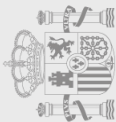




RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN LA EMPRESA AIR NOSTRUM LAM S.A. DURANTE LA HUELGA CONVOCADA POR EL SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS (SEPLA).

1. CONVOCATORIA DE HUELGA	2
2. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA.....	2
3. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO.....	3
4. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS.....	5
4.1. Rutas bajo obligaciones de servicio público	7
4.2. Otras operaciones de interés público.....	8
4.3. Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.....	8
4.4. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales.	10
4.5. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas	11
4.6. Otros vuelos.....	12
5. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS	13
6. CONSIDERACIONES FINALES	14
RESUELVO	15





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 representación sindical y la Empresa, ante el SIMA, el 6 de febrero de 2023, sin haber alcanzado un acuerdo, por lo que, en fecha 8 de febrero de 2023, la empresa AIR NOSTRUM, solicita al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, como autoridad competente en estos supuestos, el establecimiento de los servicios mínimos.

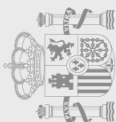
Según la información proporcionada por la empresa AIR NOSTRUM, están convocados a la huelga 337 trabajadores que, durante el período de la huelga, está previsto que presten sus servicios a un total de 7.069 vuelos programados hasta junio.

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

La presente convocatoria de huelga se desarrolla en paralelo a la huelga de Técnicos de Mantenimiento Aeronáutico, que transcurre lunes, martes y miércoles hasta final de marzo en paros de dos horas por turno de trabajo. Al haberse establecido servicios mínimos que deberían proteger vuelos a niveles similares a esta resolución, no se espera que tenga una mayor afección.

El lunes 27, también coincidiría con la huelga de controladores aéreos privados Saerco y Ferronats y, en paralelo a esta convocatoria de huelga, también daría comienzo la huelga de SWISSPORT HANDLING S.A., que afectaría a todos sus centros de trabajo y de la que ya han solicitado a esta Dirección el establecimiento de servicios mínimos.





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.

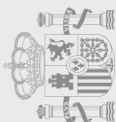
El tráfico comunitario supuso para la compañía aérea el 32,2% del volumen de pasajeros en 2022, prácticamente doblando el número de pasajeros del año anterior. Francia se situó como el principal destino del mercado (739 mil pasajeros en 2022), seguido de Italia (243 mil pasajeros) y Alemania (243 mil 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 mil pasajeros. La mayoría de los pasajeros en este mercado fueron en las conexiones hacia Marruecos (115 mil pasajeros) y Suiza (47 mil 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 casi 3.300 vuelos desde el inicio de la huelga hasta el mes de abril, ofertándose más de 295 mil plazas aéreas. De acuerdo con los factores de ocupación previstos para estos meses, se estima que cerca de 248 mil pasajeros pudieran 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.

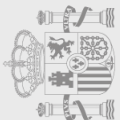
A fin de valorar el alcance de la huelga, se toma en consideración el número de pasajeros potencialmente afectados, valorándose las alternativas disponibles para el pasaje en su conjunto, tanto por la posibilidad de reubicación en otras compañías aéreas como por la existencia de medios de transporte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

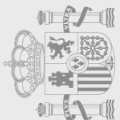
Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, se han de fijar unos servicios mínimos que garanticen las condiciones indispensables de movilidad de los ciudadanos en función de la posibilidad de que los pasajeros utilicen un modo de transporte alternativo o dispongan de opciones de reubicación en 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, que contempla días del mes de febrero y los meses posteriores de 2023, 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 enero de 2023, al que se le ha aplicado un multiplicador. Este multiplicador ha sido el incremento (o disminución) de tráfico entre los meses de enero 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.

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		
	feb-23	mar-23	abr-23		feb-23	mar-23	abr-23
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	80%	88%	85%	90%	72%	79%	77%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	74%	79%	89%		67%	71%	80%

ALMERÍA	55%	56%	42%	50%	50%	38%
BADAJOS	50%	61%	59%	45%	55%	53%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	91%	95%	95%	82%	86%	86%
BILBAO	-	-	-	60%	65%	65%
FGL GRANADA-JAÉN	-	-	-	60%	65%	65%
GRAN CANARIA	-	-	95%	60%	65%	86%
IBIZA	64%	74%	72%	58%	67%	65%
JEREZ DE LA FRONTERA	-	-	-	60%	65%	65%
LEÓN	-	-	-	60%	65%	65%
LLEIDA	55%	59%	57%	50%	53%	51%
LOGROÑO	-	-	-	60%	65%	65%
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	66%	68%	65%	59%	61%	59%
MELILLA	71%	74%	69%	64%	67%	62%
MENORCA	78%	90%	89%	70%	81%	80%
PALMA DE MALLORCA	64%	73%	70%	58%	66%	63%
PAMPLONA	-	-	-	60%	65%	65%
SANTIAGO	-	-	95%	60%	65%	86%
SEVILLA	58%	55%	42%	52%	50%	38%
VALENCIA	58%	67%	63%	52%	60%	57%
VIGO	-	-	-	60%	65%	65%
VITORIA	-	-	-	60%	65%	65%

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 los casos donde el cálculo del factor de ocupación estimado excedía el 95%, se ha establecido este porcentaje como valor límite para el cálculo.

4.4. 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		
	feb-23	mar-23	abr-23		feb-23	mar-23	abr-23
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	93%	95%	95%	65%	60%	62%	62%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	81%	79%	77%		53%	51%	50%
ALMERÍA	90%	93%	90%		59%	60%	59%
BADAJOS	-	-	-		41%	47%	43%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	49%	70%	76%		32%	46%	49%
BILBAO	65%	70%	64%		42%	46%	42%
FGL GRANADA-JAÉN	-	-	-		41%	47%	43%
JEREZ DE LA FRONTERA	64%	76%	69%		42%	49%	45%
LEÓN	47%	64%	63%		31%	42%	41%
LLEIDA	-	-	-		41%	47%	43%
LOGROÑO	-	-	-		41%	47%	43%
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	58%	61%	47%		38%	40%	31%
PAMPLONA	-	-	-		41%	47%	43%
SANTIAGO	61%	60%	60%		40%	39%	39%
SEVILLA	59%	67%	61%		38%	44%	40%
VALENCIA	62%	69%	61%		40%	45%	40%
VIGO	62%	62%	58%		40%	40%	38%
VITORIA	36%	68%	47%		23%	44%	31%



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		
	feb-23	mar-23	abr-23		feb-23	mar-23	abr-23
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	87%	93%	95%	40%	35%	37%	38%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	90%	95%	89%		36%	38%	36%
ALMERÍA	-	-	-		31%	30%	32%
BADAJOS	-	-	-		31%	30%	32%





BARCELONA-EL PRAT J.T.	35%	37%	46%	14%	15%	18%
BILBAO	-	-	-	31%	30%	32%
FGL GRANADA-JAÉN	95%	95%	95%	38%	38%	38%
JEREZ DE LA FRONTERA	-	-	-	31%	30%	32%
LEÓN	-	-	-	31%	30%	32%
LLEIDA	-	-	-	31%	30%	32%
LOGROÑO	64%	53%	60%	26%	21%	24%
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	95%	95%	95%	38%	38%	38%
PAMPLONA	61%	68%	66%	24%	27%	26%
SANTIAGO	-	-	-	31%	30%	32%
SEVILLA	-	40%	-	31%	16%	32%
VALENCIA	83%	95%	91%	33%	38%	36%
VIGO	-	-	-	31%	30%	32%
VITORIA	-	-	-	31%	30%	32%

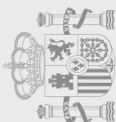
Tal y como se ha explicado en el punto 4, se ha obtenido el factor de ocupación en cada aeropuerto afectado. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el periodo de huelga, y que se debe garantizar el transporte del 40% de los pasajeros, multiplicando ambas 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.

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.

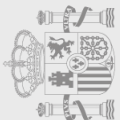
Para finalizar, de entre todos los vuelos de carga, deben únicamente protegerse aquellos servicios de transporte de correo postal universal y de mercancías perecederas, entre las que se considera el transporte de medicamentos y material sanitario, animales vivos y expatriación y movimiento de féretros.

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.

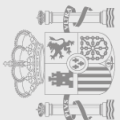
Finalmente, el *Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*, en su artículo 2.1 y 2.5 g), dispone que la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es el órgano directamente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

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

Se hace notar que el Tribunal Supremo, en sentencia de 13 de enero de 2014, por lo que respecta a la plantilla mínima, considera 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”.

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,

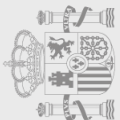
RESUELVO

1º. Establecer como servicios mínimos, para los días y períodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga hasta el día 30 de abril, 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:

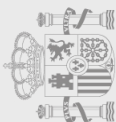




Aeropuertos	Protección		
	feb-23	mar-23	abr-23
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	72%	79%	77%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	67%	71%	80%
ALMERÍA	50%	50%	38%
BADAJOS	45%	55%	53%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	82%	86%	86%
BILBAO	60%	65%	65%
FGL GRANADA-JAÉN	60%	65%	65%
GRAN CANARIA	60%	65%	86%
IBIZA	58%	67%	65%
JEREZ DE LA FRONTERA	60%	65%	65%
LEÓN	60%	65%	65%
LLEIDA	50%	53%	51%
LOGROÑO	60%	65%	65%
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	59%	61%	59%
MELILLA	64%	67%	62%
MENORCA	70%	81%	80%
PALMA DE MALLORCA	58%	66%	63%
PAMPLONA	60%	65%	65%
SANTIAGO	60%	65%	86%
SEVILLA	52%	50%	38%
VALENCIA	52%	60%	57%
VIGO	60%	65%	65%
VITORIA	60%	65%	65%

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		
	feb-23	mar-23	abr-23
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	60%	62%	62%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	53%	51%	50%
ALMERÍA	59%	60%	59%
BADAJOS	41%	47%	43%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	32%	46%	49%
BILBAO	42%	46%	42%
FGL GRANADA-JAÉN	41%	47%	43%
JEREZ DE LA FRONTERA	42%	49%	45%
LEÓN	31%	42%	41%
LLEIDA	41%	47%	43%
LOGROÑO	41%	47%	43%
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	38%	40%	31%
PAMPLONA	41%	47%	43%
SANTIAGO	40%	39%	39%
SEVILLA	38%	44%	40%
VALENCIA	40%	45%	40%
VIGO	40%	40%	38%
VITORIA	23%	44%	31%

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		
	feb-23	mar-23	abr-23
ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS	35%	37%	38%
ALICANTE-ELCHE MIGUEL HDEZ.	36%	38%	36%
ALMERÍA	31%	30%	32%
BADAJOS	31%	30%	32%
BARCELONA-EL PRAT J.T.	14%	15%	18%
BILBAO	31%	30%	32%
FGL GRANADA-JAÉN	38%	38%	38%





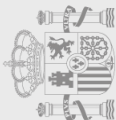
JEREZ DE LA FRONTERA	31%	30%	32%
LEÓN	31%	30%	32%
LLEIDA	31%	30%	32%
LOGROÑO	26%	21%	24%
MÁLAGA-COSTA DEL SOL	38%	38%	38%
PAMPLONA	24%	27%	26%
SANTIAGO	31%	30%	32%
SEVILLA	31%	16%	32%
VALENCIA	33%	38%	36%
VIGO	31%	30%	32%
VITORIA	31%	30%	32%

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) 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, 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.

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 vigile el cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución, poniendo asimismo 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

Por delegación según Orden TMA/221/2022

M^a José Rallo del Olmo
Secretaria General de Transportes y Movilidad

FIRMADO por : MARIA JOSE RALLO DEL OLMO, A fecha: 23/02/2023 06:28 PM
SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
Total folios: 20 (20 de 20) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S94E819694559215AE86F0
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>

