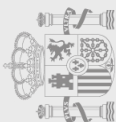




**RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN LA EMPRESA AIR NOSTRUM LAM S.A. DURANTE LA HUELGA CONVOCADA POR EL SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS (SEPLA).**

<b>1. CONVOCATORIA DE HUELGA .....</b>	<b>2</b>
<b>2. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA.....</b>	<b>2</b>
<b>3. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO.....</b>	<b>3</b>
<b>4. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS.....</b>	<b>5</b>
<b>4.1. Rutas bajo obligaciones de servicio público .....</b>	<b>7</b>
<b>4.2. Otras operaciones de interés público.....</b>	<b>7</b>
<b>4.3. Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.....</b>	<b>9</b>
<b>4.4. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales. ....</b>	<b>11</b>
<b>4.5. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas .....</b>	<b>13</b>
<b>4.6. Otros vuelos.....</b>	<b>14</b>
<b>5. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS .....</b>	<b>15</b>
<b>6. CONSIDERACIONES FINALES .....</b>	<b>16</b>
<b>RESUELVO .....</b>	<b>18</b>





## 1. CONVOCATORIA DE HUELGA

La convocatoria de huelga afecta a los pilotos, denominados tripulantes técnicos de vuelo (en adelante TTV) de la empresa AIR NOSTRUM LAM S.A, (en adelante AIR NOSTRUM), en todas sus bases y centros de trabajo. Según se refleja en el escrito de convocatoria, de fecha 6 de febrero de 2023, dirigido a la Dirección General de Aviación Civil, la huelga se desarrollará con carácter indefinido todos los lunes y viernes desde el lunes 27 de febrero inclusive en adelante, en todas sus bases y centros de trabajo.

En la reunión de mediación mantenida entre la representación sindical y la Empresa, ante el SIMA, el 6 de febrero de 2023, no se alcanzó un acuerdo entre las partes, por lo que, en fecha 8 de febrero de 2023, la empresa AIR NOSTRUM, solicitó al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como autoridad competente en estos supuestos, el establecimiento de los servicios mínimos.

Por todo lo anterior, se dictó resolución de fecha 23 de febrero de 2023 por la que se establecieron los servicios mínimos hasta el día 30 de abril de 2023.

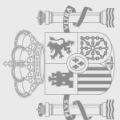
Con fecha 3 de abril de 2023, se recibió escrito de AIR NOSTRUM solicitando servicios mínimos a partir del mes de mayo de 2023.

Según la información proporcionada por la empresa AIR NOSTRUM, están convocados a la huelga 335 trabajadores que, durante el período de la huelga, está previsto que presten sus servicios a un total de 3.810 vuelos programados entre los meses de mayo y junio.

Teniendo en cuenta lo anterior, 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 convocados 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 (CE).

## 2. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA

En el año 2022, la compañía aérea española AIR NOSTRUM ha recuperado gran parte del tráfico perdido a consecuencia de la COVID-19 y ha alcanzado los 4,6 millones de pasajeros, superando en un 56,9% los del año anterior. El número de operaciones alcanzó las 66.900, un 40,9% más que en 2021 y transportó 58.962 kilogramos de mercancía aérea.





El mercado doméstico fue el principal mercado de la compañía, transportando al 64,0% de los pasajeros y habiendo aumentado en un 39,8% los pasajeros del año anterior. En este mercado, las conexiones peninsulares supusieron más de la mitad del volumen de pasajeros (50,6% del mercado doméstico), repartiéndose el resto en conexiones interbaleares (21,3%) y las conexiones con la península desde Melilla (15,1%) y las islas Baleares (11,3%). El resto de las conexiones domésticas apenas alcanzan apenas el 1,7% del volumen de pasajeros de la compañía en doméstico en 2022.

El tráfico comunitario supuso para la compañía aérea el 32,2% del volumen de pasajeros en 2022, prácticamente doblando el número de pasajeros del año anterior. Francia se situó como el principal destino del mercado (739.000 pasajeros en 2022), seguido de Italia (243.000 pasajeros) y Alemania (243.000 pasajeros). En las conexiones extracomunitarias (3,8% de los pasajeros restantes), el tráfico de pasajeros aumentó en 2022 un 116,7% respecto al año anterior hasta llegar a los 174.000 pasajeros. La mayoría de los pasajeros en este mercado fueron en las conexiones hacia Marruecos (115.000 pasajeros) y Suiza (47.000 pasajeros).

La compañía Air Nostrum operó en 2022 en 28 aeropuertos españoles de la red de Aena (aeropuertos con más de 5.000 movimientos de pasajeros comerciales de la compañía). El principal aeropuerto de la compañía fue AS Madrid-Barajas, que movió al 38,3% de los movimientos de pasajeros de la compañía, seguido de Palma de Mallorca (10,4% de los movimientos de pasajeros).

De acuerdo con la programación de vuelos facilitada por la compañía, hay programados 3.810 vuelos para los días de huelga convocados en los meses de mayo y junio de 2023, con una capacidad de casi 345 mil asientos ofertados. De acuerdo con los factores de ocupación previstos para la compañía para estos meses, se estima que más de 253 mil pasajeros puedan verse afectados por la huelga convocada.

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

En la fijación de los servicios mínimos se ha de considerar, con carácter general, el artículo 10 del Real Decreto Ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo, así como la abundante jurisprudencia en la que se destaca que el límite al derecho de huelga son otros derechos, libertades o bienes constitucionalmente protegidos, como sucede en el caso del transporte aéreo respecto a la libre circulación (art.19 CE) y en conexión con este principio, la aplicación de la solidaridad territorial respecto a las Ciudades Autónomas y las regiones insulares (artículos 2 y 138.1 CE).





Otro factor adicional que viene justificando el carácter esencial que concurre en el transporte aéreo es el peso del sector turístico en la economía nacional, alcanzando el 12,4% del PIB en 2019. Debido a las circunstancias derivadas de la pandemia de COVID 19 se produjo una caída del PIB situándose en torno al 11% así como una reducción de la contribución del sector turístico al mismo, contribución que, sin embargo, ha ido recuperándose paulatinamente y de forma significativa durante 2022 y que pone de manifiesto la importancia del transporte aéreo para la economía.

La esencialidad del transporte aéreo se ha de hacer extensiva a todas aquellas actividades económicas y técnicas que forman parte de la cadena de servicios imprescindibles para el funcionamiento del transporte y la utilización de las infraestructuras aeroportuarias, especialmente en lo referido a las condiciones operativas, como reconoce el Tribunal Supremo (STS de 23 de marzo y 11 de mayo de 1987).

Finalmente hay que señalar que el carácter esencial de los servicios debe aplicarse tanto respecto de los vuelos regulares como de los vuelos chárter (SAN de 21 de febrero de 1987).

Por lo que respecta a la actividad afectada por esta huelga, resulta innecesario, por obvio, justificar que los servicios prestados por los TTV de la compañía son esenciales para que la operación de los vuelos se pueda realizar.

El transporte aéreo presta servicio al transporte de mercancías perecederas y al correo postal universal cuya esencialidad está establecida en el art.1 del RD 556/1987, de 24 de abril, y ha sido reconocida también por la jurisprudencia. Igualmente se consideran esenciales, por su propia naturaleza, los vuelos en las rutas sobre las que recaen obligaciones de servicio público y los 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.

En consecuencia, se hace necesario contar con la plantilla necesaria de tripulantes técnicos de vuelo 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, impediría la realización de los vuelos. 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 posibles efectos desproporcionados. El





número de TTV asignados al servicio de imaginarias debe ser el mínimo necesario para poder operar los vuelos protegidos.

#### 4. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS

La pandemia de COVID-19 provocó que disminuyeran tanto el número de pasajeros transportados como a la ocupación de los vuelos. Sin embargo, en 2022 se ha producido una recuperación importante del volumen de pasajeros y una recuperación más modesta de la ocupación de los vuelos.

A fin de valorar el alcance de la huelga, se toma en consideración el número de pasajeros potencialmente afectados, valorándose las alternativas disponibles para el pasaje en su conjunto, tanto por la posibilidad de reubicación en otras compañías aéreas como por la existencia de medios de transporte públicos que puedan considerarse sustitutivos razonables del modo de transporte aéreo.

A efectos de considerar la sustitución intermodal, tradicionalmente se considera que el avión no puede ser sustituido de forma eficiente por el transporte público terrestre cuando la distancia a recorrer sea superior a los 500 km, lo que viene a traducirse en un tiempo de desplazamiento superior a 5 horas.

Por otra parte, 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 esta e impacten negativamente sobre la economía y los derechos de los ciudadanos, con las consecuencias que aparecen recogidas en la SAN de 31 de marzo de 1990.

Para conseguir que los efectos de una huelga en el transporte aéreo incidan lo menos posible fuera de los periodos de la convocatoria, deben adoptarse medidas para proteger:

- los vuelos que tuvieran su hora de inicio programada antes del inicio del período de huelga y prevista su llegada durante el mismo,
- las operaciones técnicas de posicionamiento (movimiento de una aeronave y su tripulación a un aeropuerto sin pasajeros ni carga, para realizar una operación comercial desde dicho aeropuerto) necesarias para llevar a cabo un servicio de los considerados esenciales.
- otras operaciones similares a las anteriores, necesarias tanto para la realización efectiva de los servicios de transporte aéreo respecto de los cuales se fijan servicios





mínimos, como para los servicios posteriores a la finalización de cada periodo de huelga.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, se han de fijar unos servicios mínimos que garanticen las condiciones indispensables de movilidad de los ciudadanos en función de la posibilidad de que los pasajeros utilicen un modo de transporte alternativo o dispongan de opciones de reubicación en el resto de los vuelos existentes.

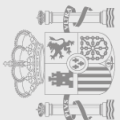
El criterio para la imposición de servicios mínimos se basa en establecer un porcentaje de vuelos a proteger respecto del total de vuelos programados, en cada uno de los aeropuertos afectados. De no establecerse tal protección podría suceder que muchos de los vuelos programados hubieran de ser cancelados, por lo que la idea al establecer la protección es conseguir que cierto número de vuelos en cada ruta no deban ser cancelados por razón de la huelga, de manera que aquellos pasajeros que se estima no tendrán alternativas razonables de transporte, ni sea probable que modifiquen su intención de viajar, puedan ser ubicados en el conjunto de vuelos protegidos. Naturalmente y a pesar de la protección prevista en esta resolución, algunos vuelos podrían verse cancelados por motivos ajenos a la huelga que se dan en condiciones habituales del transporte como puedan ser causas meteorológicas adversas, otras huelgas ajenas a este conflicto, etc. Esta resolución no pretende abarcar más allá de la afección que pueda suponer la huelga en sí misma.

El porcentaje de vuelos a proteger se calcula empleando junto con el porcentaje de pasajeros a reubicar, el factor de ocupación de los vuelos de la compañía AIR NOSTRUM para el periodo en el que está convocada la huelga.

Para el periodo de la huelga, no nos es posible utilizar datos de 2020 ni 2021 al no ser años normalizados. Para el cálculo, se han tomado los datos de tráfico de los lunes y viernes de marzo de 2023, al que se le ha aplicado un multiplicador. Este multiplicador ha sido el incremento (o disminución) de tráfico entre el mes de marzo de 2019 y los meses de aplicación de la huelga de 2019. Como resultado, tendríamos las estimaciones de tráfico en los meses de huelga.

El factor de ocupación se obtiene dividiendo el número de pasajeros que han volado en un aeropuerto con AIR NOSTRUM en un mes por el número de asientos ofertados por la compañía en ese aeropuerto durante ese mismo mes.

A continuación, se determina el nivel de los servicios mínimos en función del tipo de vuelo considerado.





#### 4.1. Rutas bajo obligaciones de servicio público

El Reglamento (CE) 1008/2008, *del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios en la Comunidad*, permite que los Estados Miembros impongan obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares de rutas que se consideren esenciales para el desarrollo económico y social de la región servida por un aeropuerto. Así ha ocurrido con las siguientes rutas:

- Menorca – Madrid
- Palma de Mallorca - Ibiza
- Palma de Mallorca - Menorca
- Ibiza - Menorca
- Almería - Sevilla
- Badajoz - Madrid
- Badajoz - Barcelona
- Melilla - Granada
- Melilla - Almería
- Melilla – Sevilla

Las rutas con origen o destino en aeropuertos no peninsulares recibirán el grado de protección establecido en el apartado 4.3 Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares, por los motivos establecidos en dicho apartado.

Las rutas con origen y destino en aeropuertos peninsulares recibirán el mismo nivel de protección que establecido en el apartado 4.3 mencionado anteriormente puesto que la obligación de servicio público se ha impuesto por la especial necesidad de garantizar la conectividad de estos territorios.

#### 4.2. Otras operaciones de interés público

En su caso, se protegen el 100% de los vuelos de traslado de ciudadanos extranjeros y de los funcionarios policiales encargados de su custodia, en vuelos específicos realizados para el Ministerio del Interior, no integrados en las líneas regulares o comerciales de pasajeros en





general, entre diversos puntos del territorio nacional y desde estos a otros países. También se protegen, en su caso, el 100% de los 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., necesarios para salvaguardar la salud y la seguridad de los ciudadanos.

La resolución protege el 100% de estos vuelos considerando que consisten en vuelos de traslado de ciudadanos extranjeros normalmente retenidos en Centros de Internamiento de Extranjeros (CIE) o bien por haber sido expulsados del país como consecuencia de infracciones penales, y en vuelos de emergencia tales como servicios de ambulancia, antiincendios, transporte de órganos para el Sistema Nacional de Trasplantes, vigilancia, protección civil y rescate, etc., por lo que resultan necesarios para salvaguardar la salud y la seguridad de los ciudadanos, y en el caso de los ciudadanos extranjeros, para no privarles de libertad más allá de lo imprescindible para cumplir con las resoluciones administrativas y judiciales de expulsión.

En caso de trasplantes de órganos, los tiempos de preservación de los diferentes órganos pueden ser tan cortos como 6 horas, siendo en cualquier caso recomendable, reducir el tiempo al mínimo posible. Según servicios sanitarios: para el riñón, lo normal son 24 horas, aunque es posible que funcionen tras conservación en frío hasta 36 horas; hígado y páncreas, hasta 12 horas y corazón y pulmones solo pueden mantenerse durante unas 6 horas. En cualquier caso, es preferible realizar el trasplante lo antes posible.

Los tejidos tienen un mantenimiento diferente y algunos se pueden ultracongelar y mantenerlos viables durante años; tal es el caso del hueso, ligamentos, cartílagos y piel. Las córneas son válidas para trasplante, si se mantienen a 4º C hasta 7 días. La medula ósea también se puede congelar y preservar durante períodos variables entre días y semanas.

Estos intervalos son muy importantes para conseguir seleccionar el mejor receptor de entre todos los que esperan y que, en ocasiones, se encuentran en otros hospitales a muchos kilómetros de distancia.

En los casos de vigilancia, protección civil y rescate, el tiempo es un factor crítico. En el caso de la búsqueda de personas extraviadas en el mar el intervalo de tiempo sin asistencia incrementa el riesgo de morir por hipotermia.







En casos de rescate en montaña, asistencia a incendios u operaciones de seguridad nacional, igualmente el tiempo de reacción es clave para la consecución de los objetivos y preservación de los derechos fundamentales de los ciudadanos.

Por estos motivos, y al atentar el no disponer de estos servicios contra derechos tan básicos como el derecho a la vida recogido en el artículo 15 de la Constitución Española, se considera necesaria una protección del 100% de éstos tal y como se ha procedido en resoluciones precedentes, sin que conste jurisprudencia en sentido contrario.

Por el contrario, la jurisprudencia constitucional viene reconociendo que la necesidad de aportar datos o cifras adicionales puede quedar reducida en los casos en que la justificación es de tal naturaleza que, excepcionalmente, pertenece al general conocimiento, dado que ello sólo «*abundaría en algo ya de todos conocido*» (STC 51/1986, FJ 4º; STC 43/1990, FJ 5º, letra f); STC 2/2022, FJ 5º).

#### **4.3. Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.**

El carácter insustituible del modo aéreo para la movilidad de los territorios no peninsulares, circunstancia geográfica a la que particularmente se debe prestar mayor atención, de conformidad con lo establecido en el artículo 138 de la CE, supone que estos vuelos necesiten un grado de protección elevado. A pesar de la necesidad de una protección elevada, la sentencia de la Audiencia Nacional de 2 de marzo de 2020 establece en el apartado Fundamentos de Derecho, punto sexto, que fijar como servicios mínimos el 100% de los servicios domésticos para cada ruta con los aeropuertos de los territorios no peninsulares supone en la práctica la ineffectividad de la convocatoria de huelga.

Para cumplir con la sentencia mencionada anteriormente y dar la protección necesaria a los vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares, como alternativa a fijar unos servicios mínimos del 100%, se ha considerado que se debe reubicar al 90% de los pasajeros que tenían planificado volar. Este último valor se obtiene de estimar que un 10% de los pasajeros que hubieran 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. De este modo, no se perjudica a aquellos usuarios del transporte aéreo que quieren volar en una fecha determinada, sino que sólo aquellos que se estima que estarían dispuestos a no viajar o a viajar en otras fechas resultan afectados.



Aeropuertos	Factor de ocupación estimado		Pasajeros a reubicar	Protección	
	mayo-23	junio-23		mayo-23	junio-23
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	63%	65%	90%	57%	59%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	95%	95%		86%	86%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	95%	95%		86%	86%
BILBAO	-	-		59%	59%
BADAJOS	61%	60%		55%	54%
CASTELLÓN	-	-		59%	59%
FGL GRANADA-JAÉN	52%	56%		47%	50%
IBIZA	79%	78%		71%	70%
LLEIDA	32%	42%		29%	38%
A CORUÑA	-	-		59%	59%
ALMERÍA	55%	59%		50%	53%
LEÓN	-	32%		59%	29%
LA SEU D'URGELL	-	-		59%	59%
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	75%	76%		68%	68%
MENORCA	62%	64%		56%	58%
MELILLA	63%	66%		57%	59%
ASTURIAS	-	-		59%	59%
PALMA DE MALLORCA	64%	64%		58%	58%
PAMPLONA	-	-		59%	59%
REUS	-	-		59%	59%
LOGROÑO	-	-	59%	59%	
SANTIAGO-ROSALÍA DE CASTRO	-	-	59%	59%	
SEVE BALLESTEROS-SANTANDER	-	-	59%	59%	
SEVILLA	56%	61%	50%	55%	
VIGO	-	-	59%	59%	
VALENCIA	66%	74%	59%	67%	
JEREZ DE LA FRONTERA	-	-	59%	59%	

Tal y como se ha explicado en el punto 4, se ha obtenido el factor de ocupación en cada aeropuerto afectado. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el periodo de huelga, y que se debe garantizar el transporte del 90% de los pasajeros, multiplicando ambas cifras se obtiene el porcentaje de vuelos a proteger en cada uno de los aeropuertos, para que en ellos puedan viajar todos los pasajeros mencionados.

Por tanto, los porcentajes obtenidos de esta operación determinan los servicios mínimos que deben establecerse en cada uno de los aeropuertos.

Para el caso de estudio, en los aeropuertos donde no se tienen datos, se establece un porcentaje de cobertura en línea con la media del resto de aeropuertos. En el caso donde el cálculo del factor de ocupación estimado excedía el 95%, se ha establecido este porcentaje como valor límite para el cálculo.

#### 4.4. 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 no es 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.

Por experiencia previa, ante la cancelación de este tipo de vuelos se estima que un 10% 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 25% de los mismos optará entre ser reubicado en otras fechas o renunciar a su viaje si las alternativas que les proponen no les convienen. Por tanto, se debe permitir la reubicación del restante 65% de los usuarios en los vuelos protegidos.

Aeropuertos	Factor de ocupación estimado		Pasajeros a reubicar	Protección	
	mayo-23	junio-23		mayo-23	junio-23
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	35%	44%	65%	23%	29%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	-	-		40%	42%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	54%	59%		35%	38%
BILBAO	49%	49%		32%	32%
BADAJOS	-	-		40%	42%
CASTELLÓN	-	-		40%	42%
FGL GRANADA-JAÉN	-	-		40%	42%
IBIZA	-	-		40%	42%
LLEIDA	-	-		40%	42%
A CORUÑA	-	-		40%	42%
ALMERÍA	90%	93%		59%	60%

Aeropuertos	Factor de ocupación estimado		Pasajeros a reubicar	Protección	
	mayo-23	junio-23		mayo-23	junio-23
LEÓN	53%	60%		34%	39%
LA SEU D'URGELL	-	-		40%	42%
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	88%	92%		57%	60%
MENORCA	-	-		40%	42%
MELILLA	-	-		40%	42%
ASTURIAS	-	-		40%	42%
PALMA DE MALLORCA	-	-		40%	42%
PAMPLONA	-	-		40%	42%
REUS	-	-		40%	42%
LOGROÑO	-	-		40%	42%
SANTIAGO-ROSALÍA DE CASTRO	51%	47%		33%	31%
SEVE BALLESTEROS-SANTANDER	-	-		40%	42%
SEVILLA	67%	63%		44%	41%
VIGO	54%	61%		35%	40%
VALENCIA	57%	60%		37%	39%
JEREZ DE LA FRONTERA	81%	90%		53%	59%

Tal y como se ha explicado en el punto 4, se ha obtenido el factor de ocupación en cada aeropuerto afectado. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el periodo de huelga, y que se debe garantizar el transporte del 65% de los pasajeros, multiplicando ambas cifras se obtiene el porcentaje de vuelos a proteger en cada uno de los aeropuertos, para que en ellos puedan viajar todos los pasajeros mencionados.

Por tanto, los porcentajes obtenidos de esta operación determinan los servicios mínimos que deben establecerse en cada uno de los aeropuertos.

Para el caso de estudio, en los aeropuertos donde no se tienen datos, se establece un porcentaje de cobertura en línea con la media del resto de aeropuertos. En los casos donde el cálculo del factor de ocupación estimado excedía el 95%, se ha establecido este porcentaje como valor límite para el cálculo.

#### 4.5. 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.

Según la experiencia previa acumulada, se estima que en torno a un 10% de los pasajeros cancelará sus reservas o modificará su intención de compra y tomará la decisión de volar con otra compañía no afectada por la convocatoria de huelga. De la misma manera, se estima que el 50% de los usuarios sería reubicado por la propia compañía en medios de transporte alternativos o en vuelos de otra aerolínea, o ellos mismos deberán buscar un medio alternativo de transporte. Por tanto, se debe permitir la reubicación del 40% de los usuarios restantes en los vuelos protegidos.

Aeropuertos	Factor de ocupación estimado		Pasajeros a reubicar	Protección	
	mayo-23	junio-23		mayo-23	junio-23
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	95%	95%	40%	38%	38%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	82%	90%		33%	36%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	74%	67%		30%	27%
BILBAO	-	-		33%	33%
BADAJOS	-	-		33%	33%
CASTELLÓN	-	-		33%	33%
FGL GRANADA-JAÉN	95%	95%		38%	38%
LLEIDA	-	-		33%	33%
A CORUÑA	-	-		33%	33%
ALMERÍA	-	-		33%	33%
LEÓN	-	-		33%	33%
LA SEU D'URGELL	-	-		33%	33%
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	88%	92%		35%	37%
MELILLA	-	-		33%	33%
ASTURIAS	-	-		33%	33%
PAMPLONA	81%	81%		32%	32%
REUS	-	-		33%	33%
LOGROÑO	66%	64%	26%	26%	



Aeropuertos	Factor de ocupación estimado		Pasajeros a reubicar	Protección	
	mayo-23	junio-23		mayo-23	junio-23
SANTIAGO-ROSALÍA DE CASTRO	-	-		33%	33%
SEVE BALLESTEROS-SANTANDER	-	-		33%	33%
SEVILLA	-	-		33%	33%
VIGO	-	-		33%	33%
VALENCIA	80%	85%		32%	34%
JEREZ DE LA FRONTERA	-	-		33%	33%

Tal y como se ha explicado en el punto 4, se ha obtenido el factor de ocupación en cada aeropuerto afectado. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el periodo de huelga, y que se debe garantizar el transporte del 40% de los pasajeros, multiplicando ambas cifras se obtiene el porcentaje de vuelos a proteger en cada uno de los aeropuertos, para que en ellos puedan viajar todos los pasajeros mencionados.

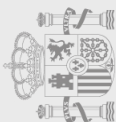
Por tanto, los porcentajes obtenidos de esta operación determinan los servicios mínimos que deben establecerse en cada uno de los aeropuertos.

Para el caso de estudio, en los aeropuertos donde no se tienen datos, se establece un porcentaje de cobertura en línea con la media del resto de aeropuertos. En los casos donde el cálculo del factor de ocupación estimado excedía el 95%, se ha establecido este porcentaje como valor límite para el cálculo.

#### 4.6. Otros vuelos

Adicionalmente, 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, entre las que se considera el transporte de medicamentos y material sanitario, animales vivos y expatriación y movimiento de féretros.

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 (...)*".

## 5. 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*.

Al respecto de esta competencia también se pronuncia la reiterada jurisprudencia en materia competencial que atribuye al Estado el establecimiento de servicios mínimos en caso de huelga en el ámbito del transporte aéreo (STC 86/1991, STC 233/1997 con cita de las SSTC





33/1981 y 27/1989) y específicamente respecto de los aeropuertos de interés general (STC 233/1997), cuya gestión directa sigue reservada al Estado en virtud 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*, en cuyo art.17.1.b) se especifica que la gestión directa de los aeropuertos de interés general comprende la fijación de los servicios mínimos en caso de huelga.

Finalmente, el *Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*, en su artículo 2.1 y 2.5 g), dispone que la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana 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.

## 6. CONSIDERACIONES FINALES

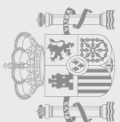
Respecto a la prestación de los servicios mínimos establecidos mediante esta Resolución, corresponde a la empresa responsable AIR NOSTRUM, en su facultad de organizar los medios de producción adecuados para la prestación del servicio, su ejecución y puesta en práctica, en particular, determinando la plantilla concreta de trabajadores llamados a cumplir con los mínimos, la cual, en cualquier caso, ha de resultar suficiente, pero no más de la estrictamente necesaria para cumplir con lo establecido en esta Resolución.

Determinados los vuelos protegidos conforme a los criterios objetivos que se recogen en la presente resolución, la mera ejecución o puesta en práctica de la misma en cuanto a la determinación del personal concreto que deberá operar los vuelos protegidos, la deberá llevar a cabo la empresa afectada de acuerdo con su Manual de Operaciones, de conformidad con *Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión<sup>1</sup>*, en particular, considerando las siguientes partes de dicho reglamento:

- Sección ORO.FC.100 «*Composición de la tripulación de vuelo*», donde se dispone que «a) *La composición de la tripulación de vuelo y el número de tripulantes de vuelo en los*

---

<sup>1</sup> Reglamento (UE) nº 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre de 2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.







*puestos de tripulación previstos no podrá ser inferior al mínimo especificado en el manual de vuelo de la aeronave o en las limitaciones operativas establecidas para la aeronave», y a continuación, que «b) La tripulación de vuelo incluirá miembros adicionales cuando así lo requiera el tipo de operación y no podrá ser inferior al número establecido en el manual de operaciones».*

- Subparte FTL sobre «LIMITACIONES DEL TIEMPO DE VUELO Y DE ACTIVIDAD Y REQUISITOS DE DESCANSO», donde, tal y como se indica en la sección ORO.FTL.100, en dicha Subparte se «establece los requisitos que deben cumplir los operadores aéreos y sus tripulaciones con respecto a las limitaciones de tiempo de vuelo y de actividad y a los requisitos de descanso para los miembros de la tripulación», y en cuya sección ORO.FTL.125 se dispone que «a) Los operadores establecerán, implementarán y mantendrán esquemas de especificación del tiempo de vuelo adecuados para los tipos de operaciones realizadas de conformidad con el Reglamento (CE) nº 216/2008, (...)», y que «b) Antes de ser implementados, los esquemas de especificación del tiempo de vuelo, incluida cualquier FRM cuando se requiera, deberán ser aprobados por la autoridad competente».

La posibilidad de que la autoridad gubernativa pueda dejar a la empresa la mera ejecución y puesta en práctica de los servicios mínimos predeterminados en la resolución mediante criterios objetivos, ha sido reconocida por reiterada jurisprudencia constitucional (STC 51/1986, FJ 3º, primer párrafo; STC 53/1986, FJ 5º; STC 27/1989, FJ 3º, dos últimos párrafos).

Asimismo, el Tribunal Supremo, en sentencia de 13 de enero de 2014 (recurso 959/2011), por lo que respecta a la plantilla mínima, ha considerado lo siguiente: (...) «la Orden estipula en el punto 2º que los mismos han de ser atendidos con “el 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». En coherencia con estos criterios, se hace notar que, a diferencia de otros servicios públicos de movilidad, la presente autoridad gubernativa no presta los servicios de transporte aéreo directamente ni a través de organismos o empresas mercantiles estatales, sino que éstos servicios de transporte son prestados por compañías aéreas privadas, en un sector liberalizado, cuya organización y gestión empresarial interna no es posible de ser conocida por la autoridad gubernativa en el breve plazo de diez días naturales del que dispone para dictar la resolución de servicios

FIRMADO por : FRANCISCO DAVID LUCAS PARRON. A fecha: 26/04/2023 08:01 PM  
SECRETARÍO DE ESTADO DE TRANSPORTES MOVILIDAD Y AGENDA URBANA  
Total folios: 23 (17 de 23) - Código Seguro de Verificación: MFOM0251E3A06DE871E3B451EF6C  
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>





mínimos, de conformidad con el artículo cuarto del Real Decreto-ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo.

Asimismo, se ha estimado establecer el alcance de esta resolución hasta el día 30 de junio de 2023, con vista a realizar una reevaluación de los servicios mínimos establecidos sobre la producción prevista en dicha fecha.

Finalmente, es importante destacar que la seguridad de las operaciones en ningún caso debe ser alterada por la huelga.

En este sentido, la *Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea*, en su título IV, establece las obligaciones, generales y específicas, de los sujetos al cumplimiento de las obligaciones en materia de seguridad.

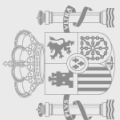
Por todo lo expuesto, y en virtud de las competencias atribuidas a este Ministerio,

## RESUELVO

1º. Establecer como servicios mínimos, para los días y períodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga hasta el día 30 de junio, para todos los trabajadores legalmente convocados a la misma en territorio español, los siguientes porcentajes de protección a los servicios aéreos de transporte público programados por la empresa AIR NOSTRUM expresados en número de frecuencias diarias (vuelos de ida y vuelta) por cada ruta con origen o destino en los aeropuertos españoles en los que opera. El resultado así obtenido se redondeará por exceso al número entero más próximo.

a) El 100%, en su caso, de los vuelos 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.

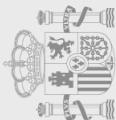
El 100%, en su caso, de los vuelos de traslado de ciudadanos extranjeros y de los funcionarios policiales encargados de su custodia, en vuelos específicos realizados para el Ministerio del Interior, no integrados en las líneas regulares o comerciales de pasajeros en general, entre diversos puntos del territorio nacional y desde estos a otros países.





- b) Servicios en rutas domésticas hacia o desde territorios no peninsulares, así como todas las rutas en las que existe una obligación de servicio público, para cada uno de los siguientes aeropuertos:

Aeropuertos	Protección	
	mayo-23	junio-23
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	57%	59%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	86%	86%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	86%	86%
BILBAO	59%	59%
BADAJOS	55%	54%
CASTELLÓN	59%	59%
FGL GRANADA-JAÉN	47%	50%
IBIZA	71%	70%
LLEIDA	29%	38%
A CORUÑA	59%	59%
ALMERÍA	50%	53%
LEÓN	59%	29%
LA SEU D'URGELL	59%	59%
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	68%	68%
MENORCA	56%	58%
MELILLA	57%	59%
ASTURIAS	59%	59%
PALMA DE MALLORCA	58%	58%
PAMPLONA	59%	59%
REUS	59%	59%
LOGROÑO	59%	59%
SANTIAGO-ROSALÍA DE CASTRO	59%	59%
SEVE BALLESTEROS-SANTANDER	59%	59%
SEVILLA	50%	55%
VIGO	59%	59%
VALENCIA	59%	67%
JEREZ DE LA FRONTERA	59%	59%

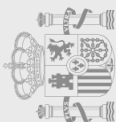




Si se operaran rutas que conectaran dos aeropuertos de la tabla anterior, el porcentaje de servicios a proteger será el máximo de entre los aeropuertos conectados.

- c) Servicios en rutas que unan ciudades españolas peninsulares cuando el medio alternativo de transporte público disponible implique un tiempo de desplazamiento igual o superior a 5 horas, o entre ciudades españolas y ciudades extranjeras en todo caso, para cada uno de los siguientes aeropuertos:

Aeropuertos	Protección	
	mayo-23	junio-23
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	23%	29%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	40%	42%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	35%	38%
BILBAO	32%	32%
BADAJOS	40%	42%
CASTELLÓN	40%	42%
FGL GRANADA-JAÉN	40%	42%
IBIZA	40%	42%
LLEIDA	40%	42%
A CORUÑA	40%	42%
ALMERÍA	59%	60%
LEÓN	34%	39%
LA SEU D'URGELL	40%	42%
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	57%	60%
MENORCA	40%	42%
MELILLA	40%	42%
ASTURIAS	40%	42%
PALMA DE MALLORCA	40%	42%
PAMPLONA	40%	42%
REUS	40%	42%
LOGROÑO	40%	42%
SANTIAGO-ROSALÍA DE CASTRO	33%	31%
SEVE BALLESTEROS-SANTANDER	40%	42%
SEVILLA	44%	41%
VIGO	35%	40%
VALENCIA	37%	39%
JEREZ DE LA FRONTERA	53%	59%

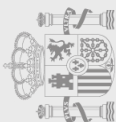




Si se operaran rutas que conectaran dos aeropuertos de la tabla anterior, el porcentaje de servicios a proteger será el máximo de entre los aeropuertos conectados.

- d) Servicios en rutas que unan ciudades españolas peninsulares cuando el medio alternativo de transporte público disponible implique un tiempo de desplazamiento inferior a 5 horas:

Aeropuertos	Protección	
	mayo-23	junio-23
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	38%	38%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	33%	36%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	30%	27%
BILBAO	33%	33%
BADAJOS	33%	33%
CASTELLÓN	33%	33%
FGL GRANADA-JAÉN	38%	38%
LLEIDA	33%	33%
A CORUÑA	33%	33%
ALMERÍA	33%	33%
LEÓN	33%	33%
LA SEU D'URGELL	33%	33%
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	35%	37%
MELILLA	33%	33%
ASTURIAS	33%	33%
PAMPLONA	32%	32%
REUS	33%	33%
LOGROÑO	26%	26%
SANTIAGO-ROSALÍA DE CASTRO	33%	33%
SEVE BALLESTEROS-SANTANDER	33%	33%
SEVILLA	33%	33%
VIGO	33%	33%
VALENCIA	32%	34%
JEREZ DE LA FRONTERA	33%	33%





Si se operaran rutas que conectaran dos aeropuertos de la tabla anterior, el porcentaje de servicios a proteger será el máximo de entre los aeropuertos conectados.

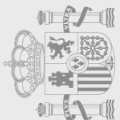
- e) Aquellos vuelos programados para el transporte de correo postal universal y productos perecederos, siempre y cuando éstos se efectúen con aeronaves dedicadas exclusivamente a carga. Asimismo, los servicios necesarios para el transporte de correo postal universal y productos perecederos en los vuelos protegidos en los ítems previos.
- f) 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 esta.
- g) Aquellos vuelos cuya hora de salida programada fuera anterior al inicio de la huelga y cuya llegada prevista se produzca en el periodo de huelga.

2º. Se considerarán trabajadores legalmente convocados a la huelga aquellos trabajadores que tienen asignada como base permanente alguno de los centros de trabajo en los que se convoca la huelga, independientemente del lugar en el que pernocten los días de la convocatoria de la huelga.

3º. El número de trabajadores afectados a imaginarias necesarias para garantizar el funcionamiento de los servicios protegidos no podrá superar el número que se vería afectado en caso de que no hubiera convocada una huelga.

En consecuencia, para la ejecución o puesta en práctica de los criterios objetivos expuestos en la presente resolución, la empresa AIR NOSTRUM deberá adoptar las medidas necesarias para garantizar que se presten, como mínimo, los servicios establecidos en los apartados anteriores salvaguardando en todo momento la seguridad de todas las operaciones. En particular, establecerán las operaciones que dentro de su programación para los días de huelga quedan protegidas aplicando los criterios establecidos en esta resolución, así como los trabajadores que deberán atender tales operaciones, incluyendo aquellos afectados por imaginarias.

La resolución se publicará en la web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para conocimiento público.





FIRMADO

Sin perjuicio de lo anterior, se remitirá la presente Resolución a la empresa AIR NOSTRUM, la cual dará traslado de esta al Comité de Huelga, para su conocimiento y cumplimiento, poniendo igualmente dicha empresa en conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil las incidencias que pudieran producirse en su aplicación.

Se remitirá igualmente a AENA SME, S.A. para que efectúe el seguimiento de lo dispuesto en la presente Resolución, poniendo en conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil las incidencias que 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 Común 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 en la empresa AIR NOSTRUM durante la huelga convocada por el sindicato SEPLA en los aeropuertos españoles en los que opera, podrá interponerse recurso potestativo de reposición ante la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el plazo de un mes, o la misma podrá ser impugnada directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Madrid a la fecha de la firma electrónica  
EL SECRETARIO DE ESTADO DE  
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Francisco David Lucas Parrón

MINISTERIO  
DE TRANSPORTES, MOVILIDAD  
Y AGENDA URBANA

