



RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN LOS SERVICIOS DE CONTROL DEL TRÁNSITO AÉREO, QUE PRESTA LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ENAIRE, DURANTE LA HUELGA CONVOCADA POR LA UNIÓN SINDICAL DE CONTROLADORES AÉREOS (USCA).

La Unión Sindical de Controladores Aéreos (USCA) ha notificado mediante escrito, de fecha 30 de junio de 2015, presentado ante la Entidad Pública Empresarial Enaire y el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, con registro de entrada en la misma fecha, la convocatoria de una huelga que afectará a los trabajadores de la Entidad Pública Empresarial Enaire que ejercen funciones de control del tránsito aéreo en centros de trabajo de la red nacional, actualmente 2.015, afectando al sistema de navegación aérea y de aeropuertos.

La huelga, se llevará a cabo mediante la realización de paros parciales durante las siguientes jornadas del mes de julio de 2015: días 11 y 25, entre las 10:00 y las 13:00 horas, y días 12 y 26, entre las 17:00 y las 20:00 horas. Todas las horas se refieren al horario peninsular español.

En el escrito de convocatoria figuran los motivos de la huelga y se comunica la composición del Comité de Huelga.

En la reunión mantenida el día 3 de julio de 2015, entre la representación de Enaire 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 solicitan 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 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.

Conviene recordar que en su artículo 138.1 la Constitución Española establece que el Estado ha de prestar particular atención al hecho insular, para garantizar la realización del principio de solidaridad entre las distintas regiones. Por lo tanto, en materia de transportes, el cumplimiento de dicho mandato constitucional exige, con carácter de prioridad absoluta, contemplar las dificultades que el hecho insular supone por la limitación de los modos de transporte utilizables y por las mayores distancias a recorrer, situación que es igualmente extrapolable al caso de Ceuta y Melilla. De ahí se concluye el carácter esencial del transporte aéreo desde o hacia las Islas, entre ellas, y desde o hacia las dos Ciudades Autónomas, ya que, en otro caso, en dichas regiones quedaría seriamente mermada la libertad de movimientos de las personas por el territorio nacional, que es uno de los derechos constitucionales fundamentales. Por otra parte, y reforzando lo anterior, el referido carácter necesario del transporte aéreo, con y entre las Islas, ha sido expresamente reconocido por las sentencias de la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la



Audiencia Nacional de 19 de septiembre de 1984 y 3 y 28 de septiembre de 1986; del Tribunal Supremo de 16 de enero de 1985, 23 de marzo y 11 de mayo de 1987 y 17 de enero de 1989; y del Tribunal Constitucional de 24 de abril de 1986 y 15 de marzo de 1990.

De manera adicional, 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 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".

La Entidad Pública Empresarial Enaire es el único proveedor civil de servicios de navegación aérea en España para los servicios de tránsito aéreo en las fases de ruta y aproximación a los aeropuertos. En cuanto al servicio de control de aeródromo, aunque existen otros proveedores de servicio, Enaire gestiona 22 torres de control, entre ellas las que atienden a los principales aeropuertos del país, como son las de Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca, Málaga o Gran Canaria. En relación a la operativa de las torres de control, es preciso señalar que, aunque algunas no sean gestionadas por Enaire, su funcionamiento está íntimamente ligado a los servicios de ruta y de aproximación, puesto que sin estos servicios sería imposible entrar o salir del espacio aéreo controlado desde las torres. Por tanto, la disponibilidad de las torres, sean o no gestionadas por Enaire, es totalmente dependiente de los servicios de ruta y aproximación proporcionados por dicha Entidad Pública.

Estos servicios de control son fundamentales para que las más de 6.500 operaciones aéreas que, en promedio, diariamente se llevan a cabo en nuestro país puedan transcurrir de forma regular, fluida y segura. En este sentido, es preciso señalar que el espacio aéreo español por el que trascurren las operaciones de los vuelos que transportan pasajeros, tanto en los aeródromos y sus alrededores como en el espacio aéreo de ruta, es espacio aéreo controlado, en el que los vuelos no podrían operar sin servicio de control, tanto de aeródromo como de aproximación y ruta. Por tanto, la importancia de estos servicios es capital y, por ende, su buen funcionamiento.

Conviene recordar que la Ley 9/2010, de 14 de abril, *por la que se regula la prestación de servicios de tránsito aéreo, se establecen las obligaciones de los proveedores civiles de dichos servicios y se fijan determinadas condiciones laborales para los controladores civiles de tránsito aéreo*, recoge, como elemento esencial de la prestación de los servicios de tránsito aéreo, la obligación de todos los proveedores de garantizar su realización de forma segura, eficaz, continuada, económica y financieramente sostenible. Para ello, a los proveedores civiles de servicios de tránsito aéreo, se les atribuyen legalmente las facultades de organización, planificación, dirección, gestión, supervisión y control, necesarias para la prestación de dichos servicios.

Por lo anteriormente expuesto, la legislación vigente faculta a dicha entidad pública para determinar la configuración operativa, conforme a la demanda de tráfico y a los condicionantes técnicos y meteorológicos concurrentes, así como para asignar las instalaciones, los servicios técnicos y el personal indispensable para la adecuada prestación de los servicios de tránsito aéreo, respetándose las reglas y criterios de seguridad establecidos al efecto.



La huelga convocada afecta a los controladores de tránsito aéreo de Enaire, que actualmente forman una plantilla de 2.015 trabajadores, en todo el territorio nacional, distribuidos en: servicios centrales, 5 centros de control (centros de control de Madrid-Torrejón, Barcelona Sevilla, Palma y Canarias), 2 centros de control de aproximación (Valencia y Santiago) y 22 torres de control (en los aeropuertos Adolfo Suárez Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Gran Canaria, Palma de Mallorca-Son Sant Joan y Málaga, entre otros, que son los de mayor tráfico del país).

Tal y como se ha avanzado anteriormente, los servicios de control de tránsito aéreo se clasifican en tres niveles, en función de la fase de vuelo, de acuerdo con el Reglamento de Ejecución (UE) 923/2012 de la Comisión, de 26 de septiembre de 2012, *por el que se establecen el reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea*, en consonancia con el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, *que establece el Reglamento de Circulación Aérea*, modificado por el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio. Así, se distinguirían los siguientes servicios:

- Servicio de control de área o ruta: se presta durante la fase de vuelo en ruta, normalmente desde los centros de control de área, conocidos como ACCs.
- Servicio de control de aproximación: se presta desde una torre de control de aeródromo, o bien, desde un centro de control de área cuando sea necesario o conveniente combinar bajo la responsabilidad de una sola dependencia las funciones del servicio de control de aproximación con las del servicio de control de aeródromo o con las del servicio de control de área.

Puede prestarse, además, desde una oficina de control de aproximación cuando sea necesario o conveniente establecer una dependencia separada de los otros dos servicios (control de área y control de aeródromo).

- Servicio de control de aeródromo: desde las torres de control se presta el servicio de control de aeródromo, que permite la operación en el aeródromo y sus inmediaciones (pistas, calles de rodaje y el control en el momento inmediatamente anterior al aterrizaje y posterior al despegue).

En cuanto a las posiciones operativas de control necesarias en cada dependencia, se definen los requerimientos en función del tipo, volumen y características de tráfico que se gestiona. De esta forma, para un centro de control de área como el de Madrid-Torrejón, requiere para su operación una estructura compleja, siendo necesario, aparte de los controladores de tránsito aéreo, los técnicos de control de afluencia, los jefes de sala, el supervisor jefe y en su caso, otros supervisores.



En dependencias que gestionen de forma habitual un menor número de vuelos, no son necesarias algunas de las funciones anteriores. Así, en una torre de control de aeródromo en la que no se preste servicio de aproximación y con una densidad de tráfico reducida, es suficiente una posición de controlador de tránsito para mantenerla operativa, a la que habría que añadir un controlador en imaginaria, en previsión de cualquier incidencia que impida al controlador designado en principio desempeñar su trabajo.

Este tipo de dependencias de control requiere el mantenimiento de la totalidad de los puestos de trabajo durante la huelga, puesto que una reducción de la dotación implicaría necesariamente el cierre del espacio aéreo o la instalación aeroportuaria a la que dicha dependencia de control presta servicio. Esta situación implicaría, inevitablemente, la cancelación de todos aquellos vuelos que tuvieran previsto hacer uso de las instalaciones aeroportuarias o del espacio aéreo afectado.

La configuración que es necesaria programar para un caso de huelga como éste, como se ha expuesto anteriormente, está ligada a las dotaciones necesarias sobre la plantilla de controladores de tránsito aéreo, para garantizar el ordenamiento y la fluidez de las operaciones, en las condiciones de seguridad establecidas, para todo el espacio aéreo asignado a Enaire.

Cabe señalar que estas configuraciones se dimensionan, respecto al personal necesario, al mínimo imprescindible para garantizar el servicio, teniendo en cuenta la especialización y el coste operativo de estos trabajadores. Igualmente, es necesario tener en cuenta las posibles contingencias que pudieran afectar puntualmente a dicho personal, es decir, dichas configuraciones deben programar un mínimo de personal adicional destinado a reemplazar a los controladores aéreos operativos en caso de necesidad.

Por otra parte, considerando la normativa sobre los tiempos de actividad aeronáutica y los periodos de descanso aplicables al personal de control de tránsito aéreo, establecidos principalmente en el Real Decreto 1001/2010, de 5 de agosto, *por el que se establecen normas de seguridad aeronáutica en relación con los tiempos de actividad y los requisitos de descanso de los controladores civiles de tránsito aéreo*, en su artículo 7, sobre los períodos de actividad operacional y descansos parciales, se establece de forma general que la duración máxima de un período de actividad operacional continuo no excederá de 2 horas, debiendo garantizarse a su finalización un descanso parcial mínimo de 30 minutos. Esto implica, que con la duración de tres horas de cada uno de los paros convocados, se supera dicho periodo de actividad máximo, lo que exige necesariamente la disposición de un mayor número de efectivos.

Del mismo modo, dadas las particularidades de la gestión del tránsito aéreo general, aunque los paros planteados se produzcan en periodos de tres horas de duración, el efecto ocasionado en el tránsito aéreo se extenderá más allá de dichos periodos, debido a que los retrasos y posibles cancelaciones de vuelos serían acumulativos y el reajuste se produciría de manera paulatina



durante el resto del día. Por tanto, el perjuicio que ocasiona una huelga como la convocada no queda limitado a las horas definidas en ella, sino que se amplía a lo largo de toda la jornada.

Además de los servicios de tránsito aéreo, cuya clasificación y funciones del personal se han descrito anteriormente, Enaire lleva a cabo otras funciones relacionadas con el control de tránsito aéreo, de carácter estratégico y cuya realización es fundamental para la operatividad del sistema a medio y largo plazo, como por ejemplo, el mantenimiento de las habilitaciones del personal operativo, su formación técnica o la implantación de nuevos proyectos de mejora continua de los sistemas y procedimientos de navegación aérea.

Aquellos puestos de trabajo destinados a las actividades estratégicas descritas no están contemplados en los servicios mínimos propuestos, entendiéndose que, aunque su ausencia durante los periodos de paro planteados causen un perjuicio al desarrollo de las funciones que Enaire tiene encomendadas, no impactan de forma directa e inmediata a los usuarios.

Por otro lado, la situación de Enaire, como proveedor designado de servicios de navegación aérea, supone un marcado hecho diferencial respecto a otros agentes del sector aéreo, primero por la función desempeñada y segundo, en la medida en que está fuera del alcance de los usuarios optar por un cambio de proveedor. Así, en una huelga que afectara a una compañía aérea, los pasajeros podrían optar por cambiar de operador, algo imposible en el caso de una huelga que afecte a los servicios de navegación aérea.

Debe precisarse, además, que existen dependencias de control ajenas a Enaire y que inevitablemente resultarán afectadas por la huelga, puesto que gestionan tráfico aéreo que proviene o se dirige a dependencias de control cuyos servicios son provistos por la segunda.

Por otro lado, atendiendo al carácter marcadamente estacional del sector del transporte aéreo en nuestro país, las repercusiones de la huelga en las fechas previstas aumenta el efecto sobre los usuarios, tanto en vuelos nacionales como extranjeros. El mes de julio es, junto al de agosto, el que presenta una mayor afluencia de tráfico aéreo respecto al resto del año. En términos globales, en julio se desplazan más del doble de pasajeros, tanto en vuelos nacionales como provenientes del extranjero, que en los meses de baja demanda.

La evolución del volumen de pasajeros transportados en julio del pasado 2014 respecto a junio de ese mismo año, reflejó un incremento de pasajeros del 12,8% en el conjunto de aeropuertos españoles. Este incremento se experimentó de forma más notable en nuestros archipiélagos, con un 17,2% en la Comunidad Balear y un 15,8% en la Comunidad Canaria. Los datos anteriores corroboran la necesidad de establecer una plantilla de servicios mínimos capaz de afrontar unos periodos de actividad en fechas de alto volumen de tráfico aéreo.



Por lo tanto, cualquier retraso o cancelación de los vuelos provocados por la huelga, acarrearía un evidente perjuicio económico no ya a la entidad pública, sino a los usuarios ajenos a las reclamaciones laborales de los trabajadores, muchos de los cuales han elegido el mes de julio para empezar a disfrutar de sus vacaciones estivales.

Además, debe considerarse 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 15% 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.

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. Por tanto, el daño ocasionado a viajeros, compañías aéreas, hoteles 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.

Sin duda, el transporte aéreo ha adquirido en nuestros días carta de naturaleza, hasta el punto que dicho modo de transporte, por su rapidez, ha ganado la condición de difícilmente sustituible en gran parte de los desplazamientos por motivos comerciales, oficiales, de turismo y, en general, de actividades con importante incidencia en la economía de los respectivos 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 aéreo en sus posibles enlaces con el extranjero.



Además, las especiales características geográficas de nuestro territorio, con dos archipiélagos, Baleares y Canarias, y con dos Ciudades Autónomas, Ceuta y Melilla, en el continente africano, hacen que el transporte aéreo suponga un elemento imprescindible para el desarrollo económico y social de estas regiones. Sirva como claro indicativo de la importancia de este modo de transporte y, por tanto, del impacto que supone una huelga en el sector, el hecho de que casi el 40% de los asientos ofertados por el conjunto de las compañías aéreas que operan en España, tienen como origen, destino o realizan escala en nuestras regiones no peninsulares. Si se considera únicamente el tráfico doméstico, es decir, con origen y destino dentro del territorio nacional, este porcentaje supone casi el 60% del total.

Por otra parte, tras la completa liberalización del transporte aéreo en Europa y la progresiva apertura de los diferentes mercados aéreos internacionales, aeropuertos como el de Madrid (Adolfo Suárez Madrid-Barajas) 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 este aeropuerto, tenga un efecto multiplicador en todas las rutas de largo radio, dada la función de enlace y tránsito de este aeropuerto *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. Por similares razones de conectividad hay que hacer mención expresa a otros aeropuertos como, por ejemplo: Barcelona, Palma de Mallorca, Málaga, Tenerife o Gran Canaria.

Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que, de acuerdo con lo establecido en el Convenio de Aviación Civil Internacional, así como en el Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales, ambos firmados en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y ratificados por España, se concede a los otros Estados contratantes, tanto en relación con las aeronaves que se utilicen en servicios diferentes de los internacionales regulares, como con respecto a los servicios aéreos internacionales regulares, el derecho a penetrar sobre el territorio español, sobrevolarlo sin escalas o a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, lo que implica la necesidad de afrontar su control y con ello, el mantenimiento de los sistemas de navegación aérea correspondientes.

De acuerdo, asimismo, con lo previsto en el Convenio de Aviación Civil Internacional citado, la obligación de dar servicios de tránsito aéreo y de información de cada Estado contratante, no solo se extiende a su espacio aéreo, sino también a las áreas de las que se haya hecho responsable según los acuerdos regionales de navegación aérea, por lo que estos servicios han de mantenerse ineludiblemente en aquellas zonas a cargo de España que no son de su soberanía.



También es importante mencionar que, como miembro de la Unión Europea, España está sujeta a la normativa derivada de la iniciativa Cielo Único Europeo. El reglamento (CE) N° 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo *por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo*, establece que para mejorar el rendimiento de los servicios de navegación aérea y las funciones de red en el cielo único europeo, se establecerá un sistema de evaluación común del rendimiento para los servicios de navegación aérea y las funciones de red asociadas.

Dentro de este sistema de evaluación del rendimiento, se define como uno de sus indicadores clave los minutos de retraso en ruta por vuelo, para la gestión de afluencia del tránsito aéreo. Entre los factores que contribuyen al cálculo del anterior indicador está la capacidad de control de tránsito aéreo, directamente relacionada con el número de controladores de tránsito aéreo disponibles, los efectos de las condiciones meteorológicas adversas, y las huelgas.

El hecho de que las huelgas se consideren explícitamente en la determinación de dicho indicador u objetivo y éste sea vinculante para el Estado, hace necesario, en estos casos, tomar las acciones adecuadas que permitan cumplir con los compromisos internacionales adquiridos por España en el ámbito de la gestión del tráfico aéreo, según ha establecido la Unión Europea para la Red Europea de Gestión del Tráfico Aéreo y que se verían afectados por la convocatoria de huelga si no se estableciesen los servicios mínimos adecuados. Debe considerarse además, que el Sistema Español de Gestión del Tráfico Aéreo se encuentra entre los cinco más grandes del continente por número de movimientos de aeronaves controladas y en particular, entre los primeros en la temporada de verano. Por tanto, su contribución al objetivo de capacidad/retrasos de la Red Europea durante la temporada de verano es determinante.

En este sentido, se observa que la normativa europea demanda al proveedor del servicio de control de tránsito aéreo unos niveles máximos admisibles para los retrasos en los vuelos y, en el caso de que se superen, la autoridad europea competente en el ámbito de la navegación aérea podría imponer sanciones económicas a dicho proveedor.

Por tanto, para el establecimiento de servicios mínimos debe considerarse, además, que una huelga en el servicio de control de tránsito aéreo afecta al funcionamiento global de la red de gestión del tráfico aéreo en Europa, reduciendo la capacidad del sistema de navegación aérea provocando un incremento de los retrasos en los vuelos, y eventualmente cancelaciones, con el consiguiente perjuicio sobre los pasajeros de toda la red europea, aspecto especialmente relevante en las fechas planteadas, en las que se incrementa el número de operaciones con una elevada ocupación de los vuelos.

Por último, se debe señalar la necesidad ineludible de atender los vuelos que tengan un carácter especial como pueden ser, entre otros, los de evacuación, emergencias y los vuelos de Estado, proveyéndoles, en todo caso, los servicios de tránsito aéreo (control y asesoramiento, información y alerta).



De todo lo anterior, se concluye que la actividad de control de tránsito aéreo es necesaria para mantener la ordenación, la fluidez y la seguridad de las operaciones, por lo que, una reducción inadecuada del personal que realiza estas actividades, podría causar efectos inestimables en el desarrollo de los vuelos.

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 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 proveedores de servicios de navegación aérea de garantizar la prestación de los servicios con el nivel de seguridad adecuado.

Finalmente, lo reflejado en los Anexos I a IV de esta Resolución corresponde a la dotación mínima imprescindible para llevar a cabo el desempeño de las funciones de control de tránsito aéreo, garantizando la ordenación, fluidez y la seguridad de las operaciones del tráfico aéreo general, manteniendo unos niveles de servicio razonables para los usuarios. En definitiva, para la Entidad Pública Empresarial Enaire, se fijan como servicios mínimos el personal técnico imprescindible, considerando los requerimientos del personal en cada dependencia de control, teniendo en especial consideración las normas de seguridad aeronáutica relativas a los tiempos de actividad y los requisitos de descanso del personal dedicado al control del tránsito aéreo.

Por todo lo anterior, y en virtud de las competencias atribuidas a este Ministerio, dispongo:

Declarar los servicios mínimos a mantener en los servicios de control del tránsito aéreo, que presta la Entidad Pública Empresarial Enaire, durante la huelga convocada para los días antes referenciados y en las horas igualmente citadas, que deberán ser mantenidos en las dependencias de navegación aérea, tal como se indica en los Anexos I a IV de esta Resolución.

Se remitirá la presente Resolución a la Entidad Pública Empresarial Enaire, la cual dará traslado de la misma al Comité de Huelga, para su conocimiento y cumplimiento.



Enaire vigilará el 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, 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 6 de julio de 2015

EL SECRETARIO DE ESTADO DE
INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

Julio Gómez-Pomar Rodríguez

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

ANEXO III
SERVICIOS MÍNIMOS ENAIRE (II CCP) CORRESPONDIENTES AL DÍA 25 DE JULIO DE 2015

Paros de 10:00 a 13:00 h (hora peninsular) -Turnos de Día/Mañana

DÍA 25 DE JULIO DE 2015

CENTROS DE TRABAJO	COORDINADOR OPERACIONES		TÉCNICO OPERACIONES		JEFE SALA/ SUPERVISOR		CONTROLAD. CONTROL. PTD		ÁREA MANTENIMIENTO		ADMÓN. Y SERVICIOS		SS.MM PERSONAL A TURNOS (1)		SS.MM Personal Jornada Normal (2)	TOTAL SS.MM	PLANTILLA PROGRAMADA				PLANTILLA DEL CENTRO																					
	D M T N		D M T N		D M T N		D M T N		D M T N		D M T N		D M T N				Jornada a Turnos (3)			TOTAL	Turnos	Jornada Normal	TOTAL																			
	D	M	T	N	D	M	T	N	D	M	T	N	D	M			T	N	D					M	T	N																
ALMERIA								2	2						0	2	2	0					4	10		10																
ASTURIAS								2							0	2	0	0					2	12		12																
BARCELONA							1		2	8					2	9	0	0					11	69	7	76																
BILBAO								4							0	4	0	0					4	22	1	23																
GIRONA								3							0	3	0	0					3	16	2	18																
GRAN CANARIA							1			3					0	4	0	0					4	28	3	31																
GRANADA								2	2						0	2	2	0					4	10		10																
LLEIDA															0	0	0	0					0	2		2																
LOGROÑO								2							0	2	0	0					2	9		9																
MADRID/BAR.							1			11					0	12	0	0					12	101	5	106																
MALAGA							1			10					0	11	0	0					11	70	6	76																
MELILLA								2							0	2	0	0					2	10		10																
MENORCA								4							0	4	0	0					4	15	1	16																
PALMA							1			7					0	8	0	0					8	46	3	49																
PAMPLONA								3							0	3	0	0					3	12		12																
REUS								2							0	2	0	0					2	8		8																
SAN SEBASTIAN								2							0	2	0	0					2	9		9																
SANTANDER								3							0	3	0	0					3	13		13																
TENERIFE/NORTE								4							0	4	0	0					4	22	2	24																
TENERIFE SUR							1			4					0	5	0	0					5	36	3	39																
VITORIA								2							0	2	0	0					2	15	1	16																
ACC BARCELONA							1	4		49					1	53	0	0					54	312	18	330																
ACC CANARIAS							2	1		17					2	18	0	0					20	160	9	169																
ACC PALMA							2	1		20					2	21	0	0					23	132	10	142																
ACC SEVILLA							2	1		17					2	18	0	0					20	153	11	164																
ACC MADRID							2	3		63					2	66	0	0					68	474	14	488																
TACC SANTIAGO								1		4					0	5	0	0					5	33	3	36																
TACC VALENCIA							1	1		9					1	10	0	0					11	74	4	78																
SS.CC. DE N.A.															0	0	0	0					0		32	32																
UNIDAD ATM									2						2	0	0	0					2	7		7																
TOTAL	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	18	0	0	4	259	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	277	4	0	295	26	336	4	0	0	366	1.880	135	2.015

- 1.- Número de trabajadores afectados por ss.mm. durante los turnos del período de Huelga
- 2.- Número de trabajadores afectados por ss.mm. de jornada normal del período de Huelga
- 3.- Trabajadores que, en caso de no haberse convocado la huelga, estarían prestando servicio durante los turnos del período de Huelga
- 4.- Trabajadores que, en caso de no haberse convocado la huelga, estaría prestando servicio en Jornada Normal.

