



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES

DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL

F A X

DE /	DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
A / FAX /	IBERIA L.A.E. S.A 91 5877365
ASUNTO /	Resolución de Servicios Esenciales en la empresa IBERIA L.A.E S.A.
S/REF /	N/REF / MM
FECHA /	12 de diciembre de 2011
Nº DE PÁGS. INCLUYENDO PORTADA /	8

Para su conocimiento y efectos oportunos, adjunto le remito Resolución de servicios esenciales a mantener por la compañía IBERIA L.A.E, S.A con motivo de la nueva huelga convocada por el Sindicato SEPLA y que afecta a los Tripulantes Técnicos de Vuelo (pilotos).

La huelga se llevará a efecto los días 18 y 29 de diciembre de 2011 desde las 00:00 horas a las 24:00 horas de cada uno de los días.

Se requiere la confirmación por escrito de la recepción íntegra de este fax.

EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL



Manuel Ameijeiras Vale

Pº DE LA CASTELLANA, 67
28071 MADRID
TEL: 91 597 53 53 / 59
FAX: 91 597 53 57



MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES

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

La compañía IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. OPERADORA (en adelante, IBERIA) ha notificado, mediante escrito presentado en el Ministerio de Fomento el día 7 de diciembre de 2011, convocatoria de huelga que afectará a todos los Tripulantes Técnicos de Vuelo, aproximadamente unos 1.550, que ejercen sus funciones de Pilotos en dicha compañía aérea, en los centros de trabajo de Palma de Mallorca, Madrid y Barcelona.

La huelga ha sido convocada por el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas (SEPLA) y tendrá lugar los días 18 y 29 de diciembre de 2011. Iniciándose cada jornada de huelga a las 00:00 horas y finalizando a las 24:00 horas de dicho día. Los citados horarios corresponden a Hora Peninsular.

Los motivos de la convocatoria de huelga se especifican en el escrito de fecha 7 de diciembre de 2011 del sindicato convocante de la huelga, dirigido a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.

El día 9 de diciembre de 2011, la compañía IBERIA ha comunicado la falta de acuerdo sobre la fijación de los servicios esenciales entre la representación de la Empresa y el Comité de Huelga en la reunión mantenida el 9 de diciembre de 2011, por lo que ha solicitado que se fijen los servicios mínimos esenciales correspondientes.

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, dispone que las situaciones de huelga que afecten a todo, o parte, del personal laboral de las empresas de transporte aéreo de tráfico regular o de tráfico no regular (en este caso, los Tripulantes Técnicos Pilotos) se entenderán, en todo caso, condicionadas al mantenimiento de los servicios públicos esenciales que presten las empresas citadas, y el Real Decreto 776/1985 de 25 de mayo establece que las situaciones de huelga, que afecten al personal de las empresas directamente implicadas en la prestación de servicios públicos esenciales aeroportuarios, se entenderán también condicionadas, en todo caso, al mantenimiento de dichos servicios, facultando uno y otro Real Decreto, en sus respectivos artículos 2, al Ministerio de Fomento para determinar, con un criterio estricto, el personal necesario para asegurar la prestación de los servicios públicos esenciales.

Producido, mediante la reseñada comunicación, un anuncio de situación concreta de huelga, se hace por tanto 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 están 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 15 de marzo de 1990), que han venido a matizar a lo largo del tiempo y a precisar cuál ha de ser el contenido del concepto de "Servicios Mínimos",



para que se armonice adecuadamente el interés general de la comunidad con el derecho de huelga de los trabajadores, permitiendo, al mayor número posible de éstos, el ejercicio de dicho derecho sin sacrificios desproporcionados para la comunidad, conforme señala la Sentencia del Tribunal Constitucional 11/1981 de 8 de abril, y en especial la de 15 de marzo de 1990, garantizando para ello los mínimos indispensables, en las inexcusables condiciones de seguridad, y con los trabajadores estrictamente precisos en la medida que la índole de su labor consiente.

En sectores estratégicos como el que se trata, el trabajo efectuado por un número relativamente reducido de personas lleva consigo un efecto multiplicador, de tal magnitud, que técnicamente obliga a la determinación de unos servicios mínimos superiores en porcentaje a los que pueden aplicarse en otra clase de actividad, puesto que, en este caso, las huelgas conllevan la interrupción de todo un proceso cuyos efectos no se circunscriben a las propias empresas afectadas sino que generan una perturbación multiplicada en el servicio, afectando a la libertad de movimiento de los ciudadanos e impactando sobre una de las principales fuentes de riqueza de la economía española, que no es otra que la actividad turística.

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".

Por otro lado, es necesario indicar que la Constitución española, en su artículo 138.1, establece que el Estado ha de prestar particular atención al hecho insular, para conseguir la realización del principio de solidaridad entre las distintas regiones que la propia Constitución garantiza. En materia de transportes, el cumplimiento de dicho mandato constitucional exige contemplar las dificultades que el hecho insular supone por la limitación de los modos de transporte utilizables y por las mayores distancias a recorrer, situación que es igualmente extrapolable al caso de Ceuta y Melilla. De ahí se concluye el carácter esencial del transporte aéreo desde o hacia las Islas, entre ellas, y



desde o hacia Ceuta y Melilla, ya que en otro caso quedaría frustrado gravemente uno de los derechos fundamentales que la Constitución proclama, concretamente la libertad de movimiento de las personas por el territorio nacional. 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.

Tras la liberalización total del transporte aéreo intraeuropeo y la progresiva apertura de los diferentes mercados aéreos internacionales, el aeropuerto de Madrid-Barajas se ha configurado como un aeropuerto *hub* para la compañía IBERIA, es decir, como un gran centro de conexión y distribución de sus diferentes vuelos. Su carácter *hub* hace que la interrupción de los servicios en rutas de corta y media distancia, con origen o destino en este aeropuerto, tenga un efecto multiplicador en todos los servicios de la compañía en rutas con servicios transoceánicos, dada la función de enlace y tránsito de este aeropuerto *hub* hacia otros destinos, tanto en la misma compañía como en transferencia hacia otras compañías.

Las características operativas como aeropuerto *hub* de Madrid-Barajas, requiere considerar a la hora de fijar los servicios mínimos una distribución lo más homogénea posible del conjunto de los vuelos a proteger, con el fin de que con una platilla mínima de Tripulantes Técnicos de Vuelo la compañía pueda realizar el máximo número de operaciones con el menor impacto posible sobre los pasajeros que hayan adquirido ya sus billetes para los días afectados por la huelga.

Si bien es verdad que la huelga se convoca solo durante dos días, espaciados unos diez días, estos días coinciden con días de máxima demanda, dada la proximidad de las fiestas navideñas, lo que incrementa el efecto multiplicador sobre numerosos pasajeros que ya han previsto viajar en un gran número de vuelos transatlánticos de la compañía y su interconexión con vuelos de la red intraeuropea.

Los efectos multiplicadores de la huelga en todos los servicios de facturación y transferencia de pasajeros para cada uno de los días se expanden al resto de los vuelos del día siguiente para aquellos pasajeros que en caso de cancelación tendrían dificultad en encontrar espacio para otros vuelos dada la alta ocupación de los mismos en estos días navideños.

Por otra parte, el propio sistema de precios aplicado en el tráfico aéreo tras esa liberalización y la implantación de sistemas informáticos al alcance de una gran parte de la población ha llevado a que la mayor parte de los billetes comprados por los usuarios del transporte aéreo lo sean a unos precios y con unas condiciones de utilización que, con los tiempos con que las convocatorias de huelga son efectuadas, hagan prácticamente imposible la cancelación de los mismos y la adquisición de nuevos billetes en condiciones similares de precio en compañías no afectadas por las mismas. Cualquier retraso o cancelación de los vuelos recaería en un serio perjuicio para los pasajeros afectados.

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.



Las ciudades españolas no son en este sentido una excepción, y el tráfico aéreo existente entre las mismas así lo evidencia, de modo que una interrupción de los vuelos que las enlazan supone una ruptura violenta en las relaciones de su vida cotidiana con notorio perjuicio para los intereses de la comunidad en que se integran. Ciertamente que existen en la mayor parte de los casos otros modos alternativos de transporte, pero 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.

Por iguales motivos, tampoco lo satisfacen en el caso de servicios con los territorios nacionales no peninsulares, por lo que resulta obligado el mantenimiento del transporte con sus posibles enlaces con esos territorios.

Dada la importancia del turismo en España, la alta participación de la industria turística en el PIB (responsable de aproximadamente un 10% del PIB nacional) y el hecho de que una parte muy importante de turistas accede y sale de nuestro país por avión (aproximadamente el 80%), contribuyen a determinar el carácter esencial que concurre en estos vuelos. Por otro lado, al lucro cesante que la interrupción de la corriente turística en las fechas señaladas supondría para la industria española, hay que añadir el notorio perjuicio que ello también conllevaría para la imagen y competitividad turística de España, el desvío del turismo hacia otros países competidores en el sector y las dificultades de recuperación de ese turismo en el futuro, al adquirir carácter estable la pérdida de ese turismo desviado.

Este hecho es tanto más grave si consideramos que en el tráfico turístico, los pasajeros no pueden 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, por lo que si los viajeros de un determinado paquete turístico no desalojan los hoteles no se puede alojar a los del paquete turístico siguiente. El daño ocasionado a los viajeros, compañías aéreas, hoteles y operadores turísticos sería por tanto de difícil reparación.

Adicionalmente, estas empresas y compañías no responsables de los motivos de 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.

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.

Por otro lado, la cancelación de servicios significaría, de una parte, el abandono de pasaje en hoteles y aeropuertos, que dado el alto estado de ocupación de las aeronaves de otras compañías aéreas, la recuperación de los pasajeros y el traslado de dichos usuarios se produciría de forma muy lenta



acumulando perjuicios de todo tipo a los afectados, y de otra, 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 de otras compañías aéreas, obligarían a un prolongado período para la recuperación de la normalidad en la operación.

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, que respetando el volumen mínimo de oferta garantizado en esta Resolución, permitan la asignación mínima de tripulaciones.

Si se fijara como plantilla mínima para garantizar servicios esenciales únicamente la formada por los Tripulantes Pilotos 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, aún justificándose ésta por razones de fuerza mayor, sería la de tener que suspender el servicio declarado esencial. Se debe por tanto incluir el mantenimiento de un servicio de imaginarias, que también con el carácter de mínimo, sirva para poder evitar los desproporcionados efectos negativos anteriormente citados.

El servicio público de Correos, por su incidencia sobre las actividades personales, culturales 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, carácter esencial que se estima igualmente aplicable al transporte aéreo del correo, como así lo han reconocido las citadas Sentencias, las cuales declaran igualmente la esencialidad del transporte de mercancías perecederas, por lo que deben estar protegidos en su totalidad.

Los vuelos de posicionamiento de aeronaves son aquéllos que resulta preciso realizar para situar en un determinado aeropuerto una aeronave que, ubicada en aeropuerto distinto, resulta necesaria en el primero para prestar un servicio de los declarados esenciales, de donde 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.



Por todo lo anterior, y en virtud de las competencias atribuidas a esta Secretaría de Estado en el Real Decreto 30/2011 de 14 de enero, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento (BOE núm. 16 de 19 de enero de 2011) dispongo:

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

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. Asimismo se protegen todos los servicios cuya salida programada se produzca en el periodo de huelga y su llegada se produzca finalizado el periodo de la misma.

b) Todos los servicios aéreos entre los aeropuertos peninsulares con Canarias, Baleares y entre estos territorios no peninsulares.

c) El 50% redondeado por exceso de los servicios entre ciudades españolas peninsulares cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido de 500 kms o más, o un tiempo superior a 5 horas.

d) Un 25%, redondeado por exceso, de los servicios entre ciudades españolas peninsulares cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido de menos de 500 kms, o un tiempo inferior a 5 horas.

e) El 50% redondeado por exceso de los servicios entre ciudades españolas y extranjeras cuyo tiempo de viaje aéreo sea de menos de seis horas de duración.

f) En rutas entre ciudades españolas y extranjeras cuyo tiempo de viaje aéreo sea de más de seis horas de duración, se mantendrá un servicio diario de ida y vuelta.

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

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.

2º. En consecuencia, la compañía IBERIA deberá adoptar las medidas necesarias para garantizar que los servicios esenciales establecidos en los apartados anteriores se presten en las condiciones habituales del servicio, manteniendo para ello el personal estrictamente necesario de Tripulantes Técnicos de Vuelo (Pilotos) para cada uno de los días y períodos horarios afectados por la huelga, salvaguardando en todo momento la seguridad de las operaciones.

Se remitirá la presente Resolución a la compañía IBERIA, la cual dará traslado de la misma al Comité de Huelga, para su conocimiento y cumplimiento, poniendo igualmente dicha empresa en



conocimiento de la Dirección General de Aviación Civil las incidencias que pudieran producirse en su aplicación.

Por la Dirección General de Aviación Civil, se vigilará 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 12 de diciembre de 2011

EL SECRETARIO DE ESTADO DE TRANSPORTES

Isaías Taboas Suárez

SR. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL
SR. DIRECTOR GENERAL-PRESIDENTE DE AENA Y AENA AEROPUERTOS S.A.