

I. DISPOSICIÓN XERAIS

XEFATURA DO ESTADO

- 1916** *Real decreto lei 1/2010, do 5 de febreiro, polo que se regula a prestación de servizos de tránsito aéreo, se establecen as obrigas dos provedores civís dos ditos servizos e se fixan determinadas condicións laborais para os controladores civís de tránsito aéreo.*

I

A análise do modo en que exerce a función de provedor de servizos de tránsito aéreo a entidade pública empresarial Aeroportos Españois e Navegación Aérea (AENA), actual e único provedor dos ditos servizos, levada a cabo recentemente tanto pola Dirección Xeral de Aviación Civil como pola Axencia Estatal de Seguridade Aérea, desvelou unha serie de importantes deficiencias organizativas e falta de eficiencia económica no ente público, que evidencian as claras dificultades que actualmente ten AENA para garantir tanto a continuidade na prestación dos servizos de tránsito aéreo, como a súa sustentabilidade económica e financeira.

A Dirección Xeral de Aviación Civil puxo de manifesto que os actuais custos de navegación aérea de AENA son os máis elevados da contorna europea. Os informes emitidos polo dito centro directivo sinalan unha paulatina desviación das magnitudes económicas de AENA, que se vén traducindo nun continuo incremento dos custos de prestación do servizo, nunha baixa produtividade por controlador e no incremento desmedido dos custos destes empregados públicos en comparación cos restantes controladores europeos, ata facer da tarifa nacional que se lles cobra ás compañías aéreas a máis cara de Europa, e do custo por hora de controlador aéreo, o máis caro do continente.

Pola súa banda, a Intervención Xeral da Administración do Estado vén pondo de manifesto desde o ano 2002, nos seus sucesivos informes de auditoría de contas, que os incrementos retributivos dos controladores ao servizo de AENA se realizan sen as preceptivas autorizacións. En concreto, no informe correspondente ao exercicio 2008, a Intervención Xeral afirma que «a retribución media real por controlador ascendeu en 2007 a 304.874 euros e excede en 210.316 euros a que resultaría de actualizar cos correspondentes IPC anuais a retribución de 1999 (...). Nos últimos exercicios estes incrementos están a incidir significativamente nas tarifas de ruta, que en 2008 foron as máis caras de Europa».

Efectivamente, AENA recoñeceu que os elevados custos de navegación aérea se deben fundamentalmente aos custos de persoal. En concreto, obedecen á obrigación de aboar como horas «de ampliación laboral», cuxo valor é de 2,65 veces o da hora ordinaria, un montante de horas que, aínda que forma parte da súa xornada habitual, están formalmente configuradas como de libre aceptación polos controladores nunha serie de pactos extraestatutarios subscritos por AENA con eles, horas que nin foron incorporadas ao convenio colectivo, nin foron autorizadas conforme o previsto nas leis de orzamentos xerais do Estado de cada ano.

A este respecto, cabe sinalar que os controladores de tránsito aéreo ao servizo de AENA son empregados públicos que prestan un servizo público esencial para a nosa sociedade, como é o control do tránsito aéreo. O seu carácter de empregados públicos determina, así mesmo, unha especial suxeición aos principios e ás normas que o Estado dite para a regulación da prestación dos ditos servizos. Ao mesmo tempo, a natureza xurídico-pública da súa relación laboral determina que os seus acordos colectivos se deben axustar aos principios e regras contidos no Estatuto básico do empregado público e ao disposto, no concernerne ás súas retribucións, nas leis de orzamentos de cada ano, que condicionan a subscrición de convenios, pactos ou instrumentos similares dos cales

deriven incrementos retributivos á existencia de informe previo e favorable do Ministerio de Economía e Facenda.

Por convenio colectivo, os controladores ao servizo de AENA tan só están obrigados a realizar 1.200 horas ordinarias de traballo, que son claramente insuficientes para a dimensión do noso sistema de navegación aérea. O resto de horas necesarias para garantir a continuidade na prestación do servizo, cunha media de 600 horas por controlador, realízanse de forma habitual e de maneira programada polos propios controladores con tres meses de antelación, de tal forma que, na práctica, traballan unhas 1.800 horas de media, das cales entre un trinta e tres e un cincuenta por cento son de descanso. Ademais, as citadas 600 horas teñen artificialmente a condición de voluntarias e abóanse irregularmente a prezo moito máis alto do previsto no Estatuto dos traballadores para as horas extraordinarias, o que é a causa principal do encarecemento desmedido do custo do servizo.

A principal fonte das dificultades que afronta AENA á hora de garantir a continuidade na prestación do servizo de tránsito aéreo deriva da translación do conxunto das facultades inherentes ao poder de dirección da empresa aos seus controladores, que tivo lugar en virtude dos dereitos recoñecidos a estes no I convenio colectivo profesional subscrito en 1999. Deste xeito, son os propios controladores ao servizo de AENA, e non a dita entidade, os que deciden extremos esenciais para o seu funcionamento que minguan decisivamente a súa capacidade operativa e organizativa como responsable da prestación dos servizos de navegación aérea, tales como a determinación da configuración operativa dos aeródromos e das súas instalacións e servizos técnicos, ou a fixación do persoal necesario para a prestación dos servizos, coa facultade inherente de organización das súas quendas de traballo, horarios e descansos.

Existen outros elementos do convenio colectivo que tamén poñen en perigo a continuidade na prestación do servizo, tales como, esencialmente, a posibilidade de obter unha licenza especial retribuída ao cumprir os cincuenta e dous anos. Esta licenza permite ao traballador deixar de traballar cobrando o salario ordinario fixo e aínda que iso perturbe gravemente a continuidade e sustentabilidade do servizo.

Tomado en consideración todo o anterior, a Dirección Xeral de Aviación Civil chega á conclusión de que actualmente AENA, tanto no relativo á súa organización, poder de dirección e xornadas de traballo, como no referente aos custos de navegación aérea que xera, ten serias dificultades para cumprir os regulamentos comunitarios do «Ceo Único Europeo.»

Neste sentido, o Regulamento 2096/2005/CE, do 20 de decembro, polo que se establecen requisitos comúns para a prestación de servizos de navegación aérea, impón aos provedores dos ditos servizos o deber de seren capaces de prestar servizos de forma segura, eficaz, continuada e sustentable económica e financeiramente, polo que deben axustarse a un nivel razoable de demanda xeral nun espazo aéreo determinado. Igualmente, a citada norma dispón que o provedor establecerá e xestionará a súa organización de acordo cunha estrutura que apoie unha prestación segura, eficaz e continuada dos servizos.

Do mesmo xeito, a necesidade de reducir os custos do sistema de navegación aérea devén máis perentoria, se cabe, tras a recente adopción do Regulamento 1070/2009/CE, do 21 de outubro, que modifica o primeiro paquete regulamentario do Ceo Único Europeo e polo que se establece un sistema de avaliación do rendemento dos provedores de servizos de navegación aérea. EUROCONTROL xa sinalou que a actual situación de AENA, particularmente en materia de custo-eficiencia, dá uns resultados tan afastados da media europea que imposibilitan, no caso de permanecer invariada, o logro dos obxectivos que a Comisión Europea fixará para a rede de xestión do tráfico aéreo a partir de 2011, coas indesexables consecuencias que iso comportará non só para España, senón para toda a rede europea dada a importancia do noso país no tráfico aéreo continental.

Unha vez posta de manifesto esta situación á entidade pública, AENA argumentou que, malia os seus constantes intentos de solucionar as deficiencias advertidas por medio da negociación colectiva, esta vía resultou infrutuosa.

En efecto, desde o 31 de decembro de 2004, data en que finalizou a vixencia do convenio colectivo de controladores de tránsito aéreo, AENA tentou reiteradamente a modificación da situación descrita, orientando as súas propostas dentro da negociación colectiva, entre outros extremos, á garantía da continuidade do servizo, mediante a recuperación da capacidade de organización do traballo, ao incremento da produtividade e ao axuste dos seus custos para aproximalos ao contorno europeo. Para ese efecto, mantivo coa representación dos controladores, a Unión Sindical de Controladores Aéreos (USCA), sesenta e cinco reunións da mesa negociadora para o II convenio colectivo. Fronte ás dez propostas presentadas por AENA, todas elas baseadas nos obxectivos derivados da normativa do Ceo Único Europeo, USCA tan só formulou seis propostas, a última das cales, presentada o 28 de xaneiro de 2010, é unha proposta de convenio colectivo completa que, resumidamente, expón condicións que non supoñen unha redución do custo actual, inclúe medidas que incrementan a produtividade pero que se acompañan da proposta simultánea de novos conceptos retributivos, non incorpora modificacións relativas aos aspectos organizativos e de xestión que o I convenio colectivo conferiu aos controladores, e propón o incremento doutras prestacións e a mellora das condicións de acceso á xubilación. Esta circunstancia, unida ao amplo período de tempo transcorrido, cinco anos, pon de manifesto que a vía negociadora non resulta por si soa suficiente para facer fronte ao cambio que demanda sen máis demora a realidade do mercado aéreo internacional e dos servizos de navegación aérea no contexto europeo.

A garantía da seguridade e continuidade na prestación de servizos de tránsito aéreo, a viabilidade económica do noso sistema de navegación aérea no marco europeo, así como o cumprimento dos requisitos impostos polos regulamentos comunitarios sobre Ceo Único Europeo, exigen que se adopten medidas inmediatas e urxentes en relación coa entidade pública AENA. É necesario que o ente público, en primeiro lugar, recupere o poder de organización e dirección da súa actividade e, en segundo lugar, poida exixir ao seu persoal de control que realice as horas de traballo que actualmente está a realizar, retribuíndoas conforme a súa auténtica natureza, é dicir, como horas ordinarias de traballo.

Ademais de todo o anteriormente exposto, a Dirección Xeral de Aviación Civil puxo de manifesto que, aínda que as anteriores medidas son esenciais para garantir a continuidade e sustentabilidade do noso sistema de navegación, o novo marco regulatorio europeo e a evolución dos servizos de tránsito aéreo exigen unha reestruturación do noso actual sistema de navegación aérea, dotándoo de estabilidade e garantías de futuro.

Por unha banda, AENA presta servizos de control en aeródromos de escaso volume de tráfico nos cales resulta factible que o tránsito aéreo se realice mediante os denominados servizos de información de voo de aeródromo (AFIS), tal e como ten establecido a Organización Internacional de Aviación Civil (OACI). Estes servizos de información de voo, ao non requiriren controladores de tránsito aéreo, resultan moito máis eficientes economicamente e igualmente seguros.

Doutra banda, tal e como exigen os regulamentos de Ceo Único Europeo, resulta necesario permitir que outros provedores de servizos, debidamente certificados por unha autoridade europea de supervisión, poidan prestar servizos de control de tránsito aéreo nos nosos aeródromos. Con iso, ademais de cumprir cos requisitos comunitarios, introdúcese a competencia neste sector, o cal, necesariamente deberá producir unha mellora nas condicións técnicas e económicas en que se prestan estes servizos.

A substitución dos servizos de control nos aeródromos de menor volume polo sistema AFIS e a entrada de novos provedores de servizos en réxime de competencia no resto de aeroportos permitirán que AENA poida reorganizar mellor os seus recursos humanos e materiais e garantir dunha maneira máis eficaz e eficiente a prestación dos servizos de tránsito aéreo en ruta ou zona, ámbito no cal acreditou unha excelente cualificación técnica e que debe conservar en todo caso pola súa vinculación á soberanía do Estado.

É, por tanto, vontade do Goberno garantir e potenciar a prestación de servizos de navegación aérea en ruta por parte de AENA, dada a súa destacada presenza en diversas iniciativas do Ceo Único Europeo, como o proxecto Galileo ou o programa SESAR. Pola

contra, considérase necesario para a sustentabilidade do noso sistema permitir a entrada de novos provedores de servizos no control de tránsito aéreo que se leva a cabo nos aeródromos.

Finalmente, débese tomar en consideración que a reestruturación do noso sistema de navegación aérea obrigará a AENA a ir adaptándose ao novo marco xurídico, adaptación que forzosamente debe ser progresiva e ordenada para garantir a seguridade e continuidade na prestación dos servizos de tránsito aéreo.

II

En virtude de canto antecede, resulta necesaria e urxente a adopción das medidas imprescindibles que posibiliten, por unha banda, a apertura da prestación de servizos de navegación aérea a novos provedores certificados e, por outra, a modificación transitoria de certas condicións laborais dos controladores de AENA para garantir que a dita entidade, mentres continúe sendo o provedor único de servizos, sexa quen de prestalos de forma segura, eficaz, continuada e economicamente sustentable, en todo o seu ámbito de competencia.

Comezando polo primeiro bloque de medidas que contén este real decreto lei: a apertura a novos provedores certificados de servizos de navegación aérea, introdúcese un conxunto de disposicións reguladoras de aspectos esenciais da prestación destes servizos aplicables ao sector no seu conxunto. Así, en primeiro lugar, declárase a competencia do Ministerio de Fomento para a designación dos novos provedores de servizos, sempre que estean debidamente certificados por unha autoridade nacional de supervisión dun Estado membro da Unión Europea. No suposto concreto dos servizos de tránsito aéreo de aeródromo, a designación efectuarase por solicitude do xestor aeroportuario, que a cursará con plena autonomía de decisión en función das características técnicas e económicas do aeroporto e da normativa aplicable.

Así mesmo, imponse, como elemento esencial da prestación dos servizos de tránsito aéreo, a obrigación de todos os provedores de garantir a súa realización de forma segura, eficaz, continuada e económica e financeiramente sustentable. Consecuentemente, como necesaria contrapartida da citada obrigación, asegurando con iso que os provedores de servizos poidan cumprila, atribúenselles en exclusiva e con carácter indispoñible as facultades de organización, planificación, dirección, xestión, supervisión e control da súa prestación.

Seguidamente, e posto que a seguridade é un dos obxectivos clave na prestación dos servizos de tránsito aéreo, resulta necesario establecer determinadas regras relativas ao tempo de actividade e descanso do persoal dedicado ao control do tránsito aéreo. Non obstante, deben complementarse as ditas regras mediante o seu desenvolvemento regulamentario, logo de negociación cos sindicatos máis representativos a nivel estatal, polo que, na disposición derradeira terceira, se habilita o Goberno para que, mediante real decreto, regule os ditos extremos.

A importancia que ten o cumprimento polo provedor da obrigación de asegurar a prestación dos servizos de tránsito aéreo de maneira segura, eficaz, continuada e economicamente sustentable exige establecer un réxime severo de incumprimentos que alcanza non só os provedores do servizo senón tamén o seu persoal. En particular, tipifícanse como moi graves os incumprimentos atribuíbles ao provedor que impidan ou menoscaben a seguridade ou a continuidade na prestación dos servizos, á vez que se considera como causa de despedimento disciplinario calquera actuación do seu persoal que afecte negativamente a seguridade ou menoscabe de forma grave ou reiterada a eficacia ou a continuidade do servizo.

Estas medidas complétanse coas contidas na disposición adicional segunda, que ordena o proceso a través do cal entrarán novos provedores de tránsito aéreo no mercado español. Este proceso iniciarase coa implantación inmediata, logo dos correspondentes estudos de seguridade, de servizos de información de voo de aeródromo (AFIS) naqueles de menor volume de tráfico, e culminará coa selección, en función das características do

aeródromo e dos estudos de seguridade pertinentes, dos novos provedores para aqueles outros que se determinen por orde do Ministerio de Fomento.

En consonancia con iso impóñense a AENA tres obrigacións esenciais: presentar os pertinentes estudos de seguridade e iniciar os procedementos de selección de novos provedores de servizos nos prazos que se indican; ofrecerlles un posto de traballo aos controladores de tránsito aéreo que viñesen prestando os seus servizos nas dependencias afectadas polo proceso; e continuar prestando os servizos de control de tránsito aéreo ata que se produza o inicio efectivo da prestación de servizos polos novos provedores.

O segundo bloque de medidas entraña unha modificación transitoria de certas condicións laborais dos controladores de AENA para garantir a súa capacidade de prestación segura, suficiente e continuada dos servizos de control de tránsito aéreo, mentres se implemente a reforma e continúe sendo o provedor único ou maioritario destes servizos. En tal sentido, impóñense exclusivamente aquelas modificacións que resultan inescusables para asegurar que AENA sexa capaz de cumprir coas súas obrigacións como provedor de tales servizos e polo tempo mínimo imprescindible.

Así, dispónse que durante o prazo de tres anos desde a entrada en vigor deste real decreto lei queda suspendido o dereito a obter a licenza especial retribuída e, consecuentemente, non se producirá ningunha nova incorporación, sexa ou non solicitada no momento da entrada en vigor deste real decreto lei, á dita situación, que lles permite aos controladores deixar de traballar unha vez cumpridos os cincuenta e dous anos de idade e continuar percibindo o salario ordinario fixo ata alcanzar a idade de xubilación, sen que este privilexio estea condicionado ás necesidades do servizo nin suxeito á conformidade do empregador. A negación de novas incorporacións a tan singular situación durante o prazo de tres anos desde a entrada en vigor deste real decreto lei resulta totalmente imprescindible para que AENA poida seguir dispoñendo dun número suficiente de controladores para cumprir coas súas obrigacións como provedor destes servizos, mentres conclúe o proceso de reforma dirixido á apertura da prestación de servizos de navegación aérea a novos provedores certificados. É máis, de non impedirse temporalmente a saída dos controladores de AENA cara á referida situación de licenza especial retribuída, poríase en grave risco a continuidade e seguridade da prestación dos servizos de tránsito aéreo e con ela a viabilidade do conxunto das medidas que se establecen neste real decreto lei.

Polo que respecta á xornada dos controladores de tránsito aéreo que prestan os seus servizos en AENA, está acreditado que estes controladores realizaron de maneira efectiva unha xornada de 1.744 horas en 2006, 1.799 en 2007, 1.802 en 2008 e 1.750 en 2009.

Pois ben, coa finalidade igualmente de asegurar a sustentabilidade e a continuidade na prestación dos referidos servizos, establécese que todos os empregados públicos que desempeñan funcións de control de tránsito aéreo ao servizo de AENA deben realizar de maneira inescusable a xornada necesaria para garantir a dita continuidade e sustentabilidade. Para estes efectos, dispónse que a xornada máxima necesaria é a media da efectivamente realizada polos controladores de tránsito aéreo ao servizo de AENA durante o ano 2009 que, como se indicou, ascendeu, incluído o tempo de descanso durante a xornada e as gardas localizadas, a 1.750 horas.

Finalmente, e con idéntico fundamento ao exposto respecto das medidas anteriores, facúltase a AENA, mentres non se acorde e publique un novo convenio colectivo, para acordar o desprazamento temporal dos seus traballadores fóra do centro de traballo conforme o sinalado no Estatuto dos traballadores, aínda que con certas limitacións ou garantías para os empregados públicos afectados por estas medidas. Tamén se faculta o ente público para cambiar a xornada por necesidades do servizo ou pola variación dos horarios operativos das dependencias e modificar a hora de entrada dunha quenda no centro de traballo. Os períodos de disfrute de permisos, vacacións e licenzas débense acomodar en todo caso ás necesidades do servizo, tal e como ocorre con carácter xeral en todas as empresas e, finalmente, resulta necesario que sexa o empregador e non o empregado o que constate a posible falta de adaptación dun controlador ás modificacións técnicas ou tecnolóxicas do seu posto de traballo, para os efectos que procedan, como é, singularmente, o seu paso a funcións non operativas de control de tránsito aéreo.

A modificación transitoria das condicións laborais dos controladores de AENA que se acaba de expor e que é a mínima e imprescindible para garantir os obxectivos que persegue este real decreto lei, non resulta posible nin no marco do I convenio colectivo dos controladores de AENA nin no marco do artigo 41 do Estatuto dos traballadores. En efecto, aínda que o citado precepto faculta a dirección da empresa para acordar as ditas modificacións cando existan probadas razóns económicas, técnicas, organizativas ou de produción, tras esgotarse un período de consultas cos representantes legais dos traballadores, o convenio colectivo dos controladores de AENA exige para estes efectos obter o acordo expreso da organización sindical. Pois ben, á vista da ruptura do proceso negociador o pasado día 2, xa non cabe dúbida ningunha acerca da imposibilidade da vía negociadora para alcanzar este obxectivo.

En consonancia con canto antecede, incorpóranse ademais certas medidas extraordinarias tendentes a asegurar a efectividade do conxunto das disposicións que establece este real decreto lei e, polo tanto, a seguridade e continuidade da prestación dos servizos de tránsito aéreo. Neste sentido facúltase a Axencia Estatal de Seguridade Aérea para aprobar de maneira inmediata, conforme a normativa comunitaria de aplicación, os plans urxentes de formación que resulten necesarios para facilitar a obtención das correspondentes licenzas, habilitacións e anotacións de unidade de controladores de tránsito aéreo, nos cales se establecerá a validación dos coñecementos e experiencia do persoal técnico aeronáutico, tales como pilotos ou controladores.

Así mesmo, facúltase a citada Axencia para certificar novos provedores de servizos de tránsito aéreo conforme os regulamentos comunitarios, empregando un procedemento preferente e simplificado, e para certificar como provedores de formación de información de voo os actuais provedores de formación de control de tránsito aéreo, así como para validar os cursos de formación que impartisen para axustalos á normativa comunitaria.

O conxunto das medidas expostas non empece a viabilidade de cantas outras están xa previstas no ordenamento xurídico e que se poidan considerar de necesaria aplicación, entre outras, a establecida no artigo 4.4 a) da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea.

En fin, debe subliñarse o efecto que na economía nacional teñen as medidas previstas neste real decreto lei en relación coa situación de crise que atravesamos a nosa economía. Así, cabe mencionar que o obxectivo inmediato que perseguen as medidas que se establecen nesta norma, a garantía da prestación segura, eficaz, continuada e economicamente sustentable dos servizos de tránsito aéreo, responde, pola súa vez, a un obxectivo máis amplo que é a garantía do adecuado funcionamento do sector aeroportuario que, polo seu carácter dinamizador, é esencial para o desenvolvemento e funcionamento do resto dos sectores produtivos e, especialmente, do sector turístico. Non se pode esquecer que a xestión adecuada dos aeródromos está directamente condicionada pola do tráfico aéreo, por canto a ineficiencia dos sistemas de tránsito aéreo afecta de maneira inmediata a capacidade aeroportuaria, o importe das taxas de navegación aérea, os custos soportados polas compañías aéreas e, finalmente, o prezo que pagan os pasaxeiros por voaren nesas compañías. É máis, cabe destacar que, como obxectivo ulterior, non por iso de menor importancia, se atopa a garantía do dereito fundamental á libre circulación dos cidadáns, que non se pode ver menoscabado polas disfuncionalidades e rixideces dun concreto modelo de prestación de servizos de navegación aérea como o existente en AENA no momento da aprobación deste real decreto lei.

III

As medidas que se establecen neste real decreto lei son as mínimas imprescindibles e gardan unha relación directa e congruente coa situación que se trata de afrontar e coa consecución dos obxectivos gobernamentais que quedaron anteriormente expostos.

A implantación destas medidas debe ser urxente e inmediata debido á grave situación en que actualmente se atopa AENA á hora de garantir a continuidade e a sustentabilidade económica e financeira dun servizo tan esencial para a nosa sociedade como son os servizos de tránsito aéreo.

Neste sentido, AENA puxo de manifesto que o vencemento dos pactos extraestatutarios de prolongación de xornada o 1 de abril de 2010 e, en consecuencia, a aplicación das condicións sociolaborais establecidas no I convenio colectivo a partir da dita data, cunha xornada laboral obrigatoria de só 1.200 horas, faría necesaria unha redución global de todas as operacións de transporte aéreo equivalente ao 40% da demanda prevista. A situación sería especialmente crítica en contornos insulares, en que non se dispón de medios alternativos de comunicación, con reducións superiores ao 50%.

Estas medidas deben ser adoptadas, ademais, con urxencia, pois, polas súas características e polo contexto xurídico e fáctico en que deben ser aplicadas, requiren dunha acción normativa inmediata, que se debe emprender necesariamente nun prazo máis breve que o propio da tramitación parlamentaria dos proxectos de lei, todo iso sen prexuízo de que este real decreto lei poida ser tramitado, de ser o caso, como lei ordinaria polo procedemento de urxencia.

En efecto, dada a ruptura da negociación do convenio colectivo xa citada e, por consecuencia, a imposibilidade de que cunha xornada fixada para os controladores en mil duascenas horas anuais se poidan atender as necesidades do tránsito aéreo, resulta de todo punto inaprazable impor, ben que de forma transitoria, unhas regras que garantan a suficiencia dos medios de AENA durante os tempos que se requiren para ultimar o proceso de apertura da prestación dos servizos de tránsito aéreo a novos provedores.

Non se pode descoñecer que a modificación do réxime xurídico vixente que se acomete, de ser coñecido con anticipación, podería xerar o efecto indesexado de provocar condutas que poderían pór en grave risco a eficacia da reforma mesma, dadas as capacidades de presión absolutamente exorbitantes sufridas polos controladores aéreos a través da negociación colectiva que xa foron descritas.

De acordo con todo o anterior, e en uso da autorización concedida polo artigo 86 da Constitución española, por proposta do ministro de Fomento, logo de deliberación do Consello de Ministros na súa reunión do día 5 de febreiro de 2010,

DISPOÑO:

Artigo 1. *Designación de provedores civís de servizo de tránsito aéreo.*

1. Os servizos de tránsito aéreo de control de área e control de aproximación, así como os de información de voo, de alerta e de asesoramento, asociados aos volumes de espazo aéreo en que se prestan tales servizos, continuarán sendo prestados directamente pola entidade pública empresarial Aeroportos Españois e Navegación Aérea (AENA), como entidade designada para a dita función.

2. Corresponde ao Ministerio de Fomento designar, dentro de bloques específicos de espazo aéreo, provedores civís de servizos de tránsito aéreo de aeródromo debidamente certificados por unha autoridade nacional de supervisión da Unión Europea. A resolución de designación especificará os requisitos técnicos que o provedor de servizos deberá cumprir para iniciar a súa actividade de acordo coa normativa comunitaria.

3. A designación do provedor de servizos de tránsito aéreo de aeródromo polo Ministerio de Fomento farase por proposta do xestor aeroportuario. A proposta concretará o tipo de servizos de tránsito aéreo que solicita para o aeródromo, de acordo coas súas características técnicas, económicas e a normativa aplicable, así como, de ser o caso, a empresa ou entidade provedora.

A proposta do xestor aeroportuario formará parte do seu poder de organización, sen que en ningún caso teñan carácter vinculante para aquel nin os informes que deban xuntar á súa proposta, nin os acordos ou pactos que deban precedela, calquera que for a norma que os establecese ou os exixa.

4. As tarefas que non sexan propiamente de tránsito aéreo, como a dirección de plataforma, poderán ser realizadas directamente polo xestor aeroportuario ou ser recomendadas por este aos provedores civís de servizos de tránsito aéreo de aeródromo.

Artigo 2. Garantía na prestación de servizos de tránsito aéreo.

1. O provedor civil de servizos de tránsito aéreo designado para un bloque específico de espazo aéreo está obrigado a garantir a prestación segura, eficaz, continuada e sustentable económica e financeiramente dos ditos servizos, que non poderá ser reducida ou suspendida sen a previa autorización da autoridade competente.

A obrigación establecida no parágrafo anterior comprende, así mesmo, a obrigación de asegurar a adecuada coordinación técnica e operativa con outros provedores de servizos de tránsito aéreo e a posta á disposición dos ditos provedores da información necesaria para identificar os movementos das aeronaves no espazo aéreo baixo a súa responsabilidade.

2. Correspóndelle en exclusiva ao provedor civil de servizos de tránsito aéreo a organización, planificación, dirección, xestión, supervisión e control da prestación dos ditos servizos.

Para ese efecto, o provedor civil de servizos queda facultado para adoptar as medidas que en cada caso resulten necesarias e, entre outras, as seguintes:

- a) Determinar a configuración operativa conforme a demanda de tráfico e os condicionantes técnicos e meteorolóxicos concurrentes.
- b) Determinar as instalacións, servizos técnicos e persoal necesario para a adecuada prestación dos servizos de tránsito aéreo.
- c) Determinar a súa organización directiva mediante a identificación e valoración adecuada dos postos directivos encargados das funcións de seguridade, calidade, protección e recursos financeiros e humanos.
- d) Efectuar a selección e formación de unidade e continuada dos controladores de tránsito aéreo.
- e) Organizar as quendas, horarios e descansos do persoal.
- f) Vixiar e controlar o traballo realizado polo seu persoal e impor as sancións adecuadas en caso de incumprimento.

3. As facultades enumeradas neste artigo son indispoñibles para o provedor civil de servizos de tránsito aéreo. Neste sentido, ningún posto de traballo ou órgano poderá ter atribuída ou desempeñar ningunha función que limite ou menoscabe o exercicio das ditas facultades.

A disposición de forma voluntaria por parte do provedor de servizos destas facultades determinará a revogación da designación obtida de conformidade co disposto no punto 2 do artigo 1.

Artigo 3. Tempo de actividade e descanso dos controladores civís de tránsito aéreo.

Para garantir a prestación segura dos servizos de tránsito aéreo e o necesario descanso dos controladores civís de tránsito aéreo dispónse o seguinte:

1. A xornada a quendas terá unha duración non superior a doce horas por servizo.
2. O número de horas extraordinarias non será superior a oitenta ao ano, de conformidade co establecido no Estatuto dos traballadores.
3. O tempo de descanso durante a xornada será dun vinte e cinco por cento do tempo de duración da xornada diúrna e dun trinta e tres por cento da duración da xornada nocturna. No entanto, nas torres de control monoposición os controladores terán un descanso dunha hora por servizo.

Artigo 4. Incumprimentos.

1. O incumprimento polo provedor civil de servizos de tránsito aéreo das obrigacións establecidas neste real decreto lei será sancionado conforme a Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea. As infraccións consideraranse moi graves cando o incumprimento impida ou menoscabe a seguridade ou a continuidade na prestación dos ditos servizos.

2. Os incumprimentos do persoal ao servizo do provedor civil de servizos de tránsito aéreo cualificaranse como moi graves cando afecten negativamente a seguridade ou menoscaben de forma grave ou reiterada a eficacia ou a continuidade da prestación dos servizos, e darán lugar ás sancións determinadas na Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea e ás responsabilidades civís que procedan.

Así mesmo, estas condutas serán causa de despedimento disciplinario por parte do provedor de servizos de tránsito aéreo. Se o provedor de servizos tivese que tramitar un expediente previo ao despedimento disciplinario, o acordo de incoación poderá dispor a suspensión provisional de emprego e soldo do traballador afectado.

Disposición adicional primeira. *Medidas extraordinarias.*

1. Para a garantía de prestación segura e continuada dos servizos de navegación aérea, a Axencia Estatal de Seguridade Aérea poderá adoptar calquera das seguintes medidas extraordinarias:

a) Aprobar de maneira inmediata, conforme a normativa comunitaria de aplicación, os plans de formación que resulten necesarios para facilitar a obtención das licenzas, habilitacións e anotacións de unidade de controladores de tránsito aéreo que se requiran. Estes plans preverán expresamente a validación dos coñecementos e da experiencia do persoal técnico aeronáutico, tales como pilotos ou controladores.

b) Certificar novos provedores de servizos de tránsito aéreo conforme os regulamentos comunitarios, empregando un procedemento preferente e simplificado.

c) Certificar como provedores de formación de servizos de información de voo de aeródromo (AFIS) os actuais provedores de formación de control de tránsito aéreo e validar os cursos de formación que impartan axustándose á normativa comunitaria.

2. A entidade pública empresarial Aeroportos Españois e Navegación Aérea e o persoal ao seu servizo deberán facilitar a inmediata aplicación do previsto no artigo 4.4.a) da Lei 21/2003, do 7 de xullo, de seguridade aérea, sen que ningún posto de traballo, órgano directivo ou organización poida dificultar ou impedir a súa efectividade. O incumprimento desta obrigaición será sancionado de conformidade co disposto no artigo 4 deste real decreto lei, sen prexuízo das demais responsabilidades civís ou penais que procedan.

Disposición adicional segunda. *Servizos de tránsito aéreo prestados por Aeroportos Españois e Navegación Aérea.*

1. Nos aeródromos xestionados por AENA, os servizos de tránsito aéreo poderán ser prestados pola citada entidade ou por calquera outro provedor de servizos de tránsito aéreo debidamente certificado por unha autoridade nacional de supervisión da Unión Europea.

2. Nos dous meses seguintes á entrada en vigor deste real decreto lei, AENA deberá presentar ao Ministerio de Fomento os estudos de seguridade que permitan identificar en que aeródromos dos que xestiona se empezará a prestar o servizo de tránsito aéreo baixo a modalidade de servizo de información de voo de aeródromo (AFIS). O Ministerio de Fomento determinará mediante orde en que aeródromos se prestará este servizo de información de voo.

No prazo que se estableza nas ditas ordes, AENA, conforme a Lei 31/2007, do 30 de outubro, deberá iniciar os procedementos para a selección dos correspondentes provedores civís de servizos de información de voo de aeródromo.

3. Para aqueles aeródromos que se determinen por orde do Ministerio de Fomento e no prazo que nestas ordes se estableza, AENA deberá igualmente iniciar os procedementos para a selección de novos provedores civís de servizos de tránsito aéreo de aeródromo. En función das características do aeródromo e dos estudos de seguridade pertinentes, estes servizos poderanse prestar baixo a modalidade de control, información de voo, ou ambas, segundo se determine nas referidas ordes ministeriais.

4. Os controladores de tránsito aéreo que viñesen prestando os seus servizos para AENA nas dependencias a que se refiren os parágrafos precedentes, cando se inicie a prestación do servizo polos novos provedores de servizos de tránsito aéreo, poderán optar entre aceptar o posto de traballo que lles debe ofrecer AENA ou dar por extinguido o seu contrato de traballo, co dereito a percibir, neste último caso, as indemnizacións que procedan.

5. Nos aeródromos a que se refiren os puntos 2 e 3 desta disposición, AENA continuará prestando os servizos de control de tránsito aéreo ata que se produza o inicio efectivo da prestación de servizos polos novos provedores.

Disposición adicional terceira. *Formación de persoal de tránsito aéreo.*

1. A sociedade estatal Servizos e Estudos para a Navegación Aérea e a Seguridade Aeronáutica, SA, como actual provedor de formación de tránsito aéreo, deberá presentar á Axencia Estatal de Seguridade Aérea os plans de formación que resulten necesarios para dotar o sistema do persoal requirido para levar a efecto as disposicións contidas neste real decreto lei.

Igualmente, AENA deberá presentar á Axencia Estatal de Seguridade Aérea os plans de formación de unidade e de formación continuada que resulten necesarios para complementar os citados no parágrafo anterior.

Todos os plans de formación preverán expresamente a validación dos coñecementos e da experiencia do persoal técnico aeronáutico, tales como pilotos ou controladores.

2. Os restantes provedores civís de formación inicial poderán presentar, así mesmo, os plans de formación que xulguen oportunos unha vez que sexan debidamente certificados como provedores civís de formación. Estes plans poderán prever a validación dos coñecementos e da experiencia do persoal técnico aeronáutico, tales como pilotos ou controladores.

Disposición transitoria primeira. *Medidas transitorias en relación co actual prestador de servizos de tránsito aéreo.*

Para garantir a seguridade, eficacia, continuidade e sustentabilidade económica da prestación dos servizos de tránsito aéreo e mentres non se produce a apertura do mercado a novos provedores de servizos, ademais das restantes previsións deste real decreto lei, resultarán aplicables ao réxime dos controladores civís de tránsito aéreo ao servizo de AENA as seguintes disposicións:

1. Ata que transcorran tres anos desde a entrada en vigor deste real decreto lei:

a) Queda suspendido o dereito a obter a licenza especial retribuída, sen que se poida producir ningunha nova incorporación, sexa ou non solicitada, á dita situación.

b) Mentres non se leve a efecto o sinalado na disposición derradeira terceira, todos os empregados públicos que desempeñen funcións de control de tránsito aéreo ao servizo de AENA deberán realizar de maneira inescusable a xornada necesaria para garantir a continuidade e sustentabilidade dos ditos servizos.

Para estes efectos, a dita xornada non poderá superar a media da efectivamente realizada polos controladores de tránsito aéreo ao servizo de AENA durante o ano 2009, que foi de 1.750 horas, incluídos os períodos de descanso durante a xornada, as gardas localizadas e os tempos requiridos para cubrir posibles incidencias.

2. Nos trinta días naturais seguintes ao da entrada en vigor deste real decreto lei, AENA substituirá as quendas de servizo xa establecidas por unha nova programación axustada ao disposto nesta norma. A nova programación publicárase nos centros de traballo correspondentes e, mentres, manteranse como obrigatorias as quendas publicadas.

3. Desde a entrada en vigor deste real decreto lei, e mentres non se acorde e publique un novo convenio colectivo, AENA queda facultada para:

a) Acordar o desprazamento temporal dos seus traballadores fóra do centro de traballo de conformidade co disposto no artigo 40 do Estatuto dos traballadores, sempre que iso for necesario para asegurar a seguridade e a continuidade na prestación do servizo, por un período máximo dun ano e sen prexuízo do dereito á percepción das indemnizacións por causa do desprazamento que procedan.

b) Cambiar a xornada por necesidades do servizo ou pola variación dos horarios operativos da dependencia, así como modificar a hora de entrada dunha quenda nun centro de traballo, de ata unha hora, sempre que as veces que se realice nun ano natural non exceda as dúas.

c) Aprobar e publicar as quendas por meses naturais e cunha antelación de dez días.

d) Acomodar ás necesidades derivadas da obrigaición de garantir a seguridade, eficacia e continuidade da prestación do servizo os períodos de desfrute de permisos, vacacións e licenzas, que quedan suxeitos á autorización previa de AENA.

e) Constatar a posible falta de adaptación dun controlador ás modificacións técnicas ou tecnolóxicas do seu posto de traballo, para os efectos que procedan, como, singularmente, o seu paso a funcións non operativas de control de tránsito aéreo, que quedará condicionada á conformidade da entidade pública empresarial.

4. Así mesmo, desde a entrada en vigor deste real decreto lei AENA poderá contratar novos controladores de tránsito aéreo baixo calquera das modalidades previstas no Estatuto dos traballadores.

Disposición transitoria segunda. *Supervisión pola Axencia Estatal de Seguridade Aérea.*

Durante os tres anos seguintes á entrada en vigor deste real decreto lei, e sen prexuízo das funcións de inspección e supervisión que legalmente ten atribuídas a Axencia Estatal de Seguridade Aérea, a dita Axencia deberá supervisar de forma permanente o seu grao de cumprimento por AENA.

Disposición derogatoria única. *Derrogación normativa.*

Quedan derogadas todas as disposicións que se opoñan, contradigan ou resulten incompatibles co disposto neste real decreto lei.

Disposición derradeira primeira. *Título competencial.*

Este real decreto lei dítase ao abeiro da competencia exclusiva que lle atribúe ao Estado o artigo 149.1.20ª e 149.1.7ª da Constitución, en materia de control do espazo aéreo, tránsito e transporte aéreo e en materia de lexislación laboral.

Disposición derradeira segunda. *Adecuación das taxas de navegación aérea.*

1. Durante os anos 2010 a 2012 AENA propondrá unha redución progresiva da taxa de ruta, de forma que esta poida quedar establecida para o ano 2013 na media que resulte aplicable aos cinco principais provedores de servizos europeos.

2. O Goberno incluírá no proxecto de Lei de orzamentos xerais do Estado para os anos 2011 e 2012 as pertinentes previsións de redución da taxa de aproximación congruentes coa eliminación do seu déficit e co obxectivo da súa equiparación á media dos cinco grandes países da Unión Europea.

Disposición derradeira terceira. *Desenvolvemento regulamentario do tempo de actividade e descanso no sector dos servizos de tránsito aéreo.*

Mediante real decreto e logo de consulta aos sindicatos máis representativos no ámbito estatal, regularase o tempo de actividade e descanso dos controladores de tránsito aéreo.

Tras a entrada en vigor do real decreto a que se refire o punto anterior, todos os provedores de servizos de tránsito aéreo designados polo Ministerio de Fomento, incluído

o ente público Aeroportos Españois e Navegación Aérea, deberán axustar o tempo de actividade e descanso do persoal ao seu servizo ao que se estableza na dita norma.

Disposición derradeira cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto lei entrará en vigor o mesmo día da súa publicación no «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid o 5 de febreiro de 2010.

JUAN CARLOS R.

O presidente do Goberno,
JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO