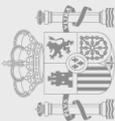




RESOLUCIÓN POR LA QUE SE DETERMINAN LOS SERVICIOS MÍNIMOS DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS ESENCIALES PARA LA COMUNIDAD A MANTENER EN EL TRANSPORTE AÉREO DURANTE LAS HUELGAS GENERALES CONVOCADA POR LA ORGANIZACIÓN SINDICAL CGT EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CATALUÑA Y EN ANDALUCÍA, CEUTA Y MELILLA Y POR EL SINDICATO SOA-STA EN ARAGÓN.

CONTENIDO

1. CONVOCATORIA DE HUELGA	2
2. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA	2
3. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO	4
4. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS.....	11
4.1. Rutas bajo obligaciones de servicio público.....	13
4.2. Otras operaciones de interés público.....	13
4.3. Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.....	14
4.4. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales.	16
4.5. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas	18
4.6. Otros vuelos.....	19
4.7. Otros servicios esenciales.....	20
1. Otros servicios de limpieza.....	22
5. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS	24
6. CONSIDERACIONES FINALES	25
RESUELVO.....	26





1. CONVOCATORIA DE HUELGA

Los sindicatos CGT y SOA han convocado una huelga general en la Comunidad Autónoma de Cataluña, en la Comunidad de Andalucía, Ceuta, Melilla y en Aragón para la jornada completa del día 8 de marzo de 2023.

El objetivo de esta Resolución es el de garantizar la prestación de los servicios esenciales para la comunidad, permitiendo que el mayor número de trabajadores convocados pueda ejercer su derecho a la huelga, al tiempo que se asegura el cumplimiento de las condiciones mínimas indispensables de movilidad, como derecho fundamental de los ciudadanos, respetando los principios rectores establecidos en la Constitución Española (CE).

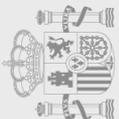
2. CIRCUNSTANCIAS CONCURRENTES EN LA PRESENTE CONVOCATORIA

En el caso de Cataluña, en el año 2022, se registraron en los aeropuertos de Cataluña (J.T. Barcelona El Prat, Girona Costa Brava, Reus y Sabadell) 43,9 millones de movimientos de pasajeros, superando en un 126,7% los del año anterior. El número de operaciones alcanzó las 373,6 mil, un 53,5% más que en 2021 y se transportaron 155,8 millones de kg de mercancía aérea un 14,1% más que en 2021, casi toda la mercancía (99,9%) es transportada en el aeropuerto de Barcelona.

El principal aeropuerto por número de pasajeros de todos los afectados por la huelga es J.T. Barcelona El Prat, que en 2022 transportó 41,6 millones de pasajeros, un 120,6% más que en 2021, en 283,4 mil operaciones. El principal mercado del aeropuerto es el comunitario que acapara el 45,6% de los pasajeros de 2022, seguido por el doméstico con el 29,2% de la cuota. La principal compañía del aeropuerto es Vueling, principal compañía del mercado doméstico en España y que tiene en Barcelona su principal base de operaciones, que transportó el 41,9% de los pasajeros que pasaron por el aeropuerto en 2022.

Respecto al reparto de mercados del conjunto de aeropuertos afectados por la huelga, debido a que el 95% de los pasajeros de Cataluña pasan por Barcelona, el mercado más relevante sigue siendo el comunitario con el 46,2% de la cuota de movimiento de pasajeros para 2022. La principal compañía por volumen de pasajeros transportado es Vueling que acapara el 39,8% de los pasajeros, seguida por Ryanair con el 20,4%.

En enero de 2023, se han registrado en Cataluña un total de 3,1 millones de movimientos de pasajeros en 27,0 mil operaciones, un 80,6% y 22,3% más que en enero de 2022.





De acuerdo con la programación actual para el día 8 de marzo de 2023, se estima que se operen 710 movimientos con una capacidad de más de 127 mil asientos. Así, con los factores de ocupación previstos para el mes de marzo, cerca de 117 mil pasajeros podrían verse afectados ante la convocatoria de huelga.

En el caso de Andalucía, en el año 2022, se registraron en los aeropuertos de Andalucía (Algeciras, Almería, Córdoba, F.G.L Granada-Jaén, Jerez de la Frontera, Málaga Costa del Sol y Sevilla) 27,8 millones de movimientos de pasajeros, superando en un 104,2% los del año anterior. El número de operaciones alcanzó las 286,9 mil, un 136,5% más que en 2021 y se transportaron 12,2 millones de kg de mercancía aérea.

En Ceuta se registraron 79,7 mil movimientos de pasajeros un 23,1% más que en 2021 y se operaron 7.005 mil operaciones (6,7% más).

Por el aeropuerto de Melilla pasaron 447,5 mil movimientos de pasajeros un 34,6% más que en 2021, se operaron 9.772 operaciones y se transportaron 22,1 mil kg de mercancía.

El principal aeropuerto por número de pasajeros de todos los afectados por la huelga es Málaga Costa del Sol, que en 2022 transportó 18,5 millones de pasajeros un 108,0% más que en 2021, en 144,1 mil operaciones. El principal mercado del aeropuerto es el comunitario que acapara el 46,8% de los pasajeros de 2022. La principal compañía del aeropuerto es Ryanair que transportó el 28,3% de los pasajeros que pasaron por el aeropuerto en 2022.

Respecto al reparto de mercados del conjunto de aeropuertos afectados por la huelga, el mercado más relevante sigue siendo el comunitario con el 40,6% de la cuota de movimiento de pasajeros para 2022, seguido por el doméstico con el 32,7% de los pasajeros. La principal compañía por volumen de pasajeros transportado es Ryanair que acapara el 29,1% de los pasajeros, seguida por Vueling con el 19,7%.

En enero de 2023, se han registrado en Andalucía, Ceuta y Melilla un total de 1,9 millones de movimientos de pasajeros en 22,1 mil operaciones, un 63,1% y 22,3% más que en enero de 2022.

De acuerdo con la programación actual para el día 8 de marzo de 2023, se estima que se operen 442 movimientos con una capacidad de casi 82 mil asientos. Así, con los factores de ocupación previstos para el mes de marzo, cerca de 75 mil pasajeros podrían verse afectados ante la convocatoria de huelga.





En el caso de Aragón, en el año 2022, se registraron en los aeropuertos de Aragón (Zaragoza y Huesca-Pirineos) 628,2 mil movimientos de pasajeros, superando en un 124,6% los del año anterior, el número de operaciones alcanzó las 11.325 un 2,4% menos que en 2021 y se transportaron 127,0 millones de kg de mercancía aérea un 34,7% más que en 2021.

La comunidad centra su actividad en el transporte de mercancía, siendo la tercera en España por volumen de carga aérea transportada. La totalidad de la mercancía de 2022 fue transportada en el aeropuerto de Zaragoza, el 98,4% de la carga fue transportada desde/hacia destinos extracomunitarios, siendo los principales destinos Qatar, Estados Unidos, Emiratos Árabes y China. La principal compañía del aeropuerto es Qatar Airways que acaparó el 39,6% del volumen de mercancía.

Respecto al reparto de mercados en el tráfico de pasajeros, el principal es el comunitario con el 48,2% de los pasajeros de la comunidad, seguido por el doméstico con el 35,3% de la cuota. Ryanair es la principal compañía por volumen de pasajeros transportados, con una cuota del 48,5%, seguida de Vueling con el 20,7%.

En enero de 2023, se han registrado en Aragón un total de 51,3 mil movimientos de pasajeros, un 94,6% más que en el mismo mes de 2022. Se operaron 768 operaciones (-13,4%) y se transportan 8,1 millones de kg de carga (-32,7%).

De acuerdo con la programación actual para el día 8 de marzo de 2023, se estima que se operen 22 movimientos con una capacidad de 2.152 asientos, todos ellos en el aeropuerto de Zaragoza. Así, con los factores de ocupación previstos para el mes de marzo, cerca de 1.960 pasajeros podrían verse afectados ante la convocatoria de huelga.

3. ESENCIALIDAD DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO

En la fijación de los servicios mínimos se ha de considerar con carácter general el artículo 10 del Real Decreto Ley 17/1977, de 4 de marzo, sobre relaciones de trabajo, así como la abundante jurisprudencia en la que se destaca que el límite al derecho de huelga son otros derechos, libertades o bienes constitucionalmente protegidos, como sucede en el caso del transporte aéreo respecto a la libre circulación (art.19 CE) y en conexión con este principio, la aplicación de la solidaridad territorial respecto a las Ciudades Autónomas y las regiones insulares (artículos 2 y 138.1 CE).





Otro factor adicional que viene justificando el carácter esencial que concurre en el transporte aéreo es el peso del sector turístico en la economía nacional –alcanzando el 12,4% del PIB en 2019–. Dadas las circunstancias derivadas de la pandemia COVID-19 es previsible una caída del PIB no inferior al 11% así como una reducción de la contribución del sector turístico todavía sin estimar, lo que no impide tomar en consideración la importancia del transporte aéreo para la economía, especialmente en una situación de crisis económica.

La esencialidad del transporte aéreo se ha de hacer extensiva a todas aquellas actividades económicas y técnicas que forman parte de la cadena de servicios imprescindibles para el funcionamiento del transporte y la utilización de las infraestructuras aeroportuarias, especialmente en lo referido a las condiciones operativas, como reconoce el Tribunal Supremo (STS de 23 de marzo y 11 de mayo de 1987).

Además, el modo aéreo es utilizado para transportar, entre otras, mercancías perecederas, y así mismo contribuye a la prestación del servicio de correo postal universal cuya esencialidad está establecida en el art.1 del *RD 556/1987, de 24 de abril*, y ha sido reconocida también por la jurisprudencia.

Igualmente se consideran esenciales, por su propia naturaleza, los vuelos 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., entre los que se consideran incluidos por razón de protección de la salud la carga de productos farmacéuticos, médicos o sanitarios.

Hay que señalar que el carácter esencial de los servicios debe aplicarse tanto respecto de los vuelos regulares como de los vuelos chárter (SAN de 21 de febrero de 1987).

Dado que existe una multiplicidad de sujetos que afectan de forma inevitable y crítica a la operativa de los vuelos, se consideran esenciales los servicios de cualquier empresa que forme parte de la cadena crítica de proveedores, tanto de productos como de servicios:

1. Esencialidad de los servicios prestados por las compañías aéreas, como operadoras de los vuelos

Entre la plantilla necesaria para operar los vuelos, se debe contar tanto con los tripulantes técnicos pilotos que operan las aeronaves, como los tripulantes de cabina de pasajeros que realizan tanto actividades relacionadas con la seguridad del pasajero a bordo y las que hayan de realizarse en caso de emergencia, como aquellas actividades de atención al mismo, entre





las que son significativos los servicios de asistencia de bebida y alimentos (“catering”) prestados a bordo.

Además de establecer la plantilla necesaria para cubrir los servicios mínimos se debe fijar un servicio de imaginaria, de forma que la prestación del servicio quede garantizada en el caso de no presentación de los trabajadores designados para atenderlo, aun si fuera por causas de fuerza mayor.

2. Esencialidad de los servicios 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*, incorporada al ordenamiento jurídico interno por el *Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra*, establece el marco común regulador de la prestación de dichos servicios y parte del carácter indispensable de la asistencia en tierra para el funcionamiento del transporte aéreo y la utilización de las infraestructuras aeroportuarias.

En definitiva, la operación aérea solo puede producirse si está garantizada la prestación de los siguientes servicios:

1. La asistencia administrativa en tierra y la supervisión.
2. La asistencia a pasajeros.
3. La asistencia de equipajes.
4. La asistencia de carga y correo.
5. La asistencia de operaciones en pista.
6. La asistencia de limpieza y servicio de la aeronave.
7. La asistencia de combustible y lubricante.
8. La asistencia de mantenimiento en línea.
9. La asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación.
10. La asistencia de transporte de superficie.
11. La asistencia de mayordomía.

3. Esencialidad de los servicios de control de tráfico aéreo

El espacio aéreo español por el que transcurren las operaciones de los vuelos, tanto en los aeródromos y sus alrededores como en el espacio aéreo de ruta, es espacio aéreo controlado





en el que los vuelos no pueden operar sin servicio de control, tanto de aeródromo como de aproximación y ruta.

La esencialidad de los servicios de control aéreo ha sido confirmada jurisprudencialmente (STS 17 de enero de 2018), incluyendo la atención a los sobrevuelos y las escalas para fines no comerciales, en los términos establecidos en el Convenio de Aviación Civil Internacional y el Acuerdo Relativo al Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales –ambos ratificados por España–, así como a las zonas que, según los acuerdos regionales de navegación, estén a cargo de España, aunque no sean de su soberanía.

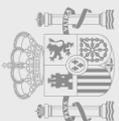
Adicionalmente, también deben ser considerados como servicios esenciales todos aquellos servicios anexos al de control necesarios para que este se desarrolle. Así, resulta esencial el servicio médico al que hace referencia el artículo 34 de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.

Además de establecer la plantilla necesaria para cubrir los servicios mínimos se debe fijar un servicio de imaginaria, de forma que la prestación del servicio quede garantizada en el caso de no presentación de los trabajadores designados para atenderlo, aun si fuera por causas de fuerza mayor.

4. Esencialidad de los servicios aeroportuarios

Los servicios que garantizan la prestación del transporte aéreo en las debidas condiciones de seguridad son los siguientes:

- Los servicios de mantenimiento correspondientes a instalaciones imprescindibles para el funcionamiento del aeropuerto, tales como: alta tensión y balizamiento, ayudas a la navegación, mantenimiento electromecánico de cintas de equipajes, electricidad, comunicaciones y electrónica, así como los servicios de mantenimiento para la atención correctiva de incidencias en la red de comunicaciones y las aplicaciones informáticas que resulten imprescindibles para la gestión de las operaciones, la información al público y para el funcionamiento de los aeropuertos.
- Los servicios de pista y plataforma prestados por los denominados señaleros, cuya función es esencial para las revisiones del área de movimientos, el guiado de aeronaves y, particularmente, la vigilancia de las normas de seguridad y de circulación en plataforma.





- Los servicios de extinción de incendios, obligatorios en todos los aeropuertos.
- Los servicios prestados desde el centro de operaciones y coordinación aeroportuaria imprescindibles para realizar las comunicaciones, gestionar la información aeronáutica y la notificación de los servicios de tránsito aéreo, sin los cuales no podrían llevarse a cabo los vuelos. Igualmente, los servicios para asignar los estacionamientos de aeronaves, las pasarelas, puertas de embarque, etc., y la asistencia en las incidencias relacionadas con la operación del aeropuerto, de acuerdo con los planes de emergencia y de autoprotección.
- El servicio médico que presta el servicio de sanidad aeroportuaria, en virtud de las recomendaciones de OACI, y además es de obligada prestación.
- El servicio de telefonía y megafonía y de atención a los pasajeros, usuarios y compañías, por lo que respecta a las funciones necesarias para ofrecer la debida información al público (cambios de puerta de embarque, retrasos, etc.), la guía de los pasajeros por las instalaciones de los aeropuertos y, especialmente, en cuanto pudieran intervenir en los planes de autoprotección y de emergencia.
- El servicio de retirada de vehículos con grúa en los viales comprendidos en el recinto de los aeropuertos que tengan declaración de zona de seguridad aeroportuaria.

5. Esencialidad de los servicios de restauración

La esencialidad de los servicios de restauración en los aeropuertos ha sido confirmada jurisprudencialmente (SAN de 30 de septiembre de 2013 y SAN de 25 de junio de 2015) por cuanto la supresión total del servicio de restauración en la terminal supondría una situación de riesgo para la salud, derecho protegido constitucionalmente -especialmente de aquellos que por sus circunstancias personales la tengan más comprometida o requieran una atención especial (diabéticos, embarazadas, lactantes, personas mayores, etc.)- así como por el hecho de que las medidas de seguridad impuestas por la legislación comunitaria, prohíben acceder a las zonas restringidas con cualesquiera líquidos, geles y determinados tipos de alimentos y bebidas, lo que hacen imposible el aprovisionamiento -ni de una simple botella de agua- que deberá ser realizado, una vez pasados los controles, dentro de la propia zona restringida.

6. Esencialidad de los servicios de limpieza en las instalaciones aeroportuarias y de navegación aérea.





La esencialidad de las actividades de limpieza está vinculada tanto a la propia esencialidad del transporte aéreo cómo a la protección de la salud (Art.43 CE), y a la obligación de garantizar la seguridad ciudadana (Arts.104.1 y 149.1 CE).

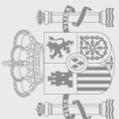
Los servicios de limpieza afectados por la presente convocatoria comprenden la limpieza de instalaciones y de aeronaves, cuya esencialidad se justifica teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

- Son necesarios los servicios de recogida de basura o restos y su traslado a contenedores en los edificios y viales del aeropuerto, tanto en el lado tierra como en el lado aire, por razones de salud para la retirada, entre otros desechos, de guantes y mascarillas. También es necesaria, en el lado aire, la retirada de artículos o sustancias potencialmente dañinos para la operatividad de vehículos aeroportuarios y aeronaves.
- Además, por razones de seguridad ciudadana, es necesario tener en cuenta la protección de las instalaciones y del público frente a potenciales amenazas, lo que hace necesario mantener en todo momento despejadas las zonas de acceso público y controladas las papeleras y otros elementos de mobiliario urbano ubicados en las áreas de circulación de los pasajeros, para evitar o minimizar la posible presencia de objetos no atendidos, que incluso sin parecer peligrosos, podrían causar una disrupción del normal funcionamiento del aeropuerto durante el tiempo que requieren las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado en resolver la incidencia.

7. Esencialidad de los servicios de asistencia a personas con movilidad reducida

Sobre la esencialidad de los servicios de asistencia a personas con movilidad reducida, es de aplicación lo dispuesto en el *Real Decreto Legislativo 1/2013 de 29 Noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social*, así como en el *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* y en 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*, que imponen la atención a estos pasajeros en aras de la igualdad de oportunidades.

8. Esencialidad del servicio de asistencia de auxiliares de seguridad.





Sobre la esencialidad del servicio de asistencia de auxiliares de seguridad, en cumplimiento del *Reglamento (CE) número 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, por el que se establecen las normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) número 2320/2002* y del *Reglamento (UE) número 185/2010 de la Comisión, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea*, se publicó, mediante *Resolución de 28 de enero de 2020, de la Secretaría General de Transporte*, la parte pública del Programa Nacional de Seguridad para la Aviación Civil (adelante, PNS) que constituye la aplicación de las medidas comunes de seguridad aérea que no tienen carácter de información clasificada de la UE.

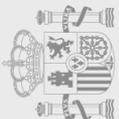
En su apartado 1.2.2 sobre acceso a zonas restringidas de seguridad, se establece que se controlará en todo momento el acceso a tales zonas para garantizar que no entre en ellas ninguna persona sin autorización y que no puedan introducirse artículos prohibidos ni en las zonas restringidas de seguridad ni en las aeronaves. El acceso autorizado a las zonas restringidas se limitará, para el público en general, a los pasajeros provistos de tarjetas de embarque aceptadas para viajes con un transportista aéreo.

Los trabajadores del servicio de asistencia de auxiliares de seguridad desarrollan tareas auxiliares necesarias en el proceso que se lleva a cabo en los filtros de seguridad de los aeropuertos para garantizar el cumplimiento del mencionado apartado del PNS, mediante la gestión de bandejas, necesaria para que las pertenencias del pasajero puedan ser controladas para evitar la introducción de artículos prohibidos y la subsecuente gestión de colas e información a pasajeros, que optimiza el tiempo que cada pasajero invierte en el control propiamente dicho.

9. Esencialidad del servicio de control de pasaportes

La esencialidad del servicio de control de pasaportes deviene de la exigencia legal de que todos los pasajeros que lleguen a un aeropuerto español, procedentes de terceros países y de los países No Schengen de la UE, así como todos los pasajeros que viajan a dichos destinos No UE y No Schengen, deben pasar el Control de Fronteras, cuya competencia ostenta la Policía Nacional, de acuerdo con el artículo 12 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (BOE 14-03-1986).

El servicio de control de pasaportes comprende la atención y asistencia al pasajero en la imprescindible tarea de control de fronteras, tanto mediante los sistemas de cabinas





atendidas por agentes del Cuerpo Nacional de Policía (CNP) como, especialmente, en los sistemas automáticos atendidos por los servicios auxiliares de control de pasaportes, que, promoviendo y facilitando el uso de los mismos, consiguen que los accesos se realicen de forma ordenada y fluida.

El control de pasaportes debe realizarse en el menor tiempo posible, para evitar retrasos al pasajero, que se traducen en retrasos de la operativa tanto en salidas -que pueden traducirse en pérdida de vuelos- como en llegadas -afectando a la recogida de equipajes y al tiempo de desplazamiento hasta los transportes públicos y discrecionales-. Además, un paso fluido por el control de pasaportes es necesario para garantizar la seguridad en el aeropuerto, evitando la acumulación que se produce en el supuesto de retenciones, lo que dificultaría la evacuación de los pasajeros en caso necesario.

4. CRITERIOS PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LOS SERVICIOS MÍNIMOS

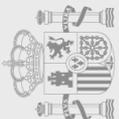
El volumen de tráfico aéreo durante 2022 y este comienzo de 2023, se ha ido recuperando hasta situarse en niveles similares a los del 2019, año anterior a la pandemia, después de la caída de tráfico de los años anteriores. Esta recuperación puede observarse tanto en número de pasajeros como en factores de ocupación.

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

A efectos de considerar la sustitución intermodal, tradicionalmente se considera que el avión no puede ser sustituido de forma eficiente por el transporte público terrestre cuando la distancia a recorrer sea superior a los 500 km, lo que viene a traducirse en un tiempo de desplazamiento superior a 5 horas. Se considera que una alternativa de transporte razonable al modo aéreo la constituye cualquier alternativa de transporte público que suponga un tiempo de desplazamiento inferior a 5 horas. Esta consideración hace que pueda disminuir la protección otorgada a un número considerable de rutas aéreas y, por tanto, facilita ejercer su derecho a la huelga a los trabajadores del sector de la aviación.

Por otra parte, se debe impedir, dentro de lo posible, que los efectos de la huelga -que el Tribunal Supremo califica como “*gravísima perturbación*”- se trasladen fuera del período de

FIRMADO por : MARIA JOSE RALLO DEL OLMO, A fecha : 06/03/2023 04:44 PM
SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
Total folios: 31 (11 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S66760C50E622FF909D72F
Verificable en <https://sede.mitma.gob.es>





la misma e impacten negativamente sobre la economía y los derechos de los ciudadanos, con las consecuencias que aparecen recogidas en la SAN de 31 de marzo de 1990.

Para conseguir que los efectos de una huelga en el transporte aéreo incidan lo menos posible fuera de los periodos de la convocatoria, deben adoptarse medidas para proteger:

- los vuelos que comiencen antes del período de huelga y tengan prevista su llegada durante el mismo,
- las operaciones técnicas de posicionamiento (movimiento de una aeronave y su tripulación a un aeropuerto sin pasajeros ni carga, para realizar una operación comercial desde dicho aeropuerto),
- otras operaciones similares a las anteriores, necesarias tanto para la realización efectiva de los servicios de transporte aéreo respecto de los cuales que se fijan servicios mínimos y para los servicios posteriores a la finalización de cada periodo de huelga.

Teniendo en cuenta las consideraciones anteriores, se han de fijar unos servicios mínimos que garanticen las condiciones indispensables de movilidad de los ciudadanos en función de la posibilidad de que los pasajeros utilicen un modo de transporte alternativo o dispongan de opciones de reubicación en el resto de los vuelos existentes.

Para cada tipo de vuelo, se determinará un porcentaje de pasajeros a reubicar. Por otro lado, cada aeropuerto afectado se calcula el factor de ocupación para cada tipo de vuelo. Multiplicando el factor de ocupación por el porcentaje de pasajeros a reubicar, se obtiene el porcentaje de vuelos que es necesario operar en los aeropuertos. Las estimaciones de los factores de ocupación se realizan basándonos en los datos disponibles inmediatamente anteriores a la huelga (enero de 2023) y variaciones entre meses de un año normalizado (en este caso, desde enero de 2019 hasta marzo de 2019 al ser el último período con datos normalizados en estas fechas).

A continuación, se determina el nivel de los servicios mínimos en función del tipo de vuelo considerado.





4.1. Rutas bajo obligaciones de servicio público

El Reglamento (CE) 1008/2008, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios en la Comunidad, permite que los Estados Miembros impongan obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares de rutas que se consideren esenciales para el desarrollo económico y social de la región servida por un aeropuerto. Así ha ocurrido con las siguientes rutas afectadas:

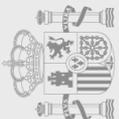
- Menorca – Madrid
- Palma de Mallorca - Ibiza
- Palma de Mallorca - Menorca
- Ibiza - Menorca
- Almería - Sevilla
- Badajoz - Madrid
- Badajoz - Barcelona
- Melilla - Granada
- Melilla - Almería
- Melilla – Sevilla

Las rutas con origen o destino en aeropuertos no peninsulares recibirán el grado de protección establecido en el apartado 4.3 Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares por los motivos establecidos en dicho apartado.

Las rutas con origen y destino en aeropuertos peninsulares recibirán el mismo nivel de protección que establecido en el apartado 4.3 Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares mencionado anteriormente puesto que la obligación de servicio público se ha impuesto por la especial necesidad de garantizar la conectividad de estos territorios.

4.2. Otras operaciones de interés público

En su caso, se protegen el 100% de los vuelos de traslado de ciudadanos extranjeros y de los funcionarios policiales encargados de su custodia, en vuelos específicos realizados para el



Ministerio del Interior, no integrados en las líneas regulares o comerciales de pasajeros en general, entre diversos puntos del territorio nacional y desde estos a otros países. También se protegen, en su caso, el 100% de los dedicados a labores de emergencia, tales como servicios de ambulancia, antiincendios, transporte de órganos para el Sistema Nacional de Trasplantes, vigilancia, protección civil y rescate, etc., necesarios para salvaguardar la salud y la seguridad de los ciudadanos.

4.3. Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares

El carácter insustituible del modo aéreo para la movilidad de los territorios no peninsulares, circunstancia geográfica a la que particularmente se debe prestar mayor atención, de conformidad con lo establecido en el artículo 138 de la CE, supone que estos vuelos necesiten un grado de protección elevado. A pesar de la necesidad de una protección elevada, la sentencia de la Audiencia Nacional de 2 de marzo de 2020 establece en el apartado Fundamentos de Derecho, punto sexto, que fijar como servicios mínimos el 100% de los servicios domésticos para cada ruta con los aeropuertos de los territorios no peninsulares supone en la práctica la ineffectividad de la convocatoria de huelga.

Para cumplir con la sentencia mencionada anteriormente y dar la protección necesaria a los vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares, como alternativa a fijar unos servicios mínimos del 100%, se ha considerado que se debe reubicar al 90% de los pasajeros que tenían planificado volar. Este último valor se obtiene de estimar que un 10% de los pasajeros que hubieran previsto volar con las compañías afectadas tendrán una reserva que podrán anular motu proprio o no habrán comprado aún el billete y podrán modificar su intención de compra y tomar la decisión de volar otro día. De este modo, no se perjudica a aquellos usuarios del transporte aéreo que quieren volar en una fecha determinada, sino que sólo aquellos que se estima que estarían dispuestos a no viajar o a viajar en otras fechas resultan afectados.

Aeropuertos	Factor de Ocupación estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	mar-23		mar-23
ZARAGOZA	91%	90%	82%
HUESCA	-		82%

Aeropuertos	Factor de Ocupación estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	mar-23		mar-23
BARCELONA	88%	90%	79%
GIRONA	-		79%
REUS	-		79%
LLEIDA	-		79%
LA SEU D'URGEL	-		79%

Aeropuertos	Factor de Ocupación estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	mar-23		mar-23
MALAGA	83%	90%	75%
SEVILLA	87%		78%
GRANADA	84%		76%
JEREZ	82%		74%
ALMERIA	73%		66%
MELILLA	77%		69%
CEUTA/HELIPUERTO	86%		77%
ALGECIRAS/HELIPUERTO	88%		79%

Tal y como se ha explicado anteriormente se ha obtenido el factor de ocupación en cada aeropuerto afectado. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el periodo de huelga, y que se debe garantizar el transporte del 90% de los pasajeros, multiplicando ambas cifras se obtiene el porcentaje de vuelos a proteger en cada uno de los aeropuertos, para que en ellos puedan viajar todos los pasajeros mencionados.

En rutas que unan dos aeropuertos con vuelos protegidos, se tomará siempre el mayor valor de ambos.

Por tanto, los porcentajes obtenidos de esta operación determinan los servicios mínimos que deben establecerse en cada uno de los aeropuertos o en los centros de trabajo para asegurar los porcentajes de vuelos protegidos.

En los aeropuertos en los que no se ha calculado un factor de ocupación es porque no operaron vuelos domésticos hacia territorios no peninsulares en los meses utilizados para el estudio. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicará un porcentaje de protección que es un promedio del resto de aeropuertos.

4.4. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea superior a 5 horas y vuelos internacionales.

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

Por experiencia previa, ante la cancelación de este tipo de vuelos se estima, que un 10% de los pasajeros que tienen previsto volar con las compañías afectadas tendrán una reserva que podrán anular motu proprio o no habrán comprado aún el billete y podrán modificar su intención de compra y tomar la decisión de volar otro día. Por otro lado, de los pasajeros que ya tienen emitido su billete, un 25% de los mismos optará entre ser reubicado en otras fechas o renunciar a su viaje si las alternativas que les proponen no les convienen. Por tanto, se debe permitir la reubicación del restante 65% de los usuarios en los vuelos protegidos.

Aeropuertos	Factor de Ocupación estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	mar-23		mar-23
ZARAGOZA	91%	65%	59%
HUESCA	-		59%

Aeropuertos	Factor de Ocupación estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	mar-23		mar-23
BARCELONA	93%	65%	60%
GIRONA	88%		57%
REUS	-		59%
LLEIDA	-		59%
LA SEU D'URGEL	-		59%

Aeropuertos	Factor de Ocupación estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	mar-23		mar-23
MALAGA	95%	65%	62%
SEVILLA	94%		61%
GRANADA	87%		57%
JEREZ	82%		53%
ALMERIA	91%		59%
MELILLA	-		58%
CEUTA/HELIPUERTO	-		58%
ALGECIRAS/HELIPUERTO	-		58%

Tal y como se ha explicado anteriormente se ha obtenido el factor de ocupación en cada aeropuerto afectado. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el periodo de huelga, y que se debe garantizar el transporte del 65% de los pasajeros, multiplicando ambas cifras se obtiene el porcentaje de vuelos a proteger en cada uno de los aeropuertos, para que en ellos puedan viajar todos los pasajeros mencionados.

En rutas que unan dos aeropuertos con vuelos protegidos, se tomará siempre el mayor valor de ambos.

Por tanto, los porcentajes obtenidos de esta operación determinan los servicios mínimos que deben establecerse en cada uno de los aeropuertos o en los centros de trabajo para asegurar los porcentajes de vuelos protegidos.

En los aeropuertos en los que no se ha calculado un factor de ocupación es porque no operaron vuelos domésticos con alternativa superior a las 5 horas o vuelos internacionales en los meses utilizados para el estudio. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicará un porcentaje de protección que es un promedio del resto de aeropuertos.

4.5. Vuelos domésticos peninsulares cuyo tiempo de desplazamiento en transporte público sea inferior a 5 horas

Es preciso tener en cuenta que, para una parte de los pasajeros, el modo aéreo seguirá siendo imprescindible, aunque el tiempo de desplazamiento no exceda las 5 horas. Baste mencionar, por ejemplo, los casos en que los pasajeros toman un primer avión para después conectar con vuelos de largo radio o aquéllos que necesitan realizar un viaje de ida y vuelta en el mismo día.

Según la experiencia previa acumulada, se estima que en torno a un 10% de los pasajeros cancelará sus reservas o modificará su intención de compra y tomará la decisión de volar en otro momento. De la misma manera, se estima que el 50% de los usuarios sería reubicado por la propia compañía en medios de transporte alternativos o en vuelos en otros horarios, o ellos mismos deberán buscar un medio alternativo de transporte. Por tanto, se debe permitir la reubicación del 40% de los usuarios restantes en los vuelos protegidos.

Aeropuertos	Factor de Ocupación estimado	Pasajeros a reubicar	ProtecciónMM
	mar-23		mar-23
ZARAGOZA	80%	40%	32%
HUESCA	80%		32%

Aeropuertos	Factor de Ocupación estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	mar-23		mar-23
BARCELONA	81%	40%	32%
GIRONA	-		32%
REUS	-		32%
LLEIDA	-		32%
LA SEU D'URGEL	-		32%

Aeropuertos	Factor de Ocupación estimado	Pasajeros a reubicar	Protección
	mar-23		mar-23
MALAGA	85%	40%	34%



SEVILLA	94%	38%
GRANADA	95%	38%
JEREZ	-	37%
ALMERIA	-	37%
MELILLA	-	37%
CEUTA/HELIPUERTO	-	37%
ALGECIRAS/HELIPUERTO	-	37%

En el caso de Zaragoza y Huesca, al no tener datos disponibles de vuelos con transporte alternativo inferior a 5 horas, se ha optado por tomar una estimación de FO no basada en datos históricos sino en un valor en línea con el aeropuerto de Barcelona, en este caso, como referencia.

Tal y como se ha explicado anteriormente se ha obtenido el factor de ocupación en cada aeropuerto afectado. Aceptando tal porcentaje como mejor aproximación a la ocupación que cabe esperar durante el periodo de huelga, y que se debe garantizar el transporte del 40% de los pasajeros, multiplicando ambas cifras se obtiene el porcentaje de vuelos a proteger en cada uno de los aeropuertos, para que en ellos puedan viajar todos los pasajeros mencionados.

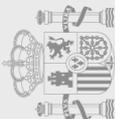
En rutas que unan dos aeropuertos con vuelos protegidos, se tomará siempre el mayor valor de ambos.

Por tanto, los porcentajes obtenidos de esta operación determinan los servicios mínimos que deben establecerse en cada uno de los aeropuertos o en los centros de trabajo para asegurar los porcentajes de vuelos protegidos.

En los aeropuertos en los que no se ha calculado un factor de ocupación es porque no operaron vuelos domésticos con alternativa inferior a las 5 horas en los meses utilizados para el estudio. En caso de que se planificaran vuelos durante el periodo de huelga, se aplicará un porcentaje de protección que es un promedio del resto de aeropuertos.

4.6.Otros vuelos

Adicionalmente, se deben tener en cuenta los vuelos de posicionamiento, que son aquellos necesarios para trasladar una aeronave de un aeropuerto a otro sin pasaje comercial, ni carga de pago, para prestar desde este último un servicio. De entre todos los vuelos de





posicionamiento que se llevan a cabo en la operativa habitual, deben protegerse dos tipos en concreto:

- Aquellos vuelos de posicionamiento necesarios para que se efectúe alguno de los declarados como esenciales: se concluye que su carácter esencial se deriva del propio servicio esencial que posibilita o complementa, por lo que son igualmente esenciales todas las actividades que faciliten el aludido posicionamiento técnico.
- Aquellos posicionamientos que se deben realizar durante el periodo de huelga, pero cuyo objeto es dar servicio a un vuelo que se vaya a realizar con posterioridad al periodo de la huelga: al objeto de evitar que los efectos de dicha huelga se trasladen fuera del período de convocatoria de la misma.

Por este último motivo, también deben protegerse, al efecto de evitar que la huelga surta efectos antes del momento en que se inicie, todos los vuelos cuya hora de salida programada fuera anterior al inicio de la huelga y cuya llegada prevista se produzca en el periodo de huelga.

Para finalizar, de entre todos los vuelos de carga, deben protegerse aquellos servicios de transporte de correo postal universal y de mercancías perecederas, entre las que se considera el transporte de medicamentos y material sanitario (de vital importancia en la situación actual), animales vivos y expatriación y movimiento de fétretos.

Los anteriores extremos han sido avalados por sentencia del Tribunal Supremo de 13 de enero de 2014 donde se indica que: *"(...) Se trata de servicios que se justifican de forma razonable en su propia configuración, puesto que se trata de los vuelos que no quedan plenamente dentro del período de la huelga, de los vuelos que atienden obligaciones de servicio público, del transporte de correo, medicamentos, prensa diaria y productos perecederos y de las operaciones técnicas necesarias para la realización de dichos vuelos (...)"*.

4.7.Otros servicios esenciales

4.7.1. Restauración

Las circunstancias específicas que deben ser tenidas en cuenta para el establecimiento de los servicios mínimos esenciales para la comunidad son aquellas que evalúan la viabilidad de alternativas que permitan asegurar a los pasajeros un cierto nivel de abastecimiento de





bebidas y alimentos prestando especial atención a todas aquellas zonas de los aeropuertos que se encuentren aisladas del resto.

Respecto a las alternativas se debe tener en cuenta la existencia de otras modalidades de aprovisionamiento, como tiendas que suministren bebidas o alimentos, o máquinas de vending, y dado que ambos tipos de servicios están afectados por la huelga no se puede asegurar que sean suficientes.

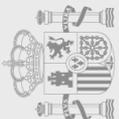
Respecto al nivel de abastecimiento, se trata de ofrecer a los pasajeros un nivel de servicio que permita atender las necesidades de aquellos para los que el desabastecimiento pudiera repercutir negativamente en su salud. La dificultad viene dada por la falta de datos relativos a la edad o estado de salud del colectivo de pasajeros afectados, y de evaluar las consecuencias de la privación de bebidas o alimentos durante un plazo que puede circunstancialmente alargarse por retrasos imprevisibles. En este sentido se ha utilizado 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. En consecuencia con este documento, se considera ponderado, en el servicio de restauración en la zona restringida de seguridad una plantilla de servicios mínimos del 30% de la plantilla programada.

4.7.2. Servicios de limpieza en las instalaciones aeroportuarias

Los servicios mínimos a imponer respecto a las actividades de limpieza y desinfección admiten gradación en atención a las zonas en donde se realizan, tanto por el número de personas que transitan o permanecen en las mismas como por las características de las actividades que se realizan en ellas, en atención a los trabajadores que deben desarrollarlas. Igualmente admiten gradación los servicios de limpieza consistentes en el control y retirada de objetos.

Teniendo en cuenta lo anterior y las siguientes consideraciones, en la actual situación de pandemia, a efectos de gradación de los servicios mínimos, cabe diferenciar entre servicios de limpieza y desinfección y otros servicios de limpieza:

1. Se consideran servicios críticos de limpieza y desinfección por ser necesaria su prestación constante y sin demora los siguientes:
 - a) La limpieza y desinfección de la totalidad de las zonas de las terminales abiertas habitualmente al público en general, especialmente de aquellas por las que transiten los pasajeros.





- b) La limpieza y desinfección de las terminales de carga en las zonas de acceso público, incluso cuando este acceso exija autorización.
- c) La limpieza y desinfección de las torres de control y, en su caso, otras dependencias de navegación aérea, de los servicios de extinción de incendios y de la central eléctrica por ser críticos para la operativa del aeropuerto y por la necesidad de mantener las condiciones de limpieza durante todos los turnos de trabajo.
- d) La limpieza y desinfección de los aseos de todo el aeropuerto, que incluirá la reposición de consumibles.

2. Se consideran servicios de limpieza y desinfección menos críticos, ya que su prestación puede estar sujeta a demora, aunque no deba eliminarse en atención a la protección de los trabajadores, los servicios de limpieza y desinfección en las zonas de las terminales no abiertas habitualmente al público, esto es las dependencias administrativas y en las edificaciones del lado aire no mencionadas en el apartado anterior.

1. Otros servicios de limpieza.

- a) El control de las papeleras y otros elementos de mobiliario urbano ubicados en las zonas de las terminales por las que circulan de los pasajeros, tanto para facilitar la circulación de estos como para evitar o minimizar la posible presencia de objetos no atendidos y facilitar su retirada.
- b) Los servicios de retirada de todo tipo de objetos en la zona aire de las terminales, incluyendo todas las instalaciones y viales, que puedan dificultar o poner en peligro la circulación de vehículos aeroportuarios y aeronaves.
- c) Los servicios de recogida de objetos, basuras y desechos en las zonas de acceso y evacuación del aeropuerto -incluidos los aparcamientos- necesarios para facilitar la circulación de vehículos y personas.





4.7.3. Asistencia a personas con movilidad reducida

El servicio de asistencia a personas con movilidad reducida requiere una plantilla suficiente para poder prestar la atención permanente necesaria durante la estancia en el aeropuerto, tanto en llegada como en salida, a la totalidad de los pasajeros con movilidad reducida, en línea con la sentencia de la Audiencia Nacional de 6 de julio de 2011 que considera no abusivo el porcentaje de servicios mínimos establecidos porque *“no se induce de la motivación del acto recurrido que la Administración esté procurando por los intereses de la empresa, sino por los intereses públicos implícitos en esta actividad; y también por la defensa de ciudadanos que tienen especiales dificultades para acceder a la prestación de un servicio con libertad”* (STC 26/1981).

4.7.4. Auxiliares de seguridad

En huelgas que afectan a los servicios de seguridad privada que prestan dichos servicios en los filtros de los aeropuertos, los servicios mínimos se fijan basándose en la *Ley 5/2014, el Reglamento (CE) 300/2008, el Reglamento (CE) 272/2009* y, especialmente, en el Plan Nacional de Seguridad para la Aviación Civil, el Plan de Prevención y Protección Antiterrorista, el nivel de alerta antiterrorista decretados por el Ministerio del Interior en este tipo de infraestructuras y el nivel de seguridad aeroportuaria (AVSEC). Dichos servicios mínimos serán dictados por el Secretario de Estado de Seguridad, según lo recogido en el artículo 3 del Real Decreto 524/2002.

Dado que el servicio de auxiliares de seguridad es necesario para que los servicios de seguridad privada puedan realizar las labores que tienen asignadas en los filtros, los servicios mínimos que se asignen deben ser iguales en ambos casos, de forma que la falta de auxiliares no entorpezca el flujo de pasajeros que puede absorber la seguridad de los aeropuertos ni haya más auxiliares de los necesarios para el nivel de servicios mínimos establecido para la seguridad.

4.7.5. Servicio de auxiliares de control de pasaportes

Para evitar retrasos que comprometan la operativa del aeropuerto y la seguridad de los pasajeros, los servicios auxiliares habituales en el control de pasaportes deberán ser atendidos por la plantilla mínima necesaria para garantizar que no se supere la media de 30 minutos de paso por pasajero.





4.7.6. Servicio de salvamento y extinción de incendios (SSEI)

La huelga convocada afecta al servicio de salvamento y extinción de incendios de los aeropuertos. En relación con el establecimiento de los servicios mínimos para dicho colectivo es necesario tomar en consideración las normas que regulan específicamente los servicios de salvamento y extinción de incendios;

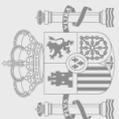
- RD 862/2009, de 14 de mayo, modificado por RD 217/2014, de 28 de marzo; RD 1238/2011, de 8 de septiembre; RD 1189/2011, de 19 de agosto y Orden FOM/2086/2011, de 8 de julio.
- Reglamento (UE) Nº 139/2014 de la Comisión, de 12 de febrero de 2014, por el que se establecen los requisitos y procedimientos administrativos relativos a los aeródromos, de conformidad con el reglamento (CE) Nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.
- Instrucción Técnica: Servicio de Salvamento y Extinción de Incendios. Categoría OACI-SSEI y nivel de protección SEI (A-DAU-SSEI-01 1.0) de AESA.
- Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de OACI.

En la instrucción técnica de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) A-DAU-SSEI-01 1.0, se establece, en interpretación de las normas vigentes, que la determinación de los efectivos necesarios debe ser un producto de un Análisis de Actuación en Emergencia que debe haber realizado el gestor aeroportuario.

Por lo que teniendo en cuenta las citadas normas, los medios mínimos están establecidos por los aeropuertos en su respectiva documentación/Manual de Aeropuerto para el nivel de protección SSEI que corresponda a la operativa.

5. COMPETENCIA PARA LA DETERMINACIÓN DE SERVICIOS MÍNIMOS

Según se establece en el *Real Decreto 2878/1983, de 16 de noviembre, sobre garantías necesarias para asegurar el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad en materia de transporte aéreo*, las situaciones de huelga que afecten a la totalidad, o a parte, del personal laboral de las empresas de transporte aéreo, se entenderán condicionadas, en todo caso, al mantenimiento de los servicios públicos esenciales que presten las citadas empresas.





Además, queda condicionada en términos similares la realización de huelga por el personal de las empresas directamente implicadas en la prestación de servicios públicos esenciales aeroportuarios, en aplicación del *Real Decreto 776/1985, de 25 de mayo, sobre garantía de prestación de servicios esenciales en materia de Aviación Civil*.

Al respecto de esta competencia también se pronuncia la reiterada jurisprudencia en materia competencial que atribuye al Estado el establecimiento de servicios mínimos en caso de huelga en el ámbito del transporte aéreo (STC 86/1991, STC 233/1997 con cita de las SSTC 33/1981 y 27/1989) y específicamente respecto de los aeropuertos de interés general (STC 233/1997), cuya gestión directa sigue reservada al Estado en virtud de la *Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia sobre la gestión directa de los aeropuertos de interés general*, en cuyo art.17.1.b) se especifica que la gestión directa de los aeropuertos de interés general comprende la fijación de los servicios mínimos en caso de huelga.

Finalmente, el *Real Decreto 645/2020, de 7 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana*, en su artículo 2.1 y 2.5 g), dispone que la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana es el órgano directamente responsable, bajo la dirección del titular del Departamento, de la determinación de los servicios mínimos de carácter obligatorio para asegurar la prestación de los servicios esenciales en el ámbito de sus competencias.

6. CONSIDERACIONES FINALES

Respecto a la prestación de los servicios mínimos establecidos mediante esta Resolución, corresponde a las empresas responsables en los aeropuertos afectados, en su facultad de organizar los medios de producción adecuados para la prestación del servicio, establecer la plantilla concreta de trabajadores llamados a cumplir con los mínimos, la cual, en cualquier caso, ha de resultar suficiente, pero no más de la estrictamente necesaria para cumplir con lo establecido en esta Resolución.

Se hace notar que el Tribunal Supremo, en sentencia de 13 de enero de 2014, por lo que respecta a la plantilla mínima, considera lo siguiente: (...) *“la Orden estipula en el punto 2º que los mismos han de ser atendidos con “el personal estrictamente necesario, (...)” añadiendo que “Así las cosas, no puede afirmarse en modo alguno que haya una delegación en la fijación de los servicios mínimos, que están descritos en términos concretos (...) a favor de la empresa, a*

FIRMADO por : MARIA JOSE RALLO DEL OLMO, A fecha : 06/03/2023 04:44 PM
SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD
Total folios: 31 (25 de 31) - Código Seguro de Verificación: MFOM02S66760C50E622FF909D72F
Verificable en <https://sede.mtma.gob.es>

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA



no ser que se pretenda que la autoridad gubernativa deba concretar el número exacto de trabajadores o deba precisar los trabajadores concretos que deben atender los servicios mínimos, lo que en modo alguno es exigible”.

Finalmente, es importante destacar que la seguridad de las operaciones, en ningún caso, deben ser alterada por la huelga. En este sentido, la *Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea*, en su título IV, establece las obligaciones, generales y específicas, de los sujetos al cumplimiento de las obligaciones en materia de seguridad.

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

RESUELVO

Para el conjunto de las empresas relacionadas con el sector del transporte aéreo y todas sus actividades anexas o complementarias que prestan servicios esenciales en los aeropuertos afectados por las convocatorias de huelga el día 8 de marzo:

- a) El 100%, en su caso, de los vuelos dedicados a labores de emergencia tales como servicios de ambulancia, antiincendios, transporte de órganos para el Sistema Nacional de Trasplantes, vigilancia, protección civil y rescate.

El 100%, en su caso, de los vuelos de traslado de ciudadanos extranjeros y de los funcionarios policiales encargados de su custodia, en vuelos específicos realizados para el Ministerio del Interior, no integrados en las líneas regulares o comerciales de pasajeros en general, entre diversos puntos del territorio nacional y desde estos a otros países.

- b) Todos los sobrevuelos, sin distinción, cuyo origen y destino no sea territorio español.
- c) Servicios en rutas domésticas hacia o desde territorios no peninsulares, para cada uno de los aeropuertos indicados:

Aeropuertos	Protección
	mar-23
ZARAGOZA	82%
HUESCA	82%





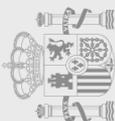
Aeropuertos	Protección
	mar-23
BARCELONA	79%
GIRONA	79%
REUS	79%
LLEIDA	79%
LA SEU D'URGEL	79%

Aeropuertos	Protección
	mar-23
MALAGA	75%
SEVILLA	78%
GRANADA	76%
JEREZ	74%
ALMERIA	66%
MELILLA	69%
CEUTA/HELIPUERTO	77%
ALGECIRAS/HELIPUERTO	79%

- d) Servicios en rutas que unan ciudades españolas peninsulares cuando el medio alternativo de transporte público disponible implique un tiempo de desplazamiento igual o superior a 5 horas, o entre ciudades españolas y ciudades extranjeras en todo caso

Aeropuertos	Protección
	mar-23
ZARAGOZA	59%
HUESCA	59%

Aeropuertos	Protección
	mar-23
BARCELONA	60%
GIRONA	57%
REUS	59%
LLEIDA	59%
LA SEU D'URGEL	59%





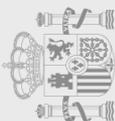
Aeropuertos	Protección
	mar-23
MALAGA	62%
SEVILLA	61%
GRANADA	57%
JEREZ	53%
ALMERIA	59%
MELILLA	58%
CEUTA/HELIPUERTO	58%
ALGECIRAS/HELIPUERTO	58%

e) Servicios en rutas que unan ciudades españolas peninsulares cuando el medio alternativo de transporte público disponible implique un tiempo de desplazamiento inferior a 5 horas

Aeropuertos	Protección
	mar-23
ZARAGOZA	32%
HUESCA	32%

Aeropuertos	Protección
	mar-23
BARCELONA	32%
GIRONA	32%
REUS	32%
LLEIDA	32%
LA SEU D'URGEL	32%

Aeropuertos	Protección
	mar-23
MALAGA	34%
SEVILLA	38%
GRANADA	38%
JEREZ	37%
ALMERIA	37%





MELILLA	37%
CEUTA/HELIPUERTO	37%
ALGECIRAS/HELIPUERTO	37%

- f) Aquellos vuelos programados para el transporte de correo postal universal y productos perecederos, siempre y cuando éstos se efectúen con aeronaves dedicadas exclusivamente a carga. Asimismo, los servicios necesarios para el transporte de correo postal universal y productos perecederos en los vuelos protegidos en los ítems previos.
- 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, los operados en los periodos entre jornadas de huelga y los posteriores a la finalización de esta.
- h) Aquellos vuelos cuya hora de salida programada fuera anterior al inicio de la huelga y cuya llegada prevista se produzca en el periodo de huelga.
- i) Para las empresas de limpieza en aeropuertos no directamente relacionadas con vuelos protegidos, el 70% de la plantilla programada para los servicios de limpieza y desinfección de las zonas de las terminales de pasajeros abiertas al público, las instalaciones o equipos utilizadas por los pasajeros y los aseos y el 50% de la plantilla programada para los servicios de limpieza y desinfección en las zonas de las terminales e instalaciones no abiertas habitualmente al público.
- j) La dotación mínima necesaria del SSEI para mantener la categoría de los aeropuertos, de conformidad con lo previsto en los Manuales de Aeropuerto aprobados y auditados por AESA y cumpliendo en cualquier caso la regulación vigente.
- k) Establecer como servicios mínimos, para el día afectado legalmente por la convocatoria de huelga el servicio de asistencia a la totalidad de los pasajeros con movilidad reducida en los aeropuertos afectados.
- l) Establecer como servicios mínimos, para el día afectado legalmente por la convocatoria de huelga en los servicios de restauración en la zona restringida de seguridad 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. En su caso, se deberá dar prioridad al servicio en aquellos locales que





atiendan a pasajeros que estén aislados del resto de la terminal, como puede ocurrir en las zonas no Schengen.

- m) Establecer como servicios mínimos, para el día afectado legalmente por la convocatoria de huelga en el servicio de auxiliares de seguridad los mismos que se establezcan para el personal de seguridad privada que prestan servicios de seguridad en los aeropuertos y bajo las mismas condiciones que allí se decreten.
- n) Establecer como servicios mínimos, para el día afectado legalmente por la convocatoria de huelga en el servicio de auxiliares de control de pasaportes el establecimiento de la plantilla mínima necesaria para garantizar que no se supere la media de 30 minutos de paso por pasajero.

En consecuencia, las empresas afectadas deberán adoptar las medidas necesarias para garantizar que se presten, como mínimo, los servicios establecidos en los apartados anteriores, salvaguardando en todo momento la seguridad del conjunto de las operaciones.

Se publicará la presente Resolución, para su conocimiento y cumplimiento y se comunicará a los gestores aeroportuarios y proveedores de servicios de navegación aérea correspondientes, así como a las empresas que han escrito o se han interesado por el establecimiento de Servicios Mínimos. Estas empresas, a su vez, darán traslado de la resolución a sus clientes y/o proveedores que puedan verse afectados.

Por parte de los gestores aeroportuarios y proveedores de servicios de navegación aérea se vigilará el 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 pone fin a la vía administrativa conforme a lo previsto en el artículo 114 de la *Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*.

Conforme a lo previsto en los artículos 123 y 124 de la *Ley 39/2015, de 1 de octubre, del procedimiento administrativo común de las Administraciones Públicas*, contra esta Resolución, por la que se determinan los servicios mínimos de los servicios públicos esenciales para la comunidad a mantener en las empresas que presten servicios esenciales para la comunidad, durante la huelga general convocada por CGT en la Comunidad Autónoma de Cataluña, podrá





interponerse recurso potestativo de reposición ante la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el plazo de un mes, o la misma podrá ser impugnada directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Madrid a la fecha de la firma electrónica

EL SECRETARIO DE ESTADO DE
TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

Por delegación según Orden TMA/221/2022

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

