



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

IX LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

22 de marzo de 2010

Núm. 58-4

ENMIENDAS E ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

121/000058 Proyecto de Ley 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 (procedente del Real Decreto-ley 1/2010, de 5 de febrero).

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales de las enmiendas y del índice de enmiendas al articulado presentadas en relación con el Proyecto de Ley 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.

Palacio del Congreso de los Diputados, 15 de marzo de 2010.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

González-Moro y José Luis Perestelo Rodríguez, de acuerdo con lo establecido en el vigente Reglamento del Congreso, presentan la siguiente enmienda al Proyecto de Ley 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.

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de marzo de 2010.—**José Luis Perestelo Rodríguez**, Diputado.—**Ana María Oramas González-Moro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

De adición de un nuevo apartado a la disposición adicional primera del Proyecto de Ley.

ENMIENDA NÚM. 1

FIRMANTES:

Ana María Oramas González-Moro

José Luis Perestelo Rodríguez
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia de los diputados de Coalición Canaria **Ana María Oramas**

Se añade un nuevo apartado, con el número tres, a la disposición adicional primera, «Medidas extraordinarias», con el siguiente texto:

«3. Si durante la entrada de nuevos proveedores de servicios de control del tránsito aéreo, así como en la reestructuración de los servicios que ya se vinieran prestando con anterioridad por AENA, surgieran dificultades para la prestación de tales servicios en la Comunidad Autónoma de Canarias, los Ministerios de Fomento y Defensa adoptarán las medidas que sean

necesarias, utilizando todos los recursos disponibles, para garantizar la seguridad y continuidad de las operaciones en los aeropuertos canarios y el tránsito en el correspondiente espacio aéreo.»

JUSTIFICACIÓN

El archipiélago canario tiene una dependencia inevitable del transporte aéreo por su lejanía del territorio peninsular y su fragmentación territorial.

Por otro lado, debido a la estrecha y sensible vinculación de la actividad económica de Canarias a la actividad turística y dadas las graves consecuencias que tendrían las dificultades que eventualmente pudiesen surgir de la puesta en marcha del nuevo modelo de control del tránsito aéreo, resulta indispensable prever la posibilidad de que tanto el Ministerio de Fomento como el de Defensa pudiesen tomar las medidas que fueren precisas, utilizando todos los recursos disponibles, para garantizar la seguridad y continuidad del control aéreo en los aeropuertos canarios y su espacio aéreo.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del diputado Francisco Xesús Jorquera Caselas, Diputado del Bloque Nacionalista Galego (BNG), al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley 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 fija determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo (procedente del RDL 1/2010, de 5 de febrero).

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de marzo de 2010.—**Francisco Xesús Jorquera Caselas**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 2

FIRMANTE:
Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 1, apartado 2

De modificación.

Se propone modificar el texto del apartado 2 del artículo 1, que tendrá la siguiente redacción:

«2. El Ministerio de Fomento, de acuerdo con las Comunidades Autónomas que corresponda, dentro de bloques específicos de espacio aéreo, podrá designar a proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo de aeródromo debidamente certificados por una Autoridad Estatal de Supervisión de la Unión Europea.

La designación de estos proveedores deberá motivarse en la imposibilidad manifiesta del sector público para proveer este servicio, atendiendo a razones de interés general.»

JUSTIFICACIÓN

Se deben respetar las competencias de las Comunidades Autónomas, garantizando su participación en la designación de los proveedores civiles, además de justificar la misma en razones de interés general.

Los requisitos técnicos y operativos deben estar definidos de antemano con el fin de que, si un proveedor quiere optar a dar un servicio en un aeropuerto sepa con antelación cuáles son los requisitos técnicos y operativos para el tipo de servicio que está previsto en el mismo. La decisión sobre el tipo de servicio no debe de estar condicionada por criterios económicos.

ENMIENDA NÚM. 3

FIRMANTE:
Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 1, apartado 3

De supresión.

Se propone suprimir la totalidad del apartado 3 del artículo 1.

JUSTIFICACIÓN

El gestor aeroportuario no puede ser el que determine el tipo de servicio a prestar.

Invalida acuerdos o pactos vigentes celebrados al amparo de la legislación, tal vez para permitir propuestas por designación directa sin un correspondiente concurso público.

La redacción es confusa y excesivamente amplia y general. El segundo párrafo permite al proveedor de servicios, una vez designado, apartarse de los infor-

mes o acuerdos o pactos existentes que justificaron o permitieron su designación por parte del gestor aeroportuario.

ENMIENDA NÚM. 4

FIRMANTE:

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 1, apartado 4

De supresión.

Se propone suprimir el apartado 4 del artículo 1.

JUSTIFICACIÓN

La dirección de plataforma pertenece a los servicios de control de tránsito aéreo según el reglamento (CE) 549/2004 del parlamento europeo en su artículo 2.1 «servicio de control de tránsito aéreo: un servicio suministrado con el fin de: a) prevenir colisiones entre aeronaves...».

RCA y OACI, determinan que en la plataforma puede no darse servicio de control. Otra cosa son las calles de rodaje dentro de las plataformas, también contemplado en el RCA donde se establece que se debe proveer servicio de control. Habiendo normativa clara sobre el tema sería redundante la inclusión de este punto que colisiona con la normativa nacional e internacional.

ENMIENDA NÚM. 5

FIRMANTE:

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 2, apartado 2

De modificación.

Se propone la modificación de la totalidad del apartado 2 del artículo 2, que quedará redactado como sigue:

«2. Corresponde en exclusiva al proveedor civil de servicios de tránsito aéreo la organización, planificación, dirección, gestión, supervisión y control de la

prestación de dichos servicios, reservándose, en todo caso, al personal técnico-operativo del proveedor, la gestión de las materias que le son propias, y que le reconocen las normas de seguridad nacionales e internacionales.

El proveedor civil de servicios queda facultado para adoptar las medidas que en cada caso resulten necesarias y, entre otras, las siguientes:

a) Determinar la configuración operativa conforme a la demanda de tráfico y a los condicionantes técnicos y meteorológicos concurrentes.

b) Determinar las instalaciones, servicios técnicos y personal necesario para la adecuada prestación de los servicios de tránsito aéreo.

c) Determinar su organización directiva mediante la identificación y valoración adecuada de los puestos directivos encargados de las funciones de seguridad, calidad, protección y recursos financieros y humanos.

d) Efectuar la selección y formación de unidad y continuada de los controladores de tránsito aéreo.

e) Organizar los turnos, horarios y descansos del personal, siguiendo los principios básicos de la Ley de Estatuto de los Trabajadores, así como las recomendaciones emitidas por Eurocontrol sobre la materia.

f) Vigilar y controlar el trabajo realizado por su personal e imponer las sanciones adecuadas en caso de incumplimiento. Ningún incidente será sancionado o perseguido por una incidencia de seguridad cometida sin ánimo de dolo, negligencia grave o imprudencia temeraria.»

JUSTIFICACIÓN

Determinar la configuración operativa conforme a la demanda de tráfico y a los condicionantes técnicos y meteorológicos concurrentes es potestad asignada por OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) en su Anexo 1, Licencias de Personal (sobre las atribuciones definidas para los titulares de una licencia de controlador aéreo), y el Reglamento de la Circulación Aérea (RCA-RD 57/2002 de 18 enero) a los titulares de licencias de tránsito aéreo y no puede cederse o traspasarse a organización de ningún tipo ni supeditarse a criterios empresariales, entre otras razones por cuanto supone un compromiso para la seguridad en la prestación del servicio ATS. Algo recogido en nuestra legislación en el artículo 58 de la Ley de Navegación Aérea (Ley 48/1960, de 21 julio) y que claramente entra en contradicción con este artículo.

Sin perjuicio del poder de dirección del empresario, se debe garantizar, por una cuestión de seguridad, que las decisiones técnicas sean tomadas por personal técnico. La separación entre las decisiones de gestión y las técnicas debe quedar meridianamente claro. Por ejemplo, las capacidades de los aeropuertos o sectores, la configuración operativa en función de la demanda, la

disponibilidad de los equipos o las condiciones meteorológicas debe ser una decisión técnica y es potestad asignada por OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) y el Reglamento de la Circulación Aérea a los titulares de una licencia de tránsito aéreo. No debería cederse, traspasarse o supeditarse otros criterios que no sean la seguridad.

ENMIENDA NÚM. 6

FIRMANTE:

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 2, apartado 3

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 3 del artículo 2, que quedará redactado como sigue:

«3. Las facultades enumeradas en el presente artículo son indisponibles para el proveedor civil de servicios de tránsito aéreo. En este sentido, ningún puesto de trabajo u órgano podrá tener atribuida o desempeñar ninguna función que limite o menoscabe el ejercicio de dichas facultades, respetándose en todo caso las atribuciones correspondientes a los titulares de una licencia en tierra o en vuelo en el ámbito de la aviación civil.

La disposición de forma voluntaria por parte del proveedor de servicios de estas facultades determinará la revocación de la designación obtenida de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 1.»

JUSTIFICACIÓN

Ha de respetarse en todo caso, las atribuciones correspondientes a los titulares de una licencia de control de tránsito aéreo, para cumplir con el ya mencionado artículo 58 de la Ley de Navegación Aérea (Ley 48/1960 de 21 julio), cuando dice:

«Para el ejercicio de funciones, en vuelo o en tierra, en el ámbito de la aviación civil, que afecten al control del espacio aéreo, al tránsito y al transporte aéreo, será necesario estar en posesión de un título, licencia, autorización o certificado que faculte específicamente para ejercer esas funciones.

Las condiciones para su obtención y las atribuciones, obligaciones y responsabilidades de sus titulares se determinarán de acuerdo con las normas del Derecho comunitario europeo, los tratados, convenios internacionales y normas de organismos internacionales de los

que el Estado español sea parte y con lo dispuesto en esta Ley y en sus normas de desarrollo.»

El personal técnico operativo en frecuencia debe tener libertad de tomar las decisiones oportunas en función del tráfico y las condiciones del momento. La segunda parte del primer párrafo tiene una redacción tan amplia que permite interferir en las decisiones operativas que, a tiempo real, se exigen del controlador.

ENMIENDA NÚM. 7

FIRMANTE:

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 3

De modificación.

Se propone la modificación del artículo 3, que quedará redactado como sigue:

«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, a falta de convenio colectivo que lo regule:

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, al menos, un veinticinco por ciento del tiempo de duración de la jornada diurna y de, al menos, un treinta y tres por ciento de la duración de la jornada nocturna. No obstante, en las torres de control mono-posición los controladores tendrán un descanso de al menos una hora por servicio.»

JUSTIFICACIÓN

El tiempo de descanso no es un dato caprichoso introducido en nuestro convenio, sino justificado en el tipo de labor y jornada efectuada, de acuerdo con diversos estudios de salud laboral. A título de ejemplo asignar una hora de descanso por servicio en una torre mono-posición, cuando su jornada podría llegar a doce

horas, es un claro atentado contra la seguridad del tránsito aéreo.

En el entorno europeo y algunas normativas relevantes de la OIT (Organización Internacional del Trabajo), ya en los 80 se contemplaban aspectos en conflicto en los servicios de noche, como sueño/vigilia, ruptura del ciclo circadiano y atención continuada; de ahí el descanso de noche del 50 por 100, en el que se pueden dormir cinco horas seguidas, al menos, que es el mínimo contemplado en dichas normativas internacionales para recuperar la capacidad de concentración.

Dentro del Ministerio de Transportes, con fecha de 3 de marzo de 1989, se firmó un documento llamado Protocolo de Acuerdo que establecía, por primera vez, una jornada específica para el desarrollo de nuestras funciones y un régimen de descansos que quedaron como sigue: 50 por 100 de descanso en horario nocturno/33 por 100 de descanso en jornadas de día/1.200 horas anuales.

En este artículo se reduce ese tiempo a un 25 por 100 y un 33 por 100, respectivamente lo que entendemos que responde exclusivamente a factores economicistas y reduce con ello los márgenes de seguridad aérea, que han demostrado una total garantía durante veinte años, con las cifras anteriores.

que pueda afectar a la seguridad del tráfico aéreo, con el único fin de aprender de los errores, mejorar los procesos de seguridad y la prevención de accidentes e incidentes.

Deberían aplicarse los conceptos de Just Culture desarrollados y aplicados por Eurocontrol y EASA y también recomendados por OACI en base a procedimientos para distinguir los errores humanos, honestos, no intencionados y sin ánimo de dolo. Estos procedimientos deberían establecer claramente que los errores intencionados nunca merecerían acciones punitivas.

Sin embargo en el proyecto estos hechos puedan ocasionarse y que los derechos del personal en defensa de su interés, establecidos en la Constitución Europea, no podrían ejercitarse al aplicar un régimen disciplinario, coercitivo, amenazador y agresivo. *In fine* el artículo es contrario al principio de presunción de inocencia al permitir que se apliquen medidas sancionadoras sin proceso previo.

Siguiendo esta filosofía, las obligaciones, infracciones y sanciones para el personal aeronáutico ya se encuentran recogidas en la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea. La regulación de los expedientes disciplinarios es determinada por la legislación laboral.

ENMIENDA NÚM. 8

FIRMANTE:

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 4, apartado 2

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 2 del artículo 4, que quedaría redactado como sigue:

«Artículo 4. Incumplimientos.

2. Los incumplimientos del personal al servicio del proveedor civil de servicios de tránsito aéreo se sancionarán de acuerdo con lo establecido en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Ningún controlador será sancionado o perseguido por una incidencia de seguridad cometida sin ánimo de dolo, negligencia grave o imprudencia temeraria.»

JUSTIFICACIÓN

El Sistema de notificación de sucesos, basado en la directiva 2003/42, obliga a notificar cualquier suceso

ENMIENDA NÚM. 9

FIRMANTE:

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición adicional primera, apartado 1.a)

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 1.a), de la disposición adicional primera, que quedaría redactado como sigue:

«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.»

JUSTIFICACIÓN

Ninguna de las convalidaciones contempladas en este apartado, están recogidas en la Directiva 2006/23 CE ni en el Real Decreto 1516/2009 sobre Licencia de Control, ni hay normativa a nivel mundial que la recoja.

La convalidación de conocimientos teóricos y prácticos no es posible de acuerdo a Regulation (EC) n.º 1108/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulation (EC) n.º 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Directive 2006/23/EC (Text with EEA relevance) que establece en su anexo Vb Essential Requirements for Atm/Ans and Air Traffic Controllers que el conocimiento teórico necesario por los controladores aéreos debe ser demostrado con la evaluación durante un curso o mediante exámenes, y que además exige unos contenidos prácticos específicos para el controlador aéreo que no son propios de otro personal técnico aeronáutico incluidos pilotos.

ENMIENDA NÚM. 10

FIRMANTE:

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición adicional primera, apartado 1.b)

De modificación.

Se propone la modificación de la letra b) del apartado 2 de la disposición adicional primera, que quedaría redactada como sigue:

«b) Certificar nuevos proveedores de servicios de tránsito aéreo conforme a los reglamentos comunitarios, asignando los recursos necesarios para facilitar a los interesados el cumplimiento de todos los requisitos y procedimientos establecidos por la normativa de aplicación.»

JUSTIFICACIÓN

La certificación de un nuevo proveedor de servicio debiera cumplir todos los trámites, plazos y procedimientos que se requieran para garantizar los requisitos que la normativa establece con objeto de garantizar la seguridad.

ENMIENDA NÚM. 11

FIRMANTE:

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición adicional primera, apartado 1, c)

De modificación.

Se propone la modificación de la letra c) del apartado 2 de la disposición adicional primera, que quedaría redactada como sigue:

«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, cumplidos los requisitos establecidos por la normativa vigente, y convalidar los cursos de formación que hayan impartido ajustándose a la normativa comunitaria mediante una prueba global que realizará la Agencia Española de Seguridad Aérea que comprobará la suficiencia y actualización de los conocimientos adquiridos.»

JUSTIFICACIÓN

La certificación de los proveedores de formación AFIS debiera cumplir todos los trámites, plazos y procedimientos que se requieran para garantizar los requisitos que la normativa establece con objeto de garantizar la seguridad.

ENMIENDA NÚM. 12

FIRMANTE:

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición adicional primera, apartado 2

De supresión.

Se propone suprimir la totalidad del apartado 2 de la disposición adicional primera.

JUSTIFICACIÓN

Esta norma supone una militarización del control aéreo, cuando la Ley de Seguridad Aérea reserva al Ministerio de Fomento el control de la circulación aérea

general en tiempos de paz, salvo en los supuestos circunstancias extraordinarias, de conflicto armado o de emergencia.

ENMIENDA NÚM. 13

FIRMANTE:

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición adicional segunda, apartado 2

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 2 de la disposición adicional segunda, que quedaría redactado como sigue:

«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.»

JUSTIFICACIÓN

En realidad esta disposición adicional segunda introduce de facto la liberalización del 100 por 100 de los servicios de navegación aérea en los aeródromos gestionados por AENA. Una reforma de tal magnitud y con la trascendencia económica que supone, debería tratarse adecuadamente de forma separada, ya que por no ser posible su aplicación inmediata, no cumple los requisitos de urgencia y conflicto grave que son tan necesarios para su regulación por Real Decreto-ley.

ENMIENDA NÚM. 14

FIRMANTE:

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición adicional segunda, apartado 3

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 3 de la disposición adicional segunda, que quedaría redactado como sigue:

«3. Para aquellos aeródromos que se determinen por orden del Ministerio de Fomento, de acuerdo con las Comunidades Autónomas correspondientes, 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 de acuerdo con lo establecido en la normativa de contratación del Estado. 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.»

JUSTIFICACIÓN

Debe garantizarse la participación de las Comunidades Autónomas en la determinación de los aeródromos, y, por otra parte, AENA no puede ser quien elija a otros proveedores sin libre concurrencia.

ENMIENDA NÚM. 15

FIRMANTE:

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición adicional tercera, apartado 1

De modificación.

Se propone la modificación del apartado 1 de la disposición adicional tercera, que quedaría redactado como sigue:

«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 neces-

rios para complementar los citados en el párrafo anterior.»

JUSTIFICACIÓN

Para AENA es obligatorio que sus planes de formación incluyan la convalidación de los conocimientos y experiencia del personal técnico aeronáutico, tales como pilotos o controladores. Sin embargo para el resto de proveedores civiles (punto 2), las convalidaciones del punto anterior no son obligatorias.

La convalidación de los conocimientos y experiencia del personal controladores se establece en la normativa de transposición de la Licencia Común Europea mediante el Real Decreto 1516/2009 y no está contemplada la convalidación para el caso de pilotos. La formación de los pilotos es diferente a la de los controladores.

Además de todo lo expuesto en la disposición adicional primera, punto 1.a), sobre requerimientos para la convalidación de licencias, se debe tener en cuenta que en cuanto a conocimientos de idioma, es mandatorio demostrar un elevado nivel de español para prestar el servicio de control en un aeródromo de España (ej. hay que hablar con los señaleros, bomberos o con cualquier organismo involucrado por ejemplo en una situación de emergencia.)

ENMIENDA NÚM. 16

FIRMANTE:

Francisco Xesús Jorquera Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición adicional cuarta

De adición.

Se añade una disposición adicional cuarta con el siguiente tenor literal:

«Disposición adicional cuarta. Jubilaciones anticipadas.

En el plazo de seis meses el Gobierno, oídas las organizaciones profesionales y los sindicatos más representativos, regulará la jubilación anticipada de los controladores civiles de tránsito aéreo.»

JUSTIFICACIÓN

Con este real decreto, al suprimirse temporalmente el derecho a obtener la Licencia Especial Retribuida, quedando todos los controladores por encima de los 55 años,

límite de edad operativa, quedan obligados a seguir trabajando, y además con una jornada obligatoria de 550 horas más y con un descanso drásticamente reducido.

En todos los Estados de nuestro entorno hay un límite basado en la ralentización natural de los reflejos y de la agilidad mental derivada de la edad y aunque no hay una norma fija, la opción mayoritaria es el paso a controlador no operativo a los 55 años.

No se respetan multitud de informes internacionales sobre jornadas a turnos y trabajo nocturno. Ejemplos: «Convenio C171 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT)», «Stressed and Fatigued on the Ground and in the Sky» (Estudio mundial sobre las condiciones de trabajo de trabajadores del mundo de la aviación entre el año 2000 y 2007. Realizado por Internacional Transport Workers Federation).

ENMIENDA NÚM. 17

FIRMANTE:

Francisco Xesús Jorquera Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición transitoria primera, apartado 1.b)

De modificación.

Se propone la modificación de la letra b) del artículo 1 de la disposición transitoria primera, que queda redactada como sigue:

«b) Se establecerá una jornada anual en línea con la media de horas realizada por los controladores civiles de tránsito aéreo en otros proveedores de servicio de nuestro entorno.

Se tendrá en cuenta la normativa europea y estudios sobre jornada y descansos aplicada en otros estados de nuestro entorno.»

JUSTIFICACIÓN

Si se compara con la media europea (1.471 horas anuales) los controladores de España trabajaron de media un 22,3 por 100 más que el resto de controladores europeos. Analizando únicamente los 5 proveedores de servicio de control más importantes, en AENA los controladores en operaciones trabajaron en el año 2007 un 44,4 por 100 más que los alemanes de DFS (1.245 horas de media anual), un 35,4 por 100 más que los franceses de DSNA (1.328 horas), un 22,8 por 100 más que los italianos de ENAV (1.464 horas) y un 25,4 por 100 más que los británicos de NATS (1.434 horas).

1.750 horas anuales como jornada obligatoria es un número excesivo de jornada ordinaria forzosa, a todas

luces fuera de rango en Europa y de las recomendaciones de jornada máxima de IFATCA de 1.450 horas. Esa jornada media en España de 1.750 horas, cuando se ha realizado lo ha sido de manera voluntaria y siempre en un horizonte temporal corto, en contra de lo que se pretende de darle continuidad en el tiempo. Recordemos que la jornada de 1.200 horas anuales se pactó en el año 1989 entre el Ministerio de Transportes y los controladores y durante mucho tiempo ha sido jornada suficiente.

ENMIENDA NÚM. 18

FIRMANTE:

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición transitoria primera, apartado 3

De supresión.

Se propone la supresión de la totalidad del apartado 3 de la disposición transitoria primera.

JUSTIFICACIÓN

Se propone aplicar la recomendación de Eurocontrol en la publicación de los turnos, con al menos 30 días de antelación, y que el turno sea cíclico y homogéneo, como establecía el I Convenio.

En el informe de Eurocontrol «Managing Shiftwork in European ATM» («Gestión del trabajo por turnos en el ATM europeo») de 2006 se hace referencia al estudio de la FAA (Autoridad aeronáutica estadounidense) de McCallum et al., en el que se recomienda que los empleados deberían tener su programación de turnos con una antelación de al menos 28 días.

Asimismo, en el punto 10 de sus conclusiones, establece que la programación de turnos debería ser transparente y predecible.

ENMIENDA NÚM. 19

FIRMANTE:

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición final tercera, punto 1

De modificación.

Mediante real decreto y previa consulta a las organizaciones profesionales sectoriales y a los sindicatos más representativos, 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.

JUSTIFICACIÓN

Al igual que se ha establecido en los foros europeos para el diálogo social en el ámbito de cada sector, en los que se exige un alto grado de representatividad por parte de los representantes de los trabajadores para estar presente, en el ámbito nacional debería suceder de forma similar.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, presenta las siguientes enmiendas parciales al Proyecto de Ley 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 (procedente del Real Decreto-ley 1/2010, de 5 de febrero).

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de marzo de 2010.— **Gaspar Llamazares Trigo**, Diputado.— **Joan Herrera Torres**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

ENMIENDA NÚM. 20

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De supresión.

Se suprime el artículo 1.

MOTIVACIÓN

Entendemos que los servicios de tránsito aéreo, pertenecientes al ámbito de la navegación aérea, deben mantener su carácter público. Por tanto, los servicios de tránsito aéreo, incluyendo los de ruta, aproximación, aeródromo, e incluso los servicios de información de vuelo en aeródromo (AFIS), deben ser prestados directamente por la entidad pública empresarial AENA.

El propio Ministro de Fomento declaró en abril de 2009, al hablar del futuro del ente público, que AENA se mantendría como entidad empresarial de titularidad estatal, si bien de ella dependerían dos empresas, una totalmente pública encargada de la navegación aérea, y otra encargada de la gestión aeroportuaria donde se podría dar participación al capital privado. Se comparta o no esta estructura, lo cierto es que el Ministerio establecía que los servicios de tránsito aéreo, al estar situados dentro del ámbito de la navegación aérea, deben ser prestados por AENA.

ENMIENDA NÚM. 21

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 1, apartado 2

De modificación.

El apartado 2 del artículo 1 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Corresponde al Ministerio de Fomento designar, dentro de bloques específicos de espacio aéreo, a proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo de aeródromo debidamente certificados por una Autoridad Nacional de Supervisión de la Unión Europea. Los requisitos técnicos que el proveedor de servicios deberá cumplir para optar a la designación se establecerán de acuerdo con la normativa comunitaria en base a criterios operativos.»

MOTIVACIÓN

Entendemos que los requisitos técnicos deben estar definidos para que, si un proveedor pretende optar a dar un servicio en un aeropuerto, conozca con antelación cuáles son los requisitos para el tipo de servicio que está previsto en el mismo. Además, la decisión sobre el

tipo de servicio no debe estar condicionada por criterios económicos, sino operativos, según se establece en el Reglamento de Circulación Aérea y en el Anexo II de la Organización de la Aviación Civil Internacional.

ENMIENDA NÚM. 22

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 1, apartado 3

De modificación.

El apartado 3 del artículo 1 queda redactado en los siguientes términos:

«3. La designación del proveedor de servicios de tránsito aéreo de aeródromo por el Ministerio de Fomento se hará a propuesta de la Dirección General de Aviación Civil. La propuesta concretará el tipo de servicios de tránsito aéreo que solicita para el aeródromo, de acuerdo con sus características técnicas, operativas y la normativa aplicable.»

MOTIVACIÓN

Entendemos que el gestor aeroportuario, como establece el Proyecto de Ley, no puede ser el que determine el tipo de servicio a prestar. Se propone que sea la DGAC quien realice esa propuesta.

ENMIENDA NÚM. 23

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 1, apartado 4

De modificación.

El apartado 4 del artículo 1 queda redactado en los siguientes términos:

«4. Las tareas que no sean propiamente de tránsito aéreo podrán realizarse directamente por el gestor aeroportuario o por proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo de aeródromo.»

MOTIVACIÓN

El Proyecto de Ley pone como ejemplo de tarea que no sea propiamente de tránsito aéreo, a la dirección de plataforma. Sin embargo, entendemos que, según el reglamento CE 549/2004 del parlamento europeo, la dirección de plataforma pertenece a los servicios de control de tránsito aéreo.

ENMIENDA NÚM. 24

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

Al artículo 2, apartado 2

De modificación.

El primer párrafo del apartado 2 del artículo 2 queda redactado en los siguientes términos:

«2. Corresponde en exclusiva al proveedor civil de servicios de tránsito aéreo la organización, planificación, dirección, gestión, supervisión y control de la prestación de dichos servicios. El personal técnico-operativo del proveedor civil de servicios de tránsito aéreo será el encargado de gestionar las materias que le son propias y que están reconocidas en las normas de seguridad nacionales e internacionales.»

MOTIVACIÓN

Por motivos de seguridad, es importante incorporar la precisión que se propone. Carece de sentido que un directivo determine cuestiones operativas en tiempo real sin conocimiento de la situación. A modo de ejemplo, la determinación de la pista en uso, o de la capacidad disponible puntual de un aeropuerto, o de una posición de radar no pueden ser decididos a distancia por un gestor y sin criterios operativos. Sería vulnerar el Reglamento de la Circulación Aérea (RCA), la normativa de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y de Eurocontrol.

Debe quedar claro que ha de garantizarse, sin perjuicio del poder de dirección del empresario y por una cuestión de seguridad, que las decisiones técnicas deben ser tomadas por personal técnico.

ENMIENDA NÚM. 25

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

Al artículo 2, apartado 2

De modificación.

La letra e) del apartado 2 del artículo 2 queda redactada en los siguientes términos:

«e) Organizar los turnos, horarios y descansos del personal de acuerdo con la normativa en materia laboral y con las recomendaciones de Eurocontrol sobre la materia.»

MOTIVACIÓN

Se propone recoger una referencia al marco legal en materia laboral y a las recomendaciones de Eurocontrol, considerando, por motivos de seguridad, la importancia de ciertas condiciones laborales, en particular los descansos, del personal del proveedor civil de servicios de tránsito aéreo.

ENMIENDA NÚM. 26

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

Al artículo 2, apartado 2

De modificación.

La letra f) del apartado 2 del artículo 2 queda redactada en los siguientes términos:

«f) Vigilar y controlar el trabajo realizado por su personal e imponer las sanciones adecuadas en caso de

incumplimiento, de acuerdo con el procedimiento establecido en la normativa que sea de aplicación.»

MOTIVACIÓN

Las sanciones y el propio incumplimiento del trabajo realizado por el personal del proveedor civil de servicios de tránsito aéreo, deberán recogerse en la normativa que regule las relaciones laborales entre el proveedor y sus trabajadores.

ENMIENDA NÚM. 27

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 2, apartado 3

De modificación.

El apartado 3 del artículo 2 queda redactado en los siguientes términos:

«3. Las facultades enumeradas en el presente artículo son indisponibles para el proveedor civil de servicios de tránsito aéreo. En este sentido, ningún puesto de trabajo u órgano podrá tener atribuida o desempeñar ninguna función que limite o menoscabe el ejercicio de dichas facultades, sin perjuicio de las atribuciones correspondientes al personal técnico-operativo reconocidas en las normas de seguridad nacionales e internacionales.

La disposición de forma voluntaria por parte del proveedor de servicios de estas facultades determinará la revocación de la designación obtenida de conformidad con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 1.»

MOTIVACIÓN

En coherencia con otra enmienda propuesta al apartado 2 de este artículo, donde, por motivos de seguridad, entendemos que ha de garantizarse, sin perjuicio del poder de dirección del empresario, que las decisiones técnicas deben ser tomadas por personal técnico.

ENMIENDA NÚM. 28

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 3, apartado 3

De modificación.

«3. El tiempo de descanso durante la jornada será de un veinticinco por ciento del tiempo de duración de la jornada diurna y de, al menos, 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.»

MOTIVACIÓN

El tiempo de descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo es una cuestión importante, tanto por motivos de salud laboral de estos profesionales, como, y por extensión, por motivos de seguridad.

El Proyecto de Ley reduce los períodos de descanso dentro de la jornada y nos preocupa especialmente todo lo referente al descanso en los servicios de noche, donde las normativas internacionales fijan mínimos superiores a los que pretende el Proyecto de Ley para que el profesional recupere la capacidad de concentración.

ENMIENDA NÚM. 29

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 4, apartado 2

De modificación.

El apartado 2 del artículo 4 queda redactado en los siguientes términos:

«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, y se sancionarán de acuerdo con lo establecido en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea y, en su caso, en la legislación laboral.»

MOTIVACIÓN

En el Proyecto de Ley, el segundo párrafo de este apartado introduce una arbitrariedad en materia laboral difícil de aceptar. Establece la suspensión provisional de empleo y sueldo en caso de que el proveedor de servicios tramite un expediente previo a un despido. Situación que no contempla en esos términos el Estatuto de los Trabajadores y que el Estatuto Básico del Empleado Público limita sólo a la suspensión de empleo.

La redacción que se propone en esta enmienda es suficiente en materia de incumplimientos. La Ley 21/2003 de Seguridad Aérea ya recoge las sanciones para el personal aeronáutico y la regulación de los expedientes disciplinarios se determina en la legislación laboral.

ENMIENDA NÚM. 30

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

A la disposición adicional primera, apartado 1

De modificación.

La letra a) del apartado 1 de la disposición adicional primera queda redactada en los siguientes términos:

«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 conforme a la normativa comunitaria y nacional de aplicación.»

MOTIVACIÓN

En el Proyecto de Ley, el segundo inciso de esta letra establece que los planes de formación preverán expresamente la convalidación de los conocimientos y experiencia del personal técnico aeronáutico, mencionando en particular a pilotos y controladores. Las convalidaciones han de ajustarse, en particular, a la Direc-

tiva 2006/23 CE y al RD 1516/2009 sobre Licencia de Control.

La profesión de controlador aéreo es altamente especializada y debe garantizarse, ante todo, la seguridad. Hay que ser muy exigentes con los requisitos mínimos obligatorios de formación específica de los controladores aéreos establecidos por Eurocontrol en la normativa ESARR 5, de vigencia en España desde el año 2003, que detalla los objetivos mínimos obligatorios de entrenamiento.

ENMIENDA NÚM. 31

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

A la disposición adicional primera, apartado 1

De modificación.

La letra b) del apartado 1 de la disposición adicional primera queda redactada en los siguientes términos:

«b) Certificar nuevos proveedores de servicios de tránsito aéreo conforme a los reglamentos comunitarios.»

MOTIVACIÓN

El Proyecto de Ley establece en esta letra que para la certificación de nuevos proveedores de servicios de tránsito aéreo, se empleará un procedimiento preferente y simplificado. Sin embargo, entendemos que la certificación de nuevos proveedores debe cumplir todos los trámites, plazos y procedimientos requeridos para garantizar los requisitos que la normativa establece en aras de la seguridad aérea.

ENMIENDA NÚM. 32

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

A la disposición adicional primera, apartado 1

De modificación.

La letra c) del apartado 1 de la disposición adicional primera queda redactada en los siguientes términos:

«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, una vez cumplidos los requisitos establecidos por la normativa vigente.»

MOTIVACIÓN

La certificación de los proveedores de formación de servicios de información de vuelo de aeródromo (AFIS) debe cumplir todos los trámites, plazos y procedimientos requeridos para garantizar los requisitos que la normativa establece en aras de la seguridad aérea.

ENMIENDA NÚM. 33

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

A la disposición adicional primera, apartado 2

De supresión.

Se suprime el apartado 2 de la disposición adicional primera.

MOTIVACIÓN

En este apartado se habla de la aplicación del artículo 4.4.a) de la Ley de Seguridad Aérea, que establece que el Ministerio de Defensa ejercerá el control de la circulación aérea general por concurrir circunstancias extraordinarias que así lo aconsejen.

¿Qué circunstancias extraordinarias concurren ahora? Entendemos que no existe justificación a una medida de ese calado, similar a un estado de emergencia.

ENMIENDA NÚM. 34

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De supresión.

Se suprime la disposición adicional segunda.

MOTIVACIÓN

Entendemos que los servicios de tránsito aéreo, pertenecientes al ámbito de la navegación aérea, deben mantener su carácter público. Por tanto, los servicios de tránsito aéreo, incluyendo los de ruta, aproximación, aeródromo, e incluso los servicios de información de vuelo en aeródromo (AFIS), deben ser prestados directamente por la entidad pública empresarial AENA.

El propio Ministro de Fomento declaró en abril de 2009, al hablar del futuro del ente público, que AENA se mantendría como entidad empresarial de titularidad estatal, si bien de ella dependerían dos empresas, una totalmente pública encargada de la navegación aérea, y otra encargada de la gestión aeroportuaria donde se podría dar participación al capital privado. Se comparta o no esta estructura, lo cierto es que el Ministerio establecía que los servicios de tránsito aéreo, al estar situados dentro del ámbito de la navegación aérea, deben ser prestados por AENA.

ENMIENDA NÚM. 35

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

A la disposición adicional segunda, apartado 2

De modificación.

El primer párrafo del apartado 2 de la disposición adicional segunda queda redactado en los siguientes términos:

«2. En los seis meses siguientes a la entrada en vigor de este Real Decreto-ley (...).»

MOTIVACIÓN

El Proyecto de Ley insta a AENA a presentar en un espacio de tiempo muy reducido (dos meses) los pertinentes estudios de seguridad para identificar en qué aeródromos se prestará el servicio AFIS.

La Ley de Navegación Aérea establece una serie de requisitos relativos a los estudios aeronáuticos previos en relación a la necesidad, suficiencia o estimación de riesgos que no deberían realizarse de manera precipitada. La implantación del servicio AFIS implica también una serie de procedimientos técnicos, como reclasificación de espacios aéreos, procedimientos de coordinación con dependencias de control adyacentes, cartas de

acuerdo, etc., que exigen publicación previa en la AIP (Publicación de información Aeronáutica), así como formación del personal de tránsito aéreo, previos a su implantación.

ENMIENDA NÚM. 36**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

A la disposición adicional segunda, apartado 2

De supresión.

Se suprime el segundo párrafo del apartado 2 de la disposición adicional segunda.

MOTIVACIÓN

Entendemos que los servicios de información de vuelo de aeródromo (AFIS) deben ser, en su caso, prestados de forma directa por AENA.

ENMIENDA NÚM. 37**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

A la disposición adicional segunda, apartado 3

De modificación.

El primer inciso del apartado 3 de la disposición adicional segunda queda redactado en los siguientes términos:

«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 iniciar los procedimientos para la selección de nuevos proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo de aeródromo de acuerdo con lo previsto en la normativa de contratación del Estado.»

MOTIVACIÓN

Entendemos que no puede ser el gestor aeroportuario quien elija directamente a otros prestadores de servicios.

ENMIENDA NÚM. 38**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

A la disposición adicional segunda, apartado 4

De modificación.

El apartado 4 de la disposición adicional segunda queda redactado en los siguientes términos:

«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, dar por extinguido su contrato de trabajo con el derecho a percibir las indemnizaciones que procedan o quedar subrogados en el nuevo prestador de servicios, respetándose, en este último caso, sus condiciones de trabajo.»

MOTIVACIÓN

Se propone una opción más, la subrogación de estos trabajadores en el nuevo prestador de servicios, para posibilitar, a aquellos trabajadores que así lo deseen, cierta conciliación laboral y familiar. Hay que considerar que muchos de estos trabajadores llevan buena parte de su vida laboral viviendo cerca de su puesto de trabajo y que, sin la previsión propuesta, se podrían ver forzados a trasladarse a otro lugar de residencia.

ENMIENDA NÚM. 39**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

A la disposición adicional tercera

De modificación.

La disposición adicional tercera queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional tercera. Formación de personal de tránsito aéreo.

1. [...]

Todos los planes de formación preverán expresamente la convalidación de los conocimientos y experiencia del personal técnico aeronáutico conforme a la normativa comunitaria y nacional de aplicación.

2. [...] Estos planes preverán expresamente la convalidación de los conocimientos y experiencia del personal técnico aeronáutico conforme a la normativa comunitaria y nacional de aplicación.»

MOTIVACIÓN

La profesión de controlador aéreo es altamente especializada y debe garantizarse, ante todo, la seguridad. Hay que ser muy exigentes con los requisitos mínimos obligatorios de formación específica de los controladores aéreos establecidos por Eurocontrol en la normativa ESARR 5, de vigencia en España desde el año 2003, que detalla los objetivos mínimos obligatorios de entrenamiento.

ENMIENDA NÚM. 40

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional con la siguiente redacción:

«Disposición adicional (nueva). Creación del Cuerpo Común de Controladores de Tránsito Aéreo de las Fuerzas Armadas.

El Gobierno llevará a cabo las medidas oportunas para crear un Cuerpo Común de Controladores de Tránsito Aéreo de las Fuerzas Armadas, con la categoría de oficial, integrando a los controladores en activo con que cuentan actualmente el Ejército de Tierra, la Armada y el Ejército del Aire.

Los miembros del cuerpo común a que se refiere esta disposición deberán estar capacitados para desem-

peñar todas aquellas funciones inherentes a los servicios de tránsito aéreo e información de vuelo para la aviación general y aviación operativa dentro del ámbito de competencia del Ministerio de Defensa.»

MOTIVACIÓN

El Ministerio de Defensa ha solicitado ser proveedor de servicios de navegación aérea en la UE y, para prestar un servicio con los máximos requisitos de seguridad aérea y cumplir con las obligaciones que puedan establecerse por el Gobierno en casos extraordinarios, consideramos oportuno crear un cuerpo común de controladores aéreos de las Fuerzas Armadas.

En la actualidad, los recursos humanos están diseminados entre los tres Ejércitos y la creación de un cuerpo común permitiría unificar criterios de formación, evaluación y mantenimiento de habilitaciones, consiguiendo mayor eficacia en la gestión de los medios materiales y humanos de las Fuerzas Armadas.

ENMIENDA NÚM. 41

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds

A la disposición transitoria primera, apartado 1

De modificación.

La letra a) del apartado 1 de la disposición transitoria primera queda redactada en los siguientes términos:

«a) Queda suspendido el derecho a obtener la licencia especial retribuida para trabajadores con una edad inferior a 55 años, sin que pueda producirse ninguna nueva incorporación, haya sido o no solicitada, a dicha situación.»

MOTIVACIÓN

La licencia especial retribuida es una especie de jubilación anticipada a la que puede acogerse un controlador con 55 años (como mínimo 10 de ellos a turnos) o bien con 52 si ha estado 30 de ellos de servicio. En esta situación, un controlador puede acogerse a dicha licencia, retirarse de frecuencia y dedicarse a otras tareas, o continuar en frecuencia si pasa los reconocimientos correspondientes.

El Proyecto de Ley pretende que todos los controladores por encima de los 55 años, límite de edad operativa, estén obligados a seguir trabajando. Consideremos, además, que el propio Proyecto de Ley aumenta la jornada obligatoria y reduce los descansos.

Esta situación podría ser preocupante en términos de seguridad aérea. En todos los países de nuestro entorno existe un límite de edad operativa basado en la ralentización natural de los reflejos y de la agilidad mental derivada de la edad. La opción mayoritaria es el paso a controlador no operativo a los 55 años.

Se propone limitar la suspensión del derecho a trabajar para menores de 55 años, preservando por motivos de seguridad el límite de edad operativa.

ENMIENDA NÚM. 42

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

A la disposición final tercera

De modificación.

La disposición final tercera queda redactada en los siguientes términos:

«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.

Por motivos de seguridad aérea, la regulación del tiempo de actividad y descanso de los controladores de tránsito aéreo considerará las recomendaciones de Eurocontrol sobre la materia.

[...]»

MOTIVACIÓN

Importancia de ciertas condiciones laborales de los controladores de tránsito aéreo en relación con la seguridad aérea.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Mixto (UPyD), a iniciativa de doña Rosa Díez González, y al amparo de lo dispuesto en el artículo 194 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley 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.

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de marzo de 2010.—**Rosa Díez González**, Diputada.—**Ana María Oramas González-Moro**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 43

FIRMANTE:

**Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)**

Al artículo 1, punto 3

De supresión.

Texto que se propone:

Se propone suprimir el punto 3 en su totalidad.

JUSTIFICACIÓN

El gestor aeroportuario (concesionario del servicio de control de tránsito aéreo actualmente) no puede ser el que determine el tipo de servicios de tránsito aéreo que necesita el aeródromo. Ello debe corresponder a la Autoridad Nacional, en la que primen intereses generales del Estado y no intereses comerciales o privados de parte. El tipo de servicio a prestar en cada aeródromo debe ser fijado por la Autoridad Nacional (Ministerio de Fomento) o en su caso AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) por delegación, en base únicamente a criterios operativos objetivos y nunca políticos, como establece el artículo 3.2.4.1 del Reglamento de Circulación Aérea:

«3.2.4.1 Para determinar la necesidad de los servicios de tránsito aéreo se tendrá en cuenta lo siguiente:

- Los tipos de tránsito aéreo de que se trata.
- La densidad del tráfico aéreo.
- Las condiciones meteorológicas.
- Otros factores pertinentes.

ENMIENDA NÚM. 44**FIRMANTE:**

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 1, punto 4

De supresión.

Texto que se propone:

Se propone suprimir el punto 4 en su totalidad.

JUSTIFICACIÓN

El artículo es redundante, y abunda en la regulación de OACI (Organización de Aviación Civil Internacional). El control del tráfico en la Plataforma de los aeropuertos no es una tarea de Tránsito aéreo, y no tiene por que regularse en este Real Decreto, que según reza su título, regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan condiciones laborales para los controladores de tránsito aéreo. Por ello la dirección de plataforma debería quedar fuera del ámbito de aplicación de esta Norma.

OACI y RCA (Reglamento de Navegación Aérea) determinan que en la plataforma no se suministra servicio de control a las aeronaves. El control de tránsito aéreo comienza en las calles de rodaje, cuando se abandona la plataforma.

ENMIENDA NÚM. 45**FIRMANTE:**

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 2, punto 2, apartado a)

De modificación.

Texto que se sustituye:

«2. [...]

a) Determinar la configuración operativa conforme a la demanda de tráfico y a los condicionantes técnicos y meteorológicos concurrentes.»

Texto que se propone:

«2. [...]

a) Determinar la configuración operativa de las pistas de aterrizaje y despegue, debe ser competencia

exclusiva del controlador de tránsito aéreo, de servicio en ese momento.»

JUSTIFICACIÓN

El controlador de tránsito aéreo además de ser un observador de meteorología avanzado como define OACI, es el único que conoce la situación real del tráfico en todo momento, con lo cual es el más idóneo para determinar qué pista debe estar en servicio con arreglo a las condiciones meteorológicas reinantes en cada momento.

Además el controlador de servicio al ser directamente responsable de las operaciones de control en su CTR (Área de control de aeródromo), es menos susceptible de ceder a las presiones de terceros, motivadas por intereses comerciales, ajenos a la seguridad de vuelo, por su directa responsabilidad en caso de accidente ocasionado por sus decisiones.

Por el contrario si la configuración de la pista es decidida por un representante del prestador de servicios, se corre el cierto peligro de que éste actúe por intereses comerciales de la empresa que representa, en orden a absorber una mayor cantidad de tráfico, y no por criterios estrictos de seguridad de vuelo para las aeronaves.

Ciertamente «La demanda de tráfico» como reza el precepto, que es un factor puramente comercial, nunca debería subordinarse a criterios objetivos de seguridad de vuelo, como por ejemplo la limitación de las aeronaves para despegar con un viento de cola superior a 10 nudos.

La redacción actual de este apartado, parece primar que los aeropuertos operen por criterios comerciales.

Abundando en lo anterior la configuración operativa de las pistas es potestad regulada por OACI en su Anexo I (Licencias al personal sobre las atribuciones definidas para los titulares de una licencia de controlador de tránsito aéreo), y el RCA (RD 57/2002, de 18 de enero) a los titulares de una licencia de controlador aéreo, y no puede cederse a cualquier otra organización, ni supeditarse a criterios empresariales por cuanto supone un compromiso para la seguridad de vuelo.

El RCA en su artículo 4.5.5 dice: «Sin embargo, para seleccionar la pista en uso, la dependencia que suministra el servicio de control de aeródromo tendrá en cuenta otros factores pertinentes, además de la velocidad y dirección del viento en superficie, tales como los circuitos de tránsito del aeródromo, la longitud de las pistas, y las ayudas para la aproximación y aterrizaje disponibles».

Factores todos ellos datos objetivos obtenidos en tiempo real, que sólo sabe interpretar y evaluar un controlador de tránsito aéreo y no un directivo del proveedor de servicios situado quizás en un despacho a mucha distancia de la dependencia de control. Y probablemente sin evidencias objetivas de lo que está ocurriendo.

ENMIENDA NÚM. 46**FIRMANTE:**

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 2, punto 3

De adición.

Texto que se propone:

Se propone añadir la siguiente frase al final del primer párrafo «respetándose en todo caso las atribuciones correspondientes a los titulares de una licencia en tierra o en vuelo en el ámbito de la Aviación Civil» quedando el texto redactado de la siguiente manera:

«3. Las facultades enumeradas en el presente artículo son indisponibles para el proveedor civil de servicios de tránsito aéreo. En este sentido, ningún puesto de trabajo u órgano podrá tener atribuida o desempeñar ninguna función que limite o menoscabe el ejercicio de dichas facultades respetándose en todo caso las atribuciones correspondientes a los titulares de una licencia en tierra o en vuelo en el ámbito de la Aviación Civil.»

JUSTIFICACIÓN

Ha de respetarse en todo caso, las atribuciones correspondientes a los titulares de una licencia de control de tránsito aéreo. Atribuciones definidas por OACI Anexo I, licencias al personal, 4.5.3 para cumplir con los objetivos del servicio de control de tránsito aéreo, definidos en Anexo II de OACI, 2.2. El personal técnico operativo debe tener libertad de tomar las decisiones oportunas en función del tráfico y las condiciones del momento.

La segunda parte del primer párrafo del artículo («ningún puesto de trabajo u órgano podrá tener atribuida o desempeñar ninguna función que limite o menoscabe el ejercicio de dichas facultades»), parece querer cercenar las atribuciones que la legislación española otorga a la licencia de controlador de tránsito aéreo en beneficio del poder de la dirección empresarial, privándoles de autonomía y libertad a la hora de tomar las decisiones propias de su función de controladores.

ENMIENDA NÚM. 47**FIRMANTE:**

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 3, punto 1

De supresión.

Texto que se propone:

Se propone suprimir el punto 1 en su totalidad.

JUSTIFICACIÓN

La duración de la jornada de trabajo a turnos en una profesión regulada por un certificado de aptitud psicofísica otorgada por el Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial (CIMA) (Evaluación médica clase 3 de OACI), debe ser determinada por un estudio riguroso realizado por medio de un grupo de expertos liderado por el regulador de las condiciones psicofísicas de estos profesionales, como es el CIMA, que a su vez depende del Ministerio de Fomento.

No se puede de forma apresurada, sin calcular los riesgos y consecuencia que de ello se puede derivar, sobre todo en la incidencia que dicha jornada puede tener sobre la seguridad de vuelo, por cansancio y fatiga de quienes ejercen las funciones de control, legislar alegremente fijando «una jornada no superior a doce horas». La experiencia enseña que una vez en vigor la norma, los futuros proveedores de servicios de control, actuando por criterios empresariales, tratarán en ejercicio de su potestad de dirección, sacar el máximo rendimiento a los controladores y no dudarán si la Norma lo permite en «apurar» las 12 horas contemplada en este Real Decreto.

¿Es que el legislador sabe predecir, en ausencia de un estudio médico riguroso, qué consecuencias se derivarían de una jornada tan prolongada, máxime con la reducción de descansos operada también en esta Norma, en una función de control, que en ocasiones y según qué puestos de trabajo, puede llegar a ser tremendamente estresante? Imaginemos un controlador de aproximación de Madrid-Barajas, con quizás 20 aviones dependiendo de sus instrucciones para la aproximación final y el aterrizaje, trabajando 45 minutos seguidos (el Real Decreto reduce el descanso diurno al 25 por 100), y así durante doce horas de trabajo. Cualquier piloto no desearía verse bajo las instrucciones de dicho controlador.

En resumen, la fijación tanto de la duración de la jornada como de los descansos de los controladores solo puede y debe hacerse tras unos estudios médicos rigurosos, de las distintas posiciones en las dependencias de los servicios de control, a semejanza de los ya realizados en la UE con los mismos parámetros para la profesión de piloto que desembocaron en la regulación de la Subparte Q de las JAR-OPS, actualmente EU-OPS.

La regulación de dichos temas realizada en este Real Decreto ha sido apresurada, y motivada por la tremenda escasez de personal de control, que obliga a sacar el máximo rendimiento a los que están en activo, y amparada por el hábil manejo de la opinión pública por parte del Ministerio de Fomento, pero muy irresponsable al no haber sido en absoluto previstas las consecuencias

que de dicha regulación se pueden derivar para la calidad del control de tránsito aéreo ejercido y con ello para la seguridad de las aeronaves.

ENMIENDA NÚM. 48

FIRMANTE:

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 3, punto 3

De supresión.

Texto que se propone:

Se propone suprimir el punto 3 en su totalidad.

JUSTIFICACIÓN

La duración de los descansos debe ser regulada tras un estudio riguroso de las cargas de trabajo, específico para cada puesto de trabajo, ya que éstas varían mucho de una dependencia a otra y no pueden ser objeto de una regulación tan generalizada como pretende el texto del artículo.

Deberá ser el Grupo de expertos o Comisión, liderados por el CIMA, citado en el apartado anterior el que lleve a cabo un estudio pormenorizado del tiempo de actividad y descanso específico de las diferentes dependencias del servicio de tránsito aéreo español, confrontando y analizando las diferentes cargas de trabajo de cada puesto de trabajo.

Son válidas las mismas consideraciones realizadas en el apartado anterior.

ENMIENDA NÚM. 49

FIRMANTE:

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo 4, punto 2

De modificación.

Texto que se sustituye:

«2. Los incumplimientos del personal al servicio del proveedor civil de servicios de tránsito aéreo se calificarán como muy graves cuando afecten negativa-

mente 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.»

Texto que se propone:

«2. Los incumplimientos del personal al servicio del proveedor de servicios de tránsito aéreo, se sancionarán de acuerdo con lo establecido en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, y se adecuarán a los procedimientos regulados en el Estatuto de los Trabajadores y Convenios Colectivos vigentes en el sector.»

JUSTIFICACIÓN

El despido disciplinario está perfectamente regulado en el ordenamiento jurídico español por medio del Estatuto de los trabajadores, complementado con el Catálogo de sanciones contemplado en la Ley de Seguridad Aérea 21/2003, específica para las infracciones del personal aeronáutico.

Es innecesario incidir de una forma específica agravada de despido para esta profesión, pues ello nos parece que más bien obedece a una velada amenaza hacia este personal, encaminada a recortar los derechos fundamentales de estos trabajadores (como el derecho a la huelga del art. 28 CE) y crear en los mismos una sensación de indefensión.

El Estado cuenta con medios suficientes para limitar los efectos que el derecho a la huelga de los colectivos que realizan cometidos esenciales para la comunidad y en aquellos servicios públicos de interés preferente o estratégico, mediante la regulación de los servicios mínimos, sin necesidad de recurrir a la redacción intimidante de este precepto.

La imposición en términos imperativos («Serán causa de despido...») al proveedor de servicios de control del tránsito aéreo del deber de sancionar con el despido disciplinarios a aquellos trabajadores que incurran en la conductas contempladas en este texto, nos parece desproporcionada, y no procedente, pues además de ser una intromisión en el poder de dirección del empresario, deja un campo abierto excesivamente amplio y sujeto a interpretaciones subjetivas contrarias al principio sancionador («conductas que menoscaben de forma grave y reiterada la eficacia o continuidad de la prestación de los servicios»).

Este artículo es contrario al principio de presunción de inocencia al permitir que se apliquen medidas sancionadoras como la suspensión de empleo y sueldo con carácter provisional y sin proceso previo. Una vez más la regulación de los expedientes disciplinarios viene determinada por la legislación laboral, y estos trabajadores, no pueden ser la excepción al resto de los españoles.

Por otra parte, el sistema de notificación de sucesos, basado en la Directiva 2003/42/EC adaptada al Ordenamiento Jurídico español por Real Decreto 1334/2005, obliga a notificar cualquier suceso que pueda afectar a la seguridad del tráfico aéreo, con el único fin de aprender de los errores, mejorar los procesos de seguridad y la prevención de accidentes e incidentes.

Deberían aplicarse los conceptos de «JUST CULTURE», desarrollados y aplicados por Eurocontrol y AESA, y también recomendados por OACI, en base a procedimientos para distinguir los errores humanos honestos, no intencionados y sin ánimo de dolo. Estos procedimientos deberían establecer claramente que los errores no intencionados nunca merecerían acciones punitivas.

Así, el Real Decreto 1334/2005 contempla el procedimiento llamado «Desidentificación», eliminación en las notificaciones presentadas de todos los datos referentes al notificador y de los datos técnicos que se deduzcan de la notificación y que puedan llevar a identificar al notificador o a terceros.

Las compañías aéreas también tienen recogidos, en sus manuales de operaciones, la declaración firmada por el gerente responsable de la Compañía, en la que se especifica que cualquier notificación voluntaria de un incidente que afecte o pueda afectar a la seguridad de vuelo nunca será sancionado para así facilitar la cultura de seguridad de vuelo de las compañías y cumplir con los requerimientos de IATA y recomendados por OACI.

De esta forma se facilita al personal de vuelo y tierra la auto-denuncia de todos aquellos incidentes y errores no dolosos, que se pueden acometer en el transcurso de las operaciones de las aeronaves, con la seguridad de no ser sancionados, hecho que, de no ser así, podría dar lugar a que ese incidente no se supiera por el temor a la sanción, y pudiese devenir en un accidente grave al no tener oportunidad de corregir las causas que lo motivaron.

En este mismo sentido existe abundante legislación:

Reglamento 1330/2007 difusión información sucesos. Acceso a la información de sucesos por parte de terceras partes interesadas.

Reglamento 1321/2007 integración información sucesos. Establecimiento de una base de datos centralizada en la UE.

Directiva 2003/42/ec sistema notificación sucesos. Establecimiento de un sistema de notificación de sucesos por parte de los Estados Miembros de la UE.

Otras normativas sobre incidencias:

- Parte 21 (anexa al Reglamento 1702/2003).
- JAR-OPS 1 (anexo al Real Decreto 220/2001).
- EU-OPS (Reglamento 1899/2006).
- Funcionamiento CEANITA (apéndice «Y» del RCA. Real Decreto 57/2002).

- Parte M y 145 (anexas al Reglamento 2042/2003).
- Informes de Incidentes Técnicos (IC 37-01, de 19 de diciembre de 1985).
- Reglamento Nacional Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Real Decreto 1749/1984).

Se adjuntan documentos del 1 al 9 del Real Decreto 1334/2005 sobre el sistema de notificación de sucesos.

ENMIENDA NÚM. 50

FIRMANTE:

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición adicional primera, punto 1, apartado a)

De supresión.

Texto que se propone:

Se propone suprimir la última frase del apartado a), quedando el texto redactado de la siguiente manera:

«1. [...]»

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.»

JUSTIFICACIÓN

Ninguna de las convalidaciones contempladas en este apartado están recogidas en la Directiva 2006/23 CE ni en el Real Decreto 1516/2009.

La convalidación de conocimientos teóricos y prácticos no es posible de acuerdo a Regulation (EC) núm. 1108/2009 of the European Parliament and of the council of 21 october 2009 amending Regulation EC núm. 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Directive 2006/23/EC (text with EEA relevance), que establece en su anexo Vb essential requirements for ATM/AMS and air traffic controllers que el conocimiento teórico necesario por los controladores aéreos debe ser demostrado con la evaluación durante un curso o mediante exámenes y que, además, exige unos conte-

nidos prácticos para el controlador aéreo que no son propios de otros personal técnico aeronáutico, incluidos pilotos.

Al tener reconocido España la licencia de Controlador de Tránsito Aéreo europeo (Real Decreto 1516/2009 que transpone al Ordenamiento Jurídico español la Directiva 2006/23/CE), cualquier título de controlador de tránsito aéreo, que se entregue o convalide en España, será reconocido en la Unión Europea automáticamente. Es, por ello, que hay que ser meticulosamente riguroso en la regulación de las convalidaciones entre profesiones, que van a afectar a los países miembros de la UE.

Las convalidaciones entre las diferentes profesiones aeronáuticas, o bien entre países no miembros de la UE, deberán ajustarse y concederse rigurosamente una vez conocidos y confrontados los programas de estudios cursados por las diferentes titulaciones, a modo y semejanza de cómo se llevan a cabo en las diferentes universidades españolas; es decir, con una confrontación metódica de los programas de estudios de cada titulación.

La disposición de esta disposición adicional del real decreto es muy confusa y parece dar a entender que los planes de estudios de obtención de las licencias y habilitaciones de controlador de tránsito aéreo deberán contemplar la convalidación «por ventanilla» entre los títulos de controlador y piloto lo que simplemente es una barbaridad inimaginable y que no merece mayor comentario. Ciertamente que ambas profesiones, piloto, y controlador y algunas otras del ámbito aeronáutico, pueden llegar a tener en común algunas asignaturas (pocas en realidad) en sus respectivos programas de estudios (Meteorología, etc.). Pero la convalidación a que se refiere este precepto debería limitarse a estas asignaturas comunes, tras un exhaustivo análisis de sus contenidos.

Parece que, además, el texto del articulado, al hablar de procedimiento preferente y simplificado, trata de incorporar a toda costa personal a las funciones de control de tránsito aéreo, con una formación apresurada e impartida sin ningún tipo de calidad, sólo por motivaciones políticas.

ENMIENDA NÚM. 51

FIRMANTE:

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición adicional primera, punto 1, apartado b)

De modificación.

Texto que se propone:

«1. [...]

b) Certificar nuevos proveedores de servicios de tránsito aéreo conforme a los reglamentos comunitarios, asignando los recursos necesarios para facilitar a los interesados el cumplimiento de todos los requisitos y procedimientos establecidos por la Normativa de aplicación.»

Texto que se sustituye:

«1. [...]

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

JUSTIFICACIÓN

La certificación de un nuevo proveedor de servicios debiera cumplir todos los trámites, plazos y procedimientos que se requieran para garantizar los requisitos que la Normativa establece, con objeto de que prevalezca la seguridad sobre criterios comerciales, y se trate de evitar la certificación apresurada de nuevos proveedores de servicios de control por motivos políticos de posibles negociaciones futuras con las Comunidades Autónomas, interesados, o de dudosa legalidad.

ENMIENDA NÚM. 52

FIRMANTE:

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición adicional segunda, punto 2, párrafo primero

De adición.

Texto que se propone:

Se propone añadir la siguiente frase al final del primer párrafo del punto 2: «Los estudios realizados por AENA para identificar los aeródromos que empezaran a prestar servicios AFIS deberán fijar unos requisitos objetivos basados únicamente en criterios de seguridad aérea; estos requisitos deberán publicarse en el «BOE», quedando el texto redactado de la siguiente manera:

«2. [...] El Ministerio de Fomento determinará, mediante orden, en qué aeródromos se prestará dicho servicio de información de vuelo. Los estudios realizados por AENA para identificar los aeródromos que empezarán a prestar servicios AFIS, deberán fijar unos requisitos objetivos basados únicamente en criterios de seguridad aérea. Estos requisitos deberán publicarse en el “BOE”.»

JUSTIFICACIÓN

Una vez concluidos los estudios por parte de AENA encaminados a identificar en qué aeródromos de los que actualmente gestiona se debe empezar a prestar el servicio de tránsito aéreo, bajo la modalidad de servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS), deberá ser el regulador (la Autoridad nacional) el que, en virtud de sus competencias, determine el procedimiento de selección de los proveedores civiles de servicios de información de vuelos de aeródromo (AFIS), y no AENA.

Los estudios realizados por AENA para identificar los aeródromos que empezarán a prestar servicios AFIS, deberán fijar unos requisitos objetivos basados únicamente en criterios de seguridad aérea. Estos requisitos deberán publicarse en el «BOE» a fin de conocerse públicamente, por los proveedores de servicios y por las partes interesadas, y no estar sujetos a posibles negociaciones políticas interesadas, ni ser objeto de moneda de cambio entre el Estado y las Comunidades Autónomas.

ENMIENDA NÚM. 53

FIRMANTE:

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición adicional segunda, punto 2, párrafo segundo

De modificación.

Texto que se propone:

«2. [...]»

En el plazo que se establezca en dichas órdenes, el Ministerio de Fomento, 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.»

Texto que se sustituye:

«2. [...]»

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.»

JUSTIFICACIÓN

Una vez concluidos los estudios por parte de AENA encaminados a identificar en qué aeródromos de los que actualmente gestiona se debe empezar a prestar el servicio de tránsito aéreo, bajo la modalidad de servicio de información de vuelo de aeródromo (AFIS), deberá ser el regulador (la Autoridad nacional) el que, en virtud de sus competencias, determine el procedimiento de selección de los proveedores civiles de servicios de información de vuelos de aeródromo (AFIS), y no AENA.

Los estudios realizados por AENA para identificar los aeródromos que empezarán a prestar servicios AFIS, deberán fijar unos requisitos objetivos basados únicamente en criterios de seguridad aérea. Estos requisitos deberán publicarse en el «BOE» a fin de conocerse públicamente, por los proveedores de servicios y por las partes interesadas, y no estar sujetos a posibles negociaciones políticas interesadas, ni ser objeto de moneda de cambio entre el Estado y las CC.AA.

ENMIENDA NÚM. 54

FIRMANTE:

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición adicional tercera, punto 1, párrafo tercero

De supresión.

Texto que se propone:

Se propone suprimir el párrafo tercero en su totalidad, quedando el punto redactado de la siguiente manera:

«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.»

JUSTIFICACIÓN

Son válidas las mismas consideraciones efectuadas a la disposición adicional primera.1.a) respecto a las convalidaciones entre las titulaciones de controlador de tránsito aéreo y otras de personal técnico aeronáutico tales como pilotos, etc.

ENMIENDA NÚM. 55

FIRMANTE:

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición adicional tercera, punto 2

De supresión.

Texto que se propone:

Se propone suprimir la última frase del punto 2, quedando en texto redactado de la siguiente manera:

«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.»

JUSTIFICACIÓN

Son válidas las mismas consideraciones efectuadas a la disposición adicional primera.1.a) respecto a las convalidaciones entre las titulaciones de controlador de tránsito aéreo y otras de personal técnico aeronáutico, tales como pilotos, etc.

ENMIENDA NÚM. 56

FIRMANTE:

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición transitoria primera, punto 1, apartado b), párrafo segundo

De modificación.

Texto que se propone:

«b) [...]»

A estos efectos, se establecerá una jornada anual en línea con la media de horas realizadas por los controladores en otros proveedores de servicios de nuestro entorno europeo, que será de 1.350 horas/año.»

Texto que se sustituye:

«b) [...]»

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 períodos de descanso durante la jornada, las guardias localizadas y los tiempos requeridos para cubrir posibles incidencias.»

JUSTIFICACIÓN

La jornada anual media deberá basarse en las horas/año de trabajo por ATCO (Air Traffic Controller) publicadas por Eurocontrol en su informe ATM cost effectiveness (ACE) Benchmarking report 2007 (último informe publicado), que se adjunta a este informe, y en la que aparece que la media aludida es de 1.350 horas/año ATCO.

Este grupo de trabajo propone una jornada anual entre 1.350 y 1.500 horas máximo, ya que en las 1.750 horas reguladas por este real decreto, que suponen la media del año 2009 de las horas realizadas por los controladores de AENA, están incluidas todas las horas extras, que, con carácter «voluntario», realizaron algunos miembros de este colectivo, por una patente falta de personal para cubrir el servicio a nivel nacional, escasez imputable a una dejación de funciones de la propia AENA que es a quien correspondía realizar las convocatorias anuales para cubrir las plazas de controlador. En el momento actual no se puede responsabilizar a este colectivo de la mala planificación de AENA, y pasar sin más a un real decreto, lo que antes se hacía con carácter voluntario, dándole carácter forzoso, como medio de suplir la escasez de profesionales que sufre la aeronáutica civil española. Mas bien parece que la solución razonable y más justa es acudir a la media europea

de horas/año realizadas por los controladores de los países miembros de la UE, y dar solución a la falta de controladores, con la urgente convocatoria de plazas para cubrir el déficit actual.

ENMIENDA NÚM. 57

FIRMANTE:

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición final tercera, punto único, párrafo primero

De modificación.

Texto que se propone:

«Mediante real decreto, y previo estudio por un grupo de expertos liderados por el CIMA (Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial), se regulará el tiempo de actividad y descanso de los controladores de tránsito aéreo.»

Texto que se sustituye:

«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.»

JUSTIFICACIÓN

Son válidas las mismas consideraciones realizadas al artículo 3.3.

Los tiempos de actividad y descanso deben ser objeto de un estudio riguroso por parte de una Comisión o grupo de expertos liderados por el CIMA (Centro de Instrucción de Medicina Aeroespacial), que supervisa las condiciones psico-físicas de las licencias de estos profesionales.

La consulta a los sindicatos que tienen la condición de más representativos (UGT y CC.OO.) es absolutamente irrelevante, en primer lugar, por no ser nada representativos entre los profesionales del sector, en cuanto a afiliación se refiere. En segundo lugar, por carecer de calificación dadas las materias a regular, y tercero por su más que demostrada parcialidad y sometimiento a los dictámenes del Gobierno actual.

La regulación por real decreto sin el estudio propuesto y sin calcular las consecuencias que para la seguridad de vuelo se derivarían de una jornada excesiva, o unos descansos precarios, parece simplemente irresponsable, al tratarse de una profesión que ejerce sus funciones sometida a un alto nivel de estrés, y de

cuyos errores cometidos por fatiga o cansancio pueden derivarse consecuencias dramáticas en vidas humanas.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al proyecto de ley 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.

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de marzo de 2010.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

ENMIENDA NÚM. 58

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

Al apartado 2 del artículo 1

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 1. Designación de proveedores civiles de servicio de tránsito aéreo.

2. Corresponde al Ministerio de Fomento designar a proveedores civiles de servicios de tránsito... (resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 59

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

Al nuevo apartado 2 bis al artículo 1

De adición.

Redacción que se propone:

«Artículo 1. Designación de proveedores civiles de servicio de tránsito aéreo.

(Nuevo) 2 bis. Las funciones del apartado anterior corresponderán a los gestores del aeropuerto o a las comunidades autónomas, en los casos de aeropuertos de gestión privada o de las comunidades autónomas, respectivamente.»

JUSTIFICACIÓN

Prever que no todos los aeropuertos son gestionados o van a estar gestionados por AENA.

ENMIENDA NÚM. 60

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

Al apartado 3 del artículo 1

De modificación.

Redacción que se propone:

«Artículo 1. Designación de proveedores civiles de servicio de tránsito aéreo.

3. La designación del proveedor de servicios de tránsito aéreo de aeródromo por el Ministerio de Fomento o la Comunidad Autónoma se hará a propuesta de su gestor aeroportuario. La propuesta concretará... (resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Prever que no todos los aeropuertos son gestionados o van a estar gestionados por AENA.

ENMIENDA NÚM. 61

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A la letra a) del apartado 1 de la disposición adicional primera

De modificación.

Redacción que se propone:

«Disposición adicional primera. Medidas extraordinarias.

a) Aprobar de manera inmediata, conforme a la normativa comunitaria... (igual) la convalidación de los conocimientos y el procedimiento de evaluación de la experiencia del personal técnico aeronáutico, tales como pilotos o controladores.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 62

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A la letra b) del apartado 1 de la disposición adicional primera

De modificación.

Redacción que se propone:

«Disposición adicional primera. Medidas extraordinarias.

b) Certificar nuevos proveedores de servicios de tránsito aéreo conforme a los reglamentos comunitarios empleando un procedimiento preferente y simplificado que, en todo caso, deba garantizar el cumplimiento de los requisitos establecidos por la normativa de aplicación.»

JUSTIFICACIÓN

Mejorar la seguridad jurídica en estos procedimientos.

ENMIENDA NÚM. 63

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

A la letra c) del apartado 1 de la disposición adicional primera

De modificación.

Redacción que se propone:

«Disposición adicional primera. Medidas extraordinarias.

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, previa acreditación de la suficiencia y la actualización de los conocimientos adquiridos.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica para garantizar la seguridad en la prestación de los servicios.

ENMIENDA NÚM. 64

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al apartado 3 de la disposición adicional segunda

De modificación.

Redacción que se propone:

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

3. Para aquellos aeródromos... (igual) de tránsito aéreo de aeródromo. En función de las características del aeródromo, de acuerdo con lo establecido por la normativa de contratación del Estado, y de los estudios... (resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 65

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al apartado 4 de la disposición adicional segunda

De modificación.

Redacción que se propone:

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

4. Los controladores... (igual) entre aceptar el puesto de trabajo que debe ofrecerles AENA, dar por extinguido su contrato de trabajo o quedar subrogados al nuevo prestador de servicios.»

JUSTIFICACIÓN

Posibilitar una salida laboral alternativa para los controladores que pudieran resultar afectados por el nuevo sistema.

ENMIENDA NÚM. 66

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al tercer párrafo del apartado 1 de la disposición adicional tercera

De modificación.

Redacción que se propone:

«Disposición adicional tercera. Formación de personal de tránsito aéreo.

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

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 67

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A la letra a) del apartado 1 de la disposición transitoria primera

De modificación.

Redacción que se propone:

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

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. Transcurridos tres años, se aplicarán los pactos al respecto que se incluyan en el nuevo Convenio Colectivo.»

JUSTIFICACIÓN

Debe regularse qué ocurrirá después de los tres años de suspensión previstos en la Ley.

ENMIENDA NÚM. 68

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al segundo párrafo de la letra b) del apartado 1 de la disposición transitoria primera

De modificación.

Redacción que se propone:

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

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 períodos de descanso durante la jornada, las guardias localizadas y los tiempos requeridos para cubrir posibles incidencias.»

JUSTIFICACIÓN

Si el promedio de horas trabajadas en los ejercicios precedentes, incluidas las horas extras, fue de 1.750 horas, es de justicia rebajar de este cálculo las 80 horas legalmente posibles como extras.

ENMIENDA NÚM. 69

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

Al apartado 2 de la disposición transitoria primera

De supresión.

JUSTIFICACIÓN

En la fecha de aprobación de esta Ley en el «BOE» ya se habrán cumplido el período de treinta días de vigencia del real decreto-ley y, por tanto, carece de sentido incorporarlo en la futura Ley.

ENMIENDA NÚM. 70

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A la letra e) del apartado 3 de la disposición transitoria primera

De modificación.

Redacción que se propone:

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

e) Constar 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.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica por redundancia en el texto suprimido.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo establecido en el artículo 109 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes enmiendas al articulado al proyecto de ley 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 (procedente del Real Decreto-ley 1/2010, de 5 de febrero).

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de marzo de 2010.—**Josu Iñaki Erkoreka Gervasio**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

ENMIENDA NÚM. 71

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)**

A la exposición de motivos

De modificación.

La exposición de motivos queda redactada como sigue:

«El análisis del modo en que ejerce la función de proveedor de servicios de tránsito aéreo la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), actual y único proveedor de dichos servicios, llevado a cabo recientemente tanto por la Dirección General de Aviación Civil como por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, ha desvelado una serie de importantes deficiencias organizativas, tales como:

1. Que el Ente Público AENA, como prestador único de servicios de tránsito aéreo designado en el Estado español, viene cometiendo graves errores en la gestión del mismo, como son los de ceder, a favor del colectivo de controladores, las facultades de organización del trabajo. Consecuencia, entre otras, de esos errores es la falta de eficiencia económica en el ente público que evidencian las claras dificultades que actualmente tiene AENA para garantizar tanto la continuidad en la prestación de los servicios de tránsito aéreo, como su sostenibilidad económica y financiera.

2. Que la DGAC primero, AESA desde su creación y el Ministerio de Fomento, al menos desde 1999, fecha de la firma del primer Convenio, viene haciendo grave dejación de sus funciones, particularmente en lo relativo a la vigilancia de la prestación de servicio por el proveedor designado, AENA.

3. Que otros órganos de la administración, particularmente el Ministerio de Trabajo, igualmente viene haciendo dejación en cuanto a la validez de ciertas atribuciones concedidas al colectivo de control en el mencionado I Convenio y pactos posteriores al mismo. En particular, la dejación del derecho a dirigir y organizar el trabajo, contemplada entre otros instrumentos legislativos en el Estatuto de los Trabajadores, debería haber llevado a dicho Ministerio a analizar, si no impugnar,

los acuerdos en tal sentido alcanzados entre AENA y el colectivo de controladores.

Por lo que hace referencia a AENA, la Dirección General de Aviación Civil ha puesto de manifiesto que los actuales costes de navegación aérea de AENA son los más elevados del entorno europeo. Los informes emitidos por dicho centro directivo señalan una paulatina desviación de las magnitudes económicas de AENA, que se viene traduciendo en un continuo incremento de las costes de prestación del servicio, en una baja productividad por controlador y en el incremento desmedido de los costes de estos empleados públicos en comparación con los restantes controladores europeos, hasta hacer de la tarifa nacional que se cobra a las compañías aéreas la más cara de Europa, y del coste por hora de controlador aéreo, el más caro del continente.

Por su parte, la Intervención General de la Administración del Estado viene poniendo de manifiesto desde el año 2002, en sus sucesivos informes de auditoría de cuentas, que los incrementos retributivos de los controladores al servicio de AENA se realizan sin las preceptivas autorizaciones. En concreto, en el informe correspondiente al ejercicio 2008, la Intervención General afirma que “la retribución media real por controlador ascendió en 2007 a 304.874 euros y excede en 210.316 euros a la que resultaría de actualizar con los correspondientes IPC anuales la retribución de 1999 (...). En los últimos ejercicios estos incrementos están incidiendo significativamente en las tarifas de ruta, que en 2008 fueron las más caras de Europa”.

Efectivamente, AENA ha reconocido que los elevados costes de navegación aérea se deben fundamentalmente a los costes de personal. En concreto, obedecen a la obligación de abonar como horas “de ampliación laboral”, cuyo valor es de 2,65 veces el de la hora ordinaria, un montante de horas que, si bien forma parte de su jornada habitual, están formalmente configuradas como de libre aceptación por los controladores en una serie de pactos extraestatutarios suscritos por AENA con ellos, horas que ni han sido incorporadas al convenio 5 colectivo, ni han sido autorizadas con arreglo a lo previsto en las leyes de presupuestos generales del Estado de cada año.

A este respecto cabe señalar que los controladores de tránsito aéreo al servicio de AENA son empleados públicos que han venido prestando un servicio público para nuestra sociedad, como es el control del tránsito aéreo. Su carácter de empleados públicos determina, asimismo, una especial sujeción a los principios y normas que el Estado dicte para la regulación de la prestación de dichos servicios. Al mismo tiempo, la naturaleza jurídico-pública de su relación laboral determina que sus acuerdos colectivos deban ajustarse a los principios y reglas contenidos en el Estatuto Básico del Empleado Público y a lo dispuesto, en lo concerniente a sus retribuciones, en las leyes de presupuestos de cada año, que condicionan la suscripción de convenios, pactos o instrumentos similares de los que se deriven incrementos

retributivos a la existencia de informe previo y favorable del Ministerio de Economía y Hacienda.

Por convenio colectivo, los controladores al servicio de AENA tan sólo están obligados a realizar 1.200 horas ordinarias de trabajo, que son claramente insuficientes para la dimensión de nuestro sistema de navegación aérea. El resto de horas necesarias para garantizar la continuidad en la prestación del servicio, con una media de 600 horas por controlador, se realizan de forma habitual y de manera programada por los propios controladores con tres meses de antelación, de tal forma que, en la práctica, trabajan unas 1.800 horas de media, de las cuales entre un 33 y un 50 por ciento son de descanso. Además, las citadas 600 horas tienen artificialmente la condición de voluntarias y se abonan irregularmente a precio mucho más alto del previsto en el Estatuto de los Trabajadores para las horas extraordinarias, lo que es la causa principal del encarecimiento desmedido del coste del servicio.

La principal fuente de las dificultades que afronta AENA a la hora de garantizar la continuidad en la prestación del servicio de tránsito aéreo deriva de la dejación de responsabilidades por parte de la misma y la traslación del conjunto de las facultades inherentes al poder de dirección de la empresa, tal como se recoge incluso en el artículo 4 del primer Convenio colectivo profesional suscrito en 1999 entre AENA y la Asociación que representó a los controladores en la negociación del mismo. De este modo, son los propios controladores al servicio de AENA, y no dicha Entidad, quienes han venido decidiendo extremos esenciales para su funcionamiento que merman decisivamente la capacidad operativa y organizativa de AENA como responsable de la prestación de los servicios de navegación aérea, tales como la determinación de la configuración operativa de los aeródromos y de sus instalaciones y servicios técnicos, o la fijación del personal necesario para la prestación de los servicios, con la facultad inherente de organización de sus turnos de trabajo, horarios y descansos.

Existen otros elementos del Convenio Colectivo que también ponen en peligro la continuidad en la prestación del servicio, tales como, esencialmente, la posibilidad de obtener una licencia especial retribuida al cumplir los cincuenta y dos años. Esta licencia permite al trabajador dejar de trabajar cobrando el salario ordinario fijo y aunque ello perturbe gravemente la continuidad y sostenibilidad del servicio.

Tomado en consideración todo lo anterior, es necesario llegar a la conclusión de que gran parte de estos defectos generales de funcionamiento en los mencionados órganos de la administración son consecuencia del difuso marco regulatorio del sector. Todo Estado, en su competencia regulatoria sobre el transporte aéreo, debería tener bien diferenciados los siguientes componentes del sistema:

- Por un lado, un órgano regulador, técnico y económico, que en esencia sea garante de las obligaciones

del Estado, frente a organismos internacionales y que vigile el correcto funcionamiento de los componentes de la industria: prestadores de servicios (tránsito aéreo en nuestro caso), gestores de infraestructuras (aeropuertos y sistemas de navegación aérea) y otros, como los centros de formación y habilitación para el personal. Dicho regulador debiendo contener, al menos, tres funciones esenciales: regulación técnica, regulación económica y defensa de los intereses de los usuarios.

- Un departamento que establezca la política general del sector.
- Gestores de las infraestructuras (aeropuertos y sistemas de navegación).
- Prestadores de servicio (tránsito aéreo, o ANSP en siglas inglesas, gestores aeroportuarios, prestadores varios de servicios en el ámbito aeroportuario y de navegación aérea).

En el caso español, la independencia ha sido marcadamente inexistente, ello a pesar de que varias reglamentos comunitarios obligan a los Estados miembros a adaptar sus estructuras reguladoras y legislativas para que tal independencia sea efectiva. En concreto, el Reglamento 550/2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo, asume las conclusiones del Grupo de Alto nivel sobre el cielo único europeo confirmando la necesidad de normas que distingan entre regulación y prestación de servicios. Si bien es cierto que la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, establece que el Ministerio de Fomento es la Autoridad Aeronáutica civil, así como el regulador técnico del sector, la dependencia de AENA, hasta la fecha entidad única certificada y designada para prestar los servicios de navegación aérea, de dicho Ministerio hacen que sea complicado demostrar que tal independencia en términos prácticos pueda existir.

La posterior creación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y la separación de funciones respecto de la Dirección General de Aviación Civil van en la línea correcta, indicada por la UE. Sin embargo, el mantenimiento de la estructura de AENA, en el ámbito de la prestación de servicios de navegación aérea y aeroportuarios, dificultan tal objetivo de independencia.

Este diagnóstico obliga a una revisión, urgente y a fondo, del sistema aeroportuario del Estado español.

Tal como ha puesto de manifiesto la propia Dirección General de Aviación Civil, junto a medidas parciales, que pueden resultar esenciales, para garantizar la continuidad y sostenibilidad de nuestro sistema de navegación, el nuevo marco regulatorio europeo y la evolución de los servicios de tránsito aéreo exigen una reestructuración de nuestro actual sistema de navegación aérea, dotándolo de estabilidad y garantías de futuro.

Los acontecimientos y hechos que se recogen en esta exposición de motivos constituyen, en efecto, una muestra del inadecuado funcionamiento del sistema del transporte aéreo y la navegación aérea en nuestro país. Una de las posibles razones de tal defecto de funcionamiento

puede que sea debida a la creación de AENA con funciones y competencias aparentemente regulatorias. En la práctica, ello ha venido significando que AENA era el Ente regulador, prestador de servicios y gestor, además de planificador de las infraestructuras del transporte aéreo en el Estado español. Ese error conceptual se ha venido manteniendo hasta la actualidad.

Desde esta perspectiva es necesario concluir que el sistema aeroportuario en su totalidad y AENA, como parte sustancial del mismo, tanto en lo relativo a su organización, poder de dirección y jornadas de trabajo, como en lo referente a los costes de navegación aérea que genera, hace que el Estado español tenga serias dificultades para ajustarse y cumplir los reglamentos comunitarios del “Cielo Único Europeo”.

En este sentido, el Reglamento 2096/2005/CE, de 20 de diciembre, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea, impone a los proveedores de dichos servicios el deber de ser capaces de prestar servicios de forma segura, eficaz, continuada y sostenible económica y financieramente, debiendo ajustarse a un nivel razonable de demanda general en un espacio aéreo determinado. Igualmente, la citada norma dispone que el proveedor establecerá y gestionará su organización de acuerdo con una estructura que respalde una prestación segura, eficaz y continuada de los servicios.

El incumplimiento de estas obligaciones no puede, como hasta el presente, no ser objeto de sanciones. El hecho de que en el título V sobre infracciones y sanciones de la Ley 29/2003, de Seguridad Aérea, no tipificara las infracciones para los prestadores de los servicios de gestión aeroportuaria ni para los prestadores de servicios de navegación aérea debe ser, por lo mismo, subsanada en el más breve plazo posible. Sin que ello, en todo caso, impida tomar algunas medidas de extrema urgencia como los que se contemplan en el real decreto.

Por otra parte, la necesidad de reducir los costes del sistema de navegación aérea deviene más acuciante, si cabe, tras la reciente adopción del Reglamento 1070/2009/CE, de 21 de octubre, que modifica el primer paquete reglamentario del Cielo Único Europeo y por el que se establece un sistema de evaluación del rendimiento de los proveedores de servicios de navegación aérea. EUROCONTROL ya ha señalado que la actual situación de AENA, particularmente en materia de coste-eficiencia, arroja unos resultados tan alejados de la media europea que imposibilitan, en el caso de permanecer invariada, el logro de los objetivos que la Comisión Europea fijará para la red de gestión del tráfico aéreo a partir de 2011, con las indeseables consecuencias que ello acarreará no sólo para España, sino para toda la red europea dada la importancia de nuestro país en el tráfico aéreo continental.

Puesta de manifiesto esta situación a la entidad pública, AENA ha argumentado que, pese a sus constantes intentos de solucionar las deficiencias advertidas

por medio de la negociación colectiva, dicha vía ha resultando infructuosa.

En efecto, desde el 31 de diciembre de 2004, fecha en que finalizó la vigencia del Convenio Colectivo de controladores de Tránsito Aéreo, AENA ha intentado reiteradamente la modificación de la situación descrita, orientando sus propuestas dentro de la negociación colectiva, entre otros extremos, a la garantía de la continuidad del servicio, mediante la recuperación de la capacidad de organización del trabajo, al incremento de la productividad, y al ajuste de sus costes para aproximarlos al entorno europeo. A tal efecto, ha mantenido con la representación de los controladores, la Unión Sindical de Controladores Aéreos (USCA), 65 reuniones de la mesa negociadora para el II convenio colectivo. Frente a las 10 propuestas presentadas por AENA, todas ellas basadas en los objetivos derivados de la normativa del Cielo Único Europeo, USCA tan sólo ha formulado seis propuestas, la última de las cuales, presentada el 28 de enero de 2010, es una propuesta de Convenio Colectivo completa que, resumidamente, plantea condiciones que no suponen una reducción del coste actual, incluye medidas que incrementan la productividad pero que se acompañan de la propuesta simultánea de nuevos conceptos retributivos, no incorpora modificaciones relativas a los aspectos organizativos y de gestión que el I Convenio Colectivo confirió a los controladores, y propone el incremento de otras prestaciones y la mejora de las condiciones de acceso a la jubilación. Esta circunstancia, unida al amplio período de tiempo transcurrido, cinco años, ponen de manifiesto que la vía negociadora no resulta por sí sola suficiente para subvenir al cambio que demanda sin más demora la realidad del mercado aéreo internacional y de los servicios de navegación aérea en el contexto europeo.

La garantía de la seguridad y continuidad en la prestación de servicios de tránsito aéreo, la viabilidad económica de nuestro sistema de navegación aérea en el marco europeo, así como el cumplimiento de los requisitos impuestos por los reglamentos comunitarios sobre Cielo Único Europeo, exigen que se adopten medidas inmediatas y urgentes.

Es necesario, en primer lugar, requerir del ente público AENA que recupere y ejerza el poder de organización y dirección de su actividad y, en segundo lugar, que exija a su personal de control que realice las horas de trabajo que actualmente está realizando, retribuyéndolas conforme a su auténtica naturaleza, es decir, como horas ordinarias de trabajo.

Por otro lado, en el conjunto de reformas a introducir en el sistema aeroportuario, resulta conveniente empezar a aplicar diversas previsiones ya establecidas en reglamentos de Circulación aérea y en la reglamentación internacional para que determinados servicios de control de tránsito aéreo que presta AENA en aeródromos de escaso volumen de tráfico puedan pasar a ser realizados mediante los denominados servicios de

información de vuelo de aeródromo (AFIS), tal y como tiene establecido la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI). Estos servicios de información de vuelo, al no requerir controladores de tránsito aéreo, resultan mucho más eficientes económicamente e igualmente seguros.

Por otro lado, tal y como exigen los reglamentos de Cielo Único Europeo, resulta necesario permitir que otros proveedores de servicios, debidamente certificados por una autoridad europea de supervisión, puedan prestar servicios de control de tránsito aéreo en nuestros aeródromos. Con ello, además de cumplir con los requisitos comunitarios, se introduce la competencia en este sector, lo cual, necesariamente, habrá de producir una mejora en las condiciones técnicas y económicas en las que se prestan estos servicios.

La sustitución de los servicios de control en los aeródromos de menor volumen por el sistema AFIS y la entrada de nuevos proveedores de servicios en régimen de competencia en el resto de aeropuertos permitirá que AENA pueda reorganizar mejor sus recursos humanos y materiales y garantizar de una manera más eficaz y eficiente la prestación de los servicios de tránsito aéreo en ruta o zona, ámbito en el cual ha acreditado una excelente cualificación técnica y que debe conservar, en todo caso, por su vinculación a la soberanía del Estado.

Es, por tanto, voluntad del Gobierno garantizar y potenciar la prestación de servicios de navegación aérea en ruta, con seguridad, eficacia y eficiencia, encomendando su gestión a proveedores de tales servicios, debidamente acreditados, entre los que AENA, cuya destacada presencia actual en diversas iniciativas del Cielo Único Europeo, como el proyecto Galileo o el programa SESAR, debe ser tenida en cuenta. Por el contrario, se considera necesario para la sostenibilidad de nuestro sistema permitir la entrada de nuevos proveedores de servicios en el control de tránsito aéreo que se lleva a cabo en los aeródromos.

Finalmente debe tomarse en consideración que la reestructuración de nuestro sistema de navegación aérea obligará a AENA a ir adaptándose al nuevo marco jurídico, adaptación que forzosamente ha de ser progresiva y ordenada en aras de garantizar la seguridad y continuidad en la prestación de los servicios de tránsito aéreo.

II

En virtud de cuanto antecede, resulta necesaria y urgente la adopción de las medidas imprescindibles que posibiliten, por un lado, la apertura de la prestación de servicios de navegación aérea a nuevos proveedores certificados y, por otro, la modificación transitoria de ciertas condiciones laborales de los controladores de AENA para garantizar que dicha entidad, en tanto continúe siendo el proveedor único de servicios, sea capaz de prestarlos de forma segura, eficaz, continuada

y económicamente sostenible, en todo su ámbito de competencia.

Comenzando por el primer bloque de medidas que contiene este real decreto-ley, la apertura a nuevos proveedores certificados de servicios de navegación aérea, se introducen un conjunto de disposiciones reguladoras de aspectos esenciales de la prestación de estos servicios aplicables al sector en su conjunto. Así, en primer lugar, se reafirma, tal como figura en la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, la competencia del Ministerio de Fomento para la designación de los nuevos proveedores de servicios, siempre que se encuentren debidamente certificados por una autoridad nacional de supervisión de un Estado Miembro de la Unión Europea. En el supuesto concreto de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, la designación se efectuará a solicitud del gestor aeroportuario, que la cursará con plena autonomía de decisión en función de las características técnicas y económicas del aeropuerto y la normativa aplicable.

Asimismo, se impone, como elemento esencial de la prestación de los servicios de tránsito aéreo, la obligación de todos los proveedores de garantizar su realización de forma segura, eficaz, continuada y económica y financieramente sostenible. Consecuentemente, como necesaria contrapartida de la citada obligación, asegurando con ello que los proveedores de servicios puedan cumplirla, se reafirma el carácter exclusivo e indisponible de las facultades de organización, planificación, dirección, gestión, supervisión y control de su prestación.

Seguidamente, y puesto que la seguridad es uno de los objetivos clave en la prestación de los servicios de tránsito aéreo, resulta necesario establecer determinadas reglas relativas al tiempo de actividad y descanso del personal dedicado al control del tránsito aéreo. Ello no obstante, deben complementarse dichas reglas mediante su desarrollo reglamentario, previa negociación con los sindicatos más representativos a nivel estatal, por lo que, en la disposición final tercera, se habilita al Gobierno para que, mediante real decreto, regule dichos extremos.

La importancia que tiene el cumplimiento por el proveedor de la obligación de asegurar la prestación de los servicios de tránsito aéreo de manera segura, eficaz, continuada y económicamente sostenible exige establecer un régimen severo de incumplimientos, cuyo marco de encaje definitivo debe ser en la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, que alcanza no sólo a los proveedores del servicio, sino también a su personal. En particular, se tipifican como muy graves los incumplimientos atribuibles al proveedor que impidan o menoscaben la seguridad o la continuidad en la prestación de los servicios, al tiempo que se considera como causa de despido disciplinario cualquier actuación de su personal que afecte negativamente a la seguridad o menoscabe de forma grave o reiterada la eficacia o la continuidad del servicio.

Estas medidas se completan con las contenidas en la disposición adicional segunda que ordena el proceso a

través del cual entrarán nuevos proveedores de tránsito aéreo en el mercado español. Este proceso se iniciará con la implantación inmediata, previos los correspondientes estudios de seguridad, de servicios de información de vuelo de aeródromo (AFIS) en aquéllos de menor volumen de tráfico, y culminará con la selección, en función de las características del aeródromo y de los estudios de seguridad pertinentes, de los nuevos proveedores para aquellos otros que se determinen por orden del Ministerio de Fomento.

En consonancia con ello se imponen a AESA y a los proveedores de servicios de tránsito aéreo, entre los que está AENA, tres obligaciones esenciales: presentar los pertinentes estudios de seguridad e iniciar los procedimientos de selección de nuevos proveedores de servicios en los plazos que se indican; ofrecer un puesto de trabajo a los controladores de tránsito aéreo que vinieran prestando sus servicios en las dependencias afectadas por el proceso; y continuar prestando los servicios de control de tránsito aéreo hasta que se produzca el inicio efectivo de la prestación de servicios por los nuevos proveedores.

El segundo bloque de medidas entraña una modificación transitoria de ciertas condiciones laborales de los controladores de AENA para garantizar su capacidad de prestación segura, suficiente y continuada de los servicios de control de tránsito aéreo, en tanto se implemente la reforma y continúe siendo el proveedor único o mayoritario de estos servicios. En tal sentido, se imponen exclusivamente aquellas modificaciones que resultan inexcusables para asegurar que AENA sea capaz de cumplir con sus obligaciones como proveedor de tales servicios y por el tiempo mínimo imprescindible.

Así, se dispone que, durante el plazo de tres años desde la entrada en vigor del presente real decreto-ley, queda suspendido el derecho a obtener la licencia especial retribuida y, consecuentemente, no se producirá ninguna nueva incorporación, haya sido o no solicitada a la entrada en vigor de este real decreto-ley, a dicha situación, que permite a los controladores dejar de trabajar una vez cumplidos los cincuenta y dos años de edad y continuar percibiendo el salario ordinario fijo hasta alcanzar la edad de jubilación, sin que dicho privilegio esté condicionado a las necesidades del servicio, ni sujeto a la conformidad del empleador. La negación de nuevas incorporaciones a tan singular situación durante el plazo de tres años desde la entrada en vigor del presente real decreto-ley resulta del todo imprescindible para que AENA pueda seguir disponiendo de un número suficiente de controladores para cumplir con sus obligaciones como proveedor de estos servicios, entretanto concluye el proceso de reforma dirigido a la apertura de la prestación de servicios de navegación aérea a nuevos proveedores certificados. Es más, de no impedirse temporalmente la salida de los controladores de AENA hacia la referida situación de licencia especial retribuida, se pondría en grave riesgo la continuidad y seguridad de la prestación de los servicios de

tránsito aéreo y con ella la viabilidad del conjunto de las medidas que se establecen en el presente real decreto-ley.

Por lo que respecta a la jornada de los controladores de tránsito aéreo que prestan sus servicios en AENA, está acreditado que dichos controladores han realizado de manera efectiva una jornada de 1.744 horas en 2006, 1.799 en 2007, 1.802 en 2008 y 1.750 en 2009.

Pues bien, con la finalidad igualmente de asegurar la sostenibilidad y la continuidad en la prestación de los referidos servicios, se establece que todos los empleados públicos que desempeñan funciones de control de tránsito aéreo al servicio de AENA deben realizar de manera inexcusable la jornada necesaria para garantizar dicha continuidad y sostenibilidad. A estos efectos, se dispone que la jornada máxima necesaria es la media de la efectivamente realizada por los controladores de tránsito aéreo al servicio de AENA durante el año 2009, que, como se ha indicado, ascendió, incluido el tiempo de descanso durante la jornada y las guardias localizadas, a 1.750 horas.

Finalmente, y con idéntico fundamento al expuesto respecto de las medidas anteriores se faculta a AENA, en tanto no se acuerde y publique un nuevo Convenio Colectivo, para acordar el desplazamiento temporal de sus trabajadores fuera del centro de trabajo conforme a lo señalado en el Estatuto de los Trabajadores, si bien con ciertas limitaciones o garantías para los empleados públicos afectados por estas medidas. También se faculta al ente público para cambiar la jornada por necesidades del servicio o por la variación de los horarios operativos de las dependencias y modificar la hora de entrada de un turno en el centro de trabajo. Los períodos de disfrute de permisos, vacaciones y licencias deben acomodarse, en todo caso, a las necesidades del servicio, tal y como ocurre con carácter general en todas las empresas y, finalmente, resulta necesario que sea el empleador y no el empleado el que constate 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 es, singularmente, su paso a funciones no operativas de control de tránsito aéreo.

La modificación transitoria de las condiciones laborales de los controladores de AENA que se acaba de exponer, y que es la mínima e imprescindible para garantizar los objetivos que persigue el presente real decreto-ley, no resulta posible ni en el marco del I Convenio Colectivo de los controladores de AENA, ni en el marco del artículo 41 del Estatuto de los Trabajadores. En efecto, si bien el citado precepto faculta a la dirección de la empresa para acordar dichas modificaciones cuando existan probadas razones económicas, técnicas, organizativas o de producción, previo agotamiento de un período de consultas con los representantes legales de los trabajadores, el Convenio Colectivo de los controladores de AENA exige a estos efectos obtener el acuerdo expreso de la organización sindical. Pues bien,

a la vista de la ruptura del proceso negociador el pasado día 2, ya no cabe duda alguna acerca de la imposibilidad de la vía negociadora para alcanzar este objetivo.

En consonancia con cuanto antecede, se incorporan además ciertas medidas extraordinarias tendentes a asegurar la efectividad del conjunto de las disposiciones que establece el presente real decreto-ley y, por ende, la seguridad y continuidad de la prestación de los servicios de tránsito aéreo. En este sentido se faculta a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para aprobar de manera inmediata, conforme a la normativa comunitaria de aplicación, los planes urgentes de formación que resulten necesarios para facilitar la obtención de las correspondientes licencias, habilitaciones y anotaciones de unidad de controladores de tránsito aéreo, en los que se establecerá la convalidación de los conocimientos y experiencia del personal técnico aeronáutico, tales como pilotos o controladores.

Asimismo, se faculta a la citada Agencia para certificar nuevos proveedores de servicios de tránsito aéreo conforme a los reglamentos comunitarios, empleando un procedimiento preferente y simplificado, y para certificar como proveedores de formación de información de vuelo a los actuales proveedores de formación de control de tránsito aéreo, así como para convalidar los cursos de formación que hayan impartido ajustándose a la normativa comunitaria.

El conjunto de las medidas expuestas no empece la viabilidad de cuantas otras están ya previstas en el ordenamiento jurídico y que puedan considerarse de necesaria aplicación, entre otras, la establecida en el artículo 4.4.a) de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

En fin, debe subrayarse el efecto que en la economía nacional tienen las medidas previstas en este real decreto-ley en relación con la situación de crisis que atraviesa nuestra economía. Así, cabe mencionar que el objetivo inmediato que persiguen las medidas que se establecen en esta norma, la garantía de la prestación segura, eficaz, continuada y económicamente sostenible de los servicios de tránsito aéreo, responde, a su vez, a un objetivo más amplio que es la garantía del adecuado funcionamiento del sector aeroportuario que, por su carácter dinamizador, es esencial para el desarrollo y funcionamiento del resto de los sectores productivos y, especialmente, del sector turístico. No se puede olvidar que la gestión adecuada de los aeródromos está directamente condicionada por la del tráfico aéreo, por cuanto la ineficiencia de los sistemas de tránsito aéreo afecta de manera inmediata a la capacidad aeroportuaria, al importe de las tasas de navegación aérea, a los costes soportados por las compañías aéreas y, finalmente, al precio que pagan los pasajeros por volar en dichas compañías. Es más, cabe destacar que, como objetivo ulterior, no por ello de menor importancia, se encuentra la garantía del derecho fundamental a la libre circulación de los ciudadanos, que no puede verse menoscabado por las disfuncionalidades y rigide-

ces de un concreto modelo de prestación de servicios de navegación aérea como el existente en AENA en el momento de la aprobación de este real decreto-ley.

III

Las medidas que se establecen en el presente Real Decreto-ley son las mínimas imprescindibles y guardan una relación directa y congruente con la situación que se trata de afrontar y con la consecución de los objetivos gubernamentales que han quedado anteriormente expuestos.

La implantación de estas medidas debe ser urgente e inmediata debido a la grave situación en la que actualmente se encuentra AENA a la hora de garantizar la continuidad y la sostenibilidad económica y financiera de un servicio tan esencial para nuestra sociedad como son los servicios de tránsito aéreo.

En este sentido, AENA ha puesto de manifiesto que el vencimiento de los pactos extraestatutarios de prolongación de jornada el 1 de abril de 2010 y, en consecuencia, la aplicación de las condiciones sociolaborales establecidas en el I Convenio Colectivo a partir de dicha fecha, con una jornada laboral obligatoria de sólo 1.200 horas, haría necesaria una reducción global de todas las operaciones de transporte aéreo equivalente al 40 por ciento de la demanda prevista. La situación sería especialmente crítica en entornos insulares, en los que no se dispone de medios alternativos de comunicación, con reducciones superiores al 50 por ciento.

Estas medidas deben ser adoptadas, además, con urgencia, pues, por sus características y por el contexto jurídico y fáctico en que deben ser aplicadas, requieren de una acción normativa inmediata, que debe emprenderse necesariamente en un plazo más breve que el propio de la tramitación parlamentaria de los proyectos de ley, todo ello sin perjuicio de que el presente real decreto-ley pueda ser tramitado, en su caso, como ley ordinaria por el procedimiento de urgencia.

En efecto, dada la ruptura de la negociación del Convenio Colectivo ya meritada y, por consecuencia, la imposibilidad de que con una jornada fijada para los controladores en 1.200 horas anuales se puedan atender las necesidades del tránsito aéreo, resulta de todo punto inaplazable imponer, bien que de forma transitoria, unas reglas que garanticen la suficiencia de los medios de AENA durante los tiempos que se requieren para ultimar el proceso de apertura de la prestación de los servicios de tránsito aéreo a nuevos proveedores.

No puede desconocerse que la modificación del régimen jurídico vigente que se acomete, de ser conocido con anticipación, podría generar el efecto indeseado de provocar conductas que podrían poner en grave riesgo la eficacia de la reforma misma, dadas las capacidades de presión absolutamente exorbitantes adquiridas por los controladores aéreos a través de la negociación colectiva que ya han sido descritas.

De acuerdo con todo lo anterior, y en uso de la autorización concedida por el artículo 86 de la Constitución Española, a propuesta del Ministerio de Fomento, previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 5 de febrero de 2010.»

JUSTIFICACIÓN

La nueva redacción dada busca dotar al proyecto de ley de una exposición de motivos que recoja la esencia de las modificaciones que se realizan en el articulado.

ENMIENDA NÚM. 72

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 1 del artículo 1

De modificación.

«Artículo 1. Designación de proveedores civiles de tránsito aéreo.

El apartado 1 queda redactado en los siguientes términos:

1. Los servicios de tránsito aéreo de control de área y control de aproximación, así como los de información de vuelo, de alerta y de asesoramiento asociados a los volúmenes de espacio aéreo en los que se prestan tales servicios, serán prestados directamente por los proveedores de tales servicios, debidamente acreditados, a los que haya sido encomendada tal función por la autoridad aeronáutica correspondiente.»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario establecer un marco más abierto que el que propone el proyecto de ley en orden a avanzar hacia el Cielo Único Europeo.

ENMIENDA NÚM. 73

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 2 del artículo 1

De modificación.

«Artículo 1. Designación de proveedores civiles de tránsito aéreo.

El apartado 2 queda redactado en los siguientes términos:

2. Corresponde al Ministerio de Fomento, conforme a lo previsto en el artículo 5.1.i) de la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, designar, dentro de bloques específicos de espacio aéreo, a proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo de aeródromo debidamente certificados por una Autoridad Nacional de Supervisión de la Unión Europea. La resolución de designación especificará los requisitos técnicos que el proveedor de servicios deberá cumplir para iniciar su actividad de acuerdo con la normativa comunitaria, en concreto los indicados en el Reglamento 2086/2005 de la Comisión, de 20 de diciembre de 2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea.

La designación de proveedores de servicio de tránsito aéreo de aeródromo por el Ministerio de Fomento se hará a propuesta del gestor aeroportuario en aquellos aeropuertos abiertos al tráfico comercial que no formen parte de la red de AENA. La designación del proveedor le corresponderá, en todo caso, al Ministerio de Fomento, a propuesta de las sociedades o entes autorizados para la construcción y operación de dichos aeropuertos.

En el caso de los aeropuertos de la red de AENA, a la vista de los informes de seguridad operacional que deberá preparar AESA, el Ministerio de Fomento, mediante orden ministerial, establecerá los aeropuertos de dicha red en los que el servicio de tránsito aéreo será prestado por un operador designado diferente al propio Ente, así como los requisitos mínimos exigibles para el proceso de selección de los citados operadores.

El proceso de selección de los proveedores de servicios de aeródromo para los aeropuertos de la red AENA será realizado por el propio Ente, siguiendo los requisitos marcados por el Ministerio de Fomento, si bien la designación de los mismos le corresponderá al Ministerio de Fomento, como Autoridad Aeronáutica del Estado.»

JUSTIFICACIÓN

Es necesario establecer una distinción más clara entre los diversos componentes del sistema aeroportuario, a la par que resulta necesario fortalecer en sus funciones y en su independencia a AESA.

Por otra parte, reconocida en todo momento la competencia regulatoria del Ministerio de Fomento, esta competencia debe ejercerse de conformidad con las leyes establecidas.

ENMIENDA NÚM. 74

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 3 del artículo 1

De supresión.

«Artículo 1. Designación de proveedores civiles de tránsito aéreo.

Se suprime el apartado 3 del citado artículo.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone la supresión del apartado 3, por un lado, por coherencia con la enmienda anterior, y, por otro, y en referencia al segundo párrafo de este apartado, debido a que el Estatuto de los Trabajadores es quien se encarga de dotar a la empresa de la capacidad de gestión y organización del trabajo, por lo que es innecesaria su inclusión aquí.

ENMIENDA NÚM. 75

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 4 del artículo 1

De supresión.

«Artículo 1. Designación de proveedores civiles de tránsito aéreo.

Se suprime el apartado 4 del citado artículo.»

JUSTIFICACIÓN

Las propuestas a las que se hace referencia deben ser solventadas a través de las Circulares Aeronáuticas ya previstas en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, para la Dirección General de Aviación Civil.

ENMIENDA NÚM. 76

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 1 del artículo 2

De modificación.

«Artículo 2. Garantía en la prestación de servicios de tránsito aéreo.

El apartado 1 queda redactado como sigue:

1. El proveedor civil de servicios de tránsito aéreo designado para un bloque específico de espacio aéreo está obligado a garantizar la prestación segura, eficaz, continuada y sostenible económica y financieramente de dichos servicios, que no podrá ser reducida o suspendida sin la previa autorización de la autoridad competente, sin perjuicio de los derechos laborales establecidos en el artículo 4 del Estatuto de los Trabajadores.

La obligación establecida en el párrafo anterior comprende, asimismo, la obligación de asegurar la adecuada coordinación técnica y operativa con otros proveedores de servicios de tránsito aéreo y la puesta a disposición de dichos proveedores de la información necesaria para identificar los movimientos de las aeronaves en el espacio aéreo bajo su responsabilidad.»

JUSTIFICACIÓN

Para mayor claridad y precisión.

ENMIENDA NÚM. 77

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 2 del artículo 2

De modificación.

«Artículo 2. Garantía en la prestación de servicios de tránsito aéreo.

Se suprime la letra b) del apartado 2 del artículo 2.»

JUSTIFICACIÓN

Deben ser AESA, como supervisor, y la DGAC los que establezcan las normas para dichos aspectos y

supervisen que el prestador del servicio se ajusta a dichas normas. De ahí la supresión de este apartado y su recuperación por la enmienda siguiente.

ENMIENDA NÚM. 78

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

De un nuevo apartado al artículo 2

De adición.

«Artículo 2. Garantía en la prestación de servicios de tránsito aéreo.

Se añade un nuevo apartado en los siguientes términos:

Nuevo apartado 2 bis. Corresponde a AESA, en tanto que supervisor, y al Ministerio de Fomento, establecer las normas por las que se determinen las instalaciones, servicios técnicos y personal necesario para la adecuada prestación de los servicios de tránsito aéreo.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la enmienda anterior y para una correcta aplicación de las competencias de los organismos reguladores.

ENMIENDA NÚM. 79

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo 3

De supresión.

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

Supresión del citado artículo.»

JUSTIFICACIÓN

Mejora técnica. El contenido de este artículo es más propio de un Reglamento o de una Ley específica, por lo que parece más adecuado para una disposición adicional.

ENMIENDA NÚM. 80

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 1 del artículo 4

De modificación.

«Artículo 4. Incumplimientos.

El apartado 1 del artículo 4 queda redactado como sigue:

1. En tanto no se regulen, en el marco del Capítulo I del Título V de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, los incumplimientos o infracciones de los prestadores de servicios de navegación aérea, el incumplimiento por el proveedor civil de servicios de tránsito aéreo de las obligaciones establecidas en este real decreto-ley será sancionado conforme al marco establecido en dicha Ley, entendiéndose que las infracciones se considerarán muy graves cuando el incumplimiento haya impedido o menoscabado la seguridad o la continuidad en la prestación de dichos servicios.»

JUSTIFICACIÓN

Dotar de mayor concreción al apartado en cuanto a que los prestadores de servicios de navegación aérea así como los gestores aeroportuarios no se encuentran en el marco de la citada Ley.

La no regulación en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, ha llevado a la situación actual, según la cual el gestor aeroportuario, AENA, no puede ser sancionado a pesar de los evidentes y graves defectos de funcionamiento que están en el origen de este proyecto de ley. Deben, por lo mismo, completarse el Título V de dicha Ley dedicado a Infracciones y Sanciones, tipificando las mismas también para los prestadores de los servicios de gestión aeroportuaria y para los prestadores de servicios de navegación aérea.

La enmienda pretende subrayar esta necesidad al tiempo que arbitrar una solución entretanto.

ENMIENDA NÚM. 81

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

A la disposición adicional primera

De supresión.

«Disposición adicional primera. Medidas extraordinarias.

Se suprime la citada disposición adicional.»

JUSTIFICACIÓN

Se consideran medidas innecesarias dado que las mismas son competencias ya reguladas de AESA.

ENMIENDA NÚM. 82

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 1 de la disposición adicional segunda

De modificación.

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

El apartado 1 queda redactado como sigue:

1. En los aeródromos gestionados en la actualidad 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.»

JUSTIFICACIÓN

Precisión técnica.

ENMIENDA NÚM. 83

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 2 de la disposición adicional segunda

De modificación.

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

El apartado 2 queda redactado como sigue:

2. En los dos meses siguientes a la entrada en vigor de este real decreto-ley, AESA deberá elaborar y aprobar 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, mediante orden, establecerá el plazo en el que AENA, o el prestador de servicios aeroportuarios que fuere, deberá, conforme a la Ley 31/2007, de 30 de octubre, iniciar los procedimientos para la selección de los correspondientes proveedores civiles de servicios de información de vuelo de aeródromo.»

JUSTIFICACIÓN

Corrección y mejora técnica. Debe ser AESA la encargada de realizar los estudios de seguridad operacional de acuerdo con sus Estatutos.

ENMIENDA NÚM. 84

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 3 de la disposición adicional segunda

De modificación.

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

El apartado 3 queda redactado como sigue:

3. Para aquellos aeródromos que se recojan en la orden del Ministerio de Fomento y en el plazo que en las mismas se establezca, AENA o el proveedor de servicio del que se trate, 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.»

JUSTIFICACIÓN

En consonancia con enmiendas anteriores.

ENMIENDA NÚM. 85

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 4 de la disposición adicional segunda

De modificación.

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

El apartado 4 queda redactado como sigue:

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, siempre en el marco del Estatuto del Trabajador, 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.»

JUSTIFICACIÓN

Evitar una posible vulneración de los derechos de los trabajadores de acuerdo con el Estatuto del Trabajador.

ENMIENDA NÚM. 86

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al apartado 1 de la disposición adicional tercera

De modificación.

«Disposición adicional tercera. Formación del Personal de Tránsito Aéreo.

El apartado 1 queda redactado como sigue:

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, al igual que cualquier otro centro de formación habilitado en el marco europeo como proveedor de formación del resto de los proveedores autorizados de servicios de navegación aérea deberá presentar a la Agencia

Estatad 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.

(Resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

En el marco del Cielo Único Europeo no tiene sentido limitar a uno único el proveedor de formación de tránsito aéreo siempre que el control de los planes de formación por AESA quede garantizado, como es el caso.

ENMIENDA NÚM. 87

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Nueva disposición adicional

De adición.

«Disposición adicional cuarta. Tiempo de actividad y descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo.

El Gobierno regulará, modificando, a tales efectos, el Real Decreto 57/2002, por el que se aprobó el Reglamento de Circulación Aérea, el tiempo de actividad y descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo, sustituyendo y ampliando las previsiones del Estatuto del Controlador incorporado en el Convenio Colectivo de 1999.

A tales efectos, para garantizar la prestación segura de los servicios de tránsito aéreo y el necesario descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo, establecerá 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 25 por ciento del tiempo de duración de la jornada diurna y de un 33 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.»

JUSTIFICACIÓN

En conformidad con lo señalado en la enmienda al artículo 3.

ENMIENDA NÚM. 88

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

A la disposición transitoria primera

De modificación.

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

Queda redactada como sigue:

En tanto se establezca un marco regulatorio que establezca los criterios del marco económico del servicio aéreo en línea con las indicaciones de la UE y los planes de convergencia hacia el Cielo Único Europeo, y en orden a 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:

(Resto igual).»

JUSTIFICACIÓN

La existencia de un marco regulatorio en línea con las indicaciones de la UE posibilitaría un ajuste correcto de las condiciones laborales del personal de los prestadores del servicio.

ENMIENDA NÚM. 89

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Nueva disposición final

De adición.

Se añade una nueva disposición final, que queda redactada como sigue:

«Disposición final tercera bis. Obligaciones de reserva de los aeropuertos de interés general no gestionados por AENA.

Aquellos aeropuertos que, habiendo sido declarados mediante la orden ministerial correspondiente como de interés general, no están siendo gestionados por AENA, quedan exentos de cumplir las obligaciones de reserva que les son impuestas en virtud del artículo tercero del Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles.»

JUSTIFICACIÓN

Liberar a los promotores de tales aeropuertos de la obligación de recibir dichos servicios de manos de AENA de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, me dirijo a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 110 y siguientes del vigente reglamento del Congreso de los Diputados, presentar las siguientes enmiendas al proyecto de ley 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 (procedente del Real Decreto-ley 1/2010, de 5 de febrero).

ENMIENDA NÚM. 90

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

Al epígrafe a) del apartado 1 de la disposición transitoria primera

De modificación.

Se sustituye el epígrafe a) del apartado 1 de la disposición transitoria primera por el siguiente:

«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 período 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 cincuenta y dos hasta los cincuenta y siete 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 cincuenta y siete 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 1 bis.

4. En el supuesto de no alcanzarse un nuevo Convenio Colectivo transcurrido el período de suspensión de tres años, quedará suprimida la licencia especial retribuida.»

MOTIVACIÓN

El Real decreto-ley suspendió, por un período de tres años, la posibilidad de pasar a situación de licencia especial retribuida, dado que dicha situación ponía en grave peligro la continuidad y sostenibilidad del servicio de tránsito aéreo prestado por AENA, al permitirle dejar de trabajar cobrando el salario ordinario fijo.

Deben, sin embargo, regularse qué ocurre transcurrido el período de tres años de suspensión. Para ello, la nueva regulación se remite a lo acordado mediante negociación colectiva. Deben, sin embargo, fijarse determinados parámetros a la negociación colectiva que tenga lugar transcurrido el período de tres años. Estos parámetros no pueden ser otros que: 1. Entre los cincuenta y dos y los cincuenta y siete años de edad el paso a situación de LER debe estar determinado por la falta de capacidad psicofísica del controlador; 2. A partir de los cincuenta y siete años de edad debe aplicarse a los controladores de AENA el régimen general previsto para el sector en la disposición adicional cuarta, y 3. Las retribuciones que se pacten deben respetar el principio de sostenibilidad económica y financiera y los objetivos de reducción de tasas de navegación aérea previstos en la disposición final segunda.

ENMIENDA NÚM. 91

FIRMANTE: Grupo Parlamentario Socialista

A la disposición transitoria primera

De adición.

Se añade un nuevo apartado, después del apartado 1 de la disposición transitoria primera, modificándose la numeración de los apartados posteriores, con el siguiente contenido:

«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.»

MOTIVACIÓN

Si bien el real decreto-ley estableció una nueva jornada para los controladores de tránsito aéreo al servicio de AENA para garantizar la continuidad en la prestación del servicio durante tres años o hasta que se dictase el real decreto de Tiempos de Actividad y Descanso, nada se estableció en cuanto a la forma en que debía procederse a retribuir dicha jornada, siendo este elemento esencial para garantizar la sostenibilidad económica y financiera de nuestro sistema, tal y como exigen los reglamentos de Cielo Único.

Se parte de la retribución reconocida en el Convenio Colectivo publicado, si bien actualizándola al año 2010. Se admite, además, que para el personal actualmente al servicio de AENA se pueda negociar un posible com-

plemento personal para la adaptación al nuevo régimen jurídico derivado del real decreto-ley.

En ningún caso, los acuerdos que se alcancen en la negociación colectiva pueden poner en peligro las previsiones tarifarias contempladas en la disposición final segunda.

ENMIENDA NÚM. 92

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

A la disposición transitoria primera

De adición.

Se añade un nuevo párrafo al final del epígrafe e) del apartado 3 de la disposición transitoria primera, con el siguiente contenido:

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

MOTIVACIÓN

Con el fin de garantizar la sostenibilidad económica y financiera del proveedor de servicios y adecuar las retribuciones al trabajo efectivamente realizado, como principio básico de nuestro derecho laboral.

ENMIENDA NÚM. 93

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

Nueva disposición adicional

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional, la cuarta, con el siguiente contenido:

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

1. Los controladores de tránsito aéreo deberán someterse de manera continuada a controles psicofísi-

cos de acuerdo con la normativa aplicable que permitan constar el mantenimiento de su capacidad para realizar funciones operativas de control de tránsito aéreo.

2. Los controladores de tránsito aéreo que alcancen los cincuenta y siete años de edad 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.

3. Los controladores civiles de tránsito aéreo deberán jubilarse de manera forzosa a los sesenta y cinco años de edad.»

MOTIVACIÓN

La edad puede afectar claramente a las habilidades de un controlador de tránsito aéreo, siendo necesario garantizar la seguridad mediante una separación anticipada de la realización de funciones de operativas de control de tránsito aéreo. Conforme a la media de la práctica habitual en el entorno europeo, se considera que la edad máxima segura para realizar funciones operativas es la de cincuenta y siete años.

Existen una serie de funciones no operativas que puede desempeñar un controlador de tránsito aéreo que, por su naturaleza, no afectan a la seguridad. Sin embargo, en caso de que el proveedor de servicios no disponga de suficientes puestos de trabajo no operativos, debe darse al controlador una salida transitoria de su profesión hasta alcanzar una edad máxima en la que, por razones de seguridad y sostenibilidad económica y financiera del sistema, debe forzosamente jubilarse.

ENMIENDA NÚM. 94

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

Nueva disposición adicional

De adición.

Se añade una nueva disposición adicional, la quinta, con el siguiente contenido:

«Disposición adicional quinta. Integración de los costes de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo en los costes del gestor aeroportuario.

1. El contrato que se suscriba entre el gestor aeroportuario y el proveedor de servicios de tránsito aéreo de aeródromo deberá determinar la contraprestación a abonar por aquél a dicho proveedor de servicios.

2. El gestor aeroportuario podrá repercutir a los usuarios del aeropuerto los costes de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo de acuerdo con lo establecido en la normativa comunitaria de aplicación y cualquiera que sea la naturaleza jurídica de la contraprestación.

Si el gestor aeroportuario fuera el ente público AENA, los costes de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo, cualquiera que sea el ente o entidad prestadora de los mismos, se integrarán en la cuantía de la tasa de aterrizaje prevista en el artículo 11 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, de conformidad con lo que al efecto establezca en la Ley de Presupuestos Generales del Estado.»

MOTIVACIÓN

La entrada de nuevos proveedores de servicio de tránsito aéreo de aeródromo distintos de AENA hace que deba cambiarse y aclararse el régimen retributivo de estos nuevos prestadores de servicios.

La práctica habitual en los países europeos en los que se ha producido una múltiple designación de proveedores de servicio es integrar los costes de estos servicios dentro de los costes que debe soportar con carácter general el gestor aeroportuario. Ello concuerda, además, con lo señalado en el artículo 1 del proyecto de ley, en el que se indica que es el gestor aeroportuario el que debe proponer tanto el tipo de servicios que desea prestar en su aeropuerto como el prestador de servicios.

Al integrarse los costes de los servicios de tránsito aéreo de aeródromo en los costes del gestor aeroportuario es necesario precisar cómo va a repercutirlos éste en el usuario final, que son las compañías aéreas. Si se trata de un gestor privado, es éste el que debe decidir libremente el modo y cuantía en que repercutirá los costes a los usuarios, respetando, en todo caso, la normativa comunitaria sobre tarifas aeroportuarias.

Si el gestor es AENA, la forma más adecuada para repercutir a las compañías los costes de los servicios de tránsito aéreo necesarios aterrizar es integrar el importe de estos costes en la tasa de aterrizaje. Debe, en consecuencia, modificarse la precitada tasa de aterrizaje, habilitándose a dicho efecto a la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2011.

ENMIENDA NÚM. 95

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

A la disposición final tercera

De modificación.

Se modifica la disposición final tercera, quedando como sigue:

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

1. 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.

2. El incumplimiento de las reglas sobre actividad y descanso en el sector de los servicios de tránsito aéreo se considerará infracción aeronáutica a los efectos de los señalado en la Ley de Seguridad Aérea 21/2003, de 7 de julio.

Esta infracción se considerará grave cuando haya afectado de manera grave y reiterada a la continuidad en la prestación del servicio y muy grave cuando haya afectado a la seguridad.»

MOTIVACIÓN

Al regular los tiempos de actividad y descanso de los controladores de tránsito aéreo como elemento esencial para garantizar la continuidad y seguridad en la prestación de los servicios, es necesario, correlativamente, prever las correspondientes infracciones y sanciones para el caso de incumplimiento de dicha normativa.

ENMIENDA NÚM. 96

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

Adaptación de la exposición de motivos del Real Decreto-ley 1/2010, de 5 de febrero, sustituyéndose las referencias al decreto ley por referencias a la ley y suprimiéndose el apartado relativo a la extraordinaria y urgente necesidad.

ENMIENDA NÚM. 97

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

Derogación del Real Decreto-ley 1/2010, de 5 de febrero.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al proyecto de ley 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 (procedente del Real Decreto-ley 1/2010, de 5 de febrero).

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de marzo de 2010.—**María Soraya Sáenz de Santamaría Antón**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

ENMIENDA NÚM. 98

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular

Al Título

De modificación.

Se modifica el Título del proyecto de ley.

«Proyecto de ley por el que se regula la prestación de los servicios de tránsito aéreo, y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo.»

JUSTIFICACIÓN

Se modifica el Título del proyecto de ley para adecuarlo al sentido de las enmiendas que se plantean a continuación.

ENMIENDA NÚM. 99

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular

A la exposición de motivos

De modificación.

Se modifican los siguientes párrafos del punto 1 de la exposición de motivos para adecuarlos al espíritu de las enmiendas propuestas al proyecto de ley.

I

— El párrafo tercero del punto I quedaría redactado de la siguiente forma:

«Por su parte, la Intervención General de la Administración del Estado viene poniendo de manifiesto, desde hace varios años, en sus sucesivos informes de auditoría de cuentas, que los incrementos retributivos de los controladores al servicio de AENA se realizan sin las preceptivas autorizaciones. En concreto, en el informe correspondiente al ejercicio 2008, la Intervención General afirma que «la retribución media real por controlador ascendió en 2007 a 304.874 euros y excede en 210.316 euros a la que resultaría de actualizar con los correspondientes IPC anuales la retribución de 1999 (...). En los últimos ejercicios estos incrementos están incidiendo significativamente en las tarifas de ruta, que en 2008 fueron las más caras de Europa.»

— Los párrafos séptimo y octavo, que darían redactados con el siguiente tenor:

«La principal fuente de las dificultades que afronta AENA a la hora de garantizar la continuidad en la prestación del servicio de tránsito aéreo deriva de la traslación del conjunto de las facultades inherentes al poder de dirección de la empresa a sus controladores que ha tenido lugar en virtud de los derechos reconocidos a éstos en sucesivos hitos históricos que conviene recordar. En marzo de 1989 se firmó el llamado Protocolo de Acuerdo con los controladores en el que se fijó, por primera vez, una jornada de trabajo de 1.200 horas anuales, y se fijó el descanso diurno en el 33 por 100 y el nocturno en el 50 por ciento.

En 1991 se constituyó AENA y en noviembre de 1992 se firmó el Estatuto de los Controladores de la Circulación Aérea (ECCA), pacto colectivo por el que los funcionarios controladores se integraron en el nuevo ente y mantuvieron las condiciones laborales anteriores. En 1999 se firmó el I Convenio Colectivo profesional (ICCP). De este modo, son los propios controladores al servicio de AENA, y no dicha Entidad, quienes deciden extremos esenciales para su funcionamiento que merman decisivamente su capacidad operativa y organizativa como responsable de la prestación de los servicios de navegación aérea, tales como la determinación de la configuración operativa de los aeródromos y de sus instalaciones y servicios técnicos, o la fijación del personal necesario para la prestación de los servicios, con la facultad inherente de organización de sus turnos de trabajo, horarios y descansos.»

— Los párrafos décimo y decimoprimeros quedarían redactados con el siguiente tenor:

«Tomado en consideración todo lo anterior, la Dirección General de Aviación Civil llega a la conclusión de que actualmente AENA, tanto en lo relativo a su organización, poder de dirección y jornadas de trabajo, como en lo referente a los costes de navegación aérea que genera, tiene serias dificultades para cumplir las necesidades de control de tránsito aéreo que demandan los aeropuertos que gestiona, al mismo tiempo que necesita prepararse a las futuras necesidades de los reglamentos comunitarios relativos al “Cielo Único Europeo”.

En este sentido, el Reglamento 550/2004/CE desarrolla la prestación de servicios de navegación aérea en el Cielo Único Europeo, y el Reglamento 2096/2005/CE, de 20 de diciembre, establece los requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea. Ambos reglamentos se refieren a la prestación de servicios en el Cielo Único Europeo. Por tanto, se puede inferir que mientras que el Cielo Único no sea una realidad no existe la necesidad de incorporar proveedores de dichos servicios.»

— El párrafo decimoquinto quedaría redactado como se expresa a continuación:

«Además de todo lo anteriormente expuesto, la Dirección General de Aviación Civil ha puesto de manifiesto que, si bien las anteriores medidas son esenciales para garantizar la continuidad y sostenibilidad de nuestro sistema de navegación, el nuevo marco regulatorio europeo y la evolución de los servicios de tránsito aéreo exigen la recuperación competencial de nuestro actual sistema de navegación aérea a través de AENA como principal prestador de servicios de tránsito aéreo, dotándolo de estabilidad y garantías de futuro.»

— Los párrafos decimoséptimo al vigésimo primero quedarán redactados con el siguiente tenor:

«Por otro lado, el Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo, incorpora a nuestro ordenamiento jurídico lo dispuesto, a tal efecto, en la Directiva 2006/23/CE. Con ello, además de cumplir con los requisitos comunitarios, se garantiza la aplicación de las nuevas disposiciones introducidas por la OACI, y se da cumplimiento a lo indicado en el artículo 5 del Reglamento (CE) 550/2004, del Parlamento y Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el Cielo Único europeo.

Con esta medida se introduce la competencia en este sector, lo cual, necesariamente, redundará en una mejora de las condiciones técnicas y económicas en las que se prestan estos servicios.

La sustitución de los servicios de control en los aeródromos de menor volumen por el sistema AFIS y la entrada de nuevos controladores europeos con licencia homologada en régimen de competencia permitirá que AENA pueda reorganizar mejor sus recursos humanos y materiales y garantizar de una manera más eficaz y eficiente la prestación de los servicios de tránsito aéreo en ruta o zona, ámbito en el cual ha acreditado una excelente cualificación técnica y que debe conservar, en todo caso, por su vinculación a la soberanía del Estado.

Es, por tanto, voluntad del Gobierno garantizar y potenciar la prestación de servicios de tránsito aéreo por parte de AENA, dada su destacada presencia en diversas iniciativas del Cielo Único Europeo, como el proyecto Galileo o el programa SESAR. Se considera necesario para la sostenibilidad de nuestro sistema permitir la entrada de controladores con licencia comunitaria para el control de tránsito aéreo.

Finalmente debe tomarse en consideración que cuando el Cielo Único europeo sea una realidad, AENA deberá ir adaptándose al nuevo marco jurídico, adaptación que forzosamente ha de ser progresiva y ordenada en aras de garantizar la seguridad y continuidad en la prestación de los servicios de tránsito aéreo.»

JUSTIFICACIÓN

Se modifica la exposición de motivos como mejora técnica al texto de proyecto de ley que nos ocupa, a la vez que se adecua a las modificaciones propuestas a continuación.

ENMIENDA NÚM. 100**FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular**

A la exposición de motivos

De modificación.

Se modifican los siguientes párrafos del punto II de la exposición de motivos para adecuarlos al espíritu de las enmiendas propuestas al proyecto de ley.

II

— Se modifica la redacción de los párrafos primero al tercero, con el siguiente tenor:

«En virtud de cuanto antecede, resulta necesaria y urgente la adopción de las medidas imprescindibles que posibiliten, por un lado, rescatar las competencias, la apertura de la prestación de servicios de navegación aérea a través de la incorporación de nuevos controladores de tránsito aéreo con licencia comunitaria y, por otro, la modificación transitoria de ciertas condiciones laborales de los controladores de AENA para garantizar que dicha entidad, en tanto continúe siendo el proveedor único de servicios, sea capaz de prestarlos de forma segura, eficaz, continuada y económicamente sostenible, en todo su ámbito de competencia.

Comenzando por el primer bloque de medidas que contiene esta ley, la apertura, se introducen un conjunto de disposiciones reguladoras de aspectos esenciales de la prestación de estos servicios aplicables al sector en su conjunto.

Asimismo, se impone, como elemento esencial de la prestación de los servicios de tránsito aéreo, la obligación de AENA a garantizar su realización de forma segura, eficaz, continuada y económica y financieramente sostenible. Consecuentemente, se le atribuye a AENA en exclusiva mientras no se modifique sus competencias, las facultades de organización, planificación, dirección, gestión, supervisión y control de su prestación.»

— Se modifican los párrafos quinto al séptimo, con el siguiente tenor:

«La importancia que tiene el cumplimiento por el proveedor de la obligación de asegurar la prestación de los servicios de tránsito aéreo de manera segura, eficaz, continuada y económicamente sostenible exige establecer un régimen severo de incumplimientos que alcance no sólo al proveedor del servicio, sino también a su personal. En particular, se tipifican como muy graves los incumplimientos atribuibles al proveedor que impidan o menoscaben la seguridad o la continuidad en la pres-

tación de los servicios, al tiempo que se considera como causa de despido disciplinario cualquier actuación de su personal que afecte negativamente a la seguridad o menoscabe de forma grave o reiterada la eficacia o la continuidad del servicio.

En primer lugar, se estudiará la implantación inmediata, previos los correspondientes estudios de seguridad, de servicios de información de vuelo de aeródromo (AFIS) en aquéllos de menor volumen de tráfico.

En consonancia con ello se imponen a AENA tres obligaciones esenciales: presentar los pertinentes estudios de seguridad; ofrecer un puesto de trabajo a los controladores de tránsito aéreo que vinieran prestando sus servicios en las dependencias afectadas por el proceso, y continuar prestando los servicios de control de tránsito aéreo.»

— Se modifica el párrafo noveno, con la siguiente redacción:

«Así, se dispone que, durante el plazo de tres años desde la entrada en vigor de la presente ley, queda suspendido el derecho a obtener la licencia especial retribuida y, consecuentemente, no se producirá ninguna nueva incorporación, haya sido o no solicitada a la entrada en vigor de este real decreto-ley, a dicha situación, que permite a los controladores dejar de trabajar una vez cumplidos los cincuenta y dos años de edad y continuar percibiendo el salario ordinario fijo hasta alcanzar la edad de jubilación, sin que dicho privilegio esté condicionado a las necesidades del servicio, ni sujeto a la conformidad del empleador. La negación de nuevas incorporaciones a tan singular situación durante el plazo de tres años desde la entrada en vigor de la presente ley resulta del todo imprescindible para que AENA pueda seguir disponiendo de un número suficiente de controladores para cumplir con sus obligaciones como proveedor de estos servicios. Es más, de no impedirse temporalmente la salida de los controladores de AENA hacia la referida situación de licencia especial retribuida, se pondría en grave riesgo la continuidad y seguridad de la prestación de los servicios de tránsito aéreo y con ella la viabilidad del conjunto de las medidas que se establecen en la presente ley.»

— Se modifican los párrafos decimocuarto y decimoquinto, con el siguiente tenor:

«En consonancia con cuanto antecede, se incorporan, además, ciertas medidas extraordinarias tendentes a asegurar la efectividad del conjunto de las disposiciones que establece la presente ley y, por ende, la seguridad y continuidad de la prestación de los servicios de tránsito aéreo. En este sentido se faculta a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea para aprobar de manera inmediata, conforme a la normativa comunitaria de aplicación, los planes urgentes de formación que resul-

ten necesarios para facilitar la obtención de las correspondientes licencias, habilitaciones y anotaciones de unidad de controladores de tránsito aéreo, en los que se establecerá la convalidación de los conocimientos y experiencia del personal técnico aeronáutico, tales como pilotos o controladores.

Asimismo, se faculta a la citada Agencia para homologar licencias europeas de control de tránsito aéreo conforme a las habilitaciones contempladas en la normativa al efecto, y los reglamentos comunitarios, empleando un procedimiento preferente y simplificado, y para certificar como proveedores de formación de información de vuelo a los actuales proveedores de formación de control de tránsito aéreo, así como para convalidar los cursos de formación que hayan impartido ajustándose a la normativa comunitaria.»

— El párrafo decimoséptimo queda redactado de la siguiente forma:

«En fin, debe subrayarse el efecto que en la economía nacional tienen las medidas previstas en esta ley en relación con la situación de crisis que atraviesa nuestra economía. Así, cabe mencionar que el objetivo inmediato que persiguen las medidas que se establecen en esta norma, la garantía de la prestación segura, eficaz, continuada y económicamente sostenible de los servicios de tránsito aéreo, responde, a su vez, a un objetivo más amplio que es la garantía del adecuado funcionamiento del sector aeroportuario que, por su carácter dinamizador, es esencial para el desarrollo y funcionamiento del resto de los sectores productivos y, especialmente, del sector turístico. No se puede olvidar que la gestión adecuada de los aeródromos está directamente condicionada por la del tráfico aéreo, por cuanto la ineficiencia de los sistemas de tránsito aéreo afecta de manera inmediata a la capacidad aeroportuaria, al importe de las tasas de navegación aérea, a los costes soportados por las compañías aéreas y, finalmente, al precio que pagan los pasajeros por volar en dichas compañías. Es más, cabe destacar que, como objetivo ulterior, no por ello de menor importancia, se encuentra la garantía del derecho fundamental a la libre circulación de los ciudadanos, que no puede verse menoscabado por las disfuncionalidades y rigideces de un concreto modelo de prestación de servicios de navegación aérea como el existente en AENA en el momento de la aprobación de esta ley.»

JUSTIFICACIÓN

Se modifica la exposición de motivos como mejora técnica al texto de proyecto de ley que nos ocupa, a la vez que se adecua a las modificaciones propuestas a continuación.

ENMIENDA NÚM. 101

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular

A la exposición de motivos

De modificación.

III

— Se modifica el primer párrafo del punto III de la exposición de motivos:

«Las medidas que se establecen en la presente ley son las mínimas imprescindibles y guardan una relación directa y congruente con la situación que se trata de afrontar y con la consecución de los objetivos gubernamentales que han quedado anteriormente expuestos.»

— Se modifica el párrafo quinto, con el siguiente tenor:

«En efecto, dada la ruptura de la negociación del Convenio Colectivo ya mentada y, por consecuencia, la imposibilidad de que con una jornada fijada para los controladores en 1.200 horas anuales se puedan atender las necesidades del tránsito aéreo, resulta de todo punto inaplazable imponer, bien de forma transitoria, unas reglas que garanticen la suficiencia de los medios de AENA para fijar las nuevas condiciones de prestación del servicio.»

JUSTIFICACIÓN

Se modifica la exposición de motivos como mejora técnica al texto de proyecto de ley que nos ocupa, a la vez que se adecua las modificaciones propuestas a continuación.

ENMIENDA NÚM. 102

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular

Al artículo 1

De supresión.

Se propone la supresión del artículo 1 en su totalidad.

JUSTIFICACIÓN

Recientemente se ha presentado, en el Congreso de los Diputados, un modelo de gestión aeroportuaria que precisa de un desarrollo normativo a través de un proyecto de ley para el que existe un plazo hasta junio de este año para presentarlo.

A este respecto cabe señalar que el modelo aeroportuario se viene discutiendo desde hace años, por lo que resulta ser un tema conocido por la sociedad española y ampliamente debatido.

Previamente a la presentación de este proyecto de ley, el Gobierno ha venido explicando, en reiteradas ocasiones, la situación crítica por la cual atraviesa la prestación de los servicios de tránsito aéreo en España, debido a la posición de los controladores de la circulación aérea, especialmente ante la negociación del nuevo Convenio Colectivo que, después de cinco años de prórroga, debería finalizarse el próximo 31 de marzo de 2010.

En este sentido, el Grupo Parlamentario Popular considera que este proyecto de ley debería centrarse en la recuperación de la gestión de los servicios de tránsito aéreo que actualmente presta el ente público AENA, gestión que ha perdido en beneficio de un modelo autogestionado por los propios controladores, tal y como el propio Gobierno ha manifestado en múltiples ocasiones.

Por el contrario, lo que se nos presenta en sus artículos 1, 2 y 4, se centra en una figura completamente nueva en los países de nuestro entorno, de designación de proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo diferentes al que actualmente los presta en España, que es el ente público AENA.

Aunque en las comunicaciones y reglamentos europeos relativos al Cielo Único Europeo, se contempla la posibilidad de prestar este tipo de servicio, en un Estado determinado, a través de diferentes proveedores de servicio de tránsito aéreo, en este momento su aplicación por los distintos Estados Miembros es inexistente.

En este sentido, el Grupo Parlamentario Popular considera que los servicios de tránsito aéreo son estratégicos para España y que la modificación del modelo de gestión debería, como elemental norma de prudencia, debatirse sosegadamente a través de un proyecto de ley «ad hoc», y no a través de este proyecto de ley, tramitado por la vía de urgencia.

Adicionalmente a todo lo anterior, tampoco se comprende cómo en el epígrafe 3 del artículo 1 se dispone que la propuesta de designación del proveedor de servicios aeroportuarios, para un aeropuerto concreto, se hará por el gestor aeroportuario, que si bien hoy es todavía AENA, se desconoce cuál será el resultado del proyecto de ley que está pendiente de presentación en el Congreso de los Diputados, y cuyo objetivo es, precisamente, la modificación del actual modelo de gestión aeroportuaria. En consecuencia, al Grupo Parlamentario Popular le parece prudente esperar a conocer el texto del nuevo modelo aeroportuario para, posterior-

mente, ver cuál sería la mejor forma de gestionar los servicios de tránsito aéreo.

ENMIENDA NÚM. 103

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular

Al artículo 2

De modificación.

El artículo 2 pasaría a ser el artículo 1, quedando redactado como sigue:

«Artículo 1. Garantía en la prestación de servicios de tránsito aéreo por parte de AENA.

1. AENA está obligada a garantizar la prestación segura, eficaz, continuada y sostenible económica y financieramente de los servicios de tránsito aéreo de control de área, control de aproximación y de tránsito aéreo de aeródromo, así como en los de información de vuelo de alerta y de asesoramiento asociados a los volúmenes de espacio aéreo en los que se prestan tales servicios.

2. Corresponde, en exclusiva, a AENA la organización, planificación, dirección, gestión, supervisión y control de la prestación de dichos servicios.

A tal efecto, AENA queda facultada para adoptar las medidas que en cada caso resulten necesarias y, entre otras, las siguientes:

a) Determinar la configuración operativa conforme a la demanda de tráfico y a los condicionantes técnicos y meteorológicos concurrentes.

b) Determinar las instalaciones, servicios técnicos y personal necesario para la adecuada prestación de los servicios de tránsito aéreo.

c) Determinar su organización directiva mediante la identificación y valoración adecuada de los puestos directivos encargados de las funciones de seguridad, calidad, protección y recursos financieros y humanos.

d) Efectuar la selección y formación de unidad y continuada de los controladores de tránsito aéreo.

e) Organizar los turnos, horarios y descansos del personal.

f) Vigilar y controlar el trabajo realizado por su personal e imponer las sanciones adecuadas en caso de incumplimiento.

3. Las anteriores competencias de AENA serán supervisadas por las autoridades competentes en cada caso y, en última instancia, por la Dirección General de

Aviación Civil y la Agencia Española de Seguridad Aérea.»

JUSTIFICACIÓN

Como se ha expuesto en la justificación de la supresión del artículo 1, el Grupo Parlamentario Popular considera que queda garantizada la prestación de los servicios de tránsito aéreo por AENA, de acuerdo con toda la legislación que le es de aplicación.

Dado que el Gobierno considera necesario presentar en el Congreso este real decreto ley para que AENA recupere el control de la gestión de los servicios de tránsito aéreo, que del tenor del proyecto de ley no se deduce que se tenga, el Grupo Parlamentario Popular propone que toda mención al proveedor civil de tránsito aéreo, se entienda referida a AENA.

ENMIENDA NÚM. 104

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Popular

Al artículo 3

De modificación.

Se modifica el artículo 3, que pasa a ser el nuevo artículo 2; se añade un nuevo punto 2, y se sustituyen los puntos 3 y 4 por otros nuevos.

«Artículo 2. Sobre las condiciones laborales 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. La jornada anual de los controladores de la circulación aérea será, como mínimo, de 1.500 horas anuales.
3. Desde el inicio del proceso de selección y formación de los controladores de tránsito aéreo, se formará a éstos conforme al tipo de dependencia a la que vayan a prestar su servicio, de acuerdo con las necesidades de AENA. Los procesos de selección se realizarán de acuerdo con las distintas habilitaciones exigibles por las normas dictadas al efecto.
4. Las licencias de controlador de tránsito aéreo se obtendrán conforme a las habilitaciones previstas en el Real Decreto 1516/2009, y que, como mínimo, serán:

- a) Habilitación de control de aeródromo visual (ADV).
- b) Habilitación de control de aeródromo por instrumentos (ADI).
- c) Habilitación de control de aproximación por procedimientos (APP).
- d) Habilitación de control de vigilancia de aproximación (APS).
- e) Habilitación de control de área (ACP).
- f) Habilitación de control de vigilancia de área (ACS).

Todas las habilitaciones anteriores contendrán las anotaciones que conforme a la anterior norma se dispongan.»

JUSTIFICACIÓN

Se propone como mejora técnica la supresión de los apartados 2 y 3, porque aun estando de acuerdo el Grupo Parlamentario Popular con el texto de dichos apartados, del contenido de la disposición transitoria primera, que es la que realmente recoge las nuevas condiciones laborales de los controladores de la circulación aérea, se desprende que todas ellas quedan supeditadas al resultado de la negociación en curso entre AENA y los representantes sindicales del colectivo. El nuevo punto 2 establece la jornada anual mínima que han de cumplir los controladores aéreos. El punto 3 permite formar al controlador en función del tipo de trabajo que vaya a desarrollar, ajustando a la realidad su período de formación. El punto 4 especifica el tipo de habilitaciones para controladores de tránsito aéreo.

ENMIENDA NÚM. 105

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Popular

Al artículo 4

De modificación.

El artículo 4 pasa a ser el artículo 3, quedando redactado como sigue:

«Artículo 3. Incumplimientos.

1. El incumplimiento por parte de AENA de las obligaciones establecidas en esta 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 menoscado

bado la seguridad o la continuidad en la prestación de dichos servicios.

2. Los incumplimientos del personal al servicio de AENA 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 del correspondiente expediente disciplinario, por parte de AENA, que podrá finalizar con el despido si procede, de acuerdo con la legislación aplicable. Si AENA 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, si así se encuentra recogido en la legislación aplicable.»

JUSTIFICACIÓN

Se sustituye la mención de los proveedores de servicio de tránsito aéreo por la de AENA y se mejora la redacción del último párrafo del apartado segundo.

ENMIENDA NÚM. 106

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular

A la disposición adicional primera

De modificación.

Se modifica la disposición adicional primera añadiendo un último párrafo al epígrafe a), y se suprime el epígrafe b). El epígrafe c) pasa a denominarse b) y se adecua el punto 2 a la estructura del nuevo texto:

«Disposición adicional primera. Medidas extraordinarias.

1. [...]

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.

Adicionalmente, se pondrá en marcha, con carácter inmediato, la homologación de las licencias comunita-

rias de controlador de tránsito aéreo, según lo dispuesto en el Real Decreto 1516/2009, de 2 de octubre.

b) 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 3 de la presente ley, sin perjuicio de las demás responsabilidades civiles o penales a que haya lugar.»

JUSTIFICACIÓN

Se amplía el abanico de posibilidades de incorporar nuevos controladores ya formados y en posesión de licencias expedidas en Estados Miembros.

ENMIENDA NÚM. 107

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular

A la disposición adicional segunda

De modificación.

Se suprimen los puntos 1 y 3, y se modifica el punto 2 que pasa a ser el primero de la disposición adicional segunda y se reenumeran los sucesivos.

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

1. En los dos meses siguientes a la entrada en vigor de esta 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, que será prestado por AENA.

2. Los controladores de tránsito aéreo que vinieran prestando sus servicios para AENA en las dependencias a las que se refiere el punto 1 podrán optar entre aceptar el puesto de trabajo que debe ofrecerles AENA de características similares a las que venían desempeñando o dar por extinguido su contrato de trabajo, con el derecho a percibir, en este último caso, las indemnizaciones que procedan.»

JUSTIFICACIÓN

De mejora técnica, en coherencia con el conjunto de enmiendas presentadas en este proyecto de ley.

ENMIENDA NÚM. 108

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular

A la disposición adicional tercera

De supresión.

Se modifica la disposición adicional tercera suprimiendo el punto segundo de la misma:

«Disposición adicional tercera. Formación de personal de tránsito aéreo.»

JUSTIFICACIÓN

Se trata de una mejora técnica en coherencia con las enmiendas propuestas en esta ley.

ENMIENDA NÚM. 109

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular

A la disposición adicional nueva

De adición.

Se propone incluir una nueva disposición adicional, que tendrá la siguiente redacción:

«Disposición adicional. Sobre el nuevo modelo de gestión aeroportuario.

El Gobierno, en el plazo de tres meses, remitirá al Congreso de los Diputados un proyecto de ley en el que

se defina y desarrolle el modelo de gestión de servicios de tránsito aéreo.»

JUSTIFICACIÓN

La comparecencia del Ministro del pasado día 12 de enero de 2009 tiene que concretarla con la remisión a esta Cámara de un proyecto de ley que desarrolle un modelo aeroportuario que contemple tanto la gestión de la infraestructura como el modelo de gestión de la navegación aérea.

ENMIENDA NÚM. 110

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular

A la disposición transitoria

De modificación.

Se modifica el primer párrafo de esta disposición transitoria, con el siguiente tenor:

«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, 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:»

JUSTIFICACIÓN

El Grupo Parlamentario Popular, a pesar de considerar que varios de los puntos de esta disposición son jurídicamente discutibles, como, por ejemplo, lo previsto en el apartado 1.a), no modifica sustancialmente el texto de esta disposición transitoria por entender que su contenido forma parte esencial de la negociación entre AENA y los representantes sindicales de los controladores de la circulación de AENA. A este respecto, y como justa respuesta a la lealtad mostrada con el Gobierno en todo este proceso por parte del Grupo Parlamentario Popular, se considera que el Congreso debería estar debidamente informado del avance de las negociaciones en marcha, al menos en sus aspectos más importantes, dada la transcendencia que tiene para el sector del transporte aéreo.

ENMIENDA NÚM. 111 Artículo 1**FIRMANTE:**
Grupo Parlamentario
Popular

De modificación.

Se propone modificar la disposición final tercera, quedando redactada de la siguiente forma:

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

En caso de que no se alcanzara un acuerdo de convenio entre AENA y los representantes sindicales de los controladores de la circulación aérea, el Gobierno, mediante real decreto y previa consulta a los sindicatos más representativos a nivel estatal, regulará el tiempo de actividad y descanso de los controladores de tránsito aéreo.

Tras la entrada en vigor del real decreto, el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea deberá ajustar el tiempo de actividad y descanso del personal a su servicio a lo que en dicha norma se establezca.»

JUSTIFICACIÓN

Se entiende que la jornada anual forma parte de la negociación que está en marcha en estos momentos entre AENA y los representantes sindicales, por lo que no se entiende la necesidad, desde la técnica jurídica, de la mención del real decreto.

ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO**Título**

— Enmienda núm. 98 del Grupo Parlamentario Popular.

Exposición de motivos

- Enmienda núm. 71 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 96 del Grupo Parlamentario Socialista.
- Enmienda núm. 99 del Grupo Parlamentario Popular, punto I.
- Enmienda núm. 100 del Grupo Parlamentario Popular, punto II.
- Enmienda núm. 101 del Grupo Parlamentario Popular, punto III.

- Enmienda núm. 20 del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.
- Enmienda núm. 72 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 102 del Grupo Parlamentario Popular.
- Enmienda núm. 2 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 21, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 2.
- Enmienda núm. 58 del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 2.
- Enmienda núm. 73 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.
- Enmienda núm. 59 del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 2 bis (nuevo).
- Enmienda núm. 3 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 3.
- Enmienda núm. 22, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 3.
- Enmienda núm. 43 de la Sra. Díez González (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 3.
- Enmienda núm. 60 del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 3.
- Enmienda núm. 74 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), apartado 3.
- Enmienda núm. 4 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 4.
- Enmienda núm. 23, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 4.
- Enmienda núm. 44 de la Sra. Díez González (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 4.
- Enmienda núm. 75 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), apartado 4.

Artículo 2

- Enmienda núm. 103 del Grupo Parlamentario Popular.
- Enmienda núm. 76 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 5 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 24, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 2, primer párrafo.
- Enmienda núm. 45 de la Sra. Díez González (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 2, letra a).
- Enmienda núm. 77 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), apartado 2, letra b).
- Enmienda núm. 25, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 2, letra e).

- Enmienda núm. 26, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 2, letra f).
- Enmienda núm. 78 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), apartado 2 bis (nuevo).
- Enmienda núm. 6 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 3.
- Enmienda núm. 27, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 3.
- Enmienda núm. 46 de la Sra. Díez González (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 3.

Artículo 3

- Enmienda núm. 7 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto).
- Enmienda núm. 79 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 104 del Grupo Parlamentario Popular.
- Enmienda núm. 47 de la Sra. Díez González (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 28, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 3.
- Enmienda núm. 48 de la Sra. Díez González (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 3.

Artículo 4

- Enmienda núm. 105 del Grupo Parlamentario Popular.
- Enmienda núm. 80 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 8 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 29, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 2.
- Enmienda núm. 49 de la Sra. Díez González (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 2.

Disposición adicional primera

- Enmienda núm. 81 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 9 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 30, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 50 de la Sra. Díez González (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 61 del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 106 del Grupo Parlamentario Popular apartado 1, letras a), b), c) y apartado 2.

- Enmienda núm. 10 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 1, letra b).
- Enmienda núm. 31, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 1, letra b).
- Enmienda núm. 51 de la Sra. Díez González (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 1, letra b).
- Enmienda núm. 62 del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 1, letra b).
- Enmienda núm. 11 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 1, letra c).
- Enmienda núm. 32, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 1, letra c).
- Enmienda núm. 63 del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 1, letra c).
- Enmienda núm. 12 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 33, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 2.
- Enmienda núm. 1 de la Sra. Oramas González-Moro y del Sr. Perestelo Rodríguez (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 3 nuevo.

Disposición adicional segunda

- Enmienda núm. 34, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.
- Enmienda núm. 107 del Grupo Parlamentario Popular.
- Enmienda núm. 82 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 13 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 83 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), apartado 2.
- Enmienda núm. 35, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 2, primer párrafo.
- Enmienda núm. 52 de la Sra. Díez González (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 2, primer párrafo.
- Enmienda núm. 36, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 2, segundo párrafo.
- Enmienda núm. 53 de la Sra. Díez González (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 2, párrafo segundo.
- Enmienda núm. 14 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 3.
- Enmienda núm. 37, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 3.
- Enmienda núm. 64 del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 3.
- Enmienda núm. 84 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), apartado 3.

- Enmienda núm. 38, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 4.
- Enmienda núm. 65 del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 4.
- Enmienda núm. 85 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), apartado 4.

Disposición adicional tercera

- Enmienda núm. 39, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.
- Enmienda núm. 108 del Grupo Parlamentario Popular.
- Enmienda núm. 15 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 86 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), apartado 1.
- Enmienda núm. 54 de la Sra. Díez González (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 1, párrafo tercero.
- Enmienda núm. 66 del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 1, párrafo tercero.
- Enmienda núm. 55 de la Sra. Díez González (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 2.

Disposiciones adicionales nuevas

- Enmienda núm. 16 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto).
- Enmienda núm. 40, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.
- Enmienda núm. 87 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).
- Enmienda núm. 93 del Grupo Parlamentario Socialista.
- Enmienda núm. 94 del Grupo Parlamentario Socialista.
- Enmienda núm. 109 del Grupo Parlamentario Popular.

Disposición transitoria primera

- Enmienda núm. 88 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), primer párrafo.
- Enmienda núm. 110 del Grupo Parlamentario Popular, primer párrafo.
- Enmienda núm. 41, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 67 del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 1, letra a).
- Enmienda núm. 90 del Grupo Parlamentario Socialista, apartado 1, letra a).

- Enmienda núm. 17 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto) apartado 1, letra b).
- Enmienda núm. 56 de la Sra. Díez González (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 1, letra b).
- Enmienda núm. 68 del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 1, letra b), segundo párrafo.
- Enmienda núm. 91 del Grupo Parlamentario Socialista, apartado 1 bis (nuevo).
- Enmienda núm. 69 del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 2.
- Enmienda núm. 18 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 3.
- Enmienda núm. 70 del Grupo Parlamentario Catalán (CiU), apartado 3, letra e).
- Enmienda núm. 92 del Grupo Parlamentario Socialista, apartado 3, letra e), párrafo nuevo.

Disposición transitoria segunda

- Sin enmiendas.

Disposición derogatoria única. Derogación normativa

- Enmienda núm. 97 del Grupo Parlamentario Socialista.

Disposición final primera

- Sin enmiendas.

Disposición final segunda.

- Sin enmiendas.

Disposición final tercera

- Enmienda núm. 19 del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto).
- Enmienda núm. 42 del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.
- Enmienda núm. 95 del Grupo Parlamentario Socialista.
- Enmienda núm. 111 del Grupo Parlamentario Popular.
- Enmienda núm. 57 de la Sra. Díez González (Grupo Parlamentario Mixto), párrafo primero.

Disposición final cuarta. Entrada en vigor

- Sin enmiendas.

Disposición final cuarta nueva (bis)

- Enmienda núm. 89 del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

