

## I. DISPOSICIONS GENERALS

### CAP DE L'ESTAT

- 1916** *Reial Decret Llei 1/2010, de 5 de febrer, pel qual es regula la prestació de servicis de trànsit aeri, s'establixen les obligacions dels proveïdors civils dels dits servicis i es fixen determinades condicions laborals per als controladors civils de trànsit aeri.*

I

L'anàlisi de la manera en què exercix la funció de proveïdor de servicis de trànsit aeri l'entitat pública empresarial Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), actual i únic proveïdor dels servicis esmentats, dut a terme recentment tant per la Direcció General d'Aviació Civil com per l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, ha desvelat una sèrie d'importants deficiències organitzatives i falta d'eficiència econòmica en l'ens públic que evidencien les clares dificultats que té actualment AENA per a garantir tant la continuïtat en la prestació dels servicis de trànsit aeri com la seua 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 este centre directiu indiquen una gradual desviació de les magnituds econòmiques d'AENA, que es tradueix en un continu increment dels costos de prestació del servici, en una baixa productivitat per controlador i en l'increment desmesurat dels costos d'estos empleats públics en comparació amb la resta de 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 seua banda, la Intervenció General de l'Administració de l'Estat posa de manifest des de l'any 2002, en els successius informes d'auditoria de comptes, que els increments retributius dels controladors al servici d'AENA es fan sense les preceptives autoritzacions. Concretament, en l'informe corresponent a l'exercici 2008, la Intervenció General afirma que «la retribució mitjana real per controlador va ser l'any 2007 de 304.874 euros, i excedix en 210.316 euros la que resultaria d'actualitzar amb els corresponents IPC anuals la retribució de 1999 (...). En els últims exercicis, estos increments estan incidint significativament en les tarifes de ruta, que l'any 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 de pagar com a hores «d'ampliació laboral», el valor de les quals és de 2,65 vegades el de l'hora ordinària, una quantitat d'hores que, si bé forma part de la seua 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 sigut incorporades al conveni col·lectiu ni han sigut autoritzades d'acord amb el que preveuen les lleis de pressupostos generals de l'Estat de cada any.

Pel que fa a este tema, cal indicar que els controladors de trànsit aeri al servici d'AENA són empleats públics que presten un servici 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 dicte per a la regulació de la prestació dels dits servicis. Al mateix temps, la naturalesa juridicopública de la seua relació laboral determina que els seus acords col·lectius s'hagen d'ajustar als principis i a les regles que figuren en l'Estatut Bàsic de l'Empleat Públic i al que es disposa, pel que fa a les seues retribucions, en les lleis de pressupostos de cada any, que condicionen la subscripció de convenis, pactes o instruments semblants dels quals es deriven increments retributius a l'existència d'informe previ i favorable del Ministeri d'Economia i Hisenda.

Per conveni col·lectiu, els controladors al servici d'AENA tan sols estan obligats a fer 1.200 hores ordinàries de treball, que són clarament insuficients per a la dimensió del

nostre sistema de navegació aèria. La resta d'hores necessàries per a garantir la continuïtat en la prestació del servei, amb una mitjana de 600 hores per controlador, les fan, habitualment i de manera programada, els mateixos controladors amb tres mesos d'antelació, de manera que, en la pràctica, treballen unes 1.800 hores de mitjana, de les quals entre un 33 i un 57 per cent són de descans. A més, les esmentades 600 hores tenen artificialment la condició de voluntàries i s'abonen irregularment a preu molt més alt del que es preveu en l'Estatut dels Treballadors per a les hores extraordinàries, la qual cosa 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 en 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 reconeguts a estos en el I Conveni col·lectiu professional subscrit l'any 1999. D'esta manera, són els mateixos controladors al servei d'AENA, i no l'entitat, els qui decidixen aspectes essencials per al seu funcionament, que minven decisivament la seua 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 seues instal·lacions i serveis tècnics, o la fixació del personal necessari per a la prestació dels serveis, amb la facultat inherent d'organització dels 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 al complir els cinquanta-dos anys. Esta llicència permet al treballador deixar de treballar cobrant el salari ordinari fix, i encara que això pertorbe greument la continuïtat i la sostenibilitat del servei.

Considerant tot el que s'ha dit anteriorment, la Direcció General d'Aviació Civil arriba a la conclusió que actualment AENA, tant pel que fa a la seua organització, poder de direcció i jornades de treball com pel que fa als costos de navegació aèria que genera, té serioses dificultats per a complir els reglaments comunitaris del Cel Únic Europeu.

En este sentit, el Reglament 2096/2005/CE, de 20 de desembre, pel qual s'establixen requisits comuns per a la prestació de serveis de navegació aèria, imposa als proveïdors dels dits serveis el deure de ser capaços de prestar serveis de manera segura, eficaç, continuada i sostenible econòmicament i financerament, de manera que s'ha d'ajustar a un nivell raonable de demanda general en un espai aeri determinat. Igualment, la norma esmentada disposa que el proveïdor establirà i gestionarà la seua organització d'acord amb una estructura que protegisca 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 apressant, 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'establix 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, presenta uns resultats tan allunyats de la mitjana europea que impossibiliten, en cas de romandre sense canvis, l'èxit 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 solament per a Espanya sinó per a tota la xarxa europea donada la importància del nostre país en el trànsit aeri continental.

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

En efecte, des de 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 la modificació de la situació descrita, de manera que ha orientat les seues propostes dins de la negociació col·lectiva, entre altres aspectes, a la garantia de la continuïtat del servei, per mitjà de la recuperació de la capacitat d'organització del treball, a l'increment de la

productivitat i a l'ajust dels seus costos per a aproximar-los a l'entorn europeu. Amb esta finalitat, ha mantingut amb la representació dels controladors, la Unió Sindical de Controladors Aeris (USCA), seixanta-cinc reunions de la mesa negociadora per al II Conveni col·lectiu. Enfront 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, de manera resumida, planteja condicions que no suposen una reducció del cost actual, inclou mesures que incrementen la productivitat però que van acompanyades de la proposta simultània de nous conceptes retributius, no incorpora modificacions relatives als aspectes organitzatius i de gestió que el primer 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. Esta 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 a subvindre al canvi que demana sense demora la realitat del mercat aeri internacional i dels servicis de navegació aèria en el context europeu.

La garantia de la seguretat i continuïtat en la prestació de servicis 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 el Cel Únic Europeu, exigixen que s'adopten mesures immediates i urgents en relació amb l'entitat pública AENA. És necessari que l'ens públic, en primer lloc, recupere el poder d'organització i direcció de la seua activitat i, en segon lloc, pugua exigir al seu personal de control que faça les hores de treball que fa actualment, retribuint-les d'acord amb la seua 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 a garantir la continuïtat i la sostenibilitat del nostre sistema de navegació, el nou marc regulador europeu i l'evolució dels servicis de trànsit aeri exigixen una reestructuració del nostre actual sistema de navegació aèria, que li dóna estabilitat i garanties de futur.

D'una banda, AENA presta servicis de control en aeròdroms d'escàs volum de trànsit en què resulta factible que el trànsit aeri es realitze per mitjà dels anomenats servicis d'informació de vol d'aeròdrom (AFIS), tal com té establert l'Organització Internacional d'Aviació Civil (OACI). Estos servicis d'informació de vol, com que no requerixen controladors de trànsit aeri, resulten molt més eficients econòmicament i igualment segurs.

D'altra banda, tal com exigixen els reglaments de Cel Únic Europeu, resulta necessari permetre que altres proveïdors de servicis, degudament certificats per una autoritat europea de supervisió, puguen prestar servicis de control de trànsit aeri en els nostres aeròdroms. Amb això, a més de complir els requisits comunitaris, s'introdueix la competència en este sector, la qual cosa, necessàriament, haurà de produir una millora en les condicions tècniques i econòmiques en les quals es presten estos servicis.

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

És, per tant, voluntat del Govern garantir i potenciar la prestació de servicis de navegació aèria en ruta per part d'AENA, atesa la seua destacada presència en diverses iniciatives del Cel Únic Europeu, com el projecte Galileu o el programa SESAR. Al contrari, es considera necessari per a la sostenibilitat del nostre sistema permetre l'entrada de nous proveïdors de servicis en el control de trànsit aeri que es du a terme als aeròdroms.

Finalment, s'ha de considerar que la reestructuració del nostre sistema de navegació aèria obligarà AENA a adaptar-se al nou marc jurídic, adaptació que forçosament ha de ser progressiva i ordenada a fi de garantir la seguretat i la continuïtat en la prestació dels servicis de trànsit aeri.

## II

D'acord amb tot el que s'ha exposat anteriorment, resulta necessària i urgent l'adopció de les mesures imprescindibles que possibiliten, d'una banda, l'obertura de la prestació de servicis de navegació aèria a nous proveïdors certificats i, d'una altra, la modificació transitòria de certes condicions laborals dels controladors d'AENA per a garantir que la dita entitat, mentres continue sent el proveïdor únic de servicis, siga capaç de prestar-los de manera segura, eficaç, continuada i econòmicament sostenible, en tot el seu àmbit de competència.

Començant pel primer bloc de mesures que conté este reial decret llei, l'obertura a nous proveïdors certificats de servicis de navegació aèria, s'introdueixen un conjunt de disposicions reguladores d'aspectes essencials de la prestació d'estos servicis aplicables al sector en el seu conjunt. Així, en primer lloc, es declara la competència del Ministeri de Foment per a la designació dels nous proveïdors de servicis, sempre que es troben degudament certificats per una autoritat nacional de supervisió d'un Estat membre de la Unió Europea. En el supòsit concret dels servicis de trànsit aeri d'aeròdrom, la designació s'efectuarà a sol·licitud del gestor aeroportuari, que la cursarà 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 servicis de trànsit aeri, l'obligació de tots els proveïdors de garantir la seua realització de manera segura, eficaç, continuada i sostenible econòmicament i financerament. Consegüentment, com a contrapartida necessària de l'esmentada obligació, assegurant amb això que els proveïdors de servicis puguen complir-la, se'ls atribueixen en exclusiva i amb caràcter indisponible les facultats d'organització, planificació, direcció, gestió, supervisió i control de la prestació d'estos servicis.

A continuació, i com que la seguretat és un dels objectius clau en la prestació dels servicis de trànsit aeri, resulta necessari establir determinades regles relatives al temps d'activitat i descans del personal dedicat al control del trànsit aeri. No obstant això, les dites regles han de complementar-se per mitjà del seu desplegament reglamentari, després de la negociació prèvia amb els sindicats més representatius en l'àmbit estatal, per la qual cosa, en la disposició final tercera, s'habilita el Govern perquè, mitjançant un reial decret, regule estos punts.

La importància que té el compliment per part del proveïdor de l'obligació d'assegurar la prestació dels servicis de trànsit aeri de manera segura, eficaç, continuada i econòmicament sostenible exigix establir un règim sever d'incompliments que abasta no solament els proveïdors del servici, sinó també el seu personal. En particular, es tipifiquen com a molt greus els incompliments atribuïbles al proveïdor que impedisquen o menyscaben la seguretat o la continuïtat en la prestació dels servicis, al mateix temps que es considera com a causa d'acomiadament disciplinari qualsevol actuació del seu personal que afecte negativament la seguretat o menyscabe de manera greu o reiterada l'eficàcia o la continuïtat del servici.

Estes mesures es completen amb les que figuren en la disposició addicional segona, que ordena el procés a través del qual entraran nous proveïdors de trànsit aeri en el mercat espanyol. Este procés s'iniciarà amb la implantació immediata, després dels corresponents estudis de seguretat previs, de servicis d'informació de vol d'aeròdrom (AFIS) en aquells de menor volum de trànsit, i culminarà amb la selecció, segons les característiques de l'aeròdrom i dels estudis de seguretat pertinents, dels nous proveïdors per a aquells altres que determinen per orde del Ministeri de Foment.

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

El segon bloc de mesures entranya una modificació transitòria de certes condicions laborals dels controladors d'AENA per a garantir la seua capacitat de prestació segura, suficient i continuada dels servicis de control de trànsit aeri, mentres s'implemente la reforma i continue sent el proveïdor únic o majoritari d'estos servicis. En este sentit, s'imposen exclusivament aquelles modificacions que resulten inexcusables per a assegurar que AENA siga capaç de complir les seues obligacions com a proveïdor d'estos servicis 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 suspés el dret a obtindre la llicència especial retribuïda i, consegüentment, no es produirà cap nova incorporació, haja sigut sol·licitada o no a l'entrada en vigor d'este reial decret llei, a la dita situació, que permet als controladors deixar de treballar una vegada complits els cinquanta-dos anys d'edat i continuar percebent el salari ordinari fix fins a aconseguir l'edat de jubilació, sense que l'esmentat privilegi estiga condicionat a les necessitats del servici, ni subjecte a la conformitat de l'ocupador. La negació de noves incorporacions a tan singular situació durant el termini de tres anys des de l'entrada en vigor del present reial decret llei resulta del tot imprescindible perquè AENA pugua continuar disposant d'un nombre suficient de controladors per a complir les seues obligacions com a proveïdor d'estos servicis, mentres conclou el procés de reforma dirigit a l'obertura de la prestació de servicis de navegació aèria a nous proveïdors certificats. Encara més, si no s'impedix temporalment l'eixida dels controladors d'AENA cap a l'esmentada situació de llicència especial retribuïda, es posaria en greu risc la continuïtat i la seguretat de la prestació dels servicis de trànsit aeri i amb esta la viabilitat del conjunt de les mesures que s'establixen en el present reial decret llei.

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

Doncs bé, amb la finalitat igualment d'assegurar la sostenibilitat i la continuïtat en la prestació dels esmentats servicis, s'establix que tots els empleats públics que exercixen funcions de control de trànsit aeri al servici d'AENA han de realitzar de manera inexcusable la jornada necessària per a garantir la dita continuïtat i sostenibilitat. Amb esta finalitat, es disposa que la jornada màxima necessària és la mitjana de la que han realitzat efectivament els controladors de trànsit aeri al servici d'AENA durant l'any 2009, que, com s'ha indicat, és, incloent-hi el temps de descans durant la jornada i les guàrdies localitzades, de 1.750 hores.

Finalment, i amb idèntic fonament al que s'ha exposat pel que fa a les mesures anteriors, es faculta AENA, fins que no s'acorde i publique un nou conveni col·lectiu, per a acordar el desplaçament temporal dels seus treballadors fora del centre de treball, d'acord amb el que indica l'Estatut dels Treballadors, si bé amb certes limitacions o garanties per als empleats públics afectats per estes mesures. També es faculta l'ens públic per a canviar la jornada per necessitats del servici o per la variació dels horaris operatius de les dependències i modificar l'hora d'entrada d'un torn en el centre de treball. Els períodes de gaudi de permisos, vacances i llicències s'han d'adaptar en tot cas a les necessitats del servici, tal com ocorre amb caràcter general en totes les empreses i, finalment, resulta necessari que siga l'ocupador i no l'empleat qui constate la possible falta d'adaptació d'un controlador a les modificacions tècniques o tecnològiques del seu lloc de treball, als efectes que corresponguen, 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 a garantir els objectius que persegueix el present reial decret llei, no resulta possible ni en el marc del I Conveni col·lectiu dels controladors d'AENA ni en el marc de l'article 41 de l'Estatut dels Treballadors. En efecte, si bé l'esmentat precepte faculta la direcció de l'empresa per a acordar les dites modificacions quan hi haja 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 exigix, a estos efectes,

obtindre l'acord exprés de l'organització sindical. Doncs bé, atesa la ruptura del procés negociador el passat dia 2, ja no hi ha cap dubte sobre la impossibilitat de la via negociadora per a aconseguir este objectiu.

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

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

El conjunt de les mesures exposades no obsta la viabilitat de totes les altres que ja estan previstes en l'ordenament jurídic i que puguen considerar-se de necessària aplicació, entre d'altres, l'establida en l'article 4.4 a) de la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de Seguretat Aèria.

En definitiva, s'ha de subratllar l'efecte que en l'economia nacional tenen les mesures previstes en este reial decret llei en relació amb la situació de crisi per la qual passa la nostra economia. Així, cal mencionar que l'objectiu immediat que persegueixen les mesures que s'establixen en esta norma, la garantia de la prestació segura, eficaç, continuada i econòmicament sostenible dels servicis de trànsit aeri, respon, al seu torn, a un objectiu més ampli, com és la garantia de l'adequat funcionament del sector aeroportuari que, pel seu caràcter dinamitzador, és essencial per al desenrotllament 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, pel fet 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 dites companyies. Més encara, cal destacar que, com a objectiu ulterior, no per això menys important, es troba la garantia del dret fonamental a la lliure circulació dels ciutadans, que no es pot veure menyscabat per les disfuncionalitats i les rigideses d'un concret model de prestació de servicis de navegació aèria com el que hi ha en AENA en el moment de l'aprovació d'este reial decret llei.

### III

La mesures que s'establixen en este reial decret llei són les mínimes imprescindibles i guarden una relació directa i congruent amb la situació que es tracta d'afrontar i amb la consecució dels objectius governamentals que s'han exposat anteriorment.

La implantació d'estes 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 servici tan essencial per a la nostra societat com són els servicis de trànsit aeri.

En este 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 establides en el I Conveni col·lectiu a partir d'esta data, amb una jornada laboral obligatòria de només 1.200 hores, fa necessària una reducció global de totes les operacions de transport aeri equivalent al 40% de la demanda prevista. La situació és especialment crítica en entorns insulars, en els quals no es disposa de mitjans alternatius de comunicació, amb reduccions superiors al 50%.

Estes mesures han de ser adoptades, a més, amb urgència, perquè, per les seues característiques i pel context jurídic i fàctic en què han de ser aplicades, necessiten 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 perjudi que el present real decret llei puga ser tramitat, si és el cas, com a llei ordinària pel procediment d'urgència.

En efecte, atesa la ruptura de la negociació del conveni col·lectiu ja meritada i, per consegüent, la impossibilitat que amb una jornada fixada per als controladors en 1.200 hores anuals es puguen atendre les necessitats del trànsit aeri, resulta totalment inajornable imposar, encara que de manera transitòria, unes regles que garantisquen la suficiència dels mitjans d'AENA durant els temps que faça falta per a ultimar el procés d'obertura de la prestació dels servicis de trànsit aeri a nous proveïdors.

No es pot desconéixer que la modificació del règim jurídic vigent que s'aborda, si es coneix amb anticipació, podria generar l'efecte indesitjat de provocar conductes que podrien posar en greu risc l'eficàcia de la reforma, ateses les capacitats de pressió absolutament exorbitants adquirides pels controladors aeris a través de la negociació col·lectiva que ja han sigut descrites. D'acord amb tot el que s'ha dit anteriorment, i fent 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,

## DECRETE:

### Article 1. *Designació de proveïdors civils de servicis de trànsit aeri.*

1. Els servicis 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 què es presten estos servicis, continuaran prestant-se directament per mitjà de l'entitat pública empresarial Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), com a entitat designada per a la dita funció.

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

3. La designació del proveïdor de servicis de trànsit aeri d'aeròdrom pel Ministeri de Foment es farà a proposta del gestor aeroportuari. La proposta concretarà el tipus de servicis de trànsit aeri que sol·licita per a l'aeròdrom, d'acord amb les seues característiques tècniques, econòmiques i la normativa aplicable, i també, si és el cas, l'empresa o entitat proveïdora.

La proposta del gestor aeroportuari formarà part del seu poder d'organització, sense que en cap cas tinguen caràcter vinculant per a aquell ni els informes que hagen d'acompanyar la seua proposta, ni els acords o pactes que hagen de precedir-la, siga quina siga la norma que els haja establert o els exigisca.

4. Les tasques que no siguen pròpiament de trànsit aeri, com ara la direcció de plataforma, les podrà dur a terme directament el gestor aeroportuari, o este les podrà encomanar als proveïdors civils de servicis de trànsit aeri d'aeròdrom.

### Article 2. *Garantia en la prestació de servicis de trànsit aeri.*

1. El proveïdor civil de servicis 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 financerament dels dits servicis, que no podrà ser reduïda o suspesa sense l'autorització prèvia de l'autoritat competent. L'obligació establida en el paràgraf anterior comprén, així mateix, l'obligació d'assegurar l'adequada coordinació tècnica i operativa amb altres proveïdors de servicis de trànsit aeri i la posada a disposició d'estos proveïdors de la

informació necessària per a identificar els moviments de les aeronaus en l'espai aeri sota la seua responsabilitat.

2. Correspon en exclusiva al proveïdor civil de servicis de trànsit aeri l'organització, planificació, direcció, gestió, supervisió i control de la prestació d'estos servicis.

Amb esta finalitat, l'esmentat proveïdor civil de servicis queda facultat per a adoptar les mesures que en cada cas siguen necessàries i, entre d'altres, les següents:

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

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

c) Determinar la seua organització directiva per mitjà de la identificació i la 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 el treball realitzat pel seu personal i imposar les sancions adequades en cas d'incompliment.

3. Les facultats enumerades en el present article són indisponibles per al proveïdor civil de servicis de trànsit aeri. En este sentit, cap lloc de treball o òrgan podrà tindre atribuïda o exercir cap funció que limite o menyscabe l'exercici de les dites facultats.

La disposició de manera voluntària per part del proveïdor de servicis d'estes facultats determinarà 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 a garantir la prestació segura dels servicis de trànsit aeri i el necessari descans dels controladors civils de trànsit aeri, es disposa el següent:

1. La jornada a torns tindrà una duració no superior a dotze hores per servici.

2. El nombre d'hores extraordinàries no serà superior a huitanta a l'any, de conformitat amb el que estableix l'Estatut dels Treballadors.

3. El temps de descans durant la jornada serà d'un vint-i-cinc per cent del temps de duració de la jornada diürna i d'un trenta-tres per cent de la duració de la jornada nocturna. No obstant això, en les torres de control monoposició, els controladors tindran un descans d'una hora per servici.

### Article 4. *Incompliments.*

1. L'incompliment per part del proveïdor civil de servicis de trànsit aeri de les obligacions establides en este reial decret llei serà sancionat d'acord amb la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de Seguretat Aèria. Les infraccions es consideraran molt greus quan l'incompliment haja impedit o menyscabat la seguretat o la continuïtat en la prestació dels servicis.

2. Els incompliments del personal al servici del proveïdor civil de servicis de trànsit aeri es qualificaran com a molt greus quan afecten negativament la seguretat o menyscaben de manera greu o reiterada l'eficàcia o la continuïtat de la prestació dels servicis, i donaran lloc a les sancions determinades en la Llei 21/2003, de 7 de juliol, de Seguretat Aèria, i a les responsabilitats civils que corresponga.

Així mateix, estes conductes seran causa d'acomiadament disciplinari per part del proveïdor de servicis de trànsit aeri. Si el proveïdor de servicis ha de tramitar un expedient previ a l'acomiadament disciplinari, l'acord d'incoació podrà disposar la suspensió provisional de sou i faena del treballador afectat.



Disposició addicional primera. *Mesures extraordinàries.*

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

a) Aprovar de manera immediata, d'acord amb la normativa comunitària d'aplicació, els plans de formació que calga per a facilitar l'obtenció de les llicències, habilitacions i anotacions d'unitat de controladors de trànsit aeri que siguen necessàries. Estos plans preveuran expressament la convalidació dels coneixements i l'experiència del personal tècnic aeronàutic, com ara pilots o controladors.

b) Certificar nous proveïdors de servicis de trànsit aeri d'acord amb els reglaments comunitaris, emprant un procediment preferent i simplificat.

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

2. L'entitat pública empresarial Aeroports Espanyols i Navegació Aèria i el personal al seu servici hauran 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 pugua dificultar-ne o impedir-ne l'efectivitat. L'incompliment d'esta obligació serà sancionat d'acord amb el que disposa l'article 4 del present reial decret llei, sense perjuí de les altres responsabilitats civils o penals que pertoquen.

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

1. En els aeròdroms gestionats per AENA, els servicis de trànsit aeri podran ser prestats per l'esmentada entitat o per qualsevol altre proveïdor de servicis 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'este reial decret llei, AENA haurà de presentar al Ministeri de Foment els estudis de seguretat que permeten identificar en quins aeròdroms dels que gestiona començarà a prestar-se el servici de trànsit aeri amb la modalitat de servici d'informació de vol d'aeròdrom (AFIS). El Ministeri de Foment determinarà mitjançant una orde en quins aeròdroms es prestarà l'esmentat servici d'informació de vol.

En el termini que s'establisca en les dites ordes, AENA, d'acord amb la Llei 31/2007, de 30 d'octubre, haurà d'iniciar els procediments per a la selecció dels corresponents proveïdors civils de servicis d'informació de vol d'aeròdrom.

3. Per a aquells aeròdroms que es determinen per orde del Ministeri de Foment i en el termini que s'establisca en estes, AENA haurà d'iniciar, igualment, els procediments per a la selecció de nous proveïdors civils de servicis de trànsit aeri d'aeròdrom. Segons les característiques de l'aeròdrom i dels estudis de seguretat pertinents, estos servicis es podran prestar sota la modalitat de control, informació de vol, o ambdós, segons es determine en les ordes ministerials esmentades.

4. Els controladors de trànsit aeri que van prestar els seus servicis per a AENA en les dependències a què es referixen els paràgrafs precedents, quan els nous proveïdors de servicis de trànsit aeri inicien la prestació del servici, podran optar entre acceptar el lloc de treball que ha d'oferir-los AENA o donar per extingit el seu contracte de treball, amb el dret a percebre, en este últim cas, les indemnitzacions que corresponga.

5. En els aeròdroms a què es referixen els apartats 2 i 3 de la present disposició, AENA continuarà prestant els servicis de control de trànsit aeri fins que es produísca l'inici efectiu de la prestació de servicis pels nous proveïdors.

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

1. La societat estatal Servicis i Estudis per a la Navegació Aèria i la Seguretat Aeronàutica, 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 siguen necessaris per a dotar el sistema del personal requerit per a dur a terme les disposicions que conté el present reial decret llei.

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

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

2. La resta de proveïdors civils de formació inicial podran presentar, així mateix, els plans de formació que consideren oportuns una vegada hagen sigut degudament certificats com a proveïdors civils de formació. Estos plans podran preveure la convalidació dels coneixements i l'experiència del personal tècnic aeronàutic, com ara pilots o controladors.

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

Per a garantir la seguretat, l'eficàcia, la continuïtat i la sostenibilitat econòmica de la prestació dels servicis de trànsit aeri i mentres es produïx l'obertura del mercat a nous proveïdors de servicis, a més de les restants previsions d'este reial decret llei, resultaran aplicables al règim dels controladors civils de trànsit aeri al servici d'AENA les disposicions següents:

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

a) Queda suspés el dret a obtindre la llicència especial retribuïda, sense que puga produir-se cap nova incorporació, haja sigut sol·licitada o no, a la dita situació.

b) Fins que no es duga a terme el que s'indica en la disposició final tercera, tots els empleats públics que exercisquen funcions de control de trànsit aeri al servici d'AENA hauran de realitzar de manera inexcusable la jornada necessària per a garantir la continuïtat i la sostenibilitat dels dits servicis.

A estos efectes, esta jornada no podrà superar la mitjana de l'efectivament realitzada pels controladors de trànsit aeri al servici 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 a cobrir possibles incidències.

2. En els trenta dies naturals següents a l'entrada en vigor d'este reial decret llei, AENA substituirà els torns de servici ja establits per una nova programació ajustada al que disposa esta norma. La nova programació es publicarà en els centres de treball corresponents, i mentrestant es mantindran com a obligatoris els torns publicats.

3. Des de l'entrada en vigor d'este reial decret llei, i fins que no s'acorde i publique un nou conveni col·lectiu, AENA queda facultada per a:

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 siga necessari per a assegurar la seguretat i la continuïtat en la prestació del servici, per un període màxim d'un any i sense perjuí del dret a la percepció de les indemnitzacions per causa del desplaçament que corresponga.

b) Canviar la jornada per necessitats del servici o per la variació dels horaris operatius de la dependència, i també modificar l'hora d'entrada d'un torn en un centre de treball, de fins a una hora, sempre que no es faça més de dos vegades 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 servici, 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 corresponents, com ara, singularment, el seu pas a funcions no operatives de control de trànsit aeri, que quedarà condicionada a la conformitat de l'entitat pública empresarial.

4. Així mateix, des de l'entrada en vigor d'este reial decret llei, AENA podrà contractar nous controladors de trànsit aeri amb qualsevol de les modalitats previstes en 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 perjuí de les funcions d'inspecció i supervisió que legalment té atribuïdes l'Agència Estatal de Seguretat Aèria, esta Agència haurà de supervisar de manera permanent el seu grau de compliment per part d'AENA.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

Queden derogades totes les disposicions que contradiguen el presente reial decret llei, s'hi oposen o hi resulten incompatibles.

Disposició final primera. *Títol competencial.*

Este reial decret llei es dicta a l'empara de la competència exclusiva que atribuïx 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 proposarà una reducció progressiva de la taxa de ruta, de manera que esta taxa puga quedar establida per a l'any 2013 en la mitjana que resulte aplicable als cinc principals proveïdors de servicis europeus.

2. El Govern inclourà en el projecte de Llei de Pressupostos Generals de l'Estat per als anys 2011 i 2012 les pertinents previsions de reducció de la taxa d'aproximació congruents amb l'eliminació del seu dèficit i amb l'objectiu de la seua 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 servicis de trànsit aeri.*

Mitjançant un reial decret i amb la consulta prèvia als sindicats més representatius en l'àmbit estatal, es regularà el temps d'activitat i descans dels controladors de trànsit aeri.

Després de l'entrada en vigor del reial decret a què es referix l'apartat anterior, tots els proveïdors de servicis de trànsit aeri designats pel Ministeri de Foment, incloent-hi l'ens públic Aeroports Espanyols i Navegació Aèria, hauran d'ajustar el temps d'activitat i descans del personal al seu servici al que s'establisca en la dita norma.

Disposició final quarta. *Entrada en vigor.*

El present reial decret llei entrarà en vigor el mateix dia que es publique en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 5 de febrer de 2010.

JUAN CARLOS R.

El president del Govern,  
JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO