



Cuestión 5 del

Orden del Día:

Plan de Contingencia sobre Ceniza volcánica y Plan de Contingencia ante Desastres naturales y/o eventos catastróficos

Plan de Contingencia por Ceniza Volcánica de los Servicios de Navegación Aérea del Uruguay (VACP/URU)

(Presentada por URUGUAY)

RESUMEN

El Estado Uruguayo presenta su Plan de Contingencia sobre Ceniza volcánica y los procedimientos conexos.

REFERENCIA:

Plan de Contingencia sobre Ceniza Volcánica para la Región Sudamericana de la OACIA **Armonización de los planes de contingencia (VACP/SAM) 2015**

1. Introducción

1.1 El Plan de contingencia sobre ceniza volcánica para Uruguay publicado por DINACIA fue desarrollado por el Grupo Multidisciplinario de Implantación de Navegación Aérea de Uruguay.

1.2 Este Plan considera los diferentes aspectos y acciones que el Estado debe tomar en cuenta cuando los efectos de la actividad volcánica afecten a la Región de Información de Vuelo Montevideo (FIR MVD).

2. Análisis

2.1 El objetivo de este plan es mostrar un esquema general de acción para estas contingencias a través de las recomendaciones, procedimientos, informaciones, modelos de ejemplo entre otros, para ayudar en la afluencia segura y ordenada del tránsito aéreo en Uruguay así como para coordinar además de buscar la armonización con los controles adyacentes y el resto de la Región SAM.

2.2 Dado que la mitigación de los peligros ocasionados por las cenizas volcánicas en la atmósfera y/o en el aeródromo no puede hacerse en forma aislada, sino a través de la toma de decisiones en colaboración (CDM) con la participación de todas las partes involucradas, es que el plan mencionado cuenta con los procedimientos propios de alguna de las áreas involucradas, a saber:

- En el Apéndice A se halla el procedimiento de contingencia ATS para cenizas volcánicas, además de los problemas que debería enfrentar la tripulación de vuelo al encontrar cenizas volcánicas.
- La deposición de cenizas volcánicas en un aeródromo, aunque sea en pequeñas cantidades, puede afectar la operación de las aeronaves, resultando en el cierre del aeródromo hasta que toda la ceniza depositada haya sido retirada, por lo que en el Apéndice B encontraremos el Procedimiento de “Ceniza Volcánica” elaborado por concesionario para el Aeropuerto Internacional de Carrasco PUERTAS del SUR S.A.
- En este Plan son mencionadas también las acciones del Centro de Aviso de Ceniza Volcánica (VAAC-Buenos Aires) en el Apéndice C y de la Oficina de Vigilancia Meteorológica del Aeropuerto de Carrasco (OVM- SUMU) en el Apéndice D.
- Finalmente mencionamos que, en el Apéndice H encontramos Procedimientos que deben tener en cuenta los Explotadores de aeronaves al realizar una EVALUACIÓN DE RIESGOS, considerando la importancia de la seguridad operacional.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en esta nota de estudio;



**DIRECCIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL
E INFRAESTRUCTURA AERONÁUTICA**

**PLAN DE CONTINGENCIA
POR CENIZA VOLCÁNICA DE LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA
DEL URUGUAY
(VACP/URU)**

Versión 0.1 (Primera Edición)
Enero de 2018

**PAGINA INTENCIONALMENTE DEJADA EN
BLANCO**

INDICE

Prefacio

Registro de enmiendas y corrigendos Acrónimos y abreviaturas

Definiciones aplicables en el VACP/URU

1. Preámbulo

2. Introducción

2.1 Declaración de una zona peligrosa

2.2 Fases de un evento

3. Fase previa a la erupción

3.1 Generalidades

3.2 Acciones del ACC originador

3.3 Acciones de los ACC adyacentes

3.4 Acciones de la unidad ATFM

4. Inicio de la fase de erupción

4.1 Generalidades

4.2 Acciones del ACC originador

4.3 Acciones de los ACC adyacentes

4.4 Acción de la unidad ATFM

5. Fase de erupción en progreso

5.1 Generalidades

5.2 Acción del ACC MVD

5.3 Acciones de la unidad ATFM

6. Fase de recuperación

7. Respuestas a Emergencias por Cenizas Volcánicas en los aeródromos.

8. Documentos de referencia.

Apéndice A Plan de contingencia ATS por ceniza volcánica

Apéndice B Procedimiento “Ceniza Volcánica” Puerta del SUR para el Aeropuerto Internacional de Carrasco

Apéndice C Acciones a ser llevadas a cabo por el Centro de Aviso de Ceniza Volcánica Buenos Aires (VAAC BUE) ante un evento de erupción volcánica

Apéndice D Acciones a ser llevadas a cabo por las Oficinas de Vigilancia Meteorológicas (MWO) ante un evento de erupción volcánica

Apéndice E Ejemplos de SIGMET, NOTAM Y ASHTAM

Apéndice F Acciones recomendadas por los Estados de matrícula/Operador en relación a las operaciones de las aeronaves ante un evento de erupción volcánica

Apéndice G Ejemplo de proceso de evaluación de riesgo de seguridad operacional

Apéndice H Procedimientos que deben tener en cuenta los explotadores de aeronaves al realizar una evaluación de riesgos de seguridad operacional

Apéndice I Ejemplo de un registro de peligros (registro de riesgos)

Apéndice J Lista de Contactos

PREFACIO

El Plan de contingencia sobre ceniza volcánica para Uruguay es publicado por DINACIA en nombre del Grupo de Implantación de Navegación Aérea de Uruguay. Este Plan considera los diferentes aspectos y acciones que el Estado debe tomar en cuenta cuando los efectos de la actividad volcánica afecten a la Región de Información de Vuelo Montevideo (FIR MVD). El objetivo de este plan es mostrar un esquema general de acción para estas contingencias a través de las recomendaciones, procedimientos, informaciones, modelos de ejemplo, etc. que se incluyen, para ayudar en la afluencia segura y ordenada del tránsito aéreo en Uruguay y la región sudamericana.

La División Navegación Aérea en nombre del Grupo de Implantación de Navegación Aérea publicará las versiones revisadas del VACP/URU que fueran necesarias para mantener un documento debidamente actualizado.

Se puede solicitar copias del VACP/SAM a:

OFICINA DNA DE LA DINACIA	
E-mail	: navegacionaerea@dinacia.gub.uy
Web site	: www.dinacia.gub.uy
Tel-fax:	: (+598) 2604 04 08 int 4039
	:
	:
E-mail Puntos de Contacto	: rbaru@dinacia.gub.uy mdavila@dinacia.gub.uy cvecino@dinacia.gub.uy

Las enmiendas y/o corrigendos posteriores se indicarán en la Tabla de Registro de Enmiendas y Corrigendos, conforme al procedimiento establecido en la página siguiente.

ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS

AAC	Autoridad aeronáutica civil
ACC	Centro de Control de Área
AD	Aeródromo
AIP	Publicación de información aeronáutica
AIS	Servicio de Información Aeronáutica
AIREP	Aeronotificación
ANSP	Proveedor de servicios de navegación aérea
ARS	Aeronotificación especial
ASHTAM	Serie especial de NOTAM que notifica un cambio en la actividad de un volcán, una erupción volcánica y/o una nube de cenizas volcánicas que es de importancia para las operaciones de las aeronaves
ATC	Control de tránsito aéreo
ATCO	Controlador de tránsito aéreo
ATFM	Gestión de la afluencia del tránsito aéreo
ATM	Gestión del tránsito aéreo
ATS	Servicios de tránsito aéreo
CDM	Toma de decisiones colaborativa
EMA	Estación meteorológica aeronáutica
FMU	Unidad de gestión de flujo de tránsito aéreo
FIR	Región de información de vuelo
IAVW	Vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales
IVATF	Grupo especial internacional sobre cenizas volcánicas (de la OACI)
LOA	Carta de acuerdo
MET	Meteorología
NOF	Oficina de NOTAM Internacional
NOTAM	Aviso a los aviadores
OMA	Oficina Meteorológica aeronáutica
OVM	Oficina de vigilancia meteorológica
PANS ATM	Procedimientos para los servicios de navegación aérea
SAM	Región Sudamericana de la OACI
SARPS	Normas y métodos recomendados
SIGMET	Información relativa a fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar la seguridad de las operaciones de las aeronaves
SMS	Sistema de Gestión de Seguridad
SRA	Evaluación de los Riesgos de Seguridad Operacional
VAA	Aviso de cenizas volcánicas
VAAC	Centro de avisos de cenizas volcánicas
VACP/SAM	Plan de contingencia de ceniza volcánica de la Región Sudamericana
VAG	Formato gráfico de los avisos de cenizas volcánicas
VAR	Notificación de actividad volcánica desde una aeronave (la parte en tiempo real de la VAR se expide de la misma manera que una AIREP especial)
VOLCEX	Ejercicios periódicos de la OACI sobre cenizas volcánicas para validar y mejorar los planes y procedimientos regionales de contingencia sobre cenizas volcánicas
VONA:	Notificación del Observatorio de Volcanes para la Aviación
WAFC	Centro mundial de pronósticos de área

DEFINICIONES APLICABLES EN EL VACP/URU

Aeronotificación. Informe de una aeronave en vuelo preparado de conformidad con los requisitos de notificación de posición y de información operacional o meteorológica.

Ceniza volcánica. Compuesto de minerales característicos de las erupciones volcánicas. Los minerales característicos de la mayoría de las cenizas volcánicas son el sílice y cantidades menores de óxidos de aluminio, hierro, calcio y sodio. El material vítreo del silicato es muy duro y sumamente abrasivo. Su punto de fusión está por debajo de la temperatura del quemador del motor de reacción, lo que implica riesgos adicionales. (Véase la Sección 2.1 del *Manual sobre nubes de cenizas volcánicas, materiales radiactivos y sustancias químicas tóxicas* (Doc. 9691) de la OACI).

Centro de avisos de cenizas volcánicas. Centro meteorológico designado en virtud de un acuerdo regional de navegación aérea para proporcionar a las oficinas de vigilancia meteorológica, centros de control de área, centros de información de vuelo, centros mundiales de pronósticos de área, y bancos internacionales de datos OPMET, información de asesoramiento sobre la extensión lateral y vertical y el movimiento pronosticado de las cenizas volcánicas en la atmósfera después de las erupciones volcánicas.

Centro de control de área. Dependencia establecida para facilitar servicio de control de tránsito aéreo a los vuelos controlados en las áreas de control bajo su jurisdicción.

Centro mundial de pronósticos de área (WAFC). Centro meteorológico designado para preparar y expedir pronósticos del tiempo significativo y en altitud en forma digital a escala mundial directamente a los Estados mediante medios apropiados como parte del servicio fijo aeronáutico.

Dependencia de servicios de tránsito aéreo. Expresión genérica que se aplica, según el caso, a una dependencia de control de tránsito aéreo, a un centro de información de vuelo o a una oficina de notificación de los servicios de tránsito aéreo.

Estación meteorológica aeronáutica. Estación designada para hacer observaciones e informes meteorológicos para uso en la navegación aérea internacional.

Estado de matrícula. Estado en el cual está matriculada la aeronave.

Estado del explotador. Estado en el que está ubicada la oficina principal del explotador o, de no haber tal oficina, la residencia permanente del explotador.

Gestión de afluencia del tránsito aéreo. Servicio establecido con el objetivo de contribuir a una circulación segura, ordenada y expedita del tránsito aéreo asegurando que se utiliza al máximo posible la capacidad ATC, y que el volumen de tránsito es compatible con las capacidades declaradas por la autoridad ATS competente.

Gestión del tránsito aéreo. Gestión dinámica e integrada del tránsito aéreo y del espacio aéreo, (incluidos los servicios de tránsito aéreo, la gestión del espacio aéreo y la gestión de la afluencia del tránsito aéreo) en condiciones de seguridad, economía y eficiencia, mediante el suministro de instalaciones y servicios sin límites perceptibles y en colaboración con todas las partes e incorporando funciones basadas en tierra y a bordo.

Información AIRMET. La información que expide una oficina de vigilancia meteorológica respecto a la presencia real o prevista de determinados fenómenos meteorológicos en ruta que puedan afectar a la seguridad operacional de los vuelos a baja altura, y que no estaba incluida en el pronóstico expedido para los vuelos a baja altura en la región de información de vuelo de que se trate o en una subzona de la misma.

Información meteorológica. Informe meteorológico, análisis, pronóstico, y cualquier otra declaración relativa a condiciones meteorológicas existentes o previstas.

Información SIGMET. Información expedida por una oficina de vigilancia meteorológica, relativa a la existencia real o prevista de fenómenos meteorológicos en ruta especificados, que puedan afectar la seguridad operacional de aeronaves.

Informe meteorológico. Declaración de las condiciones meteorológicas observadas en relación con una hora y lugar determinados.

Normas y métodos recomendados. El Consejo adopta las normas y métodos recomendados de conformidad con los Artículos 54, 37 y 90 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y se definen como sigue:

Norma. Una norma es una especificación relativa a características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimientos, cuya aplicación uniforme se reconoce como necesaria para la seguridad operacional o la regularidad de la navegación aérea internacional y que los Estados contratantes deberán cumplir de conformidad con el Convenio; en caso de que sea imposible el cumplimiento, es obligatorio notificar al Consejo con arreglo al Artículo 38 del Convenio.

Método recomendado. Un método recomendado es una especificación relativa a características físicas, configuración, material, performance, personal o procedimiento, cuya aplicación uniforme se considera conveniente para la seguridad operacional, regularidad o eficiencia de la navegación aérea internacional, que los Estados contratantes tratarán de cumplir, de conformidad con el Convenio.

Nube de cenizas volcánicas. La totalidad del material expulsado de un volcán a la atmósfera y transportado por vientos en altura. Consta de cenizas volcánicas, gases y sustancias químicas¹ (Véase la Sección 2.1 del Manual sobre nubes de cenizas volcánicas, materiales radiactivos y sustancias químicas tóxicas (Doc. 9691) de la OACI).

Oficina meteorológica. Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para la navegación aérea internacional.

Oficina meteorológica de aeródromo. Oficina designada para suministrar servicio meteorológico para los aeródromos al servicio de la navegación aérea internacional.

Procedimientos para los servicios de navegación aérea. Procedimientos aprobados por el Consejo, que incluyen en general procedimientos operacionales que no se consideran suficientemente maduros como para adoptarlos como normas y métodos recomendados internacionales, o textos más permanentes que no son apropiados o son demasiado detallados como para incluirlos en un Anexo.

Proceso colaborativo de toma de decisiones. Proceso según el cual todas las decisiones sobre la ATM, salvo las decisiones tácticas de ATC, se basan en el intercambio de toda la información pertinente para las operaciones de tránsito entre las partes civiles y militares.

Región de información de vuelo. Espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se facilitan los servicios de información de vuelo y de alerta.

Servicios de tránsito aéreo. Expresión genérica que se aplica, según el caso, a los servicios de información de vuelo, alerta, asesoramiento de tránsito aéreo, control de tránsito aéreo (servicios de control de área, control de aproximación o control de aeródromo).

Sistema de gestión del tránsito aéreo. Sistema que proporciona ATM mediante la integración de recursos humanos, información, tecnología, instalaciones y servicios, en colaboración con el apoyo de comunicaciones, navegación y vigilancia basadas en tierra, aire y/o en el espacio.

Uso flexible del espacio aéreo. Concepto de gestión del espacio aéreo basado en el principio de que el espacio aéreo no debe designarse como exclusivamente militar o civil, sino como un espacio continuo en el que se satisfagan al máximo posible los requisitos de todos los usuarios.

Vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales. Arreglos internacionales concertados con el objeto de vigilar y proporcionar a las aeronaves avisos de cenizas volcánicas en la atmósfera.

Nota. — La IAVW se basa en la cooperación de las dependencias operacionales de la aviación y ajenas a la aviación que utilizan la información obtenida de las fuentes y redes de observación que proporcionan los Estados. La OACI coordina la vigilancia con la cooperación de otras organizaciones internacionales interesadas.

Zona afectada. Volumen de espacio aéreo, aeródromo u otra área en tierra, identificado por VAA/VAG y/o SIGMET como un lugar en el que se sabe que hay o se pronostica que habrá contaminación por nube de cenizas volcánicas.

Zonas de contaminación. La información sobre zonas de cenizas volcánicas observadas y/o pronosticadas en la atmósfera es proporcionada a través de mensajes MET apropiados, de conformidad con el Anexo 3 – Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional.¹

Zona peligrosa. Espacio aéreo de dimensiones definidas en el cual pueden desplegarse en determinados momentos actividades peligrosas para el vuelo de las aeronaves.

NOTA.- En el contexto de la contaminación por nube de cenizas volcánicas, Zona de peligro es el volumen de espacio aéreo identificado por NOTAM como espacio afectado por niveles conocidos o pronosticados de contaminación por nube de cenizas volcánicas que los Estados consideran que se debe comunicar a los explotadores.

Zona prohibida. Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está prohibido el vuelo de las aeronaves.

Zona restringida. Espacio aéreo de dimensiones definidas sobre el territorio o las aguas jurisdiccionales de un Estado, dentro del cual está restringido el vuelo de las aeronaves, de acuerdo con determinadas condiciones especificadas.

¹ Esto incluirá, principalmente, mensajes de aviso de cenizas volcánicas (emitidos por los centros de avisos de cenizas volcánicas) e información SIGMET sobre cenizas volcánicas (emitida por las oficinas de vigilancia meteorológica).

1. INTRODUCCIÓN

La contaminación volcánica causada por cenizas volcánicas, es la más grave y representa un peligro para la seguridad de las operaciones aéreas. La mitigación de los peligros ocasionados por las cenizas volcánicas en la atmósfera y/o en el aeródromo no puede hacerse en forma aislada, sino a través de la toma de decisiones en colaboración (CDM), con la participación de todas las partes involucradas. Durante una erupción, la contaminación volcánica puede alcanzar y superar las altitudes de crucero de las aeronaves con motores de turbina en cuestión de minutos y cubrir vastas zonas geográficas en pocos días. Los encuentros con cenizas volcánicas pueden ocasionar una serie de peligros, incluyendo uno o más de los enumerados a continuación:

- a) Mal funcionamiento o falla de uno o más de los motores, ocasionando no sólo la reducción o pérdida total de empuje, sino también la falla de los sistemas eléctricos, neumáticos e hidráulicos;
- b) Bloqueo de los sensores pitot o estáticos, ocasionando indicaciones de velocidad aerodinámica no confiables y avisos erróneos;
- c) Opacidad parcial o total de los parabrisas;
- d) Contaminación del aire de la cabina con humo, polvo y/o sustancias químicas tóxicas que obligan a la tripulación a colocarse las máscaras de oxígeno, lo cual afecta las comunicaciones orales; también puede afectar los sistemas electrónicos;
- e) Erosión de los componentes externos e internos de la aeronave;
- f) Enfriamiento electrónico menos eficiente, ocasionando una serie de fallas en los sistemas de la aeronave;
- g) Es posible que la aeronave tenga que ser maniobrada de una manera que esté en conflicto con otras aeronaves; y
- h) La caída de cenizas volcánicas en una pista puede degradar la performance de frenado de las aeronaves, más aún si las cenizas volcánicas están mojadas; y, en casos extremos, puede resultar en el cierre de las pistas.

El presente documento es un plan de contingencia nacional por ceniza volcánica considerando el plan de contingencia sobre ceniza volcánica de la Región SAM, que incluye las interfaces con servicios de apoyo tales como el Servicio de Información Aeronáutica (AIS) y de Proveedor de Servicios de Meteorología Aeronáutica (INUMET) Explotador/Operador de Aeródromo (Puerta del SUR).

En este plan de contingencia de ceniza volcánica se establecen los pasos secuenciales para proveer una respuesta coordinada y controlada a un evento de tal naturaleza. En el **Apéndice A** se encuentra el procedimiento de contingencia ATS para cenizas volcánicas, además de los problemas que debería enfrentar la tripulación de vuelo al encontrar cenizas volcánicas. También se tomaron en consideración los planes de contingencia ATS, los cuales abarcan otras situaciones anormales que podrían interactuar con una contingencia por ceniza volcánica.

La deposición de cenizas volcánicas en un aeródromo, aunque sea en pequeñas cantidades, puede afectar la operación de las aeronaves, resultando en el cierre del aeródromo hasta que toda la ceniza depositada haya sido retirada. En casos extremos, los aeródromos podrían quedar totalmente inoperativos provocando repercusiones en la gestión del tránsito aéreo (ATM). En el **Apéndice B** encontraremos el Procedimiento de “Ceniza Volcánica” elaborado por PUERTAS del SUR S.A. para el Aeropuerto de Carrasco.

En este Plan son mencionadas también las acciones del Centro de Aviso de Ceniza Volcánica (VAAC- Buenos Aires) en el **Apéndice C** y de la Oficina de Vigilancia Meteorológica del Aeropuerto de Carrasco (OVM- SUMU) en el **Apéndice D**.

Resulta imperativo que la información sobre la actividad volcánica sea diseminada tan pronto como sea posible. A los efectos de asistir al personal para acelerar el proceso de originar y emitir mensajes relevantes tales como SIGMET, NOTAM y ASHTAM, deberían ponerse a disposición plantillas de los mismos para cada una de las etapas de la actividad volcánica. En el **Apéndice E** se encuentran ejemplos de SIGMET, NOTAM y ASHTAM conteniendo medidas operacionales y las distintas etapas de la actividad volcánica. La distribución de los mensajes AIS y MET sobre cenizas volcánicas está definida en los LARs 215– Servicios de Información Aeronáutica, y el LAR 203 – Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea Internacional.

Los Explotadores/Operadores Aéreos Nacionales que operen en áreas contaminadas por ceniza volcánica, deben efectuar evaluaciones de riesgo de seguridad operacional antes de iniciar las operaciones, de acuerdo a lo estipulado en el LAR 121 Cap. B y 135 Cap. A, LAR 91 Apéndice E- Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional. En el **Apéndice F** se encuentran las ACCIONES RECOMENDADAS POR PARTE DEL ESTADO URUGUAYO CON RELACIÓN A LAS OPERACIONES DE AERONAVES ANTE UN EVENTO DE ERUPCIÓN VOLCÁNICA, en el Apéndice G descubrimos el EJEMPLO DEL PROCESO DE EVALUACIÓN DE RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL y en el Apéndice H hallamos PROCEDIMIENTOS QUE DEBEN TENER EN CUENTA LOS EXPLOTADORES DE AERONAVES AL REALIZAR UNA EVALUACIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL.

2. OBJETIVO

Establecer pasos secuenciales y procedimientos para proveer una respuesta coordinada y controlada en caso de presentarse contingencias relacionadas con actividad volcánica que provoquen emisión de ceniza que afectan la operación de aeronaves ocasionando cierres temporales del espacio aéreo y/o restricciones en determinadas rutas y/o zonas afectadas, con la consiguiente reducción de la capacidad operativa de los servicios de tránsito aéreo.

3. ALCANCE

Aplicable a todas las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo afectadas, Oficina de Vigilancia Meteorológica y Oficina NOTAM Internacional, así como a los Operadores/Explotadores de los Aeropuertos de Carrasco , Laguna del Sauce y al Operadores/Explotadores Aéreos nacionales.

4. FASES DE UN EVENTO

La respuesta a un evento volcánico que afecta el tránsito aéreo ha sido dividida en cuatro fases bien diferenciadas - una Fase Previa a la Erupción, una Fase de Inicio de Erupción, una Fase de Erupción en Progreso, y una Fase de Recuperación — de la siguiente manera:

a) **FASE PREVIA A LA ERUPCION** (cuando corresponda):

La respuesta inicial, “dar el alerta”, comienza cuando se prevé que ocurrirá una erupción volcánica.

Se puede emitir mensajes AIS y MET apropiados de conformidad con el LAR 215 y el LAR 203, respectivamente, y difundirlos a las aeronaves en vuelo afectadas, utilizando el medio más rápido. Cabe notar que, en ocasiones, los volcanes entran en erupción en forma inesperada, sin que se haya emitido alerta alguna, por lo que la fase previa a la erupción puede ser omitida.

b) **INICIO DE LA FASE DE ERUPCION** (cuando corresponda): La fase de erupción empieza en el momento en que se inicia la erupción volcánica y las cenizas volcánicas ingresan en la atmósfera, e involucra mayormente a las aeronaves en vuelo. Se puede emitir mensajes AIS y MET apropiados, de conformidad con el LAR 215 y el LAR 203, respectivamente, y declarar una zona peligrosa mediante NOTAM. Normalmente, no se emitirá autorizaciones para atravesar la zona peligrosa a menos que sea explícitamente solicitado por la tripulación de vuelo.

c) **FASE DE ERUPCION EN PROGRESO:** La fase de erupción en progreso se inicia al momento de emitirse el primer aviso de cenizas volcánicas (VAA) con información sobre la extensión y movimiento de la nube de cenizas volcánicas, luego de finalizar las respuestas reactivas previas. Se puede emitir mensajes AIS y MET apropiados, de conformidad con el LAR 215 y el LAR 203, respectivamente.

d) **FASE DE RECUPERACION:** La fase de recuperación comienza con la emisión del VAA/VAG que indique que la FIR ya no se encuentra contaminada por cenizas volcánica o el primer VAA/VAG conteniendo el enunciado “NO FURTHER ADVISORY” lo cual normalmente ocurre cuando se determina que no se prevé la ocurrencia de cenizas volcánicas en la atmósfera y la actividad volcánica ha regresado a su estado previo a la erupción. Deberán ser emitidas los mensajes AIS y MET apropiados, de conformidad con el LAR 215 y el LAR 203, respectivamente

Si bien las cuatro fases describen las acciones a ser adoptadas durante un evento volcánico real, éstas se basan en un escenario teórico. Puede que las erupciones reales no siempre estén tan claramente diferenciadas con respecto a las acciones ATM a ser adoptadas. Igualmente, una erupción puede ocurrir sin que exista actividad previa a la erupción, o puede detenerse y reiniciarse más de una vez. Por lo tanto, puede que la primera observación sea la presencia de una nube de cenizas que ya se encuentra a cierta distancia del volcán. Es esencial que el plan de contingencia prepare al sistema ATM para una respuesta apropiada, dependiendo de las condiciones reales.

Las tripulaciones de vuelo deben notificar sus observaciones de actividad volcánica mediante una aeronotificación especial (AIREP especial). Se harán arreglos para garantizar la pronta transferencia de dicha información a la OVM SUMU, responsables por las acciones correspondiente.

5. FASE PREVIA A LA ERUPCIÓN

5.1 Generalidades

Esta fase se focaliza en obtener un temprano reconocimiento de los eventos volcánicos, se caracteriza por una disponibilidad de información sobre la extensión y severidad de la inminente erupción. La prioridad es garantizar la continua seguridad operacional de las aeronaves en vuelo, por lo que existe el requisito de promulgar información con carácter de urgencia. A pesar de la cantidad potencialmente limitada de información disponible, se deberá adoptar las acciones previas a la erupción descritas a continuación para cada erupción esperada.

Por lo general, los pilotos de las aeronaves son fuente de información de una erupción, excepto en aquellos casos donde existe un sistema establecido de monitoreo vulcanológico. Por esta razón, los pilotos que operen en aéreas con volcanes no monitoreados deberían siempre mantenerse alerta de aquellos signos que pudieran indicar una erupción y además, comprender la importancia de su rol como proveedores de información

La respuesta inicial de “dar el alerta” comienza cuando existe la presunción de una erupción volcánica o cuando ésta ocurre inesperadamente. La fuente de tal información puede provenir de pilotos (AIREP/VAR) y/o de las agencias meteorológicas o vulcanológicas (VONA). Se debe garantizar la inmediata difusión de la información de alerta a las aeronaves afectadas en vuelo o a través de VONA, SIGMET, NOTAM, ASHTAM o de la retransmisión de los AIREP, según sea lo más apropiado, por el medio más expeditivo posible y difundido de acuerdo a los procedimientos establecidos.

Esta fase se focaliza en centrar la atención de las aeronaves sobre un potencial peligro y de protegerlas de los peligros inherentes a la erupción misma. Este alerta será el iniciador de acciones, tales como la recolección de datos adicionales y la preparación de evaluaciones de riesgo de seguridad operacional específicas (SRA).

5.2.1 Acciones de los explotadores/Operadores Aéreos

- 5.2.1 Los explotadores deben suministrar a los pilotos el formulario de Reporte de Actividad Volcánica (VAR) de la OACI, preferentemente en un formato electrónico de fácil uso.
- 5.2.2 La Dirección de Seguridad Operacional - DSV- Operaciones (ver Apéndice G), establecerá procedimientos operacionales apropiados a ser cumplimentados por la tripulación de vuelo en caso de operaciones dentro o cerca de espacios aéreos que estén contaminados con ceniza volcánica según los LAR 121.415 Apéndice J y LAR 135.040 (a)(2) y LAR 135 Apéndice A.
- 5.2.3 Se requiere que los Explotadores, en cumplimiento del LAR 121,135 y 91 -Operación de aeronaves, que realicen una evaluación de riesgo de operación en ceniza volcánica y que implanten medidas de mitigación apropiadas de acuerdo a su sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) tal como fuera aprobado por el Estado del Explotador o por el Estado de Matrícula, según corresponda.

5.3 Acciones de los ACC adyacentes

5.3.1 Durante la fase previa de la erupción volcánica, el ATC, debería informar a las aeronaves que podrían tácticamente ser reencaminadas para evitar las zonas peligrosas. Los ACC adyacentes deberían adoptar las siguientes acciones para proveer una adecuada asistencia:

5.3.2 Previa coordinación con el ACC de origen se re-autorizaran los vuelos a los cuales se les está prestando servicios y cuya ruta se verá afectada por el establecimiento de la zona peligrosa;

5.3.3 A menos que reciban instrucciones en sentido contrario, continuar con el desarrollo normal de las actividades y

5.3.4 Si una o más rutas se ven afectadas por la zona peligrosa, sugerir de ser el caso el reencaminamiento a las aeronaves en vuelo hacia otras rutas que no atraviesen la zona peligrosa y,

5.3.5 Mantener la conciencia en todo momento, de la zona afectada.

5.4 Acciones de la Unidad ATFM

5.4.1 La dependencia ATFM y la Oficina de Vigilancia Meteorológica del Aeropuerto de Carrasco (OVM SUMU) determinarán la forma en que tendrán lugar sus comunicaciones.

A partir del momento de la recepción de la información sobre actividad volcánica desde la OVM así como desde el ACC MVD, la unidad ATFM iniciará acciones de acuerdo a sus procedimientos para asegurar el intercambio de información en apoyo al CDM entre los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP), los explotadores de aeronaves y de aeródromos involucrados.

5.5 Acciones de la Oficina de Vigilancia Meteorológica - OVM

a) Al recibir información sobre actividad volcánica y/o la existencia de ceniza volcánica, la OVM deberá:

i. emitir un mensaje SIGMET de alerta por ceniza volcánica con periodo de validez de 6 (seis) horas. Incluir en el direccionamiento del SIGMET, al SADIS, a los bancos de datos OPMET internacionales, y al banco de datos OPMET regional de Brasilia.

ii. mantener una continua coordinación con el ACC MVD para asegurar la consistencia en la emisión y contenido de los SIGMET;

iii. retransmitir la información recibida del ATS como AERONOTIFICACIÓN ESPECIAL (AIREP ESPECIAL) al SADIS, a los bancos de datos OPMET internacionales, al banco de datos OPMET regional de Brasilia y al AIS Uruguay.

iv. solicitar al VAAC BUE el correspondiente aviso de asesoramiento sobre ceniza volcánica (VAA) con información sobre la extensión y la trayectoria de la misma, a fin de informar al ACC MVD;

vi. notificar al ACC MVD, tan pronto como sea posible, si la nube de ceniza volcánica puede ser identificada a través de las imágenes de los radares meteorológicos o en las imágenes/datos de los satélites meteorológicos y de ser así, proveer regularmente información sobre la extensión horizontal y vertical de la nube y su trayectoria.

b) En el caso de que una OVM tomara conocimiento sobre la ocurrencia de actividad pre-eruptiva, de una erupción volcánica o de la presencia de una nube de ceniza a través de cualquier otra fuente, dicha información será transmitida inmediatamente al ACC MVD.

c) En el caso de que cualquier otra oficina meteorológica tomara conocimiento sobre la ocurrencia de actividad pre-eruptiva, de una erupción volcánica o de la presencia de una nube de ceniza a través de cualquier otra fuente, dicha información será transmitida inmediatamente a la OVM para su retransmisión al ACC y al VAAC BUE.

6. INICIO DE LA FASE DE ERUPCION

Esta fase comienza al momento de iniciarse una erupción volcánica, con la eyección de cenizas volcánicas a la atmósfera. El enfoque de estos procesos es proteger de los peligros de la erupción a las aeronaves que se encuentran en vuelo y en los aeródromos, recolectar la información relevante y transformar la información disponible sobre la nube de ceniza volcánica (extensión horizontal y vertical, etc.) en información confiable y precisa.

La información para el inicio de esta fase puede provenir de pilotos (AIREP/VAR), personal ATS, del INUMET a través del VAAC Buenos Aires o vulcanológicas (VONA/SIGMET).

Además de las acciones relevantes descriptas bajo la fase previa a la erupción, las principales acciones de la fase de inicio de erupción son: emisión de un SIGMET de inicio de erupción; emisión por intermedio de la Oficina NOTAM Internacional (NOF) de un NOTAM/ASHTAM de inicio de erupción, suministro de información y asistencia al tránsito en vuelo. Según resulte apropiado, las zonas peligrosas serán notificadas a través de un NOTAM. Esta fase proseguirá hasta que la fase de erupción en progreso sea activada.

6.1 Acciones de los ACC adyacentes

- 6.1.1 Durante el inicio de la fase de erupción, los ACC adyacentes deberían tomar las siguientes medidas:
- 6.1.2 mantener un estrecho enlace con la dependencia ATFM apropiada y el ACC de origen para crear, implantar y mantener actualizadas las medidas ATFM para el desarrollo seguro de las operaciones aéreas;
- 6.1.3 el ACC adyacente, en colaboración con el ACC originador y los explotadores de aeronaves, deberían, en caso necesario, adoptar medidas tácticas adicionales a las emitidas por la dependencia ATFM correspondiente;
- 6.1.4 mantenerse atentos a la zona afectada; y
- 6.1.5 iniciar la planificación de la fase de erupción en progreso, en conjunto con los operadores aéreos, las dependencias ATFM apropiadas y los ACC involucrados.

6.2 Acciones de la Unidad ATFM

6.2.1 Durante el inicio de la fase de erupción, dependiendo del impacto y/o extensión de las cenizas volcánicas, la unidad ATFM deberá organizar con la OVM SUMU, los ANSP, y los Explotadores involucrados, el intercambio de la última información disponible sobre la evolución de la misma para apoyar al CDM y comunicar a las Dependencias ATFM Regionales o interregionales que corresponda la información actualizada que disponga.

7. FASE DE ERUPCIÓN EN PROGRESO

7.1 Generalidades

La fase de erupción en progreso comienza con la emisión del primer VAA/VAG (Aviso de Ceniza Volcánica/Información sobre avisos de ceniza volcánica en formato gráfico) por parte de los VAAC de Buenos Aires. El VAA/VAG contendrá la posición actual de la ceniza volcánica y los pronósticos de la extensión vertical y horizontal de la nube de ceniza volcánica y su desplazamiento esperado a intervalos de 6 (seis) horas, desde la hora de inicio T+0 hasta T+18 horas. Cuando se espere que la nube de ceniza volcánica se desplace considerablemente durante el periodo de 6 horas, deberían emitirse mensajes SIGMET a intervalos menores al establecido. Ambos mensajes deberían de emitirse de conformidad a los estipulados en el LAR 203.

Los pronósticos de nube de ceniza volcánica a T+6, T+12 y T+18 horas y a mayor extensión de pronóstico (si estuviera disponible) son utilizados para la elaboración del NOTAM/ASHTAM. Los pronósticos de nube de ceniza volcánica y/o los VAA/VAG podrían incluir (si estuviera disponible) indicadores de calidad (Ej.: certeza, variabilidad, etc.) como así mismo niveles de riesgo que puedan utilizarse más fácilmente en las SRA.

7.1 Acciones del ACC MVD

7.1.1 El ACC MVD cuando sea afectado por el desplazamiento de la ceniza deberá asegurarse a través de la Oficina NOTAM Internacional (NOF) de que el NOTAM/ASHTAM continúe siendo originado a intervalos apropiados. Tanto el ACC MVD y la unidad ATFM deberán continuar publicando los detalles concernientes a las medidas tomadas para asegurar su distribución a todos los involucrados.

7.1.2 Si se informa o se pronostica ceniza en la FIR MVD, el ACC MVD deberá adoptar los procedimientos que figuran en el Apéndice A.

7.2 Acciones de la Unidad ATFM

7.2.1 Dependiendo del impacto y/o extensión de la ceniza volcánica, y a los efectos de apoyar al CDM, la unidad ATFM debe organizar con la OVM SUMU, los ANSP y los Explotadores involucrados, el intercambio de la última información disponible sobre el evento volcánico.

7.2.2 La unidad ATFM aplicará medidas que serán revisadas y actualizadas de acuerdo con la información más reciente. Se les aconsejará a los Explotadores que revisen periódicamente los NOTAM/ASHTAM y SIGMET para el área.

8. FASE DE RECUPERACION

8.1 La fase de recuperación se inicia con la emisión del VAA/VAG que indique que la FIR ya no se encuentra contaminada por cenizas volcánicas o el primer VAA/VAG conteniendo el enunciado “NO FURTHER ADVISORY” — lo cual normalmente ocurre cuando se determina que la actividad volcánica ha regresado a su estado previo a la erupción y el espacio aéreo ya no está contaminado con cenizas volcánicas. En consecuencia, se debería emitir los mensajes MET/AIS correspondientes, de conformidad con los LAR 203 y 215.

8.2 El ACC MVD y la unidad ATFM deberán regresar a sus operaciones normales lo más pronto posible.

8.3 Una vez finalizado el evento, tanto la DGAC como los ANSP/Explotadores evaluarán las actividades realizadas por las diferentes áreas involucradas con la finalidad de mejorar los procedimientos.

Nota 1.- Todas las acciones aquí descritas deben, establecerse en cartas de acuerdos operativas entre todas las dependencias involucradas.

9. RESPUESTA A EMERGENCIAS POR CENIZAS VOLCÁNICAS EN LOS AERÓDROMOS

9.1 *El LAR 153 – Operación de Aeródromos*, establece los requisitos para la operación de aeródromos del Estado uruguayo, participante del Sistema Regional de Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP).

9.2 En el Apéndice B se encuentra el Procedimiento “Cenizas Volcánicas “PROC-OPR/MVD-19/Rev. de fecha 26/05/2015.

9.3 El mencionado Procedimiento tiene como objetivo establecer un tratamiento ante la caída de ceniza volcánica en el Aeródromo de Carrasco.

Respecto a la caída de cenizas volcánicas en un aeródromo, se sugieren las siguientes pautas:

- 1) En los casos en que un pronóstico de la caída de cenizas inminente esté disponible, se debe expedir un NOTAM indicando el período de tiempo que se estima en que las cenizas lleguen al aeródromo;
- 2) Un NOTAM se debe emitir cuando la ceniza alcanza un aeródromo o comienza a acumularse en el suelo en un aeródromo. El NOTAM debería informar si el aeródromo sigue abierto para la operación;
- 3) Un nuevo NOTAM debe emitirse cada 4 horas, mientras la caída de cenizas está ocurriendo o se encuentra en suspensión sobre el aeródromo. Si una prueba de fricción de las superficies de la pista se ha realizado, debe ser informado el valor y el tiempo en que se realizó dicha prueba; y
- 4) Un NOTAM final debe ser emitido cuando las actividades de limpieza se han completado y las operaciones se han reanudado.

Desde la caída de cenizas volcánicas en un aeródromo, se recomienda una estrecha coordinación entre la Oficina de NOTAM Internacional (NOF) y la oficina meteorológica de aeródromo (OMA) en su área de responsabilidad, en relación con la emisión de dichas advertencias.

10. COMUNICACIÓN Y DIFUSIÓN DE LOS INFORMES DE PILOTOS SOBRE ACTIVIDAD VOLCÁNICA

10.1 PROPÓSITO DE LA NOTIFICACIÓN Y RECOLECCIÓN DE DATOS SOBRE CENIZAS VOLCÁNICAS

La principal finalidad de la notificación y recolección de datos sobre cenizas volcánicas es:

- a) definir la ubicación de los peligros volcánicos;
- b) notificar de inmediato a las otras aeronaves (en vuelo) acerca del peligro;
- c) notificar a las otras partes interesadas (ANS (ATC, MET, AIS, ATFM), VAAC, etc.), a fin de garantizar una producción consistente de información y avisos apropiados, de conformidad con las disposiciones existentes;
- d) analizar los informes recolectados en la fase posterior al vuelo a fin de:
 - i. identificar las zonas que generan preocupación;
 - ii. convalidar y mejorar los pronósticos de dispersión cenizas volcánicas;
 - iii. mejorar los procedimientos existentes;
 - iv. contribuir a definir mejores requisitos de aeronavegabilidad; y
 - v. compartir lecciones aprendidas, etc.

10.2 Herramientas para presentar y compartir la información sobre cenizas volcánicas

Distintos tipos de herramientas pueden ser utilizados para notificar, transmitir y difundir la información sobre encuentros con cenizas volcánicas. La siguiente lista tiene como objetivo dar una idea de las herramientas que pueden ser utilizadas. También se podrían dividir en herramientas regulatorias y de información general. En todo caso, no se trata de una lista exhaustiva, y puede ser actualizada con nuevos elementos, dependiendo de las experiencias regionales.

- a) Comunicaciones por radiotelefonía y enlace de datos
- b) VAR
- c) NOTAM/ASHTAM
- d) SIGMET
- e) VAA/VAG
- f) Repositorio central de datos; por ejemplo, el portal de operaciones de la red CFMU (Network Operations Portal - NOP)
- g) Portales centralizados con información y mapas actualizados en forma regular – e.g. EVITA - <http://www.eurocontrol.int/services/evita-european-crisis-visualisation-interactive-tool-atfcm>
- h) Teleconferencias
- i) Boletines periódicos con la información definida por los proveedores y usuarios de datos; por ejemplo, el Boletín semanal del Instituto Smithsoniano (Smithsonian Institution Weekly Bulletin).
- j) Reportes actualizados de actividad volcánica emitidos por estaciones meteorológicas
- k) Portales de internet centralizados para compartir las lecciones aprendidas (Gestión del conocimiento – por ejemplo, SKYbrary http://www.skybrary.aero/index.php/Main_Page)

10.3 FASE DE OPERACIONES

Los roles y responsabilidades de los participantes en cuanto a la recolección, intercambio y difusión de información volcánica están claramente diferenciadas en dos distintas fases:

- a) en vuelo; y
- b) posterior al vuelo.

10.4 PARTICIPANTES EN EL PROCESO DE NOTIFICACIÓN, SUS ROLES Y RESPONSABILIDADES

La identificación de los participantes, así como sus roles y responsabilidades en general, pero, específicamente, durante las dos distintas fases de operaciones (en vuelo, posterior al vuelo), es un elemento importante para mejorar la recolección, intercambio y difusión de la información volcánica.

La cantidad de participantes y sus papeles y responsabilidades depende de la fase de operaciones, su posición en la cadena de información dentro de una de las dos fases y los arreglos nacionales/regionales. Uno de los principales problemas con respecto a los papeles y responsabilidades de los participantes es que cada uno de ellos, en un momento u otro, son tanto proveedores de datos/información como usuarios de la información.

10.4.1 Fase en Vuelo

10.4.1.2 Participantes, roles y responsabilidades

N°	Participantes	Roles y responsabilidades
1	Pilotos, civiles y/o militares, que observan y/o encuentran actividad volcánica	Brindar información, lo más detallada posible, acerca del tipo, posición, color, olor, dimensiones de la contaminación volcánica, nivel y hora de la observación, y enviar de inmediato la VAR Parte I a la dependencia ATS con la que el piloto está en comunicación radiotelefónica (R/T). Registrar la información requerida por la VAR Parte II en el formulario apropiado lo más pronto posible después de la observación o encuentro, y presentar el informe vía enlace de datos, en caso esté disponible, o por cualquier medio disponible autorizado y difundido por la autoridad aeronáutica civil del Estado
2	Dependencia ATS que recibe la información del piloto que ha encontrado el evento volcánico	Asegurarse que la información del piloto recibida por un control de tránsito aéreo haya sido escuchada, aclarada (de ser necesario) y difundida a otros pilotos, así como al supervisor del ACC. Asimismo, los controladores de tránsito aéreo podrían preguntar a otros pilotos que están volando dentro de la misma zona si han observado alguna actividad volcánica.

3	El supervisor de la dependencia ATS/ACC (según corresponda) u otra persona responsable dentro del proveedor de servicios de navegación aérea	<p>Utilizar todos los medios de comunicación y los formularios disponibles para asegurarse que la información recibida del controlador de tránsito aéreo haya sido:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ transmitida a las organizaciones meteorológicas y VAAC asociadas, de conformidad con los arreglos nacionales/regionales; ✓ difundida en forma completa e inmediata a toda la organización, especialmente a los sectores adyacentes y a la oficina NOTAM (NOF) asociada; ✓ transmitida a los sectores y ACC vecinos (de ser necesario); ✓ transmitida al centro regional ATFM, de haberlo (por ejemplo, CFMU en Europa); ✓ transmitida a la autoridad nacional/regional responsable por el manejo de las situaciones de contingencia. <p>Nota: El orden queda sujeta a lo que el Estado cree conveniente</p>
4	ANSP vecinos (ACC, etc.)	Asegurarse que la información sea suministrada a las tripulaciones de vuelo que estén volando hacia la zona afectada por la contaminación volcánica y sea difundida a través de la organización; que el sistema esté preparado para enfrentar los posibles cambios en las afluencias de tránsito; y que la información sea suministrada a la autoridad nacional responsable por el manejo de las situaciones de contingencia y luego transferida a la NOF y MWO, según se requiera.
5	Oficina de vigilancia MET	Utilizar la información originada por las tripulaciones de vuelo, reenviada por la dependencia ATS, de conformidad con el LAR 203 y reenviarla al AIS NOF.
6	VAAC BUE	Utilizar la información originada por las tripulaciones de vuelo, OVM SUMU y otras fuentes competentes, de conformidad con el Anexo 3.
7	AIS / NOF	Publicar los mensajes AIS apropiados, de conformidad con el LAR215.
8	Unidad ATFM	<p>Asegurarse que la información recibida sea almacenada y esté disponible para todos los socios en su zona de responsabilidad (ANSP, líneas aéreas, VAAC, MET, etc.).</p> <p>Como parte de la actividad diaria, coordinar las medidas ATFM con los ACC involucrados.</p>

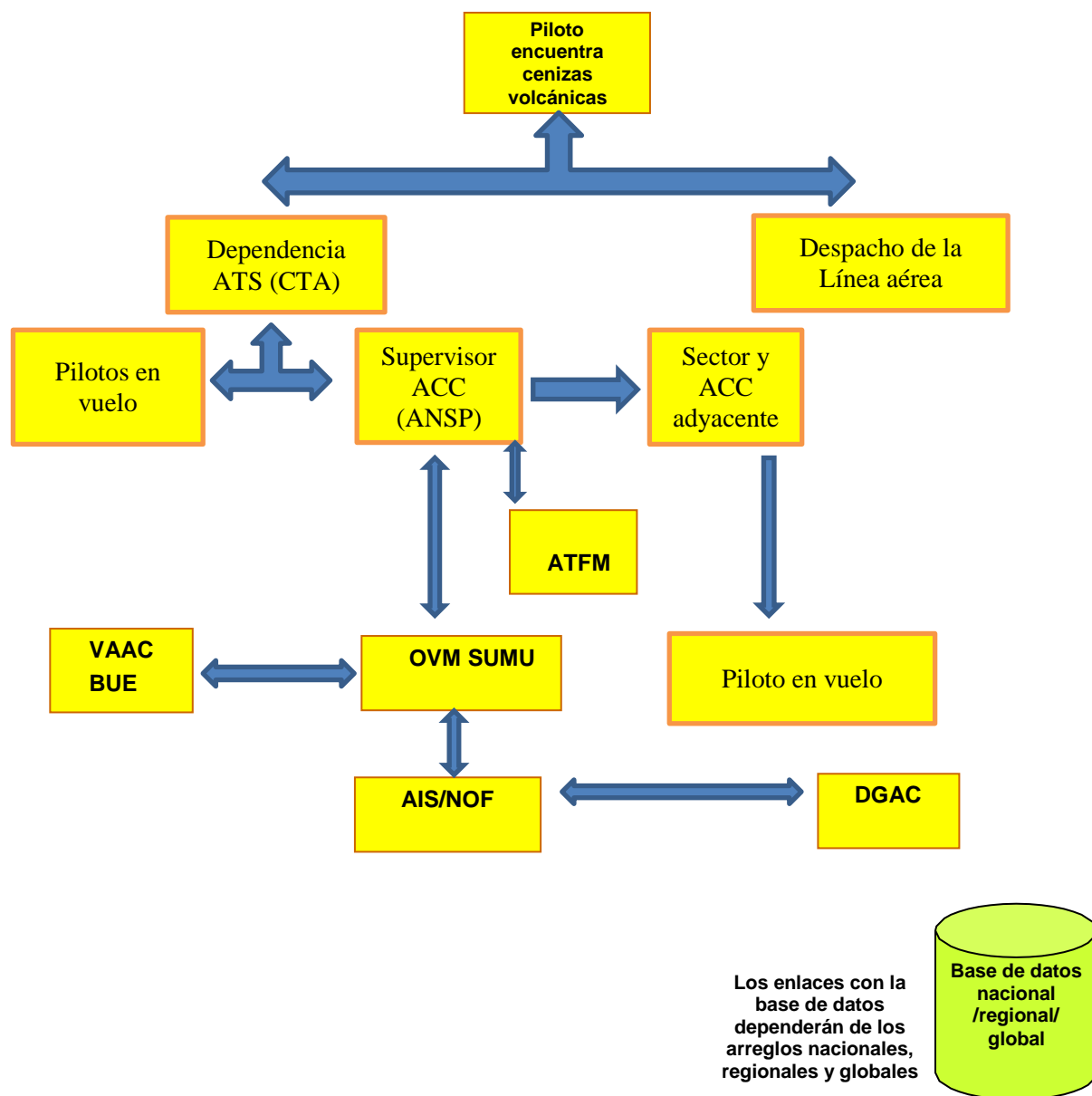
10.4.2 Fase posterior al vuelo

	Participantes	Papeles y responsabilidades
1.	Pilotos civiles y/o militares/líneas aéreas que observan o encuentran una erupción o contaminación volcánica	Presentar el informe de cenizas volcánicas con la mayor cantidad posible de información detallada acerca de la actividad volcánica y/o encuentro (posición, color, olor, dimensiones, nivel de vuelo, hora de observación, impacto sobre el vuelo, etc.). Asegurarse que el VAR sea presentado y transmitido a los destinatarios pertinentes lo más pronto posible después del aterrizaje (en caso no haya sido presentado mediante enlace de datos durante el vuelo). Hacer una anotación en el Registro de Mantenimiento de la Aeronave (AML) en caso de un encuentro real o sospecha de encuentro con contaminación volcánica.
2.	ANSP	Brindar un informe resumido de los efectos de la actividad volcánica sobre sus operaciones por lo menos una vez al día a la DSO, con la mayor cantidad posible de información detallada acerca de la cantidad de encuentros, su impacto sobre la gestión del tránsito aéreo, etc.).
3.	MantenimientoAOC – Inspección posterior al vuelo	Informar acerca de la observación de las superficies, motor, etc. de la aeronave y suministrar la información al SSP (repositorio central de datos a nivel nacional)
4.	Autoridad investigadora	Todos los proveedores de servicios aeronáuticos (incluyendo explotadores, ANSP, aeropuertos, etc.) deberán investigar los efectos de la actividad volcánica, analizar la información y sacar conclusiones; y notificar los resultados de la investigación y la información pertinente a la autoridad supervisora nacional y cualquier repositorio central de datos.
5.	Autoridad nacional	Gestionar el repositorio central de datos a nivel nacional y notificar al repositorio central de datos a nivel regional/global, en caso exista. Analizar las notificaciones de sus proveedores de servicios aeronáuticos y adoptar las acciones necesarias.
6.	SSP (Repositorio central de datos)	Recolectar datos nacionales y ponerlos a disposición de las partes involucradas que estuvieren interesadas, bajo condiciones acordadas.
7.	OVM SUMU	Utilizar la información nacional y regional proveniente de los repositorios centrales de datos a nivel nacional y regional.

8.	VAAC BUE	Utilizar la información originada por las tripulaciones de vuelo y otras fuentes competentes a fin de: a) convalidar sus productos; y b) mejorar el pronóstico.
9.	Gestión del Conocimiento (por ejemplo, SKYbrary)	Utilizar las lecciones aprendidas en la fase posterior al vuelo y difundirlas a las partes interesadas.
10.	OACI	Revisar/modificar los planes de contingencia ATM sobre cenizas volcánicas.

10.4.3 Notificación en vuelo – Ejemplo de diagrama de flujo de la información sobre cenizas volcánicas

10.4.3.1 El siguiente cuadro es una representación gráfica de la ruta que podría seguir la información sobre cenizas volcánicas en vuelo. Asimismo, indica la posición de los participantes de las cenizas volcánicas en la cadena de notificación. El diagrama de flujo no es exhaustivo y la ruta de la información puede ampliarse y añadirse nuevos participantes, dependiendo de los requisitos nacionales y regionales.



10.5 Diagrama de flujo de una notificación de ceniza volcánica en la FIR MONTEVIDEO

11. DOCUMENTOS DE REFERENCIA

- LAR 203: Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional;
- LAR 211: Servicios de tránsito aéreo;
- LAR215: Servicio de información aeronáutica;
- LAR 153 – Operaciones de Aeródromos;
- LAR 121- Operaciones de Vuelo
- LAR 135 – Operaciones de Vuelo
- LAR 91 – Reglas de Vuelo y Operación General
- Plan de Contingencia sobre Ceniza Volcánica para la Región SAM de la OACI(VACP/SAM)

11. CONFORMACION DEL COMITÉ DE CONTINGENCIA DE CENIZA VOLCANICA.

Se dispone la conformación del “Comité de Contingencia de Ceniza Volcánica”, para la “activación” de la contingencia por actividad volcánica y la correspondiente aplicación del Plan de Contingencia en caso de Ceniza Volcánica; este Comité estará conformado por los siguientes funcionarios:

- Director Circulación Aérea/Director División Tránsito Aéreo;
- Director AIC
- Supervisor de turno del Centro de Control de Área de Montevideo;
- Encargado Unidad ATFM
- Director de la Oficina de Vigilancia Meteorológica de Uruguay;
- Supervisor de la Oficina NOTAM Internacional de Uruguay.
- Representante Puerta del SUR

El Director de Circulación Aérea, asume funciones como Director del Comité de Contingencias y es el responsable de la correcta ejecución del presente Plan de Contingencia, con el fin de garantizar la continuidad, regularidad y seguridad de las operaciones aéreas dentro de la FIR MONTEVIDEO.

Solicitudes de publicación de NOTAM, ASHTAM

Las dependencias autorizadas a solicitar la emisión de NOTAM o ASHTAM enviarán a la Oficina NOTAM dichas solicitudes vía AFS, e mail, fax, telefónicamente o lo entregarán en forma personal.

Todo PRE NOTAM donde se soliciten restricciones del espacio aéreo nacional de cualquier tipo y los que afecten el área de maniobras del Aeropuerto Internacional de Carrasco, deberán estar autorizados por la División Tránsito Aéreo.

12. INFORMACIÓN DE CONTACTO

- El Director DCA 598 2 604 0408 int 5102 se encuentra ubicado en el edificio de los ATS
- El Centro de Control de Área Montevideo (ACC-MVD)

AFTN: SUMUZQZX

Teléfonos: 598-2-6040251 / int. 5119

598-2-6040408 Int. 5119

- La Oficina de Vigilancia Meteorológica de Uruguay (OVM) se encuentra ubicado en el Aeropuerto Internacional de Carrasco

AFTN: SUMUYYMYX

Teléfonos: 598 2 6040299

- Director AIC se encuentra ubicado en el Aeropuerto Internacional de Carrasco

Teléfonos: 598 2 6040329

- La Oficina NOTAM Internacional de Uruguay (NOF) se encuentra ubicado en el Edificio del Aeropuerto de Carrasco

AFTN: SUMUYYNYX

Teléfonos: 598 2 6040067

- Representante Puerta del SUR, Gerente de Operaciones y Seguridad

Teléfonos: 598 2 6040329 int. 1645

Cel: 099673868

12. FECHA DE ENTRADA EN VIGENCIA: el 20 de febrero de 2018

APÉNDICE A

PROCEDIMIENTO DE CONTINGENCIA CENIZAS VOLCÁNICAS DE LOS ATS

1 **Objetivo**

Establecer pasos secuenciales y procedimientos para proveer una respuesta coordinada y controlada en caso de presentarse contingencias relacionadas con actividad volcánica que provoquen emisión de ceniza que afectan la operación de aeronaves ocasionando cierres temporales del espacio aéreo y/o restricciones en determinadas rutas y/o zonas afectadas, con la consiguiente reducción de la capacidad operativa de los servicios de tránsito aéreo.

2 **Alcance**

Aplicable a todas las dependencias de los Servicios de Tránsito Aéreo afectadas, Oficina de Vigilancia Meteorológica (OVM) y Oficina NOTAM Internacional, así como a los funcionarios responsables de mantener actualizados los contactos con las dependencias a ser contactadas para la aplicación de este plan. El plan nacional establece los mensajes que deben ser creados, la apropiada distribución de los mismos y como llevar adelante las tareas.

3 **Descripción**

Si se notifica o pronostica una nube de cenizas volcánicas en la FIR Montevideo, ya sea por NOTAM, SIGMET, ASHTAM o AIREP, ACC Montevideo debe seguir las siguientes indicaciones:

- a) Retransmitir inmediatamente a los pilotos de aquellas aeronaves que pudieran verse afectadas, toda la información disponible para que tengan conciencia situacional sobre la extensión vertical y horizontal del espacio aéreo contaminado con ceniza;
- b) Si fuese requerido, sugerir cambios de ruta apropiados para ayudar a los vuelos a evitar áreas con contaminación conocida o pronosticada;
- c) ACC Montevideo no debería emitir autorizaciones para el ingreso u operación de las aeronaves en un área peligrosa. Debería proveerse a las aeronaves de la asistencia necesaria para que salgan de una zona peligrosa en la forma más expeditiva posible;
- d) Solicitar una aeronotificación especial (ARS) cuando la ruta de vuelo conduzca a la aeronave hacia o cerca de una nube de cenizas pronosticada y enviar dicha aeronotificación especial

a la OVM; y

e) Si una aeronave ha notificado a ACC Montevideo, a APP Carrasco o a cualquier dependencia de control de aeródromo, que ha ingresado en un área contaminada con ceniza volcánica, estas dependencias:

- i. Deberán considerar que la aeronave se encuentra en situación de emergencia;
- ii. No deberán iniciar modificaciones de la ruta o nivel asignados, a menos que fuera solicitado por la tripulación de vuelo o resulte necesario en virtud de los requisitos del espacio aéreo o las condiciones de tránsito;
- iii. No deberán iniciar guía vectorial sin el consentimiento del piloto.
- iv. Deberán notificar lo antes posible a la OVM dicho reporte, solicitando a la tripulación que en la medida de los posibles detalle:

- Compañía y número de vuelo;
- Descripción del fenómeno (dimensiones de la contaminación, tipo, color, olor, etc.)
- Hora y localización de la aeronave cuando ingresó al espacio aéreo contaminado;
- Nivel de vuelo;
- Viento (D/I);
- Temperatura;

f) ACC Montevideo aplicará las medidas y hará las coordinaciones necesarias para la aplicación de regulaciones que la Unidad AFTM haya considerado aplicar en concordancia con las medidas AFTM que apliquen por la contingencia los ACC adyacentes;

g) Cuando se apliquen esquemas simplificados de rutas y/o niveles en consideración a cualquier otra contingencia, ACC Montevideo adecuará ese esquema de acuerdo a la coincidencia con la contaminación del espacio aéreo con ceniza volcánica.

h) Coordinará con las autoridades militares todo lo necesario para dar prioridad a la circulación de las aeronaves que deban desviarse para evitar espacio aéreo contaminado y utilizar espacio aéreo restringido por actividades militares, invocando lo previsto para el uso flexible del espacio aéreo (FUA).

4 Consideraciones que debe tener el ATCO

4.1 El personal de las dependencias ATS debe ser entrenado y advertido sobre las potenciales consecuencias que surjan del encuentro de una aeronave con una nube de ceniza volcánica.

4.2 Las tripulaciones de vuelo podrán sufrir algunas o todas las situaciones que a continuación se describen como consecuencia de su encuentro con ceniza volcánica. Los ATCO deben mantenerse en alerta sobre el reporte de estos hechos:

- a) la aparición de humo o polvo en la cabina, lo cual podría hacer que la tripulación deba colocarse las máscaras de oxígeno (esto podría interferir en la claridad de la voz en las comunicaciones);
- b) percibir olor a acritud similar al humo eléctrico;
- c) fallas múltiples de los motores tal como entrada en pérdida, incremento de la temperatura de gases de escape (EGT), llamaradas, incendios y pérdida de empuje tal que produzcan un abandono inmediato de la altitud asignada;
- d) ante los intentos de reencendido, los motores podrían entrar en marcha lenta en ralentí, especialmente a grandes altitudes (podría impedir el mantenimiento de la altitud o el número Mach);
- e) durante la noche podrían producirse descargas estáticas conocidas como “Fuegos de San Telmo” alrededor del parabrisas, éstos pueden estar acompañados por un resplandor de color anaranjado brillante en las tomas de aire de los motores
- f) posible pérdida de la visibilidad debido al agrietamiento de las ventanas o su decoloración a consecuencia del efecto de arenado que produce la ceniza volcánica;
- g) las ventanas de la cabina podrían opacarse completamente; y/o
- h) por la noche, la ceniza volcánica interpuesta a las luces de aterrizaje puede proyectar sombras de bordes definidos (distintas a las sombras normalmente difusas que proyectan las nubes de agua), lo que afecta la percepción visual de los objetos que se encuentran fuera de la aeronave.

4.3 Simultáneamente, el ATC se mantendrá a la espera de que los pilotos ejecuten los procedimientos de contingencia, tales como:

- a) de ser posible, la tripulación de vuelo puede reducir inmediatamente el empuje a marcha lenta;
- b) salir de la nube de cenizas volcánicas lo más pronto posible siguiendo una trayectoria que por la relación distancia/tiempo sea la más breve;
- c) colocarse las máscaras de oxígeno de la tripulación de vuelo al 100 por ciento (de ser necesario);
- d) monitorear la velocidad aerodinámica y la actitud en cabeceo. Si se sospecha que la velocidad aerodinámica no es confiable, o si ocurre una total pérdida de indicación de la velocidad aerodinámica (las cenizas volcánicas pueden bloquear el sistema pitot), la tripulación de vuelo establecerá la actitud de cabeceo apropiada;
- e) aterrizar en el aeródromo apropiado más próximo; y
- f) luego de aterrizar, los inversores de impulso pueden ser utilizados lo más ligeramente posible.

NOTA: La experiencia ha mostrado que la maniobra de escape recomendada para una aeronave que ha encontrado una nube de ceniza volcánica consiste en invertir el curso y comenzar un descenso, si el terreno lo permite. La responsabilidad definitiva de estas decisiones es del piloto.

APÉNDICE B
PROCEDIMIENTO “CENIZA VOLCÁNICA” PUERTAS DEL SUR PARA AEROPUERTO DE CARRASCO



PUERTA DEL SUR S.A.

PROCEDIMIENTO


“CENIZA VOLCÁNICA”

AEROPUERTO INTERNACIONAL DE
CARRASCO


PROC-OPER / MVD - 19/Rev. 0

FECHA DE REVISIÓN 26/05/2015

	REDACCIÓN	AUTORIZACIÓN
CARGO	Jefe de Planificación y Calidad	Gerente de Mantenimiento Gerente de Operaciones
FIRMA		
FECHA	26/05/2015	26/05/2015

 Aeropuerto de Carrasco MONTEVIDEO URUGUAY	GERENCIA DE OPERACIONES	PRO 19
		Revisión 0
	CENIZA VOLCÁNICA	26 MAY 2015
		Página 2 de 2

Página intencionalmente en blanco

	GERENCIA DE OPERACIONES	PRO 19
		Revisión 0
	CENIZA VOLCÁNICA	26 MAY 2015
		Página 3 de 3

1. OBJETIVO

El objetivo de este procedimiento es establecer un tratamiento ante la caída de ceniza volcánica en el Aeródromo.

2. ALCANCE

Es aplicable al aeródromo antes, durante y después del evento.

3. RESPONSABLES

Gerente de Mantenimiento
Gerente de Operaciones

4. DESARROLLO


4.1 Durante la caída de ceniza volcánica

- 4.1.1 Ante la presencia de ceniza, en coordinación con la DINACIA disponer el cierre de las operaciones aéreas, solicitando publicación NOTAM.
- 4.1.2 Analizar la información de la actividad volcánica y el pronóstico de evolución.
- 4.1.3 Emitido el NOTAM, coordinar con ATS para que se notifique a las aeronaves en vuelo, desde y hacia el aeródromo para que se dirijan a su aeródromo alterno.
- 4.1.4 Disponer que el personal de turno utilice las protecciones de seguridad industrial entregadas para este fin.
- 4.1.5 Implementar los procedimientos de limpieza de la ceniza volcánica en el área de movimiento y el equipo a utilizar.


4.2 Después de la caída de ceniza volcánica

- 4.2.1 Aplicar los procedimientos para la limpieza de la ceniza volcánica.
- 4.2.2 Retiro y acopio de la ceniza volcánica evitando la contaminación ambiental, con procedimientos y condiciones de disposición final apropiados.
- 4.2.3 Efectuar inspecciones periódicas para evaluar de las condiciones operativas del área de movimiento y evaluar si se requiere una extensión del cierre de las operaciones aéreas y la emisión de un nuevo NOTAM.
- 4.2.4 Previa verificación de los inspectores de DINACIA, realizar las coordinaciones necesarias, con explotadores aéreos y demás organismos involucrados, para reiniciar las operaciones en el Aeropuerto.

4.3 Medidas de mitigación y limpieza específicas para cada sistema que afecta la Seguridad Operacional

	GERENCIA DE OPERACIONES	PRO 19
		Revisión 0
	CENIZA VOLCÁNICA	26 MAY 2015
		Página 4 de 4

- 4.3.1 Al notificarse una erupción que pudiera depositar cenizas volcánicas en el aeropuerto, se debe iniciar inmediatamente medidas de protección, tales como:
- a. Almacenar equipo no esencial,
 - b. Coordinar con los operadores aéreos del AIC, los servicios de handling y los talleres mecánicos, sellar o cubrir partes abiertas de las aeronaves y de los motores de las aeronaves, equipo de tierra, etc.
- 4.3.2 PDS en coordinación con DINACIA deberá tomar la decisión respecto a la viabilidad o necesidad de continuar las operaciones de aeronaves en el aeropuerto.
- 4.3.3 Coordinar completar el sellado de las partes abiertas de aeronaves estacionadas y de equipo en tierra que no se utilice.
- 4.3.4 A medida que disminuyen las operaciones de aeronaves se pueden retirar del servicio las unidades de equipo de tierra, limpiarse, lubricarse con aceites, sustituirse los filtros y cubrirse o almacenarse.
- 4.3.5 En el caso que se produzcan erupciones volcánicas en forma sucesiva por un período prolongado o cuando la magnitud de la contaminación por ceniza volcánica lo exija, se analizará y de resultar necesario, se procederá al cierre total del aeródromo.
- 4.3.6 La técnica más eficaz para reducir los daños con las cenizas volcánicas es evitar utilizar los equipos, hasta que la ceniza pueda retirarse. Esta táctica solamente es aceptable por períodos breves de tiempo puesto que las operaciones deben reanudarse en el menor tiempo posible
- 4.4 Técnicas básicas de mitigación de cenizas volcánicas para protección de aeronaves y equipamiento sensible**
- 4.4.1 Mojar las cenizas con un camión tipo regador u otro método.
- 4.4.2 Recoger las cenizas mediante cargadores frontales, palas o transportadores de cinta.
- 4.4.3 Acumular cenizas en áreas donde se tenga la seguridad que las mismas no se dispersarán nuevamente, lo cual puede lograrse manteniéndola húmeda.
- 4.4.4 Barrer y aspirar las cenizas residuales luego quitar con agua.
- 4.4.5 Empujar las cenizas hacia el borde de la pista y mezclarla con la tierra mediante técnicas agropecuarias, como por ejemplo el arado, o bien cubrirlas con algún aglomerante líquido.

	GERENCIA DE OPERACIONES	PRO 19
		Revisión 0
	CENIZA VOLCÁNICA	26 MAY 2015
		Página 5 de 5

4.5 Tareas de limpieza y remediación posteriores a la finalización de la actividad volcánica y/o precipitación de cenizas

4.5.1 Retirar las cenizas del aeropuerto y asegurarse su disposición final, para evitar que permanezcan en suspensión y sigan manteniendo condiciones de contaminación.

4.5.2 Coordinación con explotadores aéreos y prestadores de servicios y con DINACIA a fin de garantizar la seguridad, regularidad y ordenamiento del tránsito aéreo tanto en tierra como en vuelo, al momento de reanudarse las operaciones

5. REGISTROS

No aplicable

6. REFERENCIAS

LAR 153.540

7. ANEXOS

No aplicable

8. MODIFICACIONES

No aplicable

APENDICE C**ACCION DEL CENTRO DE AVISO DE CENIZA VOLCANICA DE BUENOS AIRES (VAAC BUENOS AIRES) ANTE UN EVENTO DE ERUPCION VOLCANICA**

1. Al tomar conocimiento sobre la ocurrencia de actividad pre-eruptiva, de una erupción volcánica o de la presencia de una nube de ceniza a través de una MWO o de cualquier otra fuente, el VAAC debe:
 - a) Iniciar la corrida de los modelos de dispersión/trayectoria de ceniza volcánica para proveer los avisos (VAA/VAG) pertinentes a las MWO, a los ACC, a las dependencias ATFM apropiada, y a los Explotadores involucrados;
 - b) Revisar los datos/imágenes satelitales y los informes provenientes de los pilotos que vuelen en el área afectada durante el tiempo que dure el evento, a los efectos de establecer si la nube de ceniza volcánica es identificable y de ser así, determinar su extensión y movimiento;
 - c) Informar a la dependencia ATFM asociada sobre el evento volcánico;
 - d) Preparar y emitir avisos sobre la extensión y pronóstico de la trayectoria de la contaminación volcánica (VAA) en formato de mensaje para su transmisión a las MWO, los ACC, las dependencias ATFM, y a los Explotadores aéreos dentro del área de responsabilidad del VAAC, además de enviárselo a las otras VAAC, a los WAFC, y a los Banco de Datos OPMET Regional de Brasilia.
 - e) Monitorear toda la información satelital que prosiga y cualquier otra información disponible que ayude a determinar el desplazamiento de la nube de ceniza volcánica;
 - f) Continuar con la emisión de los avisos (VAA/VAG) para las MWO, los ACC, las dependencias ATFM y los Explotadores involucrados. Dichos VAA/VAG se emitirán con validez a T+0, T+6, T+12 y T+18 horas, al menos a intervalos de 6 (seis) horas. La emisión se hará con una frecuencia mayor, de resultar necesario. Se continuará con el procedimiento hasta tanto se considere que la ceniza volcánica ya no es identificable en la información proveniente de los satélites, no se reciban más reportes de ceniza volcánica desde el área afectada y no se informen más erupciones del volcán; y,
 - g) Mantener un contacto regular con los VAAC y con las oficinas meteorológicas involucrados y de ser posible, con la Red vulcanológica global del Instituto Smithsonian (Smithsonian Institute Global Volcanism Network), para mantener información actualizada sobre el estado de los volcanes en el área de responsabilidad.

APENDICE D

ACCION DE LA OFICINA DE VIGILANCIA METEOROLOGICA DEL AEROPUERTO CARRASCO ANTE UN EVENTO DE ERUPCION VOLCANICA

Al recibir información sobre una erupción volcánica y/o la existencia de ceniza volcánica, la OVM SUMU debe:

- a) retransmitir la aeronotificación especial (ARS), emitir un mensaje SIGMET de alerta por ceniza volcánica con periodo de validez de 6 (seis) horas de acuerdo a la Tabla de retransmisión Internacional del mensaje SIGMET/AIREP ESPECIAL (UA).
- c) notificar al VAAC BUENOS AIRES para que éste provea a las FIR bajo jurisdicción del ACC, detalles relevantes sobre la erupción, solicitándoles asimismo, el correspondiente aviso de asesoramiento sobre ceniza volcánica (VAA) con información sobre la extensión y la trayectoria de la misma;
- d) notificar al ACC MONTEVIDEO, tan pronto como sea posible, si la nube de ceniza volcánica puede ser identificada a través de las imágenes de los radares meteorológicos o en las imágenes/datos de los satélites meteorológicos (ver www.smn.gov.ar ceniza volcánica) y de ser así, proveer regularmente información sobre la extensión horizontal y vertical de la nube y su trayectoria utilizando como fuente el aviso recibido del VAAC BUE; y,
- e) emitirá un Aviso de Aeródromo (WSAD) cuando afecte la superficie del mismo.
- f) mantener una estrecha coordinación con el ACC MVD y el AIS Uruguay para garantizar la uniformidad en la expedición y contenido de los SIGMET/ASHTAM o NOTAM

En el caso de que cualquier otra oficina meteorológica tomara conocimiento sobre la ocurrencia de actividad pre-eruptiva, de una erupción volcánica o de la presencia de una nube de ceniza a través de cualquier otra fuente, dicha información será transmitida inmediatamente a la OVM SUMU para su retransmisión al ACC MVD y al VAAC BUE.

APENDICE E**EJEMPLOS DE SIGMET, NOTAM Y ASHTAM**

En la publicación OMM N° 386 Volumen I (Manual del Sistema Mundial de Telecomunicaciones) Parte II (Procedimientos operacionales para el Sistema Mundial de Telecomunicaciones) se encontrará la guía sobre los encabezamientos de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) a los cuales se hace referencia en la Fase de erupción previa.

Se les recuerda a las Oficinas NOTAM que los ASHTAM (o NOTAM por ceniza volcánica) deberían ser distribuidos vía AFTN/AMHS a sus MWO asociadas, al SADIS y a todos los VAAC, de acuerdo con las normativas contenidas en el Doc. 9766 de la OACI, Capítulo 4 párrafo 4.3.

1. SIGMET.

EJEMPLO: PRIMER SIGMET

SEGU SIGMET 05 VALID 161314/161614 SEGU-
SEGU GUAYAQUIL FIR VA TUNGURAHUA 152-08 POS S0128 W07826 VA CLD OBS AT 1300Z
FL190 MOV W=

EJEMPLO: SIGMET CON PROYECCIÓN

SUEO SIGMET 3 VALID 071820/080020 SUMU-
SUEO MONTEVIDEO FIR VA ERUPTION CORDON CAULLE 1507-15 PSN S4052 W07220 OBS
ASH CLOUD: SFC/FL180 VA CLD 35 NM WIDE LINE BTN S4052 W06630 - S4127 W07053 -
S4200 W06956 - S4318 W06907 - S4432 W06905
FCST ASH CLD +06HR: 071930Z SFC/FL180 S4052 W07220 - S4130 W0550 - S4200 W06140 -
S4400 W06130 - S4230 W06640 - S4052 W07220

2. NOTAM alertando sobre actividad pre-eruptiva.

EJ:

(A0777/15 NOTAMN

Q) SAEF/QWWXX/IV/NBO/W/000/999/4052S07220W020 A) SAEF B) 1502260830 C) 1502261100
E) INCREASE VOLCANIC ACTIVITY, POSSIBLY INDICATING IMMINENT ERUPTION,
REPORTED FOR VOLCANO CORDON CAULLE 1507-141 S4031 W07212 CHILE. VOLCANIC
ASHCLOUD IS EXPECTED TO REACH 50,000 FEET FEW MINUTES FROM START OF
ERUPTION. AIRCRAFT ARE REQUIRED TO FLIGHT PLAN TO REMAIN AT LEAST XXXNM
CLEAR OF VOLCANO AND MAINTAIN WATCH FOR NOTAM/SIGMET FOR SAEF AREA.
F) GND G) UNL)

3. NOTAM estableciendo una Zona peligrosa luego de la erupción inicial.

EJ:

(A0778/15 NOTAMR A0777/15

Q) SAEF/QWWXX/IV/NBO/W/000/500/4052S07220W030 A) SAEF B) 1502260900 C) 1502261200
E) VOLCANIC ERUPTION REPORTED IN VOLCANO CORDON CAULLE 1507-141 S4031
W07212 CHILE. VOLCANIC ASH CLOUD REPORTED REACHING FL500. AIRCRAFT ARE
REQUIRED TO REMAIN AT LEAST XXXNM CLEAR OF VOLCANO AND MAINTAIN WATCH
FOR NOTAM/SIGMET FOR SAEF AREA.
F) GND G) 500)

4. NOTAM estableciendo una Zona peligrosa que incluya un Área de alta (o de Alta/Mediana o Alta/Mediana/baja) contaminación.

EJ:

(A0779/15 NOTAMN

Q) SAEF/QWWXX/IV/NBO/W/000/500/4052S07220W030 A) SAEF B) 1502260900 C) 1502261200
E) TEMPORARY DANGER ZONE HAS BEEN ESTABLISHED FOR VOLCANIC ASH AREA OF
HIGH CONTAMINATION IN AREA XXXXS XXXXXW XXXXS XXXXXW XXXXS XXXXXW
XXXXS XXXXXW
F) SFC
G) FL 350

5. NOTAM para definir un Área de Mediana contaminación en la zona que no fuera definida como peligrosa.

EJ:

(A0780/15 NOTAMN

Q) SAEF/QWWXX/IV/NBO/W/000/20 A) SAEF B) 1502260900 C) 1502261200
E) VOLCANIC ASH AREA OF MEDIUM CONTAMINATION FORECAST IN AREAS XXXXS
XXXXXW XXXXS XXXXXW XXXXS XXXXXW XXXXS XXXXXW
F) SFC
G) FL200)

6. ASHTAM alertando sobre actividad pre-eruptiva.

EJ:

VASA 0002/15 SACF 1505051340 ASHTAM 0002

A) CORDOBA FIR B) 1505051215

C) VOLCAN LASCAR 1505 – 10= D) 2337S 06773W

E) YELLOW ALERT F) 10000/15000FT

J) VOLCANIC ASH ADVISORY CENTRE - BUENOS AIRES

K) POSSIBLE AFFECTED ZONE BY VOLCANIC ASH SOUTH JUJUY, SALTA CENTER, LAST
ASH POSITION AT 1309 UTC LINE FROM 2750S 06210W UP TO 2655S 06040W POSSIBLE
ALTITUD FL 100/150

7. ASHTAM alertando sobre actividad eruptiva.

EJ:

VASA 0002/15 SACF 1505051430 ASHTAM 0002

A) CORDOBA FIR B) 1505051215

C) VOLCAN LASCAR 1505 – 10= D) 2337S 06773W

E) RED ALERT

F) SFC/15000FT

J) VOLCANIC ASH ADVISORY CENTRE - BUENOS AIRES

K) AFFECTED ZONE BY VOLCANIC ASH SOUTH JUJUY, SALTA CENTER, NORTH SANTIAGO DEL ESTERO, SOUTH CHACO AND NORTH SANTA FE, LAST ASH POSITION AT 1420 UTC LINE FROM 2750S 06210W UP TO 2655S 06040W ALTITUD FL 100/150

8. ASHTAM alertando sobre la reducción de la actividad eruptiva.

EJ:

VASA 0002/15 SACF 1505051940 ASHTAM 0002

A) CORDOBA FIR B) 1505051215

C) VOLCAN LASCAR 1505 – 10= D) 2337S 06773W

E) YELLOW ALERT

F) SFC/15000FT

J) VOLCANIC ASH ADVISORY CENTRE - BUENOS AIRES

K) AFFECTED ZONE BY VOLCANIC ASH SOUTH JUJUY, SALTA CENTER, NORTH SANTIAGO DEL ESTERO, SOUTH CHACO AND NORTH SANTA FE, LAST ASH POSITION AT 1920 UTC LINE FROM 2750S 06210W UP TO 2655S 06040W ALTITUD FL 100/150

APENDICE F**ACCIONES RECOMENDADAS POR PARTE DE LOS ESTADOS DE
MATRICULA/OPERADOR CON RELACION A LAS OPERACIONES DE AERONAVES
ANTE UN EVENTO DE ERUPCION VOLCANICA****Evaluación de Riesgo de Seguridad Operacional para Vuelos en Proximidades de Espacio Aéreo
próximo a ceniza volcánica****1. Introducción**

1.1 Se recomienda que los Estados de matrícula o del Explotador, según corresponda, que tengan intenciones de permitir a los Explotadores bajo su jurisdicción operar en áreas contaminadas por ceniza volcánica, que soliciten a los mismos efectuar evaluaciones de riesgo de seguridad operacional antes de iniciar las operaciones.

1.2 La evaluación de riesgo de seguridad operacional debería ser completada antes de planificar las operaciones en el espacio aéreo o hacia/desde aeródromos que podrían estar contaminados por ceniza volcánica.

2. Aplicabilidad

2.1 Para todos los Explotadores que desarrollen vuelos en el espacio aéreo y/o hacia/desde aeródromos que podrían estar afectados por ceniza volcánica.

3. Recomendaciones

3.1 De acuerdo a lo estipulado en el *LAR 121,135 y 91 Gestión de la Seguridad Operacional*, se requieren que la DINACIA, solicite a todos los Explotadores que planifiquen operar en áreas donde se pronostique la presencia de ceniza volcánica, que efectúen evaluaciones de riesgo de seguridad operacional antes de planificar las operaciones. Las evaluaciones de riesgo de seguridad operacional deberían requerir al Explotador lo siguiente:

- a) Conducir su propia evaluación de riesgo y desarrollar procedimientos operacionales para afrontar cualquier riesgo remanente;
- b) Establecer inspecciones apropiadas de mantenimiento por daños causados por ceniza; y
- c) Asegurar que cualquier incidente que estuviera relacionado con ceniza volcánica sea informado a través de los AIREP, seguidos por el Reporte de Actividad Volcánica (VAR) correspondiente.

3.2 En el Apéndice G se provee de una guía para la preparación de la evaluación de riesgo de seguridad operacional.

APENDICE G

EJEMPLO DEL PROCESO DE EVALUACION DE RIESGO DE SEGURIDAD OPERACIONAL

1. Introducción

1.1 El proceso de evaluación de riesgo de seguridad operacional se describe en el *Manual de Gestión de la Seguridad Operacional (Doc. 9859)*. El proceso involucra la identificación de los peligros asociados con la actividad (en este caso, el espacio aéreo próximo a la ceniza volcánica o el vuelo hacia/desde aeródromos afectados por ceniza volcánica), tomando en consideración la seriedad de las consecuencias del fenómeno (severidad), la posibilidad o probabilidad de que ocurra, si el riesgo resultante es aceptable y se encuentra dentro de los márgenes de rendimiento de seguridad operacional de la organización (aceptabilidad) y, finalmente la toma de acciones que reduzcan el riesgo de la seguridad operacional a un nivel aceptable (mitigación).

2. Identificación de los peligros

2.1 Se considera peligro a cualquier situación o condición que tiene el potencial de causar consecuencias adversas. En el Apéndice H figura una lista sugerida de tópicos, la cual no es taxativa.

3. La evaluación de riesgo de seguridad operacional

3.1 El riesgo es la determinación de la probabilidad y la severidad de las consecuencias adversas resultantes de un peligro.

3.2 Todos los interesados deberían ser consultados para ayudar al Explotador a decidir si existe la posibilidad de que un peligro cause un daño y para asistirlo en la mitigación de cualquier riesgo de seguridad operacional percibido.

3.3 El riesgo de seguridad operacional de cada peligro debería ser evaluado utilizando una matriz apropiadamente calibrada de evaluación de riesgo operacional. Puede encontrarse un ejemplo de una matriz de evaluación de seguridad operacional en el *Manual de Gestión de la Seguridad Operacional (Doc. 9859)*. Podría resultar igualmente apropiada una alternativa que se encuentre alineada con el propio sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) de la organización. En el análisis del riesgo a la seguridad operacional debería tomarse en consideración la severidad de las consecuencias adversas resultantes de un peligro particular y la probabilidad de ocurrencia de las mismas.

3.4 La severidad de cualquier consecuencia adversa resultante de un peligro particular debería ser determinado utilizando una escala apropiadamente calibrada sobre severidad. En el *Manual de Gestión de la Seguridad Operacional (Doc. 9859)* se encuentran ejemplos de estas escalas. Podría resultar igualmente apropiada una alternativa que se encuentre alineada con el propio sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) de la organización. Debe tenerse en cuenta que, para cualquier vuelo, el apartamiento de la seguridad operacional por un encuentro con ceniza volcánica puede ser muy significativo.

3.5 Probabilidad de riesgo

3.5.1 Debería determinarse la posibilidad o probabilidad de consecuencias adversas resultantes de un peligro particular. La probabilidad debe concordar con la escala de probabilidades apropiadamente calibrada. En el *Manual de Gestión de la Seguridad Operacional (Doc. 9859)* se encuentran ejemplos

de estas escalas de probabilidad. Podría resultar igualmente apropiada una alternativa que se encuentre alineada con el propio sistema de gestión de seguridad operacional (SMS) de la organización.

3.5.2 Al evaluar la probabilidad o posibilidad de consecuencias adversas resultantes de un peligro particular, deberían tenerse en cuenta los siguientes factores:

- El grado de exposición al peligro. El Plan de contingencia sobre ceniza volcánica para la Región Sudamericana.
- Cualquier incidente histórico o dato sobre un evento peligroso que afecte a la seguridad operacional. Esta información puede ser derivada de la industria, de los reguladores, de otros Explotadores, de los proveedores de servicios de navegación aérea, de informes internos, etc.
- El juicio experto de los principales interesados.

3.5.3 Los resultados de esa evaluación deberían estar asentados en un registro de peligros, también conocido como “registro de riesgos”. En el Apéndice H se encuentra un ejemplo de registro de peligros.

3.6 Tolerancia al riesgo

3.6.1 En esta instancia del proceso, el riesgo de seguridad operacional debería ser clasificado en un rango que varíe entre lo aceptable y lo inaceptable. En el *Manual de Gestión de la Seguridad Operacional (Doc. 9859)* se proporciona un apropiado conjunto de definiciones para la Clasificación de Riesgos.

3.6.2 Deberían considerarse las medidas mitigatorias apropiadas para cada peligro identificado, asentarlas en el registro de peligros e implementarlas. Deben adoptarse medidas mitigatorias para reducir los riesgos de seguridad operacional a un nivel aceptable, pero deberían ser también consideradas medidas mitigatorias adicionales, cuando resulte razonablemente practicable, si éstas redujeran el riesgo operacional a niveles aún mayores a los ya considerados como aceptables. De esta forma, el proceso de mitigación reduciría el riesgo a la seguridad operacional a valores tan bajos como resulte razonablemente practicable.

3.6.3 No todos los peligros pueden ser convenientemente mitigados, en cuyo caso la operación debería cesar.

3.7 Acciones de mitigación

3.7.1 Las acciones de mitigación de riesgos pueden, por sí mismas, introducir nuevos peligros. Cuando las organizaciones disponen de un SMS efectivo, éstos contendrán procedimientos para un monitoreo continuo de los peligros y de los riesgos con el acompañamiento del personal calificado para aceptar las acciones mitigatorias. Los Explotadores que no posean un efectivo SMS, deberían repetir la evaluación de riesgo de seguridad operacional siguiendo cualquier proceso mitigatorio y a intervalos regulares, de acuerdo con los cambios que pudiera haber sufrido la evaluación de riesgo original. Esto asegura una continua gestión/monitoreo de seguridad.

3.8 Registros

3.8.1 Los resultados de las evaluaciones de riesgo de seguridad operacional deberían ser documentados y promulgados a través de la organización y presentados a la Autoridad Nacional de Seguridad Operacional del Explotador. Las acciones deberían ser completadas y las mitigaciones verificadas y sustentadas por evidencias, antes de iniciar las operaciones.

3.8.2 Se debería determinar claramente toda presunción y revisar la evaluación de riesgo de seguridad operacional a intervalos regulares, para asegurar que esas presunciones y decisiones se mantengan vigentes.

3.8.3 Todos los requerimientos de monitoreo del rendimiento de la seguridad operacional, deberían también ser identificados y cumplimentados a través del proceso de gestión de seguridad operacional de la organización.

APENDICE H

PROCEDIMIENTOS QUE DEBEN TENER EN CUENTA LOS EXPLOTADORES DE AERONAVES AL REALIZAR UNA EVALUACIÓN DE RIESGOS DE SEGURIDAD OPERACIONAL

<i>Consideraciones</i>	<i>Medidas</i>
Preparación	
Titular de certificados de tipo	<p>El explotador debe solicitar el asesoramiento de los TCH de la aeronave y los motores con los que opera en relación con las operaciones en espacios aéreos posiblemente contaminados y/o desde/hacia aeródromos contaminados por cenizas volcánicas. Ese asesoramiento debe incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ las características de la aeronave o el motor cuya aeronavegabilidad sea susceptible a efectos relativos a las cenizas volcánicas; ✓ la naturaleza y gravedad de esos efectos; ✓ el efecto de las cenizas volcánicas en operaciones desde/hacia aeródromos contaminados; ✓ las precauciones previas al vuelo, en vuelo y posteriores al vuelo conexas que debe observar el explotador, entre ellas, las modificaciones que sea necesario efectuar a los manuales de operación de la aeronave, los manuales de mantenimiento de aeronaves, la lista maestra de equipo mínimo/desviaciones en despacho o sus equivalentes, que son materiales de apoyo necesarios para el explotador; ✓ las inspecciones recomendadas de mantenimiento de la aeronavegabilidad relativas a las operaciones en espacios aéreos contaminados por cenizas volcánicas y desde/hacia aeródromos contaminados por cenizas volcánicas; estas pueden consistir en instrucciones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad u otro tipo de asesoramiento.
Personal del explotador o sus proveedores de servicios	<p>El explotador debe publicar procedimientos de planificación de vuelos, operaciones, ingeniería y mantenimiento que garanticen que:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ el personal responsable de la planificación de vuelos está en condiciones de evaluar correctamente el riesgo de encuentros con espacios aéreos o aeródromos contaminados por nubes de cenizas volcánicas y de planificar en consecuencia; ✓ la planificación de vuelos y los procedimientos operacionales permiten a la tripulación evitar las zonas y los aeródromos cuyo nivel de contaminación por cenizas volcánicas es inaceptable; ✓ las tripulaciones de vuelo conocen los posibles signos de ingreso en una nube de cenizas volcánicas y ejecutan los procedimientos correspondientes; ✓ el personal de mantenimiento e ingeniería es capaz de evaluar la necesidad de tareas de mantenimiento u otras actividades y de llevarlas a cabo.

<i>Consideraciones</i>	<i>Medidas</i>
Procedimientos del explotador	
Provisión de una mejor vigilancia durante el vuelo	<p>El explotador debe:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ controlar de cerca y continuamente la información VAA, VAR/AIREP, SIGMET, NOTAM y ASHTAM y la información de sus tripulaciones relativa al peligro de las nubes de cenizas volcánicas; ✓ asegurarse de que su Unidad de operaciones, o su equivalente, y sus tripulaciones, tienen acceso a trazados SIGMET y NOTAM de la zona afectada; ✓ garantizar que se comunica oportunamente a sus tripulaciones y planificadores la información más reciente.
Planificación de vuelos	<p>El explotador debe elaborar una evaluación de riesgos de seguridad operacional para los vuelos planificados a zonas donde se pronostica contaminación por cenizas volcánicas o a los aeródromos contaminados por esas cenizas. La CAA debe examinar esa evaluación en el transcurso de la supervisión normal del SMS del explotador. El proceso del explotador debe ser suficientemente flexible para permitir una nueva planificación con poca anticipación si cambian las condiciones.</p>
Salida, destino y aeródromos de alternativa	<p>Para el espacio aéreo que se atravesará o los aeródromos en uso, el explotador debe determinar y tener en cuenta:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ el grado conocido o pronosticado de contaminación; ✓ cualquier requisito adicional de rendimiento de las aeronaves; ✓ las consideraciones de mantenimiento requeridas; ✓ los requisitos de combustible para re-encaminamiento y espera prolongada.
Política de encaminamiento	<p>El explotador debe determinar y tener en cuenta:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ el período más corto para ingresar en la zona que, según pronósticos, está contaminada y el período más corto para sobrevolarla; ✓ los peligros de sobrevolar la zona contaminada; ✓ las consideraciones relativas al descenso en crucero y el descenso de emergencia.
Política de desviación	<p>El explotador debe determinar y tener en cuenta:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ la distancia máxima permitida desde un aeródromo de alternativa adecuado; ✓ la disponibilidad de aeródromos de alternativa fuera de la zona donde se ha pronosticado la contaminación; ✓ la política de desviación tras un encuentro con cenizas volcánicas.

<i>Consideraciones</i>	<i>Medidas</i>
Lista de equipo mínimo/Guía de desviaciones en despacho	<p>El explotador debe tener en cuenta restricciones adicionales para el despacho de aeronaves con elementos inoperativos que puedan afectar:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ los sistemas de aire acondicionado; ✓ las purgas del motor; ✓ el sistema de presurización; ✓ el sistema de distribución de la energía eléctrica; ✓ las computadoras de datos aeronáuticos; ✓ los instrumentos de reserva; ✓ los sistemas de navegación; ✓ las instalaciones de deshielo; ✓ los grupos electrógenos; ✓ el grupo auxiliar de energía (APU); ✓ el sistema anticolidión de a bordo (ACAS); ✓ el sistema de advertencia y alarma de impacto (TAWS); ✓ los sistemas de aterrizaje automático; ✓ el suministro de oxígeno para la tripulación; y ✓ el oxígeno adicional para los pasajeros. (Nota.— <i>Esta lista no es exhaustiva</i>).

<i>Consideraciones</i>	<i>Medidas</i>
Procedimientos para la tripulación de vuelo	
Procedimientos operacionales normalizados	<p>El explotador debe garantizar que las tripulaciones estén familiarizadas con los procedimientos operacionales normales y anormales y, en particular, con cualquier cambio relativo a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ la planificación previa al vuelo; ✓ el control en vuelo de las zonas afectadas por nubes de cenizas volcánicas y los procedimientos de prevención; ✓ la política de desviación; ✓ las comunicaciones con el ATC; ✓ el control en vuelo de motores y sistemas que puedan verse afectados por la contaminación por nubes de cenizas volcánicas; ✓ el reconocimiento y la detección de nubes de cenizas volcánicas; ✓ las indicaciones en vuelo de encuentros con cenizas volcánicas; ✓ los procedimientos a seguir en caso de encuentros con cenizas volcánicas; ✓ la medición poco fiable o errónea de la velocidad aerodinámica; ✓ los procedimientos extraordinarios para motores y sistemas que puedan verse afectados por la contaminación por nubes de cenizas volcánicas; ✓ los motores fuera de servicio y el reencendido de motores; ✓ las sendas de escape; y ✓ las operaciones desde/hacia aeródromos contaminados con cenizas volcánicas; <p>(Nota. — <i>Esta lista no es exhaustiva</i>).</p>

<i>Consideraciones</i>	<i>Medidas</i>
AML	El explotador debe asegurarse de que las tripulaciones: <ul style="list-style-type: none"> ✓ hagan una anotación en el AML sobre todo encuentro real o previsto con cenizas volcánicas, ya sea en vuelo o en un aeródromo; ✓ confirmen, antes del vuelo, la finalización de las tareas de mantenimiento relativas a las anotaciones en el AML sobre un encuentro con cenizas volcánicas en un vuelo previo.
Notificación de incidentes	El explotador debe especificar los requisitos de la tripulación de: <ul style="list-style-type: none"> ✓ notificar encuentros con nubes de cenizas volcánicas en vuelo (VAR); ✓ notificar encuentros con nubes de cenizas volcánicas después del vuelo (VAR); ✓ notificar si no se produjeron encuentros en espacios aéreos que, según pronósticos, estaban contaminados; ✓ presentar la notificación obligatoria de sucesos exigida por el Estado.

<i>Consideraciones</i>	<i>Medidas</i>
Procedimientos de mantenimiento	
Procedimientos de mantenimiento	Los explotadores que operan en zonas contaminadas por nubes de cenizas volcánicas o cerca de ellas deben: <ul style="list-style-type: none"> ✓ aumentar la vigilancia durante las inspecciones y el mantenimiento periódico y efectuar los ajustes apropiados de las prácticas de mantenimiento; ✓ haber elaborado un procedimiento de mantenimiento de la aeronavegabilidad que debe seguirse cuando se ha informado o se prevé un encuentro con nubes de cenizas volcánicas; ✓ asegurarse de que se lleve a cabo una investigación minuciosa de todo signo de abrasiones inusuales o aceleradas, corrosión o acumulación de cenizas volcánicas; ✓ cooperar en la notificación a los TCH y las autoridades competentes de sus observaciones y experiencias en las operaciones en zonas con contaminación por nubes de cenizas volcánicas; ✓ cumplir todo requisito adicional de mantenimiento recomendado por el TCH.

Nota.— La lista precedente no es exhaustiva; el explotador debe elaborar su propia lista teniendo en cuenta su equipo, experiencia, conocimientos y tipo de operación específicos.

APENDICE I

EJEMPLO DE UN REGISTRO DE PELIGROS (REGISTRO DE RIESGOS)

PELIGRO		Descripción de las consecuencias del peligro	Controles existentes	Resultado (Pre-mitigación)			Mitigación adicional requerida	Evento (Post-mitigación.)			Afectados por el riesgo	Medidas de control y examen
N°	Descrip.			Severidad	Probabilidad	Riesgo		Severidad	Probabilidad	Riesgo		

(Agregar las filas que sean necesarias)