

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
OFICINA REGIONAL SUDAMERICANA**

Reunión Oficiosa ATM/CNS Bolivia/Brasil/Colombia/Perú/Venezuela

(Lima, Perú, 8 al 12 de abril de 2002)

Asunto 5: **Revisión de los Planes de contingencia**

(Nota presentada por la Secretaría)

Resumen

En esta nota de estudio se presenta información referente al plan de contingencia ATS nacional, a efectos de considerar un plan sub-regional coordinado para el manejo de los servicios de tránsito aéreo, en caso de no-disponibilidad de uno de los centros de control de área (ACCs) de la sub-Región SAM NNW.

Referencias:

- Planes de contingencia ATS nacionales;
- Plan de contingencia ATS regional SAM;
- Informe de la reunión Informal ATM/SAR 02/00-SAM (Lima, setiembre de 2000).
- Informe de la Décima Reunión del GREPECAS (GREPECAS/10), (Las Palmas, 23 al 27 de octubre de 2001)

1 Introducción

1.1 En cumplimiento de la Resolución A23-12 de la Asamblea y luego del estudio realizado por la Comisión de Aeronavegación y de las consultas con los Estados y organismos internacionales interesados, el Consejo de la OACI aprobó las directrices para las medidas de contingencia que deben aplicarse en caso de interrupción de los servicios de tránsito aéreo y de los correspondientes servicios de apoyo para que en esas circunstancias, las principales rutas internacionales continúen disponibles.

1.2 Durante el año 1999 y en virtud a la problemática existente por el cambio de milenio, todas las Regiones de la OACI desarrollaron los planes regionales y nacionales Y2K, lo que redundó en una transición del año 1999 al 2000 sin problemas.

1.3 Las administraciones de aviación civil de la Región SAM trabajaron seriamente en la problemática del año 2000 y prepararon medidas de contingencia que permitirían continuar prestando un servicio de control de tránsito aéreo seguro, ordenado y eficiente en las áreas bajo su responsabilidad más allá de las dificultades que se pudieran presentar por el cambio de milenio.

1.4 En virtud de lo anterior, la Oficina SAM de la OACI preparó en esa oportunidad unas guías de orientación para la elaboración de los Planes de Contingencia ATS nacionales. Esas guías de orientación fueron preparadas tomando en consideración lo establecido en el Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo, Doc. 9426, información proveniente de otras Regiones de la OACI y fundamentalmente, la experiencia obtenida en la Región con relación a contingencias ATS.

1.5 En estos días, la responsabilidad de los Estados para manejar el tránsito aéreo crea la necesidad de establecer planes de contingencia apropiados e interrelacionados para el manejo seguro y coordinado del espacio aéreo durante una falla inesperada de uno de los centros ATS de la subRegión SAM NNW.

1.6 El propósito de esta nota de estudio es iniciar las discusiones para el establecimiento de estos procedimientos de contingencia y su segura difusión.

2 **Análisis**

2.1 El objetivo de los Planes de Contingencia ATS consiste en que funcionen otras instalaciones y servicios cuando se interrumpen temporalmente los previstos en el plan regional de navegación aérea y es responsabilidad de los Estados de instituir las medidas necesarias destinadas a garantizar la seguridad de las operaciones de la aviación civil internacional.

2.2 De acuerdo al concepto que se ha manejado en el ámbito regional, el problema Y2K era un factor más, junto con otras causas tales como problemas de comunicaciones, vigilancia, etc., provocadas por un sinnúmero de factores que podrían generar una disminución parcial o total de los servicios de tránsito aéreo y sistemas conexos, por lo cual se hace necesario estar preparados para enfrentar y superar las contingencias que se presenten.

2.3 La diferencia en este caso en particular, era que los problemas que se pudieran haber generado como consecuencia del virus del milenio, podrían tener un carácter masivo, es decir, podría ser el caso que se presentaran al mismo tiempo más de una dificultad, por lo tanto las soluciones para superar esa dificultad podría ser aún más complicada que lo habitual. Asimismo, podría haberse dado el caso que la falla se presentara en más de una dependencia de control de la Región en forma simultánea, creando una combinación de situaciones que propiciarían un ambiente donde pudiera verse afectada la seguridad de la navegación aérea.

2.4 Con relación a lo anterior y como una herramienta para reducir el impacto negativo de cualquier deficiencia y/o problema en la aviación civil internacional, es que la OACI insta a las

administraciones de aviación civil a elaborar los planes de contingencia ATS apropiados para superar cualquier situación que afecte la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea internacional.

2.5 Estos planes de contingencia ATS deberán contemplar la actividad propia en cada FIR, es decir la elaboración de planes de contingencia ATS nacionales, donde se tome en consideración no sólo la aviación civil internacional sino también la aviación doméstica del Estado, y un plan de contingencia ATS Regional (intra e inter-regional) considerando los flujos principales de tráfico de las Regiones SAM y CAR.

3 Planes de Contingencia ATS Nacionales

3.1 Los Planes de Contingencia ATS Nacionales para las FIR de cada Estado ya elaborados durante 1999, deberían ser re-examinados por las partes involucradas, es decir el Estado interesado conjuntamente con los Estados vecinos ya que, sin lugar a dudas, estos planes de contingencia afectan directamente a las FIRs adyacentes. Esto es evidentemente así, especialmente en lo que se refiere a los procedimientos operacionales que han de establecerse, las coordinaciones y re-encaminamiento del tránsito, de ser el caso, con la finalidad de obtener una precisa armonización de los diferentes planes de contingencia.

3.2 Estos planes de contingencia ATS deberán estar debidamente revisados por las partes interesadas, inclusive los explotadores de aeronaves y difundidos, con la suficiente antelación para que los usuarios y personal de los servicios de tránsito aéreo estén en conocimiento del referido plan. (En el **Apéndice A** de esta nota de estudio, se adjunta una Guía para la elaboración de un Plan de Contingencia).

4 Plan de Contingencia ATS Regional

4.1 De acuerdo al análisis realizado en la Región SAM, durante la elaboración del Plan CAR/SAM para la implantación de los Sistemas CNS/ATM los principales flujos de tráfico internacionales identificados se desarrollan de norte a sur y viceversa. De una revisión de estos flujos de tráfico, se concluye que este movimiento de aeronaves afecta también a otras Regiones de la OACI, como ser las Regiones CAR, NAT, AFI y EUR. De las Regiones antes citadas, las más afectadas de producirse un problema serían indudablemente las Regiones CAR y NAT por un lado y la Región AFI por otro, considerando el tráfico que se desarrolla en el Atlántico Sur (Sur de Sudamérica hacia Europa y viceversa).

4.2 Por otro lado y como hemos visto anteriormente, a pesar que las administraciones hayan tomado las providencias necesarias para superar sus problemas con la debida anticipación, podrían darse las circunstancias que en un momento o un período determinado una o varias dependencias a escala regional se vieran afectadas, por lo cual sería sumamente conveniente que se contara con un Plan de Contingencia Regional que contemple cualquier eventualidad.

4.3 Estos planes de contingencia regional e inter-regional fueron elaborados durante 1999, por lo que los Estados deberían examinar la posibilidad de adecuar éstos a cualquier problema que pudiera generar la interrupción total o parcial de alguno de los servicios ATS y/o servicios conexos y finalmente coordinarlos, a través de las Oficinas Regionales correspondientes, con las Regiones adyacentes que pudieran verse afectadas.

5 Personal técnico/operativo involucrado

5.1 Sobre este punto debe subrayarse la importancia que tiene el conocimiento y debido entrenamiento del personal operativo y técnico de las dependencias ATS involucradas para la aplicación de un plan de contingencia ATS ya sea nacional o regional.

5.2 Se deberá reconocer que, si en un sistema aeronáutico que funcione normalmente el ser humano es el centro del sistema, en una situación de contingencia de ésta índole todo el sistema se basará en gran parte en la pericia y competencia demostrada por parte del personal. Por lo antes expuesto, es imprescindible que las administraciones establezcan programas de concientización y de capacitación sobre los planes de contingencia respectivos.

5.3 Debemos recordar que eventualmente podrían verse afectados los sistemas de vigilancia radar, lo que implicaría continuar con el suministro de control no radar (procedural), razón por la cual, de ser el caso, se deberá entrenar a los CTAs en esta metodología de control. Se deberá tomar en cuenta también que la aplicación del plan de contingencia podría generar el reencaminamiento del tránsito, así como una modificación en los procedimientos a aplicar.

6 Adecuación de planes de contingencia

6.1 Para asegurar la continuidad de las operaciones aéreas en la Región ante la ocurrencia de algún suceso que determinara la disminución o el cese de la provisión del ATS o sus servicios de apoyo, la Reunión Informal ATM/SAR 02/00-SAM estuvo de acuerdo en la conveniencia que representaría la actualización y adecuación de los planes de contingencia estructurados en oportunidad de la problemática Y2K, para hacer frente a cualquier otra eventualidad.

6.2 Se entendió asimismo, que mientras los Estados deberían abocarse a la actualización y adecuación de los planes de contingencia nacionales, la Oficina Regional Sudamericana debería hacerlo con el Plan de Contingencia Regional. Con este fin, la Reunión determinó la Conclusión 3/5 – “Planes de contingencia” (**Apéndice B** de esta nota de estudio).

6.3 En el mismo sentido, la Décima Reunión del Grupo Regional CAR/SAM de Planificación y Ejecución (GREPECAS-10), consideró que los Estados de la Región CAR/SAM debían actualizar los planes de contingencia elaborados con ocasión de la problemática Y2K, para hacer frente a cualquier otra eventualidad que pudiera afectar en forma parcial o total, el suministro de los ATS y servicios conexos. En virtud de lo anterior, aprobó la Conclusión 10/8 – “Planes de Contingencia ATS” (**Apéndice B** de esta nota de estudio).

7 Conclusiones

7.1 A la luz de todo lo antes expuesto, debe reconocerse que es imprescindible contar con medidas de contingencia que deberían aplicarse en caso de interrupción parcial o total de los servicios de tránsito aéreo y servicios de apoyo para que, en esas circunstancias, las principales rutas internacionales continúen disponibles.

8 **Acción sugerida**

8.1 Se invita a la Reunión tomar nota de la información proporcionada y considere que con un esfuerzo adicional, se podrían revisar los planes de contingencia nacionales de los Estados involucrados y resumirlos posteriormente en un plan de contingencia sub-regional que pudieran ser utilizados, cuando las circunstancias así lo ameriten. A tal efecto, se propone adoptar el Plan de Acción que figura en el **Apéndice C** a esta Nota de Estudio y de acordar la formulación de la siguiente Conclusión:

Proyecto de Conclusión 1/XX Planes de Contingencia Nacionales

Que Bolivia, Brasil, Colombia, Perú y Venezuela:

- a) en el marco de la Conclusión 3/5 literal a), de la Reunión Informal ATM/SAR 02/00-SAM y de la Conclusión 10/8 literal a) de la Reunión GREPECAS/10, revisen con sus Estados vecinos los planes de contingencia ATS nacionales y acuerden las medidas más apropiadas con el fin de armonizarlos,
- b) cumplan con las cinco fases del Plan de Acción según el cronograma del Apéndice XX, y
- c) remitan a la Oficina Regional , información relativa a los acuerdos alcanzados.

Adjuntos:

Apéndice A: Guía para la elaboración de un Plan de Contingencia

Apéndice B: Conclusión 3/5 (ATM/SAR 02/00-SAM) y Conclusión 10/8 (Grepecas/10)

Apéndice C: Plan de Acción para la elaboración de los Planes de Contingencia Nacionales

APÉNDICE A

Guía para la elaboración de un Plan de Contingencia

Plan de Contingencia para la FIR XXXX

Efectivo: (día) (mes) (año) a partir de (horas UTC)

1 Introducción

1.1 El presente Plan de Contingencia ha sido elaborado en base a las directivas aprobadas por el Consejo de la OACI, contenidas en el Manual de Planificación de los Servicios de Tránsito Aéreo (Doc. 9426, Parte II, Sección I, Capítulo 1, párrafo 1.3).

1.2 El objetivo de este Plan de Contingencia es facilitar y mantener el movimiento ordenado y seguro de la aviación civil internacional a través del espacio aéreo de la FIR XXX (nombre de la/las FIRs que correspondan) en caso de una interrupción parcial de los servicios de tránsito aéreo y/o establecer rutas de contingencia para encaminar el flujo de tránsito entre las FIRs (nombre de la/las FIRs que correspondan y nombre del Estado) en el caso de una interrupción total de los servicios de tránsito aéreo, así como de los correspondientes servicios conexos.

1.3 Este Plan de Contingencia ha sido elaborado por (nombre del Estado), asistido por la Oficina Regional Sudamericana (de ser el caso) y aprobado por el Presidente del Consejo.

1.4 La efectiva aplicación del presente plan presupone una estrecha cooperación, colaboración y aceptación de las autoridades aeronáuticas de las FIR involucradas, así como de los usuarios del espacio aéreo de referencia.

2 FIRs afectadas

2.1 Las FIRs directamente afectadas por el presente Plan de contingencia son:

(Identificar nombres de las FIRs afectadas del Estado y Estados limítrofes)

3 Principios básicos

3.1 Las medidas de contingencia que figuran en el presente plan, podrían ser aplicadas en casos de acontecimientos previsibles, ocasionados por paros, conflictos laborales o de interrupción imprevista de los servicios de tránsito aéreo ocasionado por otras circunstancias y que de alguna manera puedan afectar el suministros de los servicios de tránsito aéreo y/o de los servicios de apoyo conexos en la/las FIRs (nombre de la/las FIRs involucradas).

3.2 Para asegurar que las operaciones de la aviación civil internacional continúen desarrollándose en forma segura y ordenada, se establecen los siguientes principios:

- a) Con una anticipación de XXX horas, la autoridad aeronáutica designará un Órgano Central integrado por (nombre de las dependencias que integrarían el Órgano Central) que tendrá como misión evaluar aquellos acontecimientos que exijan la preparación y aplicación de los arreglos de contingencia correspondientes, con facultad para tomar las medidas posteriores consiguientes hasta el momento que el sistema haya vuelto a la normalidad.
- b) El Órgano Central contará además, con un Grupo de Contingencia presidido por (nombre del cargo a quien corresponderá ejercer la presidencia del Órgano Central) quién tendrá la misión de ejecutar y coordinar las actividades durante la situación de contingencia durante las 24 horas. Estará integrado por personal competente de las siguientes áreas especializadas:
 - Servicios de Tránsito Aéreo (ATS)
 - Telecomunicaciones Aeronáuticas (COM)
 - Meteorología Aeronáutica (MET)
 - Servicios de Información Aeronáutica (AIS)
 - Dirección de Aeropuertos, etc.

3.3 La misión de este Grupo será la siguiente:

- a) Revisar y actualizar periódicamente el presente plan,
- b) Estar continuamente al corriente de la situación de contingencia,
- c) Organizar equipos de contingencia en cada una de las áreas especializadas,
- d) Mantener enlace con las líneas aéreas, IATA, IFALPA y OACI,
- e) Intercambiar información actualizada con (nombre de Estados) y coordinar las actividades de contingencia con dichos Estados
- f) Dar aviso de la situación de contingencia con suficiente antelación y/o tan pronto como sea posible a las siguientes organizaciones:

Nota: Los nombres, direcciones, teléfonos, fax, e-mail, etc. figuran en el **Apéndice XX** a este Plan de Contingencia que deberá ser periódicamente actualizado.

- g) Representantes de las empresas de transporte aéreo regulares,
- h) ACCs responsables de las FIRs adyacentes y demás ACCs que pudieran verse involucrados por las medidas de contingencia,
- i) OACI, Oficina Regional SAM

- j) IATA, Oficina Regional,
- k) IFALPA, Representante Regional
- l) Tomar las acciones necesarias para emitir el NOTAM correspondiente, de acuerdo a la situación de contingencia correspondiente y que figuran en el **Apéndice XXXX** de este plan. Si la situación es previsible, se emitirá el NOTAM, por lo menos con 48 horas de antelación.

4 **Disposiciones aplicables en caso de una disminución del suministro de los servicios de tránsito aéreo**

4.1 Si durante la contingencia es posible contar con servicios de información de vuelo (FIS) y alerta y Control de Aeródromo en el Aeropuerto (nombre del o los aeropuertos involucrados), se utilizará un sistema simplificado de rutas ATS que conforman la estructura de la red de rutas de la FIR (nombre de la/las FIRs involucradas), de acuerdo a lo siguiente:

4.1.1 **Aeronaves que se dirigen al Área Terminal XXX desde la FIR XXX**

(Deberá identificarse las rutas por donde se encaminarán las aeronaves desde cada FIR involucrada al área terminal correspondiente)

4.1.2 **Aeronaves que se dirigen desde el Área Terminal XXX a la FIR XXX**

(Deberá identificarse las rutas por donde se encaminarán las aeronaves desde el área terminal hacia cada FIR involucrada)

4.1.3 **Aeronaves que sobrevuelan la FIR XXX desde la FIR AAA a la FIR ZZZ.**

(Deberá identificarse las rutas por donde se encaminarán las aeronaves que sobrevuelan la/las FIRs involucradas)

4.1.4 **Aeronaves que sobrevuelan la FIR XXX desde la FIR ZZZ a la FIR AAA**

(Deberá identificarse las rutas por donde se encaminarán las aeronaves que sobrevuelan la/las FIRs involucradas).

4.2 **Procedimientos aplicables a las Dependencias ATS involucradas**

4.2.1 Las dependencias ATS involucradas deberán seguir los siguientes procedimientos:

- a) Los mensajes de Plan de Vuelo se deberán transmitir al ACC XXX a través de la AFTN de acuerdo a los procedimientos normales.
- b) Deberán autorizar el ingreso a la FIR XXX de una aeronave cada XX minutos (separación longitudinal mínima a ser establecida de acuerdo a las circunstancias),

tanto en el espacio aéreo superior como en el inferior, independientemente de los niveles de vuelo utilizados.

- c) Deberán comunicar vía los circuitos de coordinación ATS y con no menos de 30 minutos de antelación, las horas estimadas sobre los puntos de notificación de ingreso a la siguiente FIR una vez sobrevolada la FIR XXX.
- d) Instruirán a los pilotos al mando de las aeronaves que deberán mantener el último nivel asignado y velocidad (número MACH de ser el caso) mientras sobrevuele la FIR XXX.
- e) No autorizarán ningún cambio de nivel o de velocidad (número MACH de ser el caso)
- f) Dentro de los 10 minutos anteriores que la aeronave ingrese a la FIR XXX.
- g) Las aeronaves que así lo prefieran, podrán ser encaminadas a través de las rutas ATS de contingencia que figuran en el para. 5.3 de este Plan de Contingencia.
- h) El FIC XXX indicará a las aeronaves que deberán comunicar con las dependencias ATC adyacentes 5 minutos antes de la hora prevista de ingreso a la FIR correspondiente.

4.3 **Procedimientos aplicables a las aeronaves**

4.3.1 Las aeronaves que sobrevuelen la FIR XXX o que procedan desde o hacia el Área Terminal XXX, deberán ajustarse a los siguientes procedimientos:

- a) Todas las aeronaves que procedan por las Rutas ATS establecidas en este Plan de contingencia se ajustarán a las reglas de vuelo por instrumentos (IFR) y se le asignará un nivel de vuelo de acuerdo a la tabla de niveles de crucero que figura en el Anexo 2, Apéndice 3.
- b) Volar en la ruta o lo mas cerca posible del eje de ruta de contingencia asignada.
- c) Mantener escucha permanente en la frecuencia VHF XXX y transmitir, preferentemente en inglés en dicha frecuencia la posición real o estimada a los puntos de notificación.
- d) Emitir en la frecuencia VHF XXX cualquier maniobra de ascenso o descenso que las circunstancias así lo exigieran, preferentemente de 2 a 5 minutos de antelación. Las maniobras de ascenso y descenso deberán realizarse claramente a la derecha del eje de la ruta. El mensaje deberá contener: identificación de la aeronave, posición, nivel abandonado, nivel que se cruza, etc.

A-5

- e) Mantener las luces de navegación y de anticollisión continuamente encendidas mientras se sobrevuele la FIR XXX.
- f) Mantener último transpondedor SSR asignado y si no se le ha asignado transpondedor, mantener código 2000.

5 Disposiciones aplicables en caso de una interrupción total del suministro de los servicios de tránsito aéreo

5.1 En el caso de una interrupción total del suministro de los servicios de tránsito aéreo y se determine que las operaciones de la aviación civil internacional no pueden tener lugar en el espacio aéreo de la/las FIR **XXX**, se procederá a encaminar el tránsito aéreo internacional que resulte afectado por las siguientes rutas:

5.2 Aeronaves que se dirijan de la FIR ZZZ a la FIR XXX

5.2.1 Las aeronaves que se dirijan de la FIR ZZZ a la FIR XXX serán encaminadas por la red de rutas ATS de las FIRs, de acuerdo a lo siguiente:

5.2.2 Ruta de Contingencia 1 (RC 1):

- a) Ruta de Contingencia 2 (RC 2):
- b) etc.

5.2.3 Aeronaves que se dirijan de la FIR XXX a la FIR ZZZ

5.2.3.1 Las aeronaves que se dirijan de la FIR XXX a la FIR ZZZ serán encaminadas por la red de rutas ATS de las FIRs, de acuerdo a lo siguiente:

5.2.3.2 Ruta de Contingencia 3 (RC 3):

- a) Ruta de Contingencia 4 (RC 4):
- b) etc.

6 Procedimientos aplicables a las dependencias ATS involucradas

6.1 Los ACCs XXX, ZZZ, etc:

- a) Aplicarán los procedimientos establecidos en las Cartas de Acuerdo Operacionales vigentes.
- b) Adicionalmente, encaminarán el tránsito que procede desde y hacia los aeropuertos XXX, de acuerdo a lo siguiente: (encaminamiento adicional, de ser necesario).

7 Procedimientos aplicables a las aeronaves

7.1 Las aeronaves seguirán los siguientes procedimientos:

- a) Planificarán su vuelo y procederán de acuerdo a su aeropuerto de origen y destino por las rutas ATS que se especifican en los para. 5.2 y 5.3.
- b) De ser el caso, se ajustarán a los procedimientos indicados en el para. 4.3.

8 Consideraciones adicionales

8.1 Los arreglos de contingencia aquí previstos son provisionales y estarán vigentes hasta el momento en que los servicios e instalaciones del plan reanuden sus actividades y, por consiguiente, no constituyen enmiendas del plan regional que hay que tramitar de conformidad con el procedimiento para la enmienda de planes regionales aprobados.

8.2 La preparación de este plan se llevó a cabo previa consulta con los Estados que se verían afectados por las medidas de contingencia a aplicarse y con la Oficina Regional Sudamericana de la OACI, quien ha tenido a su cargo la coordinación del plan con los Estados y los organismos internacionales interesados.

Apéndice C

Plan de Acción para la elaboración de los Planes de Contingencia Nacionales de Bolivia, Brasil, Colombia, Perú y Venezuela, y el Plan de Contingencia Subregional de Bolivia, Brasil, Colombia, Perú y Venezuela

Este plan de acción consta de cinco fases:

- 1) Elaboración de los planes de contingencia nacionales.
- 2) Armonización de los planes nacionales con los países limítrofes.
- 3) Envío de los planes de contingencia nacionales a las respectivas Oficinas Regionales.
- 4) Publicación de los planes de contingencia nacionales por parte de cada Estado.
- 5) Elaboración y distribución del plan de contingencia subregional de Bolivia, Brasil, Colombia, Perú y Venezuela.

Elaboración de los planes de contingencia nacionales

En esta fase los Estados completarán los respectivos Planes de Contingencia Nacionales para tal efecto podrán utilizar como base el Plan de Contingencia elaborado para superar la problemática del año 2000. La fecha límite al respecto será para el

Armonización de los planes nacionales con los países limítrofes

Durante esta fase los Estados realizarán todas las coordinaciones necesarias con los Estados limítrofes con el objetivo de armonizar sus planes nacionales con los planes de los estados vecinos. La armonización de los planes de contingencia se realizaría vía intercambio de información por correo electrónico o a través de reuniones bilaterales o multilaterales dependiendo del caso. La fecha límite al respecto será el

Envío de los planes de contingencia nacionales a las respectivas Oficinas Regionales

Los Estados enviarán a las respectivas Oficinas Regionales los planes de contingencia elaborados a más tardar el

Publicación de los planes de contingencia nacionales

Los Estados de la SubRegión SAM NNW publicarán sus planes de contingencia para la fecha AIRAC del

Elaboración y distribución del Plan de Contingencia Subregional de Bolivia, Brasil, Colombia, Perú y Venezuela.

En esta fase las Oficinas regionales CAR/SAM procederán a la elaboración del plan de contingencia Subregional del área en cuestión. El plan elaborado se distribuirá a los Estados para el

**PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS
PLANES NACIONALES DE CONTINGENCIA**

Fase	Fecha	Observaciones
Elaboración de los Planes de Contingencia Nacionales	
Armonización de los planes nacionales con los países limítrofes	
Envío de los planes de contingencia nacionales a las respectivas Oficinas Regionales	
Publicación de los Planes de Contingencia Nacionales	Fecha AIRAC
Elaboración y distribución del Plan de Contingencia Subregional de Bolivia, Brasil, Colombia, Perú y Venezuela.	Fecha AIRAC

Persona Responsable por la Implantación del Plan Nacional de Contingencia

Estado	Persona Responsable	Teléfono	Fax	E-mail
Bolivia				
Brasil				
Colombia				
Perú				
Venezuela				