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

La empresa AIR EUROPA, S.A., (en adelante, AIR EUROPA) ha notificado mediante escrito presentado en el Ministerio de Fomento el día 20 de julio de 2016 la petición de servicios mínimos tras la convocatoria de una huelga que afectará a un total de 593 Tripulantes Técnicos Pilotos (TTP) de la empresa, que ejercen sus funciones en dicha compañía aérea en todos los centros de trabajo del territorio nacional.

La huelga, convocada por el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA), se llevará a cabo del 30 de julio al 2 de agosto de 2016 (ambos incluidos), desde las 00:01 horas hasta las 24:00 horas de cada uno de los días señalados, señalándose expresamente la posibilidad de prórroga en caso de no llegarse a un acuerdo.

Los motivos de la convocatoria figuran en el escrito de fecha 15 de julio de 2016 remitido por el SEPLA a la Dirección General de Aviación Civil.

En la reunión mantenida el día 19 de julio de 2016, entre la representación de AIR EUROPA y el Comité de Huelga, no ha sido posible alcanzar un acuerdo entre ambas partes sobre la fijación de los servicios esenciales, por lo que la empresa solicita que se fijen los correspondientes servicios mínimos por la Administración.

En estos casos, la legislación vigente faculta al Ministerio de Fomento para determinar, con un criterio estricto, el personal necesario para asegurar la prestación de los servicios públicos esenciales.

En primer lugar, 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.*

Asimismo, la Ley 18/2014, de 15 de octubre, *de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia*, establece que el Estado continúa reservándose la

MINISTERIO DE FOMENTO
Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

gestión directa de los aeropuertos de interés general que incluye la fijación de los servicios mínimos en caso de huelga.

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

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

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

Abundando en este sentido, el Tribunal Supremo, en sus sentencias de 23 de marzo y 11 de mayo de 1987, confirmatorias de sendas Órdenes Ministeriales de Servicios Mínimos dictadas para situaciones de huelga en el transporte aéreo, también ha hecho especial hincapié en que "*las*

MINISTERIO DE FOMENTO
Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

características del servicio del transporte aéreo constituye un proceso económico y técnico, cuya interrupción determina daños que van mucho más allá de la empresa sobre la que se quieren producir los normales efectos de la presión laboral, incidiendo en los intereses económicos de la Comunidad Nacional, en forma de presión laboral injustificada".

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

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

Por otra parte, es necesario tener en cuenta que, tras la liberalización del transporte aéreo y a raíz de la implantación de los modernos sistemas telemáticos, existen en la actualidad múltiples canales de comercialización que permiten a la mayoría de los usuarios adquirir billetes de avión a precios muy asequibles, pero a menudo con unas condiciones de utilización poco flexibles. Como consecuencia de ello, dada la insuficiente antelación con que habitualmente se anuncian las convocatorias de huelga, en la práctica para los usuarios del transporte aéreo, se dificulta la cancelación de los billetes ya comprados y la posterior adquisición de otros nuevos a precios similares en compañías no afectadas por la interrupción del servicio. Por lo tanto, cualquier retraso o cancelación de los vuelos provocados por la huelga acarrearía un perjuicio económico a gran parte de los pasajeros afectados.

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

MINISTERIO DE FOMENTO
Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

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

Por tanto, las empresas y compañías turísticas, que no tienen ninguna responsabilidad en relación con los motivos por los que se convoca la huelga, se verían afectadas por el coste derivado de los posibles retrasos o cancelaciones, que serían en muchos casos inevitables como consecuencia de la acumulación de los primeros, lo que muestra lo elevado del efecto multiplicador al que se hacía referencia anteriormente, y que el Tribunal Constitucional ha recogido en la referida sentencia 11/1981 de 8 de abril, y especialmente en la también citada de 15 de marzo de 1990.

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

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

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

MINISTERIO DE FOMENTO
Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

Por otra parte, tras la completa liberalización del transporte aéreo en Europa y la progresiva apertura de los diferentes mercados aéreos internacionales, aeropuertos como Adolfo Suárez Madrid-Barajas y Barcelona-El Prat se han configurado como aeropuertos *hub*, es decir, como centros de conexión y distribución de vuelos en el que un gran número de pasajeros realiza escala intermedia para llegar a su destino final. Este carácter *hub* hace que la interrupción de los servicios en rutas de corta y media distancia, con origen o destino en estos aeropuertos, tenga un efecto multiplicador en todas las rutas de largo radio, dado la función de enlace y tránsito de estos aeropuertos *hub* hacia otros destinos. La importancia de este tipo de aeropuertos, como centros de conexión y distribución de vuelos, hace necesario el mantenimiento de rutas de corto y medio radio, utilizadas por muchos pasajeros para conectar con sus destinos internacionales, ante la inexistencia de rutas directas.

La cancelación de servicios significaría, en cualquier caso, la necesidad de reubicar a un gran número de pasajeros, cuya recuperación y traslado produciría perjuicios de todo tipo a los afectados. Por otro lado, se trasladarían fuera del período de la huelga los efectos de la misma, ya que el volumen de plazas afectadas y la saturación de los servicios obligarían a un prolongado período para la recuperación de la normalidad en la operación. Esta circunstancia es relevante en la presente convocatoria, que abarca 4 jornadas de 24 horas, pudiendo afectar a períodos de intenso tráfico aéreo debido a que la huelga se produce en pleno periodo vacacional estival. Además, la misma tiene lugar los dos últimos días de julio y los dos primeros de agosto, coincidiendo con una de las operaciones de salida y retorno de pasajeros más críticas del año.

Asimismo, es necesario considerar, además, que durante esta temporada estival se están alcanzando unos máximos históricos de tráfico aéreo en el global de la red de España, considerando tanto los sobrevuelos como las operaciones en nuestra red de aeropuertos. Así, por ejemplo, el pasado 17 de Julio se registraron 6.684 vuelos en toda la red, valor que supera el máximo histórico registrado anteriormente.

Por lo tanto, cualquier retraso o cancelación de los vuelos provocados por la huelga acarrearía un evidente perjuicio económico a los usuarios, muchos de los cuales han planificado con antelación sus vacaciones estivales pudiendo coincidir con algunas de las fechas de los paros.

Este extremo ha sido confirmado por la doctrina de la Audiencia Nacional, habiéndose pronunciado en el mismo sentido sobre las huelgas en el sector aéreo en coincidencia con las fechas de semana santa y del puente de mayo (Sentencia de 13 de enero de 2006). Igualmente, para otros periodos de vacaciones comparables, El Tribunal Supremo ha confirmado en su Sentencia de 17 de diciembre de 2004 que "*no puede pasarse por alto en coherencia con lo manifestado por la sentencia impugnada, lo que la huelga implica en cuanto a la fecha de inicio el 31 de diciembre de 1999, es decir, en plenas vacaciones de Navidad, lo que también puede comportar la imposibilidad de iniciar cortas vacaciones o renunciar a las mismas, al verse acortadas, o la imposibilidad de regresar una vez finalizadas para incorporarse a los respectivos destinos, teniendo en cuenta la especial consideración del día 31 de diciembre, lo*

MINISTERIO DE FOMENTO
Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

que supone un incremento adicional del tráfico aéreo como consecuencia de la costumbre de acudir en esas fechas a reuniones familiares que se celebran el último día del año y para conseguir sus objetivos las convocatorias de huelga presionan a la empresa a través del sacrificio de los usuarios" .

Una paralización de los servicios prestados por los tripulantes técnicos pilotos de la compañía, más allá de unos mínimos razonables que amparen el derecho constitucional a la huelga, traería unos efectos desproporcionados en los períodos de actividad normal de los aeropuertos, que no estaría justificado por los daños irreversibles causados a los pasajeros, e impedirían, en cualquier caso, la adecuada realización del conjunto de vuelos considerados como servicios públicos esenciales a los que posteriormente se hará mención en esta Resolución.

La huelga convocada afecta a un total de 875 vuelos de la compañía AIR EUROPA.

Asimismo, según la información facilitada por la empresa, la presente convocatoria de huelga comprende a una plantilla de 593 Tripulantes Técnicos Pilotos.

Para la correcta realización de los vuelos contemplados en la presente Resolución, es preciso que la empresa cuente con el personal necesario de tripulantes técnicos pilotos para atender a dichos vuelos.

El objetivo esencial de esta Resolución es garantizar la prestación de los servicios esenciales para la comunidad y a la vez conseguir que el mayor número de trabajadores afectados puedan ejercer su derecho a la huelga, y que esto pueda ser conseguido con mayor eficacia mediante cambios de programación de la tripulación, permitiendo una asignación mínima que garantice el volumen mínimo de oferta fijado en esta Resolución. En este sentido, si se fijara como plantilla mínima para garantizar servicios esenciales únicamente la formada por los tripulantes técnicos de vuelo que prestaran sus servicios a bordo de las aeronaves, la consecuencia que produciría en el transporte de pasajeros la no presentación de alguno de aquéllos para realizar ese servicio esencial, aun justificándose por razones de fuerza mayor, sería la de tener que suspender el servicio declarado esencial. Se debe, por tanto, incluir el mantenimiento de un servicio de imaginarias que, también con el carácter de mínimo, permita evitar efectos desproporcionados de la huelga.

Se hace pues necesario establecer para los vuelos declarados como esenciales en la disposición primera de esta Resolución, la plantilla mínima de tripulantes técnicos de vuelo necesarios para prestar aquellos servicios esenciales que garanticen la seguridad a bordo de las aeronaves y reducir al mínimo los efectos negativos sobre la movilidad de los pasajeros.

Teniendo en cuenta todas las consideraciones anteriores, se deben fijar entonces unos servicios esenciales que garanticen el cumplimiento de las condiciones mínimas indispensables de movilidad de los ciudadanos, atendiendo a la diferente casuística de cada segmento del mercado

MINISTERIO DE FOMENTO
Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

aéreo, a la posibilidad de usar un modo de transporte alternativo, y a la necesidad y opciones de reubicación de los pasajeros en el resto de vuelos existentes.

Se hace entonces necesario dar protección a una serie mínima de vuelos y disponer los recursos mínimos necesarios para evitar que los efectos de huelga causen perturbaciones injustificadas al transporte, dejando que sea la compañía quien fije la distribución de dichos recursos humanos en cada una de las áreas funcionales de los servicios en huelga para que éstos puedan realizarse con el menor efecto sobre la movilidad de los pasajeros.

Para ello, y en primer lugar, se deben tener en cuenta las características especialmente singulares de las regiones no peninsulares y su enorme dependencia respecto al modo aéreo, ya que éste desempeña un papel fundamental e insustituible para garantizar la conectividad de estas regiones y poder dar así respuesta a las necesidades de movilidad de sus ciudadanos. La única alternativa existente al modo aéreo en estas regiones sería el transporte marítimo, pero éste lleva aparejado unos tiempos de conexión que, en comparación con el transporte aéreo, no son razonables. En particular, y a modo de ejemplo, entre Palma de Mallorca y Barcelona o Valencia el tiempo de conexión utilizando el modo marítimo sería superior a las 7 horas mientras que, en el caso de Melilla, en su enlace con Almería sería de 5 horas. A estos tiempos se deben sumar los correspondientes al desplazamiento dentro de la península hasta el destino final.

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

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

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

MINISTERIO DE FOMENTO
Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

Para el resto de vuelos, a la hora de fijar los servicios mínimos esenciales, es preciso considerar las posibilidades de reubicación o de medios alternativos de transporte. De esta forma, los servicios mínimos para estos segmentos deberían dimensionarse mediante porcentajes de protección crecientes en función de la dificultad de encontrar una alternativa de transporte válida.

Es generalmente aceptado que en los vuelos domésticos, el avión, como medio de transporte, es sustituible por el ferrocarril o transporte por carretera cuando la distancia a recorrer sea inferior a los 500 km aproximadamente, o el tiempo de desplazamiento no exceda de las 5 horas. En esta clase de vuelos, el transporte ferroviario o por carretera podría suplir al aéreo de forma eficiente.

Aunque es cierto, tal y como se ha señalado anteriormente, que para estas distancias existen modos de transporte alternativos cuya utilización es, por lo general, viable y razonable, es preciso tener en cuenta que, para parte de los pasajeros, el modo aéreo seguirá siendo imprescindible, puesto que, para estos pasajeros, las alternativas no son eficientes. Basta mencionar, por ejemplo, los pasajeros que toman un primer avión para después conectar con vuelos de largo radio o aquéllos que necesitan realizar un viaje de ida y vuelta en el mismo día.

Para el cálculo de servicios mínimos se ha tenido en cuenta que los factores de ocupación típicos en este tipo de conexiones rondan el 65% y 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. 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. Aplicando dichos valores, se ha determinado que el 25% de los vuelos de la compañía aérea debe ser establecido como servicio mínimo esencial para este tipo de trayectos.

En los vuelos de mayor distancia, es decir, los trayectos domésticos que no se enmarcan en el caso anterior o los trayectos internacionales, los servicios mínimos esenciales se fijan en el 50% de los vuelos por ruta, ya que, en general, los otros modos de transporte dejan de ser eficientes. Se considera que la posibilidad de acceder a un medio de transporte equivalente con un perjuicio asumible por el pasajero se restringe notablemente, cuando no es inviable como sucede en las rutas transoceánicas, por lo que los porcentajes de servicios esenciales deben regirse por el mismo criterio.

Ante la cancelación de este tipo de vuelos, se estima que un 10% de los pasajeros anularán sus reservas o modificarán su intención de compra y tomarán la decisión de volar con otra compañía no afectada por la convocatoria de huelga. El 25% de los pasajeros podrá ser reubicado por la compañía afectada en vuelos de otras aerolíneas, o bien los usuarios decidirán cambiar de compañía, modificar las fechas de sus vuelos o renunciar a su viaje. Por tanto, se debe permitir la reubicación del 65% de los usuarios restantes en los vuelos protegidos.

MINISTERIO DE FOMENTO
Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

Considerando los parámetros anteriores y que el factor de ocupación típico de los vuelos descritos, de acuerdo a los datos disponibles, se sitúa en torno al 80% es decir, en promedio un 20% de los asientos no está ocupado, resulta necesario proteger aproximadamente el 50% de los vuelos internacionales, al objeto de garantizar el transporte de ese 65% de pasajeros que de lo contrario no encontrarían ninguna alternativa viable para viajar.

Teniendo en cuenta las explicaciones incluidas en los párrafos anteriores, se satisface la adecuación o proporcionalidad de las medidas impuestas referidos en la sentencia de la Audiencia Nacional de fecha 16 de enero de 2014, donde se indica que "*se añade una consideración particularizada de determinados factores que respaldan los específicos porcentajes que luego se establecen*", y finalmente concluye que "*la decisión impugnada goza de justificación o motivación suficiente (...) y bajo ningún punto de vista podemos deducir se cercene el derecho de huelga que consagra el artículo 28 de la ley suprema de la Nación*".

Más allá del transporte de pasajeros, el modo aéreo también presta un servicio público en el transporte de correo postal universal. Este servicio, por su incidencia sobre las actividades personales, culturales, empresariales y comerciales, no solo dentro del territorio nacional, sino también en el ámbito internacional y, por consiguiente, por su conexión con los bienes e intereses constitucionalmente protegidos, debe ser considerado también como un servicio esencial para la comunidad, conforme expone el Real Decreto 556/1987, de 24 de abril. Por tanto, este carácter esencial es aplicable al transporte aéreo de correo postal universal, como así se ha reconocido en la jurisprudencia mencionada con anterioridad, las cuales también declaran la esencialidad del transporte de mercancías perecederas.

En cuanto a los vuelos de posicionamiento, que son 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 los declarados esenciales mencionados en los párrafos anteriores, 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.

El objetivo de esta Resolución es el de garantizar la prestación de los servicios esenciales para la comunidad, de manera que el mayor número de trabajadores afectados puedan ejercer su derecho a la huelga, asegurando el cumplimiento de las condiciones mínimas indispensables de movilidad, como derecho fundamental de los ciudadanos, así como limitar los perjuicios a la economía nacional y regional, así como proteger los derechos de los usuarios, como principios rectores de la política social y económica, establecidos en la Constitución Española, evitando que los efectos de la huelga causen perturbaciones injustificadas al transporte aéreo.

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

MINISTERIO DE FOMENTO
Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

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

DISPONGO:

1º. Establecer, para los días y períodos afectados por la convocatoria de huelga, los servicios públicos esenciales para la comunidad que resulten de aplicar los siguientes criterios a los servicios aéreos de transporte público atendidos por la compañía AIR EUROPA:

a) Todos los servicios cuya hora de salida programada fuera anterior al inicio de la huelga y cuya llegada prevista se produzca en el periodo de huelga.

b) El 100% de los servicios domésticos de la compañía aérea para cada ruta con los aeropuertos de Canarias, Baleares y Melilla.

c) El 50%, redondeado por exceso, de los servicios de la compañía aérea para cada ruta con ciudades españolas peninsulares cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido de 500 km o más, o un tiempo superior a 5 horas.

d) El 25%, redondeado por exceso, de los servicios de la compañía aérea para cada ruta con ciudades españolas peninsulares cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido de menos de 500 km, o un tiempo inferior a 5 horas.

e) El 50%, redondeado por exceso, de los servicios de la compañía aérea para cada ruta con ciudades extranjeras.

f) En su caso los vuelos programados para el transporte de correo postal universal y productos perecederos, cuando éstos se efectúen con aeronaves dedicadas exclusivamente a carga.

g) Aquellas operaciones técnicas de posicionamiento y otras tales como la situación de tripulaciones necesarias para la realización efectiva de los servicios de transporte aéreo considerados como esenciales, y todos los del día siguiente.

En los puntos b), c), d) y e) se entiende por servicio de la compañía para cada ruta, la realización de un vuelo de ida y de vuelta en dicha ruta, es decir, de una frecuencia.

2º. En consecuencia, la compañía AIR EUROPA deberá adoptar las medidas necesarias para garantizar que los servicios esenciales establecidos en los apartados anteriores se presten en las condiciones habituales del servicio, manteniendo para ello el personal estrictamente necesario de tripulantes técnicos de vuelo para los días y períodos horarios afectados por la huelga, salvaguardando en todo momento la seguridad de las operaciones.

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

MINISTERIO DE FOMENTO
Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID

Asimismo, la compañía AIR EUROPA deberá adoptar todas las medidas necesarias para garantizar de forma estricta y rigurosa los derechos de los pasajeros afectados por la convocatoria de huelga, en particular, con lo establecido en el Reglamento No 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de febrero de 2004

Se remitirá la presente Resolución a la empresa AIR EUROPA, la cual dará traslado de la misma 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.

Por parte de AENA, S.A., se vigilará el más estricto cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución, poniendo asimismo en conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil las incidencias que en su caso pudieran producirse.

La presente Resolución, adoptada de conformidad con el Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo, *por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento y se modifica el Real Decreto 1887/2011, de 30 de diciembre, por el que se establece la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales*, en su artículo 2, apartado 5, letra f), pone fin a la vía administrativa, conforme a lo previsto en el artículo 109 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, *del régimen jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento administrativo común*, y la disposición adicional decimoquinta de la Ley 6/1997, de 14 de abril, *de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.*

Conforme a lo previsto en el artículo 116 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, *del régimen jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento administrativo común*, contra esta Resolución, por la que se determinan los servicios mínimos de los servicios públicos esenciales para la comunidad a mantener en la compañía AIR EUROPA, podrá interponerse recurso potestativo de reposición ante la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte, y Vivienda, o la misma podrá ser impugnada directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Madrid, a 22 de julio de 2016

EL SECRETARIO DE ESTADO DE

INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

Julio Gómez-Pomar Rodríguez

SOCIEDAD MERCANTIL ESTATAL AENA, S.A.
ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ENAIRE
DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

MINISTERIO DE FOMENTO
Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID