



ACTA DE LA REUNIÓN DE 10 DE OCTUBRE DE 2016  
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS  
PELIGROSAS POR VÍA AEREA

Presidente:

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

Asisten:

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

D. Vicente Ramos Muñoz, de AENA

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

D<sup>a</sup> Victoria Aceña, del Consejo de Seguridad Nuclear

D. Miguel Ángel de Castro Quiroga, de SENASA.

D. Pedro Garrido Roca, Seguridad Aeroportuaria.

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

D. Alberto Cuesta Rodríguez, IBERIA

D<sup>a</sup> Victoria Millán Casal, de Air Nostrum

D. Miguel Ángel Coello Canales, TOP FREIGHT SOLUTIONS

D<sup>a</sup> Isabel Linares, TOP FREIGHT SOLUTIONS.

D. Ángel Sancho Lorenzo, de ALTIUS, S.A.

En Madrid, a las 10:00 horas del día 10 de Octubre de 2016, en el Sala de Proyecciones (Edificio A, 1<sup>a</sup> Planta) del Ministerio de Fomento, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, bajo la presidencia de D<sup>a</sup> Silvia García Wolfrum, con la asistencia de las personas que se relacionan al margen.

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

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

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

Leída el Acta de la reunión anterior de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea celebrada el día 15 de Octubre de 2015 y preguntando a los asistentes si tienen alguna objeción a la misma y, no habiéndose hecho objeciones por parte de los asistentes, queda aprobada el acta.

**Punto 3.- Estudio de la documentación del Panel de Transporte de Mercancías Peligrosas que se celebrará en Montreal del 17 al 21 de octubre de 2016.**

D<sup>a</sup> Silvia García informa que se va a celebrar la próximamente en Montreal, es una reunión oficial del Panel de Expertos de transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, a la que asistirá Miguel Ángel de Castro de SENASA. En esta reunión se van a estudiar los documentos que hasta ahora se han publicado.



D. Javier Marí Sampol, de AIR EUROPA.

Secretaria:

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

DOCUMENTO WP/4. Presentada por la Industria Europea de Industria Química. Proponen que los medicamentos ya embalados para su consumo por particulares estén exentos de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea, en adelante Instrucciones Técnicas, igual que están exentos para el transporte terrestre europeo el RID, ADN y ADR. Son productos de clase 3, 4.1., 6.1 y 9. El único comentario que tiene es que dicen que aproximadamente su capacidad va de 2 a 20 ml, piensa que normalmente el volumen que tienen los medicamentos embalados es bastante superior al mencionado. Aunque son medicamentos, pueden ser sustancias infecciosas etc.

D. Miguel Ángel de Castro dice que no entiende porque incluyen los estratos aromáticos líquidos con los medicamentos y además hacen alusión a los otros medios de transporte ya que precisamente son mucho más peligrosos en un avión porque no ventila, piensa que se tienen que excluir de este papel.

D<sup>a</sup> Silvia García entiende que la lógica que se ha utilizado es consultar el ADR y el RID y los números ONU asignados esta disposición especial y han cogido los mismos números sin más. Pero efectivamente el transporte aéreo es distinto y no tiene que ser lo mismo que el transporte terrestre, pudiendo ser una duda más que razonable. CEFIC, que es la industria europea para productos químicos, cuanto más similar tengan ellos todo para los distintos modos de transporte mejor. Si se piensa que puede haber algún peligro se puede plantear eliminarlo.

D. Antonio Barba quiere apuntar que productos farmacéuticos pueden ser transportados actualmente bajo el ID8000. Pero según se ha comentado algunas clases de riesgo que no están incluidos dentro de esta posibilidad. El ID8000 son los artículos de consumo que ofrecen una solución desde el punto de vista no excesivamente complicado si son medicamentos para su venta al detalle y desde luego significarían el notificar que ahí van mercancías peligrosas, independientemente de que sean medicamentos o no, cree que está vía, el ID 8000, aunque no para todas las clases de riesgo que se han mencionado, piensa que tiene la suficiente flexibilidad como para dar una cobertura bastante razonable en cuanto a las exigencias legales para estos productos farmacéuticos.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que lo mínimo que habría que exigirse sería lo mismo que se exige para el ID8000, y en el caso de hacer una disposición especial específica habría que incluir los requisitos parecidos a los de ID8000.

D. Antonio Barba está de acuerdo.

DOCUMENTO WP/5. Presentado por Francia. Indica que quieren permitir el transporte en helicóptero no solamente explosivo de control de avalanchas sino una mezcla de hidrógeno y oxígeno que sirva para lo mismo. Es una especie de campana en la que llevan los gases y entiende que cuando estén cerca los harán explotar.



D. Miguel de Castro dice que limitaría esto como se hace con los vuelos ambulancia, es decir, que se pueda transportar, pero no dejar abierto el transporte para tantas veces como se quiera y en las distancias que quieras sino para el vuelo en que van a dar servicio y como mucho vuelo inmediatamente anterior y posterior. Quiere decir que si esto se fabrica en una ciudad no pueda recorrer medio mundo hasta donde vaya a dar servicio colgado de una eslinga; que se transporte por otros medios.

Dª Silvia García dice que parece razonable pero que eso mismo habría que extenderlo a todo el punto porque tal y como está formulado el 1.1.5.c. es para dejar caer en conexión con actividades de control de avalanchas, pero cuando habla de dejar caer durante ciertas actividades no se refiere a que se vayan a dejar caer en ese momento sino que estén destinadas a que se vayan a dejar caer y esto también se tendría que decir para el resto del punto.

D. Alberto Cuesta dice que hoy en día lo que se hace es que desde el helicóptero se tira un barreno, explota cae la avalancha se declara la zona segura para los esquiadores y ahora se dice que en vez de tirar un barreno, se quiere utilizar este medio que es más limpio y más seguro, pero esto es desde la base de la estación de esquí hasta el pico. Es una operación puntual y diría que habitual en los Alpes, por ejemplo. No es para transportarlo a grandes distancias.

Dª Silvia García dice que habría que ver la formulación específica de todo el punto porque el extracto que viene en el documento y que pone donde no se aplican las excepciones y más abajo dice que en el punto 1.1.5.4 las mercancías peligrosas transportadas en virtud del 1.1.5.1.a,b,c y d pueden transportarse en un vuelo realizado por la misma aeronave antes y después realizados en un vuelo con los fines mencionados cuando no es posible cargar o descargar la mercancía inmediatamente antes o después del vuelo siempre en las condiciones siguientes y las enumera, en principio con lo que viene en el 1.1.5.4 ya está cubierto lo que ha dicho. Solamente se autoriza a que vaya colgado de la eslinga inmediatamente antes o después del vuelo, cree que son las condiciones a que él se refería. Le parece muy razonable lo que comentaba pero cree que ya está previsto.

DOCUMENTO WP/7. Presentado por IATA. Se refiere a la Instrucción de embalaje Y963, quieren quitar la necesidad de llevar la flecha de orientación en caso de ser artículos de consumo ID8000, poniendo las mismas exenciones que las que ya están vigentes en las disposiciones de carácter generales. Copian y pegan el texto que ya está ahora en 4.4.1.13.1; pero hay una frase adicional que dice que cada embalaje no debe de contener más de 500 ml., no sabe si sería razonable incorporarlo.

D. Antonio Barba dice que lo que quiere decir es que en el caso de los ID8000, que son los artículos de consumo que vayan en embalaje interiores y sean líquidos, el volumen máximo de uno de los embalajes interiores no pueden superar los 500 ml. La exención de poner las flechas de orientación tienen unas implicaciones enormes en la configuración de estos bultos, dado que la flecha de orientación nos obligaría a que los cierres de los envases interiores que contiene el líquido tienen que ir en posición vertical y luego cuando cierras el bulto tienes que hacer el handling del bulto respetando las flechas de orientación. Si se quitan estas flechas lo que significa es que los envases interiores que contienen líquidos no tendrían obligación expresa de colocar los cierres hacia arriba, facilitando la manipulación.

Dª Silvia García dice que ellos lo que dicen que en las disposiciones general vigentes en el caso general ya tienes una exención de tener que colocar las flechas de orientación, lo que hacen es copiar y pegan el mismo texto, pero no copian la frase que dice no debe de contener más de 500 ml. Pregunta si esa frase es innecesaria y de todas las maneras los ID8000 no pueden llevar más de 500 ml en su interior.



D. Antonio Barba contesta que si que la instrucción de embalaje Y963 limita que los envases interiores con líquidos no pueda superar los 500 ml, es una prohibición expresa a la instrucción de embalaje, ya actualmente recogida.

DOCUMENTO WP/9. Presentado por Holanda. En Holanda ha habido un incidente con el transporte de material radiactivo, y a raíz del incidente han estado revisando cuestiones sobre el transporte de este material y han visto cosas que no les encajaban. Hay unas instrucciones relativas al uso exclusivo que por lo visto no se transmiten y de hecho consta que su uso exclusivo esta solo en el papel. Preguntan si hay que hacer algo o no.

D<sup>a</sup> Victoria Aceña dice que hay un error de base. Por ese incidente se han planteado una serie de cosas aquí, se habla del uso exclusivo, que es una manera de transportar en el transporte de material radiactivo, define lo que es el uso de un vehículo, donde todo el material va bajo las instrucciones del expedidor y/o el destinatario, es la clave del uso exclusivo, porque se supone que el material que se transporta tiene algunas condiciones especiales con las que hay que tener más precaución. La reglamentación define en que caso los materiales tienen que ir bajo uso exclusivo. Uno de los casos que define es cuando el índice de transporte del material es superior a diez o la intensidad de radiación en superficie es superior a dos, eso aparece en la categorización de bultos, sobreembalajes o contenedores, es decir, cuando es superior a eso la categoría es tres amarilla y tiene que ir bajo uso exclusivo. En esas condiciones, bajo las instrucciones del expedidor y el vehículo con los bultos y el cargamento únicamente de ese expedidor, que en esta condición han metido una cosa diciendo que además tienen que ir bajo arreglo especial. Piensa que es un error y en la misma propuesta dicen lo que es un arreglo especial, un contenedor lo que es el uso exclusivo, como lo define todo la reglamentación en ningún caso desde la base, que es el reglamento del OIEA ni siquiera en el Libro Naranja ni en el ADR aparece esa condición. En ese caso de ese índice de transporte y esa tasa de dosis tengan que ir bajo un arreglo especial, eso ya es error de concepto, no sabe cuándo se ha incluido esto en las Instrucciones Técnicas y lo compara con otras situaciones donde ni siquiera tiene que ir con arreglo especial. El arreglo especial es una autorización que se da para el transporte de material radioactivo cuando no se cumple algún requisito de la reglamentación, hay que autorizarlo y tiene que demostrar que la seguridad es la misma que si se cumpliera, aquí no tiene razón de ser. Otra cosa es que quieran decir instrucciones especiales y han puesto como "special arrangement", si fuera eso también está contemplado en otro párrafo del ADR, que es la parte 5 el 4.1.5.7.2., donde el expedidor vaya en uso exclusivo siempre tiene que aportar al transportista junto a la carta de porte una declaración donde va incluido cualquier instrucción especial que haya que darse respecto a la carga, la estiba o lo que sea con lo cual esto es un error. Nunca se requiere de una autorización especial porque tengan que ir en uso exclusivo. Hay algo que hay que corregir y luego aparte de que estas cuestiones deben de discutirse primero en la OIEA, casi todas las propuestas que se han hecho deberían de discutirse primero en el seno de la OIEA. Lo que proponen aquí es un grupo de discusión; es que no hay ningún error, el error lo tienen ellos que no se necesitan instrucciones especiales, las instrucciones que dé el expedidor si es que se necesitan en cualquier caso pero no tienen nada que ver con el uso exclusivo

D<sup>a</sup> Silvia García dice que con respecto a esta propuesta exclusivamente el uso exclusivo y el arreglo especial no tendrían por qué estar ligados pero sin embargo en las Instrucciones Técnicas aparecen ligados.

D<sup>a</sup> Victoria Aceña dice que aparecen ligados en uno de los casos de uso exclusivo, que es la categorización que ha mencionado cuando dice que si el índice de transporte es superior a 10, es como si categoriza los puntos los bultos para poner la categoría ahí han puesto unas estrellitas y han indicado en este caso tiene que ir bajo uso exclusivo y arreglo especial y debe de ir únicamente bajo uso exclusivo. Y lo comparan con otros casos y dice que tuvieron una incidencia de un contenedor grande y no llevaba arreglo especial y no sabían que hacer, y no tenían por qué llevarlo.



D<sup>a</sup> Silvia García dice que en este momento si tienen porque llevarlo porque las llevarlas por la normativa vigente.

D<sup>a</sup> Victoria Aceña dice que no es por esto tienen que llevar siempre una declaración del expedidor.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que lo que entiende es que por las circunstancias, en su momento, pensaron los que metieron este texto decidieron que para el transporte por uso exclusivo en avión se iban a pedir unos requisitos adicionales que cuando fuera en uso exclusivo necesariamente habría que hacer arreglo especial

D<sup>a</sup> Victoria Aceña dice que no puede ser porque no puede llamarse arreglo especial porque es una autorización y no existe en la reglamentación del transporte de material radioactivo, el arreglo especial es para otra cosa. Cree que hay un error de base.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que seguramente lo haya, en este momento en las Instrucciones Técnicas hay unas disposiciones que habla del arreglo especial.

D<sup>a</sup> Victoria Aceña explica que es una autorización, una aprobación de la autoridad competente para algunos envíos que no cumplen o satisfacen unos requisitos de la reglamentación en general, eso es para todos los reglamentos.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que estos arreglos especiales también existen para otros modos de transporte.

D<sup>a</sup> Victoria Aceña dice que puede ser pero no lo sabe con certeza, para el transporte de material radioactivo si existe.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que existe para los otros modos de transporte, lo que pasa que para los otros modos de transporte no va ligado.

D<sup>a</sup> Victoria Aceña dice que si va a otros modos de transportes, por supuesto para todos porque su origen es la base de la reglamentación que es el reglamento de la OIEA.

D<sup>a</sup> Silvia García piensa que no hay un error hay una diferencia entre el modo de transporte aéreo y los demás modos de transportes el modo de transporte aéreo, por alguna razón se ha pensado que es necesario transportar en exclusivo.

D<sup>a</sup> Victoria Aceña dice que no puede ir bajo arreglo especial porque ya está definido lo que es, es para cuando no se cumple algún requisito de la reglamentación y aquí se cumple todo el que vaya en uso exclusivo no quiere decir que no se cumpla la reglamentación, se cumple porque cumple esa condición y tiene que ir bajo uso exclusivo

D<sup>a</sup> Silvia García dice que lo que tendría que decir aparte de uso exclusivo es que se quiere una autorización específica.

D<sup>a</sup> Victoria Aceña pregunta que quién autoriza eso.

D<sup>a</sup> Silvia García contesta que no lo sabe. No entiende porque tiene que llevar una autorización específica si va cumpliendo la reglamentación. El uso exclusivo es porque puede tener un poco más de dosis, por lo que sea pero no tiene porque llevar una autorización que a lo mejor han querido decir instrucciones especiales.

D<sup>a</sup> Victoria Aceña dice que eso no está contemplado para el transporte de material radioactivo, porque este no es un caso de incumplimiento de nada. Lo único que quiere decir es que tendría que



ir etiquetado tres amarillo que tiene un número limitado de dosis que lo único que tiene que hacer es que vaya en uso exclusivo , es decir, que se vaya en un vehículo utilizado por un único expedidor y bajo sus instrucciones. Pero en esas condiciones no incumple nada no tiene porqué llevar ninguna autorización especial. Piensa que eso es un error de concepto.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que es un error de concepto que ya está reflejado en las Instrucciones Técnicas, ese es el problema.

D<sup>a</sup> Victoria Aceña dice que no sabe desde cuando se arrastra esto, en el 2010 ya estaba y no sabe en que momento aparecido. Del Libro Naranja no viene estaba en el reglamento y no lo tiene ni el ADR ni el RID.

D<sup>a</sup> Silvia García pregunta si ha hablado de este tema con los expertos en este tema de otros países.

D<sup>a</sup> Victoria Aceña dice que eso lo va a hablar su jefe porque cuando han detectado eso, este tema se va a tratar. Las instrucciones siempre las tienen que dar, si son necesarias, el expedidor por otro párrafo eso ya estaría contemplado si a lo que se refiere son a instrucciones, si necesita instrucciones especiales las darían.

D<sup>a</sup> Silvia García pregunta si le podía repetir el párrafo del ADR.

D<sup>a</sup> Victoria Aceña dice que en las Instrucciones son en la parte 5 cuando se habla de documentación de transporte 4.1.5.7.2, que es la declaración de expedidor, igual que pasa en el ADR junto a la carta de porte el expedidor tiene que aportar una declaración donde tiene una serie de cosas si necesita unas instrucciones especiales para la carga, descarga, estiba las tiene que aportar, las disposiciones especiales de emergencia, están en la declaración. Hay una serie de cuestiones, la ruta si es necesario que si son necesarias ahí están contemplados en ese párrafo, las tiene que aportar en el caso de que fueran necesario.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que ese mismo párrafo es aplicable para transporte por vía aérea.

DOCUMENTO WP/10. Presentado por la OIEA. Esta propuesta también es fruto del mismo incidente anterior, se plantean varias propuestas sobre contenedores de carga de material radiactivo su uso como embalaje etc .

D<sup>a</sup> Victoria Aceña dice que con estos contenedores freight, los contenedores grandes sobreembalajes pueden hacer la función de bulto como son los bultos industriales tipo 2, o pueden hacer la función de un medio de acarreo única y exclusivamente de transportar bultos para facilitar el transporte, ahí no hace la función de bulto, es un medio nada más. Se plantea una serie de cuestiones en relación a eso, por ejemplo una puede ser que cuando se utiliza como bulto hay una tabla que es la 5.1 que se le aplica y es una tabla que donde aparecen unos factores multiplicativos para cuando se está midiendo los índices de transporte en el contenedor para hacer el etiquetado y preguntan si hay que utilizar esa tabla, eso ya se ha discutido en el seno de la OIEA, pero en el CSN no están de acuerdo. En el OIEA han dicho que no que si es un bulto se mide como se mide un bulto, es decir se mide todo alrededor y se coge el valor más conservador y de ahí se define el índice de transporte, que eso no quiere decir que estén de acuerdo es muy grande y de ahí aparecen esos valores de multiplicación a la hora de calcular el índice de transporte pero se ha decidido en el OIEA que no, si es un bulto sería un bulto y se etiqueta como un bulto. Además de todo eso en el aéreo eso no es normal que vaya un contenedor de estos como bulto, es más bien para el marítimo, para un trailer, es raro que esto haga de bulto. La primera cuestión era con respecto al etiquetado si había que utilizar esa tabla y no están de acuerdo.



La cuestión 2 era que en el caso de que los contenedores se utilicen como bulto los requisitos para bultos serían suficientes, pues si claro si un contenedor hace como bulto las etiquetas tendrían que ser de bulto y las tendrían que hacer ampliadas como pasa con los grandes contenedores que van por carretera en trailer porque en algún momento tiene que aparecer el radionucleido es decir la información de bulto y el etiquetado como contenedor solo lleva la etiqueta amarilla, entonces tiene que ir como bulto y ampliada no sabe cómo sería un gran contenedor para un avión.

La tercera cuestión que plantean es que en el caso que el tercer contenedor utilizados como bulto, dice el índice de transportes estaría limitado a diez para ir no bajo uso exclusivo, contesta que si. Ocurre una cosa si va como bulto el índice de transporte si se supera diez pues tendría que ir bajo uso exclusivo, pero arreglo especial, y como ya ha dicho antes eso es un error. Si fuera contenedor y van más bultos puede llegar a cincuenta, para ir a uso exclusivo tendría que ser superior a cincuenta y dice que si porque el contenedor cuando hace de instrumento de acarreo no es un bulto, en él puede ir hasta cinco es decir si por ejemplo van bultos con índice de transporte hasta 10 pueden ir los cinco porque en el transporte de material radiactivo la seguridad está en el bulto y aquí el contenedor es un medio de acarreo.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que por tanto si es bulto es bulto para todo.

DOCUMENTO WP/11. Presentado por Rusia. Relacionado la proposición de un cambio de la definición de aprobación de relación de transporte de material radiactivo.

D<sup>a</sup> Silvia Garcia no cree que aporte mucho.

D<sup>a</sup> Victoria Aceña dice que si fuera necesario, que no consideran que lo sea, un cambio en la definición de aprobación, tanto unilateral como multilateral para el transporte de material radioactivo, si fuera necesario tendría que verse en el OIEA. Estas definiciones nunca han planteado problemas, lo que pasa que lo está comparando en definiciones viene una definición de autorización y en un punto habla de si hay excepciones y aquí te dicen que por qué no aparecen excepciones. Las excepciones para las autorizaciones ya vienen en la reglamentación en distintos sitios cuando se necesita autorización, cuando no, nunca ha planteado problemas y en cualquier caso si hubiera que revisarlas tendría que hacerse en Viena y no en grupo de discusión en el aéreo.

DOCUMENTO WP/12. Está relacionada con el transporte de explosivos. Lo que piden es una excepción para el marcado de paquetes que van en un sobreembalaje, basándose en que los explosivos se fabrican en áreas remotas y que quieren meterlos los explosivos sin marcar los bultos y meterlos en un embalaje único.

Los responsables de explosivos del Ministerio de Industria, Energía y Turismo dicen que no, que nuestro Reglamento de Explosivos es mucho más exigente que lo que plantea el documento y que cada bulto debe de ir marcado y que no se puede prever cuando se va a abrir un sobreembalaje y que no están dispuesto a que haya un solo bulto sin marcar de explosivos en el transporte aéreo. Los fabricantes de explosivos también se han puesto en contacto con nosotros diciendo que tampoco están a favor de esta propuesta.

DOCUMENTO WP/13. Propuesto por IATA. Quieren incluir la figura de los freight forwarders y los agentes de carga en el suelo, en el Anexo XVIII y claramente asignarles tareas y obligaciones en las Instrucciones Técnicas. Alega que esto es un tema histórico cuando las compañías aéreas hacían de todo pero que ahora ya no es así y hay otras figuras que también entran en juego, han entrado en los paneles de la OACI y hay que empezar a considerarles. No es una propuesta concreta, es una reflexión para ver qué hacemos con este tema.

Para D. Alberto Cuesta le parece necesario que se normalicen estas dos figuras dentro de OACI.



D. Antonio Barba opina lo mismo, dentro de la carga aérea el papel de los freight forwarders es prioritario al encargarse de muchas funciones el hecho de que estén contemplado con responsabilidades específicas hay que celebrarlo al ser un intermediario fundamental.

DOCUMENTO WP/19. Está relacionada con la cobertura de las marcas. Le parece un tema bastante importante. Plantean que tienen la duda de que si hay algún sitio donde se diga que hay que quitar todas las marcas de mercancías peligrosas si lo que se va a llevar no son mercancías peligrosas.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que no lo han encontrado, no lo ha encontrado en el Libro Naranja, sí en el ADR pero exclusivamente para vehículos, no para bultos.

El problema que hay de base es un problema de competencias, porque hasta qué punto se es competente para decir como tienen que llevar las mercancías los que no llevan mercancías peligrosas, porque todo lo que nosotros hacemos está relacionado con la normativa de transporte mercancías peligrosas que tiene una aplicabilidad para el transporte de estas mercancías, no tenemos poder para regular otros transportes. Piensa que merece la pena discutir este tema en el Libro Naranja, piensa que es interesante que en el Panel se discuta pero no incorporar al texto todavía porque sería hacerlo mejor de una manera armonizada.

D. Miguel Ángel de Castro quiere contar una experiencia anecdótica, en una inspección encontraron una caja en un almacén que ponía overpack, entonces pregunto qué como garantizaban que no había mercancías peligrosas dentro, y le dijeron que no era necesario; para él si lo es porque si él ve overpack según las Instrucciones Técnicas que está sustituyendo todo lo que está dentro, al marcado de la caja etc y a él le indica que hay mercancía peligrosa dentro o pudiera haberla. El operador, en ese caso, del almacén le dijo que no era necesario que overpack se puede escribir en muchas cosas fuera del contexto de las mercancías peligrosas. Él levanto esa discrepancia amparándose en la obligación de que en cualquier cosa que sea sospechosa de contener mercancía peligrosa tienen que indagar algo más preguntando al expedidor o al transportista, igual que es así puede pasar con una etiqueta o una marca.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que la lógica lleva a pedir que se eliminen las marcas que salvo que se inspecciones mercancías peligrosas, pero eso debería de estar fundada y apoyada en el texto y nos falta el texto.

D. Antonio Barba quiere hacer un par de comentarios. En la reglamentación de IATA de GR cree recordar que en 7.2.6., se dice que aquellos bultos que no contengan mercancías peligrosas se prohíbe que aparezcan marcas y etiquetas relativas al transporte de mercancías peligrosas, es un comentario pero no está seguro.

También comenta que esto va muy ligado al CLP, al GHS de Naciones Unidas, desde el punto de vista que evidentemente una redacción en este sentido no solamente abarcaría las etiquetas y marcas del transporte, habría que tener en cuenta también todos los pictogramas y las frases h de las etiquetas que figuran en el CLP que sea el GHS en Europa, en el artículo 33 en el CLP que le parece que hay una prohibición expresa de que en los embalajes figuren los pictogramas de riesgo químico del CLP. Le parece una propuesta muy importante que los ponga expresamente.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que está con él pero con el CLP se está en las mismas, no regula para el transporte de mercancías peligrosas. D. Antonio Barba dice que claramente no lo regula, lo que pasa que el Apéndice B de la reglamentación IATA del GR encamina a que en una aceptación de mercancías peligrosas o de mercancías en general se tenga en cuenta todos los pictogramas de riesgo químico puede haber una ligazón, pero es cierto que el CLP no regula el transporte.



DOCUMENTO WP/20. Presentado por Australia. Lo que proponen es segregar las baterías de litio de la clase 3. No saben si proponer segregar las baterías de litio de la clase 3 ó segregar las de litio de la sección 1 de litio de la clase 3. Entonces no hay ninguna justificación numérica de ningún tipo ni una justificación cualitativa de esta circunstancia y a esto tendría dos comentarios, el primero de momento lo que se hace muchas veces es segregar por la etiqueta si se segrega por la etiqueta sería mucho más claro que si se segrega de otra manera, lo mismo habría que tenerlo en consideración si se aprueba algo. También hay varias propuestas encaminadas a mejorar la seguridad en el transporte de las baterías de litio, pero hay un tema en trabajo en OACI y que habría que averiguar antes de tomar decisiones como anda, que son unas instrucciones de embalaje, una norma para los embalajes que puedan contener baterías de litio, conteniendo los riesgos que están ahí, según los propios cálculos de OACI la norma debería de estar lista más o menos sobre estas fechas, cree que falta más un año hasta que haya que terminar la siguiente edición de las Instrucciones Técnicas; igual merecería la pena antes de tomar decisiones, en este sentido, esperar a ver si hay una solución más definitiva o algo que se pueda exigir de forma más exigente se podría exigir un embalaje y resolvería gran parte de estos problemas, lo cual no quita que se pueda segregar de la clase 3.

D. Miguel Ángel de Castro dice que solo ve un problema y es que siempre hacen referencia a vayan cargados en un mismo ULD, pero no todos los aviones cargueros llevan ULD, hay algunos que llevan carga a granel, entonces deberían incluir o tener en cuenta esto y poner unas distancias mínimas.

Dª Silvia García dice que de todas las maneras esto no tiene un propuesta de texto, es una propuesta de discusión y este tipo de comentarios se pueden tener en cuenta. Igual que hacer la referencia a la etiqueta 9a también significaría hacer muchas más cosas y lo haría más homogéneo con respecto a otras disposiciones, antes de eso se debería de tomar la decisión de segregarlo no sabe si merecerá la pena esperar a tomarla.

DOCUMENTO WP/22. Presentado por Brasil. Está relacionado con las mercancías peligrosas transportadas por los operadores. Analizan el caso de las mercancías peligrosas que les está permitido transportar al operador y lo que indican es en el 2.2.1. se autoriza que el operador transporte bastantes mercancías peligrosas y sin embargo al 2.2.2. al 2.2.4 se autoriza que el estado del operador autorice un poco de todo sin contar con los demás estados, ni el de destino ni nada más y que les parece excesivo las exenciones que se pueden llegar a conceder bajo ese punto. Se imagina que esto a los operadores les vendrá mal esta limitación. Lo que plantean es una propuesta de discutir este punto ver si realmente los permisos que se dan pueden parecer muchos. Pide la opinión de los operadores.

D. Alberto Cuesta dice que nunca han necesitado pedir nunca ninguna ampliación.

Dª Victoria Cuesta dice que de todos modos igual que un país puede dar una ampliación a un operador otro país puede decir todos los operadores que vengan a mi país no les permito, entonces tampoco tiene sentido la petición que hacen.

Dª Silvia García dice que tal y como está formulado es el país del estado de operador el que autoriza. Dª Victoria Millán dice que si pero que cualquier estado puede poner restricciones a lo que entra a su país y puede pedir condiciones adicionales y pueden pedir normas exclusivas en su país con lo cual lo pueden pedir en su país, en cualquier caso nunca se ha tenido problemas con esto.

DOCUMENTO WP/25. Presentado por Italia. Está relacionado con la etiqueta de solo carga en avión y dicen que no caben todas en el mismo lado, al ser el panel pequeño y entonces o que permitan ponerlo en otra cara del embalaje o permitan hacer la etiqueta más pequeña.



D<sup>a</sup> Silvia García dice que en otros modos de transporte se permiten hacer las etiquetas más pequeñas, pero todas las etiquetas. Lo que ve que no tiene mucho sentido es permitir que hagan más pequeña la de carga en avión, piensa que sería más razonable permitir que todas las etiquetas sean más pequeñas y si no se permiten reducir su tamaño deben dejar que se puedan poner en otra cara.

D. Miguel Ángel de Castro ve más correcto que se hagan todas más pequeñas y que vayan en la misma cara, en caso contrario puedes ver unas de las caras del bulto y no la otra y no darte cuenta de una carga de avión.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que pues entonces en el Libro Naranja está escrito el texto de permitir hacer todas las etiquetas más pequeñas, lo razonable es el cortar y pegar a ese texto de ahí y se permite hacer todas las etiquetas más pequeñas, pero no solamente la del transporte por carga aérea, que está etiqueta valga menos que las demás es igual de importante que las otras. Entonces si se permite hacer la etiqueta más pequeña todas por igual y en caso contrario tendrán que caber en la cara de al lado.

En este momento lo que hay incluido en las Instrucciones Técnicas es que puede reducir el tamaño exclusivamente de las flechas de orientación y el la etiqueta de sustancias infecciosas, pero las sustancias infecciosas no son menos importantes que las demás, existirá la necesidad de mandarlas en embalajes más pequeños, pero si tienes la necesidad de mandar otra cosa en embalaje más pequeño es igual de importante que las demás. Piensa que habría que moverse por la línea de hacerlo todo homogéneo para todos los casos

DOCUMENTO WP/26. Esta propuesta es incluir una definición del expedidor. En las Instrucciones Técnicas se pueden ver las definiciones del destinatario, el explotador, el operador postal designado, el piloto al mando y el transitario. En el Libro Naranja hay una definición de expedidor, en castellano, pero que en inglés se traduce por consignador, que no es shipper, es la figura equivalente, entiende, en español la definición del Libro Naranja es cualquier persona, organización u organismo oficial que presenta una remesa para su transporte, en el ADR hay una definición que está basada en esa misma pero quitando la parte de organismo oficial, que se incluye en el Libro Naranja y luego añade que si la operación de transporte se lleva a cabo con contrato para transporte entonces el expedidor es el expedidor según el contrato de transporte, que también parece razonable. Piensa que sería bueno apoyarse en lo que ya hay antes de una cosa nueva, porque la definición de que ha incorporado el documento, lo que dice básicamente es que el expedidor es el que cumple las obligaciones del expedidor, eso se presupone, estas cosas son muy difíciles de definir pero en ninguna de las otras definiciones, ni en las Instrucciones Técnicas ni en el Libro Naranja, se hace referencia directa a la parte de obligaciones ni en el Capítulo 5 ni nada. La definición de facto es una referencia a la que viene al principio del todo y que valió de todo el resto y cuando se llega al Capítulo 5 sabes que se refiere a este señor que ya se ha definido, pero el recogerlo directamente sería una anomalía con respecto a las Instrucciones Técnica para el transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea y con respecto a los demás reglamentos habría que buscar otro texto, pero lo ve difícil

D. Miguel Ángel de Castro dice que está de acuerdo con lo que ha dicho, el documento parece muy sencillo, porque es cierto que se necesita regular esta definición pero luego es bastante más complicado de lo que parece, sobre todo porque en la definición que se incluye hace alusión a las responsabilidades del expedidor pero se olvida las dos más importantes que son la clasificación y la identificación, cree que hay un poco de confusión entre el expedidor real, que es el que clasifica, identifica, embala y etiqueta etc la mercancías peligrosa y el expedidor que es el consignatario carga de otros clientes y entrega en el aeropuerto. Cree necesario que se haga un grupo de trabajo para que lo defina, pero lo tienen que hacer en condiciones, tienen que saber si quieren hacer una única definición incluyendo las funciones y las responsabilidades del expedidor o se quieren separar entre



lo que es el expedidor que realiza estas funciones y quien es que presenta para el transporte, porque hay veces que no es la misma persona o entidad. Parece fácil pero piensa que va a ser más complicado y que necesita por los menos un grupo de expertos.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que no está de más crear un grupo de trabajo y aportar la referencia de estas definiciones para ver donde se llega.

DOCUMENTO WP/29. Dicen que con la prohibición del transporte de las baterías de litio en aviones de pasajeros, las de metal litio y lo que está pasando es que estos transportes se están concentrando en los cargueros, y que por mucho que todavía no estén totalmente estudiado el tema lo que si está claro es que aumenta el riesgo para los cargueros. Quieren incluir algún tipo de segregación, de medidas adicionales, básicamente segregación, pero que también proponen incluir algo referente a los embalajes, porque piden un ULD resistente al fuego o una cobertura resistente al fuego, no sabe hasta qué punto es viable o no y que fuego o que no fuego, porque cree que precisamente eso es la clave de la cuestión de la norma de embalaje que se está haciendo en este momento. Esta parte del punto a de la propuesta le parece anticipar lo que se va a incluir en la norma. Y si se incorpora ahora, no va a abrir más que un mar de dudas, porque está formulado de tal manera que resistente al fuego de cómo, de qué, cómo se hace, entonces lo siguiente que se hace es pedir la norma porque no tiene solución. Si este texto se incorporara habría que claramente aclarar que es resistente al fuego, que criterios de resistencia al fuego, pero le parece totalmente comprensible que quieran medidas adicionales.

D. Antonio Barba dice que estas medidas lo que significarían es tener en cuenta consecuencias de accidente para la configuración de los embalajes y las medidas de seguridad con las mercancías peligrosas, donde las únicas que estarían serían los radiactivos en bultos de tipo b y c el abrir estas puertas desde el punto de vista a que los elementos de confinamiento tengan que resistir condiciones severas de accidentes, le parece una locura. Preferiría medidas alternativas a todo esto como se podría eliminar la sección 2 de las instrucciones de embalaje, que por ejemplo se han comentado antes, le parece muy radical y es violar uno de los principios de todas las reglamentaciones que son las condiciones normales de transporte. Los embalajes están diseñados para resistir pequeños accidentes e incidentes que se dan en condiciones normales, pero prever condiciones de accidente es una auténtica locura a su juicio, en costes, en problemática.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que lo que está diciendo es que no le parece bien el punto a. Está de acuerdo en que este punto a igual es prematuro, pero la línea de trabajo que hay es precisamente es esa porque el problema es porque que la carga general y los aviones son capaces de extinguir los incendios y esta carga concreta no. Por mucho que sea un cambio de método, efectivamente las condiciones de accidente para el transporte de baterías de litio es la línea de trabajo que la OACI ha aprobado y a la que se dirige y efectivamente esto va a suponer unos costes, pero tampoco cree que sean exagerados, porque básicamente la gente va a reutilizar siempre el mismo ULD, obviamente tienes que tener unos costes de tenerlos disponibles, de tenerlo parado cuando no se transportan baterías, pero el problema es que o cambian el sistema de extinción de los aviones o se cambia el embalaje de las baterías. Claramente hay un problema de incompatibilidad en estos momentos, aunque sea una rotura en el sistema o los fabricantes de aviones consiguen inventar algo o es la única manera. El problema es que en este momento ya está inventado todo lo posible sobre este tema para el avión, y lo único que queda es llevar toneladas de agua e inundar el compartimento en caso de incendio, , con lo cual se estaría en las mismas, se está haciendo una singularidad total y absoluta para el transporte de las baterías de litio, piensa que no hay más opciones.

D. Antonio Barba dice que lleva razón en lo que dice D<sup>a</sup> Silvia García, pero también hay que pensar en cuando se manufacturan estas baterías de litio, y en los ensayos que están regulados y que se deberían de cumplir. En las expediciones de baterías de litio es un cachondeo cuando se ven los certificados donde viene el tipo de batería y demás es que no hay certificado bueno, solamente en



China, le consta, hay varios laboratorios buenos donde le consta que hacen ensayos, dado que ellos son muy conscientes de este problema y los prototipos de baterías antes de salir al mercado van a tener que pasar, salvo excepciones, por una serie de ensayos. Cree que con las baterías de litio hay muchas cosas que hacer todavía queda mucho por hacer.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que se está como siempre, la normativa de transporte de mercancías peligrosas llega al transporte, nosotros hay cosas que podemos exigir y normalmente puedes transportar lo que cumpla, lo que no se puede pedir a un operador es que compruebe que vaya a la fábrica en China y mire si realmente han hecho los ensayos o no si presentan un papel diciendo que se han hecho te lo tienen que creer porque esto es la cadena del transporte, en el transporte no se pueden hacer exigencias que no sean de transporte; está claro que hay baterías que no cumplen y luego hay baterías que si se han hecho los ensayos y luego han fallado.

D. Antonio Barba dice que en el caso de las baterías de litio la reglamentación para el transporte de mercancías peligrosas hace alusión a la serie de pruebas y criterios de Naciones Unidas para las baterías y las normas que tienen que cumplir de seguridad. Hay una mención expresa a esos ensayos.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que está de acuerdo, pero que hay una mención expresa de esos ensayos pero la cadena de transporte no tiene poder de comprobar, a un guardia civil de tráfico no se le puede pedir que compruebe los ensayos de fabricación que se han hecho en China, se le puede pedir que compruebe el papel que dice que lo lleva. Está claro que hay mucho que recorrer en inspección y hay que intentar evitar que haya baterías que no cumplan, pero es una parte de las medidas que no hace que no haya que tomar otras. Piensa que los ensayos que hay en el 38.3 igual no están lo suficientemente desarrollados como para abarcar todos los casos. En Naciones Unidas lo que se está hablando es de definir ensayos, de definir cuestiones qué se quiere eximir y que característica tienen que tener y cumplir las pilas para que se acepte que es un riesgo menor, esa es la vía del trabajo por la cual hay que ir. Los fabricantes son los primeros interesados en ponerse las pilas porque a ellos son a los que se les van a pedir las condiciones que tienen que cumplir para transportar o los ensayos que se han tenido que hacer.

D. Antonio Barba quiere hacer reflexión de que si empezamos a abrir la puerta a lo que son condiciones normales de transporte y el diseño de los medios de confinamiento para resistir pequeños accidentes e incidentes en condiciones normales que salvo los radioactivos el resto de las mercancías peligrosas van a sí, se está abriendo una puerta, a su juicio, bastante peligrosa en cuanto a los costes que podría implicar todo el comercio internacional que tiene que ver con mercancías peligrosas. El caso de las pilas de litio puede ser un caso especial, pero siempre que sea un caso especial.

DOCUMENTO WP/36. Es el resultado de un grupo de trabajo que se ha creado sobre los informes de accidentes, incidentes, acontecimientos, han mirado también la interrelación con el Anejo 19 y con el 13 y han decidido proponer varios temas. Uno cambiar la definición de accidentes e incidentes en el Anejo 18 y en las Instrucciones Técnicas, otro cambiar dentro de las Instrucciones Técnicas, de sitio lo relacionado con el transporte de correo para dejar todo el tema de incidentes junto y ver si se sigue trabajando sobre cambios que hay que hacer en el Anejo 18, es un documento bastante largo y desarrollado que ha sido el fruto de un grupo de trabajo que se ha reunido un par de veces.

D<sup>a</sup> Elisa Callejo dice que en relación con este tema, cuando se define el tema de accidente de mercancías peligrosas, lo que viene a decir es que no solamente está asociado a que la mercancía este en la aeronave y luego lo asocia a que los accidentes con mercancías peligrosas pueden constituir un accidente de aeronave según la definición del Anexo 13 eso desde su punto de vista cree que como operador aeroportuario que debería de quedar más cerrado, porque el hecho de que una cosa se catalogue como accidente de aeronave según el Anexo 13 tiene unas implicaciones



distintas a si no está catalogado como tal. Su petición sería, que en la medida de lo posible, se concretara y quede claro que no sea puede ser, puede constituir y sea claro que es y que no es.

Dª Silvia García dice que tal y como está planteado la propuesta a que ella se refiere tiene dos partes, la primera es que se dice que efectivamente no tiene porqué ocurrir a bordo del avión, la definición de transporte es todo, toda la cadena de transporte completo, incluida la carga y la descarga, el cambio de modo y más cosas desde el punto de vista del transporte es claro. La nota que se incluye diciendo que un accidente de mercancías peligrosas también puede constituir un accidente de aeronaves según lo ha definido el Anexo 13, cree que es una invitación abierta a no olvidarse a consultar el Anexo 13 en caso de incidente y saber lo que se tiene que hacer, piensa que es un paso adelante, porque antes no había ninguna referencia al citado Anexo. Incorporar el texto completo de este Anexo es un gran peligro porque implicaría que si ellos cambian algo tendríamos que darnos cuenta y cambiarlo aquí también parece más complejo, es a lo que se puede llegar sin complicar excesivamente la legislación

D. Javier Marín Sampol dice que lo que busca el sistema es unificar el proceso de reporte de incidencias de seguridad operacional del Anexo 19 con el reporte de mercancías peligrosas con el del Anexo 13 realmente incluir dentro de la normativa las Instrucciones Técnicas el reporte para que refleje las tres realidades que hay ahora que en diferentes países a veces ahora están cambiando al Anexo 19 y la política de reporte nacional por las normativas al Anexo 19, es una integración de los tres sistemas de reportes armonizados.

Dª Silvia García dice que es una integración pero que precisamente por eso cree que hay que mirarlo con mucho cuidado y hay que ver todas las implicaciones que tiene. Vosotros sois los expertos en transporte aéreo y espera que no se les escapen.

DOCUMENTO WP/37. Es una propuesta que está relacionada con el transporte de las baterías de las sillas de ruedas y lo que pretenden es que sin cambiar los límites, como propone Brasil y Francia, ellos lo que proponen es reestructurar el texto, porque en estos momentos hay tres entradas y gran parte son textos comunes, y lo que proponen es reorganizar el texto de manera que sea más legible y ponga lo mismo. No ha comprobado es que exactamente ponga lo mismo, pero desde el punto de vista de la legibilidad claramente la que cree que es más razonable es la opción 2 dentro de las que plantean.

D. Alberto Cuesta en su opinión le parece mejor la 2 y la 3 que la 1. Sin negar ninguna de ellas parece que son más claras.

DOCUMENTO WP/41. Propone que donde se usa la palabra segregación cuando debería de ser separación y proponen cambiarlo.

Dª Victoria Millán dice que no ha visto nada significativo de aquí hasta el final, pero el en este caso en concreto hay un ejemplo dentro del texto hay un ejemplo donde habla de la separación para radioactivos que esta medida en distancias entonces claramente es una separación, piensa que es una errata.

Dª Silvia García dice que hay dos casos presentados en el segundo claramente se habla de la distancia de separación y en el primero habla que para explosivos de distinta divisiones y grupos de detonabilidad y luego dice la segregación y dice que debía de decir la separación según el esquema del 7.2 que se debe de seguir, entonces hay que consultar la 7.2 esta tabla a su vez habla de una distancia mínima de separación de 2 metros, también habla de separación de hecho esta tabla se llama separación de sustancias, los dos casos que indica parece relativamente obvio que son deslices que pueden pasar a todos.



#### **Punto 4.- Otros asuntos**

D<sup>a</sup> Silvia García informa que a la siguiente reunión que se les va a convocar va a ser al estudio de los documentos del Libro Naranja, cree que es muy interesante que los integrantes de esta Subcomisión acudan a esta reunión.

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

Madrid, 10 de octubre de 2016.

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