



RESOLUCIÓN, DE 8 DE MARZO DE 2012, DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA, PARA LA ELABORACIÓN, DESARROLLO Y APROBACIÓN DE LOS PLANES DE CONTINGENCIA

Con fecha 16 de marzo de 2006 la Dirección General de Aviación Civil publicó la Resolución número 431010-2 sobre la elaboración, desarrollo y aprobación de los planes de contingencia para los servicios de tránsito aéreo. Desde dicha fecha han tenido lugar una serie de acontecimientos que a continuación se describen, que hacen necesario actualizar el contenido de dicha Resolución.

Publicación el 18 de octubre de 2011 en el Diario Oficial de la Unión Europea del REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) Nº 1035/2011 DE LA COMISIÓN de 17 de octubre de 2011, en cuyo Anexo 1, requisitos generales para la prestación de servicios de navegación aérea, se establece en su punto 8.2, que los proveedores de servicios de navegación aérea implantarán planes de contingencia para todos los servicios de navegación aérea que presten en caso de sucesos que supongan un deterioro significativo o una interrupción de sus operaciones.

Adopción el 18 de noviembre de 2010 de la Enmienda 47-B del Anexo 11 de OACI. En dicha Enmienda se recoge, en el Capítulo 2, punto 2.30, que las autoridades de los servicios de tránsito aéreo elaborarán y promulgarán planes de contingencia para su ejecución en el caso de interrupción o posible interrupción de los servicios de tránsito aéreo y los servicios de apoyo correspondientes en el espacio aéreo en el que tienen responsabilidad de proporcionar dichos servicios.

Publicación el 6 de Abril de 2009 de la edición 2.0 del material guía de Eurocontrol para la elaboración e implementación de Planes Contingencia para los servicios de navegación aérea. A este respecto cabe mencionar el Real Decreto 931/2010, de 23 de julio, por el que se regula el procedimiento de certificación de proveedores civiles de servicios de navegación aérea y su control normativo, en cuyo artículo 9, letra c) indica que La Agencia Estatal de Seguridad Aérea considerará como medios aceptables para acreditar el cumplimiento de los requisitos exigidos para obtener, renovar o modificar el certificado, la demostración documental de cumplimiento con el material guía de Eurocontrol.

Adicionalmente, se considera necesario modificar la Resolución 431010-2 para incorporar consideraciones específicas para los proveedores de comunicaciones, navegación, vigilancia y de servicios de información aeronáutica.



Las competencias de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, están establecidas en el REAL DECRETO 184/2008, de 8 de febrero, entre las que se encuentran en base al Artículo 4 de la citada norma las siguientes:

1. La Agencia dictará las normas internas necesarias para el cumplimiento de sus competencias, que podrán adoptar la forma de:

c) Resoluciones, instrucciones, y protocolos de actuación del Director de la Agencia.

En base a lo anteriormente establecido, y teniendo en cuenta la necesidad de establecer planes de contingencia para todos aquellos proveedores civiles de servicios de navegación aérea que presten sus servicios en territorio español o en espacio aéreo delegado en virtud de acuerdos internacionales, RESUELVO:

1.- Los proveedores de servicios de navegación aérea deberán contar con un procedimiento interno para la elaboración, implantación y aprobación de planes de contingencia relativos a los servicios que presten.

2.- Para su elaboración deberán tener en cuenta la documentación de referencia de OACI y de Eurocontrol existente (“EUROCONTROL Guidelines for Contingency Planning of Air Navigation Services”). El procedimiento deberá incorporar quién es el responsable dentro de la organización del proveedor de servicios de aprobar dichos planes así como los mecanismos para su puesta en vigor, actualización y publicación.

3.- En el caso de proveedores de servicios de navegación aérea que presten más de un servicio, éstos podrán incluir en un único documento las disposiciones para los planes de contingencia relativos a cada uno de los servicios que presten. En particular en el caso de proveedores de servicios ATS que también presten servicios CNS y/o AIS los Planes de contingencia deberían contemplar el conjunto de normas y procedimientos a seguir para afrontar una situación de contingencia considerando toda la cadena de la prestación del servicio de navegación aérea.

4.- Una situación de contingencia es una situación temporal e inesperada, que ocurre ocasionalmente, y que produce una discontinuidad severa en los servicios prestados.

Para que los efectos de una situación de contingencia produzcan el mínimo impacto sobre los usuarios en términos de seguridad, economía y eficiencia, se requiere el desarrollo de un conjunto de acciones, perfectamente definidas en los procedimientos a seguir, las cuales se publicarán adecuadamente, para conocimiento general de usuarios y prestadores de los servicios.

Por tanto, un Plan de Contingencia es el conjunto de normas y procedimientos a seguir para afrontar una situación de contingencia. Su activación será temporal, encontrándose activo mientras prevalezca la causa que motiva la contingencia.



5.- Los proveedores de servicios de navegación aérea deberán adoptar las medidas necesarias para que se dé aviso, tan pronto como sea posible, de la aplicación de las medidas de contingencia a los usuarios de dichos servicios, así como al resto de proveedores de servicios de navegación que pudieran verse afectados de acuerdo con los contactos formales realizados con todos aquellos interlocutores que pueden influir directamente en la seguridad de sus servicios (RTO 1035/2011, Anexo I, punto 3.1). Adicionalmente se avisará y se darán las oportunas indicaciones a la Unidad Central de Gestión de Afluencia CFMU.

En particular deberán notificar a las dependencias ATS adyacentes, los Planes de Contingencia elaborados y la fecha a partir de la cual dichos planes entrarán en vigor. Igualmente se actualizarán, caso de ser preciso, las distintas Cartas de Acuerdo Internacionales que puedan estar actualmente en vigor.

6.- La parte de los planes de contingencia que sea necesaria para el conocimiento por parte de los usuarios de los servicios deberá publicarse en el AIP.

Para ello el responsable dentro de la organización del proveedor de servicios de navegación aérea de aprobar dichos planes deberá remitir al proveedor de servicios de información aeronáutica copia de la parte del Plan de Contingencia a publicar, solicitando su publicación, junto con el escrito de aprobación del mismo.

Asimismo se deberá publicar mediante NOTAM lo antes posible la aplicación de las medidas de contingencia y su cese.

7.- La supervisión del cumplimiento con el requisito anteriormente expuesto se hará dentro de los trabajos de supervisión en relación con la certificación inicial de los proveedores de servicio de navegación aérea frente a los requisitos establecidos en el Reglamento de Requisitos Comunes (RTO 1035/2011) y posteriormente mediante los trabajos de supervisión continuada de acuerdo con lo dispuesto en el REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 1034/2011 DE LA COMISIÓN de 17 de octubre de 2011 relativo a la supervisión de la seguridad en la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea.

Para ello los proveedores de servicios de navegación aérea deberán guardar registro de las aprobaciones emitidas de acuerdo su procedimiento interno para la elaboración de planes de contingencia, junto con copia de dichos planes, así como con los registros que demuestren que se han llevado a cabo las tareas relacionadas con la publicación de los planes en el AIP, debiendo tener esta información disponible por si fuera solicitada por parte de los equipos auditores de AESA, todo ello sin perjuicio de lo expuesto en el primer párrafo.

De igual modo, la documentación relativa a los contactos formales mantenidos entre el proveedor de servicios de tránsito aéreo y los proveedores de servicios de comunicación, navegación o vigilancia y el resto de interlocutores que



pueden afectar a la seguridad durante la elaboración, promulgación o puesta en práctica de los planes de contingencia deberá estar disponible por si fuera solicitada por parte de los equipos auditores de AESA.

Disposición Derogatoria, queda sin efecto la Resolución 431010-2 de la Dirección General de Aviación Civil sobre la elaboración, desarrollo y aprobación de los planes de contingencia para los servicios de tránsito aéreo.

Madrid, a 8 de marzo de 2012

LA DIRECTORA DE LA AGENCIA ESTATAL DE SEGURIDAD AÉREA

(Firmado en el original)

Isabel Maestre Moreno



ANEXO I: CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS EN RELACION CON LOS PLANES DE CONTINGENCIA ATS

A la hora de desarrollar un Plan de Contingencia ATS se deberán tener presentes los textos de orientación relativos a la elaboración, promulgación y ejecución de los planes de contingencia que figuran en el Adjunto C al que hace referencia el punto 2.30 del Anexo 11 de OACI.

Otro material relevante son el Manual de planificación de servicios de tránsito aéreo de la OACI, Doc 9426, y la Guía para la aplicación de planes de contingencia ATS de Eurocontrol.

A. 1. Criterios básicos de los planes de contingencia ATS

Los planes de contingencia ATS se fundamentarán en criterios estrictamente operativos y con capacidad de ser modificados según dictamine la experiencia y los avances tecnológicos. Su método, estructura y aplicación serán universales y se basarán en los efectos que cualquier situación impredecible pueda causar en el Sistema de Navegación Aérea.

A.2 Objetivos y Fases de los Planes de Contingencia ATS

El objetivo de un plan de contingencia ATS es proporcionar un servicio ATS adecuado, que asegure los niveles de seguridad habituales, y compatible con la situación de contingencia, en tanto no se encuentren disponibles el personal y los elementos que habitualmente conforman el sistema, independientemente de la causa que origine dicha interrupción. Los propósitos de dichos planes son:

A.2.1. Garantizar la inmediata seguridad de las aeronaves afectadas por la contingencia.

A.2.2. Salvaguardar la integridad física del personal ATS que pudiera verse afectado por una situación de contingencia.

A.2.3. Mantener un nivel de servicio aceptable para los usuarios compatible con las condiciones de contingencia.

A.2.4. Restaurar el servicio normal de manera ordenada sin menoscabo de la seguridad y el orden del tránsito tan pronto como sea posible.

Los objetivos de los planes de contingencia se alcanzarán, de forma metódica, siguiendo las siguientes fases:

- Fase 1: Acciones inmediatas o a corto plazo, que deben cubrir los objetivos A.2.1. y A.2.2.
- Fase 2: Acciones a medio y largo plazo, con las que se deben alcanzar los objetivos A.2.3.
- Fase 3: Acciones de finalización, cuyo objetivo es restablecer el servicio tan pronto como ello sea posible.



A. 3. Tipos de Contingencia

En función de los recursos ATS remanentes que se mantengan tras producirse una situación de contingencia, éstas se clasifican en:

- **Contingencia tipo A:** inoperatividad total de la dependencia que presta los servicios de tránsito aéreo.
- **Contingencia tipo B:** la dependencia que presta los servicios de tránsito aéreo cuenta con capacidad suficiente para mantener comunicaciones tierra-aire y tierra-tierra.
- **Contingencia tipo C:** la dependencia que presta los servicios de tránsito aéreo, además de contar con comunicaciones tierra-aire hasta el mínimo especificado en la contingencia tipo B, dispone de datos radar.

A.4. Características de los Planes de Contingencia ATS

La aplicación del plan de contingencia implica definir una serie de elementos que lo caracterizan, que son:

1. Procedimientos de gestión:

Conjunto de acciones a realizar por el personal ATS y no ATS que permitan iniciar, desplegar y cancelar ordenadamente las medidas de contingencia.

2. Escenario operativo:

Espacio aéreo sobre el que se aplican las medidas de contingencia. Este espacio aéreo será diferente en cada fase, excepto cuando las contingencias sean de TWR. Así pues, el escenario operativo será:

- En la fase 1 (acciones inmediatas), todo el espacio aéreo de responsabilidad de la dependencia ATS que sufre la contingencia.
- En las fases 2 y 3 (acciones a medio-largo plazo y finalización), aquella parte del espacio aéreo que será utilizada mientras dure la situación de contingencia, y donde se seguirá prestando un servicio mínimo compatible con la situación.

Durante las fases 2 y 3, el escenario operativo se articula en sectores operativos de contingencia sobre los que se define la red de rutas de contingencia y la capacidad de cada sector mientras prevalezca la situación de contingencia.

3. Procedimientos operativos:

Es el conjunto de normas y procedimientos ATC específicos a aplicar en situación de contingencia sobre el escenario operativo previamente definido.



4. Medios técnicos mínimos:

Son aquellos con los que se deberá contar para resolver con éxito los objetivos planteados en cada una de las fases.

Los medios técnicos mínimos disponibles determinarán la aplicación de uno u otro tipo de contingencia:

- Contingencias tipo A:

ACC/TACC

Emplazamiento de contingencia próximo a la dependencia ATS afectada que cuente con comunicaciones T/A, enlaces telefónicos y disponga de datos radar, al menos hasta un límite estricto previamente establecido.

Oficinas de APP. (Aquellas designadas como elementos críticos del Sistema de Navegación Aérea).

Emplazamiento de contingencia, próximo a la dependencia afectada que cuente con comunicaciones T/A, enlaces telefónicos y disponga de datos radar, al menos hasta un límite estricto previamente establecido.

TWR y TWR/APP. (Aquellas designadas como elementos críticos del Sistema de Navegación Aérea).

Emplazamiento de contingencia, próximo a la dependencia ATS afectada que cuente con comunicaciones T/A y enlaces telefónicos.

- Contingencias tipo B: medios técnicos mínimos para mantener comunicaciones T/A y enlaces telefónicos de contingencia con otras dependencias ATS colaterales.
- Contingencias tipo C: equipo mínimo indicado en las contingencias tipo B y capacidad para disponer de datos radar.

Aquellos sectores operativos de contingencia, así como las rutas ATS, frecuencias, canales telefónicos y emplazamientos radar que se habiliten en situación de contingencia estarán indicados en el AIP-España en la columna "Observaciones" de la página correspondiente.

A.5 COORDINACIÓN CIVIL-MILITAR

La coordinación civil - militar se establecerá a nivel táctico en los respectivos ACCs entre el jefe de sala y el correspondiente jefe de la ECAO.

Se actualizarán, caso de ser necesario, las distintas Cartas Operacionales ATS a las que pudiera afectar el plan.



ANEXO I: CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS EN RELACION CON LOS PLANES DE CONTINGENCIA AIS

A la hora de desarrollar un Plan de Contingencia AIS se deberán tener presentes los textos de orientación relativos a la elaboración, promulgación y ejecución de los planes de contingencia que figuran en el Adjunto C al que hace referencia el punto 2.30 del Anexo 11 de OACI.

Otro material relevante son Anexo 15 de OACI, Reglamento de Ejecución 1035/2011 y la Guía para la los planes de contingencia de los servicios de navegación aérea de Eurocontrol.

A. 1. Criterios básicos de los planes de contingencia AIS

Los planes de contingencia AIS se fundamentarán en criterios estrictamente operativos y con capacidad de ser modificados según dictamine la experiencia y los avances tecnológicos. Su método estructura y aplicación serán universales y se basarán en los efectos que cualquier situación impredecible pueda causar en el Sistema de Navegación Aérea.

Así el Proveedor AIS debe asegurar que se distribuya la información aeronáutica necesaria para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

A.2 Objetivos y Fases de los Planes de Contingencia AIS

Una situación de contingencia para el proveedor de servicios de información aeronáutica es una situación temporal e inesperada, o que aún siendo esperada, ocurre ocasionalmente y que produce una discontinuidad severa en los servicios que presta dicho proveedor.

Para que los efectos de una situación de contingencia produzcan el mínimo impacto posible sobre los usuarios en términos de seguridad, economía y eficiencia, se requiere el desarrollo de un conjunto de acciones, perfectamente definidas en los aspectos procedimentales para conocimiento general del personal técnico y operativo involucrado en el servicio en cuestión. El conjunto de estas acciones define el Plan de Contingencia un proveedor de servicios de información aeronáutica, englobando todas aquellas medidas técnicas, humanas y organizativas necesarias.

Los propósitos del Plan de Contingencia son:

- 1.- Asegurar la inmediata seguridad de las aeronaves afectadas por la contingencia.
- 2.- Salvaguardar la integridad física del personal AIS que pudiera verse afectado por una situación de contingencia.
- 3.- Mantener un nivel de servicio aceptable para los usuarios compatible con las condiciones de contingencia.
- 4.- Restaurar el servicio normal de manera ordenada sin menoscabo de la seguridad y el orden del tránsito tan pronto como sea posible.



Los objetivos de los planes de contingencia se alcanzarán, de forma metódica, siguiendo las siguientes fases:

- Acciones inmediatas o a corto plazo, que deben cubrir los objetivos 1 y 2, anteriormente mencionados.
- Acciones a medio y largo plazo, con las que se deben alcanzar el objetivo 3, anteriormente mencionado.
- Acciones de finalización, cuyo objetivo es restablecer el servicio tan pronto como sea posible.

El Plan de Contingencia AIS ha de ser distribuido entre aquellas dependencias involucradas en el mismo para conocimiento de todos los responsables en los procesos a seguir. Éste es el conjunto de normas y procedimientos a seguir para afrontar una situación de contingencia, siendo su activación temporal y permaneciendo activo mientras prevalezca la causa que motivó el estado de contingencia. Así, para la activación del Plan de Contingencia deberán producirse una sucesión de eventos y factores críticos en los medios técnicos y/o procedimientos operativos que dan lugar a la inoperatividad de los distintos servicios que se presta el AIS, siendo la Oficina Internacional NOTAM y/o información NOTAM, la parte más crítica del AIS, debido a que la única información que por su carácter, ya sea por ser impredecible o temporal, necesita tener personal disponible las 24 horas y ser difundido en el menor intervalo de tiempo posible; ésta es la información NOTAM correspondiente a la Oficina NOTAM Internacional (Oficina NOF).

Para cada circunstancia, el Plan de Contingencia, en función del motivo de activación (CAUSA) y de su impacto en el servicio (EFECTO), tendrá contenidos y procedimientos específicos. Los procedimientos serán claros y concisos, evitando improvisaciones no deseadas por parte de los operadores involucrados.

A. 3. Tipos de Contingencia

En función de las situaciones y tiempo de resolución estimado, se puede hacer una clasificación de tipos, aunque podría ser utilizando otros criterios de clasificación.

A.4. Características de los Planes de Contingencia AIS

La aplicación del plan de contingencia implica definir una serie de elementos que lo caracterizan, que son:

1. Procedimientos de gestión:
Conjunto de acciones a realizar por el personal que permitan iniciar, desplegar y cancelar ordenadamente las medidas de contingencia.
2. Procedimientos operativos:
Es el conjunto de normas y procedimientos específicos a aplicar en situación de contingencia en el ámbito de los servicios AIS, y en especial al servicio NOF.
3. Medios Técnicos Requeridos:



Son aquellos con los que se deberá contar para resolver con éxito los objetivos planteados en cada una de las fases.

A.5 Notificación de la Situación de Contingencia

Para aquellos servicios críticos, será fundamental notificar cualquier situación de contingencia a todo el personal afectado e implicado, indicando la consecución de procedimientos a seguir, así como la duración estimada, las medidas alternativas adoptadas e informar de la finalización de la contingencia una vez sean subsanados los problemas que la originaron. Es por ellos que se debe tener identificado las direcciones afectadas, como pueden ser dependencias relacionadas, colaterales, etc.

Se presentarán los teléfonos de emergencia en caso de corte de suministro de energía eléctrica prolongado (+ de 30min).

A.6 Consulta a los Usuarios del Espacio Aéreo

En cuanto a como cumplir con, "la consulta a los usuarios del espacio aéreo sobre planes de contingencia", como requisito apuntado en el anexo 11 de OACI, punto 2.30, se deberá describir como se le dará cumplimiento.

A.7 Casos de Huelga

Se regulará por la normativa vigente.



ANEXO III: CONSIDERACIONES ESPECÍFICAS EN RELACION CON LOS PLANES DE CONTINGENCIA CNS

A la hora de desarrollar un Plan de Contingencia CNS se deberán tener presentes los textos de orientación relativos a la elaboración, promulgación y ejecución de los planes de contingencia que figuran en el Adjunto C al que hace referencia el punto 2.30 del Anexo 11 de OACI.

Otro material relevante son Anexo 15 de OACI, Reglamento de Ejecución 1035/2011 y la Guía para la planes de contingencia de los servicios de navegación aérea de Eurocontrol.

A. 1. Criterios básicos de los planes de contingencia CNS

Los planes de contingencia CNS se fundamentarán principalmente en criterios técnicos y con capacidad de ser modificados según dictamine la experiencia y los avances tecnológicos. Su método estructura y aplicación serán universales y se basarán en los efectos que cualquier situación impredecible pueda causar en la provisión de los servicios de comunicaciones, navegación o vigilancia .

Así el Proveedor CNS debe asegurar que se proporcionen los servicios de comunicaciones, navegación o vigilancia necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea.

A.2 Objetivos y Fases de los Planes de Contingencia CNS

Una situación de contingencia para el proveedor de servicios de comunicaciones, navegación o vigilancia es una situación temporal e inesperada, o que aún siendo esperada, ocurre ocasionalmente y que produce una discontinuidad severa en los servicios que presta dicho proveedor.

Para que los efectos de una situación de contingencia produzcan el mínimo impacto posible sobre los usuarios en términos de seguridad, economía y eficiencia, se requiere el desarrollo de un conjunto de acciones, perfectamente definidas en los aspectos procedimentales para conocimiento general del personal técnico y operativo involucrado en el servicio en cuestión. El conjunto de estas acciones define el Plan de Contingencia de un proveedor de servicios de comunicaciones, navegación o vigilancia, englobando todas aquellas medidas técnicas, humanas y organizativas necesarias.

Los propósitos del Plan de Contingencia son:

- 1.- Asegurar la inmediata seguridad de las aeronaves afectadas por la contingencia.
- 2.- Salvaguardar la integridad física del personal del proveedor de servicios de comunicaciones, navegación o vigilancia que pudiera verse afectado por una situación de contingencia.
- 3.- Mantener un nivel de servicio aceptable para los usuarios compatible con las condiciones de contingencia.
- 4.- Restaurar el servicio normal de manera ordenada sin menoscabo de la seguridad y el orden del tránsito tan pronto como sea posible.

Los objetivos de los planes de contingencia se alcanzarán, de forma metódica, siguiendo las siguientes fases:



- Acciones inmediatas o a corto plazo, que deben cubrir los objetivos 1 y 2, anteriormente mencionados.
- Acciones a medio y largo plazo, con las que se deben alcanzar el objetivo 3, anteriormente mencionado.
- Acciones de finalización, cuyo objetivo es restablecer el servicio tan pronto como sea posible.

El Plan de Contingencia CNS deberá ser elaborado en coordinación con el proveedor de servicios de navegación aérea ATS, de conformidad a lo recogido en el Anexo 5.1 de la presente guía y ha de ser distribuido entre aquellas dependencias involucradas en el mismo para conocimiento de todos los responsables en los procesos a seguir. Éste es el conjunto de normas y procedimientos a seguir para afrontar una situación de contingencia, siendo su activación temporal y permaneciendo activo mientras prevalezca la causa que motivó el estado de contingencia. Así, para la activación del Plan de Contingencia deberán producirse una sucesión de eventos y factores críticos en los medios técnicos y/o procedimientos operativos que dan lugar a la inoperatividad de los distintos servicios que se presta el proveedor CNS.

Para cada circunstancia, el Plan de Contingencia, en función del motivo de activación (CAUSA) y de su impacto en el servicio (EFECTO), tendrá contenidos y procedimientos específicos. Los procedimientos serán claros y concisos, evitando improvisaciones no deseadas por parte de los operadores involucrados.

A. 3. Tipos de Contingencia

En función de las situaciones y tiempo de resolución estimado, se puede hacer una clasificación de tipos, aunque podría ser utilizando otros criterios de clasificación.

A.4. Características de los Planes de Contingencia CNS

La aplicación del plan de contingencia implica definir una serie de elementos que lo caracterizan, que son:

1. Procedimientos de gestión:
Conjunto de acciones a realizar por el personal que permitan iniciar, desplegar y cancelar ordenadamente las medidas de contingencia.
2. Procedimientos operativos:
Es el conjunto de normas y procedimientos específicos a aplicar en situación de contingencia en el ámbito de los servicios CNS. Deberá tenerse en cuenta la afección de dicha situación de contingencia a la provisión de los servicios de navegación aérea ATS.
3. Medios Técnicos Requeridos:
Son aquellos con los que se deberá contar para resolver con éxito los objetivos planteados en cada una de las fases.



A.5 Notificación de la Situación de Contingencia

Será fundamental notificar cualquier situación de contingencia al proveedor de servicios de navegación aérea ATS y a todo el personal afectado e implicado, indicando la consecución de procedimientos a seguir, así como la duración estimada, las medidas alternativas adoptadas e informar de la finalización de la contingencia una vez sean subsanados los problemas que la originaron.

A.6 Casos de Huelga

Se regulará por la normativa vigente.