



ACTA DE LA REUNIÓN DE 11 DE OCTUBRE DE 2017
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS
PELIGROSAS POR VÍA AEREA

Presidente:

D^a Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

Asisten:

D^a Francisca Rodríguez Guzmán, de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

D^a Elisa Callejo Tamayo, AENA

D^a Elena Rodríguez Martín, AENA.

D. Miguel Ángel de Castro Quiroga, de SENASA.

D^a M^a del Mar Iniesta Navarro, de SENASA.

D^a Alba Rodríguez Santillana, SENASA

D. Antonio Barba García, DGM ESPAÑA, S:L:

D^a Ana Calzada Martínez de TOPDGR,S.I.

D. Emilio Ampudia Riego, IBERIA

D. Alberto Simal Liñero, ASL SPAIN

D. David Ramos Quitana, de BINTER CANARIAS.

D. Javier Marí Sampol, de AIR EUROPA.

En Madrid, a las 10:00 horas del día 11 de octubre de 2017, en el Sala 737 (Edificio A, 7^a Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, bajo la presidencia de D^a Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día.

D^a Silvia García pregunta a los asistentes si están de acuerdo con los puntos que figuran en el Orden del Día de la reunión y, al no existir objeciones, queda aprobado el mismo.

Punto 2.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la anterior reunión.

Leída el Acta de la reunión anterior de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea celebrada el día 10 de octubre de 2016 y preguntando a los asistentes si tienen alguna objeción a la misma y, no habiéndose hecho objeciones por parte de los asistentes, queda aprobada el acta.

Punto 3.- Estudio de la documentación del Panel de Transporte de Mercancías Peligrosas que se celebrará en Montreal del 16 al 27 de octubre de 2017.

D^a Silvia García informa que se va a celebrar la próximamente en Montreal, es una reunión oficial del Panel de Expertos de transporte de mercancías peligrosas por vía aérea D. Miguel Ángel de Castro de SENASA y D^a Raquel Lobato de AESA. Esta reunión va a tener una duración de dos semanas porque también se van a estudiar los documentos que se han publicado y también la armonización con el Libro



Secretaría:

D^a. M^a Teresa Hernando Cascajero, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

Naranja. En esta reunión se van a estudiar los documentos que hasta ahora se han publicado.

DOCUMENTO WP/10. Proyecto de enmienda del Anexo 18. En principio en este texto se resume todos los cambios que hay propuestos de este Anexo para el final de este bienio. El único cambio que se ha aprobado es la obligación de establecer programas de formación para el transporte de mercancías peligrosas para empresas que no transportan estas mercancías. Ha sido una discusión controvertida porque no está muy claro que este dentro de las facultades de las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, en adelante Instrucciones Técnicas, poder hacer esto al regular el transporte de mercancías peligrosas y no el transporte de mercancías no peligrosas esto ha dado lugar a una discusión bastante enconada y a una votación justa y al final se aprobó el texto. El Secretariado una propuesta alternativa al texto ya aprobado, la propuesta número 41 y que en vez de modificar el Anexo 18 y donde dice que hay que formar a todos los expedidores que no transporten mercancías peligrosas que se modifique diciendo que cada estado debe de hacer un programa para controlar la entrada de mercancías peligrosas no declaradas. Detrás de todo este tema de los expedidores y la formación para las mercancías peligrosas esta la preocupación de la entrada de las mercancías peligrosas no declarada, básicamente por ignorancia. La Secretaría lo que hace es recordar a todos que ha habido un dictamen jurídico por parte de la Abogacía de OACI diciendo que no se puede imponer a expedidores que no sean transportista de mercancías peligrosas con formación han vuelto a hacer la consulta y han reincidentado en su dictamen, la Secretaria propone decir a los estados que cada uno se haga responsable de controlar la entrada de mercancías peligrosas no declaradas y que haga lo que crea pertinente para ello. No cree que ayude demasiado a los estados y a controlar el transporte de mercancías peligrosas no declaradas.

D^a M^a del Mar Iniesta pregunta si ya estaba aprobado. D^a Silvia García contesta que está aprobado del documento 10.

D^a M^a del Mar Iniesta dice que, aunque está aprobado va a decir algo en su contra. En primer lugar, que se incluyan las figuras que obligan a que reciban entrenamiento de mercancías peligrosas por vía aérea se imagina que tiene que ver que se quitan de las Instrucciones Técnicas también con la nueva configuración de los programas de entrenamiento que eran las mismas figuras que estaban ahí. Con respecto que al texto del 10.1.2. que diga que aquellos que no transportan mercancías peligrosas, sino que manipulan, no puedan darles entrenamiento, la verdad es que no le parece bien porque como se cuantifica esto. Si un expedidor transporta una vez al año cómo se sabe la frecuencia o como se mide alguna mercancía peligrosa ya podría darse entrenamiento y si contrata algún especialista en ello por qué no va a poder ser, hasta ahora ha sido así y no piensa que haya ningún problema y además donde queda la figura de los centros de entrenamiento, un centro que no manipula mercancías peligrosas no podría dar entrenamiento (esto lo deja en el aire). Además, la traducción en español significa algo totalmente distinto de lo que quiere decir en inglés, en inglés entiende que quiere decir que aquellos no sean porque está redactado de tal forma que el entrenamiento de mercancías peligrosas inicial y recurrente se establecerá en nombre de las entidades diferentes a, d ó e.

Se imagina que el documento WP/41 es un refuerzo de este en el tema de las mercancías peligrosas no declaradas, D^a Silvia García dice que el documento WP/41 lo que propone es quitar el Documento WP/10, y propone los cambios que dice cambiarlos todos y a cambio aprobar lo que viene en el



documento 41. Lo que pasa es que se puede decir que son medidas enfocadas a un mismo fin pero que a priori no tiene nada que ver lo uno con lo otro.

D^a M^a del Mar Iniesta dice que además el hecho es que la finalidad del entrenamiento es el reconocimiento de mercancías peligrosas para aquellos que no transportan ni manipulan mercancías peligrosas pero que las sepan reconocer. Cree que está un poco liado, en el sentido de que si tendría que establecer quien tiene obligación porque según el capítulo 11 elimina la obligación de que todo este personal tenga el entrenamiento y cada país lo va a hacer de la forma que lo parezca al decir que “los estados establecerán un programa destinado a “esto traslada toda la responsabilidad al explotador.

D^a Silvia García dice que no porque el texto que hay en el capítulo 10 tal y como está en la actualidad varía, D^a M^a del Mar Iniesta indica que se refiere al capítulo 11, si el 11 elimina al 10.

D^a Silvia García aclara que el WP41 elimina los cambios que introduce el WP/10, pero deja el texto que ahora está en el capítulo 10 que se refiere al programa de instrucción y que dice “que se establecerán y mantendrán un programa de instrucción inicial y de repaso de mercancías peligrosas de conformidad con lo escrito en las Instrucciones Técnicas”.

D^a M^a del Mar Iniesta recuerda que estas figuras estaban incluidas en las Instrucciones Técnicas y con los cambios de la formación en competencias se eliminan y ya no quedan figuras y solo queda el explotador, es trasladarle toda la responsabilidad y, que cada estado va a hacer lo que le parezca y piensa que va a haber falta de estandarización. Antes decía este texto porque desde “a” hasta “h” están incluidas en el capítulo 4 de la parte 1 de las Instrucciones Técnicas. Luego viene a decir en un papel que hay después que los estados establecerán un programa destinado: a impedir que se transporte para el transporte de mercancías peligrosas no declaradas, que cada estado lo podrá regular como desee y lo deja abierto, impedir que los pasajeros y tripulación lleven a bordo mercancías peligrosas y se cercioran de los explotadores establezcan procedimientos, que se supone que eso ya está, impedir que se suban a bordo mercancías peligrosas, se pueden cerciorar pero no son los máximos responsables, es el último filtro pero si se las escondes y ocultan etc., quien se las está ocultando, fundamentalmente el expedidor o el transitario que es un coste añadido y lo oculta.

D^a Silvia García dice que personalmente la propuesta que viene en el documento 41 le parece una manera de escurrir el bulto. Lo que la Secretaría no quiere que es que entren los textos que vienen ahora en el documento de trabajo 10 porque hay un dictamen de la abogacía de OACI diciendo que esto no es viable y si todos fueran razonables se debería de recapitular y no aprobar algo en contra del dictamen de la propia abogacía de la OACI. Nosotros queríamos conseguir, por una parte, recoger la parte de la formación que ahora va a cambiar y obligar a hacer formación a personas que ahora no la tiene que hacer para atajar el flujo de mercancías peligrosas no declaradas. Lo que viene en el Documento 10 cumplía dos fines, uno de ellos la Secretaría tiene que dar alguna alternativa para que se discuta y se pueda eliminar la aprobación de los textos que hay en el Documento 10. Cree que no es una solución satisfactoria.

A D^a Raquel Lobato tampoco le parece una solución satisfactoria la primera parte “undeclared dangerous goods” se puede establecer, pero la parte de “space” requiere un esfuerzo mayor.

D^a Silvia García dice que de lo que se trataría es de que fueran medidas efectivas para controlar la entrada de mercancías peligrosas y de cómo los operadores establecen medidas para que no se introduzcan mercancías peligrosas.

D^a M^a del Mar Iniesta comenta que mirándolo más detenidamente porque no había visto el Documento WP/41, una cosa son procedimientos en el apéndice riesgos que presentan las



mercancías peligrosas no declaradas, cumplimiento y habla de las mercancías peligrosas no declaradas que su obligación ha estado ahí siempre, siempre ha existido que el operador tiene que incluir procedimientos en su manual de operaciones para evitar esto y estar trabajando siempre en ello, son los primeros interesados y luego ve que la obligación del entrenamiento de las figuras si se elimina las figuras (ahora enlaza con el Documento WP/39 que habla sobre el establecimiento de los programas de instrucción y dice el empleador y se habla ya de la figura del empleador y se pregunta quién es el empleador y si solo existe el de la aerolínea), piensa que hay algo que no cuadra y ve que no hay conexión que no hay una trazabilidad de una cosa a otra y al eliminar de un sitio y ponerlo en otro parece que se va a quedar un vacío. El hecho es que cree que debería de estar definida la obligatoriedad de las figuras y que al eliminarlas de las Instrucciones Técnicas las quería meter en el Anexo 18 por alguna razón jurídica que no alcanza a entender que si no estaba en el citado Anexo descrita la figura no tenía obligación, y piensa que se debía de armonizar con todos los estados, es un hecho que donde más hay que trabajar es en el principio, en el que embala la mercancía, en el que la expide para concienciar de que no oculte mercancía peligrosa sin declarar y los riesgos que entraña y entonces si esto está conectado con el desarrollo de la propuesta y de cómo van a ser los requisitos de instrucción, y se pregunta si se eliminaría el capítulo 18 que habla de los programas de entrenamiento y que los estados tienen que establecer eso le sorprende mucho.

D. Emilio Ampudia está de acuerdo con D^a M^a del Mar Iniesta con que indica el Documento 41 es una cosa que está unida y está operativa los operadores son los principales afectados si se les ocultan mercancías y tiene que tener programas de formación para evitar esto el problema del Documento 10 cree que indica que cualquier transitario o cualquier empresa que se dedique al transporte de cualquier mercancía tiene que tener formación en mercancías peligrosas aunque no se dedique para nada a transportar mercancías peligrosas eso es por lo que decía Silvia lo de los Abogados, eso es picar muy alto no se puede obligar a alguien que su negocio no tiene nada que ver con las mercancías peligrosas a hacer formación en mercancías peligrosas.

D. Ana Calzada dice que hay un montón de industria actualmente que tiene como actividad accesoria el transporte de mercancías peligrosas

Para D. Miguel Ángel de Castro hay varias cosas que están claras la intención del Panel es intentar llegar a esa gente y regularla, se lleva intentando desde hace tiempo y no hay una forma muy clara de hacerlo. Este documento que se aprobó el 10 fue el más comprometido de todos y costó mucho trabajo que se aprobara y fue en contra incluso de la intención de la Secretaría por lo que está diciendo D^a Silvia García porque según la Abogacía de OACI no se puede hacer. Se está intentando por mayoría en votación del Panel que se modifique el Anexo 18 para que se puedan incluir estas figuras.

En relación a lo que decía D. Emilio Ampudia es cierto que, si se dedica al transporte de otro tipo de mercancías, puede ser algo adicional, pero es algo que está preocupando a los miembros del Panel de todos los países. Es cierto que muchos transportan por ejemplo lechugas, pero hay muchos que desconocen que son las mercancías peligrosas y a día de hoy tenemos que trabajar todos.

Por otro lado, el Documento WP/41 lo que hace es lo que decía D^a Silvia García se escurre el bulto dos veces, desde OACI se escurre el bulto y pasa su responsabilidad a los reguladores de cada estado y además en su último punto le pasa la responsabilidad a que los estados les eche su responsabilidad al operador, y éste a su propio cliente que es el que le ha contratado y quien le paga y que al final es que tiene la responsabilidad, y se le obliga a que tenga formación. La trayectoria del transporte todos los que estamos aquí sabemos que es muy difícil por no decir imposible que se vaya a regular, como operador, la formación que tienen tus clientes y le rechacen la carga en el caso de que no la tengan es casi imposible. La intención del Panel de alguna manera es obligar a estos señores de tener una información que ya se detallará más en extensión y se pormenorizará. La cuestión es poder llegar legalmente a controlar la formación de los expedidores aunque no expidan



mercancías peligrosas y que conozcan lo que tiene que conocer un pasajero, que hay más pasajeros que expedidores, y se trabaja en que cada uno sepa lo que es una mercancía peligrosa y tenga cuidado y sepa lo que no se puede transportar, no cree que sea una formación salvaje ni brutal ni un requisito enorme y si son mucho los beneficios para el transporte y sobre todo si se hace de forma internacional de forma global, esa es la intención, si se va a hacer aprobando uno de los tres documentos o generando un documento que una los tres documentos en uno, eso no lo sabe, lo que está claro es la intención del Panel.

D^a Silvia García pregunta si cree que tal y como está el tratado el dictamen de la abogacía de la OACI se puede mantener la aprobación de este texto, lo ve muy difícil.

D. Miguel Ángel de Castro dice que de hecho la Secretaría dijo que lo iba a echar abajo, pero está aquí, fue un pulso entre la Secretaría y el Panel, el Consejo que está por encima de este Panel.

D. Emilio Ampudia recuerda que como ya se ha dicho igual que no se exige a los pasajeros tener formación en mercancías peligrosas, lo que se exige a las compañías es que los pasajeros estén informados de cuales son las mercancías peligrosas que no se pueden transportar. El WP/41 ahora tampoco exige que ahora los operadores no tengan que exigir a sus agentes y a los transitarios formación cuando le presenten mercancías. Lo que exige WP/41 es que los operadores y los estados tienen que exigir a sus operadores, se asegurarán de que los que les presentan mercancías, no sean mercancías peligrosas de forma oculta pero no les tienes que obligar a que estén formados y dejar de hacer negocio con ellos porque no tengan formación, la cuestión es cómo te aseguras tú de que algo que se llama consolidado dentro no lleva nada que sea mercancías peligrosas.

D. Raquel Lobato cree que la respuesta es la que se está pensando que se asegura precisamente con la formación, pero no se especifica qué tipo de formación.

D. Emilio Ampudia dice que según lo que ha dicho la Abogacía, no se puede exigir alguien desde un Panel de mercancías peligrosas al resto de personas que no tiene nada que ver con este tipo de mercancías.

D^a Raquel Lobato dice que algo hay que hacer porque de 200 sucesos que tienen declarado, alrededor de 150 son de mercancías no declaradas, y si se pasa a baterías de litio hay que mirar lo que se está metiendo.

D. Alberto Simal comenta que ayer se dio un caso de mercancías percederas que iban con hielo seco y que no iba declarado.

D^a M^a del Mar Iniesta insiste en que si se elimina ese capítulo no hay ninguna obligación de entrenamiento, habla de procedimiento de evitar que se metan mercancías peligrosas no declaradas y esto elimina el training. En el Working Paper 10, independientemente de que esté redactado de otra forma que eso sería otra discusión y que aquí, en los programas de entrenamiento de las Instrucciones Técnicas, en el Anexo 18 ya no da obligación de entrenamiento, y solo quedaría el explotador. Esto es un procedimiento que tiene que tener la aerolínea y lo tiene que tener ya.

D^a Silvia García cree que lo mejor es separar el tema de formación porque se va a hablar después en varios documentos de este tema.

D^a M^a del Mar Iniesta opina que no hay que mezclar una cosa con la otra, cree que es un procedimiento que ya está instaurado, que ya consta en los manuales de operaciones de las compañías aéreas, que incluso en la Ley de Seguridad Aérea se habla de ello y donde dice que la formación se hará según las Instrucciones Técnicas. Se le ocurre que si se va a eliminar esto del entrenamiento porque no se puede coger la figura existen, aunque no sabe cómo está hoy en día, el



Plan Nacional de Seguridad que obliga a cualquier expedidor que quiera transportar carga por vía aérea a tener unos procedimientos específicos, no sabe si ha cambiado y si se está equivocando porque hace tiempo que no sabe cuáles son los procedimientos de seguridad cree que hay unos expedidores conocidos, desconocidos si son conocidos han firmado un contrato con la aerolínea o una declaración de lo que va a transportar y se compromete a transportar lo que se declara etc. Se podría hacer algo parecido con las mercancías peligrosas, si no se quiere formar a todo el mundo cree que la única vía es formar a todo el mundo igual que al pasajero no se le puede formar, pero hay que trabajar más en ello desde el Estado porque no está bien informado y si no le llega la información va a transportar mercancía peligrosa sin declarar, sin saberlo, sería un poco similar se le ocurre esa propuesta porque podría transportar mercancía peligrosa pero lo declara. Otros estados tienen sus variaciones y si se va a transportar mercancías peligrosas en su país lo tienen que permitir.

D^a Ana Calzada está totalmente de acuerdo con D^a M^a del Mar Iniesta que lo que se está haciendo es dar un paso atrás en los requisitos de formación después de todos los años que les ha costado llegar donde están ahora y no siendo efectivos porque llevan muchos años con formación y teniendo muchos problemas de formación, no en los operadores, es que al final siempre es lo mismo el problema no es el explotador, el problema es el expedidor que sigue a su aire y que está poco regulado y además la figura del freight forwarder es algo que se consiguió medio mencionar y que parece que se va a volver atrás y quitarla de en medio que es intermediario importante que filtra solo lo que le interesa y no todos los freight forwarder son miembros de IATA y el problema está en los que no son de IATA hacer lo que pretende este documento y el enfoque que se le está dando a la formación, bajo su criterio y su experiencia, es intentar ver la formación desde el punto de vista de como lo ve el ADR donde el empleador es el responsable de, pero al final cuando el empleador es el responsable, la formación no se da y tiene que estar regulado de manera que el expedidor esté claramente metido como una figura porque es él quien puede detectar las mercancías peligrosas ocultas. El explotador es el último filtro que luego además tiene como consecuencia que en la inspección sea el explotador el que se lleve la sanción por no haber controlado la mercancía peligrosa oculta, ahí hay un doble filo a nivel económico para los explotadores como consecuencia de una mala gestión de la formación de otros.

D^a Silvia García dice que hay que concentrarse en un tema, que es el Documento WP/10 en el que parece que se está de acuerdo y hay que aceptar cambios porque tendrá que ser consistente con lo que dice la Abogacía, y el Documento WP/41 no es una solución para lo que se estaba buscando.

A continuación, nos podemos centrar en los documentos relacionados con la formación, presentados por el grupo de trabajo que hay sobre este tema son los documentos WP/39 y WP/40

El Documento WP/39 es el que va a introducir la formación por competencias, esta parte de las Instrucciones Técnicas lleva un par de años ya colgado en abierto a través de la web de la OACI para que tenga una duración mayor y que todo el mundo pudiera enviar comentarios, y este grupo de trabajo ha analizado los comentarios recibidos y ha propuesto unos cambios que no son muy sustanciales, lo que sí propone es su incorporación en las Instrucciones Técnicas no ya como anejo informativo sino como parte de las Instrucciones Técnicas del 2019. Desde el principio hemos mantenido la postura de que esto no nos gusta, pero está claro de que hay que asumirlo. Cambia totalmente el enfoque, ya no es como enfoque del ADR.

Para D^a Ana Calzada pregunta si cambia el enfoque dentro de la empresa del transportista o del expedidor.

D^a Silvia García también comenta que ha habido una propuesta en la reunión del Libro Naranja del año pasado de extender la formación por competencia a todos los modos de transporte, es la propuesta que venía por parte de IATA y se dijo que no, que para el transporte por vía aérea pudiera



valer, pero para el resto de modos de transporte no. Se le dijo que la formación por competencia en empresas muy pequeñas no tiene mucho sentido, y mucho menos en empresas de países en desarrollo.

D^a M^a del Mar Iniesta dice que la traducción del WP10 hay que decir que esto hay que cambiarlo porque si el WP/11 va a eliminar al WP/10, votan en contra, el capítulo 11 del Anexo 18, WP/41, piensa que sí tienen que estar definidas las figuras y que era una obligatoriedad del entrenamiento, que era una guía y aclarar la traducción en español porque realmente cree que no dice lo que quiere decir y también cuantificar si dejas fuera unas figuras que no manipulan mercancías peligrosas, eso es muy complicado de evaluar y de medir, y en qué frecuencia habría que basarse: Si se transporta una vez como expedidor un producto de mercancías peligrosas en un momento puntual si eso se considera que tiene facultad para el entrenamiento y conocimiento, y deja fuera los agentes handling en los aeropuertos. Sería interesante dándole cobertura a lo que dice D^a Elisa Callejo de definir un poco, queda un poco raro lo del empleador, las funciones que hay aquí y no hay aquí, es decir, no eliminaría la inspección del Anexo 18. Sobre el tema de las competencias, en el WP/39, en el nuevo borrador que hay, que se basa en la edición del 2017/2018, es ahí donde dice lo de las figuras, en el 4.1 también vuelve a hablar de ello dice "cualquier persona que no desempeñe necesariamente alguna función de las descritas", pregunta dónde están descritas, si se refiere al expedidor, al clasificador, porque entonces al final está todo involucrado.

D^a Silvia García dice que descritas en las siguientes Instrucciones. D^a M^a Del Mar Iniesta dice estarán descritas a lo largo de las presentes Instrucciones, está el explotador, el que clasifica, el que acepta, el que manipula al final están todo y luego hay una parte que habla del "debe" y el "debería", vuelve a decir el 4.5., del mismo papel, en los programas de instrucción, 4.5.1, sobre mercancías peligrosas para explotadores, deben ser aprobadas, esto les parece bien, es una obligación no?. D^a Silvia García indica que en el 4.1.2. hay un debe/debería en paréntesis cuadrado, lo que significa que se debe de discutir todavía.

D^a M^a del Mar Iniesta añade que también en el 4.5.2. dice "los programas de instrucción de mercancías peligrosas requeridos para entidades que no sean los explotadores, deberían de estar sujetos a aprobación ", otra vez se vuelve a la no obligatoriedad de la aprobación de los programas de instrucción de aquellos que no son los explotadores.

D^a Raquel Lobato indica que sobre el debe/debería hicieron en su día una consulta a la oficina de interpretación nuestra a la que se le mandan los documentos porque tuvieron que hacer una traducción de un anexo de OACI y les contestaron. Remitará la contestación de la interpretación jurada oficial.

Para D^a M^a del Mar Iniesta se debería de manifestar que debería de haber una obligatoriedad porque en caso contrario sería un caos.

D^a Silvia García quiere decir que para el 4.5.2. que debería de poner "debe" y en el 4.1.2. entiende que tal y como está formulado queda abierta la discusión si poner "shall ó should", y en la primera frase queda abierta la discusión de poner "should o shall". Es que es la clave de todo, "debe o debería".

D^a M^a del Mar Iniesta dice que habla del empleador, está hablando del personal que no desempeña alguna función de la descrita pero que sí desempeña funciones de movimiento de carga, eso debería de ser una obligación.

D^a Silvia García entiende que en el 4.1.2. tendría que poner "debe".



D^a M^a del Mar Iniesta dice que, desde el tema de la instrucción, para que sea obligatorio. Luego si se puede definir lo de la competencia pedagógica, o lo dejan a la autoridad nacional para que se estandarice un poco lo que significa “competencia pedagógica”. Y sobre el desarrollo de la competencia no tienen nada que decir en contra, sobre el WP/40. Sobre el WP/10, 1.2. explícitamente lo que dice el castellano pero ya lo estuvo hablando con D^a Raquel Lobato y parece que decía algo diferente, le recuerda que el que hace la modificación del Anexo 18, el 10.1.2 dice “ para evitar el ingreso al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea de carga o correo que no esté preparado según las normas” no sabe si excluía a los equipajes, “que no esté preparado conforme a las formas y métodos recomendados según este anexo, y a las disposiciones detalladas de las Instrucciones Técnicas, las entidades que no sean mencionadas en a, d ó e las entidades que no manipulen o acepten mercancías peligrosas establecerán y mantendrán programas inicial y de repaso de mercancías peligrosas “, es decir ahí parece que les dicen que son ellos los que los tienen que establecer. Pero si lo lees en inglés, lo que interpreta es que estas entidades que no procesan ni manipulan mercancías peligrosas, que lo hagan para prevenir la entrada en el circuito del transporte de mercancías peligrosas no declaradas, como no tienen experiencia, ni manipulan, es normal que no sean ellos quienes no den el entrenamiento, que lo dejen en manos de otros que sí que lo hacen, si cogen un experto para el entrenamiento sí podrían hacerlo, o lo contratan directamente y ya forman parte de la organización.

D^a Silvia García dice que habrá que chequear otra vez la traducción.

DOCUMENTO WP/40. Es la guía de formación por competencias modificada, en principio, en función de los comentarios que han llegado.

D^a Silvia García tiene interés de saber si alguien ha hecho comentarios al borrador, y en caso contrario ha sido una oportunidad que se ha perdido. Han estado revisando los comentarios presentados y esta es la propuesta que presentan.

En el apéndice A de la página 4 hay una lista que es lo más parecido a lo que ahora hay estipulado de lo que hay que hacer y qué parte se tiene que estudiar en cada cual. Entiende que en el WP/39 lo que no se ha visto es qué parte del texto existente sobre la formación se va a eliminar.

D^a Ana Calzada dice que si ha hecho comentarios en la página web de OACI

D^a M^a del Mar Iniesta dice que el texto está un poco liado, pero al final hay un borrador en el Apéndice B de cómo quedaría, se dice que es una versión en limpio. Lo primero que eliminan son las figuras que venían del anexo 18, las quitan y se pone a hablar del empleador.

D^a Silvia García dice que, si se mira en el Anexo A en la versión donde se supone que tacha lo que quita, no están tachando la parte donde vienen todos.

D^a M^a del Mar Iniesta está de acuerdo. En el documento se dice que las enmiendas se basan en el adjunto 4 capítulo 1 de la Edición 2017/2018, es decir en las Instrucciones Técnicas de esta Edición hay un adjunto que ya incluye una propuesta y es sobre la propuesta no solo sobre la versión en vigor. Y luego sobre los registros, cree que no cambia nada y se mete después en la cualificación de las competencias de los instructores.

D^a Silvia García pregunta sobre qué documento está hablando porque hay otro documento más relacionado con el tema del registro específicamente.

D. Miguel Ángel de Castro dice en los apéndices A y B dan dos alternativas para la modificación.



D^a Silvia García también ha leído que en el Apéndice A, es la versión con control de cambios y la B ya es el texto limpio para que no perderse a la hora de consultar. No son alternativos son la misma propuesta presentada por el grupo de trabajo.

D^a M^a del Mar Iniesta dice que en el WP/39 en el apartado 4.6. cualificación y competencia de los instructores, hay una parte interesante que habla de ver cómo se va llevar esto, y que los instructores encargados de los programas de instrucción cualificación y competencia hay una pequeña variación de lo que ya hay, pero muy importante y va a tener transcendencia supone y dice que los programas de instrucción 4.6.1 inicial y de repaso de mercancías peligrosas los instructores encargados deberán probar o ser evaluados para demostrar sus competencia pedagógica y en la función acerca de la cual se va a proporcionar la instrucción, es decir, al igual que entiende que IATA pide una serie de años de experiencia en la función que van a instruir, muchas compañías aéreas tienen a pilotos para dar la instrucción de la categoría que les corresponde puesto que les van a instruir en procedimientos de emergencia abordaje según el tipo de aeronave, etc. Siempre es muy interesante conocer el tema de las operaciones y habrá que ver el desarrollo de esto, pero sí es importante porque parece que esos cambios pasan desapercibidos, pero llevan detrás mucha envidia.

D^a Silvia García dice que no pasa desapercibido, que llevan cuatro años trabajando. Esto de la función pedagógica está dentro desde el primer momento y viene recogido como uno de los pilares básicos de lo que ellos quieren, que las personas que den la formación no solamente sean técnicos que sepan además puedan transmitirlo adecuadamente. No es una sorpresa, lleva en el texto varios años. La cuestión es que en el 2019 se quiere que entre en vigor.

A D^a M^a del Mar Iniesta le parece bien y no tiene nada en contra. Se ha discutido en enseñanzas aeronáuticas y desde AESA, y no tienen nada en contra del desarrollo que hay en el documento que se basa en las competencias, lo único que está contando son los cambios que hay.

D^a. Ana Calzada pregunta cómo se van a asegurar de que esto se lleve a cabo.

D^a M^a del Mar Iniesta supone que habrá que establecer unos procedimientos y unos requisitos desde el Estado que será quien lo tendrá que regular.

D^a Ana Calzada dice que lo que ve en todo esto es que el Estado va a trabajar lo que no ha trabajado nunca en tema de formación.

D^a M^a del Mar Iniesta añade que los formadores también porque a ver quién se atreve con una formación externa a hacer esto con alguien del que no conoce ni su trabajo, ni su currículo etc. Aquí también se incluye a los expedidores, a los transitarios, a todo el mundo para el entrenamiento.

D^a Elisa Callejo quería comentar una preocupación que tienen desde AENA y es que en el WP/39 el punto 4.2. como se ha dicho, se habla de lo que debería de hacer el empleador, habla de personas que pueden no realizar una función descrita en las instrucciones, pero de personas relacionadas con el movimiento de carga de equipajes, pasajeros o correo, y les parece tan genérico que podrían englobar todas las actividades que trabajan en un aeropuerto.

D. Miguel Ángel Castro dice que hay una cosa que hay que tener clara y es que la operación aérea tiene tantos actores y es tan compleja que no se puede pormenorizar todo, entonces se tiene que dejar abierto a quien necesite formación la reciba y no lo sabe otra persona lo que acaba de decir si eres un tercero y tienes formación lo primero que hay que entender es qué tareas se realizan para saber qué formación se necesita. Tendrá que ser AENA la que vea qué tareas realiza y quien necesita qué tipo de formación que puede ser dos minutos o dos segundos, incluso la propia formación que hay ahora mismo tiene los mismos puntos para el personal que transporta mercancías peligrosas y que no, la única diferencia entre un programa y otro es el enfoque, a uno le enseñas



cómo hacerlo y a otro que no se puede hacer, lo detecto y no puedo hacerlo, es el propio empleador no hay otra figura que sepa qué funciones realiza esa persona es la pura complejidad de las operaciones aéreas y de la subcontratación de funciones en nombre del operador, al final al operador le recae todo, pero es quien contrata a la subcontratas, se vuelve tan complicado que hay que ver cómo se regula esto si no se deja abierto en algún sitio.

D^a Silvia Garcia dice que el problema es que se va a pecar del extremo contrario, se va a exigir formación a gente que realmente no la necesita porque es que como tienen algo que ver con carga, equipaje, pasajeros y correo, seguro que empresas habrá que tenga que ver con esto que no tengan nada que ver con el transporte de mercancías peligrosas.

D^a Elisa Callejo comenta que al final hasta los mismos controladores, si se quiere afinar un poquito.

D^a M^a del Mar Iniesta dice que hasta ahora, todas las figuras del transporte estaban obligadas a dar entrenamiento, efectivamente los controladores no, pero un despachador de vuelos que está en una oficina no ve la mercancía peligrosa, pero sí lo tiene que hacer porque tiene una función en la que interviene. El que atiende a los pasajeros tiene una función importantísima lo que pasa es que no se logra que al final se involucre, no sabe si por falta de entrenamiento o procedimiento pero en todas las inspecciones que llevan haciendo todos estos años atrás se ve que la gente que está al frente del pasaje, siempre tira del supervisor, no pregunta o no conoce el procedimiento, y pregunta a los presente si les han preguntado alguna vez si lleva mercancías peligrosas en el equipaje, a ella nunca, solo le han preguntado algo parecido cuando ha embarcado en una compañía aérea americana.

D^a Elisa Callejo dice que es del agente handling quien tiene esa responsabilidad.

D^a M^a del Mar Iniesta dice que son los agentes de handling los que pueden detectar. Hay que trabajar muchísimo, no sabe si se está haciendo o no, con el personal de seguridad de los aeropuertos cuya formación es contra actos indiferencia ilícita y ahí se quedan y siempre lo confunden, cuando hay un montón de mercancía peligrosa que deberían de detectar y parar en los equipajes. Otra figura que se le ocurre es el que transporta minusválidos, a veces le ayuda con el equipaje de mano y tiene que poder detectarlo, es un handling y para eso es la formación por competencias. Lo que se podría hacer es definir las figuras, es un poco difícil y casi todo el personal que está en un aeropuerto, aunque este en una oficina, a veces juega un papel importante de ahí la importación de haber participado en las operaciones para poder después diseñar un entrenamiento. Gente que está en la oficina de carga, que puede que no vea la mercancía puede detectarla a través de otra serie de documentos donde a veces se detecta con la factura o con otra serie de cosas porque a la vista, una caja puede estar escondida una mercancía peligrosa y no la ves, pero puede que gente que no está al frente como él que tiene un montón de incidentes etc. Hay personas que transportan carga a diario y se encuentra con incidentes de expedidores que les intentan transportar mercancía peligrosa sin declarar o simplemente un ciudadano de a pie que no lo sabe y lo manda por mensajería. Le ha llegado noticias de que después de pasar el filtro de seguridad y del personal de rampa, fueron las azafatas y gracias a la formación que tenían detrás, las que han detectado mercancía peligrosa sin declarar porque había unas señales y tenía la formación adecuada. Se habían saltado el control del que aceptó el pasaje porque iba en equipaje de seguridad, el que trasladaba la carga y lo metía en la aeronave, y fue la azafata la que lo detectó y lo echó para atrás. Hay que tomar conciencia de que hay incidentes en todas las partes y se pueden detectar en muchos sitios.

D. Elisa Callejo comenta que sobre eso no tiene nada que decir, pero que habrá determinados colectivos que tiene que estar formados, pero a ella la operación tal cual está le parece demasiado ambigua y cree que se debería de intentar afinar un poco más.



D. Miguel Ángel de Castro dice que se puede pormenorizar esto hasta límites infinitos, pero esto es lo que no se puede, aquí estamos pocas personas y la forma de trabajar que tenemos son muy parecidas, y es difícil, trasladar esto cuando se trata con 40 ó 50 países distintos es una locura no se puede pormenorizar. La intención del WP/10, WP/40 y WP/41 es que estaba acotado a determinados puestos y se ha visto que no es suficiente. Por otro lado, se estaba poniendo la responsabilidad sobre el operador y cuando como inspector se pregunta al operador qué ha hecho para evitar que haya mercancía peligrosa oculta, y resulta que se encuentran ocultas, es que el operador o no tiene tiempo, o medios, o no los puede implantar, o le lleva a enfrentarse a su propia clientela. La idea de esto es llegar a donde no se había llegado antes para evitar las mercancías ocultas que son el gran dolor de cabeza de todo esto y son las que más tarde o temprano van a provocar accidentes importantes, y las que, además, evitan que se pueda ejercer la respuesta de emergencia porque no se sabe ni dónde están ni qué llevan, lo importante es trabajar sobre las ocultas.

Como la aviación es tan complicada y hay tantísimas figuras, y como se ha visto, detallarlas todas es imposible, hay que dejar abierto a la responsabilidad de cada cual y aquí la opinión que tenemos es intentar descargar en la medida de lo posible la responsabilidad del operador, que tiene la suya, y cargarla en los estados de tal manera que sea como cuando se empieza a hacer inspección hace unos doce años que fue de una forma paulatina, había compañías que no sabían qué eran las mercancías peligrosas cuando llegaron por primera vez y por la evolución que se tiene ahora, ya se está viendo que todo el mundo tiene formación y conoce lo que es, ha sido algo progresivo y no ha habido grandes locuras, ni sanciones, ni nada extraño y la idea es intentar regular como se pueda a los expedidores, si hay x compañías aéreas, expedidores hay muchísimos más. No se va a poder hacer en un breve período de tiempo pero es la intención de todo el sector de la aviación de forma internacional, y debería de hacerse bajo el paraguas del estado que está regulando, si para eso se va a tener que incrementar los medios que hay hoy en día eso ya se verá, lo que está claro es que existe una necesidad que está detectada desde hace mucho, se está intentando hacer algo hace mucho tiempo por varias vías y no se sabe por cual se va a progresar pero lo que está claro es que hay una intención de que haya una formación de todos los que estén involucrados y que sea coherente con las funciones que cada uno realiza.

D^a Ana Calzada quiere comentar una información que piensa que puede ser interesante, Aviación Civil de Australia está preparando un borrador para regular la formación en su país y su representante nos comentó que están catalogando por letras las figuras que no van a estar en OACI e incluirlas en el ordenamiento jurídico australiano, y así tener un poco controlado la que formación van a dar, puede ser un buen punto de partida.

D^a Raquel Lobato dice que así no se van a hacer las cosas aquí porque Australia no tienen un marco legal como nosotros tenemos que es EASA y todo nos viene a través de EASA, el problema que tienen es que no tienen un marco legal y no pueden basarse en nada por eso están trabajando en ello.

D^a Ana Calzada dice que solo era para la formación. D^a Raquel Lobato contesta que es para la formación y para las inspecciones, era un poco para todo.

DOCUMENTO WP/23. Solicitan que en la información que se da sobre las baterías de litio se ponga también el aeródromo donde se descargan.

D^a Raquel Lobato dice que en este punto tiene algo que decir la Comisión porque en la reunión de ayer en EASA no entendieron muy bien de dónde venía este paper y porqué era necesario informar sobre el aeródromo e incluir como información al piloto el aeródromo de destino, no hay una necesidad, no entiende muy bien el documento y no saben muy bien porqué se había propuesto.



A D. Alberto Simal se le ocurre que, si tienen un transporte con escala y no se descarga la batería en la escala correspondiente, se está llevando una mercancía peligrosa que no está declarada al suponer que ya tendría que estar descargada y la llevas en el avión y no se sabe si está descargada o no.

Dª Raquel Lobato piensa que, en todo caso para todo, no solo para baterías de litio.

D. Miguel Ángel de Castro dice cuando haces dos saltos tienes que descargar un documento nuevo si no te basas en el anterior, y en lo que has descargado puede estar o no.

Dª Silvia García dice que precisamente esto es para en principio las baterías de litio no tienen que ir en el NOTOC. El párrafo 4.1.3. permite un método alternativo para dar información al piloto al mando que no sea el NOTOC, si haces una escala, el NOTOC no lo tienes, pero si has utilizado un método alternativo entonces no se tiene la información de si se ha descargado o no y si se lleva o no.

D. Miguel Ángel Castor no lo ve así ni ve necesario tener un formato de NOTOC de una manera determinada. El NOTOC incluye más cosas: restos humanos, animales vivos, cargas especiales de todo tipo. No lo ven ni bien ni mal.

Dª Raquel Lobato piensa que en el Panel se lo pueden explicar porque cuando proponen un paper es porque tiene algún sentido.

D. Miguel Ángel de Castro dice que esto armoniza, pero realmente en el manual de compañía son ellas las que indican lo que quieren en su NOTOC y como lo quieren. Las Instrucciones Técnicas indican unos requisitos mínimos, ahí se dice lo que la comunicación al comandante debe de tener al menos y es lo mínimo que hay que exigir que se tenga, y si aparte de eso tienes que poner, como hacen muchas compañías, el Código de IATA para OACI y las Instrucciones Técnicas no existe.

D. Alberto Simal dice que el WP/27 va a dar lo mismo, quieren poner una nota a la tabla en que se lista poner las mercancías peligrosas que tienen que estar incluidas en el NOTOC. Le parece bien poder exigir que se ponga en las baterías de litio porque han tenido un incidente horroroso, por suerte fuera del avión, pero era una batería de litio que no necesitaba incluirse en el NOTOC y que provocó un incendio.

Dª Silvia García dice que el Documento WP/27 va en otra línea bastante distinta. Propone que para los casos en que no se tiene que dar información al piloto al mando, aún así se la puedes dar, tal y como está formulado en este momento impide dársela. El Documento WP/27 tal y como está el texto nuevo propone hacer obligatorio dar la información en todos los casos prácticamente porque lo que dice es “se recomienda de que a ser posible y que se justifique”, cuando no es posible porque en caso contrario lo van a exigir, o sea tal y como está formulado esto implica el fin de esta exención.

D. Miguel Ángel de Castro cree que en NOTOC pondría todo lo que tiene que ver con las mercancías peligrosas y no solo eso, también pondría todo lo que pudiera influir en una respuesta de emergencia.

Considera que muchas cosas deberían de ir en el NOTOC, que es un documento de compañía, no hay un formato establecido solo hay un modelo establecido en IATA, pero realmente dentro de la información mínima que se puede llevar, y aquí deja abierto y recomienda que incluyas todo aquello que no está sancionado ahí, sí que es el propio operador el que va a decidir lo que va a meter dentro.

Le preguntan si con incluir un manual de operaciones sería suficiente.

D. Miguel Ángel de Castro contesta que siempre se vuelve a lo mismo, quién va a hacer el NOTOC, muchas veces son ellos mismos quienes lo hacen, pero no siempre si en sus contratos lo incluye en



el manual de operaciones, quien vaya a realizar las operaciones en su nombre tendrá que tener acceso al manual de operaciones y conocer tus pormenores porque un agente de handling hoy trabaja para un operador y otro día para otro, esa inclusión de manual de práctica hay que hacerlo.

D. Javier Marín pregunta si entonces no entra dentro de las variaciones del operador.

D. Miguel Ángel de Castro dice que entiende que, dentro de las variaciones del operador, es de cara al documento de transporte, o para un expedidor que conozca lo que vas a hacer, la notificación al comandante que suele ser del operador, cree que es una comunicación que entra el operador y poco más y posiblemente quien haga el NOTOC, pero entiende que se puede o no meter en una limitación de compañía.

Otro asistente aclara que es un requisito operacional e IATA dice que estos requisitos no deben de ir como variaciones.

DOCUMENTO WP/24. Está relacionado con clasificar el resultado del 7.2.4.1.1. Cuando cargas un avión de carga, hay que tener accesibilidad a los paquetes, pregunta exactamente a qué se refiere esta accesibilidad en caso de emergencia y pregunta si la emergencia es en suelo, o en vuelo, si el acceso es para poder mover los paquetes o simplemente para poder ver, mover, o para poderlos tocar, porque si tienes que mover esos paquetes hay que tener un hueco para ese paquete, básicamente plantea el tema y cree que poco se puede hacer si el avión está lleno y cargado aunque se pueda acceder a un paquete, retirarlo no se va a poder retirar. Se pide una interpretación sobre este punto y aclarar un poco este texto.

Dª Raquel Lobato comenta que en la reunión preparatoria de esta Subcomisión no hubo ninguna objeción y espera a que se haga la presentación de este paper para ver si se presenta alguna duda.

D. Emilio Ampudia indica que, en cuanto a la accesibilidad, lo que se ha hecho siempre es dejar un pequeño pasillo y dejar las mercancías peligrosas en el borde para que puedan estar accesibles.

Dª Mª del Mar Iniesta dice que la finalidad es poder actuar sobre la mercancía en caso de que surja una emergencia. Cree que para los operadores que se ocupan del transporte de mercancías sería interesante que aportaran su opinión sobre lo que propone el paper.

D. Alberto Simal informa que ellos solo transportan las exenciones, de carga no transportan nada porque sus aviones no están preparados para ello, por falta de accesibilidad hay una pared y no se puede acceder.

DOCUMENTO WP/26. Definición de registro de formación. Cuando haya formación por competencias, lo que se indica que no está claro es que cuando se recibe una formación en una empresa, si te cambias de empresa esa formación siga siendo válida, por ello quiere añadir una definición de registro de formación. El problema que ve es que si hay un cambio de empresa esto no tiene nada que ver, pero no ve que el registro de formación ayude a resolver este problema porque de facto, si se cambia de empresa por competencias hay que hacer otra formación, es muy raro que se hagan exactamente las mismas funciones, y que además las empresas tengan los mismos procedimientos

Para D. Alberto Simal no cree que para un operario de handling haya problema en hacer lo mismo.

A Dª Mª del Mar Iniesta le parece bien fundamentalmente que se aclare lo del registro de instrucción para que todo el mundo sepa lo que tiene que guardar porque a veces no queda claro qué es la prueba del examen o si lo que se emite es un certificado. Aquí está la prueba del examen corregida y etc., pero tampoco si la propuesta es por ese camino normalmente, y no conoce a nadie que se haya llevado el entrenamiento de la compañía y que la compañía haya dado. Lo normal cuando se va



alguien de una compañía aérea es que no te den la prueba de examen, el documento que confirma la cualificación en el campo de las mercancías peligrosas, se imagina que con el nuevo diseño tiene que haber una evaluación para que quede un registro una trazabilidad, que se ha hecho esa evaluación, se ha evaluado la competencia y es necesario que haya sido entrenado lo que haya que entrenar. Otra cosa es que ese papel lo guarda el empleador y lo entregue cuando se vaya uno de sus trabajadores a otra empresa, y además añadiría nuevas funciones y nuevos procedimientos a la compañía.

D. Alberto Simal dice que han tenido problemas con unos sí y con otros no.

D^a Silvia García dice que tiene una pregunta general en la versión en castellano, porque en vez de hablar de formación se habla de instrucción, y pregunta si parece razonable.

D^a M^a del Mar Iniesta dice que en su momento surgió alguna duda porque el termino instrucción podría parecer una terminología más militar, pero hace mucho que está así traducido y está asumido, supone que sería formación.

D^a Silvia García comenta que ahora que se está haciendo la formación por competencia sería el momento adecuado para indicarlo.

D^a M^a del Mar Iniesta dice que, en el tema de la formación, como se ha indicado en un principio en el Documento WP/10, la versión en español no tiene nada que ver con lo dicho en la inglesa.

Dice que no sabe si ha terminado con esa parte, o después se va a volver a tratar, D^a Silvia García dice que si quiere luego vuelven al citado documento.

D^a Raquel Lobato pregunta a D^a Silvia García si sabe cómo hacen las traducciones en OACI, no tiene ni idea, ella sabe cómo lo hacen en EASA.

D^a Silvia García dice que en teoría los pasos a seguir son que el Libro Naranja lo traduce Naciones Unidas al castellano. D^a Raquel Lobato pregunta si son traductores jurados.

D^a Silvia García dice que no sabe qué tipo de traductores son, pero la idea es que dentro del Secretariado de Naciones Unidas haya dos personas que hablan castellano, la versión del Libro Naranja en castellano es chequeada por personas que saben de mercancías peligrosas.

D^a Raquel Lobato quiere hacer una puntualización porque, aunque parece una tontería el tema de las traducciones, las Instrucciones Técnicas las incorporan al BOE y esto tienen mucha transcendencia jurídica. La Comisión Europea trabaja y cuida mucho el tipo de traducción porque a la hora de implantar una regulación o un reglamento, cada persona tiene una versión en un idioma distinto y se ponen a discutir sobre eso. Piensa que OACI no está cuidando ese tipo de cosas, de hecho, dentro de EASA hay un focal point que trabajan con los traductores del centro nacional de Luxemburgo, donde les manda los reglamentos y les dan formato.

D^a Silvia García dice que en OACI antes lo traducía una señora hispanoamericana que traducía esto igual que otra cosa. El problema es que OACI, para hacer las cosas razonablemente bien debería trabajar con el Libro Naranja porque la armonización ya viene traducida al castellano y no hace falta que lo vuelvan a traducir. Lo correcto sería que los traductores lo tradujeran consultando el Libro Naranja en castellano y no lo hacen. Nosotros tenemos nuestra pelea particular que es el tema de los números ONU, por lo menos en este año ha comprobado que los números nuevos que entran se llaman exactamente igual que los del Libro Naranja, pero lo mismo que pasa con OACI pasa con la IMO, que también tiene la traducción oficial al castellano y también hace lo que le parece más adecuado, entre el Libro Naranja, la IMO y la OACI, prácticamente el 25 ó 30% de los nombres de los



números ONU son distintos, muchas veces son chorradas como son el orden de las palabras y que pueden derivar de que unos han traducido del francés y otros del inglés, le es indiferente del idioma en que traduzcan pero que se pongan de acuerdo y lo hagan bien porque a la gente le puede causar problemas. Nosotros tenemos nuestra pelea particular para intentar llegar a homogeneizar esto. La cuestión es que nosotros nos tenemos que hacer responsables de revisar los textos que se aprueban en castellano.

D^a Raquel Lobato dice que esto trae muchos problemas y que lo están sufriendo continuamente en el aeropuerto.

D^a Silvia García piensa que lo primero que hay que hacer en esta reunión es protestar porque hay documentos que no se han traducido al castellano, y no se ha podido chequear la versión en castellano, y de cómo van a quedar los textos

D^a Raquel Lobato dice que por eso preguntaba si hay algún tipo de mecanismo para saber cómo van a quedar los textos y añade que en Europa sí lo hay.

D^a Silvia García dice que el canal formal es preguntar en el Secretariado quien es la persona que lo traduce y decirle lo que ha visto que está incorrecto para ver si lo puede cambiar, y lo que habría que hacer es que antes que publiquen la versión del 2019, que nos la envíen y chequearla, pero hacer eso es un trabajo muy grande.

D^a Raquel Lobato dice que hay ciertos puntos en que sería importante hacerlo porque si se incorporan, una vez publicado los textos ya es difícil cambiarlos y hay veces que es difícil interpretar lo que dice. No acaba de entender como esto puede funcionar así.

D^a Silvia García dice que está completamente de acuerdo en que la traducción en castellano es muy importante y hay que cuidarla al máximo pero es una labor que hay que hacer entre todos, porque cuando hay una propuesta en inglés que no coincide hay que decirlo, y verla entre todos porque ahora no hay ningún problema pero cuando se discuta en el panel es cuando hay que decir que la traducción al castellano es deficiente y que hagan el favor de traducirla correctamente y automáticamente se toma nota y se rehace. La cuestión es que cuando a nosotros nos llega las Instrucciones Técnicas para su publicación en BOE ya nada se puede hacer, hay que intentar que la traducción esté bien en una fase anterior.

D. Miguel Ángel de Castro comenta que adoptar o aceptar un documento tal cual lo acaban de pasar es casi imposible, aunque tenga apoyos, prácticamente todo el mundo hace un comentario de una cosa y otro de otra, y al final se reescribe en un pequeño grupo de trabajo y se hace en inglés y la reescritura en español no se recibe hasta que esté aprobado, es un poco complicado.

A D^a M^a del Mar Iniesta le parece muy importante porque hay veces que se han encontrado que un requisito ha cambiado en un procedimiento y no se ha traducido al castellano, o ha habido un cambio y no se ha variado, por este motivo ha habido procedimientos que no se han aplicado correctamente. Cree que debe de haber un canal que asegure que hay una traducción fiel.

D^a Silvia García contesta que no hay ningún canal oficial, pide que todos los casos donde se vea algún problema en la traducción se lo hagan llegar y se intentará canalizar con la Secretaría de OACI. Comenta que la realidad es que nosotros manejamos las Instrucciones Técnicas de tarde en tarde, ellos sí lo manejan día a día, se puede trabajar en que cada vez haya mejor sintonía con la Secretaría y que nos dejen ver y modificar, en el caso de que no esté correcta la traducción castellana, antes de su publicación.



D^a Raquel Lobato no puede entender que un Organismo Internacional teniendo una oficina de traductor se tenga este problema.

D^a Silvia García dice que al final todos meten prisa a OACI para que saquen todas las versiones, se necesitan un plazo en España para sacarlas en el BOE y se supone que hay que sacarlas antes del 1 de enero del 2019. Todos están metiendo prisa, si simultáneamente les pides que nos dejen estar en el proceso de terminación del texto en los diferentes idiomas se dilatan los plazos, pero aun así puede merecer la pena. Lo que sí pediría a los que van a ir a la reunión de la semana que viene es que indiquen expresamente los documentos en los que haya parte que no estén traducidos al castellano, porque que la exposición del documento no esté traducida, da un poco igual pero que la parte del texto que se va a aprobar no esté traducida puede ser un problema porque no se percibe posibles problemas que se nos vienen encima.

D^a Raquel Lobato recuerda que es un idioma oficial.

D. Miguel Ángel de Castro dice que va a ser la primera intervención del representante francés seguro, y se queja que haya documentos que no están traducidos al francés siendo un idioma oficial.

D^a Silvia García cree que está ocasión se va a quejar en francés que es un idioma oficial y que espera que los representantes españoles lo hagan en español que también lo es. Hay que hacer uso del servicio de traducción del castellano porque en el caso de que no se usen, lo terminarán quitando. Comenta que le pasa lo mismo cuando va a las reuniones del Libro Naranja, el castellano es lengua oficial, entonces el documento que se presenta está en inglés y es difícil ponerse a hablar en castellano, pero aun así hay que hacerlo porque efectivamente es una pelea, al ser un idioma oficial tiene la traducción y lo que está mal es que los que hablamos castellano no lo utilicemos.

D. Miguel Ángel de Castro dice que, si sirve de consuelo, los portugueses también utilizan el servicio de traducción al castellano. D^a Silvia García añade que también todos los representantes de los países sudamericanos.

D^a Francisca Rodríguez dice que es un tema que, aunque en principio no se le da mucha importancia, la tiene porque tanto las Instrucciones Técnicas como el Código IMDG se utiliza muchísimo en los países sudamericanos, no solo tenemos que pensar en nosotros no somos nada en comparación con el resto de países que utilizan las Instrucciones Técnicas en castellano al igual que pasa con el Código IMDG.

D^a Silvia García dice que básicamente una traducción errónea lo que hace es aumentar la confusión y lo que quieren es unas Instrucciones Técnicas claras que sean fáciles de aplicar, cuanto más improvisado sea el texto y cuanto peor se entienda, y si encima hay diferencias entre unos idiomas y otros peor. Lo que sí pediría es que no solamente se hablara con la Secretaría, sino que también el tema se planteara en la reunión a colación de lo que comenté el francés.

DOCUMENTO WP/30. Disposiciones relativas a etiquetas de dispositivos de carga unitarizada (ULD). Indica que las etiquetas de ULD si van dentro de un sobre o una funda de plástico sí que dicen que tiene que ser legible y visibles en todo momento, pero si no van en una funda no dicen nada que tengan que ser visibles y legibles en todo momento.

Personalmente no entiende que en el transporte aéreo se permita el transporte sin poner las etiquetas directamente de lo que se lleva dentro. En el ULD la única información que se tiene de mercancías peligrosas es lo que viene en la etiqueta, hay que recordar que las etiquetas de transporte de mercancías peligrosas están pensadas para que en caso de urgencias se vean desde lo lejos.



D. Alberto Simal dice que lo que está pensado es el cebrado rojo, la información está replicada en un montón de sitios, está en el NOTOC, en el LDM, la hoja de carga, está en muchos sitios.

D^a Silvia García dice que en caso de emergencia cuando estás tú, y el incidente con la mercancía, si directamente se tiene la información que se tienen en los otros modos de transporte mejor.

D. Alberto Simal pregunta si se pondrían las etiquetas en los contenedores como lo llevan en los camiones.

D^a Silvia contesta que sí, y que no hay ninguna razón para no hacerlo salvo las molestias que ocasiona.

D^a Ana Calzada dice que los camiones si son bultos únicamente llevan los paneles naranjas.

D^a Silvia García dice que tiene, razón, pero si se abre el camión es capaz de verlo.

D^a M^a del Mar Iniesta dice que existe un procedimiento solo para radioactivos que obliga cuando viene cargado.

D. Miguel Ángel de Castro dice que lo que ve importantísimo de este documento no es que diga que lleve el tarjetón visible es que puntualiza por primera vez cual es la información que tiene que llevar el tarjetón, porque venía que tiene que estar sombreado y tiene que estar visible, yo no quiero que el tarjetón este visible, indica que es mercancía peligrosa pero lo que tendría que estar visible es la información. El problema de las etiquetas en los contenedores es que si se pega una etiqueta en el contenedor con la clase de riesgo que lleva, esa etiqueta se puede quedar ahí hasta que se caiga.

D^a Silvia García dice que hay marcos metálicos donde se pueden meter y sacar y si se puede hacer en otros modos de transportes también se puede hacer para vía aérea.

También comentan que otro problema que se puede dar es que si en el transporte de las mercancías, la etiqueta se da la vuelta, entonces no se vería la información de la mercancía que lleva, y esto sería un problema. Una solución que puede haber es imprimirla por los dos lados.

D^a M^a del Mar Iniesta dice que, de todas las formas, con el pallet si estaba visible hasta ahora, se veía la etiqueta de riesgo sin mirar la etiqueta del pallet. Cuando un pallet estaba cargado y era visible en plástico, se ve la etiqueta de riesgo que lleva. En Iberia y cargado en mercancía peligrosa, se ven las tarjetas por fuera, está hablando de la clase 9 por lo menos, y solo de pallet visible con un plástico.

D^a Francisca Rodríguez dice que se está hablando de un sobreembalaje visible por fuera, en este caso se ve lo que va dentro, en caso de que no se vea, hay que poner todo lo que va dentro.

D^a Silvia García dice que eso es un sobreembalaje y de lo que se está hablando aquí es otro caso distinto.

D^a M^a del Mar Iniesta dice que se está hablando del pallet aéreo.

D: Miguel Ángel de Castro dice que, si se ven las piezas y todas las etiquetas de riesgo, no es necesario el tarjetón rallado, si todo el mundo pone el tarjetón rallado que sea visible.

D. Alberto Simal dice que, si cargas un avión, todas las posiciones de una carga van a tener una tarjeta porque no solo lleva la información de la carga exterior, lleva el peso, la identificación de la ULD y la posición en la que tiene que estar cargado.



Dª Mª del Mar Iniesta pregunta si se refiere a la específica de rayas rojas con inclinación de 45º.

D Miguel Ángel de Castro dice que la industria la pone siempre que sea mercancía peligrosa sea pallet.

DOCUMENTO WP/32. Está relacionado con el transporte material magnetizado y lo que hace es invitar a que se expongan si hay incidentes con este tipo de material. En caso de avionetas pequeñas están teniendo problemas de lo más absurdo, mencionan que incluso llevar muchos imanes de nevera y si la avioneta es suficientemente pequeña y están suficientemente cerca de los instrumentos pueden tener problemas. Entonces básicamente lo que piden es que se comenten en el panel y se reporte si ha habido incidentes o no.

Dª Raquel Lobato dice que lo planteó Noruega y entre todos los presentes ninguno tenía ningún report ni ningún incidente relacionado con este tema, de hecho, tampoco tenían claro la influencia de este tipo de material sobre las aeronaves, no lo tienen nada claro.

Dª Silvia García piensa que esto puede ser un problema de sitios remotos para avionetas muy pequeñas.

Dª Raquel Lobato añade que esto lo comentó el representante de Noruega y si el transporte es muy pequeño no. De hecho, desconocen si ellos tienen eventos de este tipo, y si hay algún evento específico para este tipo de material magnetizado cree que dentro de la taxonomía que tienen no hay, lo va a preguntar por si acaso.

DOCUMENTO WP/33. Propuesta de IATA. Se refiere a los bancos de energía, pregunta si es un concepto que todo el mundo comprende, piensa que sería mejor denominarlos acumulables de energía.

Lo que presentan es para el tema de maletas inteligentes y lo que quieren es forzar a que la batería se pueda separar y llevarla en la cabina, o que cumplan lo de baterías de repuesto para el caso de que no se puedan separar. Lo que dicen es que no tienen las mismas características que un PED, están como siempre qué es un PED y qué es una batería.

Dª Raquel Lobato dice que ayer pidieron otra vez una definición de PED. Ellos desde el punto de vista operacional en el reglamento europeo 965 tienen una definición de PED, pero en la parte de mercancías peligrosas, en el Anexo, no hay ninguna definición y en algunas reuniones que ha asistido también se ha solicitado una definición consistente de lo que es un PED, ayer volvieron a insistir y también lo van a llevar a próximo panel de OACI. La que viene en operaciones de 965 es bastante clara.

Dª Silvia García indica que aunque no es una definición oficial para ella un PED es una cosa cuya misión principal no es proveer energía, esta propuesta le sorprende porque con la falta de definición de lo que es un PED lo que informalmente se entiende bajo PED la maleta lo cumple.

D. Alberto Simal pregunta si la maleta inteligente lleva un power bag.

Dª Raquel Lobato contesta que no es por la función power bag, es porque lleva es un GPS, eso es lo que pone en el paper. No hay una definición porque el PDE es como mercancía peligrosa.

Dª Silvia García indica que la misión principal de la maleta inteligente sigue siendo meter la ropa, esto no es algo adicional, esto es una maleta, aunque hace la función de power bag.



D Alberto Simal dice que la batería se puede considerar repuesto y debe de ir en cabina una vez desmontada.

Dª Silvia García pregunta por qué se está considerando batería y no se considera PED.

Dª Ana Calzada dice que porque IATA ha dicho que los power bag son baterías sueltas.

Dª Silvia García dice que no es algo suelto, que es una maleta.

Dª Ana Calzada dice que en la maleta va instalada una batería de litio y no se puede considerar equipo o equipamiento porque la maleta no hace nada por llevar la batería de litio, si lo lleva si, pero hay otras que no lo llevan.

Dª Mª del Mar Iñesta piensa que se podría considerar como equipaje especial, y si lleva batería cree que no está permitido en la aeronave.

Dª Silvia García dice que lo que está claro es lo que dice Dª Raquel Lobato, es un principio de confusiones. Al final esto acabará en el Libro Naranja y se terminará discutiendo sobre qué porcentaje del peso de un elemento tiene que ser batería, o se considera batería, o se considera PED.

Dª Ana Calzada pregunta cuántos vatios/hora tiene la maleta.

D. Miguel Ángel de Castro dice que ese es el gran problema, es no saber dónde estamos, hay una reunión cada ocho meses, se dicen cosas diferentes y nuevas.

DOCUMENTO WP/37. Está relacionado con el transporte de aparatos electrónicos portátiles (PED) por los pasajeros y la tripulación. Se ha trabajado en un grupo que ha recomendado que los PED se lleven solo en cabina y no como carga. Plantea dos opciones: que todo se lleve en cabina, o que solo lo que sea mayor que un teléfono se lleve en cabina, y a su vez, está última opción también viene recogida en un documento de trabajo que es el 43.

Dª Raquel Lobato comenta que ayer estuvieron discutiendo sobre este documento, el problema no es incluir los PED o no, la cuestión es cómo se incluyen. El problema de la primera propuesta es cuando pone "PED which are larger than a small phone must be carried as carry-on baggage". Lo que aparece en la propuesta número 1 es demasiado vago y luego implantarlo, ellos hicieron ya el comentario en ese sentido, y hay una segunda propuesta que es un poco más específica. Crean que es demasiado ambiguo para incluirlo.

Dª Silvia García dice que dentro de las dos opciones que se plantea, lógicamente la opción de llevarlo todo en cabina, desde el punto de vista operativo es mucho más sencillo, todo lo que tenga batería en cabina, nada en el equipaje facturado.

Dª Ana Calzada advierte que hay que tener cuidado que son baterías de todos los tipos y no solamente de litio hay que tener en cuenta la cantidad de cosas que se llevan. Los PED en teoría funcionan electrónicamente alimentados por cualquier tipo de batería.

Dª Silvia García opina que, desde el punto de vista operativo, le parece que es una decisión más fácil de implantar la de que vaya en cabina.

Dª Raquel Lobato dice que esto no viene por un tema operacional, el origen de esto no es un tema operacional ni de safety viene por un tema de security y el contexto es que aparecieron de repente unos nuevos dispositivos llamados "intentional electronic devices" que son dispositivos electrónicos



que se activan intencionadamente, y vienen como tablet, laptop, cualquier PED que puedas meter y saltaron las alarmas en la Agencia de Seguridad Americana y lo que dijo es que tenían noticias de que habían detectado a terroristas con este tipo de dispositivos e impusieron una medida para determinados vuelos, los del Medio Oriente, para que todos esos PED se metiesen en bodega. Lo que ha pasado es que quieren extender esta medida al resto de países, por eso, se ha creado un Cargo Safety Group, aparecen estas restricciones, y hay que pensar qué se debe hacer con los PED metidos en bodega, en vez de en cabina, todo eso se está discutiendo.

D^a Silvia García entiende que la propuesta de los americanos viene argumentada desde el punto de vista de security en vez de safety porque ellos los que listan, son los incidentes que han tenido con PED metidos en, o las opciones que hay si se meten los PED en bodega y qué pasaría luego.

D^a Raquel Lobato dice que eso fue posterior a cuando se motón el jaleo por esto.

D^a Silvia García dice que ahora lo que hay encima de la mesa es justo lo contrario, ignorar la security y por safety meterlo todo en cabina.

D^a M^a del Mar Iniesta dice que de hecho el tema de security, si quieren ponerlo, lo van a poner, no cuenta lo de mercancías peligrosas como ha quedado demostrado con el tema de los líquidos, seguimos con las cantidades safety y las security están limitadas.

D^a Raquel Lobato dice que en ese caso, el Cargo Safety Group es multidisciplinar y estaba el del Panel ACSE, que es de security, el del Panel Dangerous Good, Airworthiness, EASA, los coreanos y chinos, y varios países donde se propusieron varias medidas, una de estas medidas es eso y este documento está relacionado con esa medida.

A D^a Silvia García le parece que es una medida contraria.

D^a Elisa Callejo dice que, si se da la opción del no, al equipaje facturado completo, se podría llegar a la medida de si Estados Unidos lo veta en cabina y aquí se veta en bodega no se podría incluso llevar portátiles.

D^a Silvia García dice que, si al final no te dejan llevarlas ni en un sitio ni en otro, al final serían mercancías peligrosas no declaradas. Al final, la propuesta primera sería llevar en cabina lo que se puede llevar en un teléfono, y la segunda llevar todo en cabina.

DOCUMENTO WP/45. La Secretaria quiere saber cómo se tendría que llevar los power banks, si se llevan como batería de repuesto, y qué tipo de requisitos se le puede poner, es un tema que hay que afrontar y que al final todo va a pasar por la definición de que es un PED ó un power banks, en caso contrario, el día a día va a estar plagado de contradicciones.

D^a Raquel Lobato piensa que es difícil que pongan una definición y no sabe porque están tan empeñados en dejarlo abierto.

D^a Silvia García dice que lo siempre van a buscar es un contraejemplo y hay elementos que son PED que es un elemento portátil que su fin no es dar energía, y luego están los power banks que sirven para dar energía y también con pequeños cambios pueden tener otro fin. La raíz del problema es que hay mucho dinero en juego y que se ahorran dinero a base de transportar bajo un número ONU u otro.

DOCUMENTO WP/47. Sobre la disposición especial A154, que es la que prohíbe llevar pilas y baterías dañadas, hay una disposición especial la 376 del Libro Naranja, que no está pensada para prohibir el transporte sino para especificar las condiciones del transporte de baterías dañadas de una



cierta manera, lo que se propone es copiar y pegar la parte donde describen los daños de las baterías que está pensado para luego decir cómo se puede transportar para ponerlo encima del texto de “se prohíbe su transporte”, esto , aunque lo pretenden, no es homogeneizar con el Libro Naranja.

D^a Raquel Lobato dice que fue el mismo comentario que hizo ella y recuerda que en una reunión de IATA un representante lo pretendió también.

D^a Ana Calzada dice que lo que ellos afirman es que una batería dañada no necesariamente tiene que cumplir los estándares. Lo que están intentando es introducirlo de la manera que sea, muchos de los presentes están de acuerdo. Y hay que tener cuidado porque se puede abrir una puerta y luego todas las baterías dañadas se puedan meter en este saco, por lo menos esa era la impresión que se llevaron.

D^a Silvia García no se mete en que en estos casos no sea interesante prohibirlo, pero vuelve a repetir que en ningún caso es una homogeneización con el Libro Naranja.

En la parte 2 de esta propuesta viene copiado del Libro Naranja el principio de la disposición especial 376 del Libro Naranja tal cual, y efectivamente describe lo que es una batería dañada, parece razonable el acogerse a esa definición, es que lo que te venden aquí es que vamos a hacerlo exactamente igual que lo que viene en el Libro Naranja, pero en él no te prohíbe el transporte, te dice las condiciones en las cuales lo puedes transportar. Hay que tener cuidado porque aquí en las Instrucciones Técnicas, lo que se está haciendo es ampliar los casos en los cuales el transporte de baterías estaría prohibido terminantemente, que no se opone a que se haga simplemente. Quiere llamar la atención de que esto es la definición de baterías dañadas en el Libro Naranja, pero que lo utiliza para otra cosa.

Para finalizar, se pide que se haga todo lo posible en el tema de la formación.

D. Miguel Ángel de Castro comenta que hasta que no se está en la reunión, no se sabe la dificultad para poner las palabras correctas que contenten a todas las personas que asisten a la reunión, es casi imposible, e incluso hay veces que tienes que ir a la teoría del mal menor, lo que se está poniendo aquí es mejor de lo que hay y no tan malo que lo que otro propone, hay veces que se aprueban cosas que no te terminan de convencer pero que es mejor de lo que se tiene y que dan pie a que en un futuro se pueda mejorar, se puede ver en que en algunos documentos, ya se han presentado varias veces y van evolucionando, la tabla de pasajeros de Canadá lleva mucho trabajo y las han rehecho ya como tres veces, seguro que va a terminar siendo un documento mucho mejor de lo que ya se tiene, pero no perfecto.

D^a Silvia García quiere mencionar un detalle que cree que es importante ellos lo proponen para que entre en vigor en el 2019, también lo que se puede proponer es que entre en vigor en el 2021, pero que ya se incorpore en el texto del 2019 con un párrafo que diga: en relación con la formación se puede mantener la formación existente hasta 2021, como período transitorio y reproduciendo el texto de lo que va a entrar en vigor en el 2021. Porque por mucho que esté en el Anejo IV, y el texto ya esté disponible, hasta que no se divulgue no se va a saber los problemas que va a ocasionar, sería una manera de intentar que se apruebe ya, que entre en vigor en el 2021 y hacer una transitoria de dos años durante la cual seguro que van a aparecer muchos problemas y se puede intentar resolver antes de que sea obligatorio.

D. Miguel Ángel de Castro cree que lo que está haciendo la Secretaría es un período transitorio encubierto, los estados ya la conocen y son los que se tienen que poner al día que tardarán más o menos tiempo y se la van a pasar a los operadores.



Dª Silvia García recuerda que Canadá, cuando esto se habló, fue el único país que dijo que estaba haciendo la formación por competencias en todos los modos de transporte.

Sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión. La Presidenta levanta la sesión a las 13:10 horas, del día once de noviembre del año dos mil diecisiete.

Madrid, 11 de noviembre de 2017.

Silvia García Wolfrum

Mª Teresa Hernando Cascajero.

Presidenta de la Subcomisión para la
Coordinación del Transporte de Mercancías
Peligrosas por Vía Aérea

Secretaria de la Subcomisión para la
Coordinación del Transporte de Mercancías
Peligrosas por Vía Aérea