

OCTAVA REUNIÓN
GRUPO DE OPERACIONES PARA VIGILANCIA DE VOLCANES
EN LAS AEROVÍAS INTERNACIONALES (IAVWOPSG)

[Melbourne (Australia), 17 - 20 de febrero de 2014]

RESUMEN

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La octava reunión del Grupo de operaciones para vigilancia de volcanes en las aerovías internacionales (IAVWOPSG/8) se celebró del 17 al 20 de febrero de 2014 en los locales de la Oficina de meteorología de Australia con la participación de 35 expertos procedentes de ocho Estados proveedores de centros de avisos de cenizas volcánicas (VAAC), Estados usuarios, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA), la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA), la Unión Internacional de Geodesia y Geofísica (IUGG) y la Organización Meteorológica Mundial (OMM).

1.2 El Sr. Peter Lechner, presidente del IAVWOPSG, presidió la reunión durante toda su duración. El Sr. Raúl Romero, especialista técnico en meteorología, de la Sede de la OACI en Montreal, actuó de secretario, asistido por el Sr. Michael Berechree, Administrador nacional de los Servicios de meteorología aeronáutica de la Oficina de meteorología.

2. SEGUIMIENTO DE LAS CONCLUSIONES DE LA REUNIÓN IAVWOPSG/7

2.1 Respecto al seguimiento de las conclusiones de la reunión IAVWOPSG/7, el grupo tomó nota de que, salvo las Conclusiones 6/23, 7/13, 7/19, 7/20, 7/22, 7/23, 7/30, 7/34, 7/36 y 7/37, que siguen válidas puesto que prosigue la labor al respecto, se consideró que se concluyeron todas las cuestiones (véase la Decisión 8/1).

3. EXAMEN DE LAS DISPOSICIONES DE LA OACI RELATIVAS A LA VIGILANCIA DE VOLCANES EN LAS AEROVÍAS INTERNACIONALES (IAVW)

3.1 El grupo examinó los procedimientos regionales relacionados con IAVW en el plan de navegación aérea (ANP) básico y el documento sobre las instalaciones y servicios (FASID) para hacerlos más compatibles con el Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional*. A este respecto, el grupo enmendó los procedimientos que se remitirán a las Oficinas regionales de la OACI para fines de procesamiento (véase la Conclusión 8/2).

3.2 Respecto a los textos de orientación relacionados con IAVW, el grupo convino en seguir examinando las conclusiones y los últimos adelantos científicos en materia de elaboración y aplicación de “técnicas acordadas” para observaciones de cenizas volcánicas a distancia e *in situ* y preparar textos de orientación asociados para los VAAC (véase la Conclusión 8/3).

3.3 El grupo convino en incluir cambios en los textos de orientación relativos a las fases de una erupción en el *Manual sobre la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW)* — *Procedimientos operacionales y lista de puntos de contacto* (Doc 9766) para asegurar la uniformidad con el manual sobre *La seguridad de vuelo y las cenizas volcánicas* (Doc 9974) (véase la Conclusión 8/4).

3.4 Con objeto de elaborar protocolos sobre coordinación de respuestas operacionales, concretamente en el caso de eventos importantes, el grupo convino en proseguir el análisis de la definición de “VAAC principal” a fin de lograr consenso respecto a la elaboración de ejemplos para ilustrar la manera de coordinar las respuestas operacionales de los VAAC, que se incluirán en el *Manual sobre la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW) — Procedimientos operacionales y lista de puntos de contacto* (Doc 9766) (véase la Conclusión 8/5).

3.5 El grupo convino en incluir orientación para los VAAC sobre el procedimiento de análisis y pronosticación basados en decisiones en colaboración (CDAF) en el *Manual sobre la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW) — Procedimientos operacionales y lista de puntos de contacto* (Doc 9766) (véase la Conclusión 8/6).

3.6 A fin de permitir que las partes interesadas participen en un procedimiento de toma de decisiones en colaboración para ATM, el grupo encargó a un grupo *ad hoc* que evaluara la posibilidad de ampliar la orientación sobre el procedimiento CDAF para avisos de cenizas volcánicas de los VAAC, a fin de incluir observatorios de volcanes de los Estados y oficinas de vigilancia meteorológica (WMO) para comunicar los resultados de CDAF a otras partes interesadas (véase la Conclusión 8/7).

3.7 El grupo encargó al secretario, en coordinación con el secretario de METWSG, según corresponda, que incluyera en las guías SIGMET regionales textos de orientación propuestos para el suministro de información SIGMET relativa a una nube compleja de cenizas volcánicas (véase la Conclusión 8/8).

3.8 El grupo invitó a la OMM, en coordinación con la OACI, a actualizar la carta modelo de informes SIGMET para ceniza volcánica en formato gráfico (Modelo SVA) en el Apéndice 1 del Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional*, con un ejemplo que permita la presentación de cenizas volcánicas observadas o pronosticadas (véase la Conclusión 8/9).

3.9 Respecto a la elaboración de una base de datos normalizada internacional sobre volcanes, el grupo convino en que, a fin de proporcionar certidumbre a los usuarios y eliminar toda confusión con la base de datos anterior, a partir del 1 de abril de 2014 los VAAC que aún no lo hayan hecho implantaran el uso operacional de la base de datos normalizada internacional sobre volcanes, proporcionada por Smithsonian Institution, para asignar nombres y números a los volcanes en los avisos de cenizas volcánicas (véase la Decisión 8/10).

4. FUNCIONAMIENTO DE IAVW

4.1 A fin de ampliar la cobertura de IAVW hasta un alcance casi mundial, el grupo invitó a VAAC Londres a ampliar su área de responsabilidad hasta Europa septentrional para abarcar las regiones de información de vuelo (FIR) Finlandia, København, Noruega y Suecia y el área al norte de N71 entre E060 y E090 (véase la Conclusión 8/11). Además, el grupo encargó a un grupo *ad hoc* que formulara una propuesta sobre la cobertura de la zona situada al norte del área de responsabilidad de VAAC Tokio y que carece de vigilancia (véase la Conclusión 8/12). Por último, se invitó a VAAC Toulouse a ampliar su área de responsabilidad hacia el sur a partir de S60 hasta el Polo Sur (véase la Conclusión 8/13).

4.2 En relación con la conciencia de la situación para explotadores de aeronaves y con objeto de facilitar los aspectos no operacionales de la volcanología mundial, incluidos los servicios a la aviación y el establecimiento de arreglos apropiados, el grupo encargó a un grupo *ad hoc* que siguiera evaluando la viabilidad del establecimiento de un “mostrador volcanológico” (véase la Conclusión 8/14).

4.3 El grupo respaldó la versión 1.0 de la hoja de ruta para IAVW en apoyo de la navegación aérea internacional (véase la Decisión 8/15).

4.4 A fin de resolver el problema de los errores introducidos al representar zonas afectadas por cenizas volcánicas (o cualquier otra característica) en las proyecciones cartográficas, además de la proyección respecto a la cual se preparó originalmente el pronóstico, el grupo encargó a un grupo *ad hoc* que prosiguiera su trabajo de actualización del Modelo VAG y del Modelo SVA que figuran en el Apéndice 1 del Anexo 3 — *Servicio meteorológico para la navegación aérea internacional*, teniendo en cuenta la necesidad de mantener la uniformidad, así como el requisito de que el aviso y el SIGMET sobre cenizas volcánicas se basaran en proyecciones cartográficas aceptadas (véase la Conclusión 8/16).

4.5 Para actualizar las líneas de encabezamientos abreviados de la OMM utilizados por VAAC Londres al proporcionar servicios de apoyo a VAAC Toulouse, el grupo encargó al secretario que actualizara la Tabla 4-3 (Encabezamientos de los boletines de avisos de cenizas volcánicas) en el *Manual sobre la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW) — Procedimientos operacionales y lista de puntos de contacto* (Doc 9766) (véase la Conclusión 8/17).

4.6 Respecto al suministro de información sobre cenizas volcánicas más allá de las T+18 horas actuales, el grupo respaldó el suministro, por los VAAC, de una representación gráfica simple de las nubes de cenizas con el plazo de T+24 horas. Para ello, el grupo encargó a un grupo *ad hoc*, integrado, entre otros, por todos los VAAC, que elaborara y produjera conjuntamente, a título de ensayo, un pronóstico T+24 horas de nubes de cenizas volcánicas y recopilara sus resultados y las observaciones de los usuarios a fin de presentar un informe de situación al respecto (véase la Conclusión 8/18).

4.7 En cuanto a la atribución de una categoría de confianza para pronósticos al producir avisos de cenizas volcánicas, el grupo encargó a todos los Estados proveedores de VAAC, en coordinación con IATA e IFALPA, que emprendieran un ensayo operacional en colaboración para proporcionar información relativa a la confianza en la sección de observaciones de los avisos de cenizas volcánicas (véase la Conclusión 8/19).

4.8 Por lo que respecta a posibles métodos para mejorar la notificación de la ausencia de cenizas volcánicas, el grupo encargó al secretario que actualizara el *Manual sobre la vigilancia de los volcanes en las aerovías internacionales (IAVW) — Procedimientos operacionales y lista de puntos de contacto* (Doc 9766) añadiendo un nuevo párrafo 4.6 relativo a la difusión, a los VAAC, de los informes de las aeronaves relativos a cenizas volcánicas (véase la Conclusión 8/20). Además, el grupo encargó a un grupo *ad hoc* que evaluara más a fondo la viabilidad de la difusión, a los VAAC, de los informes de las aeronaves relativos a cenizas volcánicas y los medios para mejorarla (véase la Conclusión 8/21).

5.1 DESARROLLO DE IAVW

5.1 Respecto a las actuales capacidades de vigilancia de aerosoles que podrían aplicarse ventajosamente en el marco de un sistema de observación compuesto para cenizas volcánicas para apoyar IAVW, el grupo invitó al Grupo asesor científico sobre cenizas volcánicas (VASAG), de la Organización Meteorológica Mundial (OMM) y la Unión Internacional de Geodesia y Geofísica (IUGG), que siguiera desarrollando las capacidades de observación de aerosoles y actividades conexas, tales como una mejor vigilancia de cenizas volcánicas, como parte de los temas de trabajo científico en curso relativos al espesor y estratificación de las nubes volcánicas y la reducción de la incertidumbre respecto a los resultados de los modelos de dispersión (véase la Conclusión 8/22).

6. ASUNTOS RELACIONADOS CON LA EVALUACIÓN DE LA NECESIDADE PROPORCIONAR INFORMACIÓN SOBRE TORMENTAS DE RADIACIÓN SOLAR Y OTROS PELIGROS BIOLÓGICOS

6.1 En lo que atañe a la enmienda propuesta relativa a la introducción de servicios de meteorología del espacio para la navegación aérea internacional, que examinará la Reunión departamental de meteorología como parte de la Enmienda 77 del Anexo 3 (con aplicación prevista para noviembre de 2016), el grupo convino en la necesidad de avanzar lo más posible y, por consiguiente, encargó a un grupo *ad hoc* que preparara un *Manual sobre meteorología del espacio para la navegación aérea internacional* que debería incluir información para apoyar los necesarios servicios de meteorología del espacio y sus correspondientes efectos y repercusiones en la navegación aérea internacional (véase la Conclusión 8/23).

6.2 El grupo respaldó la versión 3.0 del concepto de operaciones relativas a la información de meteorología del espacio en apoyo de la navegación aérea internacional (véase la Decisión 8/24).

7. FUTURO PROGRAMA DE TRABAJO

7.1 Respecto al futuro programa de trabajo, el grupo examinó este último y los cambios propuestos basándose en la deliberaciones en el marco de las cuestiones 4 a 8 del orden del día (véase la Decisión 8/25).

8. OTROS ASUNTOS

8.1 Por lo que respecta a la erupción del volcán Kelut en Indonesia en febrero de 2014, el grupo invitó al Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA) que coordinara las actividades para recopilar y compartir los datos científicos y técnicos procedentes del encuentro de al menos una aeronave con nubes de cenizas del volcán Kelut para permitir que se entienda mejor el efecto de las nubes de cenizas volcánicas en los componentes de las aeronaves, incluidos sus motores (véase la Conclusión 8/26).