



## **RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN TRANSPORTE AÉREO DURANTE LA HUELGA GENERAL CONVOCADA PARA LA JORNADA DEL 8 DE MARZO DE 2018**

### **1. OBJETO DE LA RESOLUCIÓN**

Las organizaciones sindicales Confederación Intersindical, Confederación Internacional del Trabajo (CGT), el Sindicato de Comisiones de Base (co.bas), la Confederación Nacional del Trabajo (CNT), Sindicato Alternativa Sindical de Trabajadores (AST) e Intersindical Alternativa de Cataluña (IAC) han convocado una huelga general de 24 horas que se iniciara a las 00:00 del día 8 de marzo de 2018. En las empresas con turnos de trabajo continuados, la huelga comenzará con el inicio del turno de noche del día 7, día anterior a la convocatoria, y acabará con la finalización del último turno que se inicie el día 8, día de la convocatoria.

Por su parte los Sindicatos Comisiones Obreras (CC.OO.) y la Unión General de Trabajadores (UGT) han convocado una huelga general para el mismo día 8 de marzo de 2017, de dos horas de duración en cada uno de los turnos de trabajo del citado día, concretándose en la convocatoria que *“para las jornadas partidas y jornadas continuadas en turno de mañana, la huelga será de 11:30 a 13:30 horas; para las jornadas continuadas en el turno de tarde será de 16:00 a 18:00 horas y para las jornadas continuadas en turno de noche, la huelga se hará durante las dos primeras horas del turno nocturno que comience en la jornada del día 8, salvo en aquellos ámbitos, sectores o empresas, que se notifique expresamente un horario distinto”*

Los motivos de la huelga constan en las respectivas convocatorias.

El objetivo de esta Resolución es el de garantizar la prestación de los servicios esenciales para la comunidad, permitiendo que el mayor número de trabajadores afectados pueda ejercer su derecho a la huelga al tiempo que se asegura el cumplimiento de las condiciones mínimas indispensables de movilidad, como derecho fundamental de los ciudadanos, respetando los principios rectores establecidos en la Constitución Española.

### **2. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS**

Según se establece en el *Real Decreto 2878/1983, de 16 de noviembre, sobre garantías necesarias para asegurar el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad en materia de transporte aéreo*, las situaciones de huelga que afecten a la totalidad, o a parte, del personal laboral de las empresas de transporte aéreo, se entenderán condicionadas, en todo caso, al mantenimiento de los servicios públicos esenciales que presten las citadas empresas.



Además, queda condicionada en términos similares la realización de huelga por el personal de las empresas directamente implicadas en la prestación de servicios públicos esenciales aeroportuarios, en aplicación del *Real Decreto 776/1985, de 25 de mayo, sobre garantía de prestación de servicios esenciales en materia de Aviación Civil*.

Adicionalmente, en su Sentencia 124/2013, de 23 de mayo de 2013, el Tribunal Constitucional recoge lo siguiente:

*“(…) Al examinar la constitucionalidad del citado artículo 170.1.i) EAC, recordamos en el fundamento jurídico 106 de esa Sentencia que «el establecimiento de garantías en los servicios esenciales con ocasión de una huelga se incluye entre los “actos de ejecución de la legislación del Estado que, sin perjuicio de su carácter normativo, entran en la esfera competencial de las CC.AA.” (STC 86/1991, de 25 de abril, FJ 4), del mismo modo que “la autoridad gubernativa a quien corresponde determinar el mínimo de mantenimiento del servicio, a fin de preservar los derechos o bienes constitucionales comprometidos por la huelga, es aquella autoridad, estatal o autonómica, que tiene competencia y, por consiguiente, la responsabilidad política del servicio en cuestión” (STC 233/1997, de 18 de diciembre, FJ 6; con cita de las SSTC 33/1981, de 5 de noviembre, y 27/1989, de 3 de febrero)». Partiendo de tal doctrina, examinamos la constitucionalidad del artículo 170.1.i) EAC, indicando al respecto que «[d]e lo anterior se desprende que la Generalitat puede ser competente para la determinación de los servicios mínimos en caso de huelga en servicios esenciales para la comunidad, según quiere el artículo 170.1.i) EAC, si bien sólo en los casos en los que le corresponde “la responsabilidad política del servicio en cuestión”, únicamente en el ámbito territorial en el que la Generalitat es competente. Al margen quedan, por tanto, los supuestos de huelga en servicios esenciales que, radicados o prestados en territorio catalán –y sólo en él o también en otros territorios–, son de la competencia del Estado por corresponderle la responsabilidad política del servicio en cuestión». (…)*

*(…) la competencia sobre aeropuertos de interés general, que está incluida en el artículo 149.1.20 CE junto a la materia de puertos de interés general, conlleva la de establecer los servicios esenciales para la comunidad en caso de huelga (STC 233/1997, FJ 6). Ello es debido a que la eventual paralización de la actividad del aeropuerto de interés general, en este caso el de Barcelona, como consecuencia del ejercicio del derecho de huelga por parte de los trabajadores que en él prestan sus servicios, afecta al interés general al que sirve, es decir, trasciende el ámbito y el interés de la Comunidad Autónoma en la que el aeropuerto está geográficamente situado, afectando a la navegación aérea nacional e internacional. En consecuencia, es la autoridad gubernativa estatal con competencias sobre el citado aeropuerto, que tiene la responsabilidad política por el buen funcionamiento del servicio público, quien mejor puede ponderar la actividad aeroportuaria que debe mantenerse en caso de huelga, debiendo recaer sobre tal autoridad la responsabilidad de la privación del ejercicio del derecho de huelga de los trabajadores considerados como indispensables para el mantenimiento de tal servicio. (…)*



*(...) los servicios (...) resultaban imprescindibles para la operatividad de las aeronaves y para la salvaguarda de la salud pública, tanto de los pasajeros como de la tripulación, y en definitiva, resultaban esenciales para que se pudiese seguir prestando el servicio público encomendado a la Administración General del Estado en materia de aeropuertos de interés general por el artículo 149.1.20 CE."*

A mayor abundamiento, en el apartado 1.b del artículo 17 de la *Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia sobre la gestión directa de los aeropuertos de interés general* se especifica que el Estado continúa reservándose la gestión directa de los aeropuertos de interés general que comprende la fijación de los servicios mínimos en caso de huelga.

Finalmente, el *Real Decreto 362/2017, de 8 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento*, en su artículo 2.1 y 2.5 f), dispone que la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda es el órgano directamente responsable, bajo la dirección del titular del Departamento, de la determinación de los servicios mínimos de carácter obligatorio para asegurar la prestación de los servicios esenciales en el ámbito de sus competencias, en los supuestos de conflicto laboral o de absentismo empresarial.

### **3. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO**

Tras el anuncio de una huelga que afecte al transporte aéreo, se hace preciso delimitar los servicios esenciales, a la vista de la incidencia, alcance y duración de la huelga en este caso convocada. Todo ello con el criterio que los citados Reales Decretos señalan, y que la doctrina y la jurisprudencia han venido fijando mediante sucesivas sentencias de la Audiencia Nacional (las de 6 de octubre de 1989, 18 de octubre de 1989, 20 de octubre de 1989, 31 de marzo de 1990, 3 de diciembre de 1992, 27 de febrero de 1993, 6 de marzo de 1997, 24 de abril de 1997, 16 de abril de 1999 y 26 de octubre de 1999), del Tribunal Supremo (de 10 de julio de 1989 y 26 de abril de 1994) y del Tribunal Constitucional (de 8 de abril de 1981 y de 15 de marzo de 1990). En todas estas sentencias se ha ido matizando a lo largo del tiempo cuál ha de ser el contenido del concepto de "*servicios mínimos*", para que en todo momento el interés general de la comunidad pueda armonizarse adecuadamente con el derecho irrenunciable de los trabajadores a hacer huelga, de forma que se permita al mayor número posible de éstos el ejercicio de dicho derecho sin que ello perjudique desproporcionadamente a la comunidad, conforme señalan las sentencias del Tribunal Constitucional 11/1981 de 8 de abril y, en especial, la de 15 de marzo de 1990. A tal efecto, se garantizarán los servicios mínimos indispensables, en las inexcusables condiciones de seguridad y con los trabajadores estrictamente precisos, en la medida que la índole de su labor lo permita.

Conviene recordar que en su artículo 138.1 la Constitución Española establece que el Estado ha de prestar particular atención al hecho insular, para garantizar la realización del principio de solidaridad entre las distintas regiones. Por lo tanto, en materia de transportes,



el cumplimiento de dicho mandato constitucional exige, con carácter de prioridad absoluta, contemplar las dificultades que el hecho insular o de las regiones alejadas supone por la limitación de los modos de transporte utilizables y por las mayores distancias a recorrer. De ahí se concluye el carácter esencial del transporte aéreo desde o hacia las Islas, entre ellas, y desde o hacia las dos Ciudades Autónomas, ya que en otro caso en dichas regiones quedaría seriamente mermada la libertad de movimientos de las personas por el territorio nacional, que es uno de los derechos constitucionales fundamentales. Por otra parte, y a mayor abundamiento, el referido carácter necesario del transporte aéreo, con y entre las Islas, ha sido expresamente reconocido por las sentencias de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional de 19 de septiembre de 1984 y 3 y 28 de septiembre de 1986; del Tribunal Supremo de 16 de enero de 1985, 23 de marzo y 11 de mayo de 1987 y 17 de enero de 1989; y del Tribunal Constitucional de 24 de abril de 1986 y 15 de marzo de 1990.

Se debe tener en cuenta que en sectores estratégicos como el transporte aéreo la actividad laboral realizada por un número relativamente reducido de trabajadores conlleva un efecto multiplicador de tal magnitud que técnicamente obliga, en caso de huelga, a la determinación para dichos colectivos de unos servicios mínimos superiores en porcentaje a los que correspondería fijar si se tratara de cualquier otra clase de actividad. Esto se debe a que las huelgas en el transporte aéreo provocan la interrupción de procesos cuyo alcance sobrepasa con creces el ámbito sectorial, produciendo unos efectos que no se circunscriben a las propias empresas cuyos trabajadores realizan la huelga, sino que generan una perturbación multiplicada y ampliada que, entre otras consecuencias no deseadas, coarta severamente la libertad de movimiento de los ciudadanos a la vez que impacta negativamente sobre la actividad turística, que es una de las principales fuentes de riqueza de la economía española.

Este efecto multiplicador ha sido reconocido y tenido en cuenta por el Tribunal Constitucional a la hora de ponderar la presunción de abusiva de una huelga, en su referida sentencia 11/1981 de 8 de abril y especialmente en la también citada de 15 de marzo de 1990.

Abundando en este sentido, el Tribunal Supremo, en sus sentencias de 23 de marzo y 11 de mayo de 1987, confirmatorias de sendas Órdenes Ministeriales de Servicios Mínimos dictadas para situaciones de huelga en el transporte aéreo, también ha hecho especial hincapié en que *"las características del servicio del transporte aéreo constituye un proceso económico y técnico, cuya interrupción determina daños que van mucho más allá de la empresa sobre la que se quieren producir los normales efectos de la presión laboral, incidiendo en los intereses económicos de la Comunidad Nacional, en forma de presión laboral injustificada"*.

Igualmente debe reseñarse la doctrina dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional, que, en posteriores sentencias a la anteriormente citada, esencialmente la de 31 de marzo de 1990, en su Fundamento Jurídico Tercero indica:



*"Es cierto que en determinados tipos de huelgas, y singularmente las que se refieren al transporte aéreo, la tendencia del Tribunal Supremo, y del Constitucional, viene prestando cada día mayor atención a un doble hecho determinante; de una parte, la gravísima perturbación que estas huelgas suponen para el ejercicio de otros derechos fundamentales (especialmente el de libertad de circulación), y de otra, el que en estos, como en otros servicios públicos, el tradicional esquema de la huelga como instrumento de presión de los trabajadores, a fin de obtener mejoras en las condiciones de trabajo, sufre una desviación sustancial, puesto que la presión se ejerce, realmente, sobre el público usuario del servicio, en cuyas manos no está en modo alguno atender las demandas laborales y sufre, por el contrario, las más duras consecuencias de la interrupción de aquél".*

A raíz de la implantación de los modernos sistemas telemáticos, existen en la actualidad múltiples canales de comercialización que permiten a la mayoría de los usuarios adquirir billetes de avión a precios muy asequibles, pero a menudo con unas condiciones de utilización poco flexibles. Como consecuencia de ello, dada la insuficiente antelación con que habitualmente se anuncian las convocatorias de huelga, en la práctica para los usuarios del transporte aéreo, se dificulta la cancelación de los billetes ya comprados y la posterior adquisición de otros nuevos a precios similares en otra compañía, en el improbable caso de que quedaran plazas a pesar de la huelga general. Por lo tanto, cualquier retraso o cancelación de los vuelos provocados por la huelga acarrearía un perjuicio económico a gran parte de los pasajeros afectados.

Además, se justifica el carácter esencial que concurre en los vuelos si se tiene en cuenta la importancia que tiene el sector turístico para nuestra economía y la estrecha relación de éste con el modo aéreo, debido a nuestra posición geográfica. Así, aproximadamente el 80% de los turistas que visitan nuestro país desde el extranjero utilizan el avión para sus desplazamientos y la industria turística en España aporta aproximadamente un 12% del PIB nacional. Al lucro cesante para la industria española que supondría la interrupción de los flujos de turistas en las fechas señaladas para la huelga, también habría que incluir entre las consecuencias negativas el posible deterioro de la imagen turística de nuestro país en el exterior, el desvío de turistas hacia otros destinos competidores fuera de nuestras fronteras, y las dificultades que plantea su recuperación futura, pudiendo convertirse en permanente la pérdida de ese turismo en favor de otros mercados turísticos en el extranjero.

Las previsibles consecuencias negativas de la huelga sobre la actividad turística se agravan debido a que frecuentemente los turistas adquieren los llamados paquetes turísticos, en cuyo caso no es posible cambiar ni la hora ni el día del vuelo, ya que los servicios comprados llevan incorporados en la mayoría de los casos la estancia en hoteles con fecha fija e inamovible, e incluso el traslado desde el aeropuerto al hotel y viceversa. Por tanto, el daño ocasionado a viajeros, compañías aéreas, hoteles, transportistas, y operadores turísticos sería de difícil reparación.

Por tanto, las empresas y compañías turísticas, se verían afectadas doblemente, por una parte por el propio alcance de la huelga general y su efecto directo sobre su propio sector, y por otra por el efecto derivado de sector del transporte del que tanto depende , todo lo cual



muestra lo elevado del efecto multiplicador al que se hacía referencia anteriormente, y que el Tribunal Constitucional ha recogido en la referida sentencia 11/1981 de 8 de abril, y especialmente en la también citada de 15 de marzo de 1990.

Además, el transporte aéreo en nuestros días ha adquirido carta de naturaleza hasta el punto de que dicho modo de transporte, por su rapidez, ha ganado la condición de difícilmente reemplazable por otros modos de transporte en gran parte de los desplazamientos, ya sea por motivos comerciales, oficiales, de turismo y, en general, de actividades con importante incidencia en la economía de todos los países. En este sentido, las ciudades españolas no son una excepción y el tráfico aéreo existente entre las mismas así lo evidencia, de tal forma que una interrupción de los vuelos que las enlazan supondría una ruptura brusca en las relaciones de su vida cotidiana, con notorio perjuicio para los intereses de la comunidad en la que se integran. Por razonamiento análogo es obligado el mantenimiento del transporte en sus enlaces con el extranjero.

La cancelación de servicios significaría, en cualquier caso, la necesidad de reubicar a un gran número de pasajeros, cuya recuperación y traslado produciría perjuicios de todo tipo a los afectados. Por otro lado, se trasladarían fuera del período de la huelga los efectos de la misma, ya que el volumen de plazas afectadas y la saturación de los servicios obligarían a un prolongado período para la recuperación de la normalidad en la operación.

Además, las especiales características geográficas de nuestro territorio, con dos archipiélagos, Baleares y Canarias, y con dos Ciudades Autónomas, Ceuta y Melilla, en el continente africano, hacen que el transporte aéreo suponga un elemento imprescindible para el desarrollo económico y social de estas regiones. Sirva como claro indicativo de la importancia de este modo de transporte y, por tanto, del impacto que supone una huelga en el sector, el hecho de que casi el 40% de los asientos ofertados por el conjunto de las compañías aéreas que operan en España, tienen como origen, destino o realizan escala en nuestras regiones no peninsulares. Si se considera únicamente el tráfico doméstico, es decir, con origen y destino dentro del territorio nacional, este porcentaje supone casi el 60% del total.

Por otra parte, tras la completa liberalización del transporte aéreo en Europa y la progresiva apertura de los diferentes mercados aéreos internacionales, aeropuertos como el de Madrid (Adolfo Suárez Madrid-Barajas) y el de Barcelona-El Prat se han configurado como centros de conexión y distribución de vuelos en el que un gran número de pasajeros realiza escala intermedia para llegar a su destino final. Este carácter *de* conexión hace que la interrupción de los servicios en rutas de corta y media distancia, con origen o destino en este aeropuerto, tenga un efecto multiplicador en todas las rutas de larga radio, dada la función de enlace y tránsito de este aeropuerto hacia otros destinos. La importancia de este tipo de aeropuertos, como centros de conexión y distribución de vuelos, hace necesario el mantenimiento de rutas de corto y medio radio, utilizadas por muchos pasajeros para conectar con sus destinos internacionales, ante la inexistencia de rutas directas. Por similares razones de conectividad hay que hacer mención expresa a otros aeropuertos como, por ejemplo: Palma de Mallorca, Málaga, Tenerife o Gran Canaria.



Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que, de acuerdo con lo establecido en el Convenio de Aviación Civil Internacional, así como en el Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, ambos firmados en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y ratificados por España, se concede a los otros Estados contratantes, tanto en relación con las aeronaves que se utilicen en servicios diferentes de los internacionales regulares, como con respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, el derecho a penetrar sobre el territorio español, sobrevolarlo sin escalas o a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, lo que implica la necesidad de afrontar su control y con ello, el mantenimiento de los sistemas de navegación aérea correspondientes.

De acuerdo, asimismo, con lo previsto en el Convenio de Aviación Civil Internacional citado, la obligación de dar servicios de tránsito aéreo y de información de cada Estado contratante, no solo se extiende a su espacio aéreo, sino también a las áreas de las que se haya hecho responsable según los acuerdos regionales de navegación aérea, por lo que estos servicios han de mantenerse ineludiblemente en aquellas zonas a cargo de España que no son de su soberanía.

El carácter esencial de los servicios debe aplicarse tanto a los vuelos regulares como a los vuelos chárter, en línea con la opinión de la Audiencia Nacional sobre la determinación de esencialidad en vuelos chárter indicada en su Sentencia de 21 de febrero de 1987, en la que, recogiendo la opinión del Tribunal Constitucional sobre el concepto de “*servicios esenciales*”, establece que el simple dato de la no regularidad del vuelo no es suficiente para eliminar esa esencialidad, pues el arraigo y extensión de este tipo de vuelo de alguna manera afecta a la comunidad, no solo respecto a la libre circulación de numerosos colectivos sino también con afección a la propia economía nacional por la relación íntima que estos vuelos tienen con el turismo dadas sus múltiples manifestaciones y los servicios que la integran.

En este sentido, es preciso señalar que el alto nivel de ocupación de este tipo de vuelos dificulta su refundición, cuando no la imposibilita totalmente. Los contratos con operadores turísticos se han efectuado con gran antelación (superior al plazo de la comunicación previa de la convocatoria de huelga), por lo que resulta complicado encontrar soluciones alternativas, debido a la falta de disponibilidad de plazas libres en otras compañías, añadiendo mayor dificultad al tratarse de una huelga general, la no coincidencia en las rutas, e incluso la imposibilidad de utilizar otros modos de transporte alternativos que ofrecieran un servicio razonable.

Visto todo lo anterior, el objetivo de proteger la movilidad, como derecho fundamental de los ciudadanos, sólo cabe realizarse a través de la protección, mediante servicios mínimos, de una serie de vuelos. Ahora bien, existe una multiplicidad de sujetos que afectan de forma inevitable y crítica a la operativa de un vuelo, más allá de la propia compañía operadora del mismo, configurando una verdadera cadena de servicios esenciales, dependientes unos de otros.



Por ello, en el caso de una huelga general, los servicios de cualquier empresa que forme parte de esa cadena crítica de proveedores, tanto de productos como de servicios, deben así mismo considerarse esenciales al objeto de preservar el derecho fundamental a proteger, si bien las medidas que se disponen en esta resolución, son solo las imprescindibles para que cada uno de los elementos de la cadena funcione, no en condiciones de normalidad, sino de mera suficiencia, de tal suerte que permita al siguiente elemento funcionar también. Por su especial importancia, cabe citar:

- A. Sobre la **esencialidad de los servicios prestados por las compañías aéreas**, como operadoras de los vuelos, ya que es indispensable su servicio para la realización de los vuelos protegidos en esta resolución.

Entre la plantilla necesaria, se debe contar con el personal de vuelo, tanto tripulantes técnicos pilotos como tripulantes de cabina de pasajeros, para atender los servicios mínimos que se dictan en esta resolución. Ahora bien, si se fijara como plantilla mínima la necesaria para garantizar únicamente los servicios esenciales, la consecuencia que produciría en el transporte de pasajeros la no presentación de alguno de aquéllos, aun justificándose por razones de fuerza mayor, sería la de tener que suspender el servicio declarado esencial, si se trata de un tripulante técnico de vuelo en servicio, o que desembarcar o suspender el embarque de alrededor de 50 pasajeros, por cada tripulante de cabina de pasajeros que no pudiera presentarse para realizar ese servicio esencial. Se debe, por tanto, incluir el mantenimiento de un servicio de imaginarias (personal no directamente asignado al servicio, pero preparado para suplir una eventual baja) que, también con el carácter de mínimo, permita evitar los desproporcionados efectos negativos anteriormente citados.

En relación a los tripulantes de cabina, la definición de las funciones propias de estos tripulantes se refieren tanto a actividades relacionadas con la seguridad del pasajero a bordo y las referentes a evacuación y demás funciones que hayan de realizarse en caso de emergencia, como a aquellas actividades de atención al mismo.

El primero, en íntima relación con las operaciones de seguridad, emergencia y salvamento, viene impuesto por acuerdos y normas en el ámbito internacional, europeo y nacional, de forma que el número mínimo de tripulantes de cabina de pasajeros a bordo de una aeronave de transporte público se determina en función del tiempo de evacuación mínimo requerido de la aeronave en una situación de emergencia. Este número mínimo está constituido por la proporción de un tripulante de cabina de pasajeros por cada 50 pasajeros o fracción, siendo éste el mínimo esencial que debe constituir una tripulación.

El segundo, con referencia a las actividades de atención a los pasajeros, son significativos los servicios de asistencia de mayordomía ("catering") prestados a bordo por los tripulantes de cabina de pasajeros que tienen, además, en determinadas situaciones, incidencia en la salubridad e higiene a bordo de la aeronave. En particular, resultan esenciales los servicios de mayordomía para





ciertos pasajeros de riesgo, como diabéticos, alimentación especial e infantil, así como para las tripulaciones y para los pasajeros de los vuelos de largo recorrido (más de seis horas). La no prestación de estos servicios de mayordomía podría generar la cancelación de vuelos o impediría a los pasajeros antes señalados el embarque en el vuelo previsto, imposibilitando la realización de los viajes.

- B. Sobre la **esencialidad de los servicios de asistencia en tierra** para el desarrollo del modo aéreo, la *Directiva 96/67/CE, del Consejo, de 15 de octubre, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad*, incorporada al ordenamiento jurídico interno por el *Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra*, establece el marco común regulador de la prestación de dichos servicios y parte del carácter indispensable de la asistencia en tierra para el funcionamiento del transporte aéreo y la utilización de las infraestructuras aeroportuarias. Es decir, es imposible que se opere vuelo alguno si no queda garantizada la prestación de los siguientes servicios:

1. La asistencia administrativa en tierra y la supervisión.
2. La asistencia a pasajeros.
3. La asistencia de equipajes.
4. La asistencia de carga y correo.
5. La asistencia de operaciones en pista.
6. La asistencia de limpieza y servicio de la aeronave.
7. La asistencia de combustible y lubricante.
8. La asistencia de mantenimiento en línea.
9. La asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación.
10. La asistencia de transporte de superficie.

- C. Sobre la **esencialidad de los servicios de control de tráfico aéreo**, la Entidad Pública Empresarial Enaire es el único proveedor civil de servicios de navegación aérea en España para los servicios de tránsito aéreo en las fases de ruta y aproximación a los aeropuertos.

En cuanto al servicio de control de aeródromo:

- Ferronats Air Traffic Services S.A. - FERRONATS (en 10 aeropuertos entre los que se encuentra Ibiza), Servicios Aeronáuticos de Control y Navegación S.L. - SAERCO (en 4 aeropuertos entre los que se encuentra Lanzarote, Fuerteventura y La Palma), e Ingeniería y Economía del Transporte S.A. - INECO (en otros 4 aeropuertos entre los que se encuentran el Hierro y La Gomera) dan servicio de torre de control o AFIS (Aerodrome Flight Information Service). Saerco, adicionalmente, presta el servicio de dirección de plataforma del Aeropuerto de Madrid-Barajas.



- Enaire gestiona 22 torres de control, entre ellas las que atienden a los principales aeropuertos del país, como son las de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga o Gran Canaria.

En relación a la operativa de las torres de control, es preciso señalar que, aunque algunas no sean gestionadas por Enaire, su funcionamiento está íntimamente ligado a los servicios de ruta y de aproximación, puesto que sin estos servicios sería imposible entrar o salir del espacio aéreo controlado desde las torres. Por tanto, la disponibilidad de las torres, sean o no gestionadas por Enaire, es totalmente dependiente de los servicios de ruta y aproximación proporcionados por dicha Entidad Pública.

Estos servicios de control son fundamentales para que las más de 4.000 operaciones aéreas que, en promedio y en esta época del año, se llevan a cabo diariamente en nuestro país, puedan transcurrir de forma regular, fluida y segura. En este sentido, es preciso señalar que el espacio aéreo español por el que trascurren las operaciones de los vuelos que transportan pasajeros, tanto en los aeródromos y sus alrededores como en el espacio aéreo de ruta, es espacio aéreo controlado, en el que los vuelos no podrían operar sin servicio de control, tanto de aeródromo como de aproximación y ruta. Por tanto, la importancia de estos servicios es capital y, por ende, su buen funcionamiento.

Conviene recordar que la *Ley 9/2010, de 14 de abril, por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo*, recoge, como elemento esencial de la prestación de los servicios de tránsito aéreo, la obligación de todos los proveedores de garantizar su realización de forma segura, eficaz, continuada, económica y financieramente sostenible. Para ello, a los proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo, se les atribuyen legalmente las facultades de organización, planificación, dirección, gestión, supervisión y control, necesarias para la prestación de dichos servicios.

Por lo anteriormente expuesto, la legislación vigente faculta al proveedor de servicios para determinar la configuración operativa, conforme a la demanda de tráfico y a los condicionantes técnicos y meteorológicos concurrentes, así como para asignar las instalaciones, los servicios técnicos y el personal indispensable para la adecuada prestación de los servicios de tránsito aéreo, respetándose las reglas y criterios de seguridad establecidos al efecto. Asimismo, si se fijara como plantilla mínima la necesaria para garantizar únicamente los servicios esenciales, la consecuencia que produciría en el transporte de pasajeros la no presentación de alguno de aquéllos, aun justificándose por razones de fuerza mayor, sería la de tener que suspender el servicio declarado esencial, por lo que deben entenderse también esenciales las imaginarias que aseguran servicios esenciales.



Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que, de acuerdo con lo establecido en el Convenio de Aviación Civil Internacional, así como en el Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, ambos firmados en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y ratificados por España, se concede a los otros Estados contratantes, tanto en relación con las aeronaves que se utilicen en servicios diferentes de los internacionales regulares, como con respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, el derecho a penetrar sobre el territorio español, sobrevolarlo sin escalas o a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, lo que implica la necesidad de afrontar su control y con ello, el mantenimiento de los sistemas de navegación aérea correspondientes.

De acuerdo, asimismo, con lo previsto en el Convenio de Aviación Civil Internacional citado, la obligación de dar servicios de tránsito aéreo y de información de cada Estado contratante, no solo se extiende a su espacio aéreo, sino también a las áreas de las que se haya hecho responsable según los acuerdos regionales de navegación aérea, por lo que estos servicios han de mantenerse ineludiblemente en aquellas zonas a cargo de España que no son de su soberanía.

Por último, se debe señalar la necesidad ineludible de atender los vuelos que tengan un carácter especial como pueden ser, entre otros, los de evacuación, emergencias y los vuelos de Estado, proveyéndoles, en todo caso, los servicios de tránsito aéreo (control y asesoramiento, información y alerta).

Abundando en este sentido, en la sentencia del Tribunal Supremo de 17 de enero de 2018, se recoge que:

*“Son suficientes los argumentos que la Administración emplea para calificar como esencial el servicio de control del tránsito aéreo, y ello es totalmente correcto pues la resolución de 3 de junio de 2015 atiende a factores o criterios de indudable relevancia a tal fin, como son (1) las dificultades que el hecho insular supone por las limitaciones de los modos de transporte utilizables y por las mayores distancias a recorrer, situación extrapolable al caso de Ceuta y Melilla; (2) el carácter de sector estratégico del transporte aéreo y sus peculiares características, con el efecto multiplicador que la interrupción del servicio genera en ámbitos ajenos a la empresa, con incidencia en la libre circulación de las personas y su particular percusión en los intereses económicos de la Nación, incluido el sector turístico; (3) las particularidades de la prestación del servicio, que necesariamente ha de dar cobertura a tránsitos internacionales ya tengan destino final en España o meramente sobrevuelen el territorio nacional; (4) la condición de la entidad pública empresarial Enaire de principal proveedor civil de servicios de navegación aérea en España, facultada por la legislación vigente para determinar la configuración operativa, conforme a la demanda de tráfico y a los condicionantes técnicos y meteorológicos concurrentes, así como para asignar las instalaciones, los servicios técnicos y el personal indispensable para la adecuada prestación de los servicios de tránsito*



*aéreo. Consideramos que con ello se da plena satisfacción a la doctrina constitucional que, respecto de la consideración como esenciales de los servicios públicos, se establecen en sentencias del Tribunal Constitucional como la nº 148/1993, de 29 de abril.”*

Adicionalmente también deben ser considerados servicios esenciales todos aquellos anexos al de control necesario para desarrollar su labor, como, por ejemplo, el servicio médico al que hace referencia al servicio médico el artículo 34 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

D. Sobre la **esencialidad de los servicios aeroportuarios**, debe asegurarse la prestación del transporte aéreo en las debidas condiciones de seguridad, por lo que se destacaría el carácter imprescindible de los siguientes servicios:

- Los servicios de mantenimiento correspondientes a instalaciones imprescindibles para el funcionamiento del aeropuerto, tales como: alta tensión y balizamiento, ayudas a la navegación, mantenimiento electromecánico de cintas de equipajes, electricidad, comunicaciones y electrónica. Los servicios mínimos comprenden estrictamente las tareas necesarias de mantenimiento correctivo, excluyendo las tareas como el mantenimiento preventivo y planificación.
- El personal de pista y plataforma, los denominados señaleros, cuya función es esencial para el desarrollo de algunas actividades, entre otras, las revisiones del área de movimientos, el guiado de aeronaves y, particularmente, la vigilancia de las normas de seguridad y de circulación en plataforma.
- El servicio de extinción de incendios, que es obligatorio en todos los aeropuertos, se dimensiona atendiendo al tipo de aeronave determinante que pueda operar, según la normativa internacional y por motivos de seguridad, en cada instalación aeroportuaria.
- Desde el centro de operaciones y coordinación, se asignan en tiempo real los estacionamientos de aeronaves, las pasarelas, puertas de embarque, etc., realizando dichas funciones en contacto permanente con la torre de control. Además, se atienden las incidencias relacionadas con la operación del aeropuerto, teniendo un papel preponderante como apoyo al Puesto de Mando Principal (comunicaciones), previsto en el plan de emergencia aeronáutico y en el plan de autoprotección.
- Adicionalmente, existen centros que cuentan, además del centro de operaciones y coordinación, con una unidad diferenciada para realizar las comunicaciones, gestionar la información aeronáutica y la notificación de los servicios de tránsito aéreo, sin las cuales no podrían llevarse a cabo los vuelos.
- El servicio médico, que en los 11 mayores aeropuertos de la red prestan el servicio de sanidad aeroportuaria, se constituye en virtud de las



recomendaciones de OACI y es de obligada prestación. Su labor principal es la de atención de emergencias médicas y tiene encomendada su participación en los planes de autoprotección y emergencias aeronáuticas.

- En la determinación de los servicios mínimos, se incluye el personal de atención al público cuando su función es necesaria para la apertura y cierre de las instalaciones, guiar a los pasajeros por las instalaciones del aeropuerto, ofrecer atención en el caso de atrapamiento de ascensores y, especialmente, cuando pudieran intervenir en los planes de autoprotección y de emergencia.
- Asimismo, para la emisión de los avisos por la megafonía del aeropuerto, de manera no automática, con el fin de ofrecer la debida información al público (cambios de puerta de embarque, retrasos, etc.) se establecerán servicios mínimos. En algún centro se puede referir, a su vez, al personal técnico de mantenimiento de comunicaciones y electrónica que atiende dicho servicio.
- Por último, la red de comunicaciones y muchas de las aplicaciones informáticas resultan imprescindibles para la gestión de las operaciones, la información al público, y en general, para el funcionamiento de los aeropuertos. En todo caso, se mantendrá la plantilla mínima necesaria, para la atención correctiva de incidencias.
- El servicio de retirada de vehículos con grúa en los viales comprendidos en el recinto de los aeropuertos que tengan declaración de zona de seguridad aeroportuaria, no teniendo la misma consideración para la comunidad la prestación del servicio de gestión de los aparcamientos.

Por último, existen servicios esenciales, anexos al transporte aéreo, a los que también debe facilitarse protección como son:

- E. Sobre la **esencialidad de los servicios de restauración**, debe tenerse en consideración que los pasajeros, una vez que han accedido a la zona restringida del terminal, pasados los controles de seguridad, no tienen razón ninguna para salir de nuevo a las zonas no restringidas ya que deberían volver a pasar los controles, con las consiguientes demoras. En ausencia de servicios de restauración, se vería muy mermada su capacidad de consumir bebidas o alimentos hasta la salida de los vuelos.

Igualmente hay que señalar que las medidas de seguridad impuestas por la legislación comunitaria, prohíben acceder a las zonas restringidas con cualesquiera líquidos, geles y determinados tipos de alimentos y bebidas, lo que hacen imposible el aprovisionamiento -ni de una simple botella de agua- que deberá ser realizado, una vez pasados los controles, dentro de la propia zona restringida.

La supresión total del servicio de restauración en la terminal supondría una situación de riesgo para la salud, derecho protegido constitucionalmente, especialmente de



aquellos que por sus circunstancias personales la tengan más comprometida o requieran una atención especial (diabéticos, embarazadas, lactantes, personas mayores, etc.).

Las sentencias de la Audiencia Nacional de fecha 30 de septiembre de 2013 y 25 de junio de 2015, correspondientes respectivamente a los recursos relativos a derechos fundamentales 4/2013 y 6/2015 resaltan que las Resoluciones impugnadas, cuyos argumentos son la base de la presente Resolución, justifican suficientemente la esencialidad del servicio que se presta.

- F. Sobre la **esencialidad de los servicios de limpieza en las instalaciones aeroportuarias**, está vinculada a la esencialidad de los servicios anteriormente descritos y a la salud pública como bien constitucionalmente protegible.

Los servicios de navegación aérea considerados como esenciales para la comunidad deben ser atendidos en unas condiciones mínimas de higiene, ya que no puede haber interrupciones en dichos servicios. Por tanto, las instalaciones fundamentales en dichas dependencias tales como salas de operaciones, salas técnicas, espacios de descanso y reposo, servicios higiénicos y todas aquéllas que puedan afectar a la operatividad de las instalaciones anteriores, deberán estar atendidas con unos servicios suficientes de limpieza, desinfección y reposición de forma que no se ponga en peligro la prestación del servicio y la seguridad de la navegación aérea. Igual tratamiento deberá proporcionarse al resto de dependencias periféricas del aeropuerto por ser estos servicios esenciales para garantizar la seguridad y mantener la operatividad del aeropuerto.

Igualmente, debe tenerse en consideración que los pasajeros, una vez que han accedido a la zona restringida del terminal, pasados los controles de seguridad, no tienen razón ninguna para salir de nuevo a las zonas no restringidas ya que deberían volver a pasar los controles, con las consiguientes demoras por tanto se deben garantizar unos servicios suficientes de limpieza, desinfección y reposición en baños por razones evidentes de higiene.

Asimismo, se requiere unos servicios limitados consistentes en la retirada de materiales orgánicos que puedan afectar a la salud pública, así como de retirada de objetos que puedan afectar a la seguridad de las personas.

- G. Sobre la **esencialidad de los servicios de asistencia a personas con movilidad reducida**, es de aplicación de lo dispuesto en el *Real Decreto Legislativo 1/2013 de 29 Noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social*, así como en el *Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad* y en el *Reglamento 1107/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte*



*aéreo*, se hace necesario proteger la atención de pasajeros discapacitados en aras de una igualdad de oportunidades y se establecen las normas para asegurar que las personas con discapacidad reciban la debida atención cuando utilicen los servicios de transporte aéreo.

Los servicios de asistencia a personas con movilidad reducida que consisten en la atención, mediante personal de acompañamiento y medios tales como vehículos adaptados, camillas o sillas de ruedas, son indispensables y sin los cuales no podría facilitarse la movilidad de los pasajeros con alguna discapacidad durante sus desplazamientos en el aeropuerto.

Igualmente, hay que tomar en especial consideración las asistencias proporcionadas a los pasajeros procedentes de territorios no peninsulares que se desplazan a otra isla o a la península para lograr un tratamiento médico o una intervención quirúrgica que no pueden obtener en sus ciudades de origen.

- H. Sobre la **esencialidad del servicio de asistencia de auxiliares de seguridad**, este servicio facilita el acceso de los pasajeros en las colas de los filtros. Si bien sus labores no son, estrictamente hablando, de seguridad este servicio permite la organización del trabajo de los agentes de seguridad, evitando la formación de aglomeraciones y tiempos de espera innecesarios. Debe destacarse que las colas derivadas de los controles de seguridad se producen en zona pública y que dichas zonas públicas han sido objetivo terrorista en aeropuertos europeos como ocurrió en marzo de 2016 en el aeropuerto de Bruselas y tres meses después en Estambul, por lo que las concentraciones elevadas de personas pueden dificultar las labores de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. Actualmente está establecido un nivel 4 (riesgo alto, sobre un máximo de 5) de amenaza antiterrorista y un nivel AVSEC-2 (sobre un máximo de AVSEC-4), conforme al Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil.
- I. Sobre la **esencialidad del servicio público de correo postal universal y mercancías perecederas**, más allá del transporte de pasajeros, el modo aéreo también presta un servicio público en el transporte de correo postal universal. Este servicio, por su incidencia sobre las actividades personales, culturales, empresariales y comerciales, no solo dentro del territorio nacional, sino también en el ámbito internacional y, por consiguiente, por su conexión con los bienes e intereses constitucionalmente protegidos, debe ser considerado también como un servicio esencial para la comunidad, conforme expone el Real Decreto 556/1987, de 24 de abril. Por tanto, este carácter esencial es aplicable al transporte aéreo de correo postal universal, como así se ha reconocido en la jurisprudencia mencionada con anterioridad, las cuales también declaran la esencialidad del transporte de mercancías perecederas.



#### 4. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA DE HUELGA

##### 4.1. Datos específicos de la huelga

<b>EMPRESA</b>	TODAS		
<b>CATEGORÍA</b>	Huelga general		
<b>HUELGA CONVOCADA POR</b>	CCOO, UGT, CGT, co.bas y Confederación Intersindical		
<b>FECHAS Y HORARIOS</b>	Días	Horarios de huelga	
	8 de marzo	Según convocatoria: - 24 horas - 2 horas por turno (11.30-13.30;16.00-18.00; 2 primeras horas turno nocturno)	

##### 4.2. Afectación de la huelga al transporte aéreo

	INDEFINIDA	DÍAS CONCRETOS	HORARIO COMPLETO	HORARIO PARCIAL
JORNADAS DE HUELGA	x	✓	✓	✓

	PERIODO	ALTA DEMANDA
ESTACIONALIDAD	x	x

	REGULAR Y CHARTER PROGRAMADO A MENOS DE 20 DÍAS	CHARTER PROGRAMADO A MÁS DE 20 DÍAS	AEROPUERTO ALTERNATIVO PARA CHARTER A MÁS DE 20 DÍAS
TIPO DE VUELOS	✓	x	No procede

TIPO DE VUELOS AFECTADOS			
INTERINSULAR	A/DESDE REGIONES NO PENINSULARES DESDE/A LA PENÍNSULA	DOMÉSTICO PENINSULAR	INTERNACIONAL
✓	✓	✓	✓





## **5. CONSIDERACIÓN DE LAS CIRCUNSTANCIAS GENERALES CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA**

En el caso de las huelgas que afectan al transporte aéreo comercial, el derecho fundamental que ha de contraponerse al que asiste a los trabajadores, es el de los ciudadanos a la movilidad y libre circulación, que en el ámbito mencionado sólo cabe establecer en relación al número de vuelos que deben ser considerados como servicios mínimos necesarios para garantizar dicha movilidad.

En general, cualquier conflicto laboral que pueda afectar a la operación de los vuelos, debe ser tratado de forma análoga, ya que el objetivo es proteger los derechos de los ciudadanos a través de la protección de los vuelos. Es decir, una huelga en cualquier empresa que forme parte de la cadena de proveedores, tanto de productos como de servicios, que sean indispensables para la operación de los vuelos en condiciones de seguridad, debe tratarse bajo la misma óptica por lo que respecta a los factores que se enuncia a continuación.

### **5.1. Duración de la huelga**

Como se describe seguidamente, la aplicación de porcentajes de protección sobre el número de vuelos impide que la proporción de pasajeros afectados por una huelga varíe en función de su duración, al aplicar un criterio que se adecúa a la duración de los paros convocados sea ésta cual sea. Como consecuencia, el hecho de que una huelga esté convocada para periodos de tiempo mayores o menores (bien por ser indefinida o para días concretos), se toma en cuenta para la fijación de mínimos al utilizar porcentajes de protección de vuelos que se aplican al número - mayor o menor, en función de la convocatoria - de vuelos afectados, de forma que el resultado sea una fijación de mínimos proporcional.

Por otra parte, el número de vuelos protegidos resulta el mismo si se convocan paros parciales de un cierto número de horas o la convocatoria alcanza a la jornada completa. Ello es así porque, en ambos casos, el número final de vuelos declarados esenciales resulta de aplicar el porcentaje que se establece al número total de vuelos del día al objeto de proteger el derecho de huelga a más trabajadores en el caso de paros parciales que en las huelgas de 24 horas.

Hay que señalar que los paros en el ámbito del transporte aéreo provocan inevitablemente retrasos, e incluso cancelaciones más allá de la localización y del período de huelga convocado, hasta que se logra la completa normalización del servicio. Debe tenerse en cuenta que las compañías aéreas tienen programada de antemano la operativa de sus aeronaves y tripulaciones, de forma que se optimicen los recursos humanos y materiales cumpliéndose la normativa aeronáutica, entre otras, en materia de descanso mínimo de tripulaciones y mantenimiento programado en línea, tanto en tránsito (antes de cada vuelo)



como diario. Frente a la convocatoria de una huelga, las compañías se verán obligadas a reprogramar su operativa inicial teniendo en cuenta la incidencia previsible de la huelga en los desplazamientos de aquellos aviones y tripulaciones que se ven afectados por la convocatoria.

Tanto las aeronaves como las tripulaciones, se programan de antemano para realizar un número determinado de rotaciones diarias, es decir, cada aeronave y tripulación inician su jornada desde su aeropuerto de base, y a lo largo del día van realizando una serie de vuelos consecutivos que enlazan distintos aeropuertos, tanto nacionales como extranjeros. Cuando en cualquiera de los aeropuertos programados en la rotación del día, se lleva a cabo una huelga que afecte a la operación, el impacto de la misma en forma de retraso se repercutirá en todos los vuelos posteriores afectando todos los pasajeros de dichos vuelos, así como en todas las rotaciones de las demás aeronaves de la compañía con las que dichos vuelos estuvieran conectados para que los pasajeros puedan realizar un enlace y llegar a su destino final. Este retraso se conoce como reaccionario. En resumen, ante una operación afectada por la huelga, se producen dos claras consecuencias para los pasajeros de la compañía:

- Al producirse un retraso en el aeropuerto debido a la huelga (retraso primario), todas las demás operaciones de ese avión se verán afectadas (retraso reaccionario), con lo que el efecto de la huelga sobre los pasajeros se extiende y multiplica más allá de su ámbito temporal y geográfico ya que provoca retrasos en los vuelos posteriores de la compañía y en múltiples aeropuertos.
- Cuando la compañía prevé que el retraso reaccionario acumulado no es asumible, cancela los vuelos posteriores, lo cual afecta a aeropuertos ajenos completamente a la huelga y, por tanto, a sus pasajeros.

Según Eurocontrol (Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea), la mayor causa individual de retraso de las compañías aéreas es precisamente el retraso reaccionario. Teniendo en cuenta que los posibles retrasos primarios en una huelga son inciertos, incluso tras la reprogramación de la compañía, los efectos acumulados pueden superar las previsiones iniciales y provocar retrasos reaccionarios superiores a los considerados y cancelaciones adicionales.

Por lo anteriormente señalado, tal y como se recoge en la justificación de la esencialidad, se debe impedir, dentro de lo posible, que los efectos de la huelga, que el Tribunal Supremo califica como "*gravísima perturbación*", se trasladen fuera del período de la misma e impacten negativamente sobre la economía y los derechos de los ciudadanos, con las consecuencias que aparecen recogidas en la sentencia de 31 de marzo de 1990: "*Es cierto que en determinados tipos de huelgas, y singularmente las que se refieren al transporte aéreo, la tendencia del Tribunal Supremo, y del Constitucional viene prestando cada día mayor atención a un doble hecho determinante; de una parte, la gravísima perturbación para el ejercicio de otros derechos fundamentales (especialmente el de libertad de circulación), y de otra, el que en estos, como en otros servicios públicos, el tradicional esquema de la*



*huelga como instrumento de presión de los trabajadores, sufre una desviación sustancial, puesto que la presión se ejerce, realmente, sobre el público usuario del servicio, en cuyas manos no está en modo alguno atender las demandas laborales y sufre, por el contrario, las más duras consecuencias de la interrupción de aquél...”.*

Refiriéndonos, en concreto, al hecho de que una huelga en transporte aéreo esté convocada para periodos de tiempo más o menos largos (bien por ser para días concretos o indefinida, bien porque los paros sean parciales o a jornada completa), resulta indispensable considerar que la perturbación del ejercicio de los derechos fundamentales de los pasajeros debe quedar, en la medida de lo posible, circunscrita al período en que se haya convocado la huelga. De otra forma, una convocatoria de unas horas al día podría llegar a tener el mismo efecto sobre los pasajeros que una convocatoria de 24 horas o, incluso, una huelga para días concretos, podría llegar a provocar un efecto similar al de una huelga indefinida al repercutir en jornadas excluidas de los paros convocados.

Por tanto, para conseguir que los efectos de una huelga en el transporte aéreo incidan lo menos posible fuera de los periodos de convocatoria, deben adoptarse criterios para:

1º Proteger los vuelos que comiencen antes del período de huelga y tengan prevista su llegada durante el mismo, las operaciones técnicas de posicionamiento (operación mediante la cual se sitúa una aeronave o una tripulación en el aeropuerto de partida para realizar un vuelo programado desde dicho aeropuerto), y otras similares necesarias tanto para la realización efectiva de los servicios de transporte aéreo considerados como esenciales, como para los servicios posteriores a la finalización de cada periodo de huelga.

2º Asegurar la proporcionalidad de los efectos de la huelga, de forma que paros de menor duración no acarreen consecuencias proporcionalmente mayores sobre los derechos fundamentales de los pasajeros, que una huelga de mayor duración que la convocada. Un criterio matemático que asegura esta proporcionalidad, es la aplicación de un porcentaje de protección sobre el total de los vuelos afectados en cada periodo de 24 horas que alcance la huelga.

## **5.2. Tamaño de la empresa y número de trabajadores**

Como se describirá en los criterios para el establecimiento de servicios mínimos, el cálculo de dichos servicios se basa en una valoración porcentual del número total de pasajeros afectados que pueden ver conculcado su derecho a la movilidad y a la libre circulación, de manera que se adapta a todas las situaciones, con independencia del tamaño de la empresa y del volumen de trabajadores de la misma.

La finalidad que se persigue es garantizar la disponibilidad de plazas para aquellos pasajeros que se considera que no disponen de alternativas razonables. Adicionalmente, con esta metodología se evita la discriminación que supondría para los usuarios del transporte aéreo afectados por un conflicto laboral de una empresa pequeña, recibir una



protección objetivamente menor que los afectados por una huelga en una empresa con mayor cuota de mercado.

### **5.3. Tipología de vuelos afectados (chárter /regular)**

El tráfico para el periodo de la huelga convocada no engloba exclusivamente vuelos regulares, sino también los vuelos chárter. El vuelo chárter lleva incorporada, en la mayoría de los casos, la estancia de los viajeros en hotel a fecha fija, por lo que, si los viajeros de un determinado paquete turístico no desalojan los hoteles, no se pueden alojar a los del paquete siguiente y el daño ocasionado a los viajeros, a las compañías aéreas, a los hoteles y a los operadores turísticos es de difícil reparación. Debido a estas características, se ha acudido al amparo de la legislación que protege a los usuarios de los contratos de viajes combinados, entendiendo que, en la práctica, los pasajeros de vuelos chárter son los beneficiarios de este tipo de viajes. Así, como regla general, Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias, (en adelante LGDCU), dispone que los contratos de viaje combinado deben ser cumplidos conforme a lo pactado; no obstante, la LGDCU, siguiendo el Derecho Comunitario, ha previsto determinadas situaciones en las que se permite la alteración del pacto por el organizador del viaje, a cambio de unas contrapartidas para los consumidores. En concreto, el artículo 158 permite la modificación del contrato bajo alguna de las siguientes premisas: que la modificación se produzca antes de la salida, que exista una razón objetiva que obligue al organizador, que afecte de manera significativa a un elemento esencial del contrato, y que se comunique de manera inmediata al consumidor. En estos casos, el consumidor -salvo pacto en contrario- puede optar entre resolver el contrato sin penalización de ningún tipo, o bien aceptar una modificación y su repercusión en el precio. A su vez, el artículo 159 prevé que, si el consumidor opta por la resolución del contrato, puede elegir entre el reembolso de todas las cantidades o la realización de otro viaje equivalente o superior si pudiera ser propuesto por el organizador o el detallista. Por último, en materia de precios, la regla general es que los mismos no pueden ser modificados, salvo que estuviera expresamente permitido en el contrato, pero aun así, el artículo 157 establece unas limitaciones precisas, consistentes en que las variaciones sólo podían tener lugar para integrar en el contrato variaciones relativas al precio del transporte, carburantes, tasas e impuestos y tipos de cambio aplicables al viaje, y en considerar nula la revisión al alza realizada en los veinte días anteriores a la fecha de salida. Por tanto, la citada ley establece el límite temporal de veinte días como fecha en la que puedan realizarse las modificaciones concretas del viaje que lleven acarreadas una repercusión en el precio, permitiéndose igualmente que una de las causas de la citada variación sea en el precio del transporte, y entendiendo que pueden existir variaciones en el precio del servicio chárter que en todo caso no pueden suponer perjuicios ni para los usuarios ni para los prestadores del servicio.

Se considera ponderado proteger en las mismas condiciones que los vuelos regulares a los vuelos chárter afectados - entendiendo como tales aquellos que no cumplen los requisitos para ser considerados vuelos regulares tal y como los define el Reglamento (CE) nº



1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad- dado que están calificados como tales con anterioridad a la fecha de la convocatoria y tienen lugar dentro del plazo de los veinte días naturales siguientes a la fecha de inicio de la huelga.

## **6. CONSIDERACIÓN DE LAS CIRCUNSTANCIAS ESPECÍFICAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA**

Las circunstancias específicas que deben ser tenidas en cuenta para el establecimiento de los servicios mínimos esenciales para la comunidad son aquellas que evalúan la viabilidad de un transporte alternativo que garantice el derecho a la movilidad y la libre circulación de los ciudadanos.

La justificación objetiva sobre la posibilidad de reubicación y la influencia de la estacionalidad está fundamentada en el análisis de los factores de ocupación. El factor de ocupación, definido como el cociente entre el número de pasajeros y el número de asientos disponibles, mide lo "lleno" que está un avión. Dado que se expresa como un porcentaje, un factor de ocupación del 80% equivale a que 80 de cada 100 asientos se encuentran ocupados.

### **6.1. Transportes alternativos**

Para valorar la viabilidad de las alternativas de las que dispone el pasajero, en los criterios para el establecimiento de servicios mínimos, se debe tener en cuenta:

- la posibilidad de reubicación en las propias compañías afectadas por la huelga, ya que algunos pasajeros de un cierto vuelo pueden ocupar los asientos que hayan quedado libres en aquellos otros vuelos que se establezcan como servicios mínimos en esa misma ruta,
- la posible reubicación en otras compañías aéreas y
- la posibilidad de usar otros modos de transporte público como el tren, el barco o el autocar, en caso de que estos estén disponibles.

Cabe destacar que, al tratarse de una huelga general, la posibilidad de reubicar a los pasajeros de transporte aéreo en otros medios de transporte se va a ver muy limitada, si no impedida, al contar esos mismos modos con un problema de reubicación similar al del aéreo.

### **6.2. Estacionalidad**

El volumen de tráfico aéreo y la ocupación de los vuelos están directamente relacionados con la estacionalidad de la demanda turística y vacacional. Así, los períodos de alta



demanda suelen estar vinculados a los periodos vacacionales distribuidos a lo largo de todo el año (Semana Santa, Navidad, puentes y vacaciones estivales o festividades locales). De este modo, los vuelos que incluyen estas fechas tienen un nivel de ocupación más elevado que durante el resto del año.

Por esta razón es fundamental tomar en consideración la estacionalidad como parte de las circunstancias concurrentes. A fin de atender a las circunstancias específicas de cada convocatoria, al tratarse de una huelga general, en este caso debe emplearse el valor medio del factor de ocupación del ejercicio anterior, con los datos de tráfico más recientes disponibles a nivel anual, de los factores de ocupación para las compañías afectadas.

Las operaciones concretas que se desarrollan durante esta convocatoria de huelga en particular, se llevan a cabo en un día que no es de alta demanda, ya que no afecta a periodos vacacionales, puentes o fines de semana, por lo que se emplean los valores del factor de ocupación normal en los criterios de establecimiento de servicios mínimos.

## **7. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS**

Teniendo en cuenta todas las consideraciones anteriores, se han de fijar unos servicios esenciales que garanticen condiciones mínimas indispensables de movilidad de los ciudadanos, atendiendo a la diferente casuística de cada segmento del mercado aéreo afectado, a la posibilidad de usar un modo de transporte alternativo, y a las opciones de reubicación de los pasajeros en el resto de vuelos existentes. En definitiva, es necesario dar protección a una serie mínima de vuelos que garanticen esas condiciones mínimas de movilidad.

En el mundo académico siempre ha sido aceptado que el avión, como medio de transporte, no puede ser sustituido de forma eficiente por el ferrocarril o por el transporte público por carretera cuando la distancia a recorrer sea superior a los 500 km, lo que venía a traducirse en un tiempo de desplazamiento que excedía de las 5 horas.

Dado que en la actualidad existen medios de transporte como el AVE, que cuentan con velocidades muy superiores, la distancia ha dejado de ser la variable característica convirtiéndose el tiempo en el factor de mayor peso. Por tanto, se considera que, si el tiempo de desplazamiento en otro modo de transporte es inferior a 5 horas, dicho medio es una alternativa de transporte válida.

Para establecer los servicios mínimos es necesario tener en cuenta no solo la existencia de modos de transporte alternativos, sino también la posibilidad de reubicación tanto en la propia compañía como en otras no afectadas por la convocatoria de huelga.

A la hora de establecer los servicios mínimos, se han empleado los últimos datos disponibles en la Dirección General de Aviación Civil relativos a los factores de ocupación estacionales de las compañías aéreas afectadas por la convocatoria de huelga, al objeto de



ajustar todo lo posible el cálculo de dichos servicios a las circunstancias concurrentes de esta huelga.

### **7.1. Vuelos domésticos con origen o destino en territorios no peninsulares**

Se deben tener en cuenta las características especialmente singulares de las regiones no peninsulares y su enorme dependencia respecto al modo aéreo, exigen una consideración especial, ya que el transporte aéreo desempeña un papel fundamental e insustituible para garantizar la conectividad de estas regiones y poder dar así respuesta a las necesidades de movilidad de sus ciudadanos para asegurar el derecho fundamental de libre circulación recogido en el Tratado de la Unión Europea y en la Constitución Española.

Debe considerarse, además, que podría darse el caso de que una parte de los desplazamientos obedezcan a motivos de salud amparados por convenios entre las compañías y organismos competentes en sanidad de los territorios no peninsulares. Son traslados que, por su naturaleza, disponen de poca, o ninguna flexibilidad para poder realizar los desplazamientos en otro momento.

#### **7.1.1. Vuelos con la Península o con otros territorios no peninsulares**

La única alternativa existente al modo aéreo en estas regiones sería el transporte marítimo, pero éste lleva aparejado unos tiempos de conexión que impide considerarlo como medio de transporte sustitutivo del aéreo.

En particular, y a modo de ejemplo, se facilitan los tiempos de conexión con Barcelona en el modo marítimo:

- con Palma de Mallorca y Menorca sería superior a las 7 horas,
- con Ibiza, sería de más de 8 horas y
- en el caso de Canarias – Península, los enlaces superan las 25 horas, a las que se deben sumar los correspondientes al desplazamiento hasta Barcelona.

A estos tiempos se deben sumar los correspondientes al desplazamiento dentro de la península hasta el destino final al que se llegaría en el vuelo escogido por el pasajero.

#### **7.1.2. Vuelos interinsulares**

En el tráfico interinsular, adicionalmente, es necesario tener en cuenta que las rutas aéreas están operadas bajo obligaciones de servicio público establecidas en varios acuerdos de consejos de Ministros, lo que implica que dichas rutas, por su importancia para el desarrollo económico y social de las islas, deben ser prestadas en las condiciones de continuidad, frecuencia, capacidad y calidad del servicio fijadas en las citadas obligaciones de servicio, atendiendo a las especiales circunstancias derivadas del hecho insular, tal y como reconoce el artículo 138 de la Constitución Española.



Teniendo en cuenta todo lo anterior, el modo aéreo es la única vía en las regiones no peninsulares para asegurar el derecho fundamental de libre circulación recogido en el Tratado de la Unión Europea y en la Constitución Española, por lo tanto, es necesario establecer como servicios mínimos esenciales para la comunidad todos aquellos servicios necesarios para la correcta realización del 100% de los vuelos de cada ruta afectada por esta convocatoria de huelga, que en su caso, enlazaran las islas y Ciudades Autónomas con el resto del territorio nacional, así como las conexiones entre islas. En resumen, se consideran servicios mínimos todos los servicios aéreos domésticos de transporte de pasajeros con origen o destino en territorios no peninsulares.

## **7.2. Resto de vuelos**

Para ellos, a la hora de fijar los servicios mínimos esenciales, es preciso considerar las posibilidades de reubicación o de medios alternativos de transporte que, como se ha comentado, es prácticamente nula. También se ha considerado que, al tratarse de una huelga general, la propia demanda se autoregulará y habrá más pasajeros que cancelen sus viajes de lo que ocurriría en una huelga sectorial o de conflicto laboral en compañías concretas.

### ***7.2.1. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas***

Es preciso tener en cuenta que, para una parte de los pasajeros, el modo aéreo seguirá siendo imprescindible aunque el tiempo de desplazamiento no exceda las 5 horas. Baste mencionar, por ejemplo, los casos en que los pasajeros toman un primer avión para después conectar con vuelos de largo radio o aquéllos que necesitan realizar un viaje de ida y vuelta en el mismo día.

Para el cálculo de servicios mínimos se ha tenido en cuenta que, con los últimos datos anuales disponibles, el factor de ocupación en este tipo de conexiones para todas las compañías de transporte de pasajeros que operaron durante 2017 en España es del 72%.

Por experiencia previa, al tratarse de una huelga general, en torno a un 15% de los pasajeros cancelará sus reservas o modificará su intención de compra y en torno al 35% de los usuarios sería reubicado por la propia compañía en vuelos propios o ellos mismos deberán buscar un medio alternativo de transporte. Por tanto, se debe permitir la reubicación del restante 50% de los usuarios en los vuelos protegidos.

Aplicando dichos valores, multiplicando el factor de ocupación por los pasajeros a reubicar, se determina que el 36% de los vuelos afectados debe ser establecido como servicio mínimo esencial para este tipo de trayectos.





### AFECTADOS TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE

2017					
Rutas peninsulares < 5h	Pasajeros	Asientos	Factor de ocupación	Pax a reubicar	Protección
	2.567.101	3.556.431	72%	50%	36%

#### 7.2.2. **Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales**

Respecto a este tipo de vuelos, cualquier otro modo de transporte deja de ser eficiente ya que se superarían las 5 horas de desplazamiento, por lo que debe considerarse que la posibilidad de acceder a un medio de transporte equivalente con un perjuicio asumible por el pasajero es inviable.

Según la experiencia, ante la cancelación de este tipo de vuelos se estima que, a la vista de una huelga general, un 15% de los pasajeros que tienen previsto volar con la compañía afectada tendrán una reserva que podrán anular *motu proprio* o no habrán comprado aún el billete y podrán modificar su intención de compra y tomar la decisión de volar otro día.

Por otro lado, de los pasajeros que ya tienen emitido su billete, un 15% de los pasajeros optará entre ser reubicado en vuelos de la propia compañía o en otras fechas de vuelo, o renunciar a su viaje si las alternativas que les proponen no les convienen.

Por lo anterior, se debe posibilitar la reubicación del restante 70% de los usuarios en los vuelos protegidos.

Considerando los parámetros anteriores y que el factor de ocupación de los vuelos, para las compañías de transporte de pasajeros durante 2017, se sitúa en el 81%, resulta necesario proteger el 56% de los vuelos, al objeto de garantizar el transporte de ese 70% de pasajeros que de lo contrario no encontrarían ninguna alternativa viable para viajar tal y como se refleja en la siguiente tabla:

### AFECTADOS TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE

2017					
Rutas peninsulares > 5h Vuelos internacionales	Pasajeros	Asientos	Factor de ocupación	Pax a reubicar	Protección
	71.077.193	88.294.429	81%	70%	56%

#### 7.2.3. **Otros vuelos**

Por otra parte, tal y como se ha descrito previamente, se deben tener en cuenta los vuelos de posicionamiento, que son aquellos necesarios para trasladar una aeronave de un aeropuerto a otro sin pasaje comercial, ni carga de pago, para prestar desde este último un servicio. De entre todos los vuelos de posicionamiento que se llevan a cabo en la operativa habitual, deben protegerse dos tipos en concreto:



- Aquellos vuelos de posicionamiento necesarios para que se efectúe alguno de los declarados como esenciales: se concluye que su carácter esencial se deriva del propio servicio esencial que posibilita o complementa, por lo que son igualmente esenciales todas las actividades que faciliten el aludido posicionamiento técnico.
- Aquellos posicionamientos que se deben realizar durante el periodo de huelga, pero cuyo objeto es dar servicio a un vuelo que se vaya a realizar con posterioridad al periodo de la huelga: al objeto de evitar que los efectos de dicha huelga se trasladen fuera del período de convocatoria de la misma.

Por este último motivo, también deben protegerse, al efecto de evitar que la huelga surta efectos antes del momento en que se inicie, todos los vuelos cuya hora de salida programada fuera anterior al inicio de la huelga y cuya llegada prevista se produzca en el periodo de huelga.

Para finalizar, de entre todos los vuelos de carga, deben únicamente protegerse aquellos servicios de transporte de correo postal universal y de mercancías perecederas.

Los anteriores extremos han sido avalados por sentencia del Tribunal Supremo de 13 de enero de 2014 donde se indica que: " (...) *Se trata de servicios que se justifican de forma razonable en su propia configuración, puesto que se trata de los vuelos que no quedan plenamente dentro del período de la huelga, de los vuelos que atienden obligaciones de servicio público, del transporte de correo, medicamentos, prensa diaria y productos perecederos y de las operaciones técnicas necesarias para la realización de dichos vuelos (...)*".

Por último, de acuerdo con lo establecido en el Convenio de Aviación Civil Internacional, así como en el Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, han de mantenerse ineludiblemente los servicios de control para todos los sobrevuelos cuyo origen y destino no sea territorio español.

### **7.3. Otros servicios esenciales**

#### **7.3.1. Restauración**

Las circunstancias específicas que deben ser tenidas en cuenta para el establecimiento de los servicios mínimos esenciales para la comunidad son aquellas que evalúan la viabilidad de alternativas que permitan asegurar a los pasajeros un cierto nivel de abastecimiento de bebidas y alimentos.

1. Respecto a las alternativas se debe tener en cuenta la existencia de otras modalidades como tiendas que suministren bebidas o alimentos, o máquinas de vending.

Ahora bien, el propio servicio de reposición de estas máquinas de vending y de las tiendas está afectado por la huelga y no se puede asegurar que sean suficientes ante el incremento de la demanda provocada por el desarrollo de la propia huelga, pues este servicio está



dimensionado para coexistir y complementar al de restauración, no para sustituirlo, teniendo en cuenta, además, que la demanda de atención a los pasajeros oscila en picos en función del número de aviones que despegan en cada franja horaria.

2. Respecto al nivel de abastecimiento, se trata de ofrecer a los pasajeros un nivel de servicio que permita atender las necesidades de aquellos para los que el desabastecimiento pudiera repercutir negativamente en su salud. La dificultad viene dada por la falta de datos relativos a la edad o estado de salud del colectivo de pasajeros afectados, así como de la dificultad de evaluar las consecuencias de la privación de bebidas o alimentos durante un plazo que puede circunstancialmente alargarse por retrasos imprevisibles.

No obstante, en el documento "*Tendencias de salud en 30 indicadores*" del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, que refleja los resultados de una encuesta general de salud, se ha aumentado el peso de los determinantes de la salud, como las enfermedades y factores de riesgo de enfermedades crónicas, de importancia creciente y por ello se han seleccionado, entre otros factores, la alimentación saludable, junto con el sobrepeso y la obesidad, la diabetes y otros factores de riesgo como la hipertensión o la hiperlipidemia todos ellos relacionados con la necesidad de dicha alimentación saludable. Entre otros resultados, este documento afirma que "*En 2014, el 71% de la población de 15 y más años valoró positivamente su estado de salud (muy bueno + bueno), 75% de los hombres y 67% de las mujeres*". Es decir, prácticamente el 30% de la población tiene una percepción negativa de su estado de salud.

### **7.3.2. Servicios de limpieza en las instalaciones aeroportuarias**

Se deben garantizar unos servicios suficientes de limpieza, desinfección y reposición en baños, unos servicios limitados de limpieza y retirada de materiales orgánicos en las zonas públicas de los edificios terminales del aeropuerto y en todas las dependencias técnicas y operativas del aeropuerto, en línea con lo dispuesto en la sentencia del Tribunal Supremo de 22 de diciembre de 2010, por ser estos servicios esenciales para garantizar la seguridad, mantener la operatividad de los sistemas y garantizar la seguridad en las operaciones aéreas.

### **7.3.3. Asistencia a personas con movilidad reducida**

El servicio de asistencia a personas con movilidad reducida suele ser llevado a cabo por empresas que, adicionalmente, realizan otro tipo de servicios, como la colocación y desplazamiento de carritos portaequipajes, servicio que no se considera esencial. Por consiguiente, se requiere una plantilla suficiente para poder prestar la atención permanente necesaria durante la estancia en el aeropuerto, tanto en llegada como en salida, a los pasajeros con movilidad reducida, en línea con la sentencia de la Audiencia Nacional de 6 de julio de 2011. que considera no abusivo el porcentaje de servicios mínimos establecidos porque "*no se induce de la motivación del acto recurrido que la Administración esté procurando por los intereses de la empresa, sino por los intereses públicos implícitos en esta actividad; y también por la defensa de ciudadanos que tienen especiales dificultades para acceder a la prestación de un servicio con libertad*" señalando que "*la proporción está*



*relacionada también con los posibles usuarios de los servicios (Sentencia del Tribunal Constitucional 26/1981)”.*

#### **7.3.4. Auxiliares de seguridad**

En huelgas que afectan a los servicios de seguridad privada que prestan dichos servicios en los filtros de los aeropuertos, los servicios mínimos se fijan en el entorno del 90%, basándose en el Reglamento (CE) 300/2008, el Reglamento (CE) 272/2009, el Plan Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, el Plan de Prevención y Protección Antiterrorista y los niveles de alerta antiterrorista 4 y AVSEC-2.

Dado que el servicio de auxiliares de seguridad es necesario para que los servicios de seguridad puedan realizar las labores que tienen asignadas, los servicios mínimos que se asignen deben ser similares en ambos casos de forma que la falta de auxiliares no entorpezca el flujo de pasajeros que puede absorber la seguridad del aeropuerto ni haya más auxiliares de los necesarios para el nivel de servicios mínimos establecido para la seguridad.

### **8. OTRAS CONSIDERACIONES**

Es importante destacar que la seguridad de las operaciones, en ningún caso, debe ser alterada por la convocatoria de huelga. En este sentido, la *Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea*, establece la obligación de los agentes y proveedores de servicios aeroportuarios de garantizar la prestación de los servicios con el nivel de seguridad adecuado.

Se hace pues necesario establecer para los vuelos declarados como esenciales en la disposición primera de esta Resolución, la plantilla mínima de trabajadores necesarios para prestar aquellos servicios esenciales que garanticen la seguridad de las operaciones y reducir al mínimo los efectos negativos sobre la movilidad de los pasajeros, correspondiendo a la empresa responsable de la prestación del servicio la fijación de los efectivos mínimos necesarios para garantizar el servicio a los vuelos que se han declarado como esenciales.

En relación con el establecimiento concreto de los servicios mínimos, se hace notar que el Tribunal Supremo, en sentencia de 13 de enero de 2014, viene a matizar en los siguientes términos: (...) *“la Orden estipula en el punto 2º que los mismos han de ser atendidos con “personal estrictamente necesario, (...)” añadiendo que “Así las cosas, no puede afirmarse en modo alguno que haya una delegación en la fijación de los servicios mínimos, que están descritos en términos concretos (...) a favor de la empresa, a no ser que se pretenda que la autoridad gubernativa deba concretar el número exacto de trabajadores o deba precisar los trabajadores concretos que deben atender los servicios mínimos, lo que en modo alguno es exigible”.*



Por todo lo expuesto, y en virtud de las competencias atribuidas a este Ministerio,

**RESUELVO:**

- 1º. Establecer para el día y periodos afectados por la convocatoria de huelga los servicios públicos esenciales para la comunidad, que resulten de aplicar los siguientes criterios a diario a los servicios aéreos de transporte público de pasajeros:
- a) Todos los sobrevuelos cuyo origen y destino no sea territorio español.
  - b) Todos los servicios cuya hora de salida programada fuera anterior al inicio de la huelga y cuya llegada prevista se produzca en el periodo de huelga.
  - c) El 100% de los servicios domésticos de cada compañía aérea para cada ruta con los aeropuertos de los territorios no peninsulares.
  - d) El 36%, redondeado por exceso, de los servicios de cada compañía aérea para cada ruta con ciudades españolas peninsulares cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido con un tiempo de desplazamiento inferior a 5 horas.
  - e) El 56%, redondeado por exceso, de los servicios de cada compañía aérea para
    - 1. cada ruta con ciudades españolas peninsulares cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido con un tiempo de desplazamiento igual o superior a 5 horas y
    - 2. para cada ruta con ciudades extranjeras.
  - f) En su caso los vuelos programados para el transporte de correo postal universal y productos perecederos, cuando éstos se efectúen con aeronaves dedicadas exclusivamente a carga.
  - g) Aquellas operaciones técnicas de posicionamiento y otras tales como la situación de tripulaciones necesarias para la realización efectiva de los servicios de transporte aéreo considerados como esenciales, los operados en los periodos entre jornadas de huelga y los posteriores a la finalización de la misma.
  - h) Todos los servicios relacionados con el transporte aéreo dedicados a labores de emergencia tales como servicios de ambulancia, antiincendios, transporte de órganos para el Sistema Nacional de Trasplantes, vigilancia, protección civil y rescate, etc.



- i) Todos los servicios de asistencia en tierra, prestados como asistencia a terceros o como autoasistencia, servicios de control de tráfico aéreo, servicios aeroportuarios o cualquier otro servicio auxiliar imprescindible para a la realización de los servicios de transporte aéreo considerados como esenciales en los ítems anteriores, salvaguardando en todo momento la seguridad.

La protección alcanza tanto a los vuelos regulares como chárter. En los puntos c), d), y e) se entiende por servicio de cada compañía aérea para cada ruta, la realización de un vuelo de ida y de vuelta en dicha ruta, es decir, de una frecuencia.

Asimismo, en tráfico internacional el término ruta debe interpretarse como la conexión entre un aeropuerto español y una ciudad extranjera.

La plantilla de los servicios mínimos correspondientes se fijará con el fin exclusivo de garantizar la correcta realización de los vuelos resultantes de la aplicación de los criterios incluidos en la presente Resolución.

- 2º. Establecer, para el día y periodos afectados por la convocatoria de huelga los servicios públicos esenciales para la comunidad en los servicios de limpieza de los aeropuertos afectados:
  - a) Una plantilla de servicios mínimos del 50% de la plantilla programada para la limpieza de aseos de los edificios terminales de los aeropuertos y de un 25% de la plantilla programada para el resto de las zonas públicas interiores.
  - b) Una plantilla de servicios mínimos del 25% de la plantilla programada para limpieza y recogida de objetos en el exterior de los edificios terminales.
  - c) Una plantilla de servicios mínimos del 50% de la plantilla programada para la limpieza y asepsia de todas las dependencias técnicas y operativas asociadas a los aeropuertos, en particular, la torre de control, el edificio del servicio de salvamento y extinción de incendios, la central eléctrica y la terminal de carga.
  - d) En todos los ítems previos, deberá haber una persona por turno de trabajo, como mínimo.
  
- 3º. Establecer, para el día y periodos afectados por la convocatoria de huelga, como servicio público esencial para la comunidad el servicio de asistencia a la totalidad de los pasajeros con movilidad reducida en los aeropuertos afectados. Las empresas afectadas por esta convocatoria de huelga deberán mantener el personal estrictamente necesario para realizar este servicio esencial.



- 4º. Establecer, para el día y periodos afectados por la convocatoria de huelga como servicios públicos esenciales para la comunidad, en los servicios de restauración en la zona restringida de seguridad de los edificios terminales de los aeropuertos afectados, una plantilla de servicios mínimos del 30% de la plantilla programada en cada empresa, salvaguardando en todo momento la seguridad e higiene de los servicios. En cualquier caso, se deberá dar prioridad al servicio en aquellos locales que atiendan a pasajeros que estén aislados del resto de la terminal, como puede ocurrir en las zonas no Schengen, que deberán disponer de, al menos, un local abierto.
  
- 5º. Establecer, para el día y periodos afectados por la convocatoria de huelga como servicios públicos esenciales para la comunidad, en los servicios de auxiliares de seguridad los mismos que se establezcan para el personal de seguridad privada que prestan servicios de seguridad en los aeropuertos y bajo las mismas condiciones que allí se decreten.

Los gestores aeroportuarios darán traslado de esta resolución a las empresas que presten servicios en los aeropuertos y que puedan verse afectadas por esta resolución, para su conocimiento y cumplimiento. Estas empresas, a su vez, darán traslado de la resolución a sus clientes y/o proveedores que puedan verse afectados.

Así mismo, se publicará en la web del Ministerio de Fomento y se hará llegar esta resolución a los sindicatos convocantes, para su traslado a los respectivos comités de huelga y a las principales asociaciones de aerolíneas y de handling, al objeto de facilitar su difusión.

En consecuencia, las empresas afectadas deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar que los servicios esenciales establecidos en los apartados anteriores se presten en las condiciones habituales del servicio, manteniendo para ello el personal estrictamente necesario para los días y periodos horarios en el centro de trabajo afectado por la huelga, salvaguardando en todo momento la seguridad.

Adicionalmente, las compañías aéreas deberán dar cuenta antes de las 11:00 UTC del 1 de marzo a AENA S.M.E, S.A. de todos los vuelos considerados como servicios mínimos, a fin de que se pueda trasladar dicha información a los proveedores de servicios aéreos a los pasajeros mediante el servicio de chaquetas verdes y por cuantos medios sean efectivos a tal efecto. En el caso de que una aerolínea no informe en el plazo previsto, no se podrá asegurar la protección de sus vuelos como servicios mínimos. Por otra parte, si en una ruta, una compañía comunicara más vuelos protegidos de los que les corresponden según esta resolución, tampoco se asegurará la protección como servicio mínimo de ningún vuelo de dicha ruta.

Por parte de AENA S.M.E, S.A., la Entidad Pública Empresarial Enaire, Ferronats, Saerco e Ineco se vigilará el más estricto cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución,



poniendo asimismo en conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil las incidencias que en su caso pudieran producirse.

La presente Resolución pone fin a la vía administrativa conforme a lo previsto en el artículo 114 de la *Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo de las Administraciones Públicas*.

Conforme a lo previsto en los artículos 123 y 124 de la *Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas*, contra esta Resolución, por la que se determinan los servicios mínimos de los servicios públicos esenciales para la comunidad a mantener, podrá interponerse recurso potestativo de reposición ante la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte, y Vivienda, o la misma podrá ser impugnada directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Madrid, a 26 de febrero de 2017

EL SECRETARIO DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA



Julio Gómez-Pomar Rodríguez

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL  
SINDICATOS CONVOCANTES  
SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL AENA, S.A.  
GESTORES AEROPORTUARIOS  
ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ENAIRE  
FERRONATS AIR TRAFFIC SERVICES S.A. - FERRONATS  
SERVICIOS AERONÁUTICOS DE CONTROL Y NAVEGACIÓN S.L. – SAERCO  
INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL TRANSPORTE S.A. - INECO  
PRINCIPALES ASOCIACIONES DE AEROLÍNEAS  
PRINCIPALES ASOCIACIONES DE HANDLING