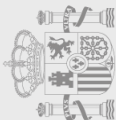




RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L. DURANTE LA HUELGA CONVOCADA POR LA ASOCIACIÓN SINDICAL ESPAÑOLA DE TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO (A.S.E.T.M.A.).

1. CONVOCATORIA DE HUELGA.....	2
2. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA.....	3
3. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO	5
Servicios de asistencia en tierra (Mantenimiento en línea)	6
4. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS	6
4.1. Rutas bajo obligaciones de servicio público	9
4.2. Otras operaciones de interés público.....	10
4.3. Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.....	11
4.4. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales.....	13
4.5. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas	15
4.6. Otros vuelos.....	17
5. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS.....	17
6. CONSIDERACIONES FINALES	18
RESUELVO	19





1. CONVOCATORIA DE HUELGA

La convocatoria de huelga afecta a todos los Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico (en adelante TMA) de AIR NOSTRUM ENGINEERING AND MAINTENANCE OPERATIONS S.L. (en adelante ANEM) en todos los centros de trabajo de la compañía, así como en los diferentes destacamentos, bases y estaciones donde prestan servicio éstos. La huelga ha sido convocada por la ASOCIACIÓN SINDICAL ESPAÑOLA DE TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO (A.S.E.T.M.A.).

Según se refleja en el escrito de convocatoria, de fecha 19 de mayo de 2023, dirigido a la Dirección General de Trabajo del Ministerio de Trabajo y Economía Social, la huelga se llevará a cabo desde el 1 al 30 de junio de 2023, de lunes a viernes, y se desarrollará como se describe a continuación:

- Turnos de mañana: durante la última hora del turno y según el horario de cada centro de trabajo.
- Turnos de tarde y noche: durante la primera hora del turno y según el horario de cada centro de trabajo.

En la reunión de mediación celebrada en el SIMA (Servicio Interconfederal de Mediación y Arbitraje) entre la representación sindical y la de la empresa el día 18 de mayo de 2023, no se alcanzó un acuerdo entre las partes, por lo que, en fecha 24 de mayo 2023, ANEM solicitó de este Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como autoridad competente en estos supuestos, el establecimiento de los servicios mínimos.

De acuerdo con la información facilitada por la empresa, los centros de trabajo afectados son los de Valencia, Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Almería, Málaga y Bilbao, que cuentan con TMA de forma permanente. Estos centros de trabajo dan soporte a los vuelos con origen o destino en los aeropuertos de Málaga, Alicante, Barcelona, Bilbao, Badajoz, Castellón, Granada, Ibiza, Lleida, A Coruña, Almería, León, La Seu D'Urgell, Madrid-Barajas, Menorca, Melilla, Asturias, Palma de Mallorca, Pamplona, Reus, Logroño-La Rioja, Santiago, Santander, Sevilla, Vigo, Valencia, Valladolid y Jerez.

Según la información reflejada en la convocatoria de huelga, están afectados 266 TMA en todos los centros de trabajo de la empresa. Durante las jornadas y periodos de huelga, está previsto que se preste servicio a un total de 5.217 vuelos programados. La programación que se ha solicitado a la compañía es la que tenía prevista el día 19 de mayo de 2023, que coincide con la fecha de presentación de la convocatoria de huelga en el Registro del Ministerio de





Trabajo y Economía Social. Los servicios mínimos establecidos en esta resolución sólo aplicarán a los vuelos programados a los que vaya a dar servicio ANEM que hayan sido comunicados al MITMA en la información proporcionada por la empresa a través del Registro con fecha 24 de mayo de 2023.

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).

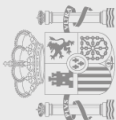
2. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA

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 las 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 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, seguido de Italia y Alemania. En las conexiones extracomunitarias (3,8% de los pasajeros restantes), el tráfico de pasajeros aumentó en 2022 un 116,7% respecto al año anterior. La mayoría de los pasajeros en este mercado viajaron en las conexiones hacia Marruecos y Suiza.

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).

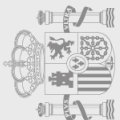
Hasta abril de 2023, la compañía ha transportado cerca de 1,5 millones de pasajeros, un 20,0% más que en el mismo periodo de 2022 y sólo un 7,2% por debajo de los pasajeros del periodo enero-abril de 2019. Más del 65% de los pasajeros de este periodo han sido en el mercado doméstico, principal segmento de la compañía.

De acuerdo con la programación de vuelos facilitada por la compañía, hay programados un total de 5.217 vuelos para los días convocados de huelga durante el mes de junio, con una oferta de más de 460.000 asientos. Con estos datos y los factores de ocupación previstos para dicho mes, se estima que casi 360.000 pasajeros podrían verse afectados durante la huelga.

La presente convocatoria de huelga coincide en paralelo con las siguientes huelgas:

- La huelga de tripulantes técnicos de vuelo (TTV) de Air Nostrum, que comenzó el día 27 de febrero, que se desarrolla todos los lunes y viernes con carácter indefinido y que coincidirá con la presente huelga los días 2, 5, 9, 12, 16, 19, 23, 26 y 30 de junio (horario de huelga 24 h).
- La huelga en SWISSPORT HANDLING, S.A. convocada por los sindicatos USO, FSC-CCOO, FESMC-UGT que se comenzó el día 1 de mayo de 2023 con carácter indefinido (horario de huelga 24 h) y que coincidirá con la presente huelga todo el mes de junio de 2023.
- La huelga de tripulantes técnicos de vuelo (TTV) de Air Europa, que comenzó el día 22 de mayo y que coincidirá con la presente huelga los días 1 y 2 de junio (horario de huelga 24 h).

La Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana ha emitido resoluciones de servicios mínimos para las huelgas mencionadas anteriormente. Por lo tanto, no se espera que las posibilidades de reubicación de los pasajeros afectados se vean influidas de forma significativa.





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).

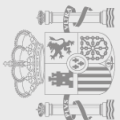
Otro factor adicional que viene justificando el carácter esencial que concurre en el transporte aéreo es el peso del sector turístico en la economía nacional, alcanzando el 12,4% del PIB en 2019. Debido a las circunstancias derivadas de la pandemia de COVID 19 se produjo una caída del PIB situándose 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).

No se considera necesario imponer servicios mínimos a determinados vuelos, dada la duración limitada de la huelga, como son aquellos vuelos programados para el transporte de correo postal universal y productos perecederos, cuando éstos se efectúan con aeronaves dedicadas exclusivamente a carga.

A continuación, se describen las actividades incluidas en la presente convocatoria de huelga, que resultan imprescindibles para la correcta realización de las operaciones aéreas.





Servicios de asistencia en tierra (Mantenimiento en línea)

Por lo que respecta a los servicios de asistencia en tierra, 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.

En definitiva, la operación aérea solo puede producirse si está garantizada la prestación de los siguientes servicios, relacionados en el Anexo del referenciado Real Decreto:

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.
11. La asistencia de mayordomía.

En el presente caso la huelga afecta a la categoría reflejada en el epígrafe 8.

4. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS

La presente convocatoria de huelga de técnicos de mantenimiento aeronáutico de ANEM, se desarrolla en paralelo a la huelga de tripulantes técnicos de vuelo (TTV) de Air Nostrum, que comenzó el día 27 de febrero de 2023 y se desarrolla durante los lunes y los viernes con carácter indefinido y que coincidirá con la presente huelga los días 2, 5, 9, 12, 16, 19, 23, 26 y 30 de junio.

Por lo tanto, ANEM deberá prestar servicio de mantenimiento en línea a los servicios aéreos que Air Nostrum haya establecido como protegidos para la huelga de TTV (pilotos) de acuerdo con la resolución de servicios mínimos de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de 26 de abril de 2023.





A continuación, se describe el racional para calcular los porcentajes de protección aplicables a los servicios aéreos afectados por la presente huelga y no cubiertos en el apartado anterior.

La pandemia de COVID-19 provocó que disminuyeran tanto el número de pasajeros transportados como 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



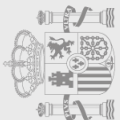


mínimos como para los servicios posteriores a la finalización de cada periodo de huelga.

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. Las opciones de reubicación en otros vuelos no deben considerarse únicamente como la posibilidad de que un pasajero tenga la opción de comprar un billete en otra compañía aérea o modo de transporte alternativo, sino que debe de poder hacerlo en condiciones similares. La compra de billetes con poca antelación conlleva, en general, el pago de una cuantía superior a la pagada cuando la compra se realiza con la antelación suficiente, siendo este efecto más acusado para los vuelos internacionales con origen o destino distintos del Espacio Económico Europeo o del Reino Unido, y especialmente para los de largo radio.

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 las compañías a las que da servicio de mantenimiento en línea ANEM en relación con la huelga (aquellas que operen vuelos con origen o destino España) para el periodo en el que está convocada la huelga. En este sentido se ha tenido en cuenta que se prevé que los factores de ocupación durante junio de 2023 sean similares a los del mismo mes de 2019. Así, el factor de ocupación para junio de 2023 se ha calculado obteniendo primero el factor de ocupación real registrado en el mes de abril de 2019 y el mes de junio del mismo año. A partir de estos datos y del factor de ocupación registrado en el mes de abril de 2023 se obtiene el estimado para junio de 2023. Para ello, se





ha aplicado al observado en abril de 2023, el incremento que experimentó este parámetro en el mes de junio de 2019 frente a abril del mismo año.

El factor de ocupación se obtiene dividiendo el número de pasajeros que han volado en un aeropuerto con las compañías a las que da servicio de mantenimiento en línea ANEM en un mes por el número de asientos ofertados por la compañía en ese aeropuerto durante ese mismo mes.

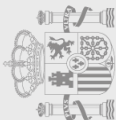
A continuación, se determina el nivel de los servicios mínimos en función del tipo de vuelo considerado.

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:

- 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 el 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 estos 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.

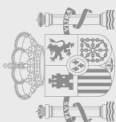
El carácter insustituible del modo aéreo para la movilidad de los territorios no peninsulares, circunstancia geográfica a la que particularmente se debe prestar mayor atención, de conformidad con lo establecido en el artículo 138 de la CE, supone que estos vuelos necesiten un grado de protección elevado. 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
	junio-23		junio-23
MALAGA	63%	90%	57%
ALICANTE	60%		54%
BARCELONA	78%		70%
BILBAO	-		61%
BADAJOS	74%		67%
CASTELLÓN	-		61%
GRANADA	67%		60%
IBIZA	81%		73%
LLEIDA	-		61%
A CORUÑA	-		61%
ALMERIA	74%		67%
LEON	47%		42%
LA SEU D'URGELL	-		61%
MADRID-BARAJAS	74%		67%
MENORCA	59%		53%
MELILLA	66%		59%
ASTURIAS	69%		62%
PALMA DE MALLORCA	69%		62%
PAMPLONA	-		61%
REUS	-		61%
LOGROÑO-LA RIOJA	-		61%
SANTIAGO	75%		68%
SANTANDER	-		61%
SEVILLA	67%		60%
VIGO	-	61%	
VALENCIA	69%	62%	
VALLADOLID	-	61%	
JEREZ	-	61%	





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.

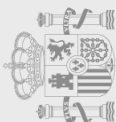
En los aeropuertos en los que no se ha calculado un factor de ocupación no operaron vuelos domésticos hacia territorios no peninsulares en alguno de los meses utilizados para el estudio, o el número de pasajeros transportados no fue representativo. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicará un porcentaje de protección que es un promedio del resto de aeropuertos.

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
	junio-23		junio-23
MALAGA	64%	65%	42%
ALICANTE	-		46%



Aeropuertos	Factor de ocupación estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	junio-23		junio-23
BARCELONA	53%		34%
BILBAO	59%		38%
BADAJOS	-		46%
CASTELLÓN	-		46%
GRANADA	-		46%
IBIZA	-		46%
LLEIDA	-		46%
A CORUÑA	-		46%
ALMERIA	93%		60%
LEON	54%		35%
LA SEU D'URGELL	-		46%
MADRID-BARAJAS	89%		58%
MENORCA	-		46%
MELILLA	-		46%
ASTURIAS	93%		60%
PALMA DE MALLORCA	-		46%
PAMPLONA	-		46%
REUS	-		46%
LOGROÑO-LA RIOJA	-		46%
SANTIAGO	53%		34%
SANTANDER	-		46%
SEVILLA	59%		38%
VIGO	83%		54%
VALENCIA	68%		44%
VALLADOLID	-		46%
JEREZ	87%		57%

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.

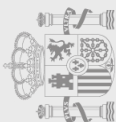
Para los aeropuertos de Jerez y Asturias se ha considerado el factor de ocupación del mes de abril de 2023 porque los factores de ocupación obtenidos con el método explicado en el apartado 4 no son representativos. En los aeropuertos en los que no se ha calculado un factor de ocupación no operaron vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas ni vuelos internacionales. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicará un porcentaje de protección que es un promedio del resto de aeropuertos.

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
	junio-23		junio-23
MALAGA	-	40%	32%
ALICANTE	94%		38%
BARCELONA	41%		16%
BILBAO	-		32%
BADAJOS	-		32%
CASTELLÓN	-		32%
GRANADA	92%		37%



Aeropuertos	Factor de ocupación estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	junio-23		junio-23
LLEIDA	-		32%
A CORUÑA	-		32%
ALMERIA	-		32%
LEON	-		32%
LA SEU D'URGELL	-		32%
MADRID-BARAJAS	92%		37%
ASTURIAS	-		32%
PAMPLONA	84%		34%
REUS	-		32%
LOGROÑO-LA RIOJA	59%		24%
SANTIAGO	-		32%
SANTANDER	-		32%
SEVILLA	90%		36%
VIGO	-		32%
VALENCIA	84%		34%
VALLADOLID	-		32%
JEREZ	-		32%

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.

En los aeropuertos en los que no se ha calculado un factor de ocupación no operaron vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas, o el número de vuelos no fue representativo. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicará un porcentaje de protección que es un promedio del resto de aeropuertos.

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.

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.

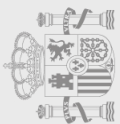
Finalmente, el *Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*, en su artículo 2.1 y 2.5 g), dispone que la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es el órgano directamente 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 ANEM, en su facultad de organizar los medios de producción adecuados para la prestación del servicio, establecer 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.

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, como tampoco presta los servicios de mantenimiento asociados, directamente ni a través de organismos o empresas mercantiles estatales, sino que éstos servicios son prestados por compañías 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.

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.

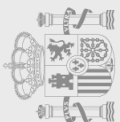
Por todo lo expuesto, y en virtud de las competencias atribuidas a este Ministerio,

RESUELVO

1º Que ANEM deberá prestar servicio de mantenimiento en línea a los servicios aéreos que Air Nostrum haya establecido como protegidos para la huelga de TTV (pilotos) de acuerdo con la resolución de servicios mínimos de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana de 26 de abril de 2023, la cual se puede consultar en la página web del MITMA en la siguiente dirección web.

<https://www.mitma.gob.es/aviacion-civil/informacion-util-al-pasajero/huelga-servicios-minimos>

2º Establecer como servicios mínimos, para los servicios aéreos afectados por la presente huelga y no cubiertos en el apartado anterior, para los días y períodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga, los siguientes porcentajes de protección para los servicios aéreos de transporte público programados atendidos por ANEM, es decir aquellos servicios





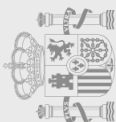
programados para los días de la huelga a fecha 19 de mayo de 2023 y comunicados por Registro al MITMA con fecha de 24 de mayo de 2023, expresados en número de frecuencias diarias (vuelos de ida y vuelta) para cada compañía y para cada ruta con origen o destino en los aeropuertos de Málaga, Alicante, Barcelona, Bilbao, Badajoz, Castellón, Granada, Ibiza, Lleida, A Coruña, Almería, León, La Seu D'Urgell, Madrid-Barajas, Menorca, Melilla, Asturias, Palma de Mallorca, Pamplona, Reus, Logroño-La Rioja, Santiago, Santander, Sevilla, Vigo, Valencia, Valladolid y Jerez, en relación con la prestación de los servicios de mantenimiento en línea. 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.

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 para cada uno de los siguientes aeropuertos:

Aeropuertos	Protección
	junio-23
MALAGA	57%
ALICANTE	54%
BARCELONA	70%
BILBAO	61%
BADAJOZ	67%
CASTELLÓN	61%
GRANADA	60%
IBIZA	73%
LLEIDA	61%
A CORUÑA	61%
ALMERIA	67%
LEON	42%
LA SEU D'URGELL	61%





Aeropuertos	Protección
	junio-23
MADRID-BARAJAS	67%
MENORCA	53%
MELILLA	59%
ASTURIAS	62%
PALMA DE MALLORCA	62%
PAMPLONA	61%
REUS	61%
LOGROÑO-LA RIOJA	61%
SANTIAGO	68%
SANTANDER	61%
SEVILLA	60%
VIGO	61%
VALENCIA	62%
VALLADOLID	61%
JEREZ	61%

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
	junio-23
MALAGA	42%
ALICANTE	46%
BARCELONA	34%
BILBAO	38%
BADAJOS	46%
CASTELLÓN	46%
GRANADA	46%
IBIZA	46%
LLEIDA	46%



Aeropuertos	Protección
	junio-23
A CORUÑA	46%
ALMERIA	60%
LEON	35%
LA SEU D'URGELL	46%
MADRID-BARAJAS	58%
MENORCA	46%
MELILLA	46%
ASTURIAS	60%
PALMA DE MALLORCA	46%
PAMPLONA	46%
REUS	46%
LOGROÑO-LA RIOJA	46%
SANTIAGO	34%
SANTANDER	46%
SEVILLA	38%
VIGO	54%
VALENCIA	44%
VALLADOLID	46%
JEREZ	57%

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
	junio-23
MALAGA	32%
ALICANTE	38%
BARCELONA	16%
BILBAO	32%
BADAJOS	32%
CASTELLÓN	32%
GRANADA	37%



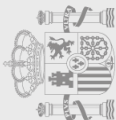
Aeropuertos	Protección
	junio-23
LLEIDA	32%
A CORUÑA	32%
ALMERIA	32%
LEON	32%
LA SEU D'URGELL	32%
MADRID-BARAJAS	37%
ASTURIAS	32%
PAMPLONA	34%
REUS	32%
LOGROÑO-LA RIOJA	24%
SANTIAGO	32%
SANTANDER	32%
SEVILLA	36%
VIGO	32%
VALENCIA	34%
VALLADOLID	32%
JEREZ	32%

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) 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.
- f) 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.

3º. Aquellos vuelos que conecten dos aeropuertos fuera del territorio español no estarán afectados por la presente resolución de servicios mínimos

En consecuencia, ANEM deberá adoptar las medidas necesarias para garantizar que se presten los servicios de mantenimiento en línea, como mínimo, a los servicios aéreos protegidos en los puntos 1º y 2º, salvaguardando en todo momento la seguridad de todas las operaciones.





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

Sin perjuicio de lo anterior, se remitirá la presente Resolución a ANEM. ANEM informará al Comité de Huelga de los servicios concretos que la empresa ha considerado protegidos siguiendo los criterios de esta resolución, información de la que también dará traslado a la Dirección General de Aviación Civil (DGAC).

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 ANEM durante la huelga convocada por la ASOCIACIÓN SINDICAL ESPAÑOLA DE TÉCNICOS DE MANTENIMIENTO AERONÁUTICO (A.S.E.T.M.A.) en los centros de trabajo y aeropuertos afectados, 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

