

I. DISPOSICIONS GENERALS

CAP DE L'ESTAT

- 1916** *Reial decret llei 1/2010, de 5 de febrer, pel qual es regula la prestació de serveis de trànsit aeri, s'estableixen les obligacions dels proveïdors civils dels serveis esmentats i es fixen determinades condicions laborals per als controladors civils de trànsit aeri.*

I

L'anàlisi de la manera en què exerceix la funció de proveïdor de serveis de trànsit aeri l'entitat pública empresarial Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), actual i únic proveïdor dels serveis esmentats, portada a terme recentment tant per la Direcció General d'Aviació Civil com per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, ha revelat una sèrie d'importants deficiències organitzatives i falta d'eficiència econòmica en l'ens públic que evidencien les clares dificultats que actualment té AENA per garantir tant la continuïtat en la prestació dels serveis de trànsit aeri, com la seva sostenibilitat econòmica i financera.

La Direcció General d'Aviació Civil ha posat de manifest que els actuals costos de navegació aèria d'AENA són els més elevats de l'entorn europeu. Els informes emesos per l'esmentat centre directiu assenyalen una gradual desviació de les magnituds econòmiques d'AENA, que s'està traduint en un continu increment dels costos de prestació del servei, en una baixa productivitat per controlador i en l'increment desmesurat dels costos d'aquests empleats públics en comparació dels restants controladors europeus, fins a fer de la tarifa nacional que es cobra a les companyies aèries la més cara d'Europa, i del cost per hora de controlador aeri, el més car del continent.

Per la seva banda, la Intervenció General de l'Administració de l'Estat ha anat posant de manifest des de l'any 2002, en els seus successius informes d'auditoria de comptes, que els increments retributius dels controladors al servei d'AENA es realitzen sense les autoritzacions preceptives. En concret, a l'informe corresponent a l'exercici 2008, la Intervenció General afirma que «la retribució mitjana real per controlador va pujar el 2007 a 304.874 euros i excedeix en 210.316 euros la que resultaria d'actualitzar amb els corresponents IPC anuals la retribució de 1999 (...). En els últims exercicis aquests increments incideixen significativament en les tarifes de ruta, que el 2008 van ser les més cares d'Europa».

Efectivament, AENA ha reconegut que els elevats costos de navegació aèria es deuen fonamentalment als costos de personal. En concret, obeeixen a l'obligació d'abonar com a hores «d'ampliació laboral», d'un valor que és 2,65 vegades el de l'hora ordinària, un import d'hores que, si bé formen part de la seva jornada habitual, estan formalment configurades com de lliure acceptació pels controladors en una sèrie de pactes extraestatutaris subscrits per AENA amb ells, hores que ni han estat incorporades al conveni col·lectiu, ni han estat autoritzades d'acord amb el que preveuen les lleis de pressupostos generals de l'Estat de cada any.

En aquest aspecte, es pot assenyalar que els controladors de trànsit aeri al servei d'AENA són empleats públics que presten un servei públic essencial per a la nostra societat, com és el control del trànsit aeri. El seu caràcter d'empleats públics determina, així mateix, una especial subjecció als principis i normes que l'Estat dicta per a la regulació de la prestació dels serveis esmentats. Al mateix temps, la naturalesa jurídicopública de la seva relació laboral determina que els seus acords col·lectius s'hagin d'ajustar als principis i regles que conté l'Estatut bàsic de l'empleat públic i al que disposen, pel que fa a les seves retribucions, les lleis de pressupostos de cada any, que condicionen la subscripció de convenis, pactes o instruments similars dels quals derivin increments retributius a l'existència d'un informe previ i favorable del Ministeri d'Economia i Hisenda.

Per conveni col·lectiu, els controladors al servei d'AENA tan sols estan obligats a realitzar 1.200 hores ordinàries de feina, que són clarament insuficients per a la dimensió del nostre sistema de navegació aèria. La resta d'hores necessàries per garantir la continuïtat en la prestació del servei, amb una mitjana de 600 hores per controlador, les realitzen de forma habitual i de manera programada els mateixos controladors amb tres mesos d'antelació, de tal manera que, en la pràctica, treballen unes 1.800 hores de mitjana, de les quals entre un trenta-tres i un cinquanta per cent són de descans. A més, les 600 hores esmentades tenen artificialment la condició de voluntàries i s'abonen irregularment a un preu molt més alt del que preveu l'Estatut dels treballadors per a les hores extraordinàries, fet que és la causa principal de l'encariment desmesurat del cost del servei.

La principal font de les dificultats que afronta AENA a l'hora de garantir la continuïtat de la prestació del servei de trànsit aeri deriva de la translació del conjunt de les facultats inherents al poder de direcció de l'empresa als seus controladors que ha tingut lloc en virtut dels drets que se'ls van reconèixer en el I conveni col·lectiu professional subscrit el 1999. D'aquesta manera, són els mateixos controladors al servei d'AENA, i no l'entitat esmentada, els qui decideixen qüestions essencials per al seu funcionament que minven decisivament la seva capacitat operativa i organitzativa com a responsable de la prestació dels serveis de navegació aèria, com ara la determinació de la configuració operativa dels aeròdroms i de les seves instal·lacions i serveis tècnics, o la fixació del personal necessari per a la prestació dels serveis, amb la facultat inherent d'organització dels seus torns de treball, horaris i descansos.

Hi ha altres elements del conveni col·lectiu que també posen en perill la continuïtat en la prestació del servei, com ara, essencialment, la possibilitat d'obtenir una llicència especial retribuïda en complir els cinquanta-dos anys. Aquesta llicència permet al treballador deixar de treballar cobrant el salari ordinari fix i encara que això pertorbi greument la continuïtat i sostenibilitat del servei.

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

En aquest sentit, el Reglament 2096/2005/CE, de 20 de desembre, pel qual s'estableixen requisits comuns per a la prestació de serveis de navegació aèria, imposa als proveïdors d'aquests serveis el deure de ser capaços de prestar serveis de forma segura, eficaç, continuada i sostenible econòmicament i financerament, i l'obligació d'ajustar-se a un nivell raonable de demanda general en un espai aeri determinat. Igualment, la norma disposa que el proveïdor ha d'establir i gestionar la seva organització d'acord amb una estructura que doni suport a una prestació segura, eficaç i continuada dels serveis.

De la mateixa manera, la necessitat de reduir els costos del sistema de navegació aèria esdevé més urgent, si és possible, després de la recent adopció del Reglament 1070/2009/CE, de 21 d'octubre, que modifica el primer paquet reglamentari del Cel únic europeu i pel qual s'estableix un sistema d'avaluació del rendiment dels proveïdors de serveis de navegació aèria. EUROCONTROL ja ha assenyalat que l'actual situació d'AENA, particularment en matèria de cost-eficiència, dona uns resultats tan allunyats de la mitjana europea que impossibiliten, en el cas que es mantingui invariada, l'assoliment dels objectius que la Comissió Europea fixarà per a la xarxa de gestió del trànsit aeri a partir de 2011, amb les indesitjables conseqüències que això ocasionarà no només per a Espanya, sinó per a tota la xarxa europea atesa la importància del nostre país en el trànsit aeri continental.

Posada de manifest aquesta situació a l'entitat pública, AENA ha argumentat que, malgrat els seus constants intents de solucionar les deficiències advertides per mitjà de la negociació col·lectiva, aquesta via ha resultat infructuosa.

En efecte, des del 31 de desembre de 2004, data en què va finalitzar la vigència del conveni col·lectiu de controladors de trànsit aeri, AENA ha intentat reiteradament modificar la situació descrita, i ha orientat les seves propostes dins de la negociació col·lectiva, entre

d'altres aspectes, a la garantia de la continuïtat del servei, mitjançant la recuperació de la capacitat d'organització de la feina, a l'increment de la productivitat, i a l'ajust dels seus costos per aproximar-los a l'entorn europeu. A aquest efecte, ha mantingut amb la representació dels controladors, la Unió Sindical de Controladors Aeris (USCA), seixanta-cinc reunions de la taula negociadora per al II conveni col·lectiu. Davant de les deu propostes presentades per AENA, totes basades en els objectius derivats de la normativa del Cel únic europeu, USCA tan sols ha formulat sis propostes, l'última de les quals, presentada el 28 de gener de 2010, és una proposta de conveni col·lectiu completa que, resumidament, planteja condicions que no suposen una reducció del cost actual, inclou mesures que incrementen la productivitat però que s'acompanyen de la proposta simultània de nous conceptes retributius, no incorpora modificacions relatives als aspectes organitzatius i de gestió que el I conveni col·lectiu va conferir als controladors, i proposa l'increment d'altres prestacions i la millora de les condicions d'accés a la jubilació. Aquesta circumstància, unida a l'ampli període de temps transcorregut, cinc anys, posen de manifest que la via negociadora no resulta per si sola suficient per subvenir al canvi que demana sense més demora la realitat del mercat aeri internacional i dels serveis de navegació aèria en el context europeu.

La garantia de la seguretat i continuïtat en la prestació de serveis de trànsit aeri, la viabilitat econòmica del nostre sistema de navegació aèria en el marc europeu, així com el compliment dels requisits imposats pels reglaments comunitaris sobre Cel únic europeu, exigeixen que s'adoptin mesures immediates i urgents en relació amb l'entitat pública AENA. És necessari que l'ens públic, en primer lloc, recuperi el poder d'organització i direcció de la seva activitat i, en segon lloc, pugui exigir al seu personal de control que realitzi les hores de treball que actualment està realitzant, i les retribueixi de conformitat amb la seva autèntica naturalesa, és a dir, com a hores ordinàries de treball.

A més de tot el que s'ha exposat anteriorment, la Direcció General d'Aviació Civil ha posat de manifest que, si bé les mesures anteriors són essencials per garantir la continuïtat i sostenibilitat del nostre sistema de navegació, el nou marc regulador europeu i l'evolució dels serveis de trànsit aeri exigeixen una reestructuració del nostre actual sistema de navegació aèria, que el doti d'estabilitat i garanties de futur.

D'una banda, AENA presta serveis de control en aeròdroms d'escàs volum de trànsit en els quals és factible que el trànsit aeri es realitzi mitjançant els denominats serveis d'informació de vol d'aeròdrom (AFIS), tal com té establert l'Organització Internacional d'Aviació Civil (OACI). Aquests serveis d'informació de vol, com que no requereixen controladors de trànsit aeri, són molt més eficients econòmicament i igualment segurs.

D'altra banda, tal com exigeixen els reglaments de Cel únic europeu, és necessari permetre que altres proveïdors de serveis, degudament certificats per una autoritat europea de supervisió, puguin prestar serveis de control de trànsit aeri en els nostres aeròdroms. Amb això, a més de complir els requisits comunitaris, s'introdueix la competència en aquest sector, la qual cosa, necessàriament, ha de produir una millora en les condicions tècniques i econòmiques en les quals es presten aquests serveis.

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

És, per tant, voluntat del Govern garantir i potenciar la prestació de serveis de navegació aèria en ruta per part d'AENA, atesa la seva destacada presència en diverses iniciatives del Cel únic europeu, com el projecte Galileu o el programa SESAR. Per contra, es considera necessari per a la sostenibilitat del nostre sistema permetre l'entrada de nous proveïdors de serveis en el control de trànsit aeri que es porta a terme en els aeròdroms.

Finalment, s'ha de tenir en consideració que la reestructuració del nostre sistema de navegació aèria obliga AENA a anar adaptant-se al nou marc jurídic, adaptació que

forçosament ha de ser progressiva i ordenada per tal de garantir la seguretat i continuïtat en la prestació dels serveis de trànsit aeri.

II

En virtut de tot el que s'ha exposat, és necessari i urgent adoptar les mesures imprescindibles que possibilitin, d'una banda, l'obertura de la prestació de serveis de navegació aèria a nous proveïdors certificats i, d'una altra, la modificació transitòria de certes condicions laborals dels controladors d'AENA per garantir que l'entitat, mentre continuï sent el proveïdor únic de serveis, sigui capaç de prestar-los de forma segura, eficaç, continuada i econòmicament sostenible, en tot el seu àmbit de competència.

Començant pel primer bloc de mesures que conté aquest Reial decret llei, l'obertura a nous proveïdors certificats de serveis de navegació aèria, s'introdueixen un conjunt de disposicions reguladores d'aspectes essencials de la prestació d'aquests serveis aplicables al sector en conjunt. Així, en primer lloc, es declara la competència del Ministeri de Foment per designar els nous proveïdors de serveis, sempre que estiguin degudament certificats per una autoritat nacional de supervisió d'un Estat membre de la Unió Europea. En el cas concret dels serveis de trànsit aeri d'aeròdrom, la designació s'ha d'efectuar a sol·licitud del gestor aeroportuari, que l'ha de cursar amb plena autonomia de decisió en funció de les característiques tècniques i econòmiques de l'aeroport i la normativa aplicable.

Així mateix, s'imposa, com a element essencial de la prestació dels serveis de trànsit aeri, l'obligació de tots els proveïdors de garantir-ne la realització de forma segura, eficaç, continuada i econòmicament i financerament sostenible. Conseqüentment, com a contrapartida necessària d'aquesta obligació, assegurant amb això que els proveïdors de serveis la puguin complir, se'ls atribueixen en exclusiva i amb caràcter indisponible les facultats d'organització, planificació, direcció, gestió, supervisió i control de la seva prestació.

Seguidament, i ja que la seguretat és un dels objectius clau en la prestació dels serveis de trànsit aeri, és necessari establir determinades regles relatives al temps d'activitat i descans del personal dedicat al control del trànsit aeri. No obstant això, s'han de complementar les dites regles mitjançant el desplegament reglamentari, i la negociació prèvia amb els sindicats més representatius a nivell estatal, per la qual cosa la disposició final tercera habilita el Govern perquè, mitjançant un Reial decret, reguli els aspectes esmentats.

La importància que té el compliment pel proveïdor de l'obligació d'assegurar la prestació dels serveis de trànsit aeri de manera segura, eficaç, continuada i econòmicament sostenible exigeix establir un règim sever d'incompliments que inclogui no només els proveïdors del servei, sinó també el seu personal. En particular, es tipifiquen com a molt greus els incompliments atribuïbles al proveïdor que impedeixin o menyscabin la seguretat o la continuïtat en la prestació dels serveis, alhora que es considera com a causa d'acomiadament disciplinari qualsevol actuació del seu personal que afecti negativament la seguretat o menyscabi de forma greu o reiterada l'eficàcia o la continuïtat del servei.

Aquestes mesures es completen amb les que conté la disposició addicional segona que ordena el procés a través del qual han d'entrar nous proveïdors de trànsit aeri al mercat espanyol. Aquest procés s'inicia amb la implantació immediata, amb els corresponents estudis de seguretat previs, de serveis d'informació de vol d'aeròdrom (AFIS) en els de menys volum de trànsit, i ha de culminar amb la selecció, en funció de les característiques de l'aeròdrom i dels estudis de seguretat pertinents, dels nous proveïdors per als altres que es determinin per ordre del Ministeri de Foment.

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

El segon bloc de mesures comporta una modificació transitòria de certes condicions laborals dels controladors d'AENA per garantir la seva capacitat de prestació segura, suficient i continuada dels serveis de control de trànsit aeri, mentre s'implementi la reforma i continuï sent el proveïdor únic o majoritari d'aquests serveis. En aquest sentit, s'imposen exclusivament les modificacions que resulten inexcusables per assegurar que AENA sigui capaç de complir les seves obligacions com a proveïdor d'aquests serveis i pel temps mínim imprescindible.

Així, es disposa que, durant el termini de tres anys des de l'entrada en vigor del present Reial decret llei, queda suspès el dret a obtenir la llicència especial retribuïda i, consegüentment, no s'ha de produir cap nova incorporació, hagi estat sol·licitada o no a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, a l'esmentada situació, que permet als controladors deixar de treballar una vegada complerts els cinquanta-dos anys d'edat i continuar percebent el salari ordinari fix fins a arribar a l'edat de jubilació, sense que aquest privilegi estigui condicionat a les necessitats del servei, ni subjecte a la conformitat de l'ocupador. La negació de noves incorporacions a una situació tan singular durant el termini de tres anys des de l'entrada en vigor del present Reial decret llei és del tot imprescindible perquè AENA pugui seguir disposant d'un nombre suficient de controladors per complir les seves obligacions com a proveïdor d'aquests serveis, mentre conclou el procés de reforma adreçat a l'obertura de la prestació de serveis de navegació aèria a nous proveïdors certificats. És més, si no s'impedeix temporalment la sortida dels controladors d'AENA cap a la situació esmentada de llicència especial retribuïda, es posaria en greu risc la continuïtat i seguretat de la prestació dels serveis de trànsit aeri i amb aquesta la viabilitat del conjunt de les mesures que estableix el present Reial decret llei.

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

Doncs bé, amb la finalitat igualment d'assegurar la sostenibilitat i la continuïtat de la prestació dels serveis, s'estableix que tots els empleats públics que porten a terme funcions de control de trànsit aeri al servei d'AENA han de realitzar de manera inexcusable la jornada necessària per garantir l'esmentada continuïtat i sostenibilitat. A aquests efectes, es disposa que la jornada màxima necessària és la mitjana de l'efectivament realitzada pels controladors de trànsit aeri al servei d'AENA durant l'any 2009, que, com s'ha indicat, va ascendir, inclòs el temps de descans durant la jornada i les guàrdies localitzades, a 1.750 hores.

Finalment, i amb idèntic fonament al que s'ha exposat respecte de les mesures anteriors es faculta AENA, mentre no s'acordi i es publiqui un nou conveni col·lectiu, per acordar el desplaçament temporal dels seus treballadors fora del centre de treball de conformitat amb el que assenyala l'Estatut dels treballadors, si bé amb certes limitacions o garanties per als empleats públics afectats per aquestes mesures. També es faculta l'ens públic per canviar la jornada per necessitats del servei o per la variació dels horaris operatius de les dependències i modificar l'hora d'entrada d'un torn al centre de treball. Els períodes de gaudi de permisos, vacances i llicències s'han d'acomodar en tot cas a les necessitats del servei, tal com es dona amb caràcter general a totes les empreses i, finalment, resulta necessari que sigui l'ocupador i no l'empleat qui constati la possible falta d'adaptació d'un controlador a les modificacions tècniques o tecnològiques del seu lloc de treball, als efectes que siguin procedents, com és, singularment, el seu pas a funcions no operatives de control de trànsit aeri.

La modificació transitòria de les condicions laborals dels controladors d'AENA que s'acaba d'exposar i que és la mínima i imprescindible per garantir els objectius que persegueix el present Reial decret llei, no és possible ni en el marc del l conveni col·lectiu dels controladors d'AENA, ni en el marc de l'article 41 de l'Estatut dels treballadors. En efecte, si bé aquest precepte faculta la direcció de l'empresa per acordar les modificacions quan existeixin provades raons econòmiques, tècniques, organitzatives o de producció, amb l'esgotament previ d'un període de consultes amb els representants legals dels

treballadors, el conveni col·lectiu dels controladors d'AENA exigeix a aquests efectes obtenir l'acord exprés de l'organització sindical. Doncs bé, en vista de la ruptura del procés negociador el dia 2 passat, ja no hi ha cap dubte sobre la impossibilitat de la via negociadora per arribar a aquest objectiu.

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

Així mateix, es faculta l'esmentada Agència per certificar nous proveïdors de serveis de trànsit aeri de conformitat amb els reglaments comunitaris, utilitzant un procediment preferent i simplificat, i per certificar com a proveïdors de formació d'informació de vol els actuals proveïdors de formació de control de trànsit aeri, així com per convalidar els cursos de formació que hagin impartit ajustant-se a la normativa comunitària.

El conjunt de les mesures exposades no obsta per a la viabilitat de totes les altres que ja estan previstes a l'ordenament jurídic i que es puguin considerar d'aplicació necessària, entre d'altres, la que estableix l'article 4.4 a) de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria.

Finalment, s'ha de subratllar l'efecte que en l'economia nacional tenen les mesures que preveu aquest Reial decret llei en relació amb la situació de crisi que viu la nostra economia. Així, s'ha d'esmentar que l'objectiu immediat que persegueixen les mesures que s'estableixen en aquesta norma, la garantia de la prestació segura, eficaç, continuada i econòmicament sostenible dels serveis de trànsit aeri, respon, al seu torn, a un objectiu més ampli que és la garantia del funcionament adequat del sector aeroportuari que, pel seu caràcter dinamitzador, és essencial per al desenvolupament i funcionament de la resta dels sectors productius i, especialment, del sector turístic. No es pot oblidar que la gestió adequada dels aeròdroms està directament condicionada per la del trànsit aeri, ja que la ineficiència dels sistemes de trànsit aeri afecta de manera immediata la capacitat aeroportuària, l'import de les taxes de navegació aèria, els costos suportats per les companyies aèries i, finalment, el preu que paguen els passatgers per volar en les companyies esmentades. És més, s'ha de destacar que, com a objectiu ulterior, no per això menys important, hi ha la garantia del dret fonamental a la lliure circulació dels ciutadans, que no es pot veure menyscabat per les disfuncionalitats i rigideses d'un model concret de prestació de serveis de navegació aèria com l'existent a AENA al moment de l'aprovació d'aquest Reial decret llei.

III

La mesures que estableix el present Reial decret llei són les mínimes imprescindibles i tenen una relació directa i congruent amb la situació que es tracta d'afrontar i amb la consecució dels objectius governamentals que han quedat exposats anteriorment.

La implantació d'aquestes mesures ha de ser urgent i immediata a causa de la greu situació en què actualment es troba AENA a l'hora de garantir la continuïtat i la sostenibilitat econòmica i financera d'un servei tan essencial per a la nostra societat com són els serveis de trànsit aeri.

En aquest sentit, AENA ha posat de manifest que el venciment dels pactes extraestatutaris de prolongació de jornada l'1 d'abril de 2010 i, en conseqüència, l'aplicació de les condicions sociolaborals que estableix el I conveni col·lectiu a partir de la data esmentada, amb una jornada laboral obligatòria de només 1.200 hores, faria necessària una reducció global de totes les operacions de transport aeri equivalent al 40% de la demanda prevista. La situació seria especialment crítica en entorns insulars, en els quals no es disposa de mitjans alternatius de comunicació, amb reduccions superiors al 50%.

Aquestes mesures han de ser adoptades, a més, amb urgència, ja que, per les seves característiques i pel context jurídic i fàctic en què han de ser aplicades, requereixen una acció normativa immediata, que s'ha d'emprendre necessàriament en un termini més breu que el propi de la tramitació parlamentària dels projectes de llei, tot això sense perjudici que el present Reial decret llei pugui ser tramitat, si s'escau, com a llei ordinària pel procediment d'urgència.

En efecte, atesa la ruptura de la negociació del conveni col·lectiu ja meritada i, en conseqüència, la impossibilitat que amb una jornada fixada per als controladors en mil dues-cents hores anuals es puguin atendre les necessitats del trànsit aeri, és absolutament inajornable imposar, bé que de forma transitòria, unes regles que garanteixin la suficiència dels mitjans d'AENA durant els temps que es requereixen per ultimar el procés d'obertura de la prestació dels serveis de trànsit aeri a nous proveïdors.

No es pot desconèixer que la modificació del règim jurídic vigent que s'emprèn, si es conegués amb anticipació, podria generar l'efecte indesitjat de provocar conductes que podrien posar en greu risc l'eficàcia de la mateixa reforma, ateses les capacitats de pressió absolutament exorbitants adquirides pels controladors aeris a través de la negociació col·lectiva que ja han estat descrites.

D'acord amb tot això, i en ús de l'autorització concedida per l'article 86 de la Constitució espanyola, a proposta del ministre de Foment, amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 5 de febrer de 2010,

DISPOSO:

Article 1. *Designació de proveïdors civils de servei de trànsit aeri.*

1. Els serveis de trànsit aeri de control d'àrea i control d'aproximació, així com els d'informació de vol, d'alerta i d'assessorament associats als volums d'espai aeri en els quals es presten aquests serveis, els continua prestant directament l'entitat pública empresarial Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), com a entitat designada per a l'esmentada funció.

2. Correspon al Ministeri de Foment designar, dins de blocs específics d'espai aeri, proveïdors civils de serveis de trànsit aeri d'aeròdrom degudament certificats per una autoritat nacional de supervisió de la Unió Europea. La resolució de designació ha d'especificar els requisits tècnics que el proveïdor de serveis ha de complir per iniciar l'activitat d'acord amb la normativa comunitària.

3. La designació del proveïdor de serveis de trànsit aeri d'aeròdrom pel Ministeri de Foment s'ha de fer a proposta del gestor aeroportuari. La proposta ha de concretar el tipus de serveis de trànsit aeri que sol·licita per a l'aeròdrom, d'acord amb les seves característiques tècniques, econòmiques i la normativa aplicable, així com, si s'escau, l'empresa o entitat proveïdora.

La proposta del gestor aeroportuari forma part del seu poder d'organització, sense que en cap cas tinguin caràcter vinculant per a aquell ni els informes que hagin d'acompanyar la seva proposta, ni els acords o pactes que l'hagin de precedir, sigui quina sigui la norma que els va establir o els exigeixi.

4. Les tasques que no siguin pròpiament de trànsit aeri, com la direcció de plataforma, pot realitzar-les directament el gestor aeroportuari o encomanar-les als proveïdors civils de serveis de trànsit aeri d'aeròdrom.

Article 2. *Garantia en la prestació de serveis de trànsit aeri.*

1. El proveïdor civil de serveis de trànsit aeri designat per a un bloc específic d'espai aeri està obligat a garantir la prestació segura, eficaç, continuada i sostenible econòmicament i finançament dels serveis esmentats, que no pot ser reduïda o suspesa sense l'autorització prèvia de l'autoritat competent.

L'obligació que estableix el paràgraf anterior comprèn, així mateix, l'obligació d'assegurar l'adequada coordinació tècnica i operativa amb altres proveïdors de serveis

de trànsit aeri i la posada a disposició dels proveïdors esmentats de la informació necessària per identificar els moviments de les aeronaus a l'espai aeri sota la seva responsabilitat.

2. Correspon en exclusiva al proveïdor civil de serveis de trànsit aeri l'organització, planificació, direcció, gestió, supervisió i control de la prestació dels serveis esmentats.

A aquest efecte, el proveïdor civil de serveis queda facultat per adoptar les mesures que en cada cas siguin necessàries i, entre d'altres, les següents:

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

b) Determinar les instal·lacions, serveis tècnics i personal necessari per a la prestació adequada dels serveis de trànsit aeri.

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

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

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

f) Vigilar i controlar la feina realitzada pel seu personal i imposar les sancions adequades en cas d'incompliment.

3. Les facultats esmentades en el present article són indisponibles per al proveïdor civil de serveis de trànsit aeri. En aquest sentit, cap lloc de treball o òrgan no pot tenir atribuïda o exercir cap funció que limiti o menyscabi l'exercici de les dites facultats.

La disposició de forma voluntària per part del proveïdor de serveis d'aquestes facultats determina la revocació de la designació obtinguda de conformitat amb el que disposa l'apartat 2 de l'article 1.

Article 3. *Temps d'activitat i descans dels controladors civils de trànsit aeri.*

Per garantir la prestació segura dels serveis de trànsit aeri i el descans necessari dels controladors civils de trànsit aeri es disposa el següent:

1. La jornada a torns té una durada no superior a dotze hores per servei.

2. El nombre d'hores extraordinàries no és superior a vuitanta l'any, de conformitat amb el que estableix l'Estatut dels treballadors.

3. El temps de descans durant la jornada és un vint-i-cinc per cent del temps de durada de la jornada diürna i un trenta-tres per cent de la durada de la jornada nocturna. No obstant això, a les torres de control monoposició els controladors tenen un descans d'una hora per servei.

Article 4. *Incompliments.*

1. L'incompliment pel proveïdor civil de serveis de trànsit aeri de les obligacions que estableix aquest Reial decret llei se sanciona de conformitat amb la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria. Les infraccions es consideren molt greus quan l'incompliment hagi impedit o menyscabat la seguretat o la continuïtat en la prestació dels serveis esmentats.

2. Els incompliments del personal al servei del proveïdor civil de serveis de trànsit aeri es qualifiquen de molt greus quan afectin negativament la seguretat o menyscabin de forma greu o reiterada l'eficàcia o la continuïtat de la prestació dels serveis, i donen lloc a les sancions que determina la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, i a les responsabilitats civils que siguin procedents.

Així mateix, aquestes conductes són causa d'acomiadament disciplinari per part del proveïdor de serveis de trànsit aeri. Si el proveïdor de serveis ha de tramitar un expedient previ a l'acomiadament disciplinari, l'acord d'incoació pot disposar la suspensió provisional de feina i sou del treballador afectat.

Disposició addicional primera. *Mesures extraordinàries.*

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

a) Aprovar de manera immediata, d'acord amb la normativa comunitària aplicable, els plans de formació que siguin necessaris per facilitar l'obtenció de les llicències, habilitacions i anotacions d'unitat de controladors de trànsit aeri que es requereixin. Aquests plans han de preveure expressament la convalidació dels coneixements i experiència del personal tècnic aeronàutic, com ara pilots o controladors.

b) Certificar nous proveïdors de serveis de trànsit aeri de conformitat amb els reglaments comunitaris, utilitzant un procediment preferent i simplificat.

c) Certificar com a proveïdors de formació de serveis d'informació de vol d'aeròdrom (AFIS) els actuals proveïdors de formació de control de trànsit aeri i convalidar els cursos de formació que hagin impartit ajustant-se a la normativa comunitària.

2. L'entitat pública empresarial Aeroports Espanyols i Navegació Aèria i el personal al seu servei han de facilitar l'aplicació immediata del que preveu l'article 4.4.a) de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de seguretat aèria, sense que cap lloc de treball, òrgan directiu o organització en pugui dificultar o impedir l'efectivitat. L'incompliment d'aquesta obligació se sanciona de conformitat amb el que disposa l'article 4 del present Reial decret llei, sense perjudici de les altres responsabilitats civils o penals que puguin correspondre.

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

1. En els aeròdroms gestionats per AENA els serveis de trànsit aeri poden ser prestats per aquesta entitat o per qualsevol altre proveïdor de serveis de trànsit aeri degudament certificat per una autoritat nacional de supervisió de la Unió Europea.

2. En els dos mesos següents a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, AENA ha de presentar al Ministeri de Foment els estudis de seguretat que permetin identificar en quins aeròdroms dels que gestiona es comença a prestar el servei de trànsit aeri sota la modalitat de servei d'informació de vol d'aeròdrom (AFIS). El Ministeri de Foment ha de determinar mitjançant una ordre en quins aeròdroms es presta l'esmentat servei d'informació de vol.

En el termini que estableixin les ordres esmentades, AENA, d'acord amb la Llei 31/2007, de 30 d'octubre, ha d'iniciar els procediments per a la selecció dels corresponents proveïdors civils de serveis d'informació de vol d'aeròdrom.

3. Per als aeròdroms que es determinin per ordre del Ministeri de Foment i en el termini que aquestes estableixin, AENA igualment ha d'iniciar els procediments per a la selecció de nous proveïdors civils de serveis de trànsit aeri d'aeròdrom. En funció de les característiques de l'aeròdrom i dels estudis de seguretat pertinents, aquests serveis es poden prestar sota la modalitat de control, informació de vol, o totes dues, segons determinin les ordres ministerials esmentades.

4. Els controladors de trànsit aeri que prestaven els seus serveis per a AENA a les dependències a les quals es refereixen els paràgrafs precedents, quan s'iniciï la prestació del servei pels nous proveïdors de serveis de trànsit aeri, poden optar entre acceptar el lloc de treball que els ha d'oferir AENA o donar per extingit el seu contracte de treball, amb el dret a percebre, en aquest últim cas, les indemnitzacions que siguin procedents.

5. Als aeròdroms als quals es refereixen els apartats 2 i 3 de la present disposició AENA continua prestant els serveis de control de trànsit aeri fins que es produeixi l'inici efectiu de la prestació de serveis pels nous proveïdors.

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

1. La societat estatal Servicios y Estudios para la Navegación Aérea y la Seguridad Aeronáutica, SA, com a actual proveïdor de formació de trànsit aeri, ha de presentar a l'Agència Estatal de Seguretat Aèria els plans de formació que siguin necessaris per dotar el sistema del personal requerit per portar a efecte les disposicions que conté el present Reial decret llei.

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

Tots els plans de formació han de preveure expressament la convalidació dels coneixements i experiència del personal tècnic aeronàutic, com ara pilots o controladors.

2. Els restants proveïdors civils de formació inicial poden presentar així mateix els plans de formació que considerin oportuns una vegada hagin estat degudament certificats com a proveïdors civils de formació. Aquests plans poden preveure la convalidació dels coneixements i experiència del personal tècnic aeronàutic, com ara pilots o controladors.

Disposició transitòria primera. *Mesures transitòries en relació amb l'actual prestador de serveis de trànsit aeri.*

Per garantir la seguretat, eficàcia, continuïtat i sostenibilitat econòmica de la prestació dels serveis de trànsit aeri i mentre es produeix l'obertura del mercat a nous proveïdors de serveis, a més de la resta de previsions d'aquest Reial decret llei, són aplicables al règim dels controladors civils de trànsit aeri al servei d'AENA les disposicions següents:

1. Fins que transcorrin tres anys des de l'entrada en vigor del present Reial decret llei:

a) Queda suspès el dret a obtenir la llicència especial retribuïda, i no es pot produir cap nova incorporació, hagi estat sol·licitada o no, a l'esmentada situació.

b) Mentre no es porti a efecte el que assenyala la disposició final tercera, tots els empleats públics que exerceixin funcions de control de trànsit aeri al servei d'AENA han de realitzar de manera inexcusable la jornada necessària per garantir la continuïtat i sostenibilitat dels serveis esmentats.

A aquests efectes, la jornada no pot superar la mitjana de l'efectivament realitzada pels controladors de trànsit aeri al servei d'AENA durant l'any 2009, que va ser de 1.750 hores, inclosos els períodes de descans durant la jornada, les guàrdies localitzades i els temps requerits per cobrir possibles incidències.

2. En els trenta dies naturals següents a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei AENA ha de substituir els torns de servei ja establerts per una nova programació ajustada al que disposa aquesta norma. La nova programació s'ha de publicar en els centres de treball corresponents, i es mantenen mentrestant com a obligatoris els torns publicats.

3. Des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei, i mentre no s'acordi i es publiqui un nou conveni col·lectiu, AENA queda facultada per:

a) Acordar el desplaçament temporal dels seus treballadors fora del centre de treball de conformitat amb el que disposa l'article 40 de l'Estatut dels treballadors, sempre que això sigui necessari per assegurar la seguretat i la continuïtat de la prestació del servei, per un període màxim d'un any i sense perjudici del dret a la percepció de les indemnitzacions per causa del desplaçament que siguin procedents.

b) Canviar la jornada per necessitats del servei o per la variació dels horaris operatius de la dependència, així com modificar l'hora d'entrada d'un torn en un centre de treball, de fins a una hora, sempre que no passin de dues les vegades que es faci en un any natural.

c) Aprovar i publicar els torns per mesos naturals i amb una antelació de deu dies.

d) Acomodar a les necessitats derivades de l'obligació de garantir la seguretat, eficàcia i continuïtat de la prestació del servei els períodes de gaudi de permisos, vacances i llicències, que queden subjectes a l'autorització prèvia d'AENA.

e) Constatar la possible falta d'adaptació d'un controlador a les modificacions tècniques o tecnològiques del seu lloc de treball, als efectes que escaiguin, com, singularment, el seu pas a funcions no operatives de control de trànsit aeri, que queda condicionada a la conformitat de l'entitat pública empresarial.

4. Així mateix, des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret llei AENA pot contractar nous controladors de trànsit aeri sota qualsevol de les modalitats que preveu l'Estatut dels treballadors.

Disposició transitòria segona. *Supervisió per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria.*

Durant els tres anys següents a l'entrada en vigor del present Reial decret llei, i sense perjudici de les funcions d'inspecció i supervisió que legalment té atribuïdes l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, aquesta agència ha de supervisar de forma permanent el seu grau de compliment per AENA.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions que s'oposin al que disposa el present Reial decret llei, el contradiguin o hi siguin incompatibles.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Aquest Reial decret llei es dicta a l'empara de la competència exclusiva que atribueix a l'Estat l'article 149.1.20a i 149.1.7a de la Constitució, en matèria de control de l'espai aeri, trànsit i transport aeri i en matèria de legislació laboral.

Disposició final segona. *Adequació de les taxes de navegació aèria.*

1. Durant els anys 2010 a 2012 AENA ha de proposar una reducció progressiva de la taxa de ruta de forma que aquesta pugui quedar establerta per a l'any 2013 en la mitjana que resulti aplicable als cinc principals proveïdors de serveis europeus.

2. El Govern ha d'incloure en el projecte de Llei de pressupostos generals de l'Estat per als anys 2011 i 2012 les previsions pertinents de reducció de la taxa d'aproximació congruents amb l'eliminació del seu dèficit i amb l'objectiu de l'equiparació a la mitjana dels cinc grans països de la Unió Europea.

Disposició final tercera. *Desplegament reglamentari del temps d'activitat i descans en el sector dels serveis de trànsit aeri.*

Mitjançant un reial decret i amb la consulta prèvia als sindicats més representatius a nivell estatal, s'ha de regular el temps d'activitat i descans dels controladors de trànsit aeri.

Després de l'entrada en vigor del reial decret a què es refereix l'apartat anterior, tots els proveïdors de serveis de trànsit aeri designats pel Ministeri de Foment, inclòs l'ens públic Aeroports Espanyols i Navegació Aèria, han d'ajustar el temps d'activitat i descans del personal al seu servei al que estableixi la norma esmentada.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

El present Reial decret llei entra en vigor el mateix dia de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 5 de febrer de 2010.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,
JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO