



ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACION DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA CELEBRADA EL DÍA 27 DE MARZO DE 2019.

ASUNTO: Estudio de propuestas presentadas por los diferentes países en la próxima reunión del Panel de Mercancías Peligrosas, por Vía Aérea de OACI, a celebrar en Montreal los días 1 a 5 de Abril 2019.

Asisten:

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

D^a M^a Ángeles de Marcos de Frutos, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas

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

D. Miguel Ángel de Castro, de SENASA.

D^a Elisa Callejo Tamayo, de AENA.

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

D^a Maria Rodríguez López, de SENASA.

D. Luis Montero Molins, de Seguridad Aeroportuaria.

D. Gregorio Alarcón Lluva, de D.G.P.

D. Gregorio Alarcón Romero, de D.G.P.

D. Emilio Ampudia Riego, IBERIA.

D. Alberto Simal Liñero, de DGM ESPAÑA; S.L.

D. Victor Cañizares Torre, de PLUS ULTRA.

D. Arturo Garcia Cobaleda, de AECSE.



D. Javier Mari Sampol de AIR EUROPA.
D. David Ramos Quintana, de BINTER CANARIAS.
D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR.
D^a Cristina Saucedo, de EVOLOP.
D. Mikel Lozano Lasa, de Wamos Air.
D^a Carmen Rodríguez Rodríguez, de CANAIR.
D^a Victoria Millán, de AIR NOSTRUM.

En Madrid a las 10:05 horas del día 27 de Marzo de 2019, en la Sala A-737 de la séptima planta del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

- 1.- Aprobación del Orden del Día.
- 2.- Lectura y aprobación, si procede, de las Actas de las reuniones anteriores.
- 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la reunión del Panel de Mercancías Peligrosas que se va a celebrar en Montreal, 1 al 5 de abril de 2019.
- 4.- Otros asuntos.

D^a Silvia Garcia Wolfrum, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e inicia un preámbulo en el que informa que la reunión va a ser grabada para facilitar la elaboración del acta. Por ello invita a los participantes a que, al iniciar sus intervenciones, digan su nombre y la entidad a la que representan por los cambios que se han producido en los miembros que integran esta Subcomisión.

A continuación, da paso al orden del día:

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día

D^a Silvia Garcia, comenta que si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, queda aprobado.

Punto 2.- Lectura y Aprobación si procede de las Actas de las reuniones anteriores

D^a Silvia Garcia pregunta a los presentes si tienen alguna objeción al acta de la reunión anterior celebrada el 27 de septiembre de 2018, al no haber ningún comentario queda aprobada el acta.



Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima reunión del Panel de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea de OACI, a celebrar en Montreal los días 1 a 5 de Abril de 2019.

D^a Silvia Garcia, comenta que este punto trata de los documentos presentados por los distintos países para la próxima reunión internacional que se celebrará, en la fecha ya mencionada, también informa que ayer se celebró en Colonia una reunión de EASA a la que asistió D. Miguel Ángel de Castro donde se estudiaron estas propuestas, según se vayan viendo informará de las observaciones que se hicieron a los mismos.

Para esta reunión la Secretaria de OACI ha publicado los documentos con muy poco tiempo e incluso hay documentos anunciados pero que todavía no se han publicado, por lo que no se van a poder ver en esta reunión. A continuación, se exponen los comentarios que se hicieron a los siguientes documentos:

Documento DGP-WG/19-WP/1. Presenado por IATA. Esta propuesta la hace representando al grupo de trabajo del reporting del Panel, que tiene varios grupos de trabajo, uno de los cuales es este. Consideran que sería conveniente eliminar el país de origen en los incidentes de mala estiba, segregación, y falta el report de la notificación al comandante. Aluden a que la mayoría de las veces en las que se produce un incidente de mala estiba o mala segregación, no suele ser en los países de origen, sino que son más frecuentes en los países de tránsito. No hay un estudio que avale que esto sea así. No tiene muchos apoyos de los representantes de la reunión de EASA. Lo normal es que cuanta más información se tenga sobre los incidentes y accidentes mejor se trabaje y mejor se puede prever.

D^a Cristina Sancedo considera que en el caso de que se produzca en tránsito, no ha tenido lugar en origen, pero como operador le interesa saber si el agente de handling que tiene subcontratado, ha estibado bien la mercancía o no. Si alguna vez tiene un problema de este tipo quiere que le informen para solventarlo y que no vuelva a ocurrir. Está de acuerdo con los de EASA que sí tienen que tener información.

D^a Silvia García es de la misma opinión, puede que sea un problema de un tránsito, pero también puede ser de origen, no se puede excluir.

D. Miguel Ángel de Castro indica que uno de los comentarios que hizo ayer es que, aunque la información no llegue a través de los de handling, tarde o temprano va a llegar a través la autoridad del país del agente de handling. Es mucho más ágil que llegue al momento toda la información, que llegué a través de otra autoridad que posiblemente tardaría un mes en llegar, piensa que es un requisito que ya está puesto y que nadie se había quejado de él previamente y que no considera que sea útil retirarlo. En este mismo sentido pensaban Rumanía, Alemania, Bélgica, aunque también hay que decir que la reunión de ayer no fue la más numerosa, solamente había doce participantes, y habitualmente asisten más de treinta.

D. Emilio Ampudia indica que en el documento pone autoridad del estado del operador y autoridad del estado de origen, y a ellos alguna vez les ha pasado que el GHA de



destino informa a la autoridad de destino, sin informarles a ellos como operador y la autoridad de destino les informa a ellos. En un principio, estaba bastante de acuerdo con que el operador debe de reportar a la autoridad del estado, Iberia cualquier incidencia que tenga en cualquier parte del mundo reporta a la autoridad española y si consideran que es muy grave reportaría a origen o destino dependiendo de cómo se haya producido. El problema es que muchas veces en el GHA donde se produce la incidencia, los contactos que se tiene es con su autoridad, y a lo mejor no tienen el contacto con la persona del operador dependiendo de la compañía operadora que debería de reportar, porque a lo mejor tiene un contacto con la persona de esa escala, pero esa persona no reporta a la central y ésta a su vez, no reporta al estado de su autoridad.

D. Miguel Ángel de Castro dice que, en ese caso, lo que ve es un problema de comunicación con el agente de handling porque lo que dice la norma está clarísimo y tiene que reportar al país del propio operador y al de origen, si están reportando al país de destino algo está fallando o no tienen bien los procedimientos del operador, o el enlace con el representante del operador no está claro. Lo que pretenden hacer es eliminar la información al país de origen y eso no lo han visto demasiado correcto.

D. Emilio Ampudia habla de un caso de Alemania donde se recibe un contenedor y que, al abrirlo, un GHA encuentra que hay una mercancía peligrosa que tiene perdida y llaman a su autoridad para que vea el estado en que ha llegado, que está muy interesada y luego informa a la autoridad en España. Ha habido alguna ocasión en que a ellos no les informaron y les llegó la información a través de la administración, pero él quiere que su autoridad sepa que desde otros países se está cargando mercancía peligrosa mal, que llega a Alemania. Está interesado en que tanto la autoridad alemana como la española reciban la información de que hay mercancía peligrosa que llega en mal estado. Debería de ser el estado del operador de origen o de destino, o como indican aquí, solo el estado del operador quien informe a su autoridad.

D. Miguel Ángel de Castro dice que, si le está diciendo que teniendo dos autoridades a las que informar, están teniendo problemas, porque ni llegan siquiera a recibir los informes, si se elimina una de ellas no se va a solucionar nada, a mejor no se va a poder ir.

D. Emilio Ampudia está a favor de que haya únicamente un solo punto de contacto, que el operador informe a su autoridad y sea ésta la que difunda la información.

D. Miguel Ángel de Castro pregunta si realmente cree que puede funcionar y que tienen una fluidez de información suficiente con sus agentes de handling como para que se puedan responsabilizar, como operadores, que no se va a perder esa información.

D. Emilio Ampudia contesta que si a él, por ejemplo, le llega una incidencia a Madrid con un contenedor que viene muy mal estibado con mercancía peligrosa, siempre informa a la autoridad, tendría problemas en hacer un seguimiento si el GHA de origen ha informado a la autoridad de origen.

D. Miguel Ángel de Castro pregunta qué pasa como estaba diciendo, si se da el caso de que no ocurre aquí y ocurra en un vuelo suyo y se descubre en Alemania.



D. Emilio Ampudia contesta que en destino nunca informa y si es en origen, personalmente, en muy pocos casos porque no tiene contacto de la autoridad de origen. En el caso del GHA en Alemania, ellos mismos informan, pero cuando es en destino, no en origen. Prefiere que esto se aceptase así con un punto de contacto que es la autoridad del estado del operador, y sería más fácil para todos.

D. Miguel Ángel pregunta por la opinión del resto de operadores.

D. Javier Marí comenta que aparte de reportar al estado de origen, está centrada en detecciones, ahí sabe que está funcionando y el GHA está reportando. Lo que está planteando IATA es para los casos que afecta a la operativa del operador, que se supone que las tiene que gestionar a través de su sistema de gestión de la seguridad, a través de su SMS, y como comenta D. Emilio Ampudia se reporta al estado del operador. Lo que se intenta es que se aumente la cultura de reporte y que todos los estados estén involucrados, lo que se quiere es que estos incidentes fluyan más en las bases de datos de report y seamos conscientes de los problemas. Cree que la propuesta de IATA se ha hecho por presión por parte de los operadores, que ellos tienen un sistema maduro de reporte consolidado, pero hay que tener los elementos habilitados para poder reportar a los estados de origen porque si como se ha comentado, ha sido una carga debido a un operador de handling en el aeropuerto de origen, le interesa a dicho estado que tiene un problema con ese operador, aparte que se registre en su sistema de seguridad operacional.

D^a Victoria Millán apunta que, en su caso, dado que el trabajo lo hace Iberia suscribe totalmente lo que dice D. Emilio Ampudia, las dificultades que tiene él son las mismas que tiene ella.

D. David Ramos cree que, cuantas más vías de reporte mejor, cuanta más información se reciba más se les aporta. Máxime cuando se opera con terceros países de la Unión Europea, la cultura ahí sí que no está definida, por lo tanto, cuanto más se reporte mejor. Optarían por cambiar ese documento.

D^a Cristina Saucedo ya se ha explicado antes y cree que debería de estar el origen informado sin duda ninguna.

Para D. Miguel Ángel de Castro está claro que va a ser uno de los documentos polémicos porque ya tuvo algunas opiniones en contra en la reunión de ayer de EASA en diferentes países y piensa que se va a quedar como está, con reporte a ambas autoridades la del país de origen y la del operador. En su opinión, el reporte no es algo que caiga en un saco roto y si cae no es tanto el perjuicio que ha hecho y cree que es una buena herramienta, ya no de cara únicamente a los operadores para trabajar con sus agentes de handling, también a las autoridades de los operadores que pueden ver donde están ocurriendo las cosas y que se pueda trabajar en conjunto.

Documento DGP-WG/19-WP/7. Presentado por IATA. Proponen no tener que reproducir el texto completo cuando en el air waybill se incluyen diferentes baterías de litio de la sección II con distintas instrucciones de embalaje. El documento está ilustrado con algunos ejemplos. Cuando con un mismo conocimiento aéreo se transportan diferentes baterías de litio de la



sección II y cada una tiene una instrucción de embalaje distinta, hay que reproducir el texto íntegro en todas las ocasiones. Lo que proponen es que las partes comunes del texto se mantengan una única vez y a continuación se pongan todas las instrucciones de embalajes que aplican.

D. Javier Mari indica que cuando hay mucho texto en este campo de los conocimientos aéreos, el que haya una gran variedad de los diferentes tipos, causa problemas porque adicionalmente ahí hay que añadir más información, según aparece en esta propuesta.

A D. Emilio Ampudia le parece bien, pero cree que hay un error, en el packing instrucción 967 debería de poner 967 y no 966 y 970.

Documentos DGP-WG/19-WP/8 y DGP-WG/19-WP/23: Debido a que el contenido está bastante relacionado, se van a ver de manera conjunta. En primer lugar, se va a presentar el DGP-WG/19-WP/23 donde se puede ver con más detalle la formación por competencias.

Documento DGP-WG/19-WP/23. Se propone que sea más genérico para las autoridades decidir como quieren hacer y controlar los forwarders, esto va más orientado a las autoridades que a los operadores.

Lo más interesante de este documento es que explica las idas y venidas que ha habido en el tema de la formación por competencias y explica el porqué de cómo está la situación ahora. Hay que recordar que ya se intentó que la formación por competencias estuviera en la reglamentación y que fuera obligatoria, y explica por qué no ha podido ser.

Este documento lo presenta el miembro del Panel holandés Theo Müller y dirige el grupo de trabajo de training en el Panel de OACI, aunque como se comentó en la anterior Subcomisión, indica que cada vez hay más figuras en la cadena de transportes, es algo que todos sabemos, y que las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas (en adelante Instrucciones Técnicas), a través del Anexo 18, son aplicables a los operadores y a los expedidores pero, para algunos, no está tan claro que algunas figuras estén dentro de este Anexo. Una vez detectado por el Panel este draf sobre el control de estas figuras importantes en la cadena de transportes, se intentó hacer extensible al Anexo 18 o a las Instrucciones Técnicas y que se pudieran recoger de alguna manera, se votó en unos de los paneles para incluirles directamente en las Instrucciones Técnicas y aunque el resultado mayoritario fue el sí, como había una recomendación del Gabinete Jurídico de OACI diciendo que primero se tiene que modificar el Anexo 18 para luego modificar las Instrucciones Técnicas y estos cambios conllevan muchas cosas, al final se subió a la NC, organismo que está por encima del Panel de mercancías peligrosas, y lo echaron para atrás. Un cambio de este significado tiene que salir por decisión unánime y no por una votación. Posteriormente se crearon grupos de trabajo para cambios en el Anexo 18, y se han aprovechado para hacer más cambios porque hacía mucho tiempo que no se había introducido ninguno, se publicó una guía en las anteriores Instrucciones Técnicas y se está trabajando para que cuando se dé el visto bueno a modificar el Anexo 18, esa guía pase a ser de obligado cumplimiento, quizás no la guía como tal porque es una herramienta de trabajo, pero sí la formación por competencias. Este documento aparte de hacer este



resumen, da herramientas porque ni todos los países están en las mismas condiciones de controlar la formación por competencias, ni controlar las escuelas que vayan a impartirla. Deja un poco abierto a que cada país se agarre a su marco legal para poder hacerlo e intentarlo.

Documento DGP-WG/8. Presentado por IATA. Es muy similar, en la anterior Subcomisión se vio que en una reunión había un documento que presentaba Alemania y que pretendía aportar lo que ellos habían trabajado y parte de lo que se había trabajado en el grupo de trabajo de training. IATA ha presentado este documento quitando algunas cosas del documento presentado por Alemania sobre los tiempos de formación. D^a Victoria Millán ha dicho que no estaba de acuerdo.

El documento es en parte fruto del trabajo que está haciendo IATA con algunos operadores y países. No va a ser fácil que se adopte este documento tal cual porque hay un grupo de trabajo que no ha participado en la elaboración del mismo y de hecho el documento de trabajo alemán prácticamente no se debatió porque no se había presentado a través del grupo de trabajo y al no entrar OACI, considera que el grupo específico no ha tenido el tiempo suficiente para trabajarlo y no ha podido aportar nada. A lo mejor se desarrolla parte de lo que hay en este documento durante la semana en el propio grupo de trabajo y plantean una evolución de este documento con algunos cambios. Lo importante para él es que alguien ha detectado algo o que se quiera que se defienda en ese grupo de trabajo.

D^a Cristina Sancedo ha detectado algunos errores tipográficos sobre todo en las nuevas tablas, como han cambiado los capítulos, no coinciden, y pasa a enumerarlos:

En el capítulo 3 la tabla no está asignada a ningún número, como se han asignado a otras tablas, más que nada para que se tengan referencias. En el capítulo 4 se hace referencia a la tabla 3 y ahora con el nuevo paginado en realidad es la 2.1.. En el Capítulo 5 pasa lo mismo, hacen referencia a la tabla 3 y es la tabla 2.1. En el punto 1.5.6.2 hay un error tipográfico.

En referencia a lo dicho antes sobre la formación por competencias, que se supone que el grupo de trabajo lo estudiará, en el Capítulo 5 hay una referencia a que cuando son las empresas que se dedican al “general cargo” sugieren que no deberían de tener una formación genérica sobre mercancías peligrosas, en sus funciones de competencias tienen incluido detectar mercancía peligrosa oculta, por eso cree que deberían de tener una formación si no inicial, un poquito más, porque cómo detectar algo si no saben lo que están buscando.

D^a Silvia García dice que no sabe a qué error se refiere en el 1.5.6.2. D^a Cristina Sancedo aclara que en el 1.5.6.2. en el tercer punto hay otro error tipográfico porque en un sitio pone el texto con una raya oblicua y más adelante lo pone entrecomillado, piensa que lo tendrían que homogeneizar, está en la página 14.

Comenta que como ha detectado varios errores y es engorroso enumerarlos uno por uno, sugiere que es mejor enviarlos a través de un correo electrónico y así no dar lugar a



equivocos. Este capítulo le interesa mucho porque al ser instructora le parece más claro que el anterior.

D. Miguel Ángel de Castro le da las gracias, recuerda que es un borrador y que lo suelen revisar bastante bien y van eliminando párrafos y referencias que pueden ser incorrectas quedando al final un texto bien determinado.

D^a Victoria Millán le sigue viendo la misma deficiencia que tienen todos estos documentos que se van viendo año tras año, y es que ponen los roles de siempre con palabras diferentes y en realidad no es una formación basada en las competencias porque los perfiles que definen no son necesariamente las personas que realizan el trabajo. Le falta la posibilidad de poder decir las funciones concretas que tiene un puesto de trabajo y la formación que necesita y no todo lo que pone aquí.

D^a Cristina Sancedo recuerda que en algún sitio del borrador pone que es “sugerencia”, entonces entiende que, igual que se pueden poner más restricciones, se podían quitar sin problema.

D. Miguel Ángel de Castro dice que es una de las cosas que más sale en el Panel, se ha eliminado o se va a eliminar una tabla donde están detalladas unas funciones para intentar hacer una formación por competencias y sin embargo lo que se ha hecho ha sido sustituir una tabla por algo más completo que la tabla. La intención es que sea un material de guía, igual que ponía en la tabla, no solo las figuras incluidas en la tabla necesitan información, también todas aquellas que lo requieran, esa coetilla siempre va a existir, es imposible determinar todas las posibles funciones relacionadas con las mercancías peligrosas en la cadena de transporte de todas las organizaciones el mundo en una sola tabla. Es cierto, aunque ya lo ha comentado en alguna ocasión, que el lema de OACI actual es que “no quieren dejar ningún país atrás “da igual las posibilidades y medios que tengan, cuando hacen un cambio de este calado de cambiar la formación en dos tablas, pasando a una formación por competencias, lo que pretenden es dar una guía para que los países que no tienen tantos medios o no están tan desarrollados en formación, tengan por lo menos algo a lo que poder agarrarse.

D^a M^a del Mar Iniesta recuerda que trabaja en SENASA para AESA en los programas de entrenamiento. Sobre lo que apuntaba D^a Victoria Millán cree que el papel que ha presentado el Documento 23 va encaminando a eliminar una descripción de funciones. Si se quiere volver a él, le ha parecido entender que tacha el punto 4.1.1. dice que “el empleador deberá de establecer y mantener programas de entrenamiento de mercancías peligrosas para toda persona que realice cualquier función descrita en estas instrucciones”, esto lo tacha y luego habla de que se deberá establecer y mantener programas de entrenamiento para personal que vaya a realizar funciones encaminadas a asegurar que el transporte de mercancías peligrosas esté de acuerdo con estas instrucciones. Quería aclarar si esto es así o parece que va a ser así. Elimina la lista de funciones.

D^a Victoria Millán aclara que son elementos separados.

D. Miguel Ángel de Castro dice que no la elimina y que si mira la nota 1 dice que en el capítulo 6 se provee de una guía, no deja de ser una guía. La responsabilidad recae sobre el



empleador y ya no sobre el operador, lo que hace es que se aporta una guía como se estaba diciendo, para todos aquellos que quieran utilizarla como una herramienta de trabajo para poder asumir esto. No es de obligado cumplimiento, aquí viene un poco la complicación de cara a los estados, qué se va a exigir en tu estado y cómo se va a exigir y cómo se va a controlar, no va a ser fácil.

D^a Victoria Millán dice que en la práctica luego exigen cumplir a pies juntillas la guía. Entonces se encuentran con que lo que se escriba va a ser mandatorio.

D. Miguel Ángel de Castro dice que es posible que algunos estados lo que hagan sea asumir la guía como la forma única de cumplimiento, cree que es un poco como los AMC, que no dejan de ser una guía que se cumple y si no es así se tiene una forma alternativa de cumplirlo. No sabe cómo se va a hacer aquí, ni sobre quién va a recaer la responsabilidad, lo que sí es claro es que se intenta hacerlo un poco más genérico para que cada estado pueda amoldarse como crea conveniente a su marco jurídico y vean como lo van a hacer porque hay unas diferencias tremendas.

D^a M^a del Mar Iniesta dice que como bien apuntaba D^a Victoria Millán, probablemente se siga lo que se apruebe, o las recomendaciones de OACI, cree importante recabar esta opinión porque a veces las funciones no están bien definidas, sería conveniente que se definan mejor las tareas para formar mejor el mapa de entrenamiento de las personas que realizan dichas tareas, le parece interesante tomar nota de esto y comunicarlo.

D Miguel Ángel de Castro comenta que lo único que él puede hacer, como lo hace siempre, es que cualquier cosa que se crea que se debe incluir, o si se ve alguna función que no está detallada o incorrecta, o algo que habría que modificar, que por favor se lo hagan saber para defenderlo e intentar modificarlo. Recuerda que representados en el Panel son unos 70 entre estados, entidades, agrupaciones etc., se suele funcionar por apoyos y no por votación, si el apoyo es bastante unánime a un documento, éste se adopta sino, no. Cuando es un documento tan extenso como este, jamás queda como sale porque todos van matizando sus opiniones y se van adoptando o no, se suele crear un grupo de trabajo que lo hace durante toda la semana, es un trabajo que puede ser de unas quince personas en cinco días y el resultante se presenta en un documento que es el resultado de la evolución de un documento oficial y sobre el que se toma la decisión. Lo único que se puede hacer es aportar lo que se considere más importante, pero la capacidad de que un documento se quede al 100% como nos gustaría a cualquiera de los asistentes al Panel es casi imposible. También entran los temas de redacción, los que tienen el inglés como lengua materna tienen más peso, se intentara hacer lo mejor posible. De lo que se presenta a lo que realmente termine saliendo va a haber diferencias y además no hay un documento que haya presentado el grupo de formación que es el que puede tener más peso, este lo presenta IATA y no lo presenta a través del grupo de trabajo y uno de ellos se presente pero bajo el grupo de trabajo de reporting, es el resultante del trabajo que se realiza no solo en las reuniones del Panel y no descarta que el propio grupo de trabajo ni siquiera acepte que se pueda discutir este documento.

D. Emilio Ampudía dice que en relación a lo dicho por D^a Victoria Millán, D^a M^a del Mar Iniesta y D. Miguel Ángel de Castro de que ningún país se queda atrás cree que lo que debería hacer en los paneles es intentar que fuese lo más simple y flexible posible. Aunque



aquí aparezca que sea materia guía y tal como dice D^a Victoria Millán compañías aéreas y agentes de handling de carga funcionan muy diferentes unos de otros, y piensa que la formación por competencias está muy bien siempre y cuando se tenga flexibilidad. Hay agentes de handling donde el personal que acepta mercancías peligrosas también es el mismo que en un momento dado puede hacer NOTOC y en categoría 6, tal y como está definido, puede haber una parte en la formación correspondiente al NOTOC, y lo relativo al agente de handling porque está completamente separado de la aceptación del NOTOC, y la aceptación de mercancías peligrosas porque incluso es otra compañía subcontratada la que realiza el NOTOC de la que acepta la mercancía peligrosa. Por otro lado, en cuanto al NOTOC, cada compañía tiene sus procedimientos para rellenarlo, unas lo hacen en papel y otras en un sistema, muchas veces la formación tiene que ir enfocada a cómo se rellena el NOTOC. Una empresa puede dar información de lo que dice la normativa de OACI que debe de cumplir el NOTOC, pero rara vez la dará de cómo se hace en una empresa en concreto, en cuanto a competencias lo mismo. Debería de ser flexible y permitir que las compañías aéreas y los agentes de handling tuvieran sus propios programas de formación lo más abiertos posible y no estar mirando una guía de lo que dice OACI.

Para D. Miguel Ángel de Castro OACI mantiene la flexibilidad al darla como guía y no como material de obligado cumplimiento y con el documento de trabajo 23 intentan hacerlo un poco más genérico, el que luego no vaya a haber esa flexibilidad y se vaya a adoptar la guía como de obligado cumplimiento en cada país, dependerá de cada autoridad. OACI está manteniendo la flexibilidad todo lo que puede al estar dándolo como material de guía y las obligaciones las está dando en el empleador, ya más flexible no puede ser. El tema es la dificultad que va a tener cada uno de los estados, cómo se va a implementar esto en el día a día, qué se va a aceptar y qué no. Desde el conocimiento que tiene, no puede decir qué se va a aceptar y que no, ni quien va a ser responsable de ello, ni cómo se va a hacer, desconoce si va a ser o no flexible. Hay una cosa clara y es que esta reunión es una herramienta fundamental que tienen los operadores, los agentes de handling, y las escuelas de formación para solicitar cosas, ya no solo de cara a OACI, también a la autoridad española que es quién les va a controlar, y si tienen esa inquietud, deberían de utilizar de alguna manera formal el poder justificar que se puedan aceptar cosas similares a la guía o paralelas a ella con unos niveles de cumplimiento aceptables. Piensa que no es descabellado, cuando se intenta hacer un material de guía, muchos de vosotros hacéis manuales de operaciones, se intenta contemplar absolutamente todo y aún así hay veces que se puede quedar algo, cuando se intenta regular para 200 países es mucho más complicado. Pueden utilizar sus medios de contacto tanto con la Agencia como con la Subcomisión para intentar que haya esa flexibilidad, realmente es el origen de la formación por competencias, lo único que se aporta es una guía para los que estén perdidos. Este tipo de formación mejor que el empleador no la conoce nadie.

D. Alberto Simal solo quiere puntualizar que, en cuanto a la formación, ellos son un centro de formación externa y todo en relación a cumplimentar el NOTOC, lo que dicen y enseñan es lo que se necesita, la reglamentación, para qué sirve el NOTOC, la documentación que se tiene que cumplimentar, es decir dan toda la información necesaria. Como hay que ponerla en el sistema de cada uno, es un procedimiento interno que puede cambiar y si cambia el sistema en la empresa pues tendrá que adaptarlo y en cuanto a la flexibilidad, la bondad que tiene la formación por competencias es que hay que dejar de encontrarse alumnos tanto en su empresa que es formación externa, como en vosotros, que



tengan que absorber una cantidad de conocimientos desmesurada para las tareas que tienen que realizar.

Para D. Miguel Ángel de Castro va a ser bastante trabajoso en el Panel y pregunta si hay algún comentario más.

A D. Javier Marí le preocupa el nivel de proeficiencia que los estados van a exigir para esas funciones. Lo que introdujo IATA fue esa tabla de niveles de conocimiento y que eso sea homogéneo en todos los países, que todas las comunidades soliciten los mismos niveles de proeficiencia, por ejemplo, para una competencia determinada de un operador de handling, que un estado pida una cosa y otro no pida otra. El nivel de proeficiencia es lo que interesa que sea común y que se exija de igual manera en todos los estados, habría que asegurar esa homogeneidad.

D. Miguel Ángel de Castro dice que ni siquiera puede decir quién y cómo se va a controlar en España, ni tampoco como se va a hacer fuera. Pero duda bastante que alguien vaya a ser más exigente que el material guía o que no le vaya a servir si se va a salir mucho del material guía. Si un estándar, aunque no sea norma, va a ser seguro, IATA y prácticamente los estados que están más avanzados, pueden estar en este sentido, en Europa, cree que Alemania, Suiza y Francia lo harán. Alemania lo está haciendo por su lado, Francia y Suiza por el suyo, y que sea homogéneo no lo ve fácil.

D^a Silvia García indica que hay dos conceptos posibles, el primero que sea flexible y con posibilidades de adaptarlo o si se quiere que sea igual en todas las partes se tiene que hacer obligatorio. Las dos cosas simultáneamente van a ser imposible por la propia concepción del sistema.

D^a M^a del Mar Iniesta comenta que como se ha dicho, no se sabe quién lo va a controlar y se imagina que está generando incertidumbre. Los operadores de AOC's, tienen a primeros de abril una convocatoria de AESA, donde seguramente les anunciarán que la aprobación de los programas de entrenamiento, si no hay más cambios, vuelve a pasar a operaciones, ya no se van a llevar desde el Servicio de Competencia lingüística TCP y mercancías peligrosas, pero el programa del operador que tuvo un cambio a finales del 2016 y se transfirió a este departamento, que supone que es lo que quería apuntar D. Miguel Ángel de Castro y se imagina que desde AESA, tendrá que hacerlo de manera homogénea y de la misma manera, pero tiene que ver con esto y le parece que lo van a anunciar en la citada reunión según la han dicho y si no hay nuevos cambios.

D. Miguel Ángel de Castro siguiendo la línea de lo comentado por D^a M^a del Mar Iniesta comenta que hay una transición de las escuelas, por ejemplo, seguirán siendo controladas por el servicio que lo estaba llevando hasta ahora en enseñanzas aeronáuticas, y los operadores con AOC volverán a ser controlados desde el departamento de operaciones de la Dirección de Operaciones. Lo que pasa es que ambos departamentos tendrán que sentarse y definir con qué van a seguir y qué es lo que va a aceptar, desde la Agencia habrá que estar pendiente y reunirse un departamento y otro, ponerlo en común todos y seguro que entre todos los interesados habrá un entendimiento cuando se planteen las distintas situaciones para la formación necesaria en cada caso según las tareas que se desempeñen.



D^a Silvia García informa que a continuación todos los documentos que se van a ver son los que van a servir para insertar en las Instrucciones Técnicas los textos que se han aprobado en el Libro Naranja, la idea es que la mayor parte posible de las disposiciones sean comunes sobre todo en lo referente a la clasificación, etiquetados etc, para que cuando haya un cambio de modo de transporte no haya ningún problema. Todos los años que se publica una nueva edición del Libro Naranja, (esta es la Edición 20), luego se incluyen los cambios en las siguientes ediciones de los distintos acuerdos según el modo de transporte, en este caso sería las Instrucciones Técnicas, entrando en vigor con las siguientes Instrucciones Técnicas. Hay un documento por cada parte, todavía no están publicadas todas solamente de la parte 1 a la 5, las restantes partes no están lo que supone un problema porque hay cambios importantes. La idea básica es intentar mantener lo que hay en el Libro Naranja simplificando lo más posible, salvo en los temas que se refieren a la seguridad en el transporte aéreo. Sobre estos documentos no se realizan comentarios.

Propuesta DGP-WG/19-WP/28. Propone cambiar la marca de batería de litio para clarificar en ella los requisitos del teléfono de información.

Miguel Angel de Castro indica que uno de los comentarios que hubo en la reunión de EASA se refirió a cuando habla de “durante las horas de trabajo” y en aviación son 24 horas los 7 días de la semana y esas horas son muy relativas en este modo de transporte en el que se puede estar en otro continente o en otro uso horario en pocas horas, está seguro que esto se va a modificar en la propuesta.

D^a Silvia García indica que en carretera y ferrocarril se está pensando en una cosa parecida y la cuestión era poner un teléfono o no ponerlo y que en aviación será en inglés, pero la empresa puede o no contestar en inglés, la utilidad de tener un teléfono es limitada. Pero el dar una indicación de que esto no tiene que estar 24 horas le parece útil porque no es real, no tiene ningún sentido porque en muchos casos tendrían que contratar a alguien para contestar el teléfono, el dar una indicación de que no se pretende que de un servicio 24 horas sí le parece razonable.

D. Miguel Ángel de Castro dice que ayer una de las cosas que se comentaron fue este tema. El problema que ve a este punto es que las baterías de litio o el sector de las tecnologías se ha incorporado al sector de las mercancías peligrosas hace relativamente poco. No es lo mismo un teléfono unas 24 horas o de emergencia de un consejero de seguridad de cualquier compañía de agroquímicos o algo parecido, que esto. El expedidor en estos casos puede ser perfectamente una pequeña tienda de informática que está mandado material a una empresa. El conocimiento que pueden tener a la hora de facilitar información sobre los componentes que lleva esa batería de litio etc., no va a ser lo mismo que el de un consejero de seguridad o a lo que estamos acostumbrados en mercancías peligrosas en lo que se llama un teléfono de emergencia, no sabe muy bien cómo se va a tratar esto en la reunión.

D. Enrique Sánchez entiende que el consejero o los consejeros de seguridad actualmente en carretera, ferrocarril o vías fluviales no tienen, en general, un conocimiento sobre todo lo que afecta a las pilas de litio y sobre todo el contenido para responder a una emergencia. En principio, si realmente es necesario poner un teléfono tendría que ser el del fabricante para poder dar información. El consejero de seguridad no conoce los productos, hay que



establecer un procedimiento interno para saber qué cosas hay que darle o se le pueden dar cuando se soliciten en una emergencia. Si hay un teléfono establecido según una normativa será el que tenga que dar la información para una emergencia, si no, no merece la pena. Muchos distribuidores no tienen ni idea de las baterías de litio que llevan las mercancías que manejan.

D^a Silvia García indica que ya está incorporada a la normativa y ahora lo que pone es sitio para teléfono de información adicional. Puede que el expedidor no vaya a poner su teléfono, sino otro. No ve mucha utilidad.

D. Arturo García recuerda que en el transporte ferroviario sí hay obligación de facilitar a los expedidores, las cartas de porte y el maquinista siempre las tiene que tener disponibles, pero en carretera no. La documentación de las emergencias se reduce a las instrucciones escritas en caso de accidente, y por supuesto no pone el teléfono de emergencias, hace tiempo sí se ponía ese teléfono de emergencia, incluso hay empresas que sí prestan ese servicio, pero no es para nada obligatorio. En el Reino Unido sí que ponen un teléfono de emergencia en las unidades de transporte, por norma nacional. Cree que lo que se puede encontrar es que se ponga el 112, por lo menos en la zona europea y no es lo que pide la norma, sería una circunstancia que habría que valorar.

D. Miguel Ángel de Castro dice que todo lo que se está hablando hoy ya se habló ayer. La utilidad de un teléfono que diga los componentes de las baterías de litio en el momento real de la emergencia quizás no es tan útil y menos cuando se ve en una marca que va en el propio bulto, si está caliente o está ardiendo no se va a acercar la gente para ir a ver el teléfono. En el caso de aéreo se va a llamar al ejecutivo de servicio para que manden equipos de emergencia. Y en una investigación posterior, ver qué componentes llevaba para poder analizar si esos componentes reaccionaban mejor o peor que otros, puede que sea útil, ve muy complicado que quien vaya a responder el teléfono como anteriormente ha dicho D^a Silvia García, pueda darte instrucciones de manipulación. Si el teléfono que ponen es el del expedidor, posiblemente no sepa cómo manipularlo porque es posible que sea un fabricante de componentes electrónicos que no fabrica las baterías, porque los fabricantes de estos equipos casi ninguno fabrica baterías, casi todos las compran y las ensamblan en sus equipos. El fabricante del equipo no lo va a saber y si eres solo el vendedor de equipos que fabrica otro, va a estar más perdido, lo ve bastante difícil a no ser que se remita al fabricante de la propia batería, pero en ese caso las posibilidades de obtener una respuesta ágil y en un idioma común pueden ser bastante improbables. No sabe muy bien cómo va a quedar este tema.

D. Emilio Ampudia dice que lo que ha cambiado y han añadido es que antes ponía solo el lugar para un número de teléfono, con lo que podía haber alguna duda, pero ahora pone expresamente el lugar para el número de teléfono del expedidor y no del fabricante. Las 24 horas le parece bien, aunque no es lógico que una pequeña empresa lo tenga que tener, y con respecto a lo que pide sobre la información adicional de instrucciones de manejo, si hay alguna emergencia entiende que aquí se debería de aplicar lo que dice el código de emergencia donde indica lo que debes de hacer. Entiende que va más en el sentido de que si se está en una terminal de carga manejando y se caen las cajas y se han podido dañar las baterías o casi seguro que se han dañado y no se van a poder transportar al prohibirlo la reglamentación, hay que llamar a un número de teléfono para informar que se



las tienen que llevar porque no se van a poder transportar. Y este número lo mismo no tiene que estar ahí, tendría que estar en el conocimiento aéreo donde hay un contacto con el expedidor.

D^a Miguel Ángel Castro dice que es un poco lo que se ha comentado, el expedidor en este caso de este tipo de mercancía no son como una empresa de productos químicos o de pinturas, que tiene la ficha de seguridad del producto y la puede facilitar rápidamente, en estos casos encontrarse ese nivel de respuesta no lo ve tan claro y más cuando el teléfono deja de ser de referencia y pasa a ser del expedidor que puede ser una compañía que vende ordenadores o puede ser la tercera compañía de transporte que puede hacer una consolidación y no sabe qué marca de equipos electrónicos lleva. El pasar de un teléfono que alguien decida cual es, al del shipper (en muchos casos ya se piensa que el número de teléfono que están incluyendo es el del shipper), no ve que sea ganar nada ni tampoco instrucciones de manipulación en caso de un daño, realmente no está seguro de que puedan tener capacidad para dar esas pautas cuando las compañías seguro que tienen mejores procedimientos sobre estos temas de los que se pueda dar en ese teléfono.

D. Javier Marín quiere hacer una aclaración sobre el porqué del cambio al shipper. En el Panel de IATA se debatió este tema y muchos operadores en Estados Unidos empezaron a reportar que al usar mucho la exención dos, habría que utilizar estas etiquetas y había un volumen muy grande y lo que se ha comentado es que había un desconocimiento sobre este tema. Se habrían encontrado que muchos expedidores en lugar de colocar su teléfono, ponían el de empresas de actuación de emergencias, que se da mucho allí, cuando había un incidente con estos para tener una información, no porque hubiera ardidado el paquete, porque se hubiera rozado o se viera el contenido, que cree que esa es la funcionalidad que se busca, se encontraban que no era el expedidor el que contestaba, era una empresa que no tenía contrato con ellos, lo que se buscó es introducir el que sea el expedidor quien conozca lo que hay en el interior exactamente para que en el caso de una rozadura del paquete, aunque no haya ardidado, para saber qué se está manejando, no ya para una actuación inmediata, que se tienen los códigos, para un ajuste y ulterior gestión, la intencionalidad de esta intervención de dar las facilidades de horario de trabajo es para que sea el expedidor el que responda porque él es el que realmente ha puesto el contenido de los equipos dentro de la caja, es una aclaración para darle al expedidor.

D. Enrique Sánchez comenta que hay una modificación en el 2.2.1.9.7 en donde han introducido el apartado g que obliga a que los distribuidores tengan la ficha abreviada de ensayos, una serie de datos relacionados con los ensayos que están en el 38.3, no sabe si a lo mejor están relacionados para que el expedidor pueda informar de lo que aparece. Todavía no ha profundizado mucho en este tema.

D^a Silvia García dice que lo de la ficha de ensayo de la batería de litio es que en la normativa de transporte se va a incorporar esta obligación de que los fabricantes deben de dar a los expedidores una ficha de ensayo de acuerdo con el Manual de pruebas y criterios, parcialmente este texto está incorporado al Libro Naranja. D. Enrique Sánchez informa que en el ADR ya está. D^a Silvia García dice que eso es una información diferente porque lo único que se pretende mediante esa ficha de ensayos es que efectivamente se hagan los ensayos del 38.3 y se tenga una manera de comprobar que se han hecho. No ayuda mucho, se da por hecho que, si se está transportando conforme a la norma, han hecho los ensayos



del 38.3 y si los encuentras en la cabina de transporte en un momento dado, no se dude que la batería es legal y que está bien por lo menos antes de que el paquete pueda haber sufrido algún daño o haberse roto, entiende que no es el mismo tipo de información que se pueda necesitar. Sigue opinando que tener un teléfono no es de utilidad porque si se produce una emergencia de verdad no es seguro que se vayan a parar a llamar por teléfono, los equipos de emergencia lo que hacen es intervenir rápidamente. Si realmente lo que ha pasado es que el paquete se ha dañado exteriormente y no es una emergencia real lo que se tiene es un problema, y ya se resolverá y se va a tardar lo mismo si consultas por internet que si buscas el teléfono del expedidor. En el caso de que quiten esto, también habría que hacerlo en el Libro Naranja y en el modo aéreo, por lo que habría que hacer una propuesta para tacharlo en el Libro Naranja.

D. Miguel Ángel de Castro no lo ve utilidad si está en la documentación y menos si se encuentra en el bulto, en el incidente puede ser peligroso acercarse al bulto para buscar el número de teléfono.

D^a Silvia García comunica que hasta el comienzo de la reunión estos eran los documentos que se habían publicado, recomienda que se continúe consultando la página y si quieren hacer algún comentario a lo que se publique de nuevo que lo envíen a través del correo electrónico.

Sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión. La Presidenta levanta la sesión a las 12:30 horas, del día veintisiete de septiembre de dos mil dieciocho.

Madrid, 27 de marzo de 2019.

Silvia García Wolfrum

M^a Teresa Hernando Cascajero.

Presidenta de las 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