

Título de Especialista en Operaciones Aéreas.



D. Manuel Bautista Pérez
Director General de Aviación Civil
Paseo de la Castellana nº 67, Madrid, 28071

D. Luis Rodríguez Gil.
Subdirector General de Control del Transporte Aéreo.
Paseo de la Castellana nº 67, Madrid, 28071

D. Manuel Azuaga Moreno.
Presidente de AENA
C/ Arturo Soria nº 109, Madrid, 28043

Dña. Carmen Librero Pintado
Directora de Navegación Aérea, AENA
C/ Juan Ignacio Luca de Tena nº 14, 4º, Madrid, 28027

Palma, 23 de junio de 2008

Distinguidos Señores:

Los abajo firmantes, D. Juan Ignacio Oliveras Castillo, con DNI 05.235.354-W y domicilio en C/ Antoni Riera i Xamena, 12 1ºB – 07013 Palma; D. Joan Carles Planells Vives, con DNI 43.038.060-T y domicilio en C/Martínez Vargas, 12 1º - 07005 Palma; y D. Sebastián Prats Vidal Con DNI 44.329.835-A y domicilio en c/ Reina Constanza 16 bajos 2 Calvia; actuando es su nombre y en nombre y representación del Sindicato Independiente de Colectivos Aeronáuticos (SICA), ante estos organismos comparecen y como mejor proceda en derecho,

DICEN:

Que el objeto de este documento es en primer lugar comunicarles, como máximos responsables de sus correspondientes organismos unas situaciones irregulares que persisten desde la creación de Aena y que afectan a los servicios que esta presta a los usuarios de la Navegación Aérea, al tráfico Aéreo y al colectivo de los Profesionales en Operaciones Aéreas y en segundo lugar efectuar ante Uds. la **DENUNCIA** de las irregularidades que se están cometiendo y que suponen una **grave deficiencia en el cumplimiento de la normativa española, europea e internacional** y que no solo afectan a la calidad en los servicios que prestamos como Profesionales de Operaciones Aéreas sino **que afectan directamente a la seguridad aérea**. Para ello previamente hacemos un poco de historia y revisión de la legislación vigente, para una mayor y mejor comprensión de la situación:

LEGISLACIÓN ESPAÑOLA.

PRIMERO. La Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, en su capítulo X, que trata "del personal aeronáutico", establece que el personal afecto a la navegación aérea puede ser de vuelo y de tierra (art. 55) y que el personal de tierra (art. 57) comprende a los directivos, técnicos y auxiliares de aeropuerto, aeródromo e instalaciones que apoyen directamente a la navegación aérea, y requiere (art. 58) **para el ejercicio de cualquier función técnica propia de la navegación aérea será necesario el título que faculte específicamente para dicha función**, además del cumplimiento de las condiciones que reglamentariamente se determinen por las disposiciones europeas e internacionales y por el, ahora, Ministerio de Fomento, en virtud de las competencias que le atribuye el Real Decreto-Ley 12/1978, de 12 de abril, sobre fijación y delimitación de facultades en materia de aviación, entre los Ministerios de Defensa y de Transportes y Comunicaciones.

Igualmente, la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea especifica en su artículo 34 que **sólo se podrán ejercer las funciones y realizar las actividades propias de cada clase de personal aeronáutico, cuando se esté en posesión de un título habilitante, válido y eficaz, para ello.** En la citada ley se enuncian además las obligaciones tanto del proveedor de navegación aérea como de aeropuertos. En Ambos casos, además de garantizar la prestación de servicios con el nivel de seguridad exigido se encuentra la de *"Cumplir los deberes legalmente establecidos de formación de su personal en materia de seguridad operacional y de la aviación civil"*.

En este sentido, el Real Decreto 1476/2004, de 18 de junio, de Estructura Orgánica Básica del Ministerio de Fomento, en su artículo 10, establece que **la Dirección General de Aviación Civil**, como órgano mediante el cual el Ministerio de Fomento ejerce la dirección y planificación de la política aeronáutica civil, correspondiendo a dicho órgano directivo, además del desarrollo de las funciones administrativas que le competen, en particular, como autoridad aeronáutica, a través de la Subdirección General de Control del Transporte Aéreo **es quien tendrá la competencia sobre la expedición de los títulos** a los que hace referencia la Ley 48/1960 (y relacionadas), **además de la regulación e inspección de las enseñanzas aeronáuticas.** Asimismo el Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, por el que se aprueba el estatuto del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, especifica en su artículo 11.4.C que en los aspectos comunes a los ámbitos de la navegación aérea y los aeropuertos, Aena participará en las enseñanzas específicas relacionadas con el transporte aéreo y sujetas al otorgamiento de licencia oficial.

El Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea incluye entre las funciones técnicas propias de la navegación aérea, las de Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS), Comunicaciones e información Aeronáutica (COM/AIS), Notificación ATS (ARO) que comprende en determinados casos Servicio de Alerta, Planes de Vuelo, mensajería e información ATFM, operación de la red de Telecomunicaciones fijas Aeronáuticas (AFTN), incluyendo mensajes de socorro, urgencia y relativos a la seguridad de vuelo (mensajes de movimiento y control, según se definen en el Libro Cuarto, Capítulo 9), la operación del Servicio Automático de Información Terminal (ATIS)... Todas estas funciones las desempeñan los Profesionales de Operaciones Aéreas y como veremos más adelante, **tanto la Ley 27/1974, como el Real Decreto 1313/1976 exigen formación** en el Centro de Adiestramiento de la DGAC (actualmente SENASA) **y la expedición del título aeronáutico correspondiente por parte de la DCAG.**

El Real Decreto 1508/1991, de 11 de octubre, por el que se regula el ejercicio del derecho de opción de los funcionarios destinados en las unidades afectadas por la creación del ente público aeropuertos españoles y navegación aérea, incluye en su artículo 1.2.f, como dependientes de la DGAC, las unidades encargadas de la **gestión, control y coordinación de horarios.** Cabe recordar que la coordinación de horarios desde -72h recae en los Centros de Operaciones de Aeropuertos y por tanto en los Profesionales de Operaciones Aéreas tai y como especifica el AIP España Gen 1.2-2 y 1.2-3.

También la Ley 92/1968 y su correspondiente Decreto 2127/1967 especifican que son servicios afectos a la navegación aérea, **con requisito de titulación aeronáutica** y curso de no menos de un año de duración, **atender a las operaciones de tránsito, recepción y despacho de las aeronaves en los Aeropuertos nacionales y a los servicios generales de estos**, pudiendo desempeñar las funciones de dirección del movimiento aéreo y de diversos servicios, funciones todas ellas desarrolladas hoy en día por lo Profesionales de Operaciones Aéreas en los Centros de Operaciones de Aeropuertos. Recordemos que el control de los movimientos en plataforma es una responsabilidad compartida por los CEOPS y los ATC (TWR) de los respectivos aeropuertos. Se incluye, además, entre las funciones de los CEOPS, los Procedimientos de visibilidad reducida y de aproximaciones Categoría II/III (LVP/LVPO Resolución N° 4320002 sobre Procedimientos de Visibilidad Reducida por la Dirección General de Aviación Civil), Planes de Emergencia, Coordinación para el traslado de Aeronaves inutilizadas, Planes de Invierno, Avisos de Aeródromo...

Por último, el RD 1334/2005, de 14 de noviembre, por el que se establece el sistema de notificación obligatoria de sucesos en la aviación civil, incluye en su apartado 10.D Servicios de Navegación aérea, instalaciones y servicios de tierra, los que se listan en el punto 1. Servicios de Tránsito Aéreo y que se recogen en el anexo II (Lista de sucesos relacionados con los servicios de navegación aérea que deben ser notificados): el servicio automático de información terminal (ATIS); bases de datos de navegación, mapas, cartas de navegación, manuales, etc.; Obstrucción de áreas de maniobra del aeródromo por aeronaves, vehículos, animales u objetos extraños que provoquen o puedan provocar una situación peligrosa. Y también los listados en el punto 2.a) Derrame significativo durante los reaprovisionamientos de combustible. Todo ello, evidentemente relacionado con la cadena de seguridad, es competencia directa del personal de los centros de OPS/AIS/ARO (comúnmente CEOPS) de los aeropuertos, ya que, o bien, entra dentro de sus funciones, o bien, del personal del CEOPS tiene notificación directa de los incidentes en plataforma, incluyendo en este sentido las autorizaciones de repostajes con pasaje a bordo.

LEGISLACIÓN EUROPEA E INTERNACIONAL.

SEGUNDO. En la enmienda 16 al artículo 6 del proyecto europeo relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo, a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo y a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tráfico aéreo, se dice que "sobre la base de una propuesta de la Comisión aprobada por el Parlamento Europeo y el Consejo, se adoptarán medidas para superar la falta de controladores y de personal de gestión del tráfico aéreo a través de la mejora y la armonización a nivel comunitario de los procedimientos para la selección, la formación, la autorización, la clasificación y la autorización de los controladores **y del personal de gestión del tráfico aéreo y para establecer el reconocimiento mutuo de las licencias.**

La justificación es el incremento de la movilidad de los controladores aéreos. Y por otra parte, **el personal de gestión del tráfico aéreo debería quedar incluido en el nuevo reglamento puesto que la seguridad aérea también depende de ellos.**

En la enmienda 35, se habla de la idoneidad del titular de las autorizaciones, especialmente en cuanto a experiencia pasada y credibilidad, sistemas y procesos de gestión de la calidad y la seguridad, políticas de recursos humanos y **plantillas adecuadas para todas las categorías de personal de gestión del tráfico aéreo contempladas en los requisitos de seguridad ESARR 5 que efectúan tareas relacionadas con la cadena de seguridad.**

La justificación de la enmienda es que debe determinarse el personal que resulta cubierto por las disposiciones en cuestión, de modo que cumpla los requisitos ESARR 5 de Eurocontrol con el fin de reforzar la seguridad en el transporte aéreo. Dicho personal comprende, entre otros al "*technical personnel undertaking operational safety related tasks*" entre los que se encuadran sin lugar a dudas los Profesionales de Operaciones Aéreas. **Unas plantillas adecuadas son también una condición previa importante para determinar la idoneidad del titular de una autorización para prestar servicios de navegación aérea.**

En este sentido la regulación (EC) No 550/2004 sobre la provisión de Servicios de Navegación Aérea en el Cielo Único Europeo (COM(2001) 564 – C5-0482/2001 – 2001/0235(COD)), establece en su artículo 6: "*On the basis of a Commission proposal to be agreed by the European Parliament and the Council, arrangements shall be made to overcome the lack of controllers and air traffic management personnel (ATM-personnel) through the improvement and harmonisation at Community level of the procedures for the selection, training, authorisation, rating and licensing of controllers and ATM-personnel, and to establish the mutual recognition of licences*". Y su artículo 7: "*Member States shall issue and monitor authorisations for air navigation services. Authorisations may be granted for each separate air navigation service as listed in Annex I or for a bundle of such services*". El citado anexo I incluye como Servicios de Navegación Aérea los que desarrollan los Profesionales de Operaciones Aéreas y que se citan en los puntos 6 al 9: AIS, COM, servicios de navegación y servicios de alerta que se provean para cualquier propósito aeronáutico.

En la enmienda 42 (artículo 3. a), define al espacio operativo único como “un espacio en el que los procedimientos de gestión del espacio aéreo y las normas de seguridad máximas se aplicarán para la realización del control del tráfico aéreo”, afirmando como justificación que el objetivo central debe ser el refuerzo de la seguridad.

La enmienda 72 (artículo 14, apartado 2), habla de consulta de la Comisión a las asociaciones profesionales (como la nuestra), los proveedores, los usuarios, etc. Y la justificación es que las asociaciones profesionales de gestión del tráfico aéreo deberían ser consultadas sobre la introducción de las nuevas tecnologías.

La enmienda 75 es importante (anexo II, parte 6, punto 3.1.1), por cuanto establece que los sistemas se diseñarán, construirán y mantendrán con arreglo a principios de ingeniería sólidos, especialmente los relacionados con la modularidad sobre la que se basa la intercambiabilidad de componentes. Para tal fin, los usuarios de los sistemas (controladores aéreos, ingenieros, especialistas en electrónica en el ámbito de la seguridad aérea, técnicos, etc) serán sistemáticamente **asociados a todas las fases de estudio, diseño, instalación y evolución de estos sistemas. La justificación es la necesidad de reafirmar la participación de los interesados en el proceso de construcción de sistemas.**

Sobre todo este corpus jurídico la SRC (Safety Regulation Comition) acomete el trabajo de EUROCONTROL en el ámbito de la reglamentación de seguridad ATM y desarrolla las ESARR, entre ellas podemos destacar las ESARR 2 y 5.

En las ESSAR 2 se establecen las incidencias que los estados deben notificar. Entre ellas se encuentran “*ATM-related safety occurrences*” que están dentro del ámbito de competencia de los Profesionales de Operaciones Aéreas. **Y dentro de las causas ATM que contribuyen a un accidente/incidente están múltiples que nos afectan, sobretudo los englobados bajo la definición de PHISICAL, CAPACITY que incluye medios aeroportuarios, SAFETY MANAGEMENT SISTEM con especial atención a la capacitación los Profesionales de Operaciones Aéreas y los servicios mínimos para garantizar la seguridad.**

Por otro lado en las ESARR 5 se establece que la autoridad designada, mediante la aplicación de los principios legales y procesos apropiados, garantizará que las organizaciones y personal responsables de tareas en la provisión de servicios de tránsito aéreo o que apoyen a la provisión de servicios de tránsito aéreo, que se consideren relacionados con la seguridad operacional, sean competentes para llevar a cabo dichas tareas. Idénticas responsabilidades se aplican al proveedor de servicios de tránsito aéreo.

Cuando esta responsabilidad se transfiere a las personas, la propia ESARR 5 exige que se abstengan de llevar a cabo tareas para las cuales no esté convenientemente instruido y cualificado. **Para Eurocontrol, el nivel de competencia (instrucción y cualificación) significa tener el nivel requerido de conocimientos, habilidades, experiencia y cuando sea necesario, el nivel de Inglés suficiente, para proveer los servicios ATM de manera segura y eficiente.**

La propia SRC define Air Traffic Management (ATM) como La combinación de las tareas requeridas tanto en tierra (incluyendo entre otras, ATS, ASM, ATFM) como en el aire, para asegurar el movimiento seguro y eficiente de aeronaves **durante todas sus fases de operación.** Esta necesidad de instrucción y cualificación es, por tanto, extensible a todos los Profesionales de Operaciones Aéreas y a cualquier tarea que implique una aeronave en cualquiera de sus fases de operación.

El 21 de abril de 2004 el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron el Reglamento (CE) 793/2004 que enmienda el reglamento del consejo (EEC) 95/93 sobre normas comunes para la asignación de slots en los aeropuertos comunitarios. Dicha enmienda va destinada a mejorar el uso eficiente de la escasa capacidad en los aeropuertos comunitarios congestionados, sin tener que alterar el actual sistema de asignación de slots. Uno de los puntos de mejora es la verificación de que slot y plan de vuelo sean consistentes entre sí. En este sentido el artículo 14 estipula: “*an air carrier's flight plan may be rejected by the competent Air Traffic Management authorities if the air carrier intends to land or take off at a coordinated airport, during the periods for which it is coordinated, without having a slot allocated by the coordinator*”. Se implementa una norma AFTM que proporciona un mecanismo dirigido a incrementar la consistencia entre slots aeroportuarios y planes de vuelo.

Tal como expone la Comisión Europea al Consejo y Parlamento Europeo (COM(2006) 819 final), en su "Plan de actuación para la seguridad operacional eficiencia y capacidad de los aeropuertos europeos", la capacidad del aeropuerto es una función en la que intervienen, entre otras, la eficiencia en la gestión de las infraestructuras aeroportuarias (puestos de estacionamiento, pasarelas, etc.). **La ruptura de capacidad (*capacity crunch*) en los aeropuertos supone una amenaza a la seguridad operacional**, eficiencia... El informe continúa indicando que se favorecen interferencias en el uso óptimo de los slots aeroportuarios. Uno de los efectos colaterales es que las aeronaves usen más de lo necesario la capacidad de las calles de rodaje y pistas. Por tanto, **se insta a al personal ATM competente a rechazar los planes de vuelo en los que la compañía no ostente su correspondiente slot aeroportuario** en cumplimiento del reglamento (CE) 793/2004. Esta responsabilidad recae (junto con la de coordinación de horarios de menos de 72H) en los Profesionales de Operaciones Aéreas de los CEOPS/AIS/ARO (APOPS) de aeropuertos.

El Reglamento (CE) no 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 10 de marzo de 2004 sobre la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo en su artículo 9, sobre gestión de afluencia de tránsito aéreo establece que para aprovechar al máximo las capacidades disponibles en el uso del espacio aéreo y de reforzar los procesos de gestión de afluencia de tránsito aéreo, se aprobarán medidas de ejecución para la AFTM que abarcarán, entre otros, la planificación de los vuelos y **el uso de la capacidad disponible del espacio aéreo durante todas las fases del vuelo, incluida la asignación de (slot aeroportuario) franjas horarias**.

Todo lo anterior, independientemente de la responsabilidad que **los Profesionales de Operaciones Aéreas** tienen en relación al trabajo que desarrollan, y teniendo en cuenta, además que **podrían ser sancionados e incluso encausados penalmente por la inadecuada realización de sus funciones** en base a la Ley 209/1964 de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación Aérea, pudiendo perder el título profesional o aeronáutico (sic). Pero si no tienen el citado título ¿cómo es que ejercen? Y más importante ¿de quién es la responsabilidad penal? La responsabilidad por la dejación de sus funciones sería de los responsables directos de Aena y del propio Ministerio. Pero de lo que estamos hablando es de seguridad, que es el dogma que prima en la legislación europea y la premisa necesaria sobre la que se está construyendo el cielo único europeo, del que se pretende excluir a los profesionales de Operaciones Aéreas, sin justificación alguna y en contra de la legalidad vigente.

Es más, se ha obviado a la representación de los profesionales de Operaciones Aéreas en la implementación del Cielo Único Europeo en contra de lo establecido en el Reglamento (CE) No 549/2004 de 10 de marzo de 2004 sobre "*laying down the framework for the creation of the single European sky*".

TERCERO. Se debe tener en cuenta que la enmienda 4 del Anexo 14 de OACI, que entró en vigor el 1 noviembre de 2001, introduce nuevos requisitos para que los estados certificaran sus aeródromos (aplicable desde el 27 de noviembre de 2003) utilizados para operaciones internacionales. La Norma exige un sistema de gestión de la seguridad operacional a partir del 24 de noviembre de 2005. Además, OACI ha comunicado la decisión tomada por la Asamblea de que a partir de 2004 se incluirán los Anexos 14 (aeródromos) y 11 (Servicios de Tránsito Aéreo) en el programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP).

La propia OACI, ya advierte que la aplicación de este programa, al igual que con los programas de calidad, las organizaciones tienden a centrarse en los procesos y procedimientos que implicados en la provisión del servicio. Sin embargo, es igualmente esencial que la aplicación del Programa sea capaz de demostrar, en una base de continuidad, que el personal que provee el servicio posee y utiliza los conocimientos y habilidades necesarios. Todo ello incluyendo: la identificación de funciones a realizar, el establecimiento de los niveles requeridos de conocimientos y habilidades para cada apartado de cada proceso y, por último, la garantía de que el personal asignado a esas tareas tienen el nivel de conocimientos y habilidades requerido y que es competente para llevarlas a cabo.

El Doc 7192 de la OACI establece unos requisitos de aprendizaje basados en unos programas de instrucción (*training program*) requeridos a las distintas profesiones aeronáuticas. En nuestro caso resulta relevante el *Doc 7192-AN/857 Part E-3 Aeronautical Information Services Personnel*, con la especialización correspondiente dependiendo del destino (*AIS/MAP Aerodrome Unit/ARO Specialist, Internacional NOTAM Office (NOF) Specialist, AIS/MAP Data Base Specialist...*) en consonancia, también, con los documentos de Eurocontrol "*Common Core Content and Training Objectives for Basic AIS Training*" en su fases 1 y 2 que ni se solicitan en lo más mínimo para los Profesionales de Operaciones Aéreas que, actualmente, desarrollan dichas funciones.

Resulta relevante considerar lo indicado en los Anexos 1 (licencias al personal) y 6 (Operación de aeronaves) sobre los Especialistas en Operaciones Aéreas (FOO/FD - *Flight Operations Officer/Flight Dispatcher*), aunque se considera esta titulación como propia de los centros de operaciones de compañías aéreas, lo cierto es que uno y otro son dos caras de la misma moneda. Al fin y al cabo si el FOO de una compañía tiene que recabar información de los OPS/AIS/ARO de aeropuertos, lo mínimo que se puede esperar es que la persona que le atiende tenga al menos el mismo nivel de conocimientos para poder proveérsela adecuadamente. En ambos casos (despacho de vuelos y control de operaciones) se apunta a los mismos 4 puntos básicos: asistencia en la preparación al vuelo, asistencia en la confección de planes de vuelo, provisión de información e iniciación de los procedimientos de emergencia. Estos 4 puntos son los que se recogen en el Anexo 6 de la OACI capítulo 4.6.1 sobre las tareas de los FOO/FD.

En el Doc 7192-AN/857 Part D3 (*Flight Operations Officer/Flight Dispatcher Training Manual*) describe la instrucción necesaria tanto teórica como práctica. Ciertamente es que España presenta como discrepancia al Anexo I, licencias al Personal, la no emisión de este tipo de licencias, pero esto en ningún caso implica que la autoridad aeronáutica no garantice (y sea responsable de) que el personal que realiza dichas tareas (Capítulo 4.6 del Anexo 6 de la OACI) no tenga la titulación aeronáutica que acredita el nivel requerido de conocimientos para ejecutarlas.

En Europa, además de las normas y métodos recomendados de la OACI, son de aplicación las JAR (*Joint Aviation Requirements*) y el reglamento que incide en operaciones aéreas es el JAR-OPS1 asumido completamente por Eurocontrol. Las JAR-OPS1.195 especifica los requisitos para el control de las operaciones, aunque no define ningún método, si especifica que debe ser aprobado por la autoridad competente. La organización y métodos establecidos para ejercer el control de las operaciones tienen que incluirse en los manuales de operaciones. Igualmente tiene que existir un manual de operaciones en los manuales de aeródromo (inexistentes en la mayoría de aeropuertos en contra de lo que dicta la norma de la OACI), aprobado por la autoridad competente.

Las JAR-OPS 1.205 especifican claramente (al igual que el resto de legislación Española, Europea e Internacional) que un operador debe garantizar que todo el personal asignado a, o directamente relacionado con, las operaciones tanto en tierra como en vuelo esté instruido apropiadamente, haya demostrado su competencia en el desarrollo de sus tareas y sea consciente de sus responsabilidades y de su relación completa con todos los factores de la operación.

Actualmente Europa ha dejado de desarrollar las JAR-OPS puesto que la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) las ha asumido como propias y de ello derivaran las EASA-OPS, que tendrán un desarrollo futuro. Asimismo a fin de asegurar los niveles necesarios de capacidad, seguridad y eficiencia del tránsito aéreo en los próximos treinta años, la UE ha puesto en marcha la fase de definición del Programa SESAR (Single European Sky ATM Research) para el desarrollo de una nueva generación de sistemas de gestión del tránsito aéreo. Todo ello junto con los programas EATM de Eurocontrol, Airport Operations Domain, Concept Operations, A-CDM, "*Global Air Traffic Management Operational Concept*"... no hacen más que soportar los argumentos aquí expuestos sobre la necesidad de dotar a todos los Profesionales de Operaciones Aéreas de la capacitación técnica necesaria para hacer frente a los requisitos actuales del Cielo Único Europeo y a los retos futuros.

ESTADIOS PREVIOS A AENA.

CUARTO. El Real Decreto 1558/1977, de 4 de julio, reestructura la Administración Central del Estado, integrando en el ministerio de transportes y comunicaciones que entonces se creó, la Subsecretaría de Aviación Civil del suprimido Ministerio del Aire. A su vez, el Real Decreto 615/1978, de 30 de marzo, definió con las competencias que ya venían atribuidas a la misma.

El Real Decreto-Ley 12/1978, de 26 de abril, delimita las facultades de los Ministerios de Defensa y de Transportes y Comunicaciones, y diferentes disposiciones determinan el carácter de cuerpos de la Administración Civil del Estado de diversos cuerpos procedentes de la antigua Subsecretaría de Aviación Civil, creando nuevos cuerpos e integrando varios colectivos de personal.

El Real Decreto 990/1979, de 4 de Abril, por el que se Reestructura Orgánicamente la Subsecretaría de Aviación Civil, dota a esta de una organización administrativa integrada y coordinada en el, entonces, Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Sus funciones son planificación, dirección y coordinación de la actividad relacionada con el transporte aéreo, explotación, conservación de los aeropuertos y de las instalaciones de ayudas a la navegación y de las telecomunicaciones; control civil de la navegación aérea en los términos establecidos en el RD 3185/1978, de 29 de diciembre; regulación, supervisión y control de la aviación comercial, privada y deportiva, en el ámbito de las competencias del departamento. Depende de la Subsecretaría de Aviación Civil el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales que ejercerá las funciones de dirección, coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos y aeródromos públicos civiles que en orden a la prestación del servicio publico se le encomienden, así como la explotación de las redes de ayuda a la navegación, aunque este último (OAAN) no se define hasta el 15 de octubre de 1982 por el RD 2878/1982 que aprueba su estructura orgánica.

Todo este marco jurídico, modificó el Decreto 2525/1967 de 20 de Octubre que regulaba las relaciones laborales entre el personal civil dependiente de la administración militar (en nuestro caso, el entonces Ministerio del Aire) y da lugar al Primer Convenio Colectivo de Aviación Civil, dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de 20 de julio de 1979. En este Convenio ya se recogen las categorías del **Grupo de Operaciones de Tránsito Aéreo y Tráfico Aéreo**.

El Segundo Convenio Colectivo de Aviación Civil de 16 de agosto de 1982, publicado el 3 de septiembre, recoge las funciones y categorías laborales del personal dependiente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, el grupo profesional **IV. Servicios Aeronáuticos**, cuyas funciones específicas recogían las listadas anteriormente como grupo de Operaciones y Tránsito Aéreo: Subgrupo IV.4 - Operaciones de Tráfico Aéreo; Subgrupo IV.5 - Telecomunicaciones Aeronáuticas; Subgrupo IV.6 - Operaciones de Tránsito Aéreo (ATS).

El Tercer Convenio Colectivo de Aeropuertos Nacionales y Aviación Civil, que entra en vigor el 1 de enero de 1985, mantiene igualmente el grupo profesional **IV. Servicios Aeronáuticos** y sigue contemplando los mismos subgrupos y definiciones que el anterior convenio: Subgrupo IV.4 - Operaciones de Tráfico Aéreo; Subgrupo IV.5 - Telecomunicaciones Aeronáuticas; Subgrupo IV.6 - Operaciones de Tránsito Aéreo (ATS). El personal, aunque dependiente de la Dirección General de Servicios del, en este momento, Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y dentro del mismo grupo profesional (**servicios aeronáuticos**), se encuadran por un lado dentro del OAAN los de Operaciones de Tráfico Aéreo y los otros dos en la Dirección General de Aviación Civil, creada por el artículo 5 del RD 3579/1982, de 15 de diciembre, por el que se modifica la estructura orgánica del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El Cuarto Convenio Colectivo de Aeropuertos Nacionales y Aviación Civil, resolución 26326 de 17 de noviembre de 1987 de la Dirección General de Trabajo, mantiene como los anteriores el grupo profesional **IV. Servicios Aeronáuticos** y sigue contemplando los mismos subgrupos y definiciones: Subgrupo IV.4 - Operaciones de Tráfico Aéreo; Subgrupo IV.5 - Telecomunicaciones Aeronáuticas; Subgrupo IV.6 - Operaciones de Tránsito Aéreo (ATS).

El Quinto Convenio Colectivo de Aeropuertos Nacionales y Aviación Civil, publicado en el BOE 286 en fecha 29 de noviembre de 1989, recoge en el grupo **IV Operaciones**, los subgrupos IV.3 - Operaciones de Tráfico Aéreo y IV.4 – Servicio de Tránsito Aéreo. Igual que en los anteriores el IV.3 dependiente del OAN y el IV.4 de la DGAC. Se juntan en un mismo subgrupo el personal de Telecomunicaciones Aeronáuticas y Operaciones de Tránsito Aéreo, aunque se mantienen sus respectivas categorías.

El Sexto Convenio Colectivo de Aeropuertos Nacionales y Aviación Civil, publicado en el BOE 170 de 17 de julio de 1991, mantiene los mismos subgrupos y definiciones. Grupo **IV Operaciones** y los subgrupos IV.3 - Operaciones y IV.4 – Servicio de Tránsito Aéreo.

Todo lo expuesto en este apartado “segundo” no hace más que verificar que **los Profesionales de Operaciones Aéreas son un grupo homogéneo de personal aeronáutico**, que hoy por hoy está servido por personal de diferente procedencia **que requiere la equiparación (harmonization) de formación exigida por las regulaciones europeas**.

Entre las funciones técnicas propias de la navegación aérea se encuentran las de Servicio de Información de Vuelo de Aeródromo (AFIS), Comunicaciones e información Aeronáutica (COM/AIS), Notificación ATS (ARO), mensajería e información ATFM, con el contenido que le asigna, entre otros, el vigente Reglamento de Circulación Aérea, aprobado por el Real Decreto 57/2002, de 31 de enero. Estas funciones fueron atribuidas por la Ley 27/1974 (vigente en la actualidad), de 24 de julio, sobre regulación del Cuerpo Técnico de Especialistas de Telecomunicaciones Aeronáuticas, a los funcionarios de este Cuerpo, y posterior Real Decreto 1313/1978, de 21 de mayo, por el que se aprueba el reglamento orgánico del Cuerpo Técnico de Especialistas de Telecomunicaciones Aeronáuticas.

Las funciones atribuidas al citado Cuerpo Técnico, ahora Técnicos de Programación y Operaciones / Coordinadores de Programación y Operaciones (TPO/CPO), y que se definen en la Ley 27/1974, se perfilan en el propio reglamento (R.D. 1313/78) en el que se establecen, además, las categorías de Operador, Coordinador, Jefes de Centro e Inspectores. De todas ellas, las únicas que se reflejan actualmente en convenio, son las dos primeras. En el citado reglamento, se especifica que **la capacitación necesaria en el caso del Operador (actualmente TPO), se tendrá a la terminación del curso de formación y obtención del correspondiente título aeronáutico**. Además, para los puestos de trabajo de los niveles superiores, se requerirá una capacitación previa que se realizará en el centro de Adiestramiento de la DGAC. Recordemos que el único curso que se exige para la convocatoria de Coordinador de Programación y Operaciones, es el FOAA que se supone que es el que debería de capacitar para ser TPO. Curso que por otro lado es requisito para todas las ocupaciones de los Profesionales de Operaciones Aéreas.

Desde el cierre del centro de Adiestramiento, ningún personal de Aena (salvo el ATC) dispone del título aeronáutico habilitante, válido y eficaz, con lo que, entre otros, **se está negando el derecho que como ciudadanos de la Unión Europea tienen los Profesionales de Operaciones Aéreas** en lo referente a la libre circulación de trabajadores y a la titulación que en otros países de dicha Comunidad se les otorga y requiere para el ejercicio de su profesión

Sin embargo, la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990, crea en su artículo 82 el ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) al que se encomienda, entre otras, las funciones de «ordenación, dirección, coordinación, explotación, gestión y administración de los servicios de tránsito aéreo y de telecomunicaciones e información aeronáutica». Como quiera, por otro lado, que el artículo 82.cuatro.1 de la citada Ley dispone que «el personal del ente se regirá por las normas de Derecho laboral o privado que le sean de aplicación», y para cumplir con esta disposición, dicho personal, según lo establecido en el Real Decreto 1508/1991, pasan a formar parte de Aena, continuando con el ejercicio de sus funciones, **sin perjuicio del necesario reconocimiento y convalidación de los títulos** funcionariales del personal perteneciente a este Cuerpo, al igual que todos aquellos otros trabajadores que hoy por hoy, integran las categorías de Operaciones Aéreas.

Resulta curioso, por ejemplo, que en la resolución 2202/1991 de la DGAC para el Aeropuerto de Burgos se requiera para la frecuencia de trabajo de Burgos Radio que, *"La estación sólo podrá ser operada por una persona legalmente habilitada como operador radiofonista. Según lo preceptuado en 1.2.13, el nombramiento de tal persona necesitará la aprobación de la Dirección General de Aviación Civil"* y nadie se haya molestado en que esto mismo le sea de aplicación a Aena.

QUINTO. Dentro del **marco funcional**, resaltamos lo que se expone en el preámbulo de la ley 27/1974 (¡hace ya 34 años!) de 24 de julio sobre la creación del Cuerpo Técnico de Especialistas de Telecomunicaciones Aeronáuticas: Debido a la intensidad alcanzada por el tráfico aéreo y la complejidad cada día mayor de las operaciones encaminadas a su regulación, **la organización de la navegación aérea, de forma que cumpla sus fines con seguridad y eficacia, ha exigido la creciente especialización del personal que se ocupa de la misma**, originando la creación de distintos cuerpos especiales que atienden a los diferentes aspectos de la misma: Cuerpos especiales de los **Oficiales de Aeropuertos** y de **Controladores de la Circulación Aérea** y por último, el Cuerpo Técnico de **Especialistas de Telecomunicaciones Aeronáuticas**.

Resulta relevante que los tres cuerpos creados para asistir a la organización de la navegación aérea, tengan implicación directa con los Profesionales de Operaciones Aéreas, mencionados a lo largo de la retahíla de convenios del apartado "segundo":

- a) El Cuerpo Especial de Oficiales de Aeropuertos se crea por la Ley 92/1966, de 28 de diciembre, dependiente del Ministerio del Aire (posteriormente del Ministerio de Transportes y Comunicaciones), con la misión (artículo primero) de atender a las operaciones del tránsito, recepción y despacho de las aeronaves en los aeropuertos nacionales y a los servicios generales de estos, pudiendo asimismo desempeñar funciones de dirección del movimiento aéreo y de diversos servicios, así como las de segundo jefe o jefe de Aeropuerto en aquellos que así se determine, de acuerdo con su importancia. Esto mismo viene reflejado en el Decreto 2127/1967, de 19 de agosto, por el que se aprueba su Reglamento Orgánico.

Estas mismas funciones, definidas por ley como aeronáuticas y de organización de la navegación aérea, son las que se reflejan en los sucesivos convenios de Aeropuertos Nacionales y Aviación Civil, como **Operaciones de Tráfico Aéreo** y que se desarrollan en las oficinas de Tráfico, ahora Centros de Operaciones (CEOPS o bien APOPS según la denominación de Eurocontrol). Como personal al cargo de los centros de operaciones estaban, por orden jerárquico, el Oficial de Aeropuerto, los oficiales de Tráfico que necesariamente y como mínimo debían de ser Pilotos privados, tal y como indica el artículo tercero de la ley 92/1966 (dado que España no expide la titulación/licencia OACI de Especialista de Operaciones Aéreas, aunque debe garantizar que cumplan con los requisitos formación) y los operadores de tráfico.

- b) El Cuerpo Especial de Controladores de la Circulación Aérea se crea por la Ley 91/1966, de 28 de diciembre. De este cuerpo por todos conocido, citaremos el preámbulo de la ley original: *"...obligó a la contratación de un personal especialmente formado que constituyendo en la actualidad un considerable contingente se encuentra desempeñando la misiones de de control de la circulación aérea; pero por su calidad de contratado al no tener asegurada una permanencia y porvenir por no constituir un Cuerpo no tiene la fijeza necesaria por lo que se producen variaciones en el mismo que dificultan el poder asegurar una continuidad y buen funcionamiento del servicio... ..así como la especialización del personal que atienda a la misma exigen poner fin a la situación actual..."*, palabras que hoy por hoy y a la vista de los hechos bien pueden aplicarse al colectivo de Profesionales de Operaciones Aéreas.

En cualquier caso, indicábamos la relevancia de los tres únicos cuerpos especiales creados al efecto de la organización de la navegación aérea en relación con el caso que nos ocupa: el personal de apoyo de los Controladores de la Circulación Aérea no era otro que el Ayudante de Tránsito Aéreo (ATA) que aparecen en los distintos convenios como **Operaciones de Tránsito Aéreo (ATS)** y que pasaron a suplir el de los

antiguos Ayudantes de Control, categoría "A" dependientes de la Subsecretaría de Aviación Civil y cuya admisión a Controlador estaba condicionada a la superación de un curso.

- c) El Cuerpo de Técnicos Especialistas de Telecomunicaciones Aeronáuticas se crea por la Ley 27/1974, de 24 de julio y cuyo reglamento se desarrolla por el RD1313/1976, de 21 de mayo y cuya misión es:
- 1) Encargarse de atender a la operación y supervisión de los medios de comunicaciones de la Aviación Civil en cuanto se relaciona con los Servicios Fijo, Móvil, de Radionavegación y de Radiodifusión Aeronáuticas y del Servicio de Información Aeronáutica (COM/AIS) previstos en la OACI.
 - 2) La supervisión de la operación y el ejercicio de ésta en las Estaciones terrestres del Servicio Móvil Aeronáutico exclusivamente afectas al Servicio de Información de Vuelo (FIS), existentes en los Centros de Información de Vuelo (FIC/UIC)
 - 3) Los cometidos de instrucción de materias relacionadas con su especialidad en los Centros de Enseñanza de la Aviación Civil, y también las funciones relativas a la misma en los Parques y Oficinas Técnicas de Telecomunicaciones Aeronáuticas.
 - 4) Los cometidos de su especialidad que les sean asignados por el Ministerio del Aire, de acuerdo con la evolución de la tecnología de las telecomunicaciones y las necesidades específicas de este servicio aeronáutico. En este sentido, desde 1991, el personal funcionario CTETA conjuntamente con el personal laboral Informador ATS de los Centros de Control pasaron a ocuparse conjuntamente con los servicios de las AIO (COM/AIS), de las Oficinas de Notificación ATS (ARO). Se realizó a tal efecto el curso "Servicios de Apoyo a los Sistemas de Navegación Aérea" de tres semanas lectivas impartido por la Sección de Enseñanza y Licencias de Control (área COM/AIS/SNA) del centro de adiestramiento de la DGAC. Este fue con toda seguridad el último que se impartió antes de su cierre, por razones políticas, ya que ni siquiera pudo impartirse en todos los centros.

Este personal es el que directamente ha ocupado, en los distintos convenios el subgrupo de **Telecomunicaciones Aeronáuticas** que después fue incluido en el de **Operaciones de Tránsito Aéreo (ATS)**, manteniendo, durante ese tiempo, como personal funcionario que era sus categorías diferenciadas.

Resumiendo lo expuesto en este apartado "segundo". **Los Profesionales de Operaciones Aéreas proceden de** las categorías laborales enunciadas (**Operaciones de Tráfico Aéreo y Servicio de Tránsito Aéreo**) y la del **CTETA**, todas ellas, a lo largo de toda su historia anterior a la creación de Aena, han sido definidas en la ley como aeronáuticas y de organización de la navegación aérea, con todo lo que ello implica. En todas ellas se ha requerido, en algún modo, título o certificado de aptitud expedido por el Centro de Adiestramiento de la DGAC (o de la Subsecretaría de Aviación Civil) mientras se ha dependido directamente de ella.

DENTRO DE AENA.

SEXTO. En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 82 de la ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990, por Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, tuvo lugar la constitución efectiva del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena).

Dicha constitución no supuso la inmediata prestación por el ente de los servicios que las citadas normas le atribuyen, quedando demorada la concreción del momento de inicio de tal prestación, a tenor de las disposiciones adicionales primera y tercera del citado Real Decreto, a su posterior determinación por el ministro de Obras Públicas y Transportes.

El Real Decreto 1508/1991, de 11 de octubre, por el que se regula el ejercicio del derecho de opción por los funcionarios afectados por la transformación producida, posibilitó con ello la transferencia al ente del personal necesario para el inicio de la prestación de los servicios que se le atribuyen, y, de un modo inmediato, los de naturaleza aeroportuaria, dado que Aena se subroga en todos los derechos y obligaciones del Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales.

Por el contrario, la asunción de las funciones que se le atribuyen en materia de navegación aérea queda condicionada a la adopción por el gobierno de las disposiciones necesarias para la reestructuración de la Dirección General de Aviación Civil, y demorada, en todo caso, al 1 de enero de 1992, al objeto de reducir al mínimo las interferencias en el proceso de ejecución presupuestaria y facilitar los ajustes y la imputación al nuevo ente de las obligaciones reconocidas por la citada Dirección General.

En virtud de la Orden de 28 de octubre de 1991 por la que se determina la fecha del comienzo de la prestación de sus servicios por el Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena), este *"iniciará la prestación de los servicios que en relación con los aeropuertos españoles actualmente ostenta el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales, a partir del día 2 de noviembre de 1991"*. Este es el caso del personal que ejercía sus funciones en el subgrupo de **Operaciones de Tráfico Aéreo** junto con los funcionarios del Cuerpo Especial de **Oficiales de Aeropuertos**. Muchos de estos últimos acabaron ejerciendo como Ejecutivos de Servicio.

Sin embargo, *"la prestación de los servicios que en materia de navegación aérea atribuyen al ente público Aena el artículo 82 de la Ley 4/1990, de 29 de junio, y el Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, se iniciará el día 1 de enero de 1992"*. Finalmente y en consonancia con la Orden de 8 de junio de 1992 por la que se determina la fecha del comienzo de la prestación de los servicios en materia de navegación aérea por el ente público Aena, **el personal que venía prestando sus servicios en unidades de navegación aérea** fue transferido a Aena el 1 de noviembre de 1992. En esta situación se encontraba el personal que ejercía sus funciones en el subgrupo de **Operaciones de Tránsito Aéreo (ATS)** que incluye a los funcionarios del **Cuerpo de Técnicos Especialistas de Telecomunicaciones Aeronáuticas**.

Por tanto, si es que cabía alguna duda al respecto, resulta obvio, a tenor de lo dispuesto en el artículo 11.2 a) del Real Decreto 905/1991, de 14 de junio, por el que se aprueba el estatuto del ente público Aena que el personal relacionado en el párrafo anterior, **es personal aeronáutico que realiza funciones técnicas propias de la navegación aérea**, en concreto las **que se encuadran dentro** de las funciones que Aena ejerce en materia de navegación aérea de gestión y administración **de los Servicios de Tránsito Aéreo y de Telecomunicaciones e Información Aeronáutica**.

Por otro lado, lo especificado en el párrafo anterior no puede excluir al personal procedente del antiguo OAAAN, en tanto que el artículo 11.3 del RD 905/1991 especifica que *"en materia de aeropuertos, el ente público ejerce las funciones de: A) ordenación, dirección, coordinación, explotación, gestión y administración de los aeropuertos públicos de carácter civil y de los servicios afectos a los mismos"*. Por este mismo motivo el personal funcionario del Cuerpo de Técnicos Especialistas de Telecomunicaciones Aeronáuticas pasó a Aena, junto con el resto de navegación aérea, pero fue adscrito a aeropuertos españoles.

SEPTIMO. Cuando se crea la, hoy, Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) por el RD 905/1991 de 14 de Junio y posteriormente se publica el I Convenio Colectivo de Aena (BOE 142 de 15 de junio de 1994), recoge en su Disposición Transitoria Tercera que el personal procedente del Cuerpo de Especialistas de Telecomunicaciones Aeronáuticas y que, en el ejercicio del derecho de opción previsto en el RD 1508/1991, de 11 de octubre, se integró en Aena, ostentando la misma categoría profesional y nivel retributivo, hasta que se determine y acuerde su encuadramiento definitivo.

Por Resolución de 10 de mayo de 1999, de la Dirección general de Trabajo, por la que se dispone la inscripción en el Registro del II Convenio Colectivo de Aena, se recoge en su Disposición Adicional Decimoctava que con efecto de la fecha de publicación oficial de este Convenio Colectivo, los trabajadores encuadrados en la categoría profesional de Especialista de Operaciones, Operador de Primera, Especialista de Información ATS, Operador de Información ATS, así como los Técnicos Especialistas de Telecomunicaciones Aeronáuticas, a que se refería la Disposición Transitoria Tercera del Primer Convenio Colectivo de Aena, quedarán integrados en la nueva categoría profesional de Técnico Especialista de Operaciones e Información ATS.

Se crea por tanto una categoría profesional que aglutina lo que en los primeros Convenios Colectivos de Aviación Civil se recoge como **Servicios Aeronáuticos**, cuyas funciones específicas engloba las del Servicio Tránsito Aéreo, Operaciones de Tráfico Aéreo y Telecomunicaciones e Información Aeronáutica. Este último **solidamente formado e integrado en toda la actual categoría, lo que le otorga a todo el grupo entidad de auténtica especialización como Profesionales de Operaciones Aéreas**.

A pesar de lo evidente del párrafo anterior, Aena (sobretudo Aeropuertos Españoles) no ha querido enfrentar las necesidades del colectivo de Profesionales de Operaciones Aéreas y ha ido jugando con la denominación de su categoría profesional (ahora ocupación) para ocultar las carencias (principalmente) de personal formado en las diferentes áreas en las que dichos profesionales aeronáuticos ejercen sus funciones. Pruebas de lo que decimos existen en los sucesivos convenios colectivos de Aena y también de las consecuencias de ellos: falta de soluciones a la problemática existente en el colectivo de Operaciones Aéreas: desprofesionalización y desespecialización.

			Convenio Transitorio	I Convenio	II Convenio	III Convenio	IV Convenio
DGAC	NA	ACC	Coordinador de Tránsito Aéreo Ayutante de Tránsito Aéreo (A.T.A.) grado 1º Ayutante de Tránsito Aéreo (A.T.A.) grado 2º	Supervisor de Información ATS Especialista de Información ATS Operador de Información ATS	Supervisor de Operaciones e Información STA (SOISTA) Técnico Especialista de Operaciones e Información STA (TEOISTA)	Coordinador AIS/NOF Técnico AIS/NOF Coordinador de Comunicaciones e Información ATS / ATFM Técnico de Comunicaciones e Información ATS / ATFM Coordinador de Gestión de Operaciones ATM Técnico de Gestión de Operaciones ATM Técnico de Operaciones de Navegación Aérea (TWR) Pseudopiloto	Coordinador AIS/NOF Técnico AIS/NOF Coordinador de Comunicaciones e Información ATS / ATFM Técnico de Comunicaciones e Información ATS / ATFM Coordinador de Gestión de Operaciones ATM Técnico de Gestión de Operaciones ATM Técnico de Operaciones de Navegación Aérea (TWR) Pseudopiloto
			AIS/ARO			Coordinador COM/AIS Operador COM/AIS	
OAAN	A.E	Centros de Operaciones	Encargado de OPS Coordinador Esp. Tráfico Supervisor Asistencia en Tierra Operador Especialista Tráfico Grado primero Especialista Tráfico Grado Segundo	Supervisor de Operaciones Especialista de Operaciones Operador de Primera Operador de Segunda		Coordinador de Programación y Operaciones (CPO) Técnico de Programación y Operaciones (TPO)	Coordinador de Programación y Operaciones (CPO) Técnico de Programación y Operaciones (TPO)

Tabla ilustrativa de las diferentes denominaciones que han tenido los Profesionales de Operaciones Aéreas en los diferentes Convenios Colectivos de Aena. La oficina AIS/ARO aun siendo una dependencia de navegación se adscribe "administrativamente" a aeropuertos.

A la vista de la tabla con las distintas denominaciones de los Profesionales de Operaciones Aéreas, se evidencia que el principal punto de desencuentro está en las dependencias ARO/AIS (funcionalmente de navegación y administrativamente dependientes de aeropuertos desde la creación de Aena), de las pocas cuyos Profesionales de Operaciones Aéreas, cumplieran con los requisitos de formación y titulación hasta la creación de Aena. Con el cierre del centro de adiestramiento de la DGAC se han ido sufriendo las carencias de personal, asimilando primero Ayudantes de Tránsito Aéreo y finalmente unificando sus funciones con los centros de operaciones de aeropuertos. Y lo que es peor, aparentemente y de cara a la galería, estas funciones se desarrollan en NA con personal de NA.

Cabe resaltar, que el propio R.D. 905/1991, por el que se aprueba el estatuto de Aena, delimita dichas funciones dentro del ámbito de la navegación aérea; sin embargo, el personal que se encarga de realizarlas está adscrito a la dirección de aeropuertos españoles, con la consiguiente disfunción orgánica y funcional que ello supone. Tanto es así, que el responsable de las estaciones AFTN (incluidas las que se ubican en aeropuertos), tal y como se indica en el AIP España GEN3.4 corresponde al Director de Navegación y en su caso, los Directores Regionales de Navegación Aérea, lo que no hace sino mostrar, una vez más, la incongruencia funcional de que las Oficinas de Información Aeronáutica, Estaciones Fijas del Servicio Aeronáutico y Oficinas de Notificación de los Servicios de Tránsito Aéreo emplazadas por necesidades operativas en los aeropuertos (como los servicios meteorológicos y Torres de Control, por citar otros ejemplos), dependan de la estructura orgánica de aeropuertos, en detrimento de la calidad y formación necesarias para garantizar la seguridad, eficiencia y regularidad y haciendo caso omiso a lo dispuesto en la legislación española e internacional. Lo mismo podría aplicarse a los Centros de Operaciones, al fin y al cabo las ARO/AIS son, hoy por hoy una dependencia más de los CEOPS. De hecho, enmarcar a todos los profesionales de Operaciones Aéreas en un único grupo y dependiente de navegación Aérea, sería más acorde con la realidad y estaría en consonancia con las actuales definiciones de Eurocontrol de personal ATM (EATM), como se ha expuesto en "Tercero".

Con la aparición del II Convenio colectivo, parecía que se iba, finalmente, a dar solución al colectivo de Profesionales de Operaciones Aéreas, puesto que las múltiples categorías se unifican en un único grupo de Operaciones e Información ATS y se diseña un elaborado curso de formación (FOAA) que debía servir de base a las necesidades formativas del colectivo. Todo ello acaba quedando en nada:

- a) Por un lado el curso no pasa de servir para cubrir el expediente en ese momento puntual ya que a pesar del ambicioso diseño no se prevé su actualización y cuando se le da difusión ya está desfasado. Se imparte de manera irregular sin ningún rigor profesional como un curso de EAO de 70 horas en unas presuntas (y finalmente inexistentes) aulas con tutores. Al final, lo único que importaba era realizar unos absurdos test, de los que los "alumnos" disponían de las respuestas. Y, lo más importante, el FOAA no cuenta con ningún tipo de reconocimiento; aunque sigue siendo requisito para todas las ocupaciones que han vuelto a separar a los profesionales de operaciones aéreas.
- b) Por otro lado esta agrupación puntual sólo sirve para unificar (y resolver así un problema de RRHH) al antiguo personal CTETA con el de Operaciones de aeropuertos, a la vista del III Convenio y las funciones de esta categoría que tienen que ver tradicionalmente con navegación (en realidad todas tienen que ver con navegación, como ya hemos visto) se camuflan con términos eufemísticos, en una absurda pretensión de eludir los requisitos legales de titulación. Para complicarlo un poco más, con el III Convenio, en NA se crean hasta 5 ocupaciones diferentes:
 1. AIS/NOF, básicamente para el personal del NOF y suponemos que para limitar lo que pueda salir del texto definitivo AIS/MAP del Doc 7192 parte E3 y un posible requisito de licencia, pretensión absurda puesto que el propio documento de la OACI establece las diferentes especialidades.
 2. Comunicaciones e Información ATS y posiciones de control de afluencia (comodín en los ACC para el resto de ocupaciones) que engloba al personal de operaciones aéreas de los centros de control, que básicamente realizan funciones de ATFM (FMP), ya que las de Comunicaciones e información ATS sigue en las ARO/AIS de aeropuertos; aunque no se ha distribuido al personal como se hiciera en el I Convenio, sino que la asignación se hizo en el III convenio de forma arbitraria, los que estaban en AE a unas ocupaciones y los NA a las otras, cuando en definitiva los Profesionales de Operaciones Aéreas son un grupo profesional compacto.
 3. Gestión de Operaciones ATM, básicamente para el personal destinado en las oficinas técnicas.

- 4.- Operaciones de Navegación (TWR), que es lo mismo que las ATS/ATFM pero para las torres. En los ACC que tienen torre (LECP por ejemplo) estas funciones las hacen los ATS/ATFM, igual que las de pseudopiloto. Como hemos dicho antes, la ocupación de comunicaciones e Información Aeronáutica sigue en las AIO emplazadas en aeropuertos y evidentemente en el NOF y el FIC de Canarias.
5. Pseudopiloto, es una ocupación nueva, prevista para dar apoyo a la formación ATC en los simuladores, con un nivel salarial menor por lo que sólo se ha ocupado por personal de nueva incorporación.

Resumiendo, en este liso entramado de categorías/ocupaciones, lo que de verdad es importante es concluir que no hay una distinción real entre el personal de operaciones que está adscrito a NA y el de AE, sino, a lo sumo, especialidades dentro de la misma categoría que los primeros convenios todavía conservaban como tales, con el tiempo, la conveniencia de Aena (por motivos políticos y económicos), se ha desvirtuado la realidad de un grupo de Profesionales de Operaciones Aéreas.

De esta forma se han ido desnaturalizando las funciones que vienen reguladas específicamente por Ley, mediante convenios colectivos laborales, invadiendo estos últimos las competencias, que tienen reserva de Ley, en este caso la Ley de Navegación Aérea, no derogada ni expresa ni tácitamente. Y debemos tener en cuenta que un Convenio Colectivo es una norma laboral a nivel estatal o de empresa que regula las relaciones laborales entre los firmantes del acuerdo y terceros (empresa, sindicatos y trabajadores), pero constituye la expresión de la libre voluntad entre ellos en virtud de la autonomía colectiva, y regula las condiciones de trabajo y productividad, la paz laboral, el régimen salarial... Pero sobre todo, los convenios colectivos podrán regular las materias de índole económica, laboral, sindical y en general, cuantas otras afecten a las condiciones de empleo, pero, eso sí, **dentro del respeto a las leyes (artículo 85 del ET)**.

En este ámbito hemos de superar el tema de la concurrencia de normas, pues no existe tal concurrencia, sino una PREFERENCIA DE NORMAS, el convenio puede prever la contratación de Profesionales de Operaciones Aéreas, pero que deben tener el título y la habilitación correspondiente conforme a las leyes. Aena no puede prescindir de ello, de la misma forma que no se puede contratar un licenciado en medicina, prescindiendo de su titulación, pues si no la tiene no se le puede contratar para la realización de las funciones medicas.

OCTAVO. En mayo de 2002, se presentó una proposición no de ley (161/001447) sobre el **reconocimiento de la titulación de Especialista en Operaciones Aéreas**. En ella se argumentaba lo siguiente:

"Las funciones que se realizaban en los aeropuertos y, concretamente, en las Oficinas de Coordinación y Operaciones Aeroportuarias nunca han estado reguladas, siendo establecidas mediante procedimientos aeroportuarios editados, primero, por el ya mencionado OAAN, y después, por AENA, y desempeñadas por trabajadores cuya formación era desigual en toda la red del ente público y que no comportaba "titulación oficial" para el ejercicio de las mismas.

Las inherentes al sistema de navegación aérea, así como las condiciones que sobre formación y titulación debía reunir el personal afecto a éstas, estaban regladas, hasta la creación del ente, por la Dirección General de Aviación Civil.

En la actualidad, es tal la situación en la que este colectivo se encuentra, que consideramos que todas estas circunstancias han mermado la eficacia de la labor de estos profesionales y, lo que es peor, crea un serio peligro que atenta contra la seguridad de todos los usuarios de este medio de transporte...

...Hay que resaltar también que, cuando todos los proyectos de Eurocontrol relativos a la estrategia futura para conseguir el cielo único europeo se encaminan a programas de armonización e integración de los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), el Estado español, a través de AENA y con la anuencia de la Dirección General de Aviación Civil, desprofesionalice a los trabajadores de estas áreas y les niegue el derecho que como ciudadanos de la Unión Europea tienen en lo referente a la libre circulación de trabajadores

y a la titulación que en otros países de dicha Comunidad se les otorga y requiere para el ejercicio de su profesión.”

Por todo ello, el 22 de mayo de 2002, **el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a reconocer la titulación de Técnico en Operaciones Aeronáuticas y Aeroportuarias**. Aunque dicha proposición tuvo el soporte de todos los grupos parlamentarios, varios gobiernos después, la situación sigue igual.

CONCLUSIONES.

NOVENO. Todo lo anterior priva a los Profesionales de Operaciones Aéreas de su carrera profesional, y provoca situaciones absurdas e incoherentes dado que las mismas funciones las realizan profesionales que no tienen la titulación / habilitación reconocida junto con otros que si disponen de título aeronáutico. Además de lo anterior, y a la vista de la nueva regulación profesional y del espacio aéreo que se esta gestando a nivel europeo, resulta que estos trabajadores españoles no tendrían cabida en la reglamentación de esta profesión que se va a unificar en la Unión Europea, con la correspondiente perdida de derechos de promoción profesional y con las consecuencias que ello implica a todos los niveles, como económico, geográfico (espacio común europeo), etc. No habría movilidad, de forma que los Profesionales de Operaciones Aéreas de otro país de la Unión Europea podrían trabajar en España (aunque no se por qué iban a querer hacerlo ya que hasta en Grecia, Portugal o incluso Turquía, encontrarían mejores condiciones laborales y mayor respeto hacia su profesión), pero los españoles no podrían acceder a otro puesto fuera del territorio nacional. En este sentido se están lesionando los derechos que, como trabajadores poseen los afectados para el ejercicio de la profesión en el entorno europeo y en entidades relacionadas con la aviación civil (Eurocontrol) y Organismos internacionales afectos (OACI), además del agravio comparativo que supone con otros profesionales del sector (personal de vuelo, controladores, mantenimiento) que si poseen las titulaciones y/o licencias establecidas en la Ley.

El mismo agravio comparativo que supone que el personal civil no funcionario, que realizaba anteriormente las funciones de tráfico y tránsito aéreo, y que a partir de su integración en AENA realiza también las funciones encomendadas hasta esa fecha al Cuerpo Técnico de Especialistas de Telecomunicaciones Aeronáuticas, es decir, desde hace más de 15 años y que ha demostrado sobradamente su competencia sin que se le haya reconocido titulación alguna. En este sentido cabe resaltar lo establecido en la Ley Orgánica 5/2002, de 19 de junio, de las cualificaciones y de la formación profesional, que establece en su Título I. De las Cualificaciones Profesionales, artículo 7 “Catalogo Nacional de Cualificaciones Profesionales”, apartada 3: a los efectos de la presente Ley, se entenderá por: a) Cualificación profesional: el conjunto de competencias profesionales con significación para el empleo que **pueden ser adquiridas mediante formación** modular u otros tipos de formación **y a través de la experiencia laboral**. En este mismo sentido, tanto el Anexo I de la OACI, admite la obtención de Título Aeronáutico acreditando la conveniente experiencia profesional.

Por todo lo expuesto,

SOLICITAN:

PRIMERO. Que teniendo por presentado este escrito, se sirva admitirlo, y en su vista, y en base a las consideraciones de hechos y fundamentos jurídicos expuestos, inicie expediente administrativa, a solicitud de parte, y en definitiva, adopte las medidas oportunas para el cumplimiento de lo establecido en las Leyes vigentes en materia de SEGURIDAD AERONÁUTICA.

SEGUNDO. Que se arbitren las medidas adecuadas para que los Profesionales de Operaciones Aéreas que en la actualidad desarrollan estas funciones sin tener la habilitación / titulación correspondiente pero si con la formación práctica suficiente, accedan a la misma, (a tenor de lo establecido por las normas y métodos recomendados de la OACI, en la Ley de las Cualificaciones y de la Formación Profesional, o cualquier otra que pueda ser de aplicación) y al nivel exigible para todos los estados miembros de la Unión Europea través de las medidas que se estimen oportunas, sin perdida de los derechos adquiridos, y teniendo en cuenta su experiencia profesional, y en lo sucesivo, convocar las pruebas y cursos correspondientes de conformidad con la normativa española y comunitaria, para el personal de nuevo ingreso, con todo lo demás procedente en derecho.

TERCERO. Que se exija a la entidad pública empresarial AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACION AÉREA, que requiera el Título Aeronáutico de Especialista en Operaciones Aéreas (o bien, Técnico Especialista de Telecomunicaciones Aeronáuticas que es el único que, hoy por hoy, establece la actual legislación española), expedido por la Dirección General de Aviación Civil, Subdirección General de Control del Transporte Aéreo, para la contratación en dicho organismo de los Profesionales de Operaciones Aéreas.

CUARTO. Que en atención a lo dispuesto en el Reglamento (CE) No 549/2004 de 10 de marzo de 2004 se cite a SICA como asociación profesional de carácter sindical representativa del colectivo de Profesionales de Operaciones Aéreas al que se le ha obviado hasta la fecha de las mesas estatales sobre el Cielo Único Europeo establecidas al efecto.

En Palma, a veintitrés de junio de dos mil ocho.



Juan Ignacio Oliveras Castillo
SICA, Presidente



Joan Carles Planells Vives
SICA, Secretario General



Sebastián Prats Vidal
SICA, Secretario de Normativa y
Seguridad Aérea

Para cualquier información adicional pueden contactar:
Joan Carles Planells Vives. Tel: 971787850 – email: sica@cspa.es