presente real decreto-ley.

Igualmente, AENA deberá presentar a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea los planes de formación de unidad y de formación continuada que resulten necesarios para complementar los citados en el párrafo anterior.

Todos los planes de formación preverán expresamente la convalidación de los conocimientos y experiencia del personal técnico aeronáutico, tales como pilotos o controladores.

2. Los restantes proveedores civiles de formación inicial podrán presentar asimismo los planes de formación que estimen oportunos una vez hayan sido debidamente certificados como proveedores civiles de formación. Estos planes podrán prever la convalidación de los conocimientos y experiencia del personal técnico aeronáutico, tales como pilotos o controladores.

Disposición transitoria primera. Medidas transitorias en relación al actual prestador de servicios de tránsito aéreo.

Para garantizar la seguridad, eficacia, continuidad y sostenibilidad económica de la prestación de los servicios de tránsito aéreo y en tanto se produce la apertura del mercado a nuevos proveedores de servicios, además de las restantes previsiones de este real decreto-ley, resultarán aplicables al régimen de los controladores civiles de tránsito aéreo al servicio de AENA las siguientes disposiciones:

1. Hasta que transcurran tres años desde la entrada en vigor del presente real decreto-ley:

a) Queda suspendido el derecho a obtener la licencia especial retribuida, sin que pueda producirse ninguna nueva incorporación, haya sido o no solicitada, a dicha situación.

b) En tanto que no se lleve a efecto lo señalado en la disposición final tercera, todos los empleados públicos que desempeñen funciones de control de tránsito aéreo al servicio de AENA deberán realizar de manera inexcusable la jornada necesaria para garantizar la continuidad y sostenibilidad de dichos servicios.

A estos efectos, dicha jornada no podrá superar la media de la efectivamente realizada por los controladores de tránsito aéreo al servicio de AENA durante el año 2009, que fue de 1.750 horas, incluidos los periodos de descanso durante la jornada, las guardias localizadas y los tiempos requeridos para cubrir posibles incidencias.

2. En los treinta días naturales siguientes a la entrada en vigor de este real decreto-ley AENA sustituirá los turnos de servicio ya establecidos por una nueva programación ajustada a lo dispuesto en esta norma. La nueva programación se publicará en los centros de trabajo correspondientes, manteniéndose entretanto como obligatorios los turnos publicados.

3. Desde la entrada en vigor de este real decreto-ley, y en tanto no se acuerde y publique un nuevo convenio colectivo, AENA queda facultada para:

a) Acordar el desplazamiento temporal de sus trabajadores fuera del centro de trabajo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 40 del Estatuto de los Trabajadores, siempre que ello fuera necesario para asegurar la seguridad y la continuidad en la prestación del servicio, por un periodo máximo de un año y sin perjuicio del derecho a la percepción de las indemnizaciones por causa del desplazamiento que procedan.

b) Cambiar la jornada por necesidades del servicio o por la variación de los horarios operativos de la dependencia, así como modificar la hora de entrada de un turno en un centro de trabajo, de hasta una hora, siempre que no excedan de dos las veces que se realice en un año natural.

c) Aprobar y publicar los turnos por meses naturales y con una antelación de diez días.

d) Acomodar a las necesidades derivadas de la obligación de garantizar la seguridad, eficacia y continuidad de la prestación del servicio, los periodos de disfrute de permisos, vacaciones y licencias, que quedan sujetos a la previa autorización de AENA.

e) Constatar la posible falta de adaptación de un controlador a las modificaciones técnicas o tecnológicas de su puesto de trabajo, a los efectos que procedan, como, singularmente, su paso a funciones no operativas de control de tránsito aéreo, que quedará condicionada a la conformidad de la entidad pública empresarial.

4. Asimismo, desde la entrada en vigor de este real decreto-ley AENA podrá contratar a nuevos controladores de tránsito aéreo bajo cualquiera de las modalidades previstas en el Estatuto de los

Trabajadores.

Disposición transitoria segunda. Supervisión por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Durante los tres años siguientes a la entrada en vigor del presente real decreto-ley, y sin perjuicio de las funciones de inspección y supervisión que legalmente tiene atribuidas la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, dicha Agencia deberá supervisar de forma permanente su grado de cumplimiento por AENA.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa.

Quedan derogadas todas las disposiciones que se opongan, contradigan o resulten incompatibles con lo dispuesto en el presente real decreto-ley.

Disposición final primera. Título competencial.

Este real decreto-ley se dicta al amparo de la competencia exclusiva que atribuye al Estado el artículo 149.1.20ª y 149.1.7ª de la Constitución, en materia de control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo y en materia de legislación laboral.

Disposición final segunda. Adecuación de las tasas de navegación aérea.

1. Durante los años 2010 a 2012 AENA propondrá una reducción progresiva de la tasa de ruta de forma que la misma pueda quedar establecida para el año 2013 en la media que resulte aplicable a los cinco principales proveedores de servicios europeos.

2. El Gobierno incluirá en el proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para los años 2011 y 2012 las pertinentes previsiones de reducción de la tasa de aproximación congruentes con la eliminación de su déficit y con el objetivo de su equiparación a la media de los cinco grandes países de la Unión Europea.

Disposición final tercera. Desarrollo reglamentario del tiempo de actividad y descanso en el sector de los servicios de tránsito aéreo.

Mediante real decreto y previa consulta a los sindicatos más representativos a nivel estatal, se regulará el tiempo de actividad y descanso de los controladores de tránsito aéreo.

Tras la entrada en vigor del real decreto a que se refiere el apartado anterior, todos los proveedores de servicios de tránsito aéreo designados por el Ministerio de Fomento, incluido el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, deberán ajustar el tiempo de actividad y descanso del personal a su servicio a lo que en dicha norma se establezca.

Disposición final cuarta. Entrada en vigor.

El presente real decreto-ley entrará en vigor el mismo día de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 5 de febrero de 2010.

El desaguisado de la falta de previsión y prisas del Gobierno termina corrigiéndose en la Ley 36/2010, de 22 de octubre [[html](#) | [pdf](#)], del Fondo para la Promoción del Desarrollo, que se aprovecha para este fiin:

Disposición final segunda. Modificación de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.

Uno. Se modifica el apartado segundo de la disposición adicional cuarta de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las

obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, que queda con la siguiente redacción:

«Disposición adicional cuarta. Límites al desempeño de funciones operativas, situación de reserva activa y jubilación.

.....

2. Los controladores de tránsito aéreo que alcancen los 57 años de edad deberán renovar o revalidar el certificado médico a que se refiere el artículo 25 del Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo, cada 6 meses como máximo.

Los controladores de tránsito aéreo que pierdan su aptitud psicofísica dejarán de desempeñar funciones operativas de control de tránsito aéreo, debiendo el proveedor de servicios ofertarle otro puesto de trabajo que no conlleve el ejercicio de esas funciones. Este nuevo puesto de trabajo será retribuido de acuerdo con las funciones que efectivamente realice el controlador.

Cuando el proveedor de servicios no pudiera ofertar un puesto que no conlleve funciones operativas de control de tránsito aéreo conforme a lo previsto en el párrafo anterior, el controlador pasará a una situación de reserva activa hasta que alcance la edad de jubilación forzosa.

La retribución correspondiente a la situación de reserva activa se acordará mediante negociación colectiva con los representantes de los trabajadores. La percepción de esta retribución es incompatible con cualquier otro trabajo por cuenta propia o ajena, excepto la realización de labores de formación aeronáutica o labores de inspección aeronáutica en el ámbito de la Unión Europea. La realización de otro trabajo por cuenta propia o ajena supondrá la rescisión de la relación contractual con el proveedor de servicios de tránsito aéreo por renuncia del trabajador.

El controlador que se encuentre en situación de reserva activa continuará dado de alta en la seguridad social, contribuyéndose de la misma manera que antes de entrar en esta situación, manteniéndose la cotización en los mismos términos en que se venía realizando con anterioridad al acceso a dicha situación.

.....»

Dos. La nueva regulación de los límites al desempeño de funciones operativas introducido por el apartado uno de esta disposición, será de aplicación a todos los controladores de tránsito aéreo que hayan cumplido 57 años de edad, aunque hayan cesado en el ejercicio de funciones operativas tras la entrada en vigor de la Ley 9/2010, de 14 de abril. Estos controladores de tránsito aéreo serán repuestos en el ejercicio de funciones siempre que acrediten su plena aptitud psicofísica y cumplan con los demás requisitos establecidos por la legislación aplicable.

Por último, la Ley 9/2010, había sido desarrollada reglamentariamente por el Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto [[html](#) | [pdf](#)], 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. En su capítulo II se regula con gran precisión las “limitaciones de tiempos de actividad aeronáutica y requisitos de descanso”, estableciendo distintos tipos de periodos de actividad aeronáutica, que se refieren a las definiciones del artículo 4:

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.

El capítulo II dice así:

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 período continuo de actividad aeronáutica por el tiempo que se requiera para hacer la transferencia, hasta un máximo de 15 minutos.

El período 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, aquella 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 periodo de actividad aeronáutica nocturna deberá garantizarse un descanso mínimo de 48 horas antes del siguiente periodo de actividad diurna, salvo que el proveedor designado para la prestación de servicios de control tránsito aéreo programe dos periodos consecutivos de actividad aeronáutica nocturna, en cuyo caso deberá respetarse lo dispuesto en el apartado 2.

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

Artículo 11. Periodo 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 periodo consecutivo de 6 días ó 144 horas, sólo podrán realizarse dos periodos de actividad aeronáutica de madrugada.

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

4. Cada periodo de actividad aeronáutica de madrugada que comience antes de las 06:00 horas, se considerará como dos periodos 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 periodo de actividad operacional continuo previsto en el artículo 7 deberán cumplirse las siguientes limitaciones de los periodos 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. Periodo 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 período 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 períodos 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.

Después de ver cuál era el contenido que el Gobierno dio, voluntariamente, al Decreto regulador de los límites horarios de los controladores, véase cómo utiliza el Real Decreto-Ley 13/2010 “de la discordia” para interpretar y matizar el Reglamento. Con independencia de que sea una interpretación correcta o no (que es más que discutible), no es un Real Decreto-Ley el mecanismo adecuado para ello. Si puede interpretarlo lo hace mediante Instrucción (probablemente AENA), y si no, dicha interpretación queda bajo la salvaguardia de los Tribunales. Veamos en qué consiste esta interpretación unilateral, que es lo que tanto irritó a los controladores:

Disposición adicional segunda. Actividad aeronáutica en el control del tránsito aéreo.

1. Los controladores al servicio de la entidad pública empresarial AENA, así como al servicio del resto de proveedores de servicio de tránsito aéreo, deberán ajustar su tiempo de actividad aeronáutica, descansos y turnos a lo establecido en el Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto. De acuerdo con lo establecido en el artículo 5 del citado Real Decreto 1001/2010, 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. En el cómputo de este límite anual de actividad aeronáutica no se tendrán en cuenta otras actividades laborales de carácter no aeronáutico, tales como imaginarias y periodos de formación no computables como actividad aeronáutica, permisos sindicales, licencias y ausencias por incapacidad laboral. Estas actividades, al no afectar a los límites de seguridad aeronáutica, se tomarán en consideración exclusivamente a efectos laborales de conformidad con lo establecido en la disposición adicional única del Real Decreto 1001/2010.

2. Se da una nueva redacción al apartado 4 del artículo 34 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea:

«4. Abstenerse de ejercer dichas funciones y de realizar tales actividades en caso de disminución de la capacidad física o psíquica requerida. El personal de control al servicio de la Entidad Pública Empresarial «Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea», que aprecie dicha circunstancia, deberá someterse de manera inmediata a reconocimiento por parte de los Servicios Médicos que facilite la Entidad, quienes verificarán la concurrencia de la misma, y determinarán si ello ha de dar lugar al apartamiento de su puesto de trabajo.»

3. Se da nueva redacción al apartado 2 de la disposición adicional primera de la Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo, que quedará redactado en los siguientes términos:

«2. La entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea deberá facilitar la inmediata aplicación de lo previsto en el artículo 4.4.a) de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, quedando sometidos los controladores de tránsito aéreo de la citada entidad a la dirección del Ministerio de Defensa quien asumirá su organización, planificación, supervisión y control. Ningún trabajador, órgano directivo u organización podrá dificultar o impedir la efectividad de dicha medida. El incumplimiento de dicha obligación será sancionado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 de la presente Ley, sin perjuicio de las demás responsabilidades civiles o penales a que haya lugar.»

En el fondo se juega con que no pueden hacer extras, pero se les mantienen las extras (la necesidad impera); y el máximo de horas no es un máximo de horas a trabajar, sino un máximo de horas “aéreas”. Es una forma de hacerlo, sin duda, pero parece más adecuado fijar un tope de horas de trabajo, pues todas las horas afectan al estado físico y anímico y, con ello, influyen en las horas de actividad aeronáutica o, más concretamente, a las de operatividad.

En definitiva, estoy de acuerdo en que los controladores son un colectivo muy privilegiado. Estoy de acuerdo en que se procure terminar con dichos privilegios, pero no lo estoy con que se haga como se ha hecho, y mucho menos en que el Gobierno se la juegue en un momento delicado para los ciudadanos, y reaccionando con lentitud, la suficiente como para dejar acreditado que ellos son los buenos y los controladores los malos. No sé si hay o no juego sucio o maquiavélico... pero sé que esa duda no debiera de existir.