

**RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN LOS SERVICIOS AEROPORTUARIOS Y DE CONTROL Y TRÁNSITO AÉREO, QUE PRESTAN AENA S.M.E, S.A., Y LA ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL ENAIRE Y EN LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO DURANTE LA HUELGA GENERAL CONVOCADA EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA POR LOS SINDICATOS CSC, IAC, CGT y COS.**

Las organizaciones sindicales CGT (Confederació General del Treball de Catalunya), COS (Coordinadora Obrera Sindical), Intersindical-CSC (Confederació Sindical Catalana) e IAC (Intersindical Alternativa de Catalunya) han convocado una huelga general en la Comunidad Autónoma de Cataluña.

Esta Dirección General ha tenido conocimiento de las convocatorias por vía correo electrónico el día 29 de septiembre de 2017.

Las fechas de las convocatorias son las siguientes:

- **CSC** presentó convocatoria de huelga general el día 22 de septiembre al Departament de Treball, Afers Socials i Famílies. Los motivos de la convocatoria figuran en dicho escrito así como la duración: desde las 00:00 horas del día 3 de octubre hasta las 00:00 horas del día 9 de octubre.
- **IAC** presentó un preaviso de huelga general el día 21 de septiembre al Departament de Governació, Administracions Públiques i Habitatge. Los motivos de la convocatoria figuran en dicho escrito así como la duración: desde las 00:00 horas del día 2 de octubre hasta las 00:00 horas del día 13 de octubre.
- **CGT** presentó preaviso de huelga general el día 21 de septiembre al Departament de Treball, Afers Socials i Famílies. Los motivos de la convocatoria figuran en dicho escrito así como la duración: desde las 00:00 horas del día 3 de octubre hasta las 00:00 horas del día 9 de octubre.
- **COS** presentó preaviso de huelga general el día 21 de septiembre al Departament de Treball, Afers Socials i Famílies. Los motivos de la convocatoria figuran en dicho escrito así como la duración: desde las 00:00 horas del día 3 de octubre hasta las 00:00 horas del día 9 de octubre.

En conjunto, estas convocatorias de huelga abarcan desde las 00:00 horas del día 2 de octubre hasta las 24:00 horas del día 13 de octubre.

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.

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*.

*Adicionalmente, en su Sentencia 124/2013, de 23 de mayo de 2013, el Tribunal Constitucional recoge lo siguiente:*

*(...) Al examinar la constitucionalidad del citado artículo 170.1.i) EAC, recordamos en el fundamento jurídico 106 de esa Sentencia que «el establecimiento de garantías en los servicios esenciales con ocasión de una huelga se incluye entre los “actos de ejecución de la legislación del Estado que, sin perjuicio de su carácter normativo, entran en la esfera competencial de las CC.AA.” (STC 86/1991, de 25 de abril, FJ 4), del mismo modo que “la autoridad gubernativa a quien corresponde determinar el mínimo de mantenimiento del servicio, a fin de preservar los derechos o bienes constitucionales comprometidos por la huelga, es aquella autoridad, estatal o autonómica, que tiene competencia y, por consiguiente, la responsabilidad política del servicio en cuestión” (STC 233/1997, de 18 de diciembre, FJ 6; con cita de las SSTC 33/1981, de 5 de noviembre, y 27/1989, de 3 de febrero)». Partiendo de tal doctrina, examinamos la constitucionalidad del artículo 170.1.i) EAC, indicando al respecto que «[d]e lo anterior se desprende que la Generalitat puede ser competente para la determinación de los servicios mínimos en caso de huelga en servicios esenciales para la comunidad, según quiere el artículo 170.1.i) EAC, si bien sólo en los casos en los que le corresponde “la responsabilidad política del servicio en cuestión”, únicamente en el ámbito territorial en el que la Generalitat es competente. Al margen quedan, por tanto, los supuestos de huelga en servicios esenciales que, radicados o prestados en territorio catalán –y sólo en él o también en otros territorios–, son de la competencia del Estado por corresponderle la responsabilidad política del servicio en cuestión». (...)*

*(...) la competencia sobre aeropuertos de interés general, que está incluida en el artículo 149.1.20 CE junto a la materia de puertos de interés general, conlleva la de establecer los servicios esenciales para la comunidad en caso de huelga (STC 233/1997, FJ 6). Ello es debido a que la eventual paralización de la actividad del aeropuerto de interés general, en este caso el de Barcelona, como consecuencia del ejercicio del derecho de huelga por parte de los trabajadores que en él prestan sus servicios, afecta al interés general al que sirve, es decir, trasciende el ámbito y el interés de la Comunidad Autónoma en la que el aeropuerto está geográficamente situado, afectando a la navegación aérea nacional e internacional. En consecuencia, es la autoridad gubernativa estatal con competencias sobre el citado aeropuerto, que tiene la responsabilidad política por el buen funcionamiento del servicio público, quien mejor puede ponderar la actividad aeroportuaria que debe mantenerse en caso de huelga, debiendo recaer sobre tal autoridad la responsabilidad de la privación del ejercicio del derecho de huelga de los trabajadores considerados como indispensables para el mantenimiento de tal servicio. (...)*

*(...) los servicios (...) resultaban imprescindibles para la operatividad de las aeronaves y para la salvaguarda de la salud pública, tanto de los pasajeros como de la tripulación, y en definitiva, resultaban esenciales para que se pudiese seguir prestando el servicio público encomendado a la Administración General del Estado en materia de aeropuertos de interés general por el artículo 149.1.20 CE.*

A mayor abundamiento, en el apartado 1.b del artículo 17 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* se especifica que el Estado continúa reservándose la gestión directa de los aeropuertos de interés general que comprende la fijación de los servicios mínimos en caso de huelga.

Finalmente, el *Real Decreto 362/2017, de 8 de abril, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento*, en su artículo 2.1 y 2.5 f), dispone que la Secretaría de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 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, en los supuestos de conflicto laboral o de absentismo empresarial.

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 o de las regiones alejadas supone por la limitación de los modos de transporte utilizables y por las mayores distancias a recorrer. 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 a mayor abundamiento, 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"*.

Las características propias del transporte aéreo, cuya actividad está condicionada por las programaciones de vuelos entre diferentes aeropuertos, nacionales y extranjeros, planificaciones de las rotaciones de las aeronaves, programaciones de las tripulaciones, y la necesidad de otras actividades complementarias a las operaciones, implican una gran diferencia con otras empresas o actividades productivas y con sus centros de trabajo, ya que los efectos de una huelga sobre la industria del transporte aéreo y sobre las actividades conexas se extienden fuera del territorio nacional, con aeronaves,

tripulaciones y pasajeros situados en aeropuertos extranjeros, y más allá del ámbito temporal de la convocatoria de huelga, pues la recuperación de las actividades planificadas que han sido alteradas por el paro convocado no se puede realizar en un plazo breve de tiempo una vez finalizada la huelga, extendiéndose, por tanto, los perjuicios a las empresas y a los usuarios.

Además, se justifica el carácter esencial que concurre en gran parte de los vuelos si se tiene en cuenta que aproximadamente el 80% de los turistas que visitan nuestro país desde el extranjero utilizan el avión para sus desplazamientos y el hecho de que 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.

Las previsibles consecuencias negativas de la huelga sobre la actividad turística se agravan al considerar 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 a fecha fija e inamovible. Por tanto, el daño ocasionado a viajeros, compañías aéreas, hoteles y operadores turísticos sería de difícil reparación.

Adicionalmente, 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 a 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, que lo ha tenido en cuenta a la hora de ponderar la presunción de abusiva de una huelga.

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 y sus múltiples manifestaciones y 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 muy difícil encontrar soluciones alternativas, dadas la saturación de la oferta de plazas en otras compañías aéreas, la no coincidencia en las rutas e incluso la imposibilidad de utilizar otros modos de transporte que ofrecieran una oferta razonable.

El transporte aéreo entre aquellas ciudades servidas por aeropuertos ha adquirido en

nuestros días carta de naturaleza hasta el punto de que dicho modo de transporte, por su rapidez, ha ganado la condición de difícilmente sustituible en gran parte de los desplazamientos de personas 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 supone una ruptura brusca en las relaciones de su vida cotidiana, con notorio perjuicio para los intereses de la comunidad en que se integran. Si bien es cierto que en la mayor parte de los casos existen otros modos alternativos de transporte, la propia técnica en que éstos se basan da lugar a que tales transportes, para específicas relaciones de la vida moderna, no satisfagan la demanda existente. Por razonamiento análogo es obligado el mantenimiento del transporte con sus posibles enlaces con el extranjero.

La cancelación de servicios significaría, en cualquier caso, la necesidad de reubicar a un gran número de pasajeros, cuya recuperación y traslado se produciría de forma muy lenta acumulando 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.

Una paralización de los servicios de transporte aéreo y sus actividades conexas, 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.

Para la correcta realización de los vuelos contemplados en la presente Resolución, es necesario que las empresas cuenten con el personal de vuelo necesario, tanto tripulantes técnicos pilotos como tripulantes de cabina de pasajeros, 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 la asignación mínima de tripulaciones 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 y de cabina de pasajeros 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, aun justificándose por razones de fuerza mayor, sería la de tener que suspender el servicio declarado esencial si se trata de un tripulante técnico de vuelo o que desembarcar o suspender el embarque de 50 pasajeros por cada tripulante de cabina de pasajeros que no pudiera presentarse para realizar ese servicio esencial. Se debe, por tanto, incluir el mantenimiento de un servicio de imaginarias que, también con el carácter de mínimo, permita evitar los desproporcionados efectos negativos anteriormente citados.

En relación con las actividades de asistencia en tierra, la Directiva 96/67/CE, del Consejo, de 15 de octubre, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, establece el marco común regulador de la prestación de dichos servicios en los Estados miembros y parte del carácter indispensable de la asistencia en

tierra para el correcto funcionamiento del transporte aéreo y la utilización eficaz de las infraestructuras aeroportuarias.

El Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, incorporó al Derecho interno las disposiciones de la citada Directiva 96/67/CE, lo que supuso un cambio fundamental en la prestación de estos servicios, pasando de tener un operador único en todos los aeropuertos españoles a la apertura de este mercado a otras empresas, lo que ha implicado la prestación, por un número mayor de operadores, de estos servicios de asistencia a terceros en régimen de competencia, así como la regulación del derecho a la autoasistencia. Los servicios regulados comprenden, entre otros: asistencia administrativa en tierra y supervisión, asistencia a pasajeros, asistencia de equipajes, asistencia de carga y correo, asistencia de operaciones en pista, asistencia de mantenimiento en línea, asistencia de operaciones de vuelo y administraciones de la tripulación, la asistencia de transporte de superficie y la asistencia de mayordomía. Por tanto, deberán prestarse a todos los servicios de transporte establecidos como esenciales en la presente Resolución.

Por otro lado, en aplicación de los principios contemplados en la Ley 51/2003, de 2 de diciembre, de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal, desarrollada por Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad, se hace necesario proteger la atención de pasajeros discapacitados en aras de una igualdad de oportunidades, y el Reglamento 1107/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo, establece las normas para asegurar que las personas con discapacidad reciban la debida atención cuando utilicen los servicios de transporte aéreo.

Los servicios regulados de asistencia a personas con movilidad reducida comprenden la atención indispensable, mediante personal de acompañamiento y medios tales como vehículos adaptados y sillas de ruedas, sin los cuales no podría facilitarse la movilidad de los pasajeros con alguna discapacidad durante sus desplazamientos en el aeropuerto, por lo que se estima necesario garantizar dicha asistencia.

Abundando en lo anterior y al amparo de la sentencia del Tribunal Supremo de fecha 22 de diciembre de 2010, se hace necesario *“garantizar a los pasajeros con discapacidad sus derechos de accesibilidad universal y de igualdad de oportunidades”* manteniendo un número mínimo de carritos portaequipajes disponibles para dichos pasajeros en los puntos de llegada y salida dentro de los límites del aeropuerto o en puntos bajo el control directo de la autoridad aeroportuaria, tanto dentro como fuera de los edificios terminales.

Desde el punto de vista de la seguridad de la operación, las aeronaves que vayan a realizar los vuelos contemplados en esta Resolución, deben ajustarse en todo momento a los requerimientos técnicos exigidos por las Normas de Aeronavegabilidad, y que estas normas se concretan en la realización de inspecciones, unas diarias y otras cada cierto número de horas o vuelos, según el tipo de aeronave, resulta imprescindible que el personal de mantenimiento sea incluido entre los servicios mínimos a establecer, debiendo determinarse el número y cualificación de las personas necesarias, en función de la actividad prevista.

Los servicios de limpieza de aviones que comprenden la limpieza y asepsia de los aviones atendidos, la reposición de agua potable y evacuación de aguas residuales, y el cambio del agua mezclada con disolventes y bactericidas, y por otro lado, la limpieza de

los equipos de pista, resultan esenciales por evidentes razones de operatividad de las aeronaves, de salud pública y de seguridad en las operaciones. Además hay que tener en consideración que el servicio de limpieza en el interior de las aeronaves es una cuestión que afecta a la salud pública de los pasajeros y al medio ambiente. Estos servicios deberán prestarse a todos los servicios de transporte establecidos como esenciales en la presente Resolución.

Los servicios de limpieza, desinfección y reposición en baños, así como unos servicios limitados de limpieza y retirada de materiales orgánicos en las zonas públicas de los edificios terminales de los aeropuertos afectados, resultan esenciales por evidentes razones de salud pública e higiene, cuya falta de prestación afectaría a la salud de los pasajeros, por lo que deberán estar garantizados.

Las instalaciones fundamentales en las dependencias que prestan servicios a la navegación aérea tales como salas de operaciones, salas técnicas, espacios de descanso y reposo, servicios higiénicos y todas aquellas que puedan afectar a la operatividad de sus instalaciones, deberán estar atendidas de forma que no se ponga en peligro la prestación del servicio y la seguridad de la navegación aérea.

Igual tratamiento deberá proporcionarse al resto de instalaciones operativas de los aeropuertos tales como edificio del servicio de salvamento y extinción de incendios, centrales eléctricas o terminales de carga, por ser estos servicios esenciales para garantizar la seguridad, mantener la operatividad de los aeropuertos y garantizar la seguridad en las operaciones aéreas.

Asimismo, se garantizará un servicio mínimo para la limpieza en el exterior de las zonas públicas del entorno aeroportuario, tales como aparcamientos, viales y aceras que requieran servicios de retirada de todos los objetos que puedan afectar a la seguridad frente a actos de interferencia ilícita.

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 aéreo, a la posibilidad de usar un modo de transporte alternativo y a las opciones de reubicación en función de los factores de ocupación 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 fuera de los períodos 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 ésta lleva aparejada 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 el tiempo de conexión utilizando el modo marítimo sería superior a las 7 horas. A estos tiempos se deben sumar los correspondientes al desplazamiento dentro de la península hasta su destino final.



Debe considerarse, además, que una parte de los desplazamientos obedecen a motivos de salud, académicos o de índole similar, esto es, con muy poca flexibilidad para poder realizar los desplazamientos en otro momento.

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 que, para cada compañía aérea y ruta afectada por esta convocatoria de huelga, enlacen las islas y Ciudades Autónomas con Cataluña.

Para el resto de segmentos, a la hora de fijar los servicios mínimos esenciales, es preciso diferenciar entre aquellos trayectos en los que el pasajero puede disponer de una alternativa de transporte viable, que le lleve a su destino en un tiempo razonable, con un perjuicio asumible, y aquellos desplazamientos en los que estas premisas son difícilmente factibles.

De esta forma, los servicios mínimos para estos segmentos deberían venir dimensionados con unos porcentajes de protección crecientes, en función de la dificultad para el pasajero 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 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. El 50% de los usuarios sería reubicado por las propias compañías en medios de transporte alternativos, 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 cada 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 compañía y 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.

Estos vuelos tienen factores de ocupación en torno al 80%. Se estima que un 10% de los pasajeros cancelarán sus reservas o modificarán su intención de compra. El 25% de los

pasajeros deberá ser reubicado por las compañías en medios de transporte alternativos o bien los usuarios deberán 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. Considerando los parámetros anteriores, el porcentaje de servicios mínimos resultante es un 50% de los vuelos programados para este segmento del mercado.

En otro orden de elementos hay que tener en cuenta la importancia de los servicios de restauración en las terminales. La limitación a los pasajeros, tras las medidas de seguridad impuestas por la legislación comunitaria en vigor desde el 8 de agosto de 2006, que prohíben transportar líquidos, geles y determinados tipos de alimentos y bebidas a bordo de las aeronaves, hacen imposible un hecho tan sencillo como pasar una simple botella de agua, si no ha sido adquirida dentro de la zona restringida de seguridad.

La supresión total del servicio de restauración en las terminales supondría una situación de riesgo especialmente para ciertos pasajeros que, por sus características, requieran una atención especial, por lo que deberán estar garantizados los servicios mínimos de restauración en la zona restringida de seguridad de los edificios terminales. Las máquinas de "vending" pueden complementar el servicio de restauración pero no sustituirlo.

Respecto al nivel de abastecimiento, se trata de ofrecer a los pasajeros un nivel de servicio que permita atender las necesidades de aquellos para los que el desabastecimiento pudiera repercutir negativamente en su salud. En el documento "Tendencias de salud en 30 indicadores" del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, que refleja los resultados de una encuesta general de salud, se ha aumentado el peso de los determinantes de la salud, como las enfermedades y factores de riesgo de enfermedades crónicas, de importancia creciente y por ello se ha seleccionado, entre otros factores, la alimentación saludable, junto con el sobrepeso y la obesidad, la diabetes y otros factores de riesgo como la hipertensión o la hiperlipidemia todos ellos relacionados con la necesidad de dicha alimentación saludable. Entre otros resultados, este documento afirma que "En 2014, el 71% de la población de 15 y más años valoró positivamente su estado de salud (muy bueno o bueno), 75% de los hombres y 67% de las mujeres". Es decir, prácticamente el 30% de la población tiene una percepción negativa de su estado de salud.

Por otro lado, con el fin de salvaguardar los derechos de igualdad de oportunidades, accesibilidad y no discriminación de las personas con movilidad reducida y asegurar que tengan acceso al transporte aéreo, es necesario garantizar todos los servicios de asistencia a pasajeros con discapacidad.

Para el caso de los servicios de limpieza se establecen diferencias en función del grado de sensibilidad de las áreas en las que se realice dicho servicio.

En primer lugar, se considera la limpieza y asepsia de aseos por evidentes razones de salud pública e higiene. Igual importancia se concede al mantenimiento de la limpieza en todas las dependencias técnicas y operativas asociadas a los aeropuertos imprescindibles para garantizar la seguridad de las operaciones.

En segundo lugar, es necesario asegurar un mínimo nivel de limpieza en el resto de zonas públicas interiores de los edificios terminales y en el exterior de los mismos, por razones de salud pública y de seguridad frente a actos de interferencia ilícita.

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. Este carácter esencial se estima igualmente aplicable al transporte aéreo de correo postal universal, como así se ha reconocido en las citadas sentencias, las cuales también declaran la esencialidad del transporte de mercancías percederas, por lo que ambos deben estar protegidos en su totalidad.

En cuanto a los vuelos de posicionamiento, que son necesarios para trasladar una aeronave de un aeropuerto a otro 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.

Del mismo modo, los servicios relacionados con el transporte aéreo 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., resultan esenciales para la comunidad debiendo garantizarse su correcto funcionamiento sin que puedan verse mermados de ninguna forma a consecuencia de la huelga convocada, por lo que deben estar protegidos en su totalidad.

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 o sobrevararlo sin escalas y 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 subsistemas 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 y que no son de su soberanía.

Es de señalar que las funciones realizadas por los trabajadores convocados a la huelga se ejercen sobre el tráfico aéreo en general, sin que cada clase de tráfico esté encomendado a personal determinado; lo que, unido a los condicionantes técnicos de funcionamiento de los subsistemas de navegación y aeroportuarios, impide la adopción de medidas que supongan la operatividad intermitente de los mismos, habilitándolos o no en función del origen o destino de los vuelos, ya que estos sistemas, por afectar directamente a la seguridad de todo tipo de vuelos, han de permanecer ininterrumpidamente en servicio.

El transporte aéreo es un servicio esencial, como ha reconocido la Jurisprudencia del Tribunal Constitucional, para cuya prestación, en las debidas condiciones de seguridad, resultan imprescindibles desarrollar las actividades que se enumeran a continuación, con la participación de los trabajadores convocados a la huelga:

- a) La actividad de control de la circulación aérea y de regulación del flujo del transporte aéreo, así como las de control de plataforma cuando proceda.
- b) La ejecución de las actividades de mantenimiento encaminadas a conseguir un servicio ininterrumpido de la operatividad de los subsistemas de navegación aérea; continuidad que viene impuesta, en la práctica, por el carácter indiscriminado del servicio que los referidos subsistemas prestan. Así, para las actividades aeronáuticas, es necesario garantizar las telecomunicaciones aeronáuticas, las ayudas y las operaciones de tránsito aéreo.
- c) Las actividades precisas para la información sobre el estado de operatividad de los mencionados subsistemas, así como de la recepción y transmisión de la información aeronáutica necesaria para la seguridad de servicio de transporte aéreo, tanto nacional como internacional.
- d) Las mínimas actividades administrativas y de carácter económico financiero; de facturación y de recaudación y supervisión imprescindibles para el cumplimiento de los servicios de handling otorgados.
- e) El mantenimiento mínimo indispensable del servicio esencial de energía y balizamiento y de las instalaciones especiales.
- f) Las actividades precisas para la apertura y cierre de las instalaciones.
- g) El mantenimiento del servicio sanitario aeroportuario en los casos en que, por la afluencia del personal, se considere oportuno.
- h) Las actividades precisas de señalización que permitan el movimiento de aeronaves sobre las pistas y aparcamiento en las plataformas de estacionamiento.
- i) Las actividades precisas para garantizar la seguridad aeronáutica y aeroportuaria, así como la atención de las necesidades indispensables de los servicios de extinción de incendios, megafonía y telefonía.
- j) Las estrictas actuaciones para la adecuada atención del centro de coordinación aeroportuaria y de la oficina de tráfico y los indispensables Ejecutivos de Servicio.

Por otro lado, 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.

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, al amparo de lo dispuesto en el Real Decreto 2878/1983, de 16 de noviembre, y en el Real Decreto 776/1985, de 25 de mayo.

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

**PRIMERO:** Declarar para la Aena SME, S.A. y la entidad pública empresarial Enaire

como servicios esenciales, durante la huelga convocada para el día antes referenciado y en las horas igualmente citadas, los enumerados en la parte expositiva de la presente Resolución. Dichos servicios deberán ser mantenidos en todos sus centros y sus dependencias, tal como se indica en los Anexos I y II a esta Resolución.

**SEGUNDO:** Para el conjunto de las empresas relacionadas con el sector del transporte aéreo y todas sus actividades anexas o complementarias que prestan servicios en los aeropuertos de Barcelona, Girona, Reus y Sabadell, dispongo:

1º. Establecer para el día y en el período afectado 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 con origen o destino en los aeropuertos citados:

- 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 con origen o destino en territorios no peninsulares.
- c) El 50%, redondeado por exceso, de los servicios de cada compañía aérea para cada ruta con ciudades españolas peninsulares cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido con un tiempo igual o superior a 5 horas.
- d) El 25%, redondeado por exceso, de los servicios de cada compañía aérea para cada ruta con ciudades españolas peninsulares cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido con un tiempo inferior a 5 horas.
- e) El 50%, redondeado por exceso, de los servicios de cada 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) Las tareas de mantenimiento necesarias para la realización efectiva de los servicios de transporte aéreo considerados como esenciales, y todos los del día siguiente.
- h) 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.
- i) Todas las tareas auxiliares asociadas a la realización de los servicios de transporte aéreo considerados como esenciales.
- j) Todos los servicios relacionados con el transporte aéreo 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 los puntos b), c), d) y e) se entiende por servicio de cada compañía aérea para cada ruta, la realización de un vuelo de ida y de vuelta en dicha ruta, es decir, de una frecuencia.

2° Establecer, para el día y en el período afectado por la convocatoria de huelga los servicios públicos esenciales para la comunidad, en los servicios de limpieza de los aeropuertos afectados:

- a) Una plantilla de servicios mínimos del 50% de la plantilla programada para cada uno de los servicios de la limpieza y asepsia de los aviones, y de la limpieza de equipos de pista.
- b) Una plantilla de servicios mínimos del 50% de la plantilla programada para la limpieza de aseos de los edificios terminales de los aeropuertos y de un 25% de la plantilla programada para el resto de las zonas públicas interiores.
- c) Una plantilla de servicios mínimos del 50% de la plantilla programada para la limpieza y asepsia de todas las dependencias técnicas y operativas asociadas a los aeropuertos, en particular, la torre de control, el edificio del servicio de salvamento y extinción de incendios, la central eléctrica y la terminal de carga.
- d) Una plantilla de servicios mínimos del 25% de la plantilla programada para limpieza y recogida de objetos en el exterior de los edificios terminales.
- e) En los apartados b), c) y d), deberá haber una persona por turno de trabajo, como mínimo.

3° Establecer, para el día y en el período afectado por la convocatoria de huelga, como servicio público esencial para la comunidad, el servicio de asistencia a la totalidad de los pasajeros con movilidad reducida.

4° Establecer, para el día y en el período afectado por la convocatoria de huelga como servicios públicos esenciales para la comunidad, en los servicios de restauración en la zona restringida de seguridad de los edificios terminales de los aeropuertos afectados, una plantilla de servicios mínimos del 30% de la plantilla programada, salvaguardando en todo momento la seguridad e higiene de los servicios.

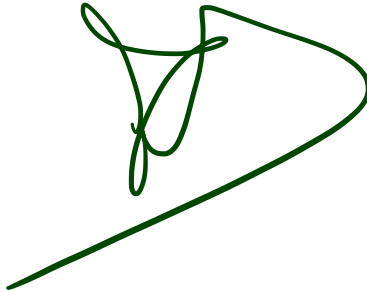
5° En consecuencia, las empresas afectadas por esta convocatoria de huelga deberán mantener el personal estrictamente necesario para realizar los servicios esenciales citados.

Se remitirá la presente Resolución a Aena SME, S.A y a la entidad pública empresarial Enaire, las cuales darán traslado de la misma para su conocimiento y cumplimiento al conjunto de las empresas del Anexo III a esta Resolución y que, a su vez, estas últimas den traslado a las compañías aéreas a las que presten servicios.

Dichas entidades, vigilarán el más estricto cumplimiento de lo dispuesto en la presente Resolución, poniendo asimismo en conocimiento de este Ministerio las incidencias que en su caso se puedan producir.

Madrid, a 29 de septiembre de 2017

EL SECRETARIO DE ESTADO DE  
INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTE Y VIVIENDA

A handwritten signature in green ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.

Julio Gómez-Pomar Rodríguez

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