



ACTA DE LA REUNIÓN DE 16 DE MAYO DE 2018  
DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS  
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> Ángeles de Marcos de Frutos, de la Comisión de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas del Ministerio de Fomento.

D<sup>a</sup> Raquel Lobato Galeote, de AESA.

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

D. Miguel Ángel de Castro Quiroga, de SENASA.

D. José María Barba García, DGM ESPAÑA, S:L:

D. Javier Marí Sampol, de AIR EUROPA.

D. David Ramos Quintana, de BINTER CANARIAS

D. Emilio Ampudia Riego, de IBERIA.

D. Alberto Simal, de ACETA.

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR

D. Victor Cañizares Tome, PLUSULTRA

**Secretaria:**

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

En Madrid, a las 10:00 horas del día 16 de Mayo de 2018, en la Sala A-737 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.- ES-1**

D<sup>a</sup> Silvia García indica que esta Subcomisión consta únicamente de un punto que es la eliminación de la variación nacional que hay con respecto a las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, en adelante Instrucciones Técnicas, la ES-1. Cede la palabra a D<sup>a</sup> Raquel Lobato que va a ser la encargada de presentar este punto.

D. Raquel Lobato se presenta como la responsable de Mercancías Peligrosas en la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y comenta que solicitó a D<sup>a</sup> Silvia García la organización de esta reunión porque quiere recibir las impresiones de los miembros de esta Subcomisión sobre la propuesta que van a hacer a OACI sobre la eliminación de la discrepancia ES-1, incluida en las Instrucciones Técnicas, donde se hace referencia a que “en el transporte del interior y en el transporte internacional con origen en España, se utilizará el idioma español en todas las marcas y en el documento de transporte de mercancías peligrosas, además de los idiomas exigidos por los Estados de tránsito y destino”. Piensan, a día de hoy, que este requisito está obsoleto por lo que proponen eliminarlo, y en su lugar incluir una ES-1 donde se detallan los datos de contacto de la autoridad competente para España en materia de transporte aéreo de mercancías peligrosas por vía aérea, así como otros datos adicionales que se vaya necesitando, pero antes quieren conocer las



impresiones de los asistentes a la Subcomisión, para elevarlas a la Comisión Permanente y recibir su aval.

A D. José M<sup>a</sup> Barba le gustaría saber cuál fue el origen de esta variación española, es decir por qué razón se decidió que, en el transporte internacional con origen en España, y en el doméstico, tanto en la declaración del expedidor como del enmarcado de los bultos, adicionalmente al inglés era preciso emplear el idioma castellano.

D<sup>a</sup> Raquel Lobato comenta que desconoce el origen, que también le gustaría saberlo porque cuando llegó a AESA ya existía esta variación.

D. José M<sup>a</sup> Barba siempre ha pensado que era por la defensa del castellano o la relevancia del castellano, pero cree que esto no tiene mucho sentido.

D<sup>a</sup> Silvia García comenta que lo que la habían transmitido a ella, es que dicha variación se había incluido porque en España no se hablaba suficiente inglés y con los documentos de transporte en inglés no se manejaban adecuadamente, y como esto podría producir un problema de seguridad se había decidido resolverlo teniendo la documentación en castellano. Es decir que dicha discrepancia se incluyó por nuestro desconocimiento del inglés.

D. José Barba también intuye que esa puede ser la razón. Ahora la realidad cultural del país es otra y el uso y conocimiento del inglés está más que extendido en España. Esta puede ser una razón para que se elimine, pero también hay otras, porque a nivel interno complica sobremanera el tema de la automatización con los nuevos sistemas internos para emisión de la DGD. Entendemos que esta es una óptica muy privada y particular que tiene solución con el empleo de muchos recursos, pero que les complica sobremanera.

D<sup>a</sup> Raquel Lobato dice que aparte de lo ya mencionado, fue IATA quien les pidió eliminar la discrepancia ES1 porque quería automatizar, pero es que nosotros tenemos un problema adicional y es que nuestras Instrucciones Técnicas están traducidas de aquella manera, no es una traducción jurada y no es una traducción normativa y eso complica las cosas porque han conocido que dentro de la formación que se da, hay personas que interpretan de distinta manera determinadas partes de las Instrucciones Técnicas. Para nosotros como autoridad, eso es un problema, creemos que además de pensar que se complica mucho la automatización de las DGD, la traducción no es buena y es mejor ir al origen. Esas serían las dos las dos razones principales para querer quitarla.

D José M<sup>a</sup> Barba indica que tiene dudas. Que es verdad que en el uso de las Instrucciones Técnicas de la OACI como en IATA, te das cuenta que han sido traducidas por personas distintas y no existe unas líneas directrices, porque se utilizan diferentes términos para una misma cosa, por ejemplo, en la utilización de verbos modales y el término baterías en inglés que se traduce según en qué parte como baterías, pilas, acumuladores, etc, y se tiene que recurrir al inglés para ver el sentido último. Pero si no ha entendido mal, hoy aquí de lo que se trata es de la eliminación de la actual ES-1, no de la traducción de las Instrucciones Técnicas.

D<sup>a</sup> Raquel Lobato aclara que únicamente es la ES-1 y que estaba añadiendo razones por las que piensa que hay que quitarla.



D<sup>a</sup> Silvia García dice que nosotros seguimos teniendo que defender la versión en castellano de la Instrucciones Técnicas y tenemos que seguir trabajando para que no haya ningún posible equivoco entre la versión castellana y la versión inglesa, es más España se debe de sentir responsable de hacer este trabajo, efectivamente lo hacen los traductores, pero los errores en las traducciones las ven las personas que las manejan en España y si vosotros no decís nada, así se queda.

D. José M<sup>a</sup> Barba está de acuerdo, el objetivo ha de ser trabajar para mejorar la traducción, pero por supuesto se tiene que mantener la traducción en español. Pero este no es el tema y él se había confundido.

D. Miguel Ángel de Castro indica que continuando con lo que ha dicho D<sup>a</sup> Raquel Lobato, se han encontrado bastantes problemas que no hubieran existido si no existiera la ES1, como por ejemplo la traducción del número UN, NU ó ONU. Ha habido rechazos que si no hubiéramos tenido que escribir la documentación o el marcado en el idioma español, no hubieran existido, que era a lo que se refería D<sup>a</sup> Raquel Lobato de cómo se escribe el número UN, UN ó ONU o como sea, ha llevado a numerosos problemas, rechazos que al final es un mal servicio al expedidor etc., y complicaciones de vida. Entiende que lo dicho por D. José M<sup>a</sup> Barba sobre que no existe motivo para mantener el español es correcto, porque todo el mundo habla el suficiente inglés, y la documentación tiene que ir en inglés, por lo que siempre es duplicar el trabajo, esto no se sujeta por ningún sitio, no aporta ningún beneficio y aporta rechazos que no tendrían razón de ser si no hubiera que traducirlo al español, y además posibilita o dificulta el utilizar sistemas informáticos y aplicaciones informáticas que se usan en todo el mundo. No ven que tenga un sentido grande mantenerlo y es casi más beneficioso retirarlo, no retirar la copia en español, porque por supuesto hay que defenderlo y facilita el trabajo leer el texto en español, pero sí evitar que el marcado y la documentación sea en español duplicándose además en inglés.

D. José Barba está de acuerdo y efectivamente cree que esto es puntual, pero a raíz de lo que se está comentando, el prefijo UN es un prefijo y está metido en el ADR y en otras documentaciones, y no sabe por qué motivo es obligatorio traducir UN como NU. Esto es un problema permanente y los operadores aéreos, personal de aceptación etc, no aceptan cualquier tipo de argumento y si se habla de prefijo UN, en el número UN los cuatro dígitos van precedidos siempre por el prefijo UN, sin embargo en la declaración del expedidor se obliga a indicar UN-NU, y cree que esto merecería una puntualización que entiende que entrará dentro del saco una vez que se decida con la autoridad competente eliminar ES-1.

D. Emilio Ampudía comenta que por su parte también están de acuerdo con eliminar la ES-1 aunque se debería comprobar si existe alguna reglamentación nacional como la Ley de Navegación Aérea u otros que exigiese que los documentos a bordo deben estar en español. Si no fuera así, tal como ya se ha dicho piensa que son más los beneficios que se consiguen quitándola y no ve ningún perjuicio si se elimina.

D. Miguel Ángel de Castro piensa que también va en línea con la trayectoria que está teniendo también la Agencia. Históricamente, como bien saben los representantes de las compañías aéreas, los manuales de operación se presentaban solo en español, más tarde se empezaron a pedir en español y en inglés y ahora se aceptan únicamente en inglés, por lo menos a una compañía se lo ha aceptado solamente en inglés, yo creo que es la evolución que está teniendo toda la estructura de la Agencia. En relación a lo que comenta D. Emilio Ampudía no sabe si hay otro requisito normativo que diga que hay que utilizar el español en la documentación en el marcado de mercancías peligrosas, a él no le suena y si lo hubiera, supone que la evolución natural sería también eliminarlo.

A D<sup>a</sup> Raquel Lobato le parece muy buena puntualización, y lo tendrá en cuenta porque en la Ley de Navegación Aérea cree que no se requiere, pero no está segura si en el documento 965 de operaciones o la Ley de Seguridad Aérea existe dicho requisito. Lo revisarán.



D. Enrique Sánchez cree que de los presentes es el único que no solo trabaja en el transporte aéreo, sino que es multisectorial y trabaja con numerosas empresas de distintos sectores, pero en sus actividades como consejero de seguridad en empresas que han estado intentando utilizar los requisitos del aéreo, ha visto muchas dificultades. Personalmente está cualificado en la categoría 6 para dar apoyo, no porque intervenga en emitir documentos, y ha visto siempre una problemática con la traducción del termino UN aunque pensaba que ya hace como seis años que se había eliminado, y que el problema había sido una exigencia de una compañía que decía que era así pero no de otras compañías, por lo tanto es un problema de interpretación. Es un defensor del español, pero cree que trae muchos más inconvenientes la utilización del español en este caso cuando además el inglés es obligatorio globalmente, por lo cual no tiene sentido la utilización del español en estos documentos.

Dª Silvia García dice según los comentarios que se han podido escuchar todos están de acuerdo en eliminar la ES-1 y nadie ha dicho nada en contra. Y añade que, aunque esta reunión solo tenía este punto del día, si alguien quiere comentar algo sobre otro tema por favor lo haga.

D. Enrique Sánchez pregunta que para cuando se espera que esto esté ya listo.

Dª Raquel Lobato dice que el paso siguiente es que Dª Silvia García lo eleve a la Comisión Permanente y cuando se tenga el ok de la misma se moverá internamente. Es decir que depende de la fecha de la citada Comisión Permanente.

Dª Silvia García imagina que la semana que viene estará enviando la información a la Comisión Permanente. Es un tema que no cree que haya oposición, salvo que la Dirección General de Aviación Civil se oponga, aunque en su opinión es poco probable. Diría que si no es la semana que viene al principio de la otra.

D. Enrique Sánchez pregunta que en el plano internacional cuanto tiempo tardará.

Dª Raquel Lobato contesta que no lo sabe. Ella es el Panel Member de OACI y lo que simplemente le dijeron es que tenía que mandarles un correo. No sabe si lo enviarán como una enmienda o lo dejarán para el Panel. Cuando se les mande la propuesta pediremos que nos digan la manera de incorporarla, la idea es empezar a mandarlo.

D. Miguel Ángel de Castro comenta que habitualmente como no es una cosa que sea demasiado importante para OACI porque generar una adenda para un cambio así no suele ser habitual, o esperan a que tengan muchas, o esperan a que tengan un cambio importante que sí tenga entidad suficiente como para necesitar hacerlo e incluyan esta propuesta. En el caso de que no haya ninguna adenda, se imagina que se incorporaría con las del 2019.

Dª Silvia García dice que de todas maneras, en cuanto se sepa algo oficial se transmitirá a toda la Subcomisión para que puedan dejar de usar el castellano si se quiere. Le parece que debería de ser fácil la incorporación de este cambio.

D. Alberto Simal dice que antes se ha hablado de la traducción de las Instrucciones Técnicas y que si se detectase algo habría que comunicarlo, y pregunta si deberían hacerlo directamente a la Subcomisión.

Dª Silvia García dice que cualquier cosa que se vea que en castellano no está bien (sin entrar en estilismos), por favor se lo hagan llegar porque cada uno mira la parte de las Instrucciones Técnicas que más le interesan y pueden detectar errores, y de esa manera poder corregirlos. Y pide que se les haga llegar a la Subcomisión para intentar enmendarlas.



También quiere informar que están haciendo un trabajo muy importante que es en la versión en castellano, corregir los nombres en castellano de los números ONU al haber discrepancias entre los nombres de los números ONU en la traducción oficial al castellano del Libro Naranja, y la traducción oficial de la OACI, y la traducción oficial al castellano del Código IMDG, y también la traducción que se ha hecho en España del ADR y RID. El trabajo que se está haciendo es bastante extenso a la reunión del Libro Naranja en junio va un documento de 30 páginas de propuesta de cambio y para diciembre posiblemente sean más, pero entienden que en las Instrucciones Técnicas del 2019 no habrá tiempo para incluirlas, pero seguro que estarán en las Instrucciones Técnicas para el 2021.

D. Enrique Sánchez pregunta si siempre se refiere a la traducción de OACI no a IATA.

D<sup>a</sup> Silvia García contesta afirmativamente, pero dice que si alguien ve algún error en la traducción en castellano de IATA se lo remita y se le hará llegar a IATA.

Sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión. La Presidenta levanta la sesión a las 10:45 horas, del día dieciséis de mayo del año dos mil dieciocho.

Madrid, 16 de mayo de 2018.

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