

GESTIÓN DE LA CRISIS: INDICE

➤1.- Diagrama del Proceso de Crisis

➤2.- Medidas Previas

- Gabinetes de Crisis.
- Plan de Comunicación .
- Acciones de Información

➤3.- Escenarios de Crisis

- *Análisis de la situación del Colectivo*
- *Análisis de los Escenarios: caso de la FAA*
- Huelga legal
- Huelga de "celo"
- Situación de Contingencia: Acciones Operativas

➤4.- Medidas Regulatorias / Supervisoras

- Plan Especial de Navegación Aérea

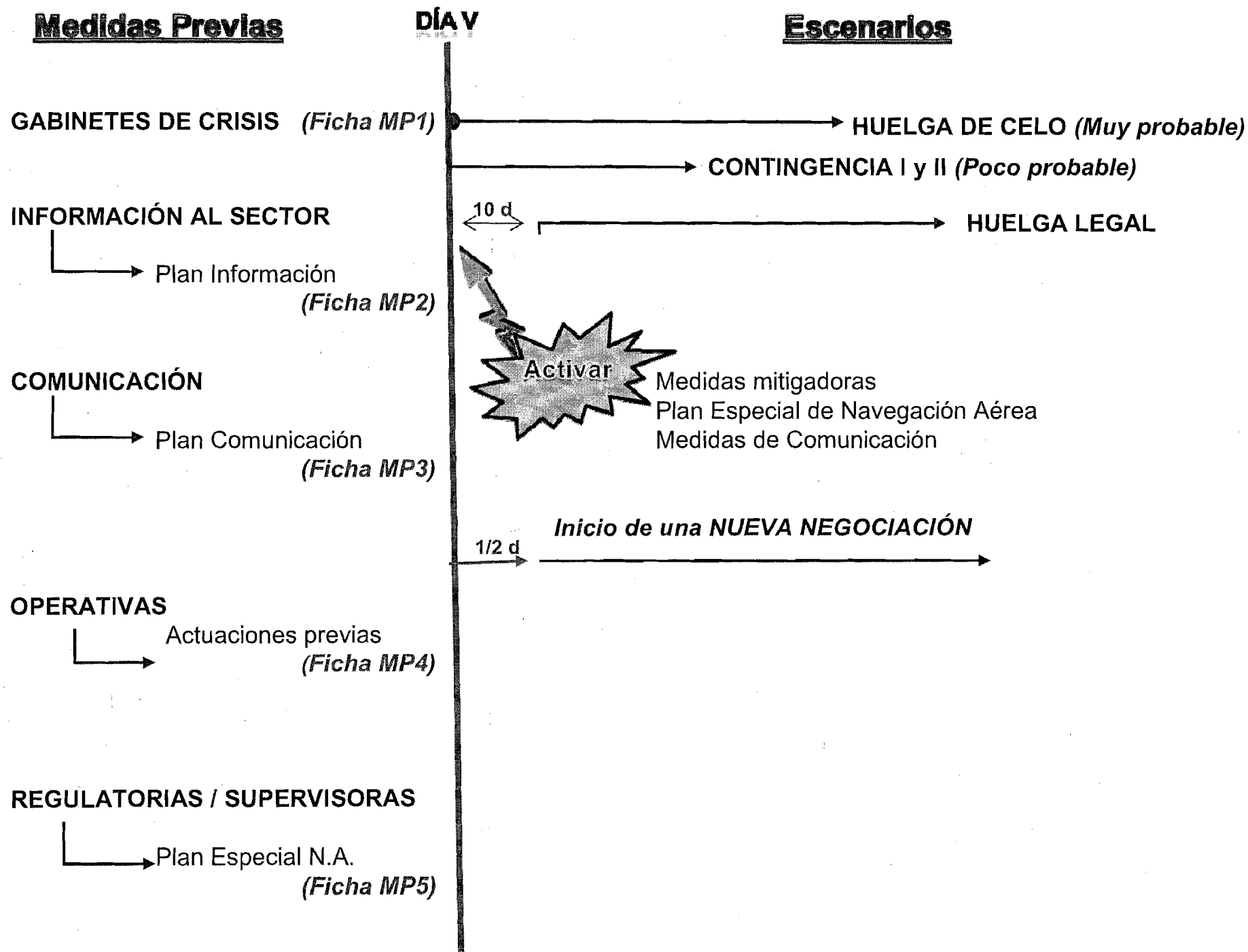
➤5.- Medidas Posteriores

- Planes de escape
- Retorno a la normalidad
- Inicio Nueva negociación

➤6.- Acciones de Navegación Aérea:

- **Habilitaciones**
- **Coordinación con Aeropuertos**
- **Coordinación con Aesa**
- **Coordinación con el Ministerio Fomento**
- **Recursos Humanos**
- **Explotación Técnica**
- **Operativas**

1.- DIAGRAMA DEL PROCESO DE CRISIS



2.- Medidas Previas

- Se constituyen para el seguimiento, análisis y control continuado de todo acontecimiento y efectos en situación de conflictividad, así como para la adopción y dirección coordinada de medidas.
- La naturaleza e implicaciones de los potenciales escenarios de conflictividad previstos demandan la constitución de dos Gabinetes de Gestión de Crisis con composición, objetivos y responsabilidades diferenciadas e interrelaciones nítidamente establecidas:
 - Gabinete Institucional
 - Gabinete Técnico – Operativo: con un equipo Técnico

GABINETE INSTITUCIONAL

- **Principal objetivo:**
 - será garantizar la menor repercusión posible del conflicto en los servicios públicos, derechos de terceros e intereses generales y alcanzar la más pronta recuperación de un escenario de normalidad.
- **Responsabilidad:**
 - será valorar el estado de situación del conflicto, dirigir la orientación general de las medidas destinadas a la subsanación del mismo y
 - decidir / tutelar las actuaciones y relaciones en materia de comunicación con terceros (sociedad civil, administraciones públicas e instituciones, medios, clientes / grupos de interés y representaciones sindicales).
 - decidir sobre las circunstancias y momento en que se entiende se ha superado la situación de conflicto (o crisis) y se retorna a una situación de normalidad en la gestión y operación de Navegación Aérea.
- **Composición:** deberá ser multi – departamental con autoridad y nivel político suficiente:
 - Secretaría de Estado de Fomento ,
 - Presidencia (Función Pública y Coordinación Jurídica)
 - Secretaria de Estado de Defensa (JEMA)
 - Secretaria de Estado de Interior y con la participación puntual de
 - Trabajo(Inspección y Normativa), Economía (Presupuestos)

En función del desarrollo de acontecimientos, este gabinete deberá contar con el asesoramiento directo que se estime pertinente en materia jurídica, normativa y de comunicación.
- El Presidente / DG de Aena formará parte de este Gabinete y dirigirá, a su vez, el Gabinete Técnico garantizando así la debida coordinación con este último (información – valoración – decisión).
- El Gabinete Institucional estará puntualmente informado y asesorado respecto de acontecimientos, acciones y efectos por vía del Gabinete Técnico e instruirá / orientará a este último en su gestión.
- La periodicidad de reunión del Gabinete Institucional será el que determine el juicio político en función de los análisis de situación y naturaleza de acontecimientos.
- A estos efectos y para asegurar la debida distribución de información previa y preparación de reuniones, la Presidencia de Aena asumirá las funciones de Secretaría del Gabinete.

GABINETE TÉCNICO

- **Objetivo** será asegurar el conocimiento de cuanto acontezca en cualquier escenario relativo al conflicto y garantizar la correcta ejecución de toda medida mitigadora o correctora en pos de conseguir el menor nivel de disrupción en los servicios / operación y una pronta recuperación de un escenario de normalidad.
- **Responsabilidad** será controlar, obtener, procesar y analizar toda información operacional relevante y toda aquella relativa al comportamiento laboral y profesional del ATC así como de cualquier otro grupo laboral / profesional de apoyo o asistencia que pudiera afectar o verse afectado por los acontecimientos. Este órgano dirigirá la elaboración y aplicación de cuantas medidas operacionales o laborales sean necesarias en consonancia con las directrices / orientación del Gabinete Institucional. También será responsable de la gestión regular de las relaciones con clientes, instituciones y demás grupos de interés.
- **Composición** deberá ser multidisciplinar.
 - PDG de Aena,
 - Directora de Navegación Aérea, el Director Adjunto de NA, el Director de Operaciones de NA y el Director de Recursos Humanos de NA;
 - Director de Aeropuertos,
 - Secretaría General Técnica de Aena,
 - DGAC y
 - la Directora de AESA;
 - DEFENSA (General Orea)
 - Este gabinete contará puntualmente con el asesoramiento directo que estime pertinente en materia jurídica, normativa y de comunicación.
 - Para el fortalecimiento, en caso necesario, de su “imagen, objetividad y rigor” se considera oportuno incorporar al Gabinete Técnico de modo ad-hoc (o al equipo de Dirección que se comenta a continuación) un “colaborador / asesor experto” en gestión de situaciones de esta naturaleza en el sector de alguna organización reconocida extranjera.

EQUIPO DE DIRECCIÓN

- El Gabinete Técnico establecerá y descansará en un “**único Equipo Técnico**” para la gestión directa y dinámica diaria tanto de las acciones informativas como las ejecutivas de la situación de conflicto y garantizar la coordinación de éstas con la gestión ordinaria de Navegación Aérea, liderado por la Directora de Navegación Aérea.
- **Objetivo principal** del equipo de Dirección será el de controlar la acción integrada y coherente de la cadena de mando de Navegación Aérea, la colaboración efectiva con las áreas instrumentales de otros departamentos concernidos (Aena, nacionales o internacionales) y el aseguramiento de los procesos de captación o facilitación de información y datos.
- **Coordinación interna:** A estos efectos la Dirección de Navegación Aérea identificará enlaces o responsables de máxima confianza de su organización en las unidades / regiones tanto para las cuestiones de carácter operacional como las gestoras / administrativas. Estos responsables serán debidamente informados e instruidos en todo lo concerniente a procedimientos de actuación y coordinación que deberán seguir durante el tiempo en que permanezcan activados los Gabinetes de Crisis.
- La **periodicidad** de reunión del Gabinete Técnico será regular y continuada.
- Para la concreción de la frecuencia de reuniones y para asegurar la debida preparación y desarrollo de las mismas, la Directora de Navegación Aérea asumirá las funciones de Secretaría del Gabinete Técnico.
- El Equipo de Dirección, como instrumento de gestión del Gabinete Técnico, se entenderá activado de modo continuo y permanente mientras no se haya superado la situación de conflicto. El Gabinete Técnico establecerá los mecanismos y modos de trabajo del Equipo.

INFORMACIÓN AL SECTOR

Existen tres fases de información diferenciadas:

- **la fase previa** informativa a terceros afectados o interesados en preparación de las previsibles circunstancias y escenarios de conflicto y
- actuaciones informativas destinadas a **difundir las medidas operacionales de mitigación** previstas
- las acciones de **comunicación continuada** a interesados durante el desarrollo del conflicto.

Fase previa hay que distinguir a su vez entre:

- las dirigidas a informar de las razones y argumentos principales del “por que” de los previsibles escenarios de conflicto (naturaleza y tiempos)
- las medidas esenciales previstas y preparadas por el Estado / Aena.

Fase Previa I: Actuaciones informativas a terceros

- **Objetivo:**
 - Garantizar un adecuado conocimiento de la casuística por todos los grupos de interés concernidos, asegurar su entendimiento de la situación así como su respaldo o colaboración con las medidas esenciales previstas.
 - Ayudar a anticipar las medidas que los actores directamente afectados por la situación de conflicto pudieran considerar en sus respectivos ámbitos de responsabilidad.
- Los **destinatarios** de esta primera fase son:
 - fuerzas políticas e instituciones nacionales e internacionales;
 - clientes y usuarios de los servicios de navegación aérea;
 - cámaras de comercio, sectores empresariales y
 - proveedores concernidos;
 - otros servicios de transporte,
 - representaciones sociales / profesionales /
 - sindicales de otros colectivos afectados y
 - medios de comunicación.
- Esta fase **debe iniciarse inmediatamente antes** (o estar ya en curso respecto de algunos de los destinatarios) bajo la dirección y control del Gabinete Institucional (o hasta su formal constitución por el MFOM en coordinación los departamentos ministeriales oportunos).

Fase II: Actuaciones informativas operacionales de mitigación previstas y los escenarios de interrupción contemplados

- **Objetivo prioritario :**
 - facilitar toda la información posible para ayudar en la adopción de las medidas y preparativos de terceros con el propósito de reducir al máximo los efectos negativos en usuarios.
 - profundizar en las acciones concretas de carácter operacional preparadas y los efectos previstos en los servicios.
- Los **destinatarios** de esta segunda fase son:
 - organizaciones nacionales e internacionales relacionadas con el transporte aéreo;
 - clientes y usuarios de los servicios de navegación aérea;
 - sectores empresariales especialmente dependientes del transporte aéreo,
 - otros servicios de transporte y
 - representaciones sindicales de otros colectivos directamente afectados.
- Esta fase **debe iniciarse** una vez realizada la anterior y no más tarde de al menos 48 horas antes de conocerse la fecha de aplicación de las medidas concretas previstas por el Estado / Aena (operacionales y laborales).
- **La ejecución y control** de esta fase correspondería al Gabinete Técnico en coherencia con lo anticipado en la fase anterior.

Fase III :

Comunicación continuada

- ***Comunicación continuada*** durante el desarrollo de la situación de conflicto, toda acción informativa (datos o mensajes) ha de ser estrechamente coordinada por una única unidad de Comunicación en atención a las directrices de calado institucional y político del Gabinete Institucional o requerimientos del Gabinete Técnico para informar (en particular medios de comunicación) respecto de acontecimientos operacionales o hechos significativos de “interés”.
- La información a clientes y usuarios ha de ser lo más precisa y continuada posible.
- Aunque no se desarrolla en este documento, la comunicación continua con el propio colectivo de control (personal o generalizada) ha de ser lo más directa y continua posible con el objeto de sensibilizar y convencer en la necesidad de desistir de acciones conflictivas y retornar a procesos de colaboración y mutuo entendimiento

3.- ESCENARIOS DE CRISIS

Hay que diferenciar “la estructura sindical” del colectivo de controladores.

✓ ESTRUCTURA SINDICAL:

- **Sindicato USCA, presidencialista y asambleario:** Está la mayoría del colectivo.
 - *Asambleas autónomas*, ampliamente utilizado en el pasado, que producen conflictos locales no simultáneos. *Asamblea de carácter general*, refrendados por la asamblea nacional (1 afiliado/1 voto)
- **Órganos de Gobierno:**
 - *Junta Directiva* 3 miembros, los actuales fueron el resultado de un consenso “in extremis”.
 - *Comité Ejecutivo*: Junta directiva + 1 representante por grupo de dependencias. Sin poder ejecutivo. Solo requerido en situación de crisis.
- **Comisión Negociadora:** El presidente nombra y revoca a los 12 miembros, requieren mínimo 9 para quórum, El presidente no ha cambiado **nunca**, el resto con frecuencia. Dentro de la Comisión hay dos posturas:
 - *Postura negociadora*: Quieren un modelo estable de cara al futuro. Están dispuestos a reducir el coste si a cambio hay una consolidación parcial de su jornada variable actual. Dispuestos a incrementar la productividad, pero con dificultades para compaginar intereses de las TWR y de los ACC. Quieren una transición suave a largo plazo para poder venderlo a sus afiliados, y con mínimas cambios de convenio desde el punto de vista de gestión, a lo más el cambio del plazo de planificación de turnos.
 - *Postura beligerante*: Quieren mantener el “status quo” actual, quieren una prórroga de los acuerdos denunciados, en términos coloquiales, nos quieren volver a alquilar “la burra”. Nos dan jornada adicional voluntaria durante un corto espacio de tiempo y luego la recuperar para volverla a alquilar.
 - *Estrategia*: Con el anuncio de finalizar la fase de negociación en diciembre 2009, el Comité Ejecutivo tomó la medida de presión de no hacer horas extras. **Ahora**, como **piensan** que **la fecha** es abril de 2010 y que nos han vuelto a ganar, estarán más tranquilos, **la Comisión Ejecutiva** ha cambiado y **ha dado permiso para hacer horas extras y esperaran hasta marzo para volver a presionar con no hacer horas y crear demoras**. En la **Comisión Negociadora no avanzaran** en nada, manteniendo su política de **distraer con aspectos puntuales en desacuerdos** y así perder el tiempo **sin negociar**. Pero **de cara a la opinión pública** y al entorno político y a sus propios afiliados **el mensaje será de máxima “colaboración” y actitud negociadora** el problema será la **postura inflexible de Aena**.

ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN DEL COLECTIVO (II):

COLECTIVO DE CONTROLADORES:

- El **colectivo** con una gran masa silenciosa, que se ha dejado llevar mientras que USCA&presidente les ha ido consiguiendo los privilegios a lo largo de los últimos 20 años. Han llevado a cabo todas las medidas de presión necesarias, sin dudarlas o ponerlas en cuestión y sin importarles el daño que incurrieran a las compañías aéreas y a los pasajeros siempre en épocas de vacaciones(verano, navidad, semana santa.) . Obedecían las órdenes de USCA, porque sabían que con ello tendrían una rentabilidad anual superior al 10%. Pero ahora, si realmente creyeran que esto ya no iba a funcionar así, no dudaría en cuestionar a los miembros de la Comisión Negociadora y no seguirían sus consignas, con excepción, quizás, del presidente.
- **Colectivo privilegiado, No tienen conciencia de ser trabajadores** de una empresa. Consideran que **ellos autoregulan** sus condiciones: **retribuciones y jornada** a la carta, **vacaciones y permisos** muy por encima del resto de los colectivos y también **a la carta. Organizan el trabajo** en las salas y torres, **se distribuyen el horario** en ventanas, pasando a **trabajar solo el 33%**, **abandonando después el centro de trabajo**. Consideran una intrusión en sus competencias, que Aena, les controle horario, tiempo efectivo de trabajo, y cualquier cosa que tenga que ver con la organización y la gestión de las salas. Véase, la problemática de los dos últimos meses de 2009 cuando se les ha obligado a fichar, entrada salida y tiempo efectivo en las posiciones.
- **Colectivo sin arraigos**, ni a la empresa ni al propio sindicato, véase Acuerdo 2007, aceptado por el Comité Ejecutivo y la Mesa Negociadora y echado por tierra por las Asambleas.
- **Colectivo que ha promovido una percepción en el público de ser estratégicos, “una élite”, garantes de la seguridad aérea**, por lo que justifica su elevado salario. Pero como individuos han estado ocultos frente a su entorno, y su posicionamiento varía si es solo un individuo o si es el colectivo.
- **Colectivo**, como **no se sienten responsables de lo que ha pasado**, no ven que la solución deba pasar por ellos. Pero están desarrollando **temor ante la posible pérdida de mantener su “status quo”**, grandes dificultades para mantener compromisos económicos ya comprometidos.

ANÁLISIS DE LOS ESCENARIOS

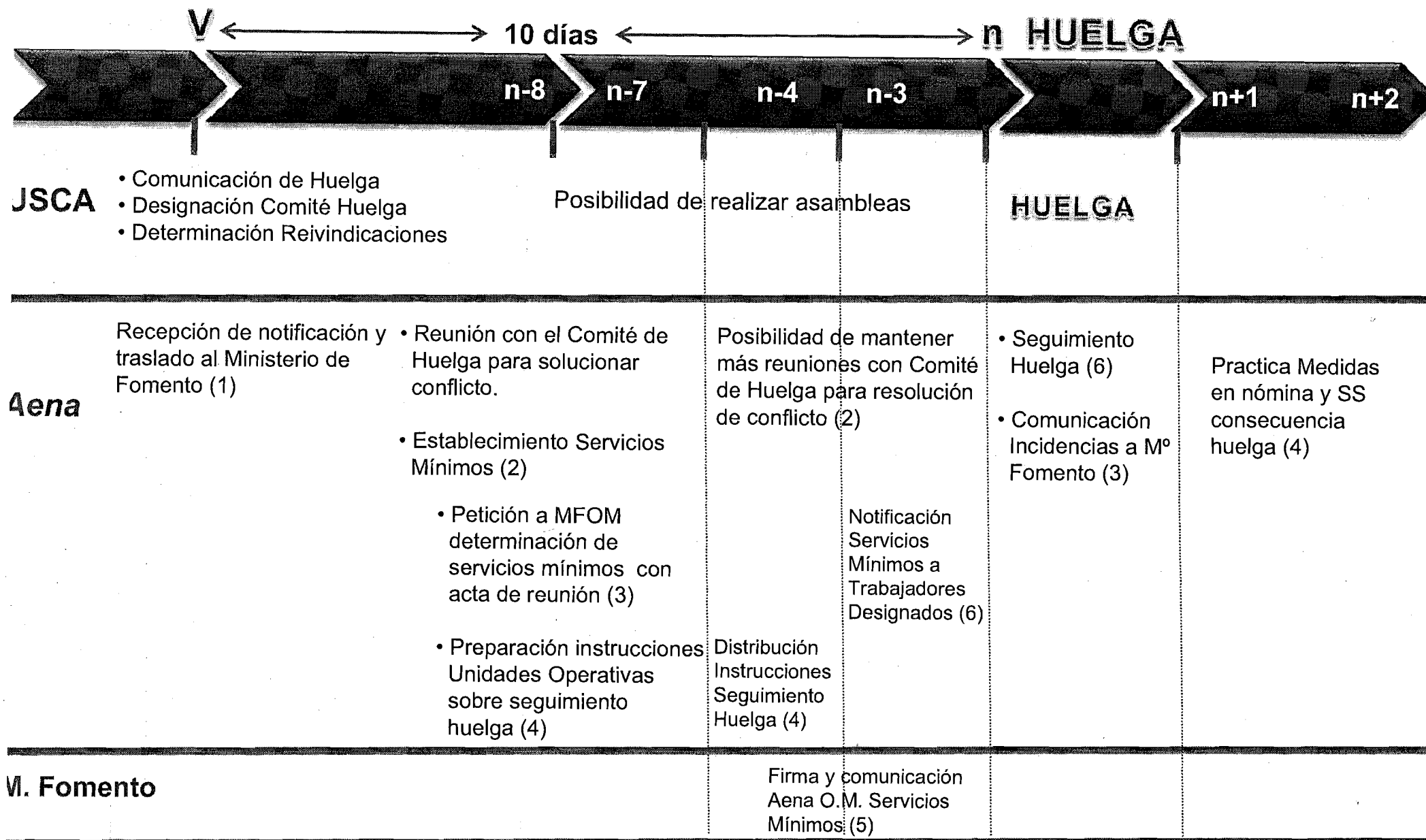
Con el análisis del colectivo de control, expuesto en las páginas anteriores, los posibles escenarios a considerar son:

- ✓ **El escenario de contingencia**, se plantea en dos opciones ,
 - **la opción extrema, 0 controladores**, no se presenta nadie al trabajo, es **enormemente improbable**, Véase ejemplo de FAA (pag 15), se presentaron al menos un 30%;
 - **la opción menos adversa**, se presentan el **39% de la plantilla operativa**, tiene una **probabilidad escasa**, ya que la mayoría perderían sus privilegios, y es un colectivo que no puede trabajar en otra empresa nacional, y las internacionales tendrían que aceptar reducir su retribución en dos terceras partes (2/3 menos) que es más reducción de la que tendrían quedándose en Aena
- ✓ **El escenario de huelga de “celo”** es el escenario **más probable**, ya que sin hacer nada que ponga en riesgo su puesto de trabajo y condiciones, pueden dañar de forma muy importante el desarrollo del servicio de navegación aérea, pe: día 1 de enero de 2010. Actuando en las puesta en marcha, produjeron unas demoras muy importantes en Barajas, que al ser Hub de IB afecta a toda la red.
- ✓ **El escenario de huelga legal**, **es probable** como consecuencia de una duración de días del escenario anterior. Si la presión mediática fuera grande podría ser una opción más probable.

- ✓ **Negociaciones** se iniciaron en enero 1981 entre FAA y PATCO (sindicato de control). Se produjeron 27 reuniones y en junio Patco desechó la última propuesta de FAA y rompió el diálogo. El Secretario de Estado de Transportes y el Presidente de Patco se reunieron el 25 de junio y después de 25 horas llegaron a un acuerdo en 4 puntos. El 2 de julio se votó por las asambleas, previa recomendación del presidente de Patco que rechazaran el acuerdo, que el día antes había aceptado. El 29 de julio Patco anunció que sus afiliados habían rechazado el acuerdo y que convocaban huelga para el día 3 de agosto.
- ✓ **Huelga 3 agosto** huelga de control, declarada ilegal por ser trabajadores federales: No hicieron huelga el 30% de la plantilla. A las 4 horas el Presidente Reagan salió a la TV y dio un ultimatum si en 24h no se presentaban, estaban despedidos. Declaró que era un peligro para la seguridad nacional.
- ✓ **Medidas de la Administración:** el mismo día 3, la administración se movió en tres frentes, Civil, Penal y Administrativo. **Revocó a Patco** como interlocutor único. **Confisco el fondo de resistencia** del sindicato (3,5MS). Presentó **denuncias penales contra 22 controladores**. Se **declaró en desacato a Patco** e impuso un conjunto de **multas por valor de 4,75MS** si los controladores no volvían al trabajo, asimismo, al Presidente de Patco se le multó con 1000\$ diarias por cada día de huelga.
- ✓ **Pasado el plazo de las 24h**, se **incorporaron un 6%** más de controladores, el resto recibió en sus casas las cartas de despido.
- ✓ **Medidas Operativas que se tomaron:**
 - FAA aprobó un Plan Especial de Aviación, que establecía disposiciones de aplicación de medidas provisionales de restricción de tráfico aéreo. Pe: se incrementó la separación en ruta a 30MN
 - FAA asignó personal de apoyo a los controladores. En septiembre anunció que iba a contratar a 1500 empleados temporales más para tareas de apoyo.
 - FAA reclamó la presencia de controladores militares para torres
 - Cerraron aeropuertos de menor tráfico
 - En los 22 principales se obligó a las Compañías a suspender el 50% de los vuelos en horas de alta demanda
 - Los controladores trabajaron jornadas de 60 horas
 - Se inició la formación de un 23% más de controladores.
- ✓ Con la ayuda de los miembros de las asociaciones de pilotos, así como de las compañías aéreas y las anteriores medidas la huelga fue perdiendo fuerza.
- ✓ No hubo apoyo de la opinión pública a los huelguistas.
- ✓ Dos meses después de la huelga, un Comité del Congreso, indicó que solo iban a ser necesarios 2/3 de los controladores para dar el servicio.
- ✓ La alta tasa de desempleo permitió al Gobierno cubrir de forma rápida los puestos. El resto de los colectivos, temiendo la pérdida de sus trabajos colaboraron y reforzaron sus trabajos.
- ✓ Los controladores aéreos estuvieron sin sindicato hasta 1987, 6 años.
- ✓ En tres años el tráfico se incrementó un 6% y el número de controladores había bajado en un 20%.

ESCENARIOS DE CRISIS

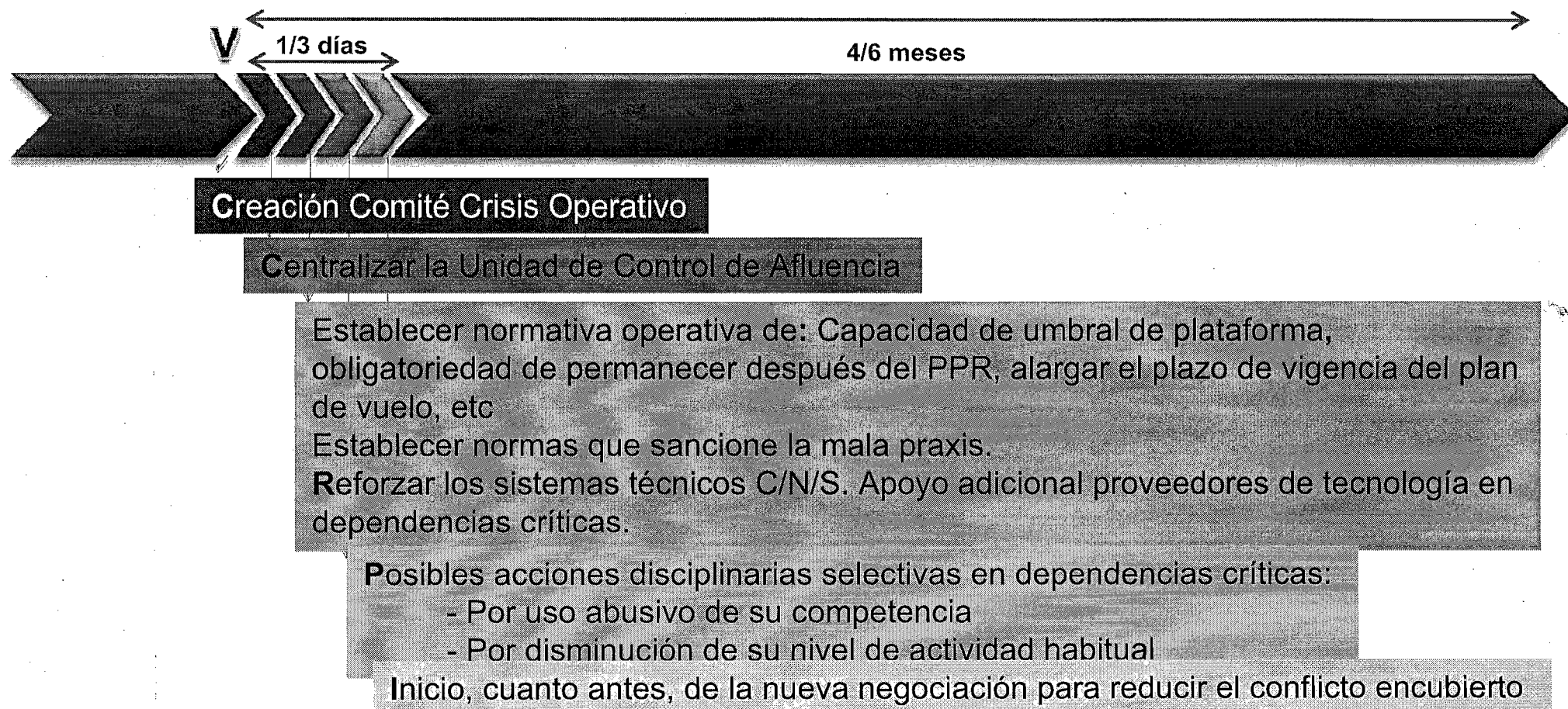
1^{er} ESCENARIO: HUELGA LEGAL



- 1) Presidencia – Secretaría General Técnica
- 2) D. de Recursos Humanos N.A. / D. Operaciones ATM
- 3) D. Organización y Recursos Humanos / D. Recursos Humanos N.A.
- 4) Dirección de Recursos Humanos de N.A.
- 5) DGAC

ESCENARIO DE CRISIS 2º ESCENARIO: HUELGA DE “CELO”: ESCENARIO MAS PROBABLE

Acciones múltiples en dependencias múltiples que irán decayendo a medida que se implanten medidas mitigadoras.



➤ No se pueden prever acciones paliativas previas

➤ Desde este escenario se puede derivar a:

- Escenario de huelga legal (poco probable)
- Escenario de contingencia si las acciones disciplinarias son muchas en una dependencia

ESCENARIO 2: TRABAJO A REGLAMENTO (I)

ACCIÓN

- Demoras en la autorización de puesta en marcha de motores.
- Demoras a la hora de autorizar el rodaje de aeronaves.
- Esperas innecesarias en cabecera a la hora de autorizar los Despegues.
- Negativa a prolongar horarios operativos en los aeropuertos más allá del PPR.
- Negativa a autorizar rutas directas o indirectas

CONSECUENCIA

- Pérdida de horas de despegue en vuelos regulados con la consiguiente demora añadida como consecuencia de la nueva hora aprobada para despegar, que en algún caso podría suponer el regreso a plataforma.
- Posible saturación de plataformas debido al desequilibrio en el ritmo de entradas y salidas.
- Posible necesidad de volver a repostar combustible en el caso de vuelos oceánicos.
- Desajustes de las rotaciones con incidencia en vuelos posteriores programados en otros aeropuertos.
- Pasajeros atrapados en origen.
- Pérdida de enlaces.
- Anulación de salidas de primera hora en el caso de vuelos que debieran pernoctar en alguno de esos aeropuertos y no pudieran entrar la noche anterior.
- Mayor carga en los sectores.
- Mayor consumo de combustible
- Mayor tiempo de vuelo

ESCENARIO 2: TRABAJO A REGLAMENTO (II)

ACCIÓN

- Ralentización de vuelos en aproximación.
- Vigilancia estricta de la carga de tráfico en los sectores por parte de ACC's y TWR's.
- Notificaciones de mal Funcionamiento de equipos como radares de superficie, radioayudas, sistemas de comunicación, etc.
- Operación negligente de sistemas como ATIS o controles de balizamiento en aeropuertos.
- Aplicación rigurosa de la normativa de gestión del plan de vuelo.
- Gestión rigurosa de los procedimientos LVP.

CONSECUENCIA

- Posibles esperas en el aire.
- Solicitud de regulaciones ante la más mínima sobrecarga.
- Nula colaboración para admitir vuelos fuera de los cupos establecidos.
- Posibles demoras al tráfico a la espera del chequeo de los equipos.
- Puesta fuera de servicio de los sistemas.
- Demora en tierra como consecuencia de tener que formular nuevo plan de vuelo.
- Pérdida de horas aprobadas de despegue.
- Imposibilidad de aceptar más tráfico del que establece el procedimiento.

ESCENARIO 2: MEDIDAS DE MITIGACIÓN

- Creación de una célula de crisis para conocer al momento cualquier situación que se presente y su impacto en el resto del sistema de Navegación Aérea.
- Vigilancia permanente del desarrollo de la operación por parte de la estructura regional de N.A.
- Establecimiento de una norma que regule la obligatoriedad de garantizar la permanencia del controlador en la torre por un tiempo determinado después del PPR, en aquellos aeropuertos que tengan un horario inferior a 24 h.
- Establecer que la Unidad Central ATM (UCATM) sea el único interlocutor con CFMU (Bruselas), garantizando así el control de la operación por parte de la Dirección de Operaciones ATM.
- Acordar un procedimiento de contingencia con CFMU (Bruselas) que facilite la gestión del tráfico de forma flexible, en función de las diferentes situaciones que puedan plantearse.
 - Permitir los despegues de acuerdo a la disponibilidad de los aeropuertos, independientemente de las horas que hubiera asignado CFMU.
 - Posibilidad de modificar las rutas de sobrevuelo en la fase táctica, si fuera necesario.
 - Garantizar una especial vigilancia sobre los sectores y aeropuertos en espacio aéreo español.
- Establecer medidas disciplinarias ante acciones que afecten al normal desarrollo de la operación.
 - Uso abusivo de la reglamentación.
 - Ralentización injustificada de las operaciones.
 - Uso malintencionado de los sistemas.

ESCENARIO DE CRISIS : ESCENARIO 3º SITUACION DE CONTINGENCIA (I)

➤ **ESCENARIO IMPROBABLE**

Que fueran a trabajar el 30% de la plantilla efectiva de control. Aproximadamente se quedaran 800 controladores.
Distribución de los recursos: 270 ACC's y 112 TWR's

➤ **MEDIDAS DE CONTINGENCIA INMEDIATAS**

- Anuncio inmediato por parte del Presidente del Gobierno, de que si no se reincorporan al trabajo en las próximas 6 horas serán despedidos.
- Análisis de la situación para determinar el proceso de implantación de las medidas mitigadoras.
- Suspender el 80% de los vuelos → Comunicación a las Compañías Aéreas que fueran ellas las que cancelaran os vuelos.
- Cerrar 21 aeropuertos y las bases aéreas al tráfico civil.
- Dejar 14 aeropuertos abiertos con su horario reducido, noche cerrados.
- Los vuelos deben tener autorización previa de la DNA.

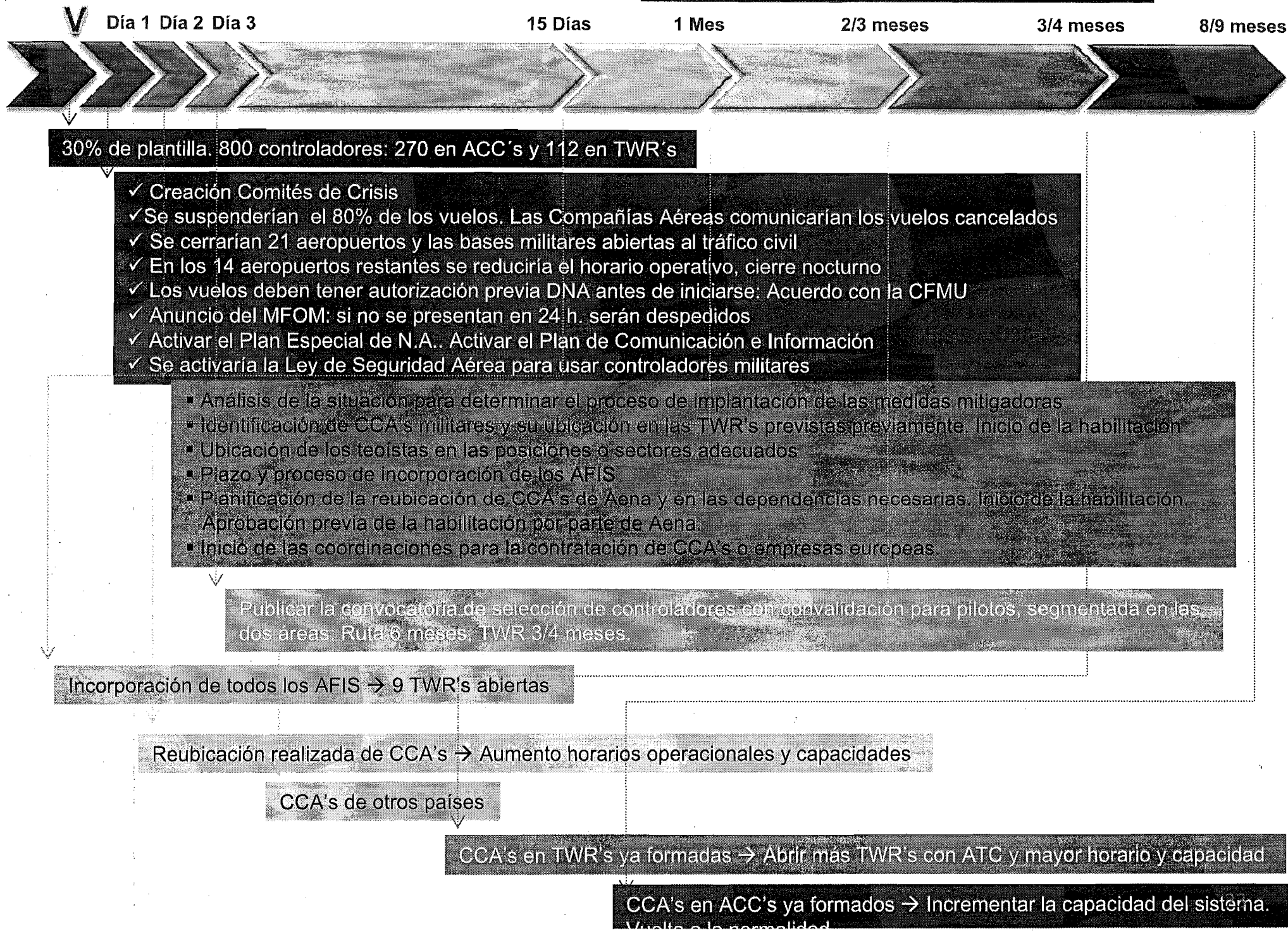
➤ **MEDIDAS DE RECUPERACIÓN GRADUAL**

- **Apoyo en funciones de planificación** de los Teoístas (60) → *Ver ficha 3.1*
- **Uso de controladores militares** de las bases aéreas abiertas al tráfico civil → *Ver ficha 3.2*
- **IMPLANTACIÓN DEL AFIS** en TWR's a través de la prestación del Servicio AFIS de INECO → *Ver ficha 3.3*
(plazo 15 días)
- **REUBICACIÓN DE CONTROLADORES DE Aena** en las dependencias más críticas → *Ver ficha 3.4* (plazo 21 días)
- **CONTRATACIÓN DE EMPRESAS DE NAVEGACIÓN AÉREA EUROPEAS** o de controladores europeos (plazo 2 a 3 meses).
- **FORMACIÓN ACELERADA Y SEGMENTADA** de nuevos controladores contratados con licencia y anotación de alguna unidad.
 - ACC y TWR: de 1 a 2 meses.

ESCENARIO DE CRISIS

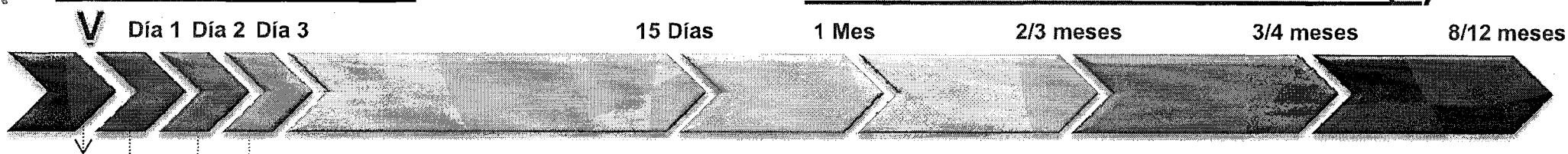
ESCENARIO 3º

SITUACIÓN DE CONTINGENCIA (I)



ESCENARIO DE CRISIS

ESCENARIO 3º SITUACIÓN DE CONTINGENCIA (II)



0% de plantilla. Se cierra el espacio aéreo español.

- ✓ Se suspenderían el 100% de los vuelos. Las Compañías Aéreas comunicarían los vuelos cancelados
- ✓ Se cerrarían todos los aeropuertos y las bases militares abiertas al tráfico civil
- ✓ Se comunicaría la contingencia al CMFU
- ✓ Creación Comités de Crisis
- ✓ Anuncio del MFOM: si no se presentan en 8 h serán despedidos
- ✓ Se tomarían medidas de "militarización" de los CCA's. Declaración del "Estado de Emergencia".
- ✓ Activar la Ley de Seguridad Aérea, para poder usar controladores militares.
- ✓ Activar el Plan Especial de N.A.
- ✓ Activar el Plan de Comunicación e Información
- ✓ Análisis de la situación para determinar el proceso de implantación de las medidas mitigadoras
- ✓ En los ACC's identificación de los controladores militares de los CAO's. Inicio de la habilitación 2/3 días.
- ✓ En las 4 TWR's: se inicia la habilitación lo los CCA militares en una sola posición
- ✓ Ubicación de los teoístas en las posiciones o sectores adecuados

- En ACC's inicio de operación con una configuración mínima contingencia y capacidades reducidas.
- Se cancelan los sobrevuelos
- Solo se admite tráfico con origen destino Barajas, Barcelona, Palma y Las Palmas.
- En la 4 TWR's se inicia con solo una posición
- Inicio de las coordinaciones para la contratación de CCA's o empresas europeas.

- Se va gradualmente ampliando la capacidad hasta la nominal de los sectores o posiciones.
- Publicar la convocatoria de selección de controladores con convalidación para pilotos, segmentada en las dos áreas: Ruta 6 meses, TWR 3/4 meses. Publicación será SENASA.

Formación para licencia en las TWR's de CCA's de otros países

- CCA's en TWR's ya formadas con habilitación de unidad
- Formación para licencia en los ACC's con CCA's de otros países

CCA's en ACC's ya formados con habilitación de unidad

ACTUACIONES OPERATIVAS

- Definidos y distribuidos los 60 TEOISTAS como apoyo a funciones de planificación en los Centros de Control y TWR's en que haya. **Ficha 4.1**
- Establecer las TWR's que pueden ser controladas por CCA's militares. **(Ficha 4.2)**
- Establecer las TWR's que pueden ser operadas por el AFIS. **(Ficha 4,3)**
 - INECO debe certificarse y designarse como Proveedor AFIS. Presentada propuesta el 18 de diciembre de 2009.
 - INECO debe formar operadores AFIS(de acuerdo a un plan de formación alineado con el RD de Prestación de Servicios AFIS). Inicio formación: 14 diciembre. Recursos: 48. Fin formación: 8 – 19 Enero 2010.
 - INECO debe realizar unos análisis de seguridad operacional para las TWR's AFIS de acuerdo a lo establecido en el RD de prestación de Servicios AFIS.
- Plataforma: recuperación RR.HH. De la plataforma de Barajas. Se está estudiando su impacto en la red de aeropuertos.
- Lanzar convocatoria de controladores con licencia expedida de conformidad con la Directiva 2006/23/CE y con anotación de unidad de un ACC o TWR.

APOYO TEOÍSTAS

Funciones de apoyo a realizar son:

- **Gestión Planes Vuelo**
 - Pre activar
 - Modificar
 - Cancelar
 - Crear Nuevo Plan
- **Distribución fichas progresión vuelo en las distintas posiciones**
- **Coordinar con la Oficina de Planes del Aeropuerto**
- **Coordinar con FMP**

Efectivos Torre:

DRNA Centro / Norte: 17

DRNA Este: 18

DRNA Canarias: 4

TOTAL: 39

Efectivos ACC's:

DRNA Centro / Norte: 11

DRNA Este: 10

DRNA Canarias: 4

DRNA Sur: 7

DRNA Baleares: 6

TOTAL: 38

Soporte de controladores militares en algunas TWR's

- ▶ Selección de **24 aeropuertos** susceptibles de prestar el servicio por ATCOs militares en situación de contingencia:
 - ▶ FUERTEVENTURA, MENORCA, MELILLA, GRANADA, VIGO, PAMPLONA, LA PALMA, RIOJA, EL HIERRO, LA GOMERA, SAN SEBASTIÁN, CORUÑA, CUATRO VIENTOS, VITORIA, SANTANDER, ALMERÍA, ASTURIAS, SABADELL, JEREZ, BURGOS, REUS, GERONA, IBIZA, LANZAROTE.
- ▶ En situación de **contingencia se modifica turnicidad y horario operativo** de los aeropuertos.
 - ▶ Cierre nocturno del aeropuerto (salvo el caso de Vitoria).
- ▶ **Reducción de capacidad** y ajuste de demanda de tráfico.
- ▶ Son necesarios **42 controladores diarios** para mantener el servicio. El número total dependerá de la turnicidad de estos controladores y del periodo de duración de la medida

		CONDICIONES NORMALES				CONTINGENCIA		
AEROPUERTO	TRÁFICO MEDIO DIARIO (ABRIL)	TURNO	DURACIÓN DEL TURNO	CCA SUP EN SERVICIO	CCA TWR EN SERVICIO	TURNO	DURACIÓN DEL TURNO	CCA TWR EN SERVICIO
CORUÑA*	47	M	7h	0	1	M	8 h	1
		T	7h	0	1	T	8 h	1
		N	10h	0	1			
CUATRO VIENTOS	176	D	12h	0	3	D	12 h	2
VITORIA	23	D	13h	0	1	D	13 h	1
		N	13h	0	2	N	13 h	1
SANTANDER*	55	M	9h 15m	0	1	M	8 h	1
		R	10h 15m	0	0/1	T	8 h	1
		T	9h 15m	0	1			
ALMERÍA*	46	M	8h 35m	0	1	M	8 h	1
		R	12h	0	1	T	8 h	1
		T	8h 15m	0	1			
ASTURIAS*	43	M	9h	0	1	M	8 h	1
		R	10h	0	1	T	8 h	1
		T	10h	0	1			
SABADELL	6	D	12h	0	3	D	12h	2
JEREZ*	135	D1	13h	0	2	M	8 h	1
		D2	13h	0	1	T	8 h	1
		N	13h	0	1			
BURGOS*	9	D	11 h			D	11h	1
REUS*	79	M	10 h			D	12h	1
		T	9 h					
GERONA*	128	D	12 h	0	2	D	12 h	1
		N	12 h	0	1			
IBIZA*	98	M	7 h	0	2	M	8 h	1
		T	7 h	0	2	T	8 h	1
		N	10 h	0	1			

* En el escenario de contingencia cambia el horario operativo de la dependencia.

		CONDICIONES NORMALES				CONTINGENCIA		
AEROPUERTO		TURNO	DURACIÓN DEL TURNO	CCA SUP EN SERVICIO	CCA TWR EN SERVICIO	TURNO	DURACIÓN DEL TURNO	CCA TWR EN SERVICIO
LANZAROTE*	119	M	8 h 30 m	0	2	M	8 h	1
		T	9 h	0	2	T	8 h	1
		N	6 h 30 m	0	1			
FUERTEVENTURA*	104	D	12 h	0	2	D	12 h	1
		N	12 h	0	2			
MENORCA	61	M	8 h	0	2	M	8 h	1
		T	8 h	0	2	T	8 h	1
MELILLA	26	D	11h 45m	0	1	D	11h 45m	1
GRANADA*	50	M	10h 45m	0	1	D	12 h	1
		T	10h	0	1			1
VIGO*	42	M	6h 05m	0	1	M	8 h	1
		T	6h	0	1	T	8 h	1
		N	6h 15m	0	1			1
PAMPLONA*	30	M	10h	0	1	M	8 h	1
		T	10h	0	1	T	8 h	1
LA PALMA*	56	M	9h 20m	0	1	M	8 h	1
		T	10h	0	1	T	8 h	1
RIOJA*	14	M	10h	0	1	M	8 h	1
		T	10h	0	0/1	T	8 h	1
EL HIERRO	12	D	12h 30m	0	1	D	12h 30m	1
LA GOMERA	4	D	12h 45m	0	1	D	12h 45m	1
SAN SEBASTIÁN*	27	M	9h 30m	0	1	M	8 h	1
		T	9h 30m	0	1	T	8 h	1

* En el escenario de contingencia cambia el horario operativo de la dependencia.

Acciones previas para la habilitación de controladores militares

- ▶ Identificación de controladores. (Aena +Defensa)
- ▶ Identificación de instructores para la formación en el puesto de trabajo*. (Aena)
- ▶ Plan de instrucción y habilitación de contingencia para controladores militares*:
 - ▶ Sesión común de un día para todos los seleccionados en las instalaciones de SENASA para conceptos generales y unificación criterios.
 - ▶ Sesión practica de un día en el puesto de trabajo (OJT).

*** Necesita aprobación de Aesa.**

Aeropuertos seleccionados como candidatos para provisión de servicio AFIS

► ***Los aeropuertos seleccionados para analizar la posibilidad de prestación del servicio AFIS son:***

- Ciudad Real
- El Hierro
- Huesca
- Logroño
- Burgos
- La Gomera

Acciones previas necesarias para la designación y provisión servicio AFIS (I)

1.- Estudios de seguridad.

- Se realizarán estudios de seguridad de los aeropuertos seleccionados. Elaborados)
- Se propondrá a AESA realizar una “Sesión de identificación de riesgos” genérica para el servicio AFIS, con personal seleccionado.
- Aplicación posterior a cada uno de los aeropuertos seleccionados.
- Por ser Aena el único proveedor certificado, los debe realizar oficialmente Aena N.A., y posteriormente los presentará el gestor aeroportuario junto con la solicitud de designación a Ineco en los aeropuertos seleccionados.

2.- Información y procedimientos específicos de Aeropuerto.

- ▶ Presentación a AESA de la documentación operativa de las dependencias. No se ha presentado a AESA, los documentos operativos realizados
- ▶ Establecimiento, aprobación y puesta en servicio de cartas de acuerdo entre dependencias. Interrelacionan con muchos organismos tema sensible hacer en el día de después
- ▶ Evaluar las implicaciones técnicas en Sistemas CNS y Automatización. Necesitas cambio base de datos, se necesita mínimo un mes
- ▶ Al definirse nuevos “FIZ” con reclasificación de Espacio Aéreo, consultar si necesita aprobación de **CIDEFO. Está pendiente de la decisión de la DGAC**
- ▶ Publicación. Definir procedimiento de publicación **AIP** de urgencia e información a usuarios.

Acciones previas necesarias para la designación y provisión servicio AFIS (II)

3.- Instrucción en el puesto de trabajo.

- ▶ Necesidad de instructores para la formación en el puesto de trabajo. Durante el proceso de formación serán los responsables del servicio. **Aesa debe dar una instrucción puntual y excepcional para permitir tener instructores AFIS de inicio.**
- ▶ Identificación de instructores: Con la instrucción de Aesa. **INECO deberá identificar los instructores:**
 - ▶ Personal ATS, Opción INVIABLE con personal de Aena. Posible rrhh en Aena internacional (puede ser AFIS)..Competencia lingüística en castellano: No pueden ser extranjeros
- ▶ Formación previa de instructores en la dependencia. **Aesa validará el plan de formación de forma excepcional hasta que el RD esté aprobado.** Para mantener turnos, serán necesarios al menos 4 instructores por dependencia.

4.- Designación para un aeródromo.

- ▶ La designación la debe solicitar el “gestor del aeropuerto”.
 - ▶ Dirección de Aeropuertos.
 - ▶ Gestores de los aeropuertos de Lleida y Ciudad Real
 - ▶ **Y la da la DGAC**
- ▶ La designación tiene carácter exclusivo. Aena deja de estar designado para prestar servicio en el volumen de espacio aéreo identificado. Evaluar la conveniencia de definir un procedimiento si se necesita volver a la prestación de servicio ATC en un aeródromo.

Acciones previas necesarias para la designación y provisión servicio AFIS (III)

5.- Solicitud de certificado por parte de Ineco.

- Se continúan las conversaciones con AESA para analizar la documentación y requisitos.
- Solicitud de certificación para la provisión de servicio, sin aplicación a una dependencia específica.
- Fecha prevista de solicitud: 18 de diciembre.
- Fecha presentada : 18 de diciembre2009

6.- Formación de personal.

- ▶ Se ha definido curso de formación de 180 horas (teoría y práctica), que impartirá Senasa.
- ▶ Senasa otorgará diploma al personal asistente, para iniciar la formación "On the job" previo a la provisión del servicio, de acuerdo con el plan de formación comunicado a AESA.
- ▶ Ineco otorgará 48 becas para la realización del curso inicial de Senasa. Se seleccionan 48 alumnos con licencia de piloto procedentes del centro de formación de Adventia.
- ▶ Fecha prevista de inicio: 14 de diciembre de 2009. Senasa prevé la finalización el 19 de enero de 2010 (fecha necesaria 8/1/2010).

➤ **ACTUACIONES REGULATORIAS Y/O SUPERVISORAS**

✓ **Plan Especial de Navegación Aérea**

- Medidas para la designación de otras empresas europeas. DGAC
- Medidas de apoyo a las restricciones de tráfico aéreo
- Medidas sancionadoras: Procedimiento de implantación ágil y rápido efecto.
- Medidas de habilitación excepcionales:
 - Sólo simulación en una posición o sector /res
 - Sólo poder usar el inglés
- Medidas para habilitación y Formación de los controladores de Aena en su reubicación.: Validar que los controladores puedan ser instructores con los requisitos del RD de Licencia de control
- Medidas para la selección y formación de futuros controladores: Validar el Plan de Formación Extraordinario para contingencia (convalidado para pilotos).
- Medidas para la implantación AFIS en las TWR's de manera excepcional para contingencia
 - Validar a posteriori el Plan de Formación de INECO
- Establecer una Instrucción Interna Excepcional (AESA / DGAC)

✓ **Actuaciones para el plan de medio plazo**

- R.D. AFIS
- R.D. de Prestación de Servicios de N.A.

4.- Medidas Regulatorias / Supervisoras

5.- Medidas Posteriores

PLANES DE ESCAPE

➤ En caso de **"Fuerza Mayor"**

- Pactar condiciones de empleo, trabajo y gestión con cesión en medidas "disciplinarias", o
- Contraprestaciones económicas por espacio de tiempo limitado
- Reconsiderar escenarios de ese momento y preparar un Plan para ROMPER el modelo de prestación de servicios exclusivo DNA Aena.

➤ En el caso de las **"MEDIDAS DE MITIGACION"** no se puedan mantener (por excesiva duración en el tiempo de interrupción de servicios):

- Acordar levantamiento de medidas disciplinarias y aceptar un escenario de mínimos.
- Acordar contraprestaciones económicas para el menor marco temporal posible
- Preparar alternativas a medio plazo

RETORNO A LA NORMALIDAD

➤ Tras **“Situación de Emergencia”**:

*Mantener las condiciones regladas vía RDL
hasta la Reconstrucción de las relaciones
basadas en la Corresponsabilidad.*

Retorno a la Negociación Del Convenio Colectivo

- De forma inmediata se deberá empezar a negociar el II Convenio Colectivo con el sindicato USCA.

6.- Acciones De Navegación Aérea

ACCIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA : HABILITACIONES I

➤ Habilitaciones de contingencia*

• Para militares:

- Sesión común de un día para todos los seleccionados en las instalaciones de SENASA, para clarificar conceptos generales y unificar criterios operativos.
- Sesión práctica de un día en el puesto de trabajo (OJT).

• Para cualquier CCA :

- Habilitaciones restringidas a un número de sectores o posiciones de torre, con un tiempo de formación de un máximo de tres semanas.

➤ Habilitaciones para controladores con licencia y anotación de unidad*

- Destinado a controladores con Licencia otorgada de acuerdo con la Directiva 2006/23/CE y con anotación de unidad de similares características a aquella para la que se le contrata.

*Necesita aprobación de Aesa

ACCIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA : HABILITACIONES II

➤ Instructores*

- Cualquier controlador que tenga o haya tenido la anotación de unidad por un periodo mínimo de doce meses.

➤ Periodos según dependencias

Dependencia	Teoría	Práctica	Total
LECM, LECB	60 h	130 h	9 semanas
GCCC, LECS, LECP	45 h	110 h	7 semanas
LECL, LECG, LEMG, GCTS, LEMD, LEBL, LEPA, GCLP	40 h	80 h	6 semanas
Resto dependencias	30 h	40 h	4 semanas

*Necesita aprobación de Aesa

ACCIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA: COORDINACION CON AEROPUERTOS:

- Establecer **procedimiento** para cancelar vuelos debido a escenario de contingencia.
- Determinación del **número de pasajeros afectados** por las cancelaciones para solicitar **refuerzo en otros medios de transporte**.
- Determinar los **pares de ciudades** que deberán **reforzarse** con **medios alternativos de transporte**.
- **Apoyo administrativo** a Navegación Aérea en las Torres de Control, sin personal de RR. HH. Propios, para **control de presencia y notificaciones** si fuera necesario.
- **Procedimiento para el control de ocupación de las plataformas** para evitar saturaciones.

COORDINACION CON Aesa

➤ Para las habilitaciones

- Facilitar nombramiento de instructores de forma provisional para el periodo necesario para alcanzar la normalización operativa..
- Habilitaciones controladores militares.
- Habilitaciones restringidas a uno o varios sectores o posiciones de TWR.
- Exceptuar requisito idioma castellano.
- Aceptar planes de formación actuales como planes de formación de unidad suficientes para la formación de nuevos CCA's.

➤ Para la operación

- Facilitar el establecimiento de sectores monoposición en los ACC's a partir de un informe de Navegación Aérea indicando la mecánica de funcionamiento y medidas mitigadoras (reducción de la capacidad en un determinado porcentaje) .

COORDINACION CON MINISTERIO DE FOMENTO

- Coordinar el refuerzo de otros medios de transporte a partir de los datos de pasajeros afectados por las cancelaciones en aeropuertos.
- Solicitar a las Delegaciones del Gobierno el apoyo de las fuerzas de seguridad del Estado para la seguridad de las instalaciones críticas.
- Prohibir temporalmente la realización de trabajos aéreos en espacio aéreo controlado.

COORDINACION CON OTROS ORGANISMOS III

➤ CFMU

- Reducción / eliminación de sobrevuelos en el espacio aéreo peninsular y Canarias.
- Establecimiento de rutas alternativas en caso de disponer de mayor capacidad en unos ACC's que en otros.
- Posibilidad de reducir el número de rutas de entrada y/o salida para evitar complejidad en los sectores ATC.
- Posibilidad de permitir a los aeropuertos la autorización de salidas de acuerdo a intervalos de tiempo preestablecidos en lugar de hacerlo con horas de despegue aprobadas.
- Establecer que la UCATM sea el único interlocutor con CFMU.

ACCIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA : RECURSOS HUMANOS

➤ PREVIAS A LA PUBLICACIÓN DEL R.D.L.

- Determinar que artículos quedan derogados o no son aplicables.
- Establecer criterios comunes para elaborar las nuevas programaciones de turnos: composición de los equipos, vacaciones, permisos de convenio, etc.
- Establecer criterio para la cobertura de bajas.
- Definir dependencias en los que se modificarán los horarios.
- Preparar modelos y normas para la posible apertura de expedientes disciplinarios.

➤ POSTERIORES A LA PUBLICACIÓN

- Coordinar la elaboración de las programaciones para que estén terminadas el lunes 8 de Febrero, de acuerdo con los nuevos criterios de descansos y distribución de turnos.
- Entregar en mano con acuse de recibo las programaciones a los CCA's afectados a partir del 8 y hasta el 14, día en que entrarán en vigor.
- Coordinar con los aeropuertos que no tienen personal de RR.HH de Navegación Aérea para la entrega de las programaciones.

ACCIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA : EXPLOTACIÓN TÉCNICA

- Alertar a los Jefes de División de Explotación en las Regiones y SS.CC. para que se incrementen los mecanismos de supervisión y control en las dependencias y servicios centralizados.
- Informar a los diferentes proveedores para que estén preparados ante cualquier eventualidad o contingencia que pueda plantearse (Indra, Telefónica, Núcleo, Sun, etc)
- Identificar instalaciones críticas: radares, centros de emisores, radioayudas, etc.

ACCIONES DE NAVEGACIÓN AÉREA : SEGURIDAD FÍSICA

- Reforzar las medidas de seguridad en instalaciones críticas: a través de coordinación entre las DRNA's y las Delegaciones del Gobierno cuando éstas estén en el exterior o por medios propios de Aena en aquellas que estén en los recintos aeroportuarios y de Navegación Aérea.

ACTUACIONES DIA V-1

Actuación	Responsable
Informar a los Directores Regionales y preparar con ellos las diferentes actuaciones.	DNA
Convocar a los Jefes de División ATS y RR.HH. regionales para la mañana del día siguiente.	DRNA's
Informar a CFMU y establecer mecanismos de mitigación previstos para el caso de entrar en situación de contingencia.	DOP ATM
Disponer criterios para realizar las programaciones de turnos.	DRRHH
Disponer documento aclaratorio en relación con aquellas partes del convenio que quedan derogadas o sin efecto.	DRRHH
Disponer instrucciones y documentación necesaria para la posible apertura de expedientes disciplinarios.	DRRHH
Informar a la Dirección de Aeropuertos y requerir apoyo de los Departamentos de RR HH de aquellos aeropuertos en los que Navegación Aérea no tenga personal propio	DNA
Disponer listado de TWR's en las que será necesario contar con apoyo de Aeropuertos para determinadas gestiones de RR HH.	DRRHH
Establecer los términos de funcionamiento del Gabinete Técnico-Operativo y su interrelación con las Regiones	DNA/DANA/DOP/DRR HH
Preparar circulares para permitir habilitaciones rápidas a militares y restringidas para controladores civiles que pudieran ser trasladados a otras dependencias.	AESA
Circular estableciendo condiciones especiales para nombrar instructores OJT	AESA
Validar Plan de Formación extraordinario para controladores	AESA
Disponer listado de pares de ciudades que necesitarán refuerzo de medios de transporte alternativos	DANA
Coordinar el refuerzo de medios de transporte alternativos	FOMENTO
	51

ACTUACIONES DIA V

Actuación	Responsable
Constitución del Gabinetes de Crisis Institucional y Técnico	DNA
Comunicación a compañías aéreas y asociaciones de líneas aéreas con indicación de los posibles escenarios, sus consecuencias y medidas previstas	DNA
Comunicación a estructura SS CC y regionales convocados	DNA / DOP/ DRRHH
Reunión con responsables de RR HH SS CC y regionales para explicar criterios y calendarios para elaborar las nuevas programaciones	DRRHH
Reunión con responsables ATM de la DOP y regionales para la puesta en marcha de medidas de control y seguimiento de la operación	DOP ATM
Informar a las Cámaras de Comercio, sectores empresariales, sindicatos	Gabinete Institucional
Informar a los medios de comunicación	Gabinete Institucional
Informar a otros medios de transporte	Gabinete Institucional
Activar el Plan Especial de Navegación Aérea	DNA
Puesta en marcha del plan de seguimiento operativo	DOP ATM
Prohibir trabajos aéreos, vuelos fotográficos, etc (si fuera necesario)	DGAC