



ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACION DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA CELEBRADA EL DÍA 27 DE SEPTIEMBRE DE 2018.

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 Octubre 2018.

Asisten:

D^a Rocío Báguena Rodríguez, Directora de la División de Estudios y Tecnología del Transporte del Ministerio de Fomento.

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

D^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. Santiago Carreño Baños, de Seguridad Aeroportuaria.

D. David Navarro, de Seguridad Aeroportuaria.

D. Rubén Martín Hernández, del Ministerio de Defensa.

D^a Elisa Callejo Tamayo, de AENA.

D^a Mar Albadaleo, de VUELING .

D. Emilio Ampudia Riego, IBERIA.

D. Arturo Garcia Cobaleda, de AECSE.

D^a Victoria Millán, de AIR NOSTRUM.



D^a Francisca Planas de GLOBALIA.

D. David Ramos Quintana, de BINTER CANARIAS.

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR.

D. M^a Rosa Hernández Morales, de EVELOP AIRLINES.

D^a Elena Miro Solano de VUELING.

D. Fernando Iglesia Elharte de VUELING.

D^a Ana Calzada de TOP DGR,S.L.

D. Javier Mari Sampol de AIR EUROPA .

En Madrid a las 10:05 horas del día 27 de Septiembre de 2018, 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 octubre de 2018.
- 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 debido a los recientes cambios en el personal que forma parte de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías peligrosas, incluido el de la Directora de Estudios y Tecnología del Transporte de cuya Dirección depende esta Comisión, presentando a la nueva Directora D^a Rocío Báguena Rodríguez.

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 García pregunta a los presentes si tienen alguna objeción a las actas de las reuniones anteriores celebradas en octubre del 2017 y abril del 2018, y al no haber ningún comentario quedan aprobadas las actas.

Punto 3.- Estudio de los documentos 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 Octubre de 2018.

D^a Silvia Garcia, comenta que este punto trata de las propuestas presentadas por los distintos países para la próxima reunión internacional que se celebrará, en la fecha ya mencionada. A continuación, expone cada una de las distintas propuestas:

1.- Propuesta DGP-WG/18-WP/2

Se presentan las discusiones que ha habido hasta el momento en relación a los riesgos asociados al transporte de aparatos electrónicos portátiles que llevan baterías de litio. En el documento, se hace referencia a una tarjeta de trabajo y a las conclusiones a las que se llegaron en el grupo de cargo. No hay comentarios.

2.- Propuesta DGP-WG/18-WP/3

Incluye un material guía en relación al report de los accidentes e incidentes en el tema de las mercancías peligrosas. Hay varios anexos: en el primero se detalla cómo hacer el reporte, en el segundo cómo hacer las investigaciones, en el tercero se plantea una serie de enmiendas al Anexo 18 y en el último, lo que se quiere incluir en las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (en adelante Instrucciones Técnicas). No hay comentarios.

3.- Propuesta DGP-WG/18-WP/4

Se propone alinear la Instrucción de Embalaje 620 de las Instrucciones Técnicas con la Instrucción de Embalaje P620 de la Regulación Modelo. No hay comentarios.

4.- Propuesta DGP-WG/18-WP/5

Plantea asignar la Disposición Especial A5 al ONU 3535 en el que se encuentran los tóxicos sólidos inflamables inorgánicos. No hay comentarios.

5.- Propuesta DGP-WG/18-WP/6

Lo que propone es poner una tabla en la segunda página, en relación a la separación de las sustancias explosivas. Es una información que está disponible en la página de información de la autoridad francesa. Han considerado que sería necesario analizarlo más en profundidad y consultar con los expertos en explosivos.



D^a Silvia García informa a D. Miguel Ángel de Castro que todavía no han podido hablar con los expertos en explosivos y así poder hacer un análisis en profundidad y si no se puede hablar con ellos se podría pedir más tiempo. Cree que es pertinente que lo vean en el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo en la parte de explosivos y en cuanto digan algo se lo transmitirían.

D. Miguel Ángel de Castro recuerda que es un asunto en que llevan tiempo trabajando en Francia porque hacen mucho transporte de explosivos. Ya se lo habían planteado en el Panel europeo y supone que estará muy bien elaborado. Cree que lo mejor es que lo vean nuestros expertos.

D^a Silvia García dice que en España también hay mucho transporte de explosivos porque aquí tenemos empresas muy importantes de explosivos.

D. Miguel Ángel de Castro informa que el cambio que introducen no va a las Instrucciones Técnicas, sino que va al suplemento para que lo utilicen las administraciones para cuando hagan las dispensas para el transporte. Lo lógico es esperar a que nos den un criterio.

D^a Ana Calzada aunque no le ha estudiado a fondo, piensa que la segregación en el cargamento es común del ADR. Hay que estudiarlo y sobre todo ver cómo esa mercancía se coloca dentro de un avión, al no ser las posibilidades de separación las mismas.

D^a Silvia García coincide en que claramente es la misma estructura, pero hay que analizarlo con un poco de detalle, ver exactamente si son o no son iguales, y qué razones hay para que sean distintos y ver cómo se puede hacer.

6.- Propuesta DGP-WG/18-WP/17

Está relacionado con el anterior, donde los brasileños plantean las condiciones de segregación de mercancías peligrosas fuera del avión. De momento todo lo que hay está pensado para la segregación dentro del avión, pero en rampa, en espera o en separación puede haber un principio de mezcla de dos sustancias que, aunque las vuelvas a separar dentro del avión, ha quedado el germen de un problema que puede ocurrir dentro o fuera del avión. Este documento solo plantea este problema, lo pone a discusión para ver la solución que se puede dar y qué se puede hacer. Piensa que estos dos documentos están relacionados al hablar de segregación, separaciones y de los problemas de carga en común que puede aparecer.

D^a Ana Calzada ya había comentado en reuniones anteriores la inclusión de una variación del Estado. Va a cambiar la SO1 para hacer una mención al Reglamento de Explosivos de la Guardia Civil. La mercancía llega y los tránsitos entre los aeropuertos y los centros de distribución, muchas veces se hacen sin el control de la Guardia Civil por desconocimiento de los destinatarios, porque no hay ningún sitio de la norma donde mirarlo.

D^a Silvia García piensa que hubiera sido mejor que lo hubiera dicho hace seis meses para poder tenerlo en cuenta.



D^a Ana Calzada dice que lo dijo hace ya algún tiempo y el problema fue las competencias de diferentes Ministerios, es más, parecía que no era fácil pero sí que es cierto que cada vez más y más los transportes entre los aeropuertos, y los centros, o al revés, se hacen más a la ligera y la Guardia Civil pierde mucha información, no solo a nivel estadístico sino también en control de seguridad.

D. David Navarro indica que el Reglamento de Explosivos es muy amplio en categorías y regula muchas cosas. La parte que nos interesa es la del momento en que aterriza la aeronave que lleva ese tipo de mercancía, y que automáticamente se ponga a disposición de la intervención, y saber si ese material precisa ser escoltado o almacenado en algún lugar diferente. Esa información la tenemos que tener para disponer todas las medidas necesarias en el momento del aterrizaje.

La mención en el Reglamento cree que debería de ser más específica a lo que son las medias de intervención que realizamos, y lo que establece el Reglamento es una comunicación previa al ser necesario conocer la información con antelación para poder realizar escoltas y almacenamiento adecuado cuando sea necesario.

D^a Silvia García comenta que, aunque esto no tiene nada que ver con el documento que está viendo, si la Guardia Civil piensa que esto es algo que hay que hacer, se estudiará para ver hasta donde se puede llegar.

D. Miguel Ángel de Castro indica que cuando se hace un transporte de explosivos tienen que solicitar una dispensa, y en ella, uno de los requisitos que tienen que aportar es que han acordado con el aeropuerto en el que vayan a hacer un tránsito, o un despegué, o un aterrizaje, que están cumpliendo con el Real Decreto de Explosivos.

Sí es cierto que la normativa europea que cada país tiene que aplicar, nosotros la aplicamos a través de un Real Decreto. Pero cuando las operaciones se tienen que aplicar con ciertos países como puede ser Ucrania, suele ser habitual que no estén muy familiarizados con ellos, y deberían estarlo porque esta normativa se debería de aplicar en todos los países europeos. No sabe muy bien porqué, y este es el punto que más trabajo les cuesta cumplir, de hecho, muchas de las dispensas que solicitan tiene que retrasar los vuelos porque no son capaces de tenerlo en la fecha prevista.

Quizás por un lado no estaría de más darle esa información, pero por el otro, es aplicable en toda Europa y la deberían conocer.

7.- Propuesta DGP-WG/18-WP/7. Se propone una modificación del Capítulo 5 del suplemento donde se diga exactamente que “los estados son responsables de establecer políticas y otorgar aprobaciones y exenciones para los envíos” piden que se introduzcan esta frase para que quede esto establecido. Es una propuesta de Inglaterra y no saben muy bien el fin que persiguen.

A D^a Silvia García, después de estudiar esta propuesta, no le ha quedado claro que problema se quiere resolver. Lo único que se la ocurre es que haya compañías inglesas que están teniendo problemas importantes en otros países para tener una dispensa o una aprobación.



D. Santiago Carreño pregunta si el documento hace referencia al movimiento de personal funcionario británico que se desplaza y hace mudanzas, por ejemplo.

Dª Silvia García cree que no que se refiere a las obligaciones que tienen las personas que trabajan para el Estado dentro del Estado, tanto si están desplazados o dentro del Estado. Tal y como dice el documento, el Estado tiene muchas funciones y tiene que implementarlas. El documento le parece muy general.

D. Miguel Ángel de Castro lo único que puede decir es que muchas veces hay que escuchar cuando se presenta el documento porque muchas veces es incompresible, en un primer momento, y después cuando ya lo exponen suelen decir el origen del problema y qué objetivo persiguen con el mismo.

D. David Navarro dice que en cuanto a la formación del personal que interviene en mercancías peligrosas en la Guardia Civil, no sabe si en el caso de los vigilantes que manejan estas mercancías, el tema de la formación, que además si es obligatoria, se lleva a efecto. En su caso tienen que entonar el mea culpa porque hubo una época en que sí lo hacían de manera regular pero hoy en día, se les ha desbordado el tema y no se lleva a efecto, por lo menos de forma sistemática, como habría que hacer. No sabe si se puede valorar la posibilidad de abrir un portal online para quienes se encuentra en los controles de seguridad fiscales o en las terminales de carga para que pudiesen recibir una mínima formación básica sobre estos temas. La formación presencial es complicada porque es mucha gente, ésta rota mucho y siempre hay un déficit formativo.

Dª Silvia García piensa que ese portal lo debería de desarrollar la Guardia Civil y deciden que la mejor manera de hacer la formación es online.

D. David Navarro indica que lo decía porque hay más colectivos que pueden estar también interesados en recibir esta formación.

D. Miguel Ángel de Castro comenta que en las inspecciones que hacen regularmente de vigilancia continuada de las compañías, es bastante extraño que se encuentren personal de seguridad que no tengan formación en categoría 12. La mayoría de las compañías suelen estar al día y tienen instructores propios y los que no tienen instructores propios, recurren a compañías de formación. Es bastante extraño que te encuentres una terminal entera sin nadie formado a no ser que haya una persona que tenga la formación caducada por algún motivo. Es un colectivo que suele estar bastante bien formado y si quieres se puede ver si la Guardia Civil tiene necesidad de formación y se puede intentar solucionar. Lo que es la seguridad privada que hay en las terminales de carga cree que está bastante bien cubierta. Le gustaría que otros colectivos estuvieran así.

David Navarro indica que no solo están en las terminales de cargan si no que están en todos los controles de los aeropuertos.

D. Santiago Carreño dice que también puede ser su culpa porque de unos años a esta parte se ha potenciado más la seguridad en otro aspecto, especialmente en los pasajeros. La seguridad en carga no es que esté desasistida, pero si hace unos años tenían personal con



capacidad y formado, y con capacidad de formación interna, ahora mismo no lo hay. No todos los aeropuertos actualizan documentación ni tienen personal en condiciones de desarrollar bien ese trabajo, por falta de formación. La idea es pedir un poco de ayuda para poder sacar esto adelante y de cara al 2019 podrán empezar a presupuestar cursos y organizarlos.

8.- Propuesta DGP-WG/18-WP/8. Está relacionado con la etiqueta que se pide en las baterías de litio, en relación con el número de teléfono que se requiere para información adicional. El Panel quiere hacer una consulta al Subcomité de Mercancías Peligrosas para clarificar de qué entidad tiene que ser este teléfono.

D^a Silvia García piensa que esta propuesta habría que reenviarla directamente al Libro Naranja.

9.- Propuesta DGP-WG/18-WP/9. Está relacionado con las responsabilidades de los transitarios. Lo que propone el Panel es establecer un grupo de trabajo para desarrollar un texto en el propio Anexo 18, detallando las responsabilidades de los transitarios que es lo que denominan parte X.

D^a Silvia García indica que es para las Instrucciones Técnicas probablemente, y que los transitarios tendrán algo que decir.

Para D^a Ana Calzada le parece muy interesante que se matice este documento porque si es cierto que los transitarios son una figura de control intermediario entre las compañías aéreas y los expedidores, si funcionara bien el filtro que podrían hacer, sería estupendo para la seguridad aérea. Cuando los transitarios pertenecen a IATA, les obligan a tener al menos dos personas formadas pero la gran mayoría de los transitarios no son miembros de IATA y ahí es donde está el problema. Muchas veces, al final se termina perdiendo el hilo de quien es en realidad el dueño de la mercancía y cómo detectar una mercancía no declarada. Por lo que sí que sería interesante regularlo de una vez por todas porque desde hace muchos años se habla de cual es la responsabilidad del forwarders. Esta es una categoría de formación de la tabla de formación, pero ahí se quedó todo, y esa tabla de formación solo la abren los transitarios IATA, el resto va un poco a su aire.

D. Miguel Ángel de Castro comenta que el problema no es que dijera que se iba a hacer y no se ha hecho, es bastante más complicado de lo que parece en un principio. Se tendría que poder recoger o que pudieran recaer responsabilidades sobre los formadores en el Anexo 18, porque están fuera de él y de las Instrucciones Técnicas. Esta discusión está en proceso y está siendo difícil, hubo incluso una división en el Panel, se tuvo que votar, cosa bastante extraña porque los acuerdos se hacen por consenso, porque dentro de que todos querían regular los forwarders, había una tendencia a hacerlo de manera legal, y otra que iba en contra de las recomendaciones del cuerpo de abogados de la OACI. Ha sido bastante lioso pero lo cierto es que el 100% del Panel quiere que se regule esta figura porque como ha dicho D^a Ana Calzada, hay veces que no se sabe quién es el propietario y qué clase de mercancía, y si es peligrosa o no, y aquí está el eterno dilema de que no se tiene clara la diferencia entre security y safety. Hay veces que dicen que procede de un agente acreditado que está cumpliendo la normativa de seguridad respecto a interferencias ilícitas, y que dice que no lleva armas, por ejemplo, pero no dice que lleva pintura que es inflamable.



Esto se encuentra todos los días en las terminales de carga cuando se va a hacer una inspección.

El que la mercancía se elabore en un centro distinto y se tenga acceso a ella en el punto de aceptación, es bastante complicado, este proceso es muy lento y laborioso pero la intención es terminar controlando los forwarders.

Hay tres reuniones cada dos años con lo cual este proceso no es muy ágil. Es difícil ponerse de acuerdo en la redacción de un documento donde están representados 70 países con diferencias culturales, de idioma, industriales, etc, pero seguro que la redacción que salga, será mejor que lo que había. Se coge una propuesta y se trabaja mucho para que pueda evolucionar ese texto y salga algo medianamente mejor de lo que había, el problema es que cuando no se llega a un acuerdo hay que esperar dos años más. Es bastante complicado.

D^a Silvia García aclara esta propuesta, en concreto, de momento no esté cerrado en el Anejo 18 es un paso en la dirección correcta. Es un texto para empezar a hablar, a consensuar, y mejorar, y cree que a nuestros transitarios se les mandará una invitación para que nos den información al respecto. Estaría bien empezar a trabajar con ellos.

10.- Propuesta DGP-WG/18-WP/10. Proponen enmendar las instrucciones de embalajes 203, I203 para que el texto esté de acuerdo al punto 6.3.2.7.1 de las Instrucciones Técnicas.

D^a Silvia García cree que este documento habría que llevarlo al Libro Naranja para unificar si se quiere mantener el límite de 820 ml para que cuando la mercancía llegue al avión, procedente de un transporte por carretera, los embalajes no fueran superiores a lo permitido en las Instrucciones Técnicas.

11.- Propuesta DGP-WG/18-WP/11 Proponen el tamaño para la letra y la altura que deben de tener los números ONU y que se modifiquen en las Instrucciones Técnicas. No hay comentarios.

12.- Propuesta DGP-WG/18-WP/12. Está relacionado con la Instrucción de embalaje 910, se plantea que esta instrucción pase de estar en el suplemento a estar directamente en las Instrucciones Técnicas. No hay comentarios.

13.- Propuesta DGP-WG/18-WP/13. También relacionada con la Instrucción de Embalaje 910. Propone que además de mencionar que son baterías de litio con una masa de 12 kilos, se incluya también la palabra "equipo".

D^a Silvia García explica que esta Instrucción de Embalaje es específica para células y baterías en preproducción o producción de pequeñas cantidades menores de 100, dentro de la misma serie. Son baterías raras que todavía no se han testado o que se van a testar muy pocas. Repite que está pensado para células o baterías.

Lo que no entiende es que se hable de equipos porque en la Instrucción ya se hablaba de ellos, y la propuesta es incluir la palabra equipos que contienen células de litio o baterías con



una masa determinada, y cree que es simplemente para un tema editorial y simplifica y no ve que vaya mucho más allá.

14.- Propuesta DGP-WG/18-WP/14. Quieren añadir un texto en las Instrucciones Técnicas, está muy relacionado con el anterior, aunque la presentan personas distintas.

D^a Silvia García pretende que se permita el envío de equipos que contienen estas baterías sin embalar.

D. Miguel Ángel de Castro comenta que, hasta donde sabe, este tema está muy en auge y aquí en España hay productores que fabrican baterías que después tienen que transportar y es complicado no hablar de equipos porque están montadas ya de determinada manera para ensamblarlas. Esta instrucción de embalaje habla de las baterías que van amparadas en la A88 que son las unidades que van en preproducción, o en baja producción, y de las que se producen menos de 100 unidades. Son equipos muy especiales y no es lo mismo que las baterías que se transportan normalmente.

Se presentan tres documentos porque se están desarrollando mucho este tipo de baterías para alta tecnología y hay que transportarlas.

D^a Silvia García dice que estos textos en el Libro Naranja se han desarrollado en los últimos 5 ó 6 años. Lo que le llama la atención es que el texto esté en el suplemento porque en los modos terrestre y marítimo se utiliza mucho.

D. Emilio Ampudia indica que como se dice que han incluido lo referente a equipos en la Propuesta 13, si la Instrucción de Embalaje 910 aplica a la 3091 y 3481, son equipos que incluyen o están embalados en baterías.

15.- Propuesta DGP-WG/18-WP/15. Presentada por Brasil y plantea que en el Anexo 18 de las Instrucción Técnicas se menciona la formación al personal de vuelo, pero no al de cabina, pero luego en los procedimientos de emergencia están pensado para el personal de cabina. Hay una cierta disparidad. Se propone discutir si hace falta arreglar esto parcialmente las Instrucciones Técnicas o las guías de emergencia, o qué se podría hacer. No hay comentarios.

16.- Propuesta DGP-WG/18-WP/14. Se refiere a la información sobre respuesta de emergencia, básicamente dicen que se usen los términos que se encuentran en las Instrucciones Técnicas en los accidentes e incidentes de mercancías peligrosas. Sin comentarios.

17.- Propuesta DGP-WG/18-WP/18. Propuesta por Australia para los dispositivos autohinchables. Propone eliminar la limitación a transportar únicamente un dispositivo y propone alternativamente que o se limiten a cuatro por pasajero (no uno) o que no se limite. Sin comentarios.

18.- Propuesta DGP-WG/18-WP/19. Está relacionado con la disposición especial A.154. Propone que, para el transporte de batería de litio defectuosa, se pueda aplicar la



disposición especial 276 del Libro Naranja porque es más explícito y completo, e incluirlo en las Instrucciones Técnicas. Sin comentarios.

19.- Propuesta DGP-WG/18-WP/20. Relacionado con la Instrucción de Embalaje 378 y 972 presentada por IATA, propone para los números ONU 3528 y 3530 hacer unas excepciones parecidas a las que hay para vehículos, en cuanto al contenido del combustible. Parece más adecuado presentarlo al Libro Naranja al tratarse de un transporte multimodal.

20.- Propuesta DGP-WG/18-WP/21. Está relacionada con vehículos, pero es propiamente aérea. Hay una disposición especial en el transporte aéreo de mercancías peligrosas, la A87, donde dice que “los objetos que no estén completamente encerrados en embalaje, jaula u otro medio que impide su pronta identificación, no estarán sujetos a los requisitos relativos a la marca del 5.2 ni a los relativos al 5.3”. Entiende que si se aplica esta disposición especial a las maquinarias y motores de este número ONU, no se marcarían nunca y no cree que sea el sentido que tiene esto porque tiene sus marcas para que se sepa que es una mercancías peligrosa y advertir del peligro y, no entiende muy bien el porqué de la necesidad de esta exención.

D. Emilio Ampudia comenta que cuando los motores son pequeños se suelen enviar en cajas donde no se ven, pero un motor de avión, por ejemplo, se envía a la vista y en este caso no sería necesario su marcado.

Dª Silvia García pregunta por qué no si no se sabe si lleva o no combustible dentro.

D. Emilio Ampudia responde que porque se está viendo de lo que se trata. Y cree que de lo que se está hablando aquí es de poner marcas de Clase 9 y no de que no cumpla la reglamentación.

Para Dª Silvia García comenta que en el caso de que no vaya marcados por fuera, no sería capaz de saber si lleva o no mercancía peligrosa.

Para D. Emilio Ampudia contesta que no se exime de que se presente una declaración del expedidor donde se indique que es mercancía peligrosa. Lo que pasa es que, en el caso de un motor de avión o un coche, realmente ponerle etiquetas a algo externamente y que no tenga partes planas puede ser complicado y considera que se le puede eximir de que lleve un etiquetado.

Para Dª Silvia García entiende que no tiene sentido desde el punto de vista de la seguridad, y al ser metálico, se le podría poner una marca imantable. No ve la dificultad técnica y sí ve la ventaja de saber que es mercancía peligrosa.

Dª Ana Calzada dice que se sabe porque va a haber una declaración del expedidor y un tarjetón en el contenedor, en el que se va a decir la clase a la que pertenece y es obvio que es un vehículo. Cree que todo esto viene del cambio que ha habido este año en la nomenclatura y la separación entre vehículos, maquinaria y motores porque se ha separado todo y han quedado productos que, con la reglamentación antigua, donde estaban exentos de marcado y etiquetado exterior, por la obviedad de lo que era, y esto se ha quedado un



poco indefinido. No cree que poner una etiqueta de peligro de la clase 9 a un vehículo, de una alerta más que ver al propio vehículo.

D^a Silvia García dice que no habla de vehículos.

D^a Ana Calzada dice que, si están a la vista, las máquinas han estado exentas siempre de ese marcado y etiquetado, y ponerle ese número de Naciones Unidas, el nombre del producto, los datos del expedidor, del destinatario, la etiqueta de peligro, flechas incluso en el coche, se va a seguir viendo.

D^a Silvia García personalmente cree que la base de la normativa de transportes de mercancías peligrosas es advertir a terceros de que lo es, y no dar por supuesto que la gente sabe que es mercancía peligrosa, porque como se comentó anteriormente, hay gente que no está formada y pueden confundir fácilmente una maquinaria pequeña con otras cosas.

D. Emilio Ampudia dice que, si hay una incidencia con una mercancía peligrosa con un coche, da mucha más información ver que es un coche que otra cosa.

D^a Silvia García dice que en ese caso está claro, pero no se está hablando de coches, estos números ONU no son de vehículos, antes estaban juntos con vehículos, pero no lo son y no tiene sentido que lo sea, y por eso se separó. Se está hablando de las maquinarias que no son vehículos lo que da cabida a una gran cantidad de cosas que pueden ser muy variados. Que tradicionalmente hayan estado exentos es un argumento, pero piensa que este es el momento para analizar si tiene más o menos sentido la exención. El caso del motor de avión es el caso más claro, pero no todos son tan claros y no ve dificultad de marcarlo.

D^a Ana Calzada piensa que la etiqueta se pierde en una cosa tan inmensa o se le llena de etiquetas, algo que no tiene sentido porque si se ponen etiquetas de 10x10 se pierden con el tamaño del motor.

Para D^a Silvia García, si eso fuera la razón lo que habría que hacer es poner más de una etiqueta o se puede poner más grande.

D^a Ana Calzada no ve la necesidad de poner la etiqueta de peligro en un motor de avión porque es obvio lo que es y que contiene un combustible cuando ya llevas esa bandeja de avión con etiqueta que dice clase 9, que en caso de emergencia sabes perfectamente que clase tienes pero que tampoco dice qué cantidad de combustible lleva. Al final el ver una etiqueta de riesgo de Clase 9 miscelánea, no aporta nada de cara al seguimiento de una incidencia.

D^a Silvia García dice que al seguimiento de una incidencia una vez que ya se sabe lo que se tiene aporta cero, pero al verla desde lejos sí aporta.

Para D. Miguel Ángel de Castro, hay cosas para las que resulta evidente lo que se está viendo, pero no siempre se transportan motores de avión, aquí se habla de vehículos y cada vez hay más variedad y de todo tipo. Quizás la propuesta podía decir "si el tamaño y la forma hace evidente lo que se está viendo, no es necesario que se etiquete". No se puede



generalizar a que no se etiquete cuando se puede encontrar un vehículo del que no se tiene idea de lo que es porque no lo aparenta. Es cierto que la etiqueta es una declaración del expedidor, pero no pasa por las manos de todos los que van a manipular esa carga. La función de la etiqueta de un marcado y un etiquetado es que la gente que no tiene acceso a esa documentación, pueda identificar lo que va a manipular. Está de acuerdo con D^a Silvia García en que, si se tiene capacidad para transportar un motor de avión, también la tiene para pegar una etiqueta, no molesta a nadie y tiene más beneficios que perjuicios. En el caso de que las cosas sean muy evidentes, se puede solicitar que no haya que ponerla.

Piensa que no se va a conseguir nada porque se va a aplicar lo que se ha aplicado ya. Cree que hay una diversidad tremenda de cargas, no todas son motores de avión y una etiqueta hace más beneficios que perjuicio.

21.- Propuesta DGP-WG/18-WP/22 .Se refiere a la obligación de hacer informe si hay mercancías no declaradas relacionadas con este tipo de mercancías. Tanto para baterías de litio como para los números ONU 3245 y 3373, no hay obligación de hacer informe. Son mercancías que parcialmente están exentas. Sin comentarios.

22.- Propuesta DGP-WG/18-WP/23 . Es un documento relativo a drones, se están empleando para el transporte de cosas y una de ellas son mercancías peligrosas.

Son dos propuestas, una es incluir la definición de drones y la segunda es decir que está prohibido transportar mercancías con ellos. Desconoce la seguridad que puede tener un dron para el transporte de este tipo de mercancías. No parece el sitio adecuado donde poner en la definición que está prohibido el transporte de estas mercancías, tiene la misma definición que tiene el transporte de mercancías peligrosas en helicópteros y lo suyo sería hacer referencia en ese mismo capítulo, o hacer un párrafo aparte para los drones.

D. Miguel Ángel de Castro informa que en el Documento Informal 2 van a hacer la presentación de un grupo de trabajo que ha empezado a trabajar con los drones y supone que va a dar la guía de por dónde van a ir las cosas.

Para D^a Silvia García ve claro que es un tema al que hay que enfrentarse y habrá que estudiar esta definición que piensa que no es la suya, habrá que estudiar primero qué partes se quieren cubrir. Cree que es bueno que el Panel lo incluya dentro de sus competencias y que lo primero que hay que hacer es trabajar en la definición.

23.- Propuesta DGP-WG/18-WP/24 . Está relacionado con la formación. Alemania propone definir un poco más qué se entiende bajo formación por competencias, subdividir la competencia y decir exactamente de qué consta, e incluir unas nociones sobre la formación que debería tener el formador.

Respecto a la formación del formador, le parece un poco simple porque básicamente el problema que mencionan es que tienen que tener una formación determinada por la autoridad competente. Cree que en España viene bien que nos detallen las cosas un poco más, pero es una apreciación personal.



Según D^a Victoria Millán en este documento no se dice por qué se da este detalle, no se dice porque se relaciona esta propuesta con el proceso que ya está en camino. Incluye tanto lo nuevo como lo anterior, duplica las cosas, no está claro por qué define que los trabajos de unos determinados colectivos son unos u otros y no ve en ningún sitio la formación para los inspectores y auditores, tanto del estado como de las compañías.

En línea con lo comentado antes, la importancia que se le da a capítulos que no lo tienen, ni el tiempo que dedica, y a procedimientos de emergencia es poca. Pero sobre todo aumenta (duplica), por ejemplo, el tiempo de formación a todas las tripulaciones de todos los países que son muchísimas horas sin justificación ni base alguna.

D^a Silvia Garcia dice que cuando ha leído el documento le ha dado la impresión de que es el intento de Alemania de intentar encajar el nuevo en lo viejo y llevarse las partes más razonables.

D. Miguel Ángel de Castro no le ve mucho futuro a que prospere este documento en OACI porque su política en estos últimos años que es no dejar ningún país atrás. Los recursos de Alemania no son los mismos que los de Senegal, por ejemplo. OACI no intenta entrar en cómo se va a implantar en cada país, por eso han ido hacia la formación por competencias. Es el propio empleador el que determina qué funciones tiene cada persona y qué formación tiene que recibir. El problema viene cuando la administración de cada uno de los países tiene que poner cómo se va a controlar y exigir etc. Este documento es una especie de intento de que lo que lleva adelantado Alemania a nivel de administración para ver como va a implementarlo en su territorio e intentar darle un apoyo más planteándolo en OACI. Ve muy complicado que OACI vaya a forzar a que el resto de países cojan una estructura como la alemana, más que nada porque en todos los textos que se han propuesto dicen “los estados se encargaran de”, “los estados aplicarán”, OACI se lava las manos porque no sabe qué recursos, ni qué medios ni tampoco que estructuras legales hay en cada país firmante de los acuerdo, por lo que intentan echar la responsabilidad a los estados y aquí ven que Alemania intenta lo contrario al elevar su propuesta a la discusión común. No lo ve mucho futuro.

D^a Victoria Millán pregunta si conocen los documentos y de donde sale todo este detalle de competencias, de tiempos asignados, minutos, etc y a qué capítulo de las Instrucciones Técnicas se refiere. Los procedimientos de emergencia no están en las Instrucciones Técnicas, son libros separados.

D. Miguel Ángel de Castro dice que cada país ha elaborado su propio material de guía en el panel europeo en el DGLG. Francia y Suiza van bastante más evolucionados que otros países y aportaron las matrices que habían desarrollado y han sido de utilidad para otros países. Pero realmente lo que va a decir la norma es que la formación por competencias la desarrolla el empleador, y de alguna manera la controla la Administración, lo que significa que en cada país lo harán como consideren mejor hacerlo. De dónde ha sacado estos tiempos Alemania no sabe decirlo. Aquí se presenta un documento diciendo que puede ser una propuesta de colaboración como hicieron en el DGLG Francia y Suiza, y puede que termine aplicándose en España.



D^a Silvia García piensa que tiene valor lo que dice D. Miguel Ángel de Castro sobre que hay gente a la que le puede servir aportan lo que tienen, y depende de quién seas esto puede ser una base para trabajar, si no tienen nada pensado sobre esto se orienta y se aplica lo que se quiere aplicar. Le parece poco probable que se modifique algo.

En el Apéndice A, viene una nota que propone incluir que la formación inicial es recurrente en el transporte de mercancías peligrosas y cree que es la única parte que tiene una cierta probabilidad de prosperar, también puede ser establecida y mantenida por organizaciones de formación que no están nombradas bajo a-h. Es decir, lo mismo que se dice en la primera frase, que se puede encargar a otro para que lo haga en tu lugar y entiende que puede ser una delegación de formación. No está de más que se diga expresamente y establecer lo que pueden hacer y que tienen la obligación de dar el visto bueno. Es exactamente lo que hay ahora, pero sería mencionar exactamente el término organización y formación.

D^a Victoria Millán pregunta al resto de los presentes si respecto a lo del entrenamiento, según lo desgranar y lo dividen, les encajaría con su estructura y sus funciones y las competencias de personal en cada caso, con los tiempos.

D^a Ana Calzada dice que, en su opinión, lo que han hecho es coger el esquema de una categoría amplia actual, desmenuzar los tiempos y aplicarlos a esta tabla.

D^a Victoria Millán confirma que opina lo mismo.

D^a Ana Calzada dice que nadie sabe qué hacer con la formación por competencias. Cree que el documento no va a ir a ningún sitio, primero porque nadie tiene claro qué es lo que va a pasar con la formación y porque los periodos transitorios que se están aplicando son tan amplios que durante ese tiempo la cosa va a cambiar al estar muy en sus orígenes, y hasta que esto se ajuste se va a tener que ir trabajando según se vayan encontrando los agujeros negros.

D. Miguel Ángel de Castro cree que la intención de dar una formación por competencias es precisamente no estandarizarla. Todos los formadores tienen unos tiempos formulados y depende del grupo que se tenga, su número la experiencia de los que te están oyendo y sus capacidades, las preguntas que te hagan, hay veces que necesitas un tiempo y hay veces que necesitas otro. La intención de todo el proceso de la formación por competencias es justo lo contrario, no estandarizar funciones, tiene que conocer todo lo necesario para que pueda desempeñar las funciones encomendadas y prepararle para que las realice correctamente. No en todas empresas, las personas tienen asignadas las mismas competencias, para las necesidades de su compañía aérea los procedimientos pueden ser similares, pero no idénticos. Piensa que la evolución de todo esto es que la formación esté adaptada en forma, tiempo y contenido, a las funciones que realiza cada cual.

Otra cosa es lo que aquí se plantea, suena perfecto y suele ser complicado para compañías muy grandes y más sencillo para compañías más pequeñas, pero es bastante más complicado para quien tiene que controlar la formación que son las administraciones. La estandarización que se intenta hacer desde algunos puntos para saber cómo se va a controlar desde su punto de vista la ve imposible porque puede haber miles de perfiles distintos, y más cuando se incluyen todas las figuras que hay en el transporte por vía aérea.



Piensa que no se puede estandarizar. A la pregunta de Victoria Millán de si considera que los tiempos son adecuado, para él no lo pueden ser en todas las formaciones e instituciones y para todas las personas que realizan una determinada función. Cree que esto va en la línea de las necesidades concretas de las personas que tienen que realizar un tipo de funciones concretas y determinadas, en una empresa determinada con unos productos que son siempre los mismos.

D^a Victoria Millán dice que en esa línea está la formación por competencias y es exactamente lo contrario.

D. Miguel Ángel de Castro no cree que prospere esta propuesta porque no intenta regular la formación por competencias, lo que intenta es agarrarse de alguna manera a cómo se va a controlar la formación por competencias de las personas a las que tiene que supervisar. Piensa que OACI va a decir que cada país busque la forma legal de controlar a las personas que trabajan en él. Esto se puede presentar a modo de herramienta, pero no cree que pueda evolucionar al ser una especie de material guía de una administración y no tiene nada que ver con la formación por competencias, tiene que ver con el control de la formación por competencias que quiere ejercer una administración.

24.- Propuesta DGP-WG/18-WP/25. Presentado por China, se refiere a la Instrucción de Embalaje 952 y comentan que los vehículos en algunos casos van con su batería y también llevan baterías aparte de recambio. El consumidor compra su vehículo con ambas baterías. El documento dice que para hacer esto bien habría que aplicar dos números ONU y dos instrucciones de embalaje.

D^a Silvia García está de acuerdo con lo que dice China, pero debería analizarse primero en el Libro Naranja.

D^a Ana Calzada añade que cada vez más los fabricantes tienden a hacer este tipo de transporte, la batería del equipo más una de repuesto porque esta no se puede transportar. Hay unos problemas logísticos importantes que se están solventando de esta manera en la actualidad, con lo cual, sí que habría plantearse en serio.

25.- Propuesta DGP-WG/18-WP/26. Esa relacionada con la formación y los tiempos en los que hay que hacer la formación recurrente. Indican que cuando se renueva el certificado para otras cosas que no son mercancías peligrosas, se puede hacer el mes anterior o posterior a que se caduque el certificado, y en mercancías peligrosas son tres meses antes de su caducidad. Dicen que es complicado y prefieren que sea simultaneo, el mes anterior y posterior.

D^a Victoria Millán dice que en el documento se menciona que coinciden con la normativa europea y es exactamente al revés.

D. Miguel Ángel de Castro recuerda que, de hecho, como está ahora mismo fue una propuesta que se hizo hace unos años y que precisamente era para facilitar a las compañías aéreas para que todos tuvieran su formación periódica en el mismo tiempo y se hizo coincidir con que fuera 3 meses porque todas las demás ya eran de tres meses. Piensa que pueden dar lugar a un problema, pero son los operadores los que lo tienen que ver, realmente no se



pueden pasar veinticuatro meses sin formación, a día de hoy se podía llegar a 25 meses, pero aplicado en un período de 48 meses, no se puede exceder de esos 48 meses si das la formación tres meses antes de que caduque, le puedes dar la validez hasta que casi hubieses agotado la caducidad, pero en período de cuarenta y ocho meses nunca se puede exceder de ese plazo. No ve mucho sentido a cambiarlo ahora a un mes.

D. Javier Marín indica que este período de cinco meses permitiría que este personal no recibiera formación en las Instrucciones Técnicas de uno de los períodos, por ejemplo, recibieran formación en 2017-2018 pero no en la formación en las Instrucciones Técnicas en el 2019/2020.

D^a Silvia García cree que eso pasaría en todos los casos si se agotan los plazos, justamente a dos años y un mes.

D^a Victoria Millán dice que eso ocurre en todos los casos. La cuestión es que la legislación europea indica lo que dicen actualmente las Instrucciones Técnicas, exactamente lo mismo y la propuesta hace lo contrario de lo que dice que va a hacer, dice que va a unificar y es al revés.

26.- Propuesta DGP-WG/18-WP/27. Presentado por China. Lo que proponen es armonizar las definiciones de embalaje y número ONU, y las Instrucciones Técnicas y el Anejo 18 que parece razonable que sean las mismas. Lo analizan, y en el primer caso proponen modificar el Anexo 18 para incluir la definición tal y como está en las Instrucciones Técnicas, quiere llamar la atención en que la definición de embalajes tal y como está en las Instrucciones Técnicas letra por letra es exactamente la misma definición que aparece en todos los modos de transporte, si la propuesta es pasar a las Instrucciones Técnicas al Anejo 18, no hay problema, pero no es posible hacerlo a la inversa porque se rompería la uniformidad con el resto de modo de transporte. Sin embargo, para números ONU, no todos los reglamentos tienen una definición de números ONU, en el Libro Naranja no hay definición de número ONU, en el Código IMDG tampoco, el ADR tiene una definición que sí que incluye lo que no incluye en las Instrucciones Técnicas que es la referencia a sustancias y artículos. La parte “y artículos” se pretende incorporar en las Instrucciones Técnicas, en el ADR y en el RID ya está contemplado, habría una mejor coordinación entre ambas definiciones.

27.- Propuesta DGP-WG/18-WP/28. Es una propuesta que afecta al ejército, está relacionada con las comidas y bebidas que contienen un elemento que se calienta solo y calienta la comida y bebida en caso necesario. El ejemplo típico son las raciones del ejército, que tienen su estufita que se enciende una única vez y que se consume y son de usar y tirar. Proponen prohibir el transporte de sustancias de comida y bebida que se calientan solas con este tipo de estufas.

Recuerda que el ejército tiene exención para el transporte, pero si están dentro de los requisitos que debe de cumplir el resto, sería mejor.

D. Rubén Martín informa que en julio se empezó a probar un nuevo modelo con bolsa que se calienta sola. Hasta ahora se tenía una ración que era con hornillo y pastilla, y ahora hay un nuevo modelo que no produce llama, se rompe un componente produciendo una fusión y se genera calor.



No solamente lo utilizan los militares lo pueden utilizar los montañeros, por ejemplo.

D^a Victoria Millán indica que el documento propone en realidad, modificar la tabla de los productos permitidos a los pasajeros o la tripulación, no habla de la carga. En este caso es incontrolable ciertas cosas como pueden ser los cafés que se calienta, por ejemplo, cómo se puede controlar esto, y tampoco sabe si el personal que trabaja en los escáneres está preparado para ello. Prohibir una cosa de la que no se tiene forma alguna de conocer o controlar es difícil.

D. Miguel Ángel de Castro menciona que lo único que puede decir es que intentará enterarse de que es lo que se quiere y el origen de todo esto.

D^a Silvia García dice que, desde el punto de vista físico, está claro que es un peligro porque se hacen reaccionar dos cosas calientes y si al lado hay un ordenador portátil se puede calentar la batería de litio y puede ser el principio de un incidente. Desde el punto de vista de que hay un tema que puede causar un peligro, y que es mejor eliminarlo, lo ve muy claro. Y como dice D^a Victoria Millán hay que saber cómo se va a controlar y también que eliminar esto en los controles, requeriría un esfuerzo muy grande.

D. Miguel Ángel de Castro recuerda que este documento lo presenta China, se imagina que es porque tienen una problemática real, piensa que deben de tener una gran cantidad de gente que come dentro del avión calentándose la comida dentro del avión. Cuando presentan algo así en OACI es porque tienen peticiones de sus operadores. Habrá que escucharlas y ver si han tenido algún incidente. Cuando es algo muy concreto hay que ver qué ocurre, puede ser algo cultural o geográfico y en ese caso, les indican que tienen variaciones de estado y que lo intenten controlar ahí, es lo que se suele hacer, también es cierto que opina lo mismo que D^a Silvia García, es algo que produce una reacción química y no cuesta un gran trabajo activarlo.

D. Santiago Carreño comenta que, desde el punto de vista de la seguridad en los controles de seguridad de los pasajeros, podría ser factible identificar estos productos y retirarlos con una formación adecuada. El mayor problema de hoy en día se tiene con el equipaje de bodega, hace unos años el operador veía el equipaje al 100% y se podrían identificar determinados artículos prohibidos, tráficos ilegales de drogas, dinero y demás. Hoy en día con los sistemas automáticos de equipaje de bodega al operador le llega solo un porcentaje pequeño de la imagen en las maletas, le llega la imagen de aquellos equipajes que la máquina interpreta que pueda haber algo importante, el resto, el operador no lo ve con lo cual es muy fácil que a través de equipaje de bodega se metan mercancías prohibidas como, esta peligrosas etc. es un problema que está ahí.

28.- Propuesta DGP-WG/18-WP/29. Presentado por China, está relacionado con los problemas que hay si se produce un incendio en el puesto del piloto y los procedimientos de emergencia. No hay comentarios.

29.- Propuesta DGP-WG/18-WP/30. Es una consulta de clarificación que presenta China en relación con que aplicar si se tiene una célula para el transporte de batería de litio cuando la célula excede de 20 w/h, pero la batería no excede de 100 w/h. Tal y como está escrito en



este momento en las Instrucciones Técnicas, el Reglamento Modelo, etc, hay algunos casos en las cuales parece que se pueda elegir y eso tampoco es muy bueno.

D^a Ana Calzada entiende que está hablando de baterías sueltas. Hay tres secciones posibles, la sección 2 donde la pila no puede pasar de 20 w/h y la batería no puede pasar de 100 w/h. No se puede tener una batería de 100 w/h con dos pilas de 50 porque se ha pasado el ratio de la pila, en ese momento se pasa a la siguiente sección, la sección 1b pasando de 20 w/h por pila se tiene que ir a la 1a no hay opción, no es interpretativo está claramente escrito.

D^a Silvia García pregunta qué pasa si la pila tiene más de 20 w/h pero la batería no tiene más de 100 w/h.

D^a Ana Calzada contesta que no se puede pasar de la pila, en otro caso se tiene que pasar a la sección 1.a.

D^a Silvia García, dice que en ese caso no puede ser obligatorio porque la batería no accede a los 100 w/h. A lo que D^a Ana Calzada contesta que una de las dos cosas sí.

D^a Silvia García señala que el texto dice que se debe aplicar la sección 1a, a células de ión litio con unas kw/h de más de 20 y baterías de más de 100, si tiene menos de 100 no está ahí.

Para D^a Ana Calzada está muy claro porque la batería es de más de 20 kw/h, es una cosa o la otra, si te pasas en una de ellas estás fuera de la sección incluso si te pasas de cantidades por paquete.

D^a Silvia García dice que leyendo el texto cree que falta “/o” para que le texto sea claro, porque pone “y”, y si lo pone hay que cumplir lo uno y lo otro, y si hay que cumplir lo uno “y/o” no es lo mismo y lo tendría que poner.

D^a Ana Calzada pregunta cuál es la opinión de los demás.

D. Miguel Ángel dice que D^a Ana Calzada lo ve claro porque lo tiene enfocado desde el punto de vista de la seguridad, lo que él ve claro es que, si alguien quiere colar una batería, se puede agarrar a esto, no está explícitamente claro. Si alguien tiene intención de usar la sección que no debe, tiene argumento suficiente como para intentar rebatirlo, cuando está así es que no está claro y si se puede aclarar de alguna manera mucho mejor.

Para D. Emilio Ampudia es un problema semántico lo que quiere decir es lo que dice D^a Ana Calzada pero realmente lo que está diciendo es lo que dicen los otros.

D. Miguel Ángel de Castro piensa que el texto es mejorable y se tiene que intentar, y cree que habría que mandarlo al libro Naranja.

D^a Silvia García está de acuerdo en que este texto hay que llevarlo al Libro Naranja. Entiende que si incluyen un “y/o” es razonable pero después se debería de mandar al Libro Naranja para que se aplique a todo el mundo por igual y a los envíos multimodales.



30.- Propuesta DGP-WG/18-WP/31. En el Anexo 6 de Operación de Aeronaves, el capítulo 14 está dedicado a las mercancías peligrosas, pero no se menciona el transporte de mercancías peligrosas que no estén marcadas. IATA medita sobre si esto sería bueno o no decir algo sobre este tema.

Para D. Miguel Ángel de Castro esto lo que va a hacer es abrir un debate en esta reunión y en las siguientes, y a lo mejor se llega a un atisbo de acuerdo de aquí a dos años.

31.- Propuesta DGP-WG/18-WP/32. Está presentado por la Secretaría, es un documento voluminoso donde están las modificaciones de las guías de respuesta de emergencia. Proponen meter esquemas más que nada para formación. Sin comentarios.

32.- Propuesta DGP-WG/18-WP/33. Documento que todavía no se ha publicado.

33.- Propuesta DGP-WG/18-WP/34. Está relacionado con un incidente que hubo en el que se clasificó y etiquetó algo mal, y lo que plantean es si el personal de tierra dedicado a mantenimiento debería de tener una formación mínima sobre las mercancías peligrosas, al ser parte de los envíos que se realizan.

Para D. Miguel Ángel de Castro esta clase de formación debería de estar dentro de la formación por competencias, y deberían tener formación para lo que vayan a hacer y según las funciones que vayan a realizar.

Estos son los documentos formales publicados hasta hoy, también hay tres documentos informativos.

34.- Documento informal 1. Informe de un grupo de trabajo entre la OACI y la Unión Postal Universal que se vio en marzo en Berna. Sin comentarios.

35.-Documento Informal 2. Ya mencionado, establece y clasifica los elementos de los diferentes tipos de aeronaves no tripuladas. Este documento habrá que tenerlo en consideración cuando se trate el tema de los drones.

36.-Documento informal 3. Clarifica la responsabilidad de los Estados dentro del Anejo 18. Sin comentarios.

D^a Silvia García quiere plantear un tema que no es para la reunión de la semana que viene, es para la de dentro de un mes. Es un tema relacionado con una propuesta de la Agencia Atómica Internacional (IAEA), que ha hecho su ciclo de enmiendas y en la Reunión del Libro Naranja han presentado sus cambios y existen discrepancias en los relacionados con el transporte aéreo. Hay dos puntos que se pretende modificar y mandarán un correo electrónico para pedir opinión de los miembros de la Subcomisión.

En la parte en que se habla de los accidentes e incidentes, y las emergencias radiológicas y nucleares, el problema que se ve es que se tenga la necesidad de establecer un procedimiento específico para el transporte de mercancías radiactivas y nucleares. IATA lo que dijo en la reunión es que sí había que establecer un procedimiento formal de alguna manera que muchas compañías aéreas iban a dejar de transportar productos radiactivos e



iba a ser un problema para todos porque parcialmente no hay que olvidar que el sistema nacional de salud depende del transporte de sustancias radiactivas por vía aérea.

Este tema lo ha consultado con el Consejo de Seguridad Nuclear, ellos han consultado a la gente y después de haber hecho algunas consultas, considera que no hay problemas, pero visto que IATA reaccionó de una manera tan vehemente le gustaría que lo vieran. En la pág. 3 hay un punto que habla del 1.5.2.5., el tema está en que han borrado unos textos, no están los textos que introducen, están los textos que se borran. Por lo visto añade en el texto algo relativo a los sistemas de formación de manejo de emergencias. Quiere llamar la atención sobre este punto que quedó en suspenso en la reunión del Libro Naranja en junio, y va a ir a la reunión del Libro Naranja del mes de diciembre antes de la cual se va a pedir a los miembros de esta Subcomisión si tienen que decir algo al respecto.

D^a Ana M^a Calzada dice que cree que la parte en español ya está implementada por el Consejo de Seguridad Nuclear 6.2.

Todos los procesos de emergencia con material radiológico tienen que estar derivados a una UTPR, Unidad Técnica de Protección Radiológica, según recuerda en aquel momento la empresa que estaba trabajando con el Consejo de Seguridad Nuclear era PROUSA, en este momento desconoce si es la misma. Son los técnicos de esta Unidad quienes trabajan para el Consejo de Seguridad Nuclear, los que, en caso de una emergencia con material radiactivo, se posicionan en el lugar del siniestro, toman medidas y las acciones que tengan que tomar. Lo que sí que está claro es que el personal que manipula mercancías peligrosas en los aeropuertos, tienen que tener un proceso separado de trabajo y que tener muy claro cuáles son las distancias mínimas de separación, y si hay o no que evacuar para no crear una alarma innecesaria. Para eso hay que tener personal preparado que sepa que hacer en cada momento y alguna vez en los aeropuertos españoles han tenido algún problema con este tipo de mercancías.

D^a Silvia García sabe que el Consejo de Seguridad Nuclear trabaja con ellos de una forma continua con las campañas y pregunta si esto pudiera suponer o no un problema.

D^a Ana Calzada piensa que más que un problema es como una ayuda porque en caso contrario, al final se pueden tener problemas importantes con los trabajadores, y con prevención de riesgos laborales también. Porque si se le rompe un material radioactivo a un trabajador con las consecuencias que puede tener a nivel empresarial, en un problema. En el caso en que haya que implementarlo en territorio español, entiende que habría que verlo con el Consejo de Seguridad Nuclear que es quien recoge todo el material radioactivo en España y puede echar una mano al ser los procedimientos estándar. Simplemente es tener un grupo de personas formadas que sepa interpretar la medición de índices de transporte, radiación de superficie, el único problema de eso es que hay que tener un medidor en todas las oficinas y son caros, es un coste extra y hay que tener gente que lo sepa utilizar.

D. Emilio Ampudia no sabe si tiene que ver con esto, pero la última inspección que hizo el Consejo de Seguridad Nuclear, hace unos seis meses, nos mandó un requerimiento de que tenían que tener un procedimiento de acuerdo al 6.2. exclusivo para emergencias. Cada dos o tres años nos auditan con estos programas de protección radiológicos. El problema a que se refiere D^a Ana Calzada es que, a Iberia, hace como diez años el Consejo de Seguridad



Nuclear en una auditoria que nos hizo no exigió que los trabajadores tenían que llevar dosímetro, pero las compañías no querían asumir los costes que eso implicaba, hubo algunos problemas y al final no se exigió porque tienen un programa de protección radiológica donde hacen un seguimiento mensual de los radiactivos que transportan, y las dosis a las que están expuestos los trabajadores, y los costes son muchísimos menos de lo que exigirían la implantación de dosímetro, hay un control bastante exhaustivo y últimamente se han requerido que esté por escrito el procedimiento a seguir.

D^a Silvia García coincide con lo que le ha transmitido el Consejo de Seguridad Nuclear, y que en principio no van a exigir nada que no esté haciendo ya. Es decir, se está trabajando bien.

Punto 4.- Otros Asuntos.

D^a Ana Calzada quería preguntar, en representación de las líneas aéreas y del ejército, qué pasa con los drones, si se consideran PED de carga de pasajeros y es que se está diciendo a nivel aerolínea si te viene un pasajero con un drone y lo quiere llevar en el equipaje de mano o incluso facturado porque lleva la batería puesta. Se considera PED, hay alguna regulación especial de AESA porque ha oído que el ejército lo transporta con una autorización de AESA, no tiene documentación que lo pueda corroborar. Le gustaría saber su opinión.

D. Rubén Martín no sabría decir cuál es la regulación para el transporte en este caso, para el ejército las pruebas se hacen en el INTA y otros sitios, normalmente tienen una exención para estos casos y desde el punto de vista de pasajeros no les afecta.

D^a Ana Calzada pregunta qué pasaría cuando mandan a un militar en vuelo de pasajeros.

D. Rubén Martín dice que ha habido casos con la Unidad Militar de Emergencia que ha tenido que desplazarse con sus equipos en los cuales se ha incorporado el drone y desconoce el procedimiento que se ha seguido, pero no cree que hayan tenido ningún problema.

D. David Ramos dice que actualmente BINTER, lo tiene prohibido porque entienden que no llega a ser un dispositivo electrónico portátil porque su descripción no contempla a los drones, y están categorizados, clasificados y regulados como otro tipo de aparato o máquina o dispositivo con aeronavegabilidad. Lo que hacen es que, a demanda de ciertas circunstancias del ejército, autoridades, estudios topográficos, vigilancia costera, aduanera y policía que nos pide transportarlo, solicitamos que nos den datos sobre las baterías que estén certificadas y que digan que el drone tiene las baterías desmontadas, su potencia, y si cumplen con los requisitos de la tabla 3.2.A, se acepta como equipaje facturado o de mano. Entienden que no es operativo y además la demanda cada vez aumenta más y debe de estar ya de alguna manera definido lo que es un drone, si es un dispositivo portátil o no, para saber cómo actuar de manera sencilla con el resto de mercancías.

D^a Silvia García dice que es una discusión que se debe plantear ya.



D. Miguel Ángel de Castro dice que hay un documento de OACI que va a intentar poner esto sobre la mesa, no va a ser fácil y no va a ser ya.

D^a Silvia García indica que el documento de OACI tiene un enfoque distinto, y es cargar al dron pero no se está hablando de transportar al dron como carga.

D. Miguel Ángel de Castro no se refiere al documento de trabajo, se refiere más al documento informal. Cuando la Secretaría publica un informal, cree que el Panel va a sugerir que se abra un grupo de trabajo entre sus miembros para que empiecen a estudiar este tema. Cuando se tiene un dron profesional del ejército, o de un equipo de fotografía, o para el gran número de aplicaciones que tienen en la actualidad, no es lo mismo que el dron que utiliza un niño como un juguete o un aficionado al aeromodelismo, porque, por ejemplo, la calidad de las baterías no es la misma.

Hay una cosa que le asusta mucho y es que un dron se lleva muchos más golpes de los que uno pueda pensar, y no está muy clara la seguridad de un dron, es decir, hasta cuando pueda seguir manteniendo su control, o una interferencia ilícita se puede hacer cargo de él o se puede perder la información entre quién lo maneja. Se podrían tener unas baterías de litio que están incontroladas, eso sí van vacías, si lleva carga sería peor. Es un mundo entero por definir: tamaños, tipos, capacidades, utilidades etc. De aquí va a salir algo, pero no va a salir pronto, la normativa en algunas cosas hace referencia entre la utilidad que se le da, si lo que utiliza es una batería de litio para una ayuda a la movilidad o para la extinción de incendios se levanta la mano, o si es para un uso particular o industrial pues no, esto va a depender de su utilidad. Desconoce por dónde van a acotar, lo que tendría coherencia es por tipos, funcionalidades, capacidades de baterías, pero no tiene mucha idea.

Para D^a Silvia García lo que hay que tener claro es que habría que estudiar los aspectos de los drones: como transportadores de mercancía y como mercancía dentro de un avión, son dos aspectos distintos del mismo aparato, pero cree que son importantes las dos.

D Miguel Ángel de Castro piensa que va a pasar igual que con las baterías de litio, que la tecnología va mucho más deprisa que la reglamentación y que no tienen conocimientos técnicos, ni van a poder tenerlos tan rápido como avanza la tecnología.

Comenta que le gusta mucho está reunión porque reúne en la mesa a muchas figuras del transporte y muchos entes distintos, y cada uno tiene su punto de vista y puede ser que cuando uno tiene un punto de vista muy claro, para otras personas no lo sea tanto porque su entorno no es el mismo, esta reunión para él es fundamental porque se reciben varios puntos de vista a los que no puede tener acceso en su ámbito. Nota la falta de la industria, sobre todo de fabricantes y consumidores, pero se ha incorporado gente nueva y son bienvenidas, y da las gracias a Silvia García.

D^a Silvia García dice que ella también nota que faltan representantes, pero posiblemente sea porque estén muy ocupados o que por otras circunstancias no puedan venir.

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 septiembre de 2018.

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