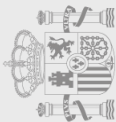




RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN LA EMPRESA AIR NOSTRUM LAM S.A. DURANTE LA HUELGA CONVOCADA POR EL SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LÍNEAS AÉREAS (SEPLA).

1. CONVOCATORIA DE HUELGA	2
2. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA.....	2
3. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO.....	4
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	12
4.6. Otros vuelos.....	14
5. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS	15
6. CONSIDERACIONES FINALES	16
RESUELVO	16





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 7 de diciembre de 2022 dirigido a la Dirección General de Aviación Civil, la huelga se desarrollará desde las 00:00 a las 24:00 horas peninsulares los días 22, 23, 26, 27, 29 y 30 de diciembre de 2022 y los días 2 y 3 de enero de 2023.

En la reunión de mediación mantenida entre representación sindical y la Empresa, el día 7 de diciembre de 2022, no se ha alcanzado un acuerdo, por lo que, en fecha 10 de diciembre de 2022, la empresa AIR NOSTRUM, ha solicitado de este 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 341 trabajadores que, durante el período de la huelga, está previsto que presten sus servicios a un total de 1.444 vuelos programados.

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 Tripulantes de Cabina de Pasajeros convocada por los sindicatos USO-STA y SITCPLA en las empresas RYANAIR DAC, CREWLINK IRELAND LTD y WORKFORCE INTERNATIONAL CONTRACTORS LTD, que se inició el día 8 de agosto de 2022 y que finalizará el día 7 de enero de 2023, y que coincide con la presente huelga los días 22, 26 y 29 de diciembre de 2022. También se desarrolla en paralelo a la huelga de Tripulantes de Cabina de Pasajeros convocada por el sindicato STAVLA en la empresa VUELING AIRLINES S.A, que se inició el 1 noviembre de 2022 y que finalizará el día 31 de enero de 2023, y que coincide con la presente huelga los días 23, 26 y 30 de diciembre de 2022 y el día 3 de enero de 2023. En ambas huelgas se publicaron resoluciones de servicios mínimos y no se espera que tengan una influencia significativa en las





posibilidades de reubicación de los pasajeros afectados por la presente convocatoria de huelga.

En el año 2019, previo a la crisis provocada por la COVID-19, la compañía española AIR NOSTRUM transportó 5,3 millones de pasajeros en nuestro país, realizando 77,2 mil operaciones y transportó 261,4 toneladas de mercancía. Esto supuso un crecimiento del 9,8% en pasajeros respecto al año anterior y del 1,3% en operaciones.

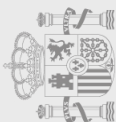
El aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas fue el principal aeropuerto de operaciones para la compañía, con 3,6 millones de movimientos de pasajeros registrados, un 39,9% de los movimientos de pasajeros de la compañía en España, seguido del de Palma de Mallorca con 751 mil y Valencia con 686 mil movimientos de pasajeros.

El principal mercado aéreo de AIR NOSTRUM fue el doméstico, que supuso el 68,5% de los pasajeros transportados, seguido por el comunitario con el 25,7% de la cuota de pasajeros. En las conexiones domésticas, el 57,4% de los pasajeros volaron en rutas peninsulares, seguidas de las rutas interbaleares y las que conectan estas islas con la Península (17,6% y 13,3% de los pasajeros, respectivamente). Los principales destinos comunitarios fueron Francia, Italia y Alemania (engloban el 95,8% de los pasajeros del mercado). Por último, las conexiones con países extracomunitarios apenas supusieron el 5,8% de los movimientos de pasajeros de la compañía, siendo Marruecos el principal destino (51,7% de cuota en el mercado).

En el año 2020, con la crisis de movilidad y de demanda aérea provocada por la COVID-19, la compañía registró en España 1,8 millones de pasajeros en 30,7 mil operaciones, un 65,4% y 60,3% menos que en el año 2019, respectivamente.

En 2021, la compañía recuperó parte de los pasajeros perdidos, alcanzando 2,9 millones de pasajeros, un 58,1% más que en 2020, pero todavía un 45,2% por debajo de los transportados en 2019. Se registraron casi 47,5 mil operaciones, un 54,9% más que en 2020 y un 38,5% menos que en 2019. El aeropuerto principal siguió siendo Madrid-Barajas con 1,8 millones de movimientos de pasajeros (una cuota del 35,4% sobre el total de movimientos de pasajeros de la compañía). En el reparto de mercados, el doméstico sigue siendo el más relevante, aumentando su cuota de pasajeros hasta el 71,8%, seguido por el comunitario con el 25,5%.

En el acumulado a octubre de 2022, Air Nostrum ha transportado 3,8 millones de pasajeros, un 63,0% más que en el mismo periodo de 2021 y un 14,4% menos que en el de 2019. Se han operado hasta el momento más de 56 mil operaciones, un 44,3% más que en los mismos diez meses de 2021 y un 14,5% menos que en el mismo periodo de 2019. El principal mercado





sigue siendo el doméstico, con el 64,1% de la cuota de movimientos de pasajeros, seguido por el comunitario, que ha aumentado su cuota hasta el 32,1% de los pasajeros transportados.

Para el periodo de huelga convocado, la compañía tiene previsto operar 1.444 operaciones con una oferta de más de 125 mil asientos. Atendiendo a los factores de ocupación previstos para esos días en cada uno de los aeropuertos con operaciones programadas, se estima que cerca de 89.700 pasajeros puedan verse afectados por la huelga.

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).

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

El volumen de tráfico aéreo durante 2021 se ha visto drásticamente reducido por efecto de la pandemia COVID-19, de forma tal que ha disminuido no solo el tráfico aéreo, sino también la ocupación de los vuelos, que se determina mediante los denominados factores de ocupación, o lo que es lo mismo, el porcentaje de asientos de las aeronaves que se ocupan en cada vuelo frente al total de asientos disponibles. Sin embargo, en 2022 se ha producido una recuperación importante del volumen de tráfico y se espera que, durante el periodo de Navidad de 2022 - 2023, los factores de ocupación alcancen valores cercanos a los del periodo 2019 - 2020.

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.

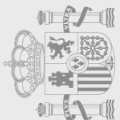
Por otra parte, se debe impedir, dentro de lo posible, que los efectos de la huelga -que el Tribunal Supremo califica como “*gravísima perturbación*”- se trasladen fuera del período de esta e impacten negativamente sobre la economía y los derechos de los ciudadanos, con las consecuencias que aparecen 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 Navidad, en el que históricamente se registran unos niveles de tráfico muy elevados, se van a utilizar los valores de factor de ocupación medios que se registraron en diciembre del año 2019 y de enero del año 2020, durante los mismos días en que está programada la huelga. Se espera que durante este periodo la demanda de viajar sea similar a la del periodo de Navidad de 2019-2020 y por lo tanto también lo sea el factor de ocupación.

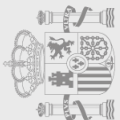
El factor de ocupación se obtiene dividiendo el número de pasajeros que han volado en un aeropuerto con AIR NOSTRUM en un mes por el número de asientos ofertados por la compañía en ese aeropuerto durante ese mismo mes.

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.

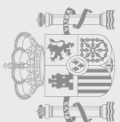
Las rutas con origen y destino en aeropuertos peninsulares recibirán el mismo nivel de protección que establecido en el apartado 4.3 mencionado anteriormente puesto que la obligación de servicio público se ha impuesto por la especial necesidad de garantizar la conectividad de estos territorios..

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 Navidad 2022/2023	Pasajeros a reubicar	Protección
A CORUÑA	-	90%	70%
MURCIA	-		70%
ALICANTE	69%		62%
ALMERIA	59%		53%
ASTURIAS	-		70%
BADAJOS	67%		60%
BARCELONA	95%		86%
BILBAO	-		70%
BURGOS	-		70%
GIRONA	-		70%
GRAN CANARIA	78%		70%
GRANADA	88%		79%
IBIZA	63%		57%
JEREZ	-		70%
LEON	96%		86%
LOGROÑO-LA RIOJA	-		70%
MADRID-BARAJAS	85%		77%
MALAGA	88%		79%
MELILLA	87%		78%
MENORCA	78%		70%
PALMA DE MALLORCA	67%	60%	
PAMPLONA	-	70%	



SAN SEBASTIAN	-	70%
SANTANDER	-	70%
SANTIAGO	87%	78%
SEVILLA	61%	55%
TENERIFE NORTE	74%	67%
VALENCIA	66%	59%
VALLADOLID	-	70%
VIGO	83%	75%
VITORIA	-	70%
ZARAGOZA	-	70%

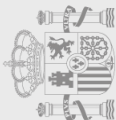
Tal y como se ha explicado en el punto 4, se ha obtenido el factor de ocupación en cada aeropuerto afectado. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el periodo de huelga, y que se debe garantizar el transporte del 90% de los pasajeros, multiplicando ambas 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 los aeropuertos de A Coruña, Murcia, Asturias, Bilbao, Burgos, Girona, Jerez, Logroño, Pamplona, San Sebastián, Santander, Vitoria y Zaragoza, en el periodo de estudio utilizado para calcular el factor de ocupación, no operaron vuelos domésticos hacia territorios no peninsulares, y para el caso del aeropuerto de Valladolid, el número de vuelos de este tipo es demasiado bajo como para obtener un factor de ocupación 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.

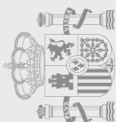
Respecto a este tipo de vuelos, cualquier otro modo de transporte no es eficiente ya que se superarían las 5 horas de desplazamiento, por lo que debe considerarse que la posibilidad de acceder a un medio de transporte equivalente con un perjuicio asumible por el pasajero es inviable.





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 Navidad 2022/2023	Pasajeros a reubicar	Protección
A CORUÑA	-	65%	47%
MURCIA	-		47%
ALICANTE	-		47%
ALMERIA	77%		50%
ASTURIAS	67%		44%
BADAJOS	-		47%
BARCELONA	57%		37%
BILBAO	62%		40%
BURGOS	-		47%
GIRONA	-		47%
GRAN CANARIA	-		47%
GRANADA	-		47%
IBIZA	-		47%
JEREZ	-		47%
LEON	75%		49%
LOGROÑO-LA RIOJA	-		47%
MADRID-BARAJAS	82%		53%
MALAGA	73%		47%
MELILLA	-		47%
MENORCA	-		47%
PALMA DE MALLORCA	-	47%	
PAMPLONA	-	47%	
SAN SEBASTIAN	-	47%	
SANTANDER	-	47%	
SANTIAGO	-	47%	
SEVILLA	80%	52%	
TENERIFE NORTE	-	47%	
VALENCIA	66%	43%	





Aeropuertos	Factor de ocupación estimado Navidad 2022/2023	Pasajeros a reubicar	Protección
VALLADOLID	-		47%
VIGO	74%		48%
VITORIA	80%		52%
ZARAGOZA	-		47%

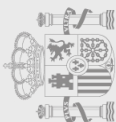
Tal y como se ha explicado en el punto 4, se ha obtenido el factor de ocupación en cada aeropuerto afectado. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el periodo de huelga, y que se debe garantizar el transporte del 65% de los pasajeros, multiplicando ambas 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.

Para el caso de los aeropuertos de A Coruña, Murcia, Alicante, Badajoz, Girona, Gran Canaria, Granada, Ibiza, Jerez, Logroño, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca, Pamplona, San Sebastián, Santander, Tenerife Norte, Valladolid y Zaragoza, en el periodo de estudio utilizado para calcular el factor de ocupación, no operaron vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas ni vuelos internacionales, y para el caso de los aeropuertos de Burgos y de Santiago, el número de vuelos de este tipo es demasiado bajo como para obtener un factor de ocupación representativo. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicaría 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 Navidad 2022/2023	Pasajeros a reubicar	Protección
A CORUÑA	-	40%	30%
MURCIA	-		30%
ALICANTE	79%		32%
ALMERIA	-		30%
ASTURIAS	-		30%
BADAJOS	-		30%
BARCELONA	-		30%
BILBAO	83%		33%
BURGOS	-		30%
GIRONA	-		30%
GRANADA	79%		32%
JEREZ	58%		23%
LEON	-		30%
LOGROÑO-LA RIOJA	-		30%
MADRID-BARAJAS	80%		32%
MALAGA	86%		34%
PAMPLONA	78%		31%
SAN SEBASTIAN	71%		28%
SANTANDER	-		30%
SANTIAGO	-		30%
SEVILLA	59%	24%	
VALENCIA	79%	32%	
VALLADOLID	78%	31%	
VIGO	-	30%	
VITORIA	-	30%	
ZARAGOZA	-	30%	

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 los aeropuertos de A Coruña, Murcia, Almería, Asturias, Badajoz, Barcelona, Burgos, Girona, Gran Canaria, Ibiza, León, Logroño, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca, Santander, Santiago, Tenerife Norte, Vigo, Vitoria y Zaragoza, en el periodo de estudio utilizado para calcular el factor de ocupación, no operaron vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicaría un porcentaje de protección que es un promedio del resto de aeropuertos.

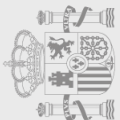
4.6.Otros vuelos

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.

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 (...)*".

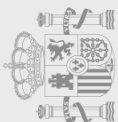
5. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS

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 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”*.

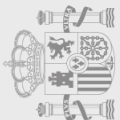
Finalmente, es importante destacar que la seguridad de las operaciones, así como la seguridad sanitaria necesaria para evitar la propagación de la COVID-19, en ningún caso, deben ser alteradas por la huelga.

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, 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





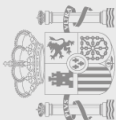
en número de frecuencias diarias (vuelos de ida y vuelta) por cada ruta con origen o destino en los aeropuertos de A Coruña, Murcia, Alicante, Almería, Asturias, Badajoz, Barcelona, Bilbao, Burgos, Girona, Gran Canaria, Granada, Ibiza, Jerez, León, Logroño, Madrid, Málaga, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca, Pamplona, San Sebastián, Santander, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte, Valencia, Valladolid, Vigo, Vitoria y Zaragoza. 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
A CORUÑA	70%
MURCIA	70%
ALICANTE	62%
ALMERIA	53%
ASTURIAS	70%
BADAJEZ	60%
BARCELONA	86%
BILBAO	70%
BURGOS	70%
GIRONA	70%
GRAN CANARIA	70%
GRANADA	79%
IBIZA	57%
JEREZ	70%





LEON	86%
LOGROÑO-LA RIOJA	70%
MADRID-BARAJAS	77%
MALAGA	79%
MELILLA	78%
MENORCA	70%
PALMA DE MALLORCA	60%
PAMPLONA	70%
SAN SEBASTIAN	70%
SANTANDER	70%
SANTIAGO	78%
SEVILLA	55%
TENERIFE NORTE	67%
VALENCIA	59%
VALLADOLID	70%
VIGO	75%
VITORIA	70%
ZARAGOZA	70%

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
A CORUÑA	47%
MURCIA	47%
ALICANTE	47%
ALMERIA	50%
ASTURIAS	44%
BADAJOS	47%
BARCELONA	37%
BILBAO	40%
BURGOS	47%



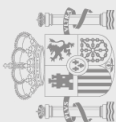


Aeropuertos	Protección
GIRONA	47%
GRAN CANARIA	47%
GRANADA	47%
IBIZA	47%
JEREZ	47%
LEON	49%
LOGROÑO-LA RIOJA	47%
MADRID-BARAJAS	53%
MALAGA	47%
MELILLA	47%
MENORCA	47%
PALMA DE MALLORCA	47%
PAMPLONA	47%
SAN SEBASTIAN	47%
SANTANDER	47%
SANTIAGO	47%
SEVILLA	52%
TENERIFE NORTE	47%
VALENCIA	43%
VALLADOLID	47%
VIGO	48%
VITORIA	52%
ZARAGOZA	47%

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
A CORUÑA	30%
MURCIA	30%

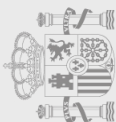




Aeropuertos	Protección
ALICANTE	32%
ALMERIA	30%
ASTURIAS	30%
BADAJOS	30%
BARCELONA	30%
BILBAO	33%
BURGOS	30%
GIRONA	30%
GRANADA	32%
JEREZ	23%
LEON	30%
LOGROÑO-LA RIOJA	30%
MADRID-BARAJAS	32%
MALAGA	34%
PAMPLONA	31%
SAN SEBASTIAN	28%
SANTANDER	30%
SANTIAGO	30%
SEVILLA	24%
TENERIFE NORTE	30%
VALENCIA	32%
VALLADOLID	31%
VIGO	30%
VITORIA	30%
ZARAGOZA	30%

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.
- 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 de A Coruña, Murcia, Alicante, Almería, Asturias, Badajoz, Barcelona, Bilbao, Burgos, Girona, Gran Canaria, Granada, Ibiza, Jerez, León, Logroño, Madrid, Málaga, Melilla, Menorca, Palma de Mallorca, Pamplona, San Sebastián, Santander, Santiago, Sevilla, Tenerife Norte, Valencia, Valladolid, Vigo, Vitoria y Zaragoza, 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

LA SECRETARIA 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

