



## **ACTA DE LA REUNIÓN DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA CELEBRADA EL DÍA 5 DE MAYO DE 2023**

**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 15 a 19 de mayo.**

Los convocados tienen dos posibilidades para poder participar en esta Subcomisión, la primera de manera presencial en la Sala y la segunda a través de la plataforma telemática.

### **Asisten:**

D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, Jefa de Área de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Ángeles de Marcos de Frutos, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

D<sup>a</sup> Francisca Rodríguez Guzmán, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

D<sup>a</sup>. M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

D. Miguel Ángel de Castro Quiroga, de SENASA.

D. Vicente Ramos Muñoz, de AENA.

D<sup>a</sup> Elisa Callejo Tamayo, de AENA

D. Manuel Alfredo Iglesia Pax, de AESA

D. Arturo Crespo Arranz, CORREOS.

D<sup>a</sup>. Carmen Gloria Rodríguez Rodríguez, CORREOS.

D. César Gómez Barco, CORREOS.

D<sup>a</sup> Cristina Mateo Alameda

D. Emilio Ampudia Riesgo, Iberia

D<sup>a</sup> Francisca Planas, de Globalia Ground Handling Agent.

D. Ricardo Huercio

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE.

D. Javier Saez, de BEQUINOR

D<sup>a</sup> Cristina Sancedo, de EVELOP

D. Javier Marí Sampol, de AIR EUROPA

D, Antonio Jesús Barba García, de DGM, España

---

En Madrid a las 09:30 horas del día 5 de Mayo de 2023, en la Sala de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, 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 reuniones anteriores.
- 3.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión del Panel de OACI que tendrá lugar en Montreal del 15 al 19 de mayo.
- 4.- Asuntos varios.

D<sup>a</sup> Silvia García, 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.

A continuación, da paso al orden del día:

#### **Punto 1.- Aprobación del Orden del Día**

D<sup>a</sup> Silvia García, comenta que si no hay ninguna objeción al mismo, como es el caso, queda aprobado.

### **Punto 2.- Lectura y Aprobación si procede del Acta de la reunión anterior**

D<sup>a</sup> Silvia García pregunta a los presentes si tienen alguna objeción al acta de la reunión anterior celebrada el 14 de noviembre de 2022, 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 15 al 19 de Mayo.**

D. Miguel Ángel de Castro inicia su intervención dando las gracias a todo el equipo de esta Comisión por convocar esta reunión donde se van a revisar los documentos que se van a presentar en la reunión del Panel.

#### **DGP.WG23-WP 7**

Presentado por IATA. Vuelve otra vez hablar de los cargo tracking devices, que son los dispositivos que indican dónde, cada vez son más habituales y comunes. Pretenden hacer algunas modificaciones para que quede más claro las exenciones a estos equipos durante el transporte, llevar las baterías o los dispositivos apagados no tiene sentido. Quieren acotar un poco en qué condiciones se permite que vayan encendidos.

#### **DGP.WG23-WP 21**

Habla de lo mismo, pero el que se acaba de presentar es para carga mientras que el DGP.WG23-WP 21 es para pasajeros. Son los mismos dispositivos de localización, pero para la maleta.

A D<sup>a</sup> Silvia García le ha llamado la atención que las cantidades que se indican en un documento y en otro no son las mismas. Hay unas cantidades aportadas que son 0,3gr y 2.7 W/h, estos documentos ya están en la tabla 8. IATA propone otras cantidades, 1 gr y 20 W/h que es bastante más, es verdad que una es para maletas y el otro es para carga. Se supone que la maleta va contigo, el trayecto suele ser más corto que el que hace la carga, pero sus cantidades son bastantes diferentes.

D. Miguel Ángel de Castro dice que adicionalmente a eso, el origen del Documento 21 son los incidentes que se han registrado en Brasil. Este documento es más difícil de entender, no solo habla de los localizadores de la carga. Habla de todos aquellos dispositivos que van conectados dentro de los equipajes, por ejemplo, en las zapatillas con luz que han ardido etc. Lo que propone el Documento 21 es delimitar un poco quién decide que algo es necesario que vaya conectado o no, hay algunos objetos que no se puede desconectar, es un poco complicado. Se pretende aclarar un poco el tema, sin

embargo, el otro documento refiere solamente a los dispositivos para localizar la carga.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que el Documento 21 tiene dos opciones. Una opción es solamente para los dispositivos de localización de la carga, solamente para estos dispositivos permitiría llevarlo activado, y la segunda opción sería asumir que hay otras cosas varias que también podrían ir activadas, esta segunda opción esta formulada de una manera más abierta.

El debate que se plantea es cuál de las dos opciones coger, aquí sí que los límites están fijos porque son los que están vigentes. Mientras que en el Documento 7, los límites son uno de los datos que están bajo discusión porque vienen entre corchetes en la propia propuesta.

D. Miguel Ángel de Castro comenta que en la reunión europea los asistentes se decantaban más por la segunda opción. Es casi seguro que los documentos 7 y 21, una vez que se presenten, se propondrá que se trabaje de forma conjunta.

D. Emilio Ampudia dice que si no ha entendido mal, al final la preocupación que hay, con lo que ha mandado la autoridad brasileña, es que, por ejemplo, las zapatillas de las fotos de un niño llevan baterías de litio con menos de 0,3 gr que en cualquiera de las dos opciones que están proponiendo estarían exentos; pese a eso se produjo ese accidente.

Según D<sup>a</sup> Silvia García no estaría exento en las dos opciones que proponen, solamente estaría exento en la opción dos. La opción 1 solamente permite que se mantengan encendidas las baterías de los elementos de localización de equipajes. En el documento dice que los aparatos deben estar completamente apagados, excepto para los trackings devices, los cuales pueden ser transportados con los siguientes límites, es decir, la opción 1 reduce mucho lo que hay ahora vigente. Solamente lo puede dejar activo si fuera un elemento de localización. La opción 2 dice que, cualquier aparato, si lo debes de tener en uso, por la razón que sea, que cumplan los límites marcados.

D. Miguel Ángel de Castro indica que lo que se discutió también en la reunión de EASA es precisamente quién define que eso tiene que ir funcionando, es decir, se lleva el cepillo de dientes con la batería y lo puedes mantener encendido igual que las zapatillas del chico. Son muchos aparatos los que llevamos ya en el equipaje.

D. Emilio Ampudia está de acuerdo, pero el problema que hay, por lo menos lo que tenía entendido, es que en las maletas, algunos pasajeros, llevan dentro un localizador que se llama apple bottom. El problema es que con la normativa existente, como no se puede desconectar estarían prohibidos, y sin embargo, los pasajeros lo llevan dentro de la maleta a veces sin saberlo y no se detecta.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que esos no están prohibidos, está permitido tener un elemento localización de la maleta. De hecho, en el Documento 7 una cosa interesante que tiene que no hemos mencionado es, al final, tiene una lista de dispositivos, de distintas empresas, de distintos localizadores y que es lo que contienen para información a todo aquel que le pueda interesar.

Según D. Emilio Ampudia estos dispositivos, por ejemplo, en Iberia y en líneas de cargo, están autorizados determinados tipos de dispositivos, pero deben tener la característica de que en vuelo poder ir desconectados, y eso es lo que no dicen. IATA advirtió no hace mucho que se iba a cambiar esto para permitirlo, pero que mientras tanto las autoridades podrían permitir el envío este tipo de dispositivos. A lo mejor está equivocado, pero hasta ahora la diferencia era que hasta ahora los dispositivos deberían tener mecanismos que permitiera la desconexión durante el vuelo.

D. Miguel Ángel de Castro informa que es una de las cosas que se ha tratado en la adenda.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que lo que viene, en este momento, en las Instrucciones Técnicas es que tienen que estar totalmente apagados salvo que las baterías sean menores de la cantidad que se indique, entonces te lo permite.

Para D. Emilio Ampudia el problema es que s las zapatillas del niño de la incidencia en Brasil tenían una batería menos de 0,3 g, y aún así fueron la causa del problema; unas zapatillas de un niño es difícil detectarlas durante el vuelo.

D. Miguel Ángel de Casto dice que la finalidad de trackings devices es, precisamente, ir conectado durante el vuelo. Por ese motivo, IATA está dando una lista de dispositivos que son precisamente para eso, que está comprobando que no interfieren. De hecho, una de las cosas que se habla también es que tiene que cruzar con el panel de aeronavegabilidad, con el ANC, para que se permitan solamente aquellos que no van a interferir en la instrumentalización de vuelo.

Según D. Emilio Ampudia tenía entendido que lo que se estaba aprobando eran dispositivos que se pudiesen detectar cuando el avión estaba en vuelo, y ahí estaban desconectados. D. Miguel Ángel de Castro dice que cuando se pierde acceso a tu maleta ya no se puede conectarlo o desconectarlo.

D. Emilio Ampudia dice que los dispositivos de maletas de pasajeros no se pueden volver a conectar, pero hay otros más complejos y que aparecen en la lista antes mencionadas que si se pueden desconectar en vuelo al llevar algún tipo de sensor que detecta si está en vuelo o no. Según lo que mandó IATA entendió que, como muchos pasajeros estaban llevando esos dispositivos, ahora estaban prohibidos, no quedaba más remedio que cuando se detectaban se los quitaban, pero como se había visto que tenían muy poca capacidad que, en principio, se podrían permitir. Entiende que este

documento iba en ese sentido. Pero como en el documento se ve las zapatillas del niño que llevan muy poca cantidad, ya no sabe muy bien que pensar.

D. Silvia García dice que hay dos temas diferentes. En este momento, las Instrucciones Técnicas permiten llevar en el equipaje cosas de menos de 0,3 gr de litio o 2,7W/h activas, es decir, estos dispositivos de localización, en este momento, están permitidos, si cumplen estos límites. Otra cosa es que, efectivamente, el que se limite la cantidad de litio no es significativo a la hora de que una batería sea buena o no, hay baterías exteriormente iguales y con las mismas capacidades y con un comportamiento posteriormente muy diferente. Esto es un tema diferente, ya hay un grupo de trabajo que está realizando ensayos de comportamiento de las baterías de litio para definir las según su comportamiento real, se piensa que estos trabajos estén reflejados en la siguiente edición de las Instrucciones Técnicas. Son dos temas diferentes, la misma batería con supuestamente el mismo peso y composición, en unos fabricantes es muy robusta y en otros no.

D. Javier Mari quiere puntualizar que la diferencia de capacidad energética entre los que presenta el Documento 7 y el Documento 21, es precisamente que el Documento 21 es para los pasajeros, si no es que daríamos la opción a que los pasajeros utilizaran equipos de tracking devices para carga para monitorizar.

Para D<sup>a</sup> Silvia García está claro, pero como el valor para pasajeros ya está fijado, es bueno tenerlo de referencia también en mente, cuando se fijen lo de los dispositivos para carga sin más.

D. Javier Marí indica que además de marcar posición estos equipos a lo que hacen es monitorización de parámetros de la carga. Por eso tienen que estar activos en la carga mucho de estos dispositivos.

D. Miguel Ángel de Castro dice que la diferencia entre el documento 7 y 21 es que el tiempo de recorrido de una carga no siempre es el mismo que el de un equipaje, en un vuelo se puede recorrer el mundo en 18 horas. Sin embargo, la carga, a lo mejor, tiene que esperarse en una terminal de carga, hacer conexiones en un sitio y en otro, y a lo mejor una carga puede tardar dos o tres días en llegar a su destino. Es lógico que los dispositivos de rastreo necesiten más potencia. No solo porque tienen que estar más tiempo conectados, sino porque leen temperaturas, tienen sensores de vibraciones para la mercancía que es frágil, etc. Algunos de ellos también para la mercancía, que es de alto valor, pues tienen otro tipo de sensores, para detectar robos, etc. Esto lo diferencia el dispositivo con respecto a lo que nos podemos encontrar en una maleta de pasajero, por eso aunque son similares el 7 y el 21 tienen sus matices.

Un poco la justificación de que se requiera más potencia en los tracking devices y en los datos y data loggers es un poco esa, no que los tiempos no son los mismos que en un vuelo de pasajero y que tienen más lecturas y sensores que tienen que trabajar.

## **DGP-WG23-WP8**

Presentado por IATA. Se propone, una vez más, que los pilotos acepten documentación electrónica. Cuando este tema se ha propuesto con anterioridad la asociación de pilotos, IFALPA, se oponía a esto, ponía alguna dificultad. Se vuelve a poner encima de la mesa para ver si ha variado la situación.

D. Miguel Ángel de Castro recuerda que IATA es una asociación y responde a las necesidades de las líneas aéreas, que van mejorando sus sistemas de documentación electrónica, al ser al final más cómodo, sobre todo porque no siempre están operando en las bases en las que tienen instalaciones propias, tienen que depender de terceros. Es mejor recoger un Notoc de una terminal de carga físicamente puede llevarles bastante tiempo y retrasar una operación y recibirlos por medios electrónicos, es más rápido. IATA ha llevado este tema reiteradamente al Panel, e IFALPA se suele oponer reiteradamente. Pregunta si alguna línea aérea española quiere opinar sobre esta propuesta.

D. Javier Marí indica que es lo que están intentando implementar. Las aerolíneas están a favor de intentar implementar la capacidad de transmisión electrónica a las aeronaves directamente y de eliminar los documentos en papel. Lo que habrá que debatir es el acuse de recibo por parte de la tripulación y lo que ve que en el 4.1.7. se indica que la firma de cualquier manera, con lo cual ya no está obligado solo la firma electrónica, sino de alguna metodología en donde se acuse de recibo de que la tripulación recibe el recibo el Notoc de vuelo..

Según D. Miguel Ángel de Castro era lo que se decía, cada vez está más extendido en las líneas aéreas y funciona cada vez más y mejor, al final la tecnología sustituye más al papel.

## **DGP-WG23-WP23**

Presentado por Brasil. Intenta clarificar qué ocurre cuando los aviones de pasajeros no llevan pasajeros, si se consideran como aviones de carga, y que ocurre con la mercancía que es cargo aircraft only. También quieren su opinión del Anexo 6, que es el de operaciones, sobre este tema y ver que se espera con esto en un futuro. Esto viene a colación por todos los cambios que se han producido a raíz de la pandemia, pues muchas compañías tuvieron que reinventar el transporte de carga en aviones de pasajeros, poniendo carga en el main deck cuando no tenían pasaje a bordo. Pretende que se defina esto.

El Documento 26 vuelve a hablar de lo mismo, pretende que se delimite que ese avión de pasaje. Desde que ocurrió la pandemia este tema es reiterativo. Intentan aclarar en qué circunstancias se puede considerar un avión cargo aircraft only o carguero para ver que cantidades de mercancías peligrosas puede llevar o no y se están determinando.

D. Emilio Ampudia dice que una compañía aérea que decida que una mercancía que la reglamentación si se permita enviar en aviones de pasajeros, pero ellos quieren ser más restrictivos y decir está la permito solo llevar en sus aviones cargueros, entiende que no debería de llevar la tarjeta de cargo aircraft only.

D. Miguel Ángel de Castro no sabe si ha entendido bien la pregunta. Si lo que está preguntando es que le está diciendo que la propia compañía es más restrictiva que la norma y algo que está permitido llevar en avión de pasajero la compañía lo obliga a llevar en avión de carga, no tiene porque llevar la pegativa de cargo aircraft only porque no tiene que ser accesible, ni tiene que ser visible a la tripulación, ni tiene que ser llevarla, es un embargo que pone la propia compañía que es más restrictiva. Si la propia compañía le obligase, sería bastante confuso poner una etiqueta de cargo aircraft only, porque realmente no lo es, una compañía puede ser más estricta que la norma y obligar a hacer el transporte solamente en los aviones cargueros de su compañía.

D. Emilio Ampudia comenta que hay compañías a las que su compañía asiste en Madrid que tienen ese tipo de restricciones. En sus manuales tienen una llamada de atención donde pone que es un requerimiento exclusivo de la compañía y es un cargo aircraft only y aparece la etiqueta. Lo que quiere decir es que utilizan esa etiqueta para expresar en su reglamentación que para ellos es cargo aircraft only, pero realmente no es una compañía que sea cargo aircraft only.

Participa de la misma opinión que D. Miguel Ángel de Castro y cree que podría ser contraproducente porque si ese material después tiene que hacer una conexión con otra compañía están limitado el transporte.

D. Miguel Ángel de Castro no cree que llevar la etiqueta le suponga algún beneficio, puede crear confusión y es más restrictivo.

D. Emilio Ampudia dice que en la documentación el expedidor no debería de señalar lo de cargo aircraft only, aunque vaya a volar para la compañía que la trata como tal.

Según D. Miguel Ángel de Castro se producen varias discrepancias. Primero la declaración del expedidor ya varia en segundo lugar posiblemente las cantidades varían, porque si cambian a cargo aircraft only es posible que haya una diferencia de cantidades permitidas.

D. Emilio Ampudia está de acuerdo, porque al final se crea ese tipo de confusión, un agente de halding puede estar aceptando ese tipo de mercancías donde la declaración del expedidor pone que es valida para pasajeros y cargueros, pero además tiene que tener en cuenta las disposiciones especiales de esa compañía, que también está en la lista de chequeo.



D. Miguel Ángel se acaba de dar cuenta que puede haber un problema ahí, en un cargo aircraft only es posible que se esté permitiendo llevar más carga de la permitida realmente, esto puede ser delicado en una conexión con otra compañía.

El poner una etiqueta de cargo aircraft only no lo ve por ningún lado. Esa etiqueta modifica la documentación, también la aceptación y una vez que cambia de compañía las etiquetas no se pueden quitar. Es algo que puede hacer la compañía, pero modificar la documentación y el etiquetado lo ve complicado y sobre todo lo ve no hay que olvidar que puede permitir más mercancía que se permita en un vuelo de pasajeros.

D. Javier Marí dice que es un tema operacional de la compañía, pero a los expedidores, a través de una variación del operador, se puede denunciar que estos números de ONU se transportarán en aviones de solo carga, pero es una cosa operacional de cada compañía.

Según D. Emilio Ampudia lo que dice la compañía es que es un cargo aircraft only para ellos y la forma de indicarlo es poniendo una etiqueta en sus manuales para indicarlo, pero que genera confusión.

Se debería de marcar de alguna manera en el embalaje, pero no utilizar las etiquetas de las Instrucciones Técnicas de cargo aircraft only, y esas marcas no deben de inducir a error al resto del manejo de la mercancía.

#### **DGP-WG23-WP24**

Presentado por Argentina. Propone incluir tablas de conversión en las Instrucciones Técnicas, para las unidades y principalmente para las baterías de litio.

D. Emilio Ampudia dice que si el factor de multiplicación es exactamente ese ,1 a/h 0,3 gr de litio, le parece que está muy bien. Los principales problemas que tienen, muchas veces, es que los pasajeros no saben exactamente cómo pasar de a/h y del voltaje a capacidad de vatios hora, es simplemente multiplicando. Si además, como la reglamentación muchas veces, para las excepciones, la da en gramos, pues puede pasar fácilmente de gramos a amperios hora y tienes el voltaje ya también tienes la capacidad. Le parece bastante, esto que se incluyese.

Para D. Miguel Ángel de Castro, en realidad no es muy útil, en realidad no lo es, no molesta, desde luego, las Instrucciones Técnicas. Un pasajero que tenga dudas y tenga que recurrir a las Instrucciones Técnicas, no lo ve, teniendo a internet en el teléfono, cualquiera ve las tablas rápidamente en el teléfono no molesta nada en las Instrucciones Técnicas. Ni lo ve necesario ni lo encuentra inútil.

#### **DGP-WG23-WP25**

Pretende aclarar si la batería se mantiene dentro de la ayuda a la movilidad o no para establecer si tiene límite a 300 vatios por hora o no, es decir, si todavía se mantiene dentro de la ayuda a la movilidad, pues no se aplicaría ese límite. Es un poco lo que se pretende aclarar que mientras la batería está instalada en una ayuda a la movilidad pues el límite de 300 W/h no le aplica.

D. Javier Marí dice que para las líneas aéreas esto es necesario porque ha habido mucha mala interpretación y para muchos proveedores de servicios en aeropuertos. Era muy necesario, sobre todo para ayudas motrices en las que el PMR no había anunciado su necesidad y se presentaba al hacer el análisis que al exceder de 300 directamente se le indicaba que se rechazaba el transporte de ayuda. Era muy necesaria esta entrada para clarificar las Instrucciones Técnicas para que quede claro, sobre todo, con las últimas modificaciones sobre las condiciones de fabricación del fabricante de la ayuda motriz y la protección que ofrece a la batería. Ha habido bastantes casos de rechazo de baterías que excedían de 300 y no se entendía que podían permanecer instaladas y eran más seguras que incluso sacarlas y llevarlas en la cabina dentro de la bolsa aislante.

D. Miguel Ángel de Castro indica que es una de las cosas que siempre se han dicho, en las ayudas motrices, la batería siempre está más segura dentro de la ayuda motriz, que fuera embalada conforme a lo que se estipula para el transporte de baterías.

Una de las cosas más determinantes han sido en los estudios que se han hecho sobre las baterías de litio es la calidad de fabricación. No es lo mismo la calidad de fabricación de unas zapatillas que se encienden de las compradas en un mercadillo o en cualquier sitio, o donde la fabricación para una ayuda a la movilidad, que cuesta bastante más cara y que tiene unas protecciones y que una persona va encima todo el tiempo, y se cuida más para que no arda; la calidad es determinante.

Cree que, efectivamente, es algo necesario al impedir y dificultar el transporte de muchas personas con necesidades especiales de movilidad, cree que esto va a venir bien. Se defenderá.

Para D. Javier Marí el único comentario que se haría es que en lugar de incluirlo como nota que quedara claro que no tiene que ser retirada y que vaya en el punto, precisamente para hacer notar la importancia que tiene este punto y que, de hecho, en nuestros aspectos de seguridad operacional, en formación es uno de los aspectos que se está haciendo hincapié.

D. Miguel Ángel dice que así lo hará que quede en el texto y no en la nota para que tenga más fuerza, en el peor de los casos nos conformaremos como nota.

**DGP-WG23-WP28**

Presentado por Países Bajos. Invita a discutir sobre toda la tecnología que hay en artículos de protección personal. Se han presentado varios documentos en los últimos años se refieren a los airbags que se utilizan para esquiar, para motoristas, etc. Para todo tipo de dispositivos de protección o incluso algunos de ayuda a la movilidad de una parte del cuerpo, se hace hincapié en que la tecnología no para de aportar artículos que son nuevos y que son diferentes y que se intente tener en cuenta y que se puede hacer con ellos. Cada vez hay más en el transporte.

D. Javier Marí coincide que son comunes y de hecho ya tenemos identificadas marcas y modelos concretos. En su caso tenemos de Suiza bastantes peticiones de transporte, sobre todo de mochilas para avalanchas. La propuesta va en la línea de simplificar la tabla y agrupar varios conceptos con la idea de simplificar, ya se ha hecho en otras ocasiones, el listado de condiciones puede ser un poco más largo si se fusionan estas entradas.

### **DGP-WG23-WP30**

Es un documento de la Secretaría. Presenta los cambios en el Libro Rojo, en la respuesta de emergencia con mercancías peligrosas, hacen algunas modificaciones en algunos de los nombres apropiados para la expedición.

A D. Javier Marí le parece curioso ver la entrada de las baterías de sodio en la parte de gestión de emergencias.

D. Miguel Ángel de Castro comenta que las baterías de sodio se están abriendo camino, se han podido ver ya varios documentos sobre ellas.

En un principio, se va a intentar ver su peligrosidad, parece ser menor que la de litio, aunque son también un poco desconocidas, entran entrando ahora y habrá que mantener un poco de precaución con ellas

### **4- Asuntos varios.**

D. Miguel Ángel de Castro informa que mañana sale para la reunión y si alguien tiene alguna duda o pregunta sobre los temas que se van a tratar lese la pueden hacer llegar mediante un correo. Pregunta si alguien quiere decir algo sobre la formación por competencia.

D. Javier Marí pregunta si puede dar un feedback de como está su implementación a nivel general en España. Es una novedad, está costando ajustarse a cada una de las de las diferentes funciones y criterios.

D. Miguel Ángel de Castro indica que a nivel global el grupo de trabajo de training, que se reúne también la semana antes del Panel, nos pondrán al día de como está la situación lo que saben de los demás países.

En general, España no vamos mal. Hay países que han pedido un poco más de tiempo par poder implementarlo, etc. Hay algunas pequeñas dudas

que están surgiendo, sobre todo en el concepto que se tenía de escuelas de mercancías peligrosas ese concepto, ese concepto, como tal, para él, ya no existe. Podían ser consultores que ayudasen al empleador, pero lo que dice la norma es que los operadores aéreos tienen que tener un programa de formación por competencias adaptando a las funciones, que realice su personal, y ese programa tiene que estar aprobado por la autoridad. Los que no son operadores, los empleadores que no sean operadores aéreos tienen que tener también ese programa que no tiene porque ser aprobado por la autoridad. Una pregunta que ha salido en más de una ocasión es si esas escuelas si necesitan certificarse o no. El que tiene que presentar ese programa para aprobación y quien tiene que tener ese programa definido es el empleador, que puede contar con la ayuda externa que necesite.

D. Antonio Barba quiere hablar de su apreciación, en cuanto a lo relacionado con la aprobación de los programas de instrucción. En la parte 1 y en la parte cuatro de las instrucciones técnicas, dice que la obligatoriedad de los programas de instrucción recae en los operadores aéreos y los operadores postales designados. En cambio, en la página web de AESA eso no queda claro, hay una confusión enorme en el sector de carga aérea, como es el caso de los “frameworks”, de los expedidores donde la pregunta más concurrente es que si tienen o no que aprobar el programa de instrucción o no. Quiere preguntar los motivos de la definición que aparece en la página web de AESA, donde todo el mundo parece que tiene la obligación de aprobar este programa de instrucción.

D. Miguel Ángel de Castro sabía que sobre esto podía surgir alguna duda y le gustaría aclararlo en ese foro para llegar a más gente. Han recibido esas consultas, el departamento de mercancías peligrosas y las competencias lingüísticas de la Agencia emitió esta información, la entienden clara, todo aquel que no sea operador aéreo tiene que tener ese programa de formación por competencias, pero no tiene porque estar aprobado por la autoridad.

D. Antonio Barba manifiesta su acuerdo y pediría que la página web de una institución oficial como es AESA dejará estas cosas meridianamente claras, cosa que no sucede; cuando se entra en la página web y lee se entiende que todo el mundo debe tener el programa de instrucción aprobado, cuando, según las Instrucciones Técnicas de OACI, se establece claramente que la obligatoriedad recae en los operadores aéreos y en los operadores postales designados, rogaría que esto se clarificara. Si por el contrario, la política de las autoridades en España es que esos programas de instrucción los tienen que tener aprobados todo el mundo, que se diga claramente. La confusión que se genera es brutal y pediría que en la página web de AESA quedará esto meridianamente claro, porque ahora no lo está.

D. Miguel Ángel de Castro recoge la recomendación y la trasladará a la Agencia. La posición de AESA es firme y los operadores aéreos tienen que tener aprobado ese programa de formación por competencias, todos aquellos que no sean operadores aéreos tienen que disponer del programa por competencias, pero no es necesario que lo tengan aprobado, lo presenta y el

que no quiere que se lo aprueben, no está obligado a que esté aprobado. Está obligado a tenerlo y a que cumpla la normativa.

D. Antonio Barba coincide plenamente en esta apreciación, pero reitera, que por favor, quede claro esto y que no se entre en la página web de AESA y parece que todo el mundo tiene que tener la aprobación de estos programas de instrucción. Rogaría que la redacción fuera clara y sin lugar a dudas.

D. Miguel Ángel de Castro lo anota y se verá que se puede hacer.

D<sup>a</sup> Francisca Planas indica que es agente de handling de carga. Está de acuerdo con esa apreciación y recomendación, porque a un agente de handling, cuando se tienen auditorias de diferentes compañías aéreas, si en años anteriores tenían la aprobación de AESA, ahora parece que es como una obligación también tenerla, aunque se este en trámite de solicitarla, pero no existe esa obligación, pero la piden.

Quiere que le aclaren una cosa, aún reciben de alguno de sus proveedores certificados de formación durante este año, que siguen poniendo, por ejemplo, categoría 12 y están emitidos por centros de otros países europeos, como Irlanda y Reino Unido eso es aceptable si solamente, pone categoría 12 sin indica ninguna función ni si su programa está basado en competencias.

D. Miguel Ángel de Castro dice que las autoridades de Irlanda, en concreto, han pedido una extensión de la normativa anterior con la vigencia de ambas normativas la anterior y la actual. En esos casos habría que revisar si las autoridades competentes del país habrían aceptado o no.

D<sup>a</sup>. Francisca Planas comenta que se trata de una empresa española que realiza la formación de mercancías peligrosa a través de una plataforma de una empresa que es irlandesa y nos envía el certificado de esa plataforma de la empresa irlandesa. Les estamos pidiendo que indique qué tipo de formación en competencias tiene etc y nos remite a la empresa que está autorizada. Están a medio camino y no saben como defender su postura.

Según D Miguel Ángel de Castro no se está hablando de un operador aéreo, es otra figura de transporte.

D<sup>a</sup> Francisca Planas aclara que una empresa de vigilancia, concretamente, que necesita la categoría 12 para trabajar en carga.

D. Miguel Ángel de Castro dice que no es competencia de su unidad. Se tendría que hacer la consulta a la Unidad de mercancías peligrosas, competencia lingüística y TCP. Si fuese un operador irlandés y se rige bajo la normativa irlandesa es más fácil, pero alguien que tiene su CIF, en España y le aplica la normativa española en prevención de riesgos laborales, en Administración de Hacienda, etc., entiende que también le aplica está aquí, deberían tener un programa de formación por competencias. En su opinión,

piensa que tendrían que tener un programa adaptando a la formación por competencias de las necesidades de empleador.

D<sup>a</sup> Franciscas Planas entiende lo mismo, la empresa española trabaja en España, tienen que cumplir la normativa española. Ellos se aferran a que se está en la Unión Europea y hasta ahora esos certificados habían sido válidos.

Quería hacer una petición, han presentado la solicitud de aprobación de nuestro programa de formación de mercancías peligrosas. Así, por ejemplo, cuando se es un agente acreditado, AESA tiene un esqueleto donde el programa de seguridad y diferentes preguntas o esquemas para ir completando cada una de las especialidades. Cree que sería de ayuda, a los que solicitan esa aprobación, que se hiciera algo similar, es decir, un esqueleto que fuera válido para más o menos la mayoría y después las especialidades de cada uno. Sería más fácil para la persona que tiene que aprobar, todos hablarían el mismo lenguaje, porque hay veces que en la hora de aprobación algunos términos se interpretan de diferentes maneras. Si fuera algo más regulado, a lo mejor sería más fácil para todos, es una opinión personal.

D. Miguel Ángel de Castro la entiende perfectamente. El origen de este cambio a formación por competencias es precisamente que hay una infinidad de funciones y de estructuras en el transporte aéreo imposible de definir. Esto hace que sea complicadísimo definirlo en un esqueleto, como ha dicho. De hecho, las tablas de formación cubrían muchas partes de las cosas que se hacían, pero otras no. Todo este cambio de formación viene porque se detecta que hay una necesidad de formación importante, pero no en los operadores aéreos, posiblemente no en las terminales de carga, como sois vosotros. Un poco más allá, en todas las demás figuras de transporte que hay. Esta necesidad de formación, debido a que se ve que todos o la gran mayoría de los incidentes relacionados son mercancías peligrosas ocultas, etc, tiene su origen fuera de lo que es una terminal de carga y fuera de lo que es un operador aéreo. El intentar regular la formación era muy complicado porque el Anexo 18, que es el que da ámbito de aplicación a las Instrucciones Técnicas, no cubría más allá del operador y de poco más. Se determina que hay que modificar el Anexo 18 para darle un ámbito de aplicación un poco más amplio e incluir todo aquello que tenga que ver con la cadena de transporte por vía aérea.

Al plantearse ese cambio, el Panel se da cuenta que las categorías de formación que hay no van a poder cubrir ese ámbito de aplicación nuevo y que lo que habría que hacer sería abrirlo para que cada empleador determine las necesidades de formación de sus empleados. Hay una variedad tan extensa que es muy difícil acotarla o darle estructura, al poderse encontrar con una variedad infinita. En mi unidad es más fácil porque los operadores aéreos tienen más definidas sus funciones.

Editar una especie de guía, más allá del material de guía que hay, o un esqueleto, como se ha dicho, lo ve muy difícil porque terminaría limitando las posibilidades que existen.

No envidia a los operadores ni tampoco a la otra unidad de la AESA, en la cantidad de cosas que se les puede presentar con funciones totalmente diferentes unas de otras. Y no sabe si ellos han podido trabajar un material guía para la aprobación que les pueda permitir trabajar de forma más fácil, al ser la casuística tan grande.

D<sup>a</sup> Francisca Planas no lo ve nada fácil, era simplemente por si había alguna posibilidad para facilitarnos a todos el camino, tanto al que aprueba como al que presenta la solicitud.

D. Antonio Barba coincide con las palabras de D. Miguel Ángel de Castro. Quiere hacer una reflexión, nos encontramos que la aprobación de los programas de instrucción en CBT, resulta que se va a los últimos eslabones de la cadena que son los operadores; que empiezan por la función 3, cuando aceptan mercancías peligrosas, en los operadores las líneas aéreas y posteriormente se concentran los esfuerzos en el transportista, hasta aquí le parece bien, pero qué es lo que sucede con el mundo del expedidor, lo ha echado de menos por la escasez, salvo en las guías, que tiene IATA publicadas. Cuando se plantean otras funciones, como es la del expedidor, que todos coinciden que sobre él recae la mayor parte de la responsabilidad y la seguridad en el transporte aéreo, independientemente que haya una aceptación, que todos sabemos que únicamente se ve la punta del iceberg, que no haya unas directrices claras de cuáles son los requisitos mínimos de formación en cuanto a identificación de necesidades, etc., la verdad es que tenemos una laguna en la seguridad que es muy fuerte. Se están viendo en el mercado ofertas formativas desde 1 hora de duración pasando por 7 horas de duración. Lo mismo está pasando en cuanto se dirige a la formación de los expedidores. Echa de menos, como hace IATA en su guía CBT, donde se recomienda al menos una duración de la formación, entonces nos encontramos con un mundo donde en el expedidor recae la responsabilidad y hay pocas cosas definidas en el marco legal es difícil entendible para una empresa que es pequeña o mediana, donde si les pides un programa de instrucción no saben que es.

Lo que ha querido es presentar esta realidad y cuales son las consideraciones a las que se puedan llegar.

D. Miguel Ángel de Castro está de acuerdo con la última intervención en muchas cosas. Siempre dice, para él, el transporte de mercancías peligrosas es un acto de fe, desde el punto de vista del operador aéreo, al no poder abrir un bulto o sacar la mercancía, que han dicho que es, hay que fiarse de lo que ha dicho el expedidor y de sus criterios de clasificación. También está de acuerdo en que un 90% de las responsabilidades del transporte mercancías peligrosas recae sobre el expedidor y que esa parte de la formación es una de las grandes desconocidas y este cambio normativo va

en la dirección de poder establecer mejor la formación de expedidores y de todos los que integran la cadena de transporte.

No da tanta importancia sin embargo a las horas de formación, si no a la calidad de la formación.

Cuando se produzca el cambio del Anexo 18 y haya que exigir formación a todos los involucrados en la cadena de transporte, cree que van a tener mucho trabajo los que se ocupan de la formación y para las administraciones de los países para ver como se controla. Habrá que determinar quién lo hace y sobre que institución recae y como se hace, por ahora estamos en el inicio. El quiz de la cuestión es cumplir la norma y dar una buena formación, habría que encontrar un equilibrio. Anima a que se adapte la formación a las necesidades reales que hay.

D. Javier Marí pregunta que países han solicitado extensiones del modelo anterior, les interesa tener esa información por las auditorias y así poder respetar los plazos correspondientes.

D. Miguel Ángel de Castro entiende que puede ser una información muy útil, pero no se ha publicado, cada autoridad nacional ha hecho lo que han creído oportuno. Saben que Irlanda y Holanda lo han hecho, pero de poco más tienen información. No existe una lista de países ni del tiempo.

D. Javier Marí dice que ha tenido imput de que en Sudamérica había algunos operadores que estaban pidiendo a sus estados que precisamente también lo solicitan.

D Miguel Ángel de Castro dice que el grupo de trabajo de formación, va a presentar al Panel las dificultades que se han ido encontrando en otros países, la evolución de este cambio. Cuando tenga ese feedback del grupo de training, se podrá dar un poco más de luz, a ver quién ha tenido más problemas y ver cómo está situación.

D. Javier Marí comenta por lo que conoce de las reuniones europeas tenían muchos delegados en escuelas de formación. Los propios delegados tienen dificultades en identificar los perfiles exactos y la gran magnitud del trabajo. No sabe si los compañeros que tienen escuelas de formación pueden compartir la experiencia con la que se están presentando las empresas y lo que ha comentado, si la diversidad es muy grande precisamente porque se amplía el abanico a eso que, recordemos que OACI tuvo problemas. De hecho, hubo consultas con abogacía para ver hasta donde se podría llegar a exigir la formación y todavía ahora viene el feedback del resultado de esa ampliación que se ha hecho de abanico.

Para D. Miguel Ángel de Castro esta ampliación culminará cuando se modifique el Anexo 18, que tampoco va a ser pronto, que va a llevar varios años, de hecho, cree que son seis años desde que se planteó la situación hasta ahora. Lo que se ha hecho es adelantar todo lo relativo al formación por competencias porque se sabía que se iba a cambiar. Cuando el Anexo 18



esté modificado no será necesario consultar a la abogacía porque estará en las Instrucciones Técnicas y será de obligado cumplimiento, y todo lo relativo a la formación por competencias ya estará hecho.

D<sup>a</sup> Silvia García quiere agradecer a todos su asistencia e informa que la próxima reunión a que se les convocará será para la del Libro Naranja que se celebrará a finales de junio.

Sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión. La Presidenta levanta la sesión a las 11:20 horas, del día cinco de mayo de dos mil veinte tres.

Madrid, 5 de mayo de 2023.

Silvia García Wolfrum

M<sup>a</sup> 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