

AUDIENCIA NACIONAL

Sala de lo Contencioso-Administrativo **SECCIÓN OCTAVA**

Núm. de Recurso: 0001944/2019
Tipo de Recurso: PROCEDIMIENTO ORDINARIO
Núm. Registro General: 14186/2019
Demandante: SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LINEAS AEREAS (SEPLA)
Procurador: D. JACOBO GARCÍA GARCÍA
Demandado: MINISTERIO DE FOMENTO
Codemandado: RYANAIR DAC
Abogado Del Estado

Ponente Ilmo. Sr.: D. FERNANDO LUIS RUIZ PIÑEIRO

SENTENCIA Nº:

Ilmo. Sr. Presidente:
D. FERNANDO LUIS RUIZ PIÑEIRO

Ilmos. Sres. Magistrados:
D^a. MERCEDES PEDRAZ CALVO
D. SANTIAGO PABLO SOLDEVILA FRAGOSO
D^a. ANA ISABEL GÓMEZ GARCÍA
D. EUGENIO FRIAS MARTINEZ

Madrid, a doce de noviembre de dos mil veintiuno.

Vistos los autos del recurso contencioso administrativo nº **1944/2019**, que ante esta Sala de lo Contencioso- Administrativo de la Audiencia Nacional, ha promovido el Procurador de los Tribunales **D. Jacobo García García**, en nombre y representación de **SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LINEAS AEREAS (SEPLA)**, frente a resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras,

Transporte y Vivienda, de 17 de septiembre de 2019, sobre fijación de servicios mínimos.

Ha sido parte recurrida la Administración General del Estado, Ministerio de Fomento, representada por la Abogacía del Estado; Se ha personado como codemandada, **RYANAIR DAC**, representada por la Procuradora de los Tribunales **D^a. María del Carmen Camilo Tiscordio**.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por el recurrente expresado se interpuso recurso contencioso-administrativo, el cual fue admitido mediante Decreto del Letrado de la Administración de Justicia, con reclamación del expediente administrativo.

SEGUNDO.- En el momento procesal oportuno, la parte actora formalizó demanda, en la cual, tras alegar los hechos y fundamentos de derecho que estimó oportunos, terminó suplicando a esta Sala que, con estimación del recurso, se declare la nulidad de la resolución recurrida, por la cual se determinan los servicios mínimos de los servicios públicos esenciales a mantener por la empresa RYANAIR DAC. durante la huelga convocada para pilotos TTV en septiembre de 2019, revocando y dejando sin efecto la misma por no ajustada a derecho.

TERCERO.- El Sr. Abogado del Estado contestó a la demanda mediante escrito en el cual, tras alegar los hechos y los fundamentos jurídicos que estimó aplicables, terminó suplicando se dicte sentencia desestimando todas las pretensiones ejercitadas por la actora, con expresa imposición de costas.

RYANAIR presentó escrito en el cual, tras alegar los hechos y los fundamentos jurídicos que estimó aplicables, terminó suplicando se dicte sentencia desestimando todas las pretensiones ejercitadas por la actora, con expresa imposición de costas.

CUARTO.- Por Providencia de esta Sala, se señaló para votación y fallo de este recurso el día 10 de noviembre de 2021, en el que se deliberó y votó, habiéndose observado en la tramitación las prescripciones legales.

Ha sido Ponente el Magistrado **D. Fernando Luis Ruiz Piñeiro**, quien expresa el parecer de la Sala.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Se recurre en las presentes actuaciones resolución del Ministerio de Fomento de fecha 17 de septiembre de 2019, por la que se determinan los servicios mínimos de los servicios públicos esenciales para la comunidad a mantener en la empresa RYANAIR DAC, durante la huelga convocada en los aeropuertos de Madrid, Málaga, Las Palmas de Gran Canaria, Barcelona, Alicante, Sevilla, Tenerife Sur, Palma de Mallorca, Valencia, Gerona, Santiago de Compostela, Ibiza y Lanzarote, los días 19, 20, 22, 27 y 29 de septiembre de 2019, desde las 00:01 hasta las 24:00 horas peninsulares de cada uno de los días señalados.

Se convoca a la huelga a 947 trabajadores que, durante el periodo de huelga, deben prestar servicios a un total de 2.302 vuelos programados.

Para justificar los servicios mínimos que impone, señala la resolución recurrida:

<<El volumen de tráfico aéreo y la ocupación de los vuelos están directamente relacionados con la estacionalidad de la demanda turística y vacacional. Así, los períodos de alta demanda suelen estar vinculados a los periodos vacacionales distribuidos a lo largo de todo el año: Navidad, Semana Santa y festividades locales o vacaciones estivales, como sucede para la presente convocatoria, dado que todas las jornadas convocadas lo son para el mes de septiembre, considerado de alta demanda por el nivel de ocupación de los vuelos.

La ocupación de los vuelos se determina mediante el denominado el factor de ocupación, o lo que es lo mismo, el porcentaje de asientos de la aeronave que se ocupan en cada vuelo frente al total de asientos disponibles.

La fijación de mínimos mediante la utilización de porcentajes de protección de vuelos sobre el total de vuelos previstos, que será mayor o menor en función de duración de la huelga, determina que el resultado sea una fijación de mínimos proporcional. Además, la aplicación de los criterios de protección sobre el número de vuelos previstos durante el periodo de huelga impide que la proporción de pasajeros afectados por una huelga varíe en función de su duración, al aplicar un criterio independiente de la duración de los paros convocados..

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

Tradicionalmente se considera que el avión, como medio de transporte, 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. Dado que en la actualidad existen

medios de transporte como el tren de alta velocidad, la distancia ha dejado de ser la variable característica convirtiéndose el tiempo en el factor de mayor importancia. Por tanto, se considera que una alternativa de transporte razonable al modo aéreo la constituye cualquier alternativa de transporte público terrestre 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 (...).

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 todas las consideraciones anteriores, se han de fijar unos servicios mínimos que garanticen las condiciones indispensables de movilidad de los ciudadanos, atendiendo a la diferente casuística de cada segmento del mercado aéreo afectado, a la posibilidad de usar un modo de transporte alternativo y a las opciones de reubicación de los pasajeros en el resto de vuelos existentes.

Por lo tanto, el cálculo de los concretos porcentajes de protección se realizará empleando los valores medios del factor de ocupación registrados durante la temporada alta de la compañía

RYANAIR, empleando los últimos datos anuales de tráfico aéreo disponibles para los aeropuertos españoles, correspondientes al año 2018.

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

4.1. Vuelos domésticos hacia o desde territorios no peninsulares.

Este tipo de vuelos se protegen en su totalidad, es decir, al 100% debido al carácter insustituible del modo aéreo para la movilidad de los ciudadanos 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.

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

Por experiencia previa, se estima que en torno a un 10% de los pasajeros cancelará sus reservas o modificará su intención de compra por propia iniciativa; y el 25% de los usuarios será reubicado por la propia compañía en otras fechas, o en un medio alternativo de transporte, o renunciará a su viaje. Por tanto, se debe permitir la reubicación del restante 65% de los usuarios en los vuelos protegidos.

DATOS RYANAIR (2018)			
Rutas peninsulares > 5h Vuelos internacionales	Pasajeros (1)	Asientos (2)	Factor de ocupación (3)=(1)+(2)
			(3)=(1)+(2)
Temporada alta	21.817,345	23.724.684	92%

Dado que los aviones están ocupados en un 92% en temporada alta y que se debe garantizar el transporte del 65% de los pasajeros que no encontrarían ninguna alternativa viable, sólo resta multiplicar las cifras anteriores para obtener el porcentaje de vuelos que deben establecerse como mínimos en este ámbito, que es del 60%.

--	--	--

Rutas peninsulares > 5h Vuelos internacionales	Factor de ocupación (3)=(1)+(2)	Pasajeros a reubicar (4)	Protección (3)x(4)
Temporada alta	92%	65%	60%

4.3. 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.

Para el cálculo de servicios mínimos se ha tenido en cuenta que, con los últimos datos anuales disponibles, el factor de ocupación en RYANAIR durante 2018 en

España, es del 88% y que, 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 con otra compañía no afectada por la convocatoria de huelga. 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 de otra aerolínea, o ellos mismos deberán buscar un medio alternativo de transporte. Por tanto, se debe permitir la reubicación del 40% de los usuarios restantes en los vuelos protegidos.

DATOS RYANAIR (2018)			
Rutas peninsulares < 5h	Pasajeros (1)	Asientos (2)	Factor de ocupación
Temporada alta	113.571	128.471	88%

Aplicando dichos valores, se ha determinado que el 35% de los vuelos debe ser establecido como servicio mínimo para este tipo de trayectos.

Rutas peninsulares < 5h	Factor de ocupación	Pasajeros a reubicar (4)	Protección
Temporada alta	88%	40%	35%

4.4. 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 periodo 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

.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, (...) y de las operaciones técnicas necesarias para la realización de dichos vuelos>>.

Tras los razonamientos de la resolución, en parte transcritos, se resuelve:

<<Establecer como servicios mínimos, para los días y períodos afectados legalmente por la convocatoria de huelga, para todos los trabajadores legalmente convocados a la misma en territorio español, que resulten de aplicar a diario los siguientes criterios a los servicios aéreos de transporte público operados por la empresa RYANAIR:

a) El 100% de los servicios domésticos para cada ruta con los aeropuertos de los territorios no peninsulares.

b) El 60%, redondeado por exceso, de los servicios para cada ruta con ciudades españolas peninsulares y extranjeras, cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido con un tiempo de desplazamiento igual o superior a 5 horas.

c) El 35%, redondeado por exceso, de los servicios para cada ruta con ciudades españolas peninsulares cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido con un tiempo de desplazamiento inferior a 5 horas.

d) 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 la misma.

e) 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.

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

Los vuelos a proteger como resultado de la aplicación de los criterios establecidos para los días 20,22,27 y 29 de septiembre han de ser los mismos que resulten de la aplicación de los criterios establecidos por Resolución de 27 de agosto de 2019, dictada para establecer los servicios mínimos para las mismas jornadas en relación con la convocatoria de huelga en la misma compañía que afecta a los Tripulantes de Cabina de Pasajeros (TCP).

En consecuencia, la empresa RYANAIR deberá 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>>.

SEGUNDO.- El artículo 28.2 CE proclama que “Se reconoce el derecho de huelga de los trabajadores para la defensa de sus intereses. La Ley que regule el

ejercicio de este derecho establecerá las garantías precisas para asegurar el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad”.

La doctrina constitucional y la jurisprudencia han establecido que la determinación por parte de la Administración Pública de las concretas garantías para el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad en caso de huelga está, esencialmente, condicionada:

a) Por el presupuesto de que los servicios esenciales no sean dañados o puestos en peligro por cualquier situación de huelga, siendo necesario examinar en cada caso las circunstancias concurrentes en la misma (SSTC 26/1981 de 17 de julio y 8/1992 de 16 de enero).

b) Por el respeto a los principios de acomodación constitucional, adecuación o proporcionalidad entre la protección del interés de la comunidad y la restricción impuesta al ejercicio del derecho de huelga (SSTC 51/1986 de 24 de abril, 53/1986 de 5 de mayo y 123/1990 de 2 de julio), sin que tales garantías impidan el mantenimiento de una capacidad de presión suficiente como para lograr los objetivos de la huelga frente a la empresa (STC 51/1986, de 24 de mayo) y sin que, en ningún caso, puedan "vaciar de contenido el derecho de huelga o rebasar la idea de contenido esencial" (STS de 17 de junio de 1986), debiéndose por la autoridad gubernativa, en la adopción de las medidas que garanticen el mantenimiento de los servicios esenciales, ponderar la extensión territorial y personal, la duración prevista y las demás circunstancias concurrentes en la huelga, así como las concretas necesidades del servicio y la naturaleza de los derechos o bienes constitucionalmente protegidos sobre los que aquella repercute (SSTC 26/1981 de 17 de julio, 53/1986 de 5 de mayo y 8/1992 de 16 de enero).

c) Por el principio de proporcionalidad cuantitativa, de ser factible en atención a la naturaleza del servicio, de comparación entre el número total de trabajadores en huelga y el de quienes han sido incorporados al dispositivo de atención de los servicios mínimos, incluso para justificar la posible racionalidad de porcentajes relativamente altos de los servicios a mantener (STC 51/1986 de 24 de abril y SSTC de 11 de julio de 1.980, 11 y 29 de mayo de 1987, 14 de mayo y 17 de julio de 1986, 20 de septiembre de 1993 y 15 y 16 de enero de 1996).

d) Por la exigencia de la inexcusable motivación o fundamentación de la medida adoptada por parte de la autoridad gubernativa, explicitando en el propio acto los criterios seguidos para fijar el nivel de los servicios mínimos, como medida para facilitar la posterior defensa de los afectados y el control de los Tribunales (SSTC 26/1981 de 17 de julio, 51/1986 de 24 de abril, 53/1986 de 5 de mayo, 27/1989 de 3 de febrero, 43/1990 de 15 de marzo y 8/1992 de 16 de enero), requiriéndose una especial causalización, es decir, una determinación de carácter técnico, numérica y estadística dada a conocer a los representantes de los trabajadores, ofreciéndose las oportunas explicitaciones y justificantes, tanto en la exigibilidad de las prestaciones garantizables como en la cuantificación del personal llamado a su realización (SSTS de 17 de junio, 18 de septiembre de 1986 y 9 de diciembre de

1986, 24 de junio de 1994, 16 de enero de 1995 y 15 y 29 de enero y 18 de noviembre de 1996).

e) Por los requisitos constitucionalmente exigibles de neutralidad e imparcialidad que han de presidir la determinación de las actividades que deben ser mantenidas en caso de huelga, debiendo siempre, la decisión adoptada, provenir inequívocamente de la autoridad gubernativa asegurándose así que dicha decisión responda no a los intereses empresariales, sino a la necesidad de preservar los servicios esenciales para la comunidad (SSTC 26/1981 de 17 de julio, 53/1986 de 5 de mayo, 27/1989 de 3 de febrero y 8/1992 de 16 de enero).

La consecuencia del incumplimiento, entre otras, de tales esenciales presupuestos por parte de la autoridad gubernativa determina la nulidad del acto administrativo de establecimiento de los servicios mínimos, como se ha venido efectuando reiteradamente por la jurisprudencia (SSTC 51/1986 de 24 de abril, 53/1986 de 5 de marzo y 8/1992 de 16 de enero, y STS de 2 de noviembre de 1990, e incluso la afirmada posibilidad de que "la jurisdicción contencioso-administrativa, cuando lo juzgue necesario, condene a la Administración a resarcir los daños que una antijurídica fijación de servicios mínimos haya podido ocasionar" -voto particular a STC 123/1990 de 2 de julio- aún cuestionándose la legitimación para reclamarlos al haberse afirmado, en ocasiones, que constituye un derecho subjetivo de los interesados que debe ser solicitado por éstos y no por la entidad sindical (STS de 29 de enero de 1996).

En esta línea de razonamiento, el Tribunal Constitucional ha establecido una reiterada doctrina sobre el concepto de "servicios esenciales" que puede sintetizarse en los siguientes términos: "De acuerdo con una primera idea, `servicios esenciales` son aquellas actividades industriales y mercantiles de las que derivan prestaciones vitales o necesarias para la vida en comunidad. De acuerdo con una segunda acepción, un servicio no es esencial tanto por la actividad que despliega como por el resultado que con dicha actividad se pretende. Para que un servicio sea esencial deben ser esenciales los bienes e intereses satisfechos. Como bienes e intereses esenciales hay que considerar los derechos fundamentales, las libertades públicas y los bienes constitucionalmente protegidos. La decisión ha de adoptarse teniendo en cuenta la extensión de la huelga, la duración prevista y la proporción de los sacrificios impuestos a los huelguistas y a los usuarios de los servicios" (STC 26/1981 de 17 de julio).

Todo ello, conforme ha recogido esta Sala en otras ocasiones, como el caso de la sentencia dictada en el procedimiento DF 10/2017, sentencia de fecha 29 de junio de 2018.

TERCERO.- Sentado el tratamiento jurisprudencial básico sobre la materia objeto de examen, habrá de abordarse la cuestión relativa a la adecuada motivación de la Resolución combatida según la jurisprudencia establecida por nuestro Alto Tribunal. Conviene anticipar que esta Sala y Sección ha dictado sentencia en anteriores procedimientos, respecto de similares procesos de huelga de RYANAIR.

Así, en el procedimiento DF 8/18, interpuesto por USO frente a resolución del Ministerio de Fomento sobre servicios mínimos a mantener -entre otras- en RYANAIR, durante la huelga convocada en julio de 2018, ha recaído sentencia de fecha 18 de noviembre de 2019. Dicha sentencia estima, en lo que ahora interesa, el recurso interpuesto.

En el procedimiento DF 8/19, interpuesto Confederación Intersindical Galega (CIG), sobre servicios mínimos a mantener en el aeropuerto de Santiago de Compostela los días 12, 20 y 27 de septiembre de 2019, durante seis horas cada jornada, ha recaído sentencia de fecha 6 de julio de 2020. Dicha sentencia estima, en lo que ahora interesa, el recurso interpuesto.

En el procedimiento DF 9/19, interpuesto por SITCPLA, sobre servicios mínimos a mantener -entre otras- en RYANAIR, durante la huelga convocada durante diversos días de septiembre de 2019, ha recaído sentencia de fecha 2 de marzo de 2020. Dicha sentencia estima el recurso interpuesto. En este procedimiento, los servicios mínimos coinciden con exactitud a los que fija la resolución que ahora examinamos.

Como hemos reiterado en asunto similares, con cita de la Sentencia del Tribunal Constitucional de 16 de enero de 1992, se precisa que al concretar lo que sean servicios esenciales, por referencia a los que tienen por objeto la satisfacción de los derechos fundamentales, las libertades públicas y los bienes constitucionalmente protegidos, dicha esencialidad sólo será en aquellos casos en que la satisfacción de los mencionados intereses afectados exija el mantenimiento del servicio, y en la medida y con la intensidad en que efectivamente lo exija, puesto que los servicios esenciales no son dañados o puestos en peligro por cualquier situación de huelga, siendo necesario examinar en cada caso las circunstancias concurrentes en la misma.

Por otra parte, la Sentencia de 6 de junio de 1998, exige, respecto de la fijación de los servicios mínimos, la expresión de los criterios objetivos en función de los cuales se procede a fijar estos servicios mínimos, puesto que la causalización o motivación de los servicios esenciales y de los servicios mínimos en cuanto que éstos implican límites al ejercicio de un derecho fundamental, se hace precisa, debiendo referirse la motivación a los niveles conceptuales de servicios esenciales, de servicios mínimos y de efectivos personales precisos para el desempeño de estos últimos, ofreciendo una fundamentación razonada.

En todo caso, debemos señalar que el deber de motivación de la resolución que restringe el ejercicio del derecho fundamental y el carácter de las obligaciones impuestas, se encuentran estrechamente relacionados. Por una parte, es a los poderes públicos a quienes corresponde determinar, al adoptar la medida restrictiva del derecho fundamental, su adecuación al fin constitucionalmente legítimo, el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad, así como su alcance y su contenido, a fin de no comprometer el ejercicio del derecho más allá de lo estrictamente necesario para preservar otros bienes y derechos constitucionales,

que entran en conflicto con el legítimo ejercicio del derecho de huelga. Por otra, la fiscalización de la proporcionalidad y razonabilidad de la restricción sólo es posible si la decisión de imponer el mantenimiento de los servicios esenciales para la comunidad se encuentra suficientemente motivada.

Pues bien, tal y como decíamos en la última sentencia que nos sirve de antecedente -la dictada en el procedimiento DF 9/19-, en cuanto al establecimiento del 35% y del 60%, redondeado por exceso, de los servicios de transporte de pasajeros de la compañía para cada ruta con ciudades españolas peninsulares (y *extranjeras*) cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido con un tiempo de desplazamiento inferior o superior a 5 horas, respectivamente, se justifica en la resolución el establecimiento de esos porcentajes, tomando en consideración las cifras consignadas, pero de manera genérica, sin tener en cuenta que la huelga afectaba a distintos centros de trabajo -aeropuertos de Madrid, Málaga, Las Palmas de Gran Canaria, Barcelona, Alicante, Sevilla, Tenerife Sur, Palma de Mallorca, Valencia, Gerona, Santiago de Compostela, Ibiza y Lanzarote- de manera que los criterios tenidos en cuenta pueden ajustarse y ser adecuados para el personal de unos centros y no para otros.

De manera que la amplia motivación de la resolución hace referencia a consideraciones generales y especifica los criterios tenidos en cuenta, pero sin especificar las razones por las que la aplicación de esos criterios lleva a esa fijación de servicios mínimos con carácter general.

En cuanto a las operaciones técnicas de posicionamiento y otras, no contiene una concreta determinación de los servicios mínimos a prestar.

Se impone a las compañías afectadas la adopción de 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”.

La Administración omite fijar la plantilla que habría de atender la prestación de los servicios mínimos, dejando esa determinación en manos de la propia empresa. Y ello sin la debida justificación de los servicios mínimos que habrían de establecerse con arreglo a los criterios que se recogen en la resolución, sin referencia a las específicas circunstancias del servicio a prestar, tanto en su contenido como en las zonas o elementos a los que alcanza la convocatoria de huelga.

La resolución contiene una motivación más formal que material, por las razones que exponen. Sin embargo, respecto a la determinación de los concretos servicios mínimos a prestar y su cuantificación, en la resolución no se expresa el proceso de valoración realizado que justifique que el personal mínimo necesario para garantizar los servicios en condiciones de seguridad adecuadas, durante la huelga convocada, haya de ser el 100% de los servicios domésticos para cada ruta con los aeropuertos de los territorios no peninsulares, el 35% de los servicios para cada ruta entre ciudades españolas peninsulares cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido con un tiempo de desplazamiento inferior a 5 horas, o el 60%

de los servicios para cada ruta entre ciudades españolas peninsulares cuyo medio alternativo de transporte público signifique un recorrido con un tiempo de desplazamiento igual o superior a 5 horas y cada ruta con ciudades extranjeras.

Tal como se expone en la STS de 16 de enero de 2018:

“De esta manera debemos confirmar el vicio de falta de motivación que la sentencia impugnada aprecia para llegar a afirmar la efectiva vulneración del derecho fundamental invocado –derecho de huelga- pues sin esos criterios de determinación del nivel de los servicios no es posible valorar su suficiencia ni la proporcionalidad entre el sacrificio del derecho de huelga que se impone a los convocantes y los derechos e intereses que resulten afectados por ella. Es evidente que esa ponderación exige del órgano administrativo competente la correspondiente individualización y la inclusión en su decisión de un razonamiento suficiente sobre la necesidad del concreto porcentaje de servicios mínimos que ha de establecerse para garantizar la protección del correspondiente servicio esencial para la comunidad. Y esa es, cabalmente, la doctrina que aplica la Sala de instancia al analizar la legalidad de la resolución administrativa.”

En consecuencia, tal como denuncia la parte recurrente, no se precisan los criterios objetivos en función de los cuales se fijan los servicios mínimos, adoleciendo la resolución de la necesaria motivación que es exigible, al tratarse de la limitación de un derecho fundamental.

CUARTO.- En virtud de las previsiones del artículo 139 LRJCA, procede imponer las costas a la Administración demandada.

VISTOS los preceptos citados y demás de general y pertinente aplicación,

FALLAMOS

PRIMERO.- Estimar el recurso contencioso administrativo promovido por el Procurador de los Tribunales **D. Jacobo García García**, en nombre y representación de **SINDICATO ESPAÑOL DE PILOTOS DE LINEAS AEREAS (SEPLA)**, frente a resolución del Secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, de 17 de septiembre de 2019, sobre fijación de servicios mínimos, la cual anulamos.

SEGUNDO.- Imponer las costas a la Administración demandada.

Así por esta nuestra sentencia, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.

La presente sentencia es susceptible de recurso de casación, que deberá prepararse ante esta Sala en el plazo de 30 días contados desde el siguiente al de su notificación; en el escrito de preparación del recurso deberá acreditarse el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 89.2 de la Ley de la Jurisdicción, justificando el interés casacional objetivo que presenta.

Mensaje LexNET - Notificación

Fecha Generación: 14/12/2021 15:14

Mensaje

IdLexNet	202110456194284
Asunto	Comunicación del Acontecimiento 50: SENTENCIA 00621/2021 Est.Resol:Publicada
Remitente	Órgano AUD.NACIONAL CONTENCIOSO ADMTYO_SECCION 8 de Madrid, Madrid [2807923008] Tipo de órgano A.N. SALA DE LO CONTENCIOSO Oficina de registro OF. REGISTRO Y REPARTO AUD.NACIONAL SALA CONTENCIOSO/ADMTYO. [2807923000]
Destinatarios	GARCIA GARCIA, JACOBO [1759] Colegio de Procuradores Ilustre Colegio de Procuradores de Madrid CAMILO TISCORDIO, MARIA DEL CARMEN [2646] Colegio de Procuradores Ilustre Colegio de Procuradores de Madrid
Fecha-hora envío	14/12/2021 13:48:13
Documentos	280792330001502305062021. pdf(Principal) Descripción: SENTENCIA 00621/2021 Est.Resol:Publicada Hash del Documento: 04d6c35ba629aff6d56e4de8c8ca1b24ecad5329bab7d8a92c792f24728b7824
Datos del mensaje	Procedimiento destino PROCEDIMIENTO ORDINARIO Nº 0001944/2019 Detalle de acontecimiento SENTENCIA_00621/2021 Est.Resol:Publicada NIG 2807923320190013960

Historia del mensaje

Fecha-hora	Emisor de acción	Acción	Destinatario de acción
14/12/2021 15:14:53	GARCIA GARCIA, JACOBO [1759]	Ilustre Colegio de Procuradores de Madrid	LO RECOGE
14/12/2021 13:55:18	Ilustre Colegio de Procuradores de Madrid (Madrid)	Ilustre Colegio de Procuradores de Madrid (Madrid)	LO REPORTE A

(*) Todas las horas referidas por LexNET son de ámbito Peninsular.