

I. DISPOSITIONS GENERALES

1916 *Décret-Loi Royal 1/2010, du 5 février, par lequel est réglé le fournissement de services de trafic aérien, sont établies les obligations des fournisseurs civils desdits services, et sont fixées déterminées conditions du travail pour les contrôleurs civils du trafic aérien.*

L'analyse du mode selon lequel l'entité publique patronale Aéroports Espagnols et Navigation Aérienne (AENA) exerce sa fonction de fournisseur de services de trafic aérien, actuel et unique fournisseur desdits services, effectué récemment autant par la Direction Générale d'Aviation Civile, comme par l'Agence d'Etat de Sécurité Aérienne, a rapporté une série d'importantes défaillances d'organisation et un manque d'efficacité économique chez l'entité publique qui mettent en évidence les claires difficultés que AENA a actuellement pour garantir autant la continuité de le fournissement des services de trafic aérien, comme sa durabilité économique et financière.

La Direction Générale d'Aviation Civile a manifesté que les coûts actuels de navigation aérienne de AENA sont les plus élevés de l'entourage européen. Les rapports émis par ledit centre directeur signalent une progressive déviation des magnitudes économiques de AENA, qui dérivent en une croissance continue des coûts de prestation du service, en une faible productivité par contrôleur et en une croissance démesurée du coût de ces employés publics par rapport aux autres contrôleurs européens, jusqu'à rendre le tarif national perçu aux compagnies aériennes le plus cher d'Europe, et le coût par heure de contrôleur aérien, le plus cher du continent.

De son côté, l'Intervention Générale de l'Administration de l'Etat est en train de manifester depuis l'année 2002, dans ses successifs rapports d'audit des comptes, que les hausses rétributifs des contrôleurs au service de AENA se réalisent sans les autorisations préceptives. Concrètement, dans le rapport correspondant à l'exercice de 2008, l'Intervention Générale affirme que "la rétribution moyenne réelle par contrôleur augmenta en 2007 à 304.874 euros et excède en 210.316 euros le résultat d'actualiser selon les inflations annuelles la rétribution de 1999 (...). Dans les derniers exercices ces incréments sont en train d'influencer significativement les tarifs de Route, qui en 2008 ont été les plus chers d'Europe". Effectivement, AENA a reconnu que les élevés coûts de navigation aérienne sont dus principalement aux coûts de personnel. Concrètement, ils suivent l'obligation de payer comme heures "d'ampliation du travail", dont la valeur est de 2,65 fois celle de l'heure ordinaire, une quantité d'heures que, si bien fait partie de leur journée habituelle, sont formellement définies comme de libre acceptation par les contrôleurs dans une série de pactes hors-statut souscrits par AENA avec eux, heures qui n'ont pas été incorporées à la convention collective, ni ont été autorisées selon ce qui est prévu dans les lois de budget général de l'Etat de chaque année.

A ce respect, il faudrait signaler que les contrôleurs du trafic aérien au service de AENA sont des employés publics, qui prêtent un service public essentiel pour notre société, comme l'est le contrôle du trafic aérien. Leur caractère d'employés publics détermine, également, une spéciale adhérence aux principes et normes que l'Etat dicte pour la régulation du fournissement desdits services. En même temps, la nature juridique-publique de leur relation du travail détermine que leurs accords collectifs doivent s'adapter aux principes et règles contenus dans le Statut Basique de l'Employé Public et aux dispositions, dans ce qui concerne leurs rétributions, des lois de budget général de chaque année, qui conditionnent la souscription de conventions, pactes ou autres instruments similaires desquels se dérivent des hausses rétributives à l'existence de rapports préalables et favorables du Ministère des Finances.

Par convention collective, les contrôleurs au service de AENA sont obligés à réaliser seulement 1200 heures ordinaires de travail, qui sont clairement insuffisantes pour la dimension de notre système de navigation aérienne. Le reste d'heures nécessaires pour garantir la continuité dans le fournissement du service, en moyenne 600 heures par contrôleur, se réalisent de forme habituelle et programmée par les propres contrôleurs avec trois mois d'avance, de façon que, dans la pratique, ils travaillent 1800 heures en moyenne, desquelles entre trente-trois et cinquante pour cent sont de repos. En plus, les citées 600 heures ont artificiellement la condition de volontaires et sont versées irrégulièrement à un prix beaucoup plus élevé du prévu dans le Statut des Travailleurs pour les heures extraordinaires, ce qui est cause principale de l'augmentation démesurée du coût du service.

L'origine principale des difficultés affrontées par AENA à l'heure de garantir la continuité du fournissement du service de trafic aérien dérive de la traslation de l'ensemble des facultés inhérentes au pouvoir de direction de l'entreprise à ses contrôleurs qui a eu lieu à cause des droits reconnus à ces derniers dans la 1ere convention collective professionnelle signée en 1999. De cette façon, ce sont les propres contrôleurs au service de AENA, et non ladite Entité, qui décident sur des aspects essentiels pour leur fonctionnement et qui diminuent décisivement leur capacité opérationnelle et d'organisation comme responsable du fournissement des services de navigation aérienne, tels que la détermination de la

configuration opérative des aérodromes et de leurs installations et services techniques, ou la fixation du personnel nécessaire pour le fournissement des services, avec la faculté inhérente d'organisation de leurs services de travail, horaires et repos.

Il existe d'autres éléments de la convention collective qui mettent également en danger la continuité du fournissement du service, tels que, essentiellement, la possibilité d'obtenir une licence spéciale retribué à l'âge de cinquante-deux ans. Cette licence permet au travailleur de cesser de travailler en touchant le salaire ordinaire fixe et même si cela perturbe gravement la continuité et la durabilité du service.

En considérant tout cela, la Direction Générale de l'Aviation Civile conclut qu'actuellement AENA, autant en ce qui est relatif à son organisation, pouvoir de direction, et services de travail, comme en référence aux coûts de navigation aérienne générés, a des sérieuses difficultés pour accomplir les règlements communautaires du "Ciel Unique Européen".

Dans ce sens, le Règlement 2096/2005/CE, de 20 décembre, par lequel sont établies les conditions requises communes pour le fournissement des services de navigation aérienne, impose aux fournisseurs desdits services le devoir d'être capables de fournir les services de façon sûre, continue et durable économique et financièrement, devant s'ajuster à un niveau raisonnable de demande générale dans un espace aérien déterminé. Egalement, la norme citée dispose que le fournisseur établira et gèrera son organisation d'accord avec une structure qui soutienne un fournissement sûr, efficace et continu des services.

De la même façon, le besoin de réduire les coûts du système de navigation aérienne devient plus pressante après l'adoption récente du Règlement 1070/2009/CE, de 21 octobre, qui modifie le premier paquet réglementaire du Ciel Unique Européen et par lequel est établi un système d'évaluation du rendement des fournisseurs des services de navigation aérienne. EUROCONTROL a déjà signalé que la situation actuelle de AENA, particulièrement en matière de coût-efficacité, verse des résultats tellement éloignés de la moyenne européenne qu'ils rendent impossible, dans le cas de demeurer inchangés, l'atteinte des objectifs qui seront fixés par la Communauté Européenne pour le réseau de gestion du trafic aérien à partir de 2011, avec les non désirables conséquences que cela provoquera non seulement pour l'Espagne, mais aussi pour tout le réseau européen étant donnée l'importance de notre pays dans le trafic aérien continental.

Cette situation de l'entité publique étant manifestée, AENA a argumenté que, malgré ses constants essais de résoudre les défaillances averties par moyen de la négociation collective, cette voie a résulté infructueuse.

En effet, depuis le 31 décembre 2004, date à laquelle s'acheva la validité de la convention collective des contrôleurs de trafic aérien, AENA a essayé répétitivement la modification de la situation décrite, en orientant ses propositions dans la négociation collective, entre autres, vers la garantie de la continuité du service, par moyen de la récupération de la capacité d'organisation du travail, vers la hausse de la productivité, et l'ajustement de ses coûts pour les approcher à l'entourage européen. Pour cela, AENA a maintenu avec la représentation des contrôleurs, l'Union Syndicale de Contrôleurs Aériens (USCA), soixante-cinq réunions de la table de négociations pour la 2ème convention collective. Face aux dix propositions présentées par AENA, toutes basées sur les objectifs dérivés de la norme du Ciel Unique Européen, USCA a seulement formulé six propositions, la dernière desquelles, présentée le 28 janvier 2010, est une proposition de Convention Collective complète qui, en résumant, propose des conditions qui en supposent pas une réduction du coût actuel, inclut des mesures qui augmentent la productivité mais qui sont accompagnées de la proposition simultanée de nouveaux concepts rétributifs, n'incorpore pas de modifications relatives aux aspects d'organisation et de gestion que la 1ère convention collective attribua aux contrôleurs, et propose la hausse d'autres prestations et l'amélioration des conditions d'accès à la retraite. Cette circonstance, unie à l'ample période de temps écoulée, cinq ans, met en évidence que la voie négociatrice en suffit pas d'elle-même pour satisfaire les changements demandés sans retard par la réalité du marché aérien international et par les services de navigation aérienne dans le contexte européen.

La garantie de sécurité et continuité dans le fournissement des services de trafic aérien, la viabilité économique de notre système de navigation aérienne dans le cadre européen, et l'accomplissement des conditions requises imposées par les règlements communautaires sur le Ciel Unique Européen, exigent que des mesures immédiates et urgentes en relation à l'entité publique AENA soient adoptées. Il est nécessaire que l'entité publique, en premier lieu, récupère le pouvoir d'organisation et de direction de son activité, et en deuxième lieu, puisse exiger à son personnel de contrôle la réalisation des heures de travail qui sont en train d'être réalisées actuellement, en les retribuant conformément à sa nature authentique, c'est à dire, comme heures ordinaires de travail.

En plus de tout ce qui a été exposé, la Direction Générale de l'Aviation Civile, a manifesté que, si bien les mesures précédentes sont essentielles pour garantir la continuité et la durabilité de notre système de navigation, le nouveau cadre réglementaire européen et l'évolution des services de trafic aérien exigent une restructuration de notre système de navigation aérienne actuel, en le dotant de stabilité et de garanties de futur.

D'une part, AENA fournit les services de contrôle dans des aérodromes de faible volume de trafic dans lesquels il est possible que le trafic aérien se réalise par moyen des nommés services d'information de

vol d' aéroport (AFIS), tels qu' ils sont établis par l' Organisation Internationale de l' Aviation Civile (OACI). Ces services d' information de vol, en demandant pas de contrôleurs de trafic aérien, sont beaucoup plus efficaces économiquement, et également sûrs.

D' autre part, comme exigé par les règlements du Ciel Unique Européen, il est nécessaire de permettre à d' autres fournisseurs de services, dûment certifiés par une autorité européenne de supervision, puissent fournir les services de contrôle de trafic aérien dans nos aéroports. Avec cela, en plus d' accomplir les conditions communautaires requises, la compétence dans ce secteur est introduite, ce qui nécessairement produira une amélioration des conditions techniques et économiques dans lesquelles ces services sont fournis.

Le remplacement des services de contrôle dans les aéroports de faible volume par le système AFIS et l' entrée de nouveaux fournisseurs de services en régime de compétence dans le reste des aéroports, permettra que AENA puisse mieux réorganiser ses ressources humaines et matérielles et garantir d' une manière plus efficace le fournissement des services de trafic aérien de route ou de zone, milieu dans lequel elle a démontré une excellente qualification technique, et qu' elle doit conserver en tout cas par son lien à la souveraineté de l' Etat.

Il est pourtant volonté de ce Gouvernement garantir et favoriser le fournissement de services de navigation aérienne en route de la part de AENA, étant donnée sa distinguée présence dans des diverse initiatives du Ciel Unique Européen, comme le projet Galilée ou le programme SESAR. Au contraire, il est considéré nécessaire pour la durabilité de notre système de permettre l' entrée de nouveaux fournisseurs de services dans le contrôle de trafic aérien qui est effectué dans les aéroports.

Finalement, il faut considérer que la restructuration de notre système de navigation aérienne obligera AENA à s' adapter au nouveau cadre juridique, adaptation qui forcément devra être progressive et ordonnée dans le but de garantir la sécurité et la continuité dans le fournissement des services de trafic aérien.

II

En vertu de ce qui précède, il est nécessaire et urgent d' adopter des mesures indispensables qui permettent, d' un côté, l' ouverture du fournissement des services de navigation aérienne à des nouveaux fournisseurs certifiés et, d' un autre côté, la modification transitoire de certaines conditions du travail des contrôleurs de AENA pour garantir que ladite entité, pendant le temps où elle continuera à être le seul fournisseur des services, soit capable de les fournir de manière sûre, efficace, continue et économiquement durable, dans tout son cadre de compétence.

En Commencant par le premier bloc de mesures contenues dans ce décret-loi, l' ouverture à de nouveaux fournisseurs certifiés de services de navigation aérienne, un ensemble de dispositions régulatrices sur les aspects essentiels du fournissement de ces services applicables au secteur dans son ensemble sont introduites. En un premier lieu, la compétence du Ministère du Développement pour la désignation des nouveaux fournisseurs des services est déclarée, à condition qu' ils soient dûment certifiés par une autorité nationale de supervision d' un Etat Membre de l' Union Européenne. Dans le cas concret des services de trafic aérien d' aéroport, la désignation sera effectuée à demande de l' opérateur de l' aéroport, qui lui donnera cours avec totale autonomie de décision en fonction des caractéristiques techniques et économiques de l' aéroport et des normes applicables.

De même, il s' impose, comme élément essentiel du fournissement des services de trafic aérien, l' obligation de tous les fournisseurs de garantir leur réalisation de manière sûre, efficace, continue et économique et financièrement durable. En conséquence, comme contrepartie nécessaire de ladite obligation, et en assurant avec cela que les fournisseurs des services puissent l'accomplir, on leur attribue avec exclusivité et à caractère indisponible les facultés d' organisation, planification, gestion, supervision, et contrôle de leur prestation.

A continuation, et étant donné que la sûreté est l' un des objectif-clé au fournissement des services de trafic aérien, il est nécessaire d' établir certaines règles relatives a temps d' activité et de repos du personnel dédié au contrôle du trafic aérien. Il est toutefois nécessaire de compléter lesdites règles par moyen de leur développement réglementaire, par négociation avec les syndicats plus représentatifs à niveau national, et donc, à la troisième disposition additionnelle, le Gouvernement est habilité pour régler ces extrêmes par moyen de décret royal.

L' importance qu' a l' accomplissement de la part du fournisseur de l' obligation d' assurer le fournissement des services de trafic aérien de manière sûre, efficace, continue et économiquement durable exige d' établir un régime sévère de non-exécution qui atteigne non seulement les fournisseurs du service, mais aussi son personnel. En particulier, les non-exécutions attribuables au fournisseur qui empêcheraient ou porteraient atteinte à la sécurité ou a la continuité dans le fournissement du service, seront classées

comme très graves. En même temps il sera considéré comme cause de licenciement disciplinaire quelconque conduite de son personnel qui affecterait négativement la sécurité ou porterait atteinte de façon grave ou répétée l'efficacité ou la continuité de service.

Ces mesures se complètent avec celles contenues dans la deuxième disposition additionnelle qui règle le procès par lequel les nouveaux fournisseurs de trafic aérien entreront dans le marché espagnol. Ce procès débutera avec l'instauration immédiate, après les correspondantes études de sûreté, des services d'information de vol d'aérodrome (AFIS) dans ceux de moindre volume de trafic, et terminera avec la sélection, en fonction des caractéristiques de l'aérodrome et des études de sécurité pertinents, des nouveaux fournisseurs pour ceux qui seront déterminés par ordre du Ministère du Développement.

En concordance avec ceci, trois obligations essentielles sont imposées à AENA: Présenter les pertinents études de sécurité et commencer les procédures de sélection des nouveaux fournisseurs des services dans les délais indiqués; offrir un poste de travail aux contrôleurs du trafic aérien qui seraient en train de fournir leurs services dans les dépendances affectées par le procès; et continuer à fournir les services de contrôle de trafic aérien jusqu'à ce que se produise l'initiation effective de la prestation des services de la part des nouveaux fournisseurs.

Le deuxième bloc de mesures comporte une modification transitoire de certaines conditions du travail des contrôleurs de AENA pour garantir leur capacité de prestation sûre, suffisante, et continue des services de contrôle de trafic aérien, pendant l'implémentation de la réforme et AENA continue d'être le fournisseur unique ou majoritaire de ces services. Dans ce sens, il sera imposé exclusivement les modifications qui résultent inexcusables pour assurer que AENA soit capable d'accomplir ses obligations comme fournisseur de tels services et pour le temps minimum indispensable.

Ainsi, il s'établit que, pendant l'échéance de trois ans depuis l'entrée en vigueur du présent décret-loi royal, le droit d'obtenir la licence spéciale rétribuée est mis en sursis, et conséquemment, aucune nouvelle incorporation se produira, fût-elle ou non été sollicitée à l'entrée en vigueur de ce décret-loi royal, à ladite situation, qui permet aux contrôleurs de cesser de travailler à l'âge de cinquante-deux ans révolus et de continuer à toucher le salaire fixe ordinaire jusqu'à atteindre l'âge de la retraite, sans que ce privilège soit conditionné aux besoins du service, ni dépendant de la conformité de l'employeur. La négation de nouvelles incorporations à une situation si singulière pendant l'échéance de trois ans depuis l'entrée en vigueur du présent décret-loi est complètement indispensable pour que AENA puisse continuer à disposer d'un nombre suffisant de contrôleurs pour accomplir ses obligations comme fournisseur de ces services, pendant le temps où s'achève le procès de réforme dirigé à l'ouverture de la prestation de services de navigation aérienne à des nouveaux fournisseurs certifiés. En plus, si la sortie de contrôleurs de AENA vers la situation décrite de licence spéciale rétribuée n'était pas temporairement empêchée, la continuité et la sécurité de la prestation des services de trafic aérien serait mise en grave danger de continuité, et avec elle la viabilité de l'ensemble des mesures établies dans le présent décret-loi.

En ce qui respecte la journée de travail des contrôleurs du trafic aérien qui fournissent ses services chez AENA, il est certifié que lesdits contrôleurs ont effectivement réalisé une journée de 1744 heures en 2006, 1799 en 2007, 1802 en 2008 et 1750 en 2009.

Et bien, avec la finalité d'assurer la durabilité et la continuité dans la prestation desdits services, il est établi que tous les employés publics qui exercent des fonctions de contrôle de trafic aérien au service de AENA doivent réaliser de manière inexcusable la journée de travail nécessaire pour garantir lesdites continuité et durabilité. A cet effet, il est établi que la journée maximale nécessaire est la moyenne de celle effectivement réalisée par les contrôleurs du trafic aérien au service de AENA pendant l'année 2009, qui, comme indiqué, s'éleva à 1750 heures, inclus le temps de repos pendant la journée de travail et les gardes localisées.

Finalement, et avec le même fondement à celui exposé lors des mesures précédentes, AENA est facultée, en tant qu'une nouvelle convention collective ne soit pas accordée et publiée, pour accorder le déplacement temporaire de ses travailleurs dans un autre centre de travail, d'accord à ce qui est établi dans le Statut des Travailleurs, si bien avec certaines limitations ou garanties pour les employés publics affectés par ces mesures. L'entité publique est également facultée pour changer la journée de travail par besoin du service ou par la variation des horaires opératifs des dépendances et pour modifier l'heure d'entrée d'une relève dans le centre de travail. Les périodes de jouissance de permis, vacances et licences doivent s'accommoder en tout cas aux besoins du service, tel il est établi avec caractère général dans toutes les entreprises et, finalement, il est nécessaire que ce soit l'employeur et non l'employé qui constate le possible manque d'adaptation d'un contrôleur aux modifications techniques ou technologiques de son poste de travail, aux effets qui procèdent, comme l'est singulièrement son passage à des fonctions non-opératives du contrôle du trafic aérien.

La modification transitoire des conditions du travail des contrôleurs de AENA qui vient d'être exposée et qui est la moindre indispensable pour garantir les objectifs cherchés par le présent décret-loi royal, n'est pas possible ni dans le cadre de la 1ère convention collective des contrôleurs de AENA, ni dans le cadre de l'article 41 du Statut des Travailleurs. En effet, si bien le cité précepte faculte la direction de l'entreprise pour accorder lesdites modifications, quand il existera des raisons économiques, techniques, d'organisation ou de production prouvées, et après épuisement d'une période de consultations avec les

représentants légaux des travailleurs, la convention collective des contrôleurs de AENA exige à ces effets d'obtenir l'autorisation formelle de l'organisation syndicale. Et bien, en vue de la rupture du procès de négociation du passé 2 février, il n'y a plus aucun doute sur l'impossibilité de la voie négociatrice pour atteindre cet objectif.

En accord avec ce qui précède, certaines mesures exceptionnelles sont incorporées, tendantes à assurer l'effectivité de l'ensemble des dispositions établies dans le présent décret-loi royal et, pourtant, la sécurité et la continuité de la prestation des services de trafic aérien. Dans ce sens, l'Agence de l'Etat de Sécurité Aérienne est facultée pour approuver de manière immédiate, conforme à la norme communautaire d'application, les plans urgents de formation qui résultent nécessaires pour faciliter l'obtention des correspondantes licences, habilitations et annotations d'unité de contrôleurs du trafic aérien, dans lesquels il sera établi la validation des connaissances et de l'expérience du personnel technique aéronautique, tels que pilotes ou contrôleurs.

De même, ladite Agence est facultée pour certifier de nouveaux fournisseurs de services de trafic aérien conforme aux règlements communautaires, en employant un procès préférent et simplifié, et pour certifier comme fournisseurs de formation d'information de vol aux actuels fournisseurs de formation de contrôle de trafic aérien, ainsi que pour valider les cours de formation qu'ils auraient effectué en s'ajustant à la norme européenne.

L'ensemble des mesures exposées n'empêche pas la viabilité d'autres étant déjà prévues dans l'ordonnement juridique et qui puissent être considérées de nécessaire application, entre autres, celle établie dans l'article 4.4 a) de la Loi 21/2003, de 7 juillet, de Sécurité Aérienne.

Enfin, il doit être souligné l'effet que dans l'économie nationale ont les mesures prévues dans de décret-loi royal en relation à la situation de crise que notre économie traverse. Ainsi, il faut mentionner que l'objectif immédiat recherché par les mesures qui s'établissent dans cette norme, la garantie de la prestation sûre, efficace, continuée et économiquement durable des services de trafic aérien, répond à un objectif plus ample qui est la garantie d'un fonctionnement adéquat du secteur aéroportuaire qui, par son caractère dynamisant, est essentiel pour le développement et fonctionnement du reste des secteurs productifs, et spécialement du secteur touristique. On en peut pas oublier que l'adéquate gestion des aérodromes est directement conditionnée par celle du trafic aérien, et pourtant l'inefficacité des systèmes de trafic aérien affecte de manière immédiate la capacité aéroportuaire, le montant des frais de navigation aérienne, les coûts supportés par les compagnies aériennes et, finalement, le prix que les passagers payent pour voler dans lesdites compagnies. De plus, il est à souligner que, comme objectif ultérieur, et pas pour autant de moindre importance, se trouve la garantie du droit fondamental à la libre circulation des citoyens, qui en peut pas être entamée à cause des disfonctions et rigidités d'un modèle concret de prestation des services de navigation aérienne comme celui existant chez AENA au moment de l'approuvement de ce décret-loi royal.

III

Les mesures établies par ce royal décret-loi son le minimum essentiel et elles gardent une relation directe et en rapport logique avec la situation en question et avec l'achèvement des objectifs du gouvernement décrits précédemment.

La mise en œuvre de ces mesures doit être urgente et immédiate en raison de la grave situation dans laquelle se trouve actuellement AENA pour assurer la continuité et la durabilité économique et financière de services si essentiels à notre société tels que les services de trafic aérien.

En ce sens AENA à mis en évidence que l'expiration des pactes extra-statutaires de prolongation de la journée de travail le 1er avril 2010 et en conséquence l'application des conditions sociales et de travail établies dans la 1ere convention collective a partir de cette date, avec une journée de travail obligatoire d'uniquement 1200 heures, impliquerait une réduction globale de toutes les opérations de transport aérien équivalente au 40% de la demande prévue. La situation serait particulièrement critique dans les milieux insulaires où il n'y a pas de moyens alternatifs de transport avec des réductions supérieures au 50%.

Ces mesures doivent aussi être prises avec urgence car de par leur caractéristiques et le contexte juridique et factuel dans lequel elles doivent être appliquées, elles exigent une action réglementaire immédiate qui doit nécessairement être entreprise dans un délai plus court que celui de la procédure parlementaire des projets de loi, le tout sans réserves pour que le présent décret-loi puisse être étudié, le cas échéant, par la procédure d'urgence comme loi ordinaire.

En effet, étant donné la rupture de la négociation de la convention collective et par conséquent l'impossibilité de répondre aux besoins de trafic aérien avec une journée de travail établie en 1.200 heures pour les contrôleurs, il devient absolument d'imposer, fût-ce temporairement, des règles pour assurer l'adéquation des moyens de AENA pendant la durée nécessaire pour compléter le processus d'ouverture de la prestation

des services de trafic aérien a de nouveaux fournisseurs.

Il ne peut pas être ignoré que la modification entreprise du régime juridique existant, d'être connu à l'avance, pourrait créer l'effet indésirable de provoquer des conduites qui pourraient sérieusement compromettre l'efficacité de la réforme elle-même, compte tenu de la capacité de pression absolument exorbitante acquise par les contrôleurs aériens à travers la négociation collective antérieurement décrite.

Selon ce qui précède, et dans l'exercice de l'autorisation accordée par l'article 86 de la Constitution Espagnole, sur proposition du Ministre du Développement, après délibération du Cabinet Ministériel lors de sa réunion du 5 Février 2010,

ARRETE:

Article 1. Désignation des fournisseurs de services du trafic aérien civil.

1. Les services de contrôle du trafic aérien régional et contrôle d'approche ainsi que ceux d'information de vol, d'alerte et de conseils liés aux volumes de l'espace aérien dans lequel les services sont rendus, continueront à être rendus par l'entreprise publique des Aéroports Espagnols et Navigation Aérienne (AENA), comme entité désignée pour cette fonction.

2. Il revient au Ministère du Développement de désigner, au sein de blocs spécifiques d'espace aérien, des prestataires civils de services de trafic aérien d'aérodrome dûment certifiés par une Autorité Nationale de Supervision de l'Union Européenne. La résolution de nomination précisera les exigences techniques que le fournisseur des services devra satisfaire pour pouvoir commencer son activité en conformité avec les règlements communautaires.

3. La désignation du prestataire de services de trafic aérien d'aérodrome par le Ministère du Développement se fera sur la proposition de l'opérateur de l'aéroport. La proposition spécifiera la catégorie des services demandés pour l'aérodrome, selon ses caractéristiques techniques, économiques et le règlement applicable, ainsi que, selon le cas, la société ou entité prestataire.

La proposition de l'opérateur aéroportuaire fera partie de son pouvoir d'organisation, sans qu'en aucun cas elle n'ait un caractère contraignant pour celui-ci ni pour les rapports qui doivent accompagner sa proposition, ni pour les accords ni pactes qui doivent la précéder, quelconque fût la norme qui les aurait établis ou requis.

4. Les tâches qui ne soient pas strictement de trafic aérien, telles que la direction de plateforme, pourront être réalisées par l'opérateur aéroportuaire ou être confiées par lui auprès de prestataires civils de services de trafic aérien de l'aérodrome.

Article 2.

Garantie dans la prestation des services de trafic aérien.

1. Le fournisseur civil de services de trafic aérien désigné pour un bloc spécifique de l'espace aérien est obligé d'assurer la sécurité, l'efficacité, la continuité et la durabilité économique et financière de la prestation, qui ne pourra pas être réduite ou suspendue sans l'autorisation préalable de l'autorité compétente.

L'obligation établie à l'alinéa précédent comprend également l'obligation d'assurer une adéquate coordination technique et opérationnelle avec les autres fournisseurs de services de trafic aérien et la fourniture à ces prestataires des informations nécessaires pour identifier les mouvements des aéronefs dans l'espace aérien sous leur responsabilité.

2. L'organisation, planification, direction, gestion, supervision et contrôle de la prestation des services de trafic aérien revient en exclusivité au prestataire civil de ces services.

À cette fin ce prestataire civil de services est autorisé à prendre les mesures qui dans chaque cas soient nécessaires et, notamment:

- a) Déterminer la configuration de fonctionnement en fonction de la demande de trafic et des conditions techniques et météorologiques concurrentes.
- b) Déterminer les installations, les services techniques et le personnel nécessaires pour l'adéquate prestation des services de trafic aérien.

- c) Déterminer son organisation managériale par l'identification et l'évaluation adéquate des postes directifs chargés des fonctions de sécurité, qualité, protection et des ressources financières et humaines.
- d) Effectuer la sélection et formation d'unité et continue des contrôleurs de trafic aérien.
- e) Organiser les journées de travail des services, les horaires et les pauses du personnel.
- f) Surveiller et contrôler le travail effectué par son personnel et d'imposer les sanctions adéquates en cas de non-exécution.

3. Les facultés énumérées au présent article ne sont pas disponibles pour le fournisseur civil de services de trafic aérien. En ce sens, aucun poste de travail ni organe pourra se voir attribuer ni exercer aucune fonction qui puisse limiter ou porter atteinte à l'exercice de ces facultés.

La disposition sur une base volontaire par le prestataire de services de ces facultés déterminera la révocation de la désignation obtenue en conformité au paragraphe 2 de l'article 1.

Article 3.

Temps d'activité et de pause des contrôleurs civils de trafic aérien

Pour assurer la prestation sûre des services de trafic aérien et le nécessaire repos des contrôleurs civils de trafic aérien il est disposé ce qui suit:

- 1. La journée de travail par quarts ne durera pas plus de douze heures par service
- 2. Le nombre d'heures supplémentaires en dépassera pas quatre-vingts par an, conformément au Statut des Travailleurs.
- 3. Les pauses pendant la journée de travail seront du 25% du temps de durée de la journée de travail de jour, et du 33% de la durée de la journée de travail de nuit. Cependant, dans les tours de contrôle monoposition les contrôleurs auront une pause d'une heure par service.

Article 4.

Infractions

1. Le non-respect par le prestataire civil de services de trafic aérien des obligations établies au présent décret-loi sera puni en vertu de la Loi 21/2003 du 7 juillet de Sécurité Aérienne. Les infractions seront considérées très graves quand le non-respect ait empêché ou compromis la sûreté ou la continuité de la fourniture de tels services.

2. Le non-respect du personnel au service du prestataire civil de services de trafic aérien sera classé comme très grave lorsqu'il porterait atteinte à la sécurité ou compromettrait de façon grave ou répétée l'efficacité ou la continuité de la prestation des services, ce qui entraînerait des sanctions fixées par la loi 21/2003 du 7 Juillet, de Sécurité Aérienne et aux responsabilités civiles correspondantes.

En outre, ces comportements seront une cause de licenciement disciplinaire par le prestataire de services de trafic aérien. Si le fournisseur de services doit faire les démarches pour un dossier disciplinaire avant le licenciement, l'accord d'ouverture pourra prévoir la suspension temporaire sans salaire de l'employé concerné.

Première disposition additionnelle. *Mesures exceptionnelles.*

1. Pour garantir la prestation sûre et continue des services de navigation aérienne AENA pourra adopter l'une des suivantes mesures extraordinaires:

- a) Approuver de façon immédiate, d'accord avec la réglementation communautaire applicable, les plans de formation qui soient nécessaires pour faciliter l'obtention des licences, habilitations et annotations d'unité des contrôleurs de trafic aérien qui soient requis. Ces plans préverront expressément la validation des connaissances et l'expérience du personnel technique aéronautiques comme les pilotes ou contrôleurs.
- b) Certifier de nouveaux fournisseurs de services de trafic aérien conformément aux règlements communautaires, en employant une procédure préférentielle et simplifiée.
- c) Certifier comme fournisseurs de formation de services d'information de vol d'aérodrome (AFIS) les actuels fournisseurs de formation de contrôle de trafic aérien et valider les cours de formations qu'ils aient donnés en conformité avec les règlements communautaires.

2. L'entité publique AENA et son personnel devront faciliter l'application immédiate des dispositions de l'article 4.4.a) de la Loi 21/2003 du 7 juillet, de Sécurité Aérienne, sans qu'aucun poste de travail, organe de direction ou d'organisation puissent rendre difficile ou entraver son efficacité. Faute de quoi, le non-respect de cette obligation sera puni en conformité avec l'article 4 du présent décret-loi, sans préjudice d'autres responsabilités civiles ou pénales selon le cas.

Deuxième disposition additionnelle. *Services de trafic aérien fournis par Aéroports Espagnols et Navigation Aérienne*

1. Dans les aéroports gérés par AENA les services de trafic aérien pourront être fournis par ladite entité ou par un autre quelconque fournisseur de services de trafic aérien dûment certifié par une autorité nationale de supervision de L' Union Européenne.
2. Dans les deux mois suivant l' entrée en vigueur de ce décret-loi royal, AENA devra présenter au Ministère du Développement les études de sécurité qui permettront d' identifier dans quels aéroports parmi ceux qu' elle gère commencera à être fourni le service d' information de vol d' aéroport (AFIS). Le Ministère du Développement déterminera par ordre dans quels aéroports sera fourni ce service d' information de vol.
Dans le délai établi par ces ordres, AENA, d' accord à la Loi 31/2007, de 30 octobre, devra commencer les procédures pour la sélection des correspondants fournisseurs civils de services d' information de vol d' aéroport.
3. Pour les aéroports qui seront déterminés par ordre du Ministère du Développement et dans le délai que seront établis dans ces ordres, AENA devra également commencer les procédures pour la sélection des correspondants fournisseurs civils de services d' information de vol d' aéroport. En fonction des caractéristiques de l' aéroport, et des études de sécurité pertinents, ces services pourront être fournis sous la modalité de contrôle, information de vol, ou les deux, selon soit déterminé dans lesdites ordres ministérielles.
4. Les contrôleurs du trafic aérien qui seraient en train de fournir leurs services pour AENA dans les dépendances auxquelles sont référées les paragraphes précédents, quand la prestation du service par les nouveaux fournisseurs de services de trafic aérien commenceront, pourront opter à accepter le poste de travail qui leur devra offrir AENA ou licencier leur contrat de travail, avec le droit à toucher, dans ce dernier cas, les indemnités pertinentes.
5. Dans les aéroports auxquels font référence les paragraphes 2 et 3 de la présente disposition, AENA continuera de fournir les services de contrôle aérien jusqu' à ce que se produise le commencement effectif de la prestation des services de la part des nouveaux fournisseurs.

Troisième disposition additionnelle. *Formation de personnel de trafic aérien*

1. La Société d' Etat Services et Etudes pour la Navigation et la Sécurité Aéronautique, S.A., comme actuel fournisseur de la formation de trafic aérien, devra présenter à l' Agence d' Etat de Sécurité Aérienne les plans de formation qui soient nécessaires pour doter le système du personnel requis pour effectuer les dispositions contenues dans le présent décret-loi royal.
Egalement, AENA devra présenter à l' Agence d' Etat de Sécurité Aérienne les plans de formation d' unité et de formation continue qui soient nécessaires pour compléter les cités au paragraphe précédent.
Tous les plans de formation prévoient expressément la validation des connaissances et de l' expérience du personnel technique aéronautique, tels que pilotes ou contrôleurs.
2. Les restants fournisseurs civils de formation initiale pourront présenter également les plans de formation qu' ils estimeront convenables, une fois ils auront été dûment certifiés comme fournisseurs civils de formation. Ces plans pourront prévoir la validation des connaissances et de l' expérience du personnel technique aéronautique, tels que pilotes ou contrôleurs.

Première Disposition Transitoire. *Mesures transitoires en relation à l' actuel fournisseur de services de trafic aérien.*

Pour garantir la sécurité, efficacité, continuité et durabilité économique de la prestation des services de trafic aérien et pendant se produit l' ouverture du marché aux nouveaux fournisseurs des services, en plus des prévisions restantes de ce décret-loi royal, les suivantes dispositions seront applicables au régime des contrôleurs civils du trafic aérien au service de AENA:

1. Jusqu' à l' échouement de trois années depuis l' entrée en vigueur du présent décret-loi:
 - a) Le droit d' obtenir la licence spéciale rétribuée est mis en sursis, sans qu' aucune nouvelle incorporation puisse être effectuée, fût-elle ou non été sollicitée, à ladite situation.
 - b) En tant que ce qui est signalé à la troisième disposition finale ne soit pas effectué, tous les employés publics qui exercent des fonctions de contrôle du trafic aérien au service de AENA devront réaliser de manière inexcusable la journée de travail nécessaire pour garantir la continuité et la durabilité desdits services.

A ces effets, ladite journée de travail, en pourra pas excéder la moyenne de l' effectivement réalisée par les contrôleurs du trafic aérien au service de AENA pendant l' année 2009, qui a été de 1750 heures, périodes de repos pendant la journée de travail, gardes localisées et temps requis pour couvrir les possibles incidences inclus.

2. Dans les trente jours suivant à l' entrée en vigueur de ce décret-loi royal, AENA remplacera les

journées de travail déjà établies par une nouvelle programmation ajustée à ce qui a été décrit dans cette norme. La nouvelle programmation sera publiée dans les centres de travail correspondants, maintenant pendant ce temps comme obligatoires les journées de travail déjà publiées.

3. Depuis l'entrée en vigueur de ce décret-loi royal, et pendant le temps qu'une nouvelle convention collective en soit pas accordée et publiée, AENA est facultée pour:

- a) Accorder le déplacement temporaire de ses travailleurs en dehors de leur centre de travail conformément à ce qui est décrit dans l'article 40 du Statut des Travailleurs, à condition que ce soit nécessaire pour assurer la sécurité et la continuité dans la prestation du service, pour une période maximale d'un an et sans préjudice du droit de perception des correspondantes indemnités pour cause du déplacement.
- b) Changer la journée de travail par besoin du service ou par variation des horaires opératifs de la dépendance, ainsi que modifier l'heure d'entrée des relèves dans un centre de travail, toutefois que le nombre de fois où ce changement s'effectue n'excède pas de deux pendant une année naturelle.
- c) Approuver et publier les journées de travail par mois naturels et avec dix jours d'avance.
- d) Adapter aux besoins dérivés de l'obligation de garantir la sécurité, l'efficacité et la continuité de la prestation du service, les périodes de jouissance des permis, vacances, et licences, qui seront conditionnés à l'autorisation préalable de AENA.
- e) Constater le possible manque d'adaptation d'un contrôleur aux modifications techniques ou technologiques de son poste de travail, à tous les effets procédant, comme, notamment, son passage à des fonctions non-opératives de contrôle de trafic aérien, qui restera conditionné à la conformité de l'entité publique.

4. De même, depuis l'entrée en vigueur de ce décret-loi royal, AENA pourra embaucher de nouveaux contrôleurs du trafic aérien sous n'importe-quelle des modalités prévues au Statut des Travailleurs.

Deuxième disposition transitoire. *Supervision par l'Agence d'Etat de la Sécurité Aérienne.*

Pendant les trois années suivantes à l'entrée en vigueur du présent décret-loi royal, et sans préjudice des fonctions d'inspection et de supervision que l'Agence d'Etat de la Sécurité Aérienne a attribuées, ladite Agence devra superviser de manière permanente le degré d'accomplissage de la part de AENA.

Disposition dérogatoire unique. *Dérogation normative.* Toutes les dispositions qui s'opposeraient, contrediraient ou résulteraient incompatibles avec ce qui est disposé dans le présent décret-loi royal sont abrogées.

Première disposition finale. *Titre de compétence.*

Ce décret-loi royal est dictée à l'abri de la compétence exclusive qui est attribuée à l'Etat selon l'article 149.1.20a y 149.1.7a de la Constitution, en matière de contrôle de l'espace aérien, trafic et transport aériens et en matière de législation du travail.

Deuxième disposition finale. *Adéquation des frais de navigation aérienne.*

1. Pendant les années 2010 à 2012 AENA proposera une réduction progressive des frais de route de forme que les mêmes puissent être établis à l'année 2013 dans la moyenne résultante applicable aux cinq principaux fournisseurs de services européens.
2. Le Gouvernement inclura dans le projet de loi du Budget Général de l'Etat pour les années 2011 et 2012 les pertinentes prévisions de réduction des frais d'approche en rapport logique avec l'élimination de son déficit et avec l'objectif de son égalisation avec la moyenne des cinq grands pays de l'Union européenne.

Troisième disposition finale. *Développement réglementaire du temps d'activité et de repos dans le secteur des services de trafic aérien.*

Par moyen de royal décret et après consultation aux syndicats plus représentatifs à niveau national, les temps d'activité et de repos des contrôleurs du trafic aérien sera réglé.

Après l'entrée en vigueur du royal décret auquel fait référence le paragraphe précédant, tous les fournisseurs de services de trafic aérien désignés par le Ministère du Développement, inclus l'entité publique Aéroports Espagnols et Navigation Aérienne, devront ajuster le temps d'activité et de repos du personnel à leur service à ce qui sera établi dans ladite norme.

Quatrième disposition finale.. *Entrée en vigueur.*

Le présent décret-loi royal entrera en vigueur le même jour de sa publication dans le "Bulletin Officiel de l'Etat". Donnée à Madrid, le 5 février 2010

Le Président du Gouvernement, JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO

JUAN CARLOS R.