



ACTA DE LA REUNIÓN DE 15 DE OCTUBRE DE 2015  
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. Pedro Ros Prado, del Ministerio de Fomento.

D. Vicente Ramos Muñoz, de AENA

D. Emilio Ampudia Riego, de IBERIA

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

M<sup>a</sup> del Mar Iniesta Navarro, SENASA

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

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

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 15 de Octubre de 2015, 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 17 de Abril 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 19 al 30 de octubre de 2015.**

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 Pedro Ros como miembro del Panel. En esta reunión se van a estudiar los documentos que hasta ahora se han publicado.



DOCUMENTO 4. Presentado por Rusia. Es una propuesta que propone prohibir los termómetros de mercurio en el equipaje de la cabina y que lo lleve el pasajero al existir alternativas digitales, no se prohíbe en el equipaje facturado pero si en el de cabina. Parece que ha habido varios incidentes de rotura de estos termómetros en cabina con la consiguiente dificultad para limpiarlo, indican que no es imprescindible llevar un termómetro de mercurio dentro de la cabina.

D<sup>a</sup> Victoria Millán está en contra. La cuestión de los termómetros de mercurio, se habla de los termómetros personales y es imposible controlar si alguien lo lleva o no. Al final el control de que este a bordo o no acaba recayendo en el operador, es imposible para ellos. Se le puede informar al pasajero igual que ahora se le dice que lo puede llevar en su envase de protección y si lo lleva en él no causa ningún problema. No existen medios eficaces para evitarlo.

D. Silvia García dice que se supone que los pasajeros no deben de llevar ciertas cosas a bordo y lo hacen y se debe de hacer llegar la información de que estos materiales no se pueden llevar a bordo para evitarlo, esto no es más que un punto más dentro de este sistema.

D<sup>a</sup> Victoria Millán dice que la cuestión es que la información existe, pero luego hay que tener medios para controlar y esto se le antoja difícil, es una cosa que tampoco tiene mayor importancia. De hecho en España como ya no los venden, cada vez es más raro que se usen y efectivamente hay otros medios alternativos para no utilizar los termómetros, pero si alguien los lleva, los medios que tienen para saber si alguien los lleva en estuche, no es algo que ellos puedan hacer. Pide más información sobre qué tipos de incidentes puede generar un termómetro de mercurio en su envase de protección, que es como ahora están permitidos.

D<sup>a</sup> Silvia García entiende que los incidentes que se han producido es porque la gente los ha usado durante el vuelo.

D<sup>a</sup> Ana Benedicto está también de acuerdo, es muy difícil para el operador verificar por más que se informe, a la hora de la verdad si el pasajero lo lleva sin embalar correctamente es una cosa muy difícil de identificar, es una responsabilidad que va a caer sobre el operador, que por más que informe por todos los medios no se va a tener posibilidad real de evidenciar que lo lleven o no.

D. Pedro Ros dice que no hay ninguna diferencia entre este ítem y los recogidos en la Tabla 8.1. Lo que entiende es que si lo que se pide es que la no inclusión de este elemento en la Tabla 8.1. y la labor del operador al igual que el resto de elementos que puede llevar los pasajeros es de informar y en el check-in de pasajeros aleatoriamente preguntar, pero no hay ninguna regulación específica que te diga cómo tratar este tipo de mercancías que pueden llevar los pasajeros que tipo de actuaciones tienen que llevar a cabo para asegurar que no llevan otro tipo de mercancías peligrosas o más de las cantidades permitidas de esas mercancías peligrosas, por lo tanto la postura que defiende el papel member ruso es simplemente decir que hay alternativas para el uso del termómetro de mercurio y simplemente con el hecho de incorporar esto como mercancía peligrosa prohibida en el equipaje de mano puede dar cierta seguridad en el transporte aéreo.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que lo que se está planteando es un problema de base con las prescripciones de la Tabla 8.1., no es algo relacionado con el transporte de termómetros de mercurio. En la tabla 8.1. ya incluye un montón de ítems que el pasajero no puede llevar y todo lo demás que no consta aquí no lo puede llevar.

D<sup>a</sup> Ana Benedicto dice que lo que pasa es que se ven en tantas situaciones en los aeropuertos en los que hay que preguntar tantas cosas que a la hora de hacer el check-in al pasajero que las preguntas aleatorias no llevan a abordar la raíz de todos los artículos que están prohibidos, por eso es que hay



muy poco tiempo en el check-in para preguntar y especificar a todos los pasajeros todos estos artículos, esa es su visión.

DOCUMENTO 12.-19 A continuación los siguientes documentos recogen los cambios aprobados en los grupos de trabajo anteriores, por una parte, y todo aquello que sería la armonización con la Edición 19 del Libro Naranja de finales del 2015, que es un trabajo cada dos años de los cambios aprobados por el Libro Naranja, incluirlos en la reglamentación y como tal en la reunión de abril se presentaron unas propuestas de cómo adaptar los textos y aquí capítulo a capítulo se recogen uno tras otro. Salvo que alguien diga lo contrario por su parte apoya todo lo que viene del Libro Naranja piensa que es importante que en el transporte aéreo este lo más armonizado posible con todo lo demás para que la intermodalidad sea lo mejor posible. Destacaría unos puntos en concreto.

El primero en el Documento 12 hay unos textos que se incluyen a principio del todo en la parte 2 del Capítulo 2. Y son los textos que indican que hay que hacer en caso de que se identifique que las condiciones de transporte para las sustancias que tienen entre manos no son lo suficientemente seguras, es decir se han tenido que hacer ensayos nuevos y en el transcurso de los mismos se han descubierto riesgos subsidiarios en algunos casos. El procedimiento que se propone es que si se es consciente de no responde a lo que debiera de ser, con la aprobación de la autoridad competente correspondiente o se puede transportar mediante el NOS más apropiado, o lo puede transportar bajo el número ONU original, pero con disposiciones adicionales y el país que da la autorización debe de hacer una propuesta al Libro Naranja para que estas condiciones de transporte se analicen y se recojan en todos los medios de transporte. Destacar que la importancia de este texto,

DOCUMENTO 21 Presentado por la Asociación de Pilotos. Es un grupo de propuestas hechas por la esta asociación y son todas relativas al transporte de baterías de litio.

La primera propuesta indica que hay un problema de base con las baterías de litio de la sección 2 y que es imposible saber que se transporta al no tenerse que significar de ninguna manera no se sabe lo que hay y no se puede meter en el compartimento adecuado, tampoco se puede hacer el análisis de riesgo que los fabricantes de aviones indican que hay que hacer para poder transportarlas y creen que lo único razonable es eliminar totalmente la sección 2 y proponen unificar la sección 1a y 1b.

DOCUMENTO 29. Propuesto por Brasil. Está relaciona con el Documento 21, básicamente también propone eliminar la sección 2 porque según lo que se ha visto en el grupo interdisciplinar de las baterías de litio, las baterías que se pueden transportar como sección 2 serían más que suficiente para provocar incendios, gases etc, no controlables por los sistemas de extinción del avión. La cantidad de baterías de litio que se puede transportar, según la sección 2, en un solo envío ya es suficiente como para sobrepasar el sistema de extinción y el eximir pequeñas cantidades de baterías de litio no tendría mucho sentido. No propone reorganizar el resto de las instrucciones de embalaje

D.Pedro Ros dice que apoyaría estas propuestas más que nada que a raíz de las declaraciones de ICAIA y AIRBUS hacia los operadores indicándoles que en el caso de que tengan que transportar cualquier envío de baterías tanto de ión como de metal-litio deben de hacer un análisis de riesgo que debería de estar basado en el número de baterías transportadas, densidad de las baterías que se van a consolidar en el envío, ubicación de las baterías dentro de los compartimentos de carga, etc es importante que para que este análisis de riesgo sea eficaz el operador conozca el número real de baterías de litio que son transportadas, si se hace uso de la sección 2 lo que implicaría es que aparte de la notificación y de que no se pueden transportar baterías defectuosas no hay que cumplir nada más de las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía



Aérea. Eso implica que el operador puede no conocer exactamente el número de baterías de litio que va a transportar, por lo tanto desde ese punto de vista cree que es importante que estos dos conjuntos de baterías tanto las de metal, como las de ión-litio que van solas, no van instaladas en equipo que son estos dos números ONU, no se permitan su transporte bajo la sección 2.

D. Emilio Ampudía comenta que Iberia ha prohibido el transporte de estos dos tipos. Está de acuerdo en que cuanto más se compacte la normativa en cuanto a las baterías de litio y se pueda reunir sección 1 a y sección 1.b mucho mejor. El problema que hay con los riesgos de análisis es que con la sección 2 es muy difícil saber cuantas baterías se están transportando si no tienes necesidad de incluirlo en el NOTOC, por ejemplo que es una de las formas en que los operadores pueden saber el número de baterías que están transportando.

D. Pedro Ros quiere preguntar si habría algún método alternativo para la compañía de conocer si se ha embalado mediante la sección 2 cuál es el número real de baterías que contiene, se dispone de algún otro tipo de documento donde lo pone.

D. Emilio Ampudía dice que si a la hora de hacer la reserva se codifica bien y están codificadas como ~~heli~~ ELI o ELM se podría hacer una búsqueda de los envíos que has hecho como ~~heli~~ ELI o ELM , pero si no se ha codificado bien a la hora de hacer la reserva no tienes posibilidad. Y depende del tipo de programas que tenga cada compañía, del tipo de sistema de reserva que tenga la compañía, es complicado si no hace falta NOTOC es complicado saber las mercancías peligrosas que se han transportado o no.

D. Pedro Ros pregunta que si, incluso suponiendo que tuvieras un sistema de reservas suficientemente informatizado como para capturar esa información, en ese sistema de reservas se indica cuantas baterías van por bulto, porque con la sección 2 puedes incluir varias baterías en el mismo bulto, se llega a ese nivel de detalle como para que sepan en el hipotético caso de disponer de esa información.

D. Emilio Ampudía cree que no, se sabría el número de kilos en bruto que has transportado pero no el número de baterías.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que comparte la opinión de D. Pedro Ros hay un mínimo que habría que ver Con respecto del texto completo, en el texto que se propone para las instrucciones de embalaje hay una serie de requisitos que no tiene claro de donde los han sacado, qué es que el embalaje debe de ser capaz de resistir ensayo de caída y especificar las condiciones del citado ensayo. No sabe si esto se supone que debiera de ser el reordenar lo que queda de la instrucción de embalaje 965 pero de facto ve que hay textos nuevos.

D. Pedro Ros dice que esta información de la instrucción de embalaje nace en el working group de baterías de litio en donde se determinaron las causas que pueden llevar a cabo a que haya un thermal runaway y que algo externo inicie un fuego en un paquete, y porque el paquete estuviera dañado y que hubiera provocado una caída el paquete que se daña entonces cambia la posición relativa de las pilas puede haber contacto entre ellas y provocar que se incendien de manera más agresiva que si no lo estuviera, eso es en concreto el punto que dice "sin que se desplace el contenido de forma que pudieran producirse contactos entre baterías y pilas sin pérdida de contenido para que ninguna de las baterías o pilas que lleve el bulto salga del bulto", pero esto en realidad no sabe si responde al manual de pruebas y criterios ha sido sacado de ahí pero está con D<sup>a</sup> Silvia si a esto le podemos dar un carácter de norma .

D<sup>a</sup> Silvia García dice que este texto no es uno nuevo que se ha inventado es un texto que existe, pero no existen en estas instrucciones de embalaje, aparte de eliminar la sección 2 y reordenar lo



que es la sección 1a y 1b, que le parece bien incluye esta parte de texto nuevo relacionado con un ensayo de caída que se puede considerar que es pertinente o no.

D Pedro Ros dice que no. Que esta instrucción de embalaje cree que únicamente está relacionada con las pilas y baterías solas no contenidas en equipos no sabe si la disposición especial 965 se puede aplicar a baterías y pilas contendidas en embalaje pero cree no que es la 968.

A D<sup>a</sup> Silvia García indica que solamente quería señalar que esto es un hecho adicional.

D. Emilio Ampudía dice que a lo mejor tiene que ver con lo que ha comentado que en el Panel en Montreal distintos fabricantes van a ensayar embalajes.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que cree que los ensayos de embalajes van un poco por otro lado, porque estos son ensayos de caída, para demostrar soluciones de embalaje termoresistente, ignífugo, no tanto por temas mecánicos, que siempre es bueno que un embalaje sea resistente. Lo que se quiere con estas demostraciones es, primero decir a la industria de embalaje que tienen que trabajar y darle la oportunidad de presentar lo que ellos hayan desarrollado, para posteriormente incluir requisitos dentro de las instrucciones de embalaje, esto sería algo a medio plazo. Un ejemplo sería que se presenta un embalaje que contiene los gases que la temperatura interior no tiene 50°, pues en el futuro lo que se haría sería crear una instrucción de embalaje que requiriera que tienes que usar estos materiales para producir estos efectos, pero es un trabajo a desarrollo futuro y que no va a entrar dentro de las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea 2017-2018.

DOCUMENTO 23. Proponen obligar a meter las baterías de litio en los compartimentos de carga con los mejores sistemas de extinción como medida cautelar y adicionalmente piden que proponen especificar la segregación de otros tipos de mercancías peligrosas, no de todos, pero si de algunos, y se pide que, mientras sea posible, se separen los envíos de baterías de litio en distintos compartimentos. Lo enfocan como una medida cautelar hasta que se desarrollen unas instrucciones de embalajes mejores. Lo que propone es meterlos en compartimentos de clase C o en el compartimento mejor disponible y segregarlo de otras mercancías, salvo de clase 3 de grupo de embalaje 3, sustancias tóxicas o infecciosas, sustancias radiactivas y clase 9.

D. Emilio Ampudia dice que lo de la segregación le parece bien, pero eso de que “en la medida posible”, le parece que está muy indeterminado, hay infinidad de casuística que se pueden presentar, se puede decir que no le ha sido posible cargar y que se debería de separarse de otras expediciones pero en qué cantidades, tampoco las indica. Te permiten unos determinados límites y en la medida de lo posible segregarlo pero cuanto, está muy indeterminado,

D<sup>a</sup> Silvia García cree que la parte de segregación si está clara, lo que te dice es que separes baterías de litio de batería en la medida de lo posible. Pero es verdad que las palabras empleadas son muy susceptibles de interpretaciones.

D Emilio Ampudia dice que no tiene mucho sentido si te permiten una cantidad de baterías de litio y luego no te pueden decir y que en la medida de lo posible que se segregarlo.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que la lógica que hay detrás de esto es que en este momento casi cualquier cantidad de batería de litio que lleves va a exceder de los métodos de extinción del compartimento donde los metas, pero obviamente si se reparte en más compartimentos las mismas baterías de litio mejora la probabilidad de puedan combatir el incendio, o al menos tarden lo suficiente como para que el incendio sea grave y tengas que reaccionar y aterrizar en un sitio sea mayor.



D. Pedro Ros dice que aunque la redacción no es afortunada y que está de acuerdo en que deberían de dar una medición de que densidad de baterías que se pueden transportar juntas y cual no, porque de lo contrario es imposible llevarlo a la práctica, al menos la primera parte piensa que puede ser una buena idea porque si dispones de diferentes compartimentos de carga y no todos son tipo C por lo menos estas llevan los compartimentos de carga tipo C.

D. Emilio Ampudia dice que en general los aviones los compartimentos de carga, cree que son todos del mismo tipo. Los de pasajeros en general son de tipo D C

Dª Silvia García se está hablado de aviones de carga.

D. Emilio Ampudia dice que en aviones de carga lo mismo las bodegas superiores pueden ser de un tipo y las superiores de otro, hay sí que puede llegar a tener sentido.

D. Pedro Ros dice que no hay que olvidar que es solamente aplicable a aviones de carga porque aplica al ONU 3090 que ya de por sí solamente se puede transportar en carga y al ONU 3480.

Dª Mª del Mar Iniesta dice que cree que se refiere a que hay aviones de carga que, aunque no están certificados como clase C en las bodegas sí que es cierto que hay unos contenedores para avión desarrollados y que cumplen las condiciones de la clase C, se puede referir a eso, que tenga distintos contenedores de distintas clases .

Dª Silvia García dice que se refiere directamente a las bodegas.

D. Emilio Ampudia dice por poner un ejemplo entonces tal y como está redactado esto si tienes un envío en un avión de carga con 5.000 kg de baterías de litio embalados, como te permite la reglamentación, pues esos 5.000 kilos los segregas en la medida de lo posible si tienes 10 pallet metes 500 kg. Y lo separas en la medida de lo posible y te lo permiten y si llevas 50 kg significa también que los tienes que separar lo más lejano unos de otros en la medida de lo posible, entonces te permiten en uno 500 kg y los otros los 50 kg los has metido en el mismo pallet entonces los deberías de haber separado en la medida de lo posible algo más, no tiene mucho sentido.

D. Pedro Ros dice que justo ha dado en el clavo de porque se necesita dar una cantidad, lo que esto quiere decir que sean 50 ó 500 kg para minimizar el riesgo lo que hay que hacer es separarlo porque si hay un incendio con uno al menos que no llegue al otro, en realidad el riesgo de un incendio con esto es la cantidad de gases que genera, en sí en un compartimento del tipo C va a ser capaz de contener el fuego, pero no lo va a extinguir. El problema que hay es que como no lo extingue, se sigue generando una gran cantidad de vapor de gases que terminan haciendo que abran las válvulas de venteo, y al abrir las válvulas de venteo sacas el gas pero también se está saliendo el gas de extinción y la concentración cae, por eso si se segrega no es lo mismo que estén ardiendo 3 kg que 50 kg, la cantidad de gases que se liberan es proporcional a la cantidad de litio que tengas.

Dª Silvia García dice que realmente lo que aquí se está indicando es que te digan cuantas baterías de litio puedes transportar de manera segura; si esa pregunta tuviera respuesta, estaría ya escrita en las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea. El problema es que depende de la composición química y de la marca comercial y de su procedimiento de fabricación y de mil cosas, el problema es que no hay una respuesta clara a esa pregunta por mucho que se quiera poner un texto más objetivo no se conoce ese número, esto es parte de lo que se está desarrollando. Esto tal y como viene presentado son unas medidas transitorias que se pudieran utilizar hasta que se desarrolle las disposiciones buenas y verdaderas diciendo el número de kilos exactos que tienes que llevar en las condiciones exactas.



Hay muchos puntos que se pueden discutir pero lo que es el apartado a cree que claramente es algo que producirá un incremento de la seguridad y por lo menos una concienciación de alguno que todavía no estuviera concienciado del peligro que tengan las baterías de litio le parece una disposición relativamente sencilla de implementar y que realmente puede ser un diferencia notable en caso de que haya un incidente con lo cual la parte a por lo menos le parece importante.

DOCUMENTO 24. Propuesta por la Asociación de Pilotos. Esta propuesta ya se ha visto en varias reuniones y es la prohibición de transportar las baterías de ión litio en aviones de pasajeros. Están prohibidas las de metal litio y lo que quieren es extender esta prohibición a las de ión litio. No hay una justificación de la medida más allá de las discusiones que tienen lugar para oponerse a la prohibición. Muchas compañías han adoptado esta prohibición para si. Es verdad que si le pasa algo a la batería de litio puede ser muy pernicioso para el avión y para todos sus pasajeros, pero realmente hasta ahora los accidentes que ha habido no necesariamente han sido provocados por baterías de litio, han intervenido, no se han podido ver cuál es el inicio y que la mayor parte de ellas eran de baterías no conformes a la reglamentación. Sigue viendo la pescadilla que se muerde la cola con intentar que realmente las baterías que se envíen sean conforme al Manual de Pruebas y Criterios.

D. Pedro Ros dice que lo único que ve claro es que actualmente no hay una gran diferencia de riesgo entre el ONU 3090 y el ONU 3480, excepto en la densidad de energía que puede tener una batería u otra en cuanto al control de un fuego que se produce en una de estas baterías, no hay mucha diferencia cualquiera de estas dos baterías exceden la capacidad de los sistemas de supresión de fuegos de los compartimentos. El problema de esta propuesta es que no da un motivo real para la prohibición, lo que dice es que lo propuso en la reunión que tuvimos en mayo y que no se llegó a un acuerdo porque no se llegó a un acuerdo de lo que es un la definición de alta densidad porque no llego a su definición, es que esto el principio de todos los problemas que de muchos de estos papeles, para él desde su punto de vista, no hay una gran diferencia entre las baterías de metal litio e ión litio en cuanto a la capacidad de supresión de fuego por los medios existentes actualmente. Aunque no tiene una postura totalmente definida siente cierta simpatía porque esto y se termine prohibiendo en avión de pasajeros siempre y cuando se garantice de algún modo que si en algún sitio no llegan aviones de carga solo de pasajeros se puede llevar con una dispensa adecuada.

Dª Silvia García solo quiere añadir que desde el punto de vista químico la diferencia está en que unas baterías son recargables y las otras no y las recargables son más inestables, por definición, que las otras. Bien es verdad que se está empezando a trabajar con baterías de metal litio recargables, entonces en un futuro esta diferencia puede que se elimine, pero en este momento las baterías recargables son de ión-litio y son más inestables. Es la justificación de la diferencia.

D. Emilio Ampudia dice que cree que están prohibidas las de metal porque los dos incidentes que hubo con aviones cargueros fueron de metal-litio.

D. Pedro Ros dice que como dice Dª Silvia García ningún informe de comisión sobre accidentes, incidentes ha sido capaz de establecer una causa directa de la pérdida del avión por el fuego porque la causa del incidente fuera el fuego producido por baterías de litio, desde luego hubo fuego pero sus causas no se han llegado nunca a establecer. Cree que el tema por el que prohibieron las de metal-litio fue que probablemente se transporten menos que las de ion –litio y en segundo lugar porque la densidad de energía es más alta, hay más gramos de litio que en las otras, pero realmente el problema está en que eso importa poco el problema está en que los sistemas actuales de supresión de fuego no son capaces de extinguir un fuego de litio, da igual si es de ion o de metal.

Dª Silvia García dice que también la diferencia esta que las de metal-litio van cargadas a tope.



DOCUMENTO 27. Está relacionada con la información de los pasajeros. En las últimas reuniones se habló en un cambio en las provisiones de dar información sobre mercancías peligrosas a los pasajeros, dejándolo un poco más abierto para que cada vez que haya un cambio tecnológico dentro de la manera de transmitir la información a los pasajeros no haya que cambiar las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea. Lo que hace es dejar un texto relativamente básico en las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea y propone incluir un texto bastante más desarrollado dentro del suplemento.

D. Pedro Ros quiere puntualizar una cosa de esta propuesta, el cambio que más nos va a afectar a muchos de los presentes es que lo que quieras hacer se va a tener que contar en el manual de operaciones de la compañía, es la diferencia es el punto nuevo que se incluye.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que para la información de todos estos pictogramas que se incluyen al final son los del GHS, son los que deberían de ponerse en todas las partes que se informen al público al ser lo que están en los productos de consumo y son más fácilmente identificables por parte del viajero.

D. Pedro Ros pregunta a los asistentes sobre qué opinión tienen acerca de cómo recibirían esta propuesta.

D<sup>a</sup> Victoria Millán dice que no complica, detalla un poco más y no complica especialmente, de todas formas ahora mismo la filosofía de los manuales es que tienen que tener esta información de todos los modos y el hecho de que no hay que estar cambiando las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea cada vez que haya un cambio lo ven como algo positivo.

DOCUMENTO 28. Presentado por Brasil. Está relacionada con la lista de comprobaciones que hay y básicamente lo que quieren es conseguir que la lista de comprobaciones que hay que se rellene siempre y que además se firme por quien corresponda. La idea le parece correcta pero propondría que también tuviera que ir firmado electrónicamente.

D<sup>a</sup> Victoria Millán dice que entiende que cuando se habla de que en papel tiene que estar firmado si es electrónico lo que ahora mismo se acepta como firma electrónica no es necesariamente una firma con DNI sino un sistema informático mediante sistema de acceso seguro y de quedar registrado que usuario hace cada cosa se considera como firma.

D<sup>a</sup> Silvia García entiende que no sabe que equivalencia tiene que tener eso, pero tiene que estar claro qué persona ha firmado eso electrónica o físicamente; tampoco vale poner un garabato que nadie pueda saber quién es.

D. Pedro Ros dice que el motivo de la firma es asumir la responsabilidad sobre la confección de la lista de chequeo, tampoco cree que haga falta introducir firma electrónica con DNI electrónico o algo así, con cualquier método que sea suficientemente seguro y que identifique claramente quien ha sido quien lo ha hecho y que la firma se pueda hacer en el momento que se realiza la lista no que firme cinco o seis días después que haga la lista, un mecanismo que permita confeccionar la lista y firmarla en el momento en que se está haciendo no después para que no pueda ser alterada.

DOCUMENTO 31. Propuesto por IATA. Relativa a los marcadores de equipaje electrónicos quieren incluir unas disposiciones específicas para que, en el caso de que el equipaje lleve un marcador, un trazador electrónico, y lo quieren incluir como aquello que puede ser llevado por un pasajero.





D. Pedro Ros cree que este documento no lo apoyaría porque se están mezclando varios conceptos, para empezar estas etiquetas no las lleva el pasajero porque quiere estas etiquetas normalmente, por ejemplo, el que quiere conocer donde está su carga en cada momento estos serían PED que emiten incluir esto en la tabla 8.1 le parece demasiado, un pasajero normal no va a conocer esto aparte que para la compañía le apruebe, esto requeriría la aprobación del operador en cualquier caso porque es un PED, mezclar esto con las mercancías peligrosas, encima de abarcar esto como una mercancía más, no como mercancía que puede llevar el pasajero, esto realmente el pasajero no lo lleva. Sería muy peligroso incluir en una tabla dentro de las mercancías que puede llevar un pasajero PED a llevar el pasajero, esto realmente el pasajero no lo lleva. Sería muy peligroso incluir en una tabla mercancías que puede llevar un pasajero, quién va a garantizar las condiciones de compatibilidad electromagnética y cómo van a saber si el operador ha hecho las pruebas necesarias para que ese PED pueda volar en su avión realmente, sería el operador quién tendría que autorizar esto y no el pasajero per se porque está en la tabla 8.1. Piensa que este documento debería de ser revisado en cuanto a que es un PED y las consideraciones que tiene este tipo de dispositivos en la no como mercancía peligrosa sino como temas de safety en operación.

Dª Silvia García dice que con respecto a esta propuesta hablaría de varios temas. Para empezar te dice que se puede llevar si está activado, entiende que si no está activado se puede llevar con más tranquilidad. El problema es que si está activado tiene que no ser incompatible con el sistema del avión. Lo que te dice es que lo puedes transportar si está activado intencionalmente, pero si se tiene intencionalmente desactivado también se debería poder transportar, es decir que eso no tiene ningún tipo de sentido.

Y luego esto es realmente algo que están moviendo los operadores entiende que ya se habrá molestado el operador que su sistema de trazado de equipaje sea compatible con sus propios aviones.

D. Emilio Ampudia cree que de lo que están hablando es de los propios pasajeros que como esto es algo que ha salido al mercado deciden llevar sus maletas con este tipo de etiquetas que son activas y no pasivas.

Dª Silvia García dice que puede ser que ese sea el futuro pero lo que realmente viene en la propuesta es su uso por parte de operadores lo que dicen es que empieza a ser más habitual que lo usen los operadores y no que lo usen los pasajeros. Cree que la propuesta requiere un proceso de maduración, tampoco cree que sea en las restricciones de transporte donde haya que meter estas prescripciones, hay cosas que se describen que son imposibles de comprobar para un pasajero.

D. Pedro Ros dice que no hay aprobación para esto, ni siquiera han pedido de los FEB, esos son PED, pero no son transmiten. Desde luego si un operador acaba de tener que tener que hacer unos estudios de compatibilidad electromagnética muy detallados y pasando por prácticamente una certificación del dispositivo, pretender que un usuario del transporte aéreo sea capaz de algo equivalente, cree que no es adecuado.

DOCUMENTO 37. Propone los cambios en formación, se quieren incluir en las Instrucciones Técnica para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea la formación basada en las funciones. Hay un grupo que ha estado trabajando en desarrollar estos textos, se han reunido dos años con regularidad y han unos textos que se proponen, lo que proponen es incluir en las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea en el 1.4. un texto muy básico, que diga muy poco y luego hacer un anejo a las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea que el día de mañana pasarían parte al suplemento y parte se mantendrían en un anejo a las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, que desarrolla parte este concepto y



todo lo que ello requeriría. Además se quiere publicar de manera accesible en la Web para que todo el mundo lo pueda ver, y se da un plazo para hacer comentarios para que hasta el 31 de marzo del 2017 para todo el público interesado, dicen que mandes comentarios, si quieres, eso es la propuesta y el Panel ahora lo que se trata es que apruebe estos textos, que en principio, van solamente con un anejo en la Edición 2017 y que pasarían a ser aplicables a partir del 2019. Entiende que es un cambio muy importante dentro de la formación que pone más peso tanto en la propia empresa que tiene empleados que tienen que ser formados, la cual que tiene que definir exactamente cuáles son las funciones y que trabajo van o no a hacer y ajustar de manera responsable la formación que van a tener. También es un cambio para la autoridad competente que van a tener un protagonismo mayor. El meollo le parece que está en lo que ahora viene en el anejo B. Hay una parte de esta propuesta que no ve del todo clara, que es el esquema que ellos dan al final del anejo B en la página B8 que dan un esquema de flujo de la mercancía y que funciones se hacen y en que parte, le parece muy útil pero como no está gráficamente recogido, dentro del flujo de la mercancía si se ve por donde va y que funciones hay que realizar en cada caso, pero la asignación a las unidades de formación no está clara, aunque en el documento se plasman en un gráfico. Le parece una aportación interesante, piensa que la decisión está tomada por parte del Panel de ir por este camino en cuanto a la formación, por eso se le ha hecho el encargo a este grupo de trabajo.

A D. Pedro Ros le gustaría comentar que el motivo fundamental por el que se creó este grupo de trabajo es el training es demasiado genérico, un ejemplo práctico un expedidor que solamente, como salió en alguna subcomisión atrás, ofrezca para transporte perecederos como yogurt que solamente ponen hielo seco puede ser presentado categoría 1 como si presentara cualquier otra cosa este cambio fundamental en la concepción del entrenamiento va dirigido a atender las necesidades reales del operador, no a intentar cubrir el expediente del training mediante la impartición o haber recibido un curso de la categoría que fuera. Además que aquellos operadores que tengan gran tipo de personal diferente a funciones muy específicas encontrarán en este nuevo concepto una ayuda para formar a su personal, podrá ser mucho más dirigida esa formación a las funciones que realmente está realizando el personal. En el working paper no ha habido consenso, no ha habido acuerdo porque ni siquiera entre los propios panel members no eran capaces de determinar porque vía utilizar, al final esto es un acuerdo de mínimos pero que si va a dar lugar a un cambio de concepto drástico en cuanto al training.

M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que está hoy en representación del Servicio de Enseñanzas aeronáuticas del departamento de licencias de AESA para transmitir la opinión del Jefe de Servicio que está en completo desacuerdo con la propuesta del Panel, les resulta bastante complejo de adoptar tal y como está hoy en día el training aunque sería interesantes escuchar la opinión de los representantes de los operadores que hoy están aquí para saber lo que les parece, pero hoy por hoy ya está definido, lo que pasa que lo que sí es cierto que habría que mejorar esa parte, que el entrenamiento debe de estar basado en la función que va a desarrollar, lo dice claramente el capítulo 1 de la parte 4. Las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea no dicen hoy que la categoría tal tenga todos los aspectos que están definidos, habla de unos mínimos y tienen que ser adaptados a la función que va a realizar, lo que pasa es que es un concepto que se recoge equivocadamente en general, por lo que se está viendo, y es que incluso las organizaciones de entrenamiento sobre todo las que no son operadores o realizan otras funciones de expedidor dan una formación genérica y luego hay que completar la formación para la función y esa parte es la que sí que es cierto que está un poco dejada, por lo demás cree que en general en la mayoría de los operadores si saben que función tienen que realizar cada cual y el entrenamiento cree que está enfocado sobre todo en el tema de los operadores, por todo lo demás la opinión directa es que no, porque parece que además se ve que se eliminan algunos aspectos que si que se deberían de conocer, sí que es cierto que el que acepta no clasifica, lo que sí que tienen que entender alguna parte no tiene que saber todo de clasificación pero sí entenderlo, el personal de seguridad tampoco,



etc, etc, entonces tener un conocimiento básico genérico para conocer los riesgos que ocurren en otros sitios aunque no sean tus funciones es interesante, cree que es fundamental.

D. Pedro Ros dice que no es muy experto en este paper, es por lo poco que ha podido discutir con unos pocos panel members que participaron en él, pero sí que hay un punto que le parece que sí que es acertado en esta postura de competency based training y es el punto que dice que las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea establece que el personal debe de ser entrenado de manera adecuada a los requerimientos que tiene por sus responsabilidades, a los requisitos que le confiere sus responsabilidades, sin embargo las responsabilidades no son necesariamente per se específicas de una categoría tal y como indica las tablas 1. 4 y 1.5 de la parte 4 y en eso está absolutamente de acuerdo y cree que como estaba apuntando D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta el objetivo de este profundo cambio es adaptarse a esas nuevas necesidades porque la manera actual en la que se verifica la formación está demasiado seccionada en función de si eres un transitario, si eres un piloto, etc lo que se establece es que en el ámbito de la aviación las responsabilidades que asume el personal que está en unas determinadas trabajando para un determinado operador aéreo, o siendo contratado para un determinado operador aéreo puede ser muy diferente a la categoría de trabajo para la cual ha sido contratado en el tema específico de mercancías peligrosas. Cree que este cambio de enfoque sí que es bueno, aunque no ha leído los dos working paper que han presentado a este respecto y no tiene una opinión tan formada como para oponerse totalmente a este cambio.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que está expresando la opinión de Departamento de AESA.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que personalmente cree que es un método muy americano y que va muy mal con la idiosincrasia española, eso de decir que te hagas autoresponsable y hagas un estudio concienzudo de lo que realmente tienes que impartir a tú gente o no nos va a costar, porque a los empresarios lo que les apetece es que la formación sea la mínima posible para que también sea lo más barata posible. El problema de base sigue existiendo, está la gente que solo transporta hielo seco y los de correos que dicen que porque tiene que haber categoría 6 de todo cuando ellos quieren enviar por correos lo que son cuatro articulos que están dentro de las Instrucciones Técnicas; esos son casos de parangón para los cuales hay que incluir algún tipo de simplificación notable. Si solamente expides siempre la misma mercancía peligrosa, realmente debiera ser suficiente para que se supiera todo sobre esta mercancía peligrosa.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que lo que pasa es que cree que se trata de conocer los riesgos adaptarlo a la función que hace y conocer, no en profundidad todo pero si los riesgos para identificarlos, esa es la filosofía.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que le parece muy útil que sepa que hay productos corrosivos, radiactivos...y que quién no los expide ir más allá no tendría sentido.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que es cierto, pero al principio se da un conocimiento genérico, luego uno de refresco, porque hay que conocer los cambios y luego no un curso de categoría 1, cree que te da todas las herramientas para poder clasificar se necesita profundizar en lo que se va a sacrificar, por eso dice que tiene que ser diseñado también por la propia entidad. No dice que la idea sea mala pero tiene que ser cumplible y real.

Y si dicen cosas muy interesante con respecto a los empleados del Estado se recoge por escrito cosas que se dicen hoy en día de forma genérica.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que esta propuesta está a un nivel de desarrollo que ella, igual de manera errónea, parte de la base de que esto antes o después se va a aprobar. Piensa que las enmiendas a



la totalidad no son válidas, lo que hay que decir es que específicamente en el punto tal o cual exactamente no le parece correcto tal cosa y decir lo que se cree que hay que incluir, habría que decir lo que no le parece y lo que le parece correcto incluir de una manera concreta. Hay que hacer algún tipo de trabajo más constructivo porque con la afirmación de que igual no nos va bien a España se puede retrasar esto pero si no nos va bien a España habrá que decir los motivos concretos. Si el servicio tiene algo que decir que lo diga. Para recoger las opiniones hay hasta marzo del 2017, pero esto sería para intentar modificar la propuesta previamente a que se cuelgue en la web que es la manera buena de que se digan las cosas y esto bueno sería bueno que hasta nuestro correo electrónicos llegaran vuestras opiniones durante esta semana la que viene es la reunión.

D. Pedro Ros quiere decir que este working paper todavía es susceptible de modificarse porque se ha modificado muchísimo, pero es difícil llegar con una postura de oponerse a todo el trabajo. Normalmente estas cosas se consiguen buscando consenso y si un cambio te interesa mucho por cualquier tema, lo normal es que ese cambio que crees que es un problema para ti como autoridad va a ser común para otras autoridades te van a apoyar. No hay mucho tiempo ya porque como este grupo no avanzaba en el anterior panel se les dijo que tenían que sacar algo, entonces el hecho de sacar algo viene en esta propuesta, nunca antes se habían conocido fechas de cambio con anterioridad, no se hacen de la noche a la mañana porque hay que adaptarse a ellos, pero se puede dar cuenta de la entidad del cambio viendo la propuesta de fechas para que esto entre en vigor 2019-2020 y eso en 2015, esto va a suponer un cambio drástico y que se está a tiempo de incluir cuantas mejoras se consideren oportunas, pero habría que intentar especificar un poco más sobre qué punto estamos en desacuerdo y concretar un poco más para poder defender eso de una manera más útil.

D. Emilio Ampudia tiene una duda. Tal y como está ahora para los operadores el entrenamiento está basado ya en competencias los que tienen funciones de aceptación de mercancías peligrosas hacen un curso y los que tienen funciones de manejo de mercancías peligrosas que no aceptan tienen otro curso. Entiende esto que más se quiere a los expedidores si hay un expedidor que únicamente se dedica a rellenar reclamaciones del expedidor y solo de radiactivos tenga que tener formación en esa competencia específica que es la suya que es solo de radiactivos, pero entiende que no debería de ser un cambio muy grande si es capaz las escuelas que existan en los Estados de suministrar esa información.

D. Pedro Ros dice que el cambio en el concepto actualmente un operador cubre training enviando a la gente que le asigna una tarea aceptador agente handling el que estaba a un curso para esa categoría sin necesidad de que ese curso haya pasado por él y haya intervenido en el [2.04:28](#) del curso, podría hacerlo así, no dice que esto lo hagan los operadores, dice que la norma permite cubrir una función mediante la formación adecuada en esa función y no solamente este cambio se basa en compartimentar las funciones, también pone como ejemplo el hecho de que en operadores pequeños una persona que no solamente realice las tareas de aceptar sino también mover, estibar, descargar la misma persona a esa persona les va a tener que dar una formación adecuadas a todas estas funciones

M<sup>a</sup> del Mar Iñesta dice que insiste en que existe un error conceptual que es que ya existe hoy el reglamento por función y hasta hoy si hacen diferentes funciones tienen que tener entrenamiento en las distintas categorías, porque se supone que la categoría implica la función independientemente que la función en la formación sea genérica, y es genérica cuando lo contrata el operador o lo subcontrata el operador luego tiene que entrenarle en sus conocimientos específicos, pero en general los operadores entrenan a su personal y lo configuran con respecto a sus funciones y a sus procedimientos.

D. Emilio Ampudia dice que en principio es así, es verdad que en algunos puestos hay dificultad en asimilar a una determinada categoría, una determinada función, un puesto, pero hay un apartado en



las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea donde pone que para las personas que no están incluidas en ninguna de estas categorías, como puede ser el personal de reserva de billetes o de carga, se impartirá una formación que incluya los requerimientos mínimos necesarios para realizar su función. Al final esto de competencias lo que decís está muy bien, si una persona se queja de que solo transporta yogurt con hielo seco porque tiene que hacer un curso de expedidor que son cuarenta horas, está bien, pero realmente es complicado ir a un sitio y decir yo lo único que quiero es un curso de tres horas de expedidor de hielo seco; si hay academias que están dispuestas a hacerlo y si lo permiten las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, pues está bien. Cree que tampoco es un cambio tan grande, porque ahora la formación que se está dando, por lo menos, los operadores es relación con las funciones, sí que es verdad, que el problema está en el personal de Correos, que solo pueden transportar baterías de litio si están autorizados ese tipo de cosas, porque tiene que hacer un curso de expedidores de mercancías peligrosas, ya que realmente no son expedidores. Eso se podría conseguir con salvedades a lo actual.

D. Pedro Ros dice en principio, en el caso de Iberia, si el training se da como se dice, esto no implica ningún cambio muy drástico, a excepción de que se va a eliminar prácticamente la tabla 1.4. y 1.5. El tema aquí está a que a lo mejor vosotros sois la excepción de como dais es training. La definición del training requerido para una función específica ha de ser analizada y descrita. Alguien, un departamento de training del operador, va a tener que analizar la función específica de cada uno, que es lo lógico. Se hace un programa específico para una función, en realidad lo mismo en las organizaciones grandes, esto ya se está poniendo en práctica, pero el cambio realmente importante es que antes, para poder al menos demostrar que tu training era correcto, se acudía a que tenías x certificados correspondientes a la tabla 1.4 y no había que pensar más, y efectivamente si una persona aparte de aceptador hace labores de handling, de estiba e incluso es despachador, pues tú le dabas todas las categorías de los cursos de las tablas, pero no tenías que pensar más en cuanto a cuáles son sus funciones y si se hace un entrenamiento específico a las funciones de un puesto de trabajo determinado, esto va más encaminado a que en una organización hay unos puestos que van a necesitar de este training, ese es el cambio, igual no es tan drástico como parece, pero realmente pero es el que persigue el CBT.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que el problema es si se deja la configuración que parece estar abierta, que tampoco está muy claro al leerlo, tanto el organigrama que presentan como luego el cuadro, que lo dejan en la libertad de llenarlo cualquiera, cree que habría que establecer unos mínimos, que no están establecidos a no ser que haya un estudio bien hecho y serio como apuntaba D<sup>a</sup> Silvia García. Aquí se puede entrar en un problema de no estandarización de muchas cosas que se persigue y si tal como está es difícil, esa parte quizás es la más ajustada y la mejor pero la ve difícil de llevar a cabo. Apuntaría a que por lo menos se deberían de establecer unos mínimos de entrenamiento, por supuesto basado en la función y a juicio de quién, porque te metes en la función que hace exactamente una persona en su trabajo para que desde fuera valorarlo.

D. Pedro Ros indica que esto no es desde fuera es desde dentro.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que desde fuera se refiere a la autoridad, pero luego te dejar a ti y te dice que evalúes esto que ha hecho, entonces el entrenamiento es distinto en una aerolínea que en otra. Lo ve complejo después para dar una opinión objetiva, generalizada y estandarizada porque lo que dice la aerolínea "x" "es mejor que lo de la aerolínea "y" son mejores opiniones que son subjetivas, luego aunque estén apoyadas y basadas técnicamente si está bien deberían de coincidir. Seguro que va a haber algún conflicto con esto.

D. Pedro Ros dice que en todo caso hay otro punto que es muy interesante, en el working paper hay un punto en el cual te dice que el entrenamiento de competencias está diseñado para asegurar que



el personal pueda desarrollar la función para la cual es el responsable, muchas veces en training simplemente te da unos conocimientos, pero no te está asegurando que sea para la función específica para la cual ha sido elegido y lo vayas a desarrollar de manera competente y profesional. Lo que busca ese nuevo sistema es que se demuestre que se conozca los principios básicos que debe de conocer para hacer tú labor y que la formación que se te ha dado sea para que puedas asumir tu responsabilidad.

D<sup>a</sup> Victoria Millán dice que ese ejemplo es muy bueno, el freight dispatcher tal y como tienen ellos no es esa función una persona que prepara un plan de vuelo y solo necesita saber que va a bordo y no va a estar nunca físicamente cerca de avión y nada que se le parezca ni va a ver la carga, ahora mismo tiene que hacer lo mismo que un piloto y no es lógico.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta quería comentar a lo que ha dicho D. Pedro Ros que hoy ya existe, lo que pasa es que a lo mejor hay que exigirlo. El operador tiene que entrenar en los procedimientos de su compañía. Con respecto al freight dispatcher, le parece que tiene que ver no solo el jefe de operaciones de vuelo, no se acuerda como lo dice las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea exactamente, que es el que tiene que activar los procedimientos de emergencia y que tiene que conocerlos, por eso se introdujo.

D<sup>a</sup> Victoria Millán dice que el que esté como despachador de vuelo, como tal en España no existe. Entonces ahí hay funciones que pueden llevar o no llevar, esas que se están comentando y ahora mismo una persona que simplemente prepare planes de vuelo tiene que tener preparación en mercancías peligrosas con los mismos contenidos que un piloto. Si es la persona que tiene que, en caso de haber una emergencia, tener toda la información a mano, ya que se ha quedado copia en tierra por si la tripulación no puede transmitir los datos. No tiene por qué coincidir con la persona que hace un plan de vuelo, ahora mismo está demasiado general pero sí que está, o al menos así lo entienden, que si tienes una persona que hace un trabajo y hay una tabla de contenidos mínimos que tiene unos títulos, tienen que dar un resumen de lo que contienen esos títulos e incluirle especificación. Su trabajo al detalle, y por ejemplo los procedimientos de emergencia, cada uno tiene que claramente poner los suyos, pero eso va en contra de la filosofía general de “voy a un sitio me dan una licencia y trabajo en cualquier lado”.

D<sup>a</sup> Silvia García indica quedan a la espera de cualquier comentario adicional que se quiera enviar por escrito.

DOCUMENTO 39. Presentado por Australia. Está relacionada con los marcadores de posición vía satélite que puede llevar el pasajero.

D. Pedro Ros dice que no son marcadores de posición, son radiobalizas de localización, marcan la posición pero tú las activas.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que es un aparato que se lleva puesto, que transmite la posición vía satélite y en una página web indica tú situación. No se suele utilizar, pero marineros, montañeros etc sí que lo usan. Lo que se propone en el documento es incluirlo en algo que puedas llevar en la tabla 8.1, la cuestión está en que proponen que se puedan llevar más gramos de los que se pueden llevar para el resto de los PED y hace una comparativa con los equipamientos médicos, que se pueden llevar más gramos. Originalmente para equipamientos médicos que tienen baterías muy buenas, si los llevas implantados dentro del cuerpo, pero si llevas un respirador la batería que lleva no tiene unos requisitos de calidad adicionales, pero si es verdad que tanto en el equipo médico como en este caso el fin para que lo llevas es para la supervivencia y ayuda al rescate en caso necesario. Le parece adecuada la propuesta.



D. Pedro Ros le parece adecuado, en AESA también se ocupa del registro de este tipo de balizas, son equipos caros, prácticamente todas estas baterías pasan una certificación del programa corporasarsa, tienen un type approval certificate, estos dispositivos sí que cumplen ciertos requisitos, en concreto el de la longevidad de la batería es muy importante, porque si la batería se termina o empieza a estar defectuosa es proclive a generar falsas alarmas. Los que testean esto aseguran que las baterías tengan calidad alta, porque el cambio de batería en este tipo de dispositivos se prescribe cada cuatro años, estas baterías suelen ser de metal-litio y estas van cargadas cuando las compras a tope, conforme lo vas sacando o como lo tienes van disminuyendo el estado de carga. Si este equipo lo llevas tú hay un riesgo que se incendie, pero es comparable a llevar un portátil y dos baterías de repuesto, que es lo máximo que se permite más o menos, son los mismos gramos, la diferencia es que aquí no se puede llevar baterías de repuesto, además estos aparatos no son fácilmente desmontables. Aunque no sabe si este working paper saldrá o no aprobado, siente simpatía por esta propuesta, más que nada porque este equipamiento es de supervivencia y no hay otra forma de llevarlo y aparte de excursionistas o montañeros también hay pilotos que vuelan en avión para coger su avioneta en otro sitio.

D<sup>a</sup> Victoria Millán dice que no se menciona nada de que si transmitiendo o no transmitiendo en línea como se mencionaba antes de los equipos que transmiten.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que entiende que no tiene que transmitir.

D<sup>a</sup> Victoria Millán dice que se puede entender pero no lo dice

D. Pedro Ros indica que ese es otro punto que no quería sacar. Estos si que son PED, estos sí transmiten porque están diseñados para eso, es un transmiten pero que lo puedes tener apagado.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que no transmiten si no quieres, lo puedes llevar apagado, de hecho se puede llevar apagado y sería lo normal llevarlo apagado.

D. Pedro Ros dice que para él ese caso es un PED, pero es igual que un teléfono móvil. En nuestras compañías todavía no nos dejáis utilizar los móviles, si en modo avión, pero no para llamar por teléfono, esto sería equivalente. Yo dejaría transportar una valija de estas pero apagada, sin. Es verdad lo que se ha dicho que no que si lo pones como PED, va a llevar una entrada diferente cuando esto es un PED y además es un PED esto sí que en ningún caso está pensado para usarlo transmitiendo en un vuelo porque el único fin que tiene es la localización en caso de emergencia.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que D<sup>a</sup> Victoria Millán tiene razón y que habrían que incluir algo en el texto que diga que no se puede llevar activo.

D. Emilio Ampudia cree que según está puesto si se puede llevar activado, y es como si se llevara un móvil.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que no se puede llevar activado, no es el momento de ejercer la función para el cual ha estado diseñado, habría que ponerlo en algún sitio del texto, que se puede transportar por el pasajero o por la tripulación para su uso personal en estado apagado.

DOCUMENTO 41. Propuesto por Canadá. Proponen sacar de la tabla 8.1 lo relativo a las ayudas de movilidad y mayormente pasarlo a texto dentro de la sección 7.2. Realmente en la tabla 8.1 hoy en día hay muchas cosas que debe de verificar el operador y que realmente aquí no pintan nada dentro de esta tabla. La propuesta es simplificar mucho el texto de la tabla 8.1. dejando estrictamente lo necesario para que el pasajero sepa lo que puede y no puede llevar y todo lo demás relacionado con el transporte de estas ayudas de movilidad incluirlas en una sección 2.13 dentro de la parte 7,



responsabilidades del operador, que dicen lo que hay que hacer cuando cargas esta ayuda a la movilidad. Todo esto viene conjuntamente, hasta ahora, en la tabla 8, en principio es un corta y pega de poner cosas de distintos sitios sin cambiar los requisitos.

D. Pedro Ros está de acuerdo con esta propuesta, además recientemente le ha llegado dos consultas de discapacitados solicitando aclaración acerca de si pueden o no transportar, les han debido de pasar las restricciones de la tabla 8.1 y muchos de ellos no llegan a entender esas restricciones que si las puedes o no las puedes llevar a cabo y ellos en cualquier caso el discapacitado no va a ser quien si la silla está diseñada para extraer la batería que la extraiga. Cree que con estos tres puntos, en el último habla de la posibilidad de extraer la batería, dice en caso de baterías de litio motriz se permite batería de repuesto, las baterías deben de transportarse en cabina y protegerse contra daños, el resto cree que es más bien competencia y responsabilidad del operador y lo que si deja claro en esta tabla es que requiere la aprobación del operador para este tipo de objetos.

D<sup>a</sup> Victoria Millán dice que el dueño de la silla, en este caso, actúa como expedidor, si el dueño de la ayuda no la conoce el operador no tiene medios para conocerla. Es el que lleva la ayuda para la movilidad el que tiene que tener toda la información sobre su equipo y proporcionarla para que el operador lo acepte o no.

D. Pedro Ros dice que el dueño de la silla conoce sus características, sabe los vatios/hora que tiene, su batería. Lo que no conoce y cree que es algo que no debería de estar aquí, es si se debe de informar al piloto al mando del lugar donde se encuentra estibada, ha de estibarse en posición vertical, esa información no es relevante para el sujeto, él no va a ser quién haga algunas de estas funciones; lo que si tiene que ser capaz es de proveer de información técnica al operador. Pero en todo caso eso es algo que ocurre a posteriori, porque como este tipo de mercancías solamente la puedes llevar con la aprobación del operador. Cuando digas que quieres viajar con tu silla de ruedas el operador pedirá todo lo que necesita conocer de esa silla de ruedas.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que cree que está claro que dentro de la tabla 8.1. hay cosas que pone expresamente el operador hará, el otro se informará, todo eso para el pasajero no tiene importancia.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que la tabla 8.1. no la suele tener el pasajero, es una información que se no suele distribuir, no suele estar al alcance, porque sí que es cierto que al pasajero no hay mecanismos ni medios en los que se les publicite, bien por parte de la autoridad, para que desde sus casas pueda saber las cosas. Solo cuando llega al aeropuerto y se encuentra con las señales o con los medios que pone en los procedimientos el operador para ver lo que lleva o no lleva y si lo acepta ahí se entera. No está hablando de las baterías de ayudas a la movilidad, lo dice en general y esa información se suele distribuir al personal de reservas, al personal que acepta el pasaje es una información completa que si no está para las sillas de ruedas o móviles tampoco debería de estar para todo lo demás, porque para unas cosas si y otras no. Esta información aunque es pública y es de OACI y a lo mejor puede estar al alcance de todo el mundo, el pasajero de a pie no la conoce, ni sabe que está ahí, están para el uso del operador y de quien hace las funciones de quienes necesitan conocerlo y a lo mejor lo tienen a su alcance porque es muy costoso un manual de IATA para consultarlo cada trabajador.

D. Pedro Ros dice que un usuario normal, un pasajero normal, seguramente nunca en su vida ha visto esta tabla, pero los que tienen que viajar con sillas de ruedas, las dos consultas que les han llegado decían exactamente los vatios/horas que tenían la batería, pero en todo caso las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea todavía se siguen publicando por Real Decreto, es verdad que se podría intentar acercar esto más al pasajero, pero realmente el pasajero elige una compañía aérea y es a la compañía aérea a quién le





tiene que preguntar esto, porque en concreto esta tabla para este ítem no es nada útil para un pasajero, puesto que el pasajero leerá la tabla y dirá columna 4 se requiere aprobación del explotador y no se comprara el billete hasta que alguien le diga que puede llevarla.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que por eso decía que no está dirigida al pasajero, es una información que normalmente la utiliza el operador, por eso no entiende porque la finalidad de quitarlo para unas cosas si y para otras no, cuando es una información que es un resumen que está bien conseguido y que facilita incluso mucho al operador transmitir la información a sus empleados y no tener que darles un manual de IATA completo.

D<sup>a</sup> Silvia García cree que aunque no se distribuya fácilmente a los pasajeros, sí debiera de ser legible para él, es decir, que alguien sin conocimiento previo de mercancías peligrosas tendría que coger la tabla y comprenderla. Es verdad que en este momento claramente en lo relativo a ayudas a la movilidad con diferencia, es el sitio donde viene más texto de restricciones y además texto que claramente no va enfocado al pasajero. Hay otros dos elementos que son las pilas de combustible y el equipo de seguridad que también tienen un texto mayor pero son específicamente cosas que tiene que tener en cuenta el pasajero, es decir, el único elemento que sale de la línea con respecto a información para el pasajero es este.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que porque tiene más requisitos, imaginamos que llega a las manos del pasajero y lee eso y no lo entiende, siempre tiene que poder preguntar a la aerolínea. Piensa que se hizo un gran trabajo con esa tabla, en su opinión se ha resumido bastante sin poner muchas referencias que no las tiene.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que si es un pasajero que quiere ir con ayuda de movilidad le tiene que decir a la compañía aérea y que no se olvide de poner esto en el NOTOC es que eso es lo que no tiene sentido que yo como pasajero me tenga que ocupar de ello.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que no está dirigida solo al pasajero

D. Pedro Ros dice que además incluir esto en la obligaciones del explotador, en la parte de almacenamiento y carga, cree que tampoco es malo, justo porque el trabajo que tienes que hacer para transportar este tipo de mercancías no es pequeño, igual es mejor tenerlo en la parte 7 que no tenerlo en la tabla 8.1, desde el punto de vista que has de ser consciente de que si te llega una silla de estas, en realidad son condiciones que tú tienes para el almacenamiento y la carga de esta batería.

D. Pedro Ros piensa que el único motivo por el que lo han cambiado, es el hecho de que es información poco útil para el pasajero; aun siendo cierto que esa tabla no está dirigida solo no al pasajero y al operador. Pregunta si es inadecuado cambiar de sitio estas restricciones.

D<sup>a</sup> Victoria Millán dice que si es algo que pueden llevar los pasajeros, por tanto no tiene por qué pasar por una terminal de carga, lo suyo es que esté aparte, como está ahora mismo, ahí hay información que no es para los pasajeros e información que pueden tener los pasajeros, pero lo que se tiene ahora mismo es separado aquello que los pasajeros pueden llevar y por tanto no necesita pasar por una terminal de carga.

D. Pedro Ros dice que a lo mejor el problema es que si lees el punto 2.3.5 dice “ las ayudas motrices accionadas por acumuladores de derramables deben cargarse, estibarse, afianzarse y cargarse en posición vertical siempre que sea posible. Si la ayuda motriz no puede cargarse, estibarse, afianzarse ni cargarse en posición vertical las baterías deben de extraerse y transportarse en embalajes rígidos y resistentes en conforme a la siguiente disposiciones: los embalajes deben de ser



estancos” esto donde se hace en la práctica, esto lo llevas a pie de avión o si entra por el terminal de carga.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que en la terminal de pasajeros, si porque si fuera por carga iría de otra forma.

D<sup>a</sup> Victoria Millán dice que los pasajeros no van a- la terminal de carga nunca.

D. Emilio Ampudia dice que aunque fuera a la terminal de carga no podría hacerse nada nunca.

D. Pedro Ros dice que se refiere si el operador determina que no puede ser cargada en posición vertical no la lleva al terminal de carga para, entonces como la lleva, como le pone un embalaje adecuado.

D. Emilio Ampudia dice que la tiene que desmontar y ponerla en un embalaje adecuado.

D. Pedro Ros pregunta que donde le dan el embalaje adecuado a pie de pista

D. Emilio Ampudia dice que en la terminal de pasajeros. Al pasajero no se le puede decir cuando ya tiene el billete que no le llevan. Tampoco es especialista en el transporte de sillas de ruedas, pero cree que principalmente los problemas se dan porque no se sabe muy bien como desconectar la baterías, si hay que desconectarlas, el dueño tampoco te da toda la información, no sabe muy bien como desconectarla, esos suelen ser los principales problemas que se dan. En última instancia un pasajero que llame que va en silla de ruedas y que quiere volar no se le puede decir que no, se le lleva, entiende que no hay sillas de ruedas que tengan una capacidad de baterías de litio como para no llevarlas.

D. Pedro Ros dice que si hay de más de 300 v/h si las hay, supuestamente quien compra esas sillas si es para viajar en avión, lo que no se hace es presentarse con ellas sin haber avisado previamente, y si lo haces es que arriesgas a que no vayas, aquí por eso las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea lo dicen claro. Se recomiendan hacer arreglos previos con operador, y al menos el caso que le están consultando, lo está haciendo antes de comprarse la silla.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta quería apuntar a lo que ha dicho D<sup>a</sup> Victoria Millán que efectivamente la búsqueda de la información en las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea puede resultar compleja. Como algunas veces ya se ha demostrado, hay información que a veces no es directa, si es para pasajeros deberían de estas en las provisiones para pasajeros. Cuando hay procedimientos de estiba abordaje etc luego ya el operador los tiene que tener desarrollados independientemente, o más amplificados, ahí están las provisiones y deberían de reunirse en el mismo capítulo. Dirían que no se deberían de poner donde decían en la parte 7.

DOCUMENTO 42. Esta propuesta está relacionada con la información sobre la presencia de mercancías peligrosas en el equipaje de pasajeros y de la tripulación. La propuesta es que las líneas aéreas nada más que sean requeridos a declarar las mercancías peligrosas que encuentran ellos en los pasajeros, en la tripulación, sin embargo si los que encuentran mercancías peligrosas son los de seguridad o cualquier otro interviniente en la cadena de transporte, lo razonable sería que informaran directamente estos intervinientes en la cadena de transporte. Es decir, que el operador no se tenga que preocupar por preguntarle a los de seguridad si han encontrado mercancías peligrosas no declaradas dentro del equipaje de los pasajeros. Proponen unos cambios dentro de la parte 1, y otras en de la parte 7 haciendo esta distinción de matiz, que es importante.



D<sup>a</sup> Victoria Millán está de acuerdo con la propuesta.

D. Emilio Ampudia tiene una duda. Si un pasajero por desconocimiento lleva aerosoles, y en el momento de sacar el billete se le dice que no puede llevar el aerosol ahí también hay que informar.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que de hecho es de lo se trata, lo que no hayan declarado previamente, se detecta y que se aplique cualquier procedimiento que se indique.

D. Pedro Ros dice que esta información no solamente tiene un carácter punitivo, también ayuda por ejemplo a hacer carteles más específicos. Si se ve una tendencia clara, o si siempre falla lo mismo ,pues habrá que intentar concienciar acerca de que ese tipo de artículo que está prohibido o sea información útil que se trata, o al menos nosotros lo tratamos, dentro de la notificación de sucesos y ahí se deberían de generar. Dice que se generan porque actualmente no sabe si el sistema de notificación europeo permite una taxonomía tan específica, pero en principio todos esos reportes sí son necesarios. si se ve el mismo tipo de mercancías no declarada varias veces deberías hacer hincapié en que eso en una concienciación al pasajero.

D. Emilio Ampudia dice que si por ejemplo una pasajero llega y antes de facturar ve un cartel que ponga que hay en todos los sitios de no poder transportar navajas, aunque no es mercancías peligrosa y en ese momento lo advierte y lo quita o se lo da a alguien que no va a volar no informa a nadie y porque en el check-in tu no revisas el equipaje del pasajero le preguntas si lleva sustancias prohibidas.

D<sup>a</sup> Silvia García entiende que si le dices si lleva ese tipo de mercancía y te dice que sí hay que decir que lo saque e informar.

D<sup>a</sup> Victoria Millán dice que lo que ahora aplican si se ha detectado dentro de los trabajadores de la compañía o del aeropuerto se informa y si el pasajero ha visto las señales antes de llegar a facturar lo ha quitado motu proprio no tenemos ningún control, de hecho para eso están, para que se quite antes. Pero si eso no ha sido suficiente, si se detecta en el scanner o en una vez lo presenta para facturación, o lo lleva consigo cuando pasa el equipaje de mano por el scanner, hay que notificarlo al sistema de información de sucesos.

D. Pedro Ros dice que eso es realmente lo que hay que hacer, está regulado en el sistema de 7.4.4.4.5, donde dice que “todo explotador debe también notificar cualquier ocasión en la que se descubra en la carga como en el correo mercancías peligrosas no declaradas mal declaradas dicha notificación a la autoridad estatal el explotador debe de notificar además cualquier notificación en que se descubran mercancías peligrosas no permitidas de acuerdo con los establecido en el 8.1.1.1. , ya sea en el equipaje o que los pasajeros lo lleven en su persona dicha notificación debe de dirigirse a las personas, pero tiene que ser que descubra “ no que realmente tú en un reconocimiento rutinario lo descubras como se está diciendo, no si un pasajero en la cola de filtro se da cuenta de que lleva una mercancía peligrosa no declarada, o en el momento en que hace el check in y coge la tarjeta de embarque y lee el cartel y ve que lleva una mercancía peligrosa no declarada si él lo retira y no es encontrado no se puede notificar .

D<sup>a</sup> Silvia García dice que interpreta el texto de otra manera y que quizás este equivocada.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que es cuando lo intentan transportar antes de pasar el filtro, si en el check-in le preguntan y dicen que no, no lo están intentando pero habría que definir que es lo que es descubrir.



D<sup>a</sup> Silvia García dice la propuesta en sí lo único que dice es que el operador solamente informa de lo que detectan ellos mismos y que si lo detectan terceras entidades pues que informen esas entidades.

D<sup>a</sup> Victoria Millán dice lo interpreta de distinta manera. Que el explotador debe de notificar además cualquier ocasión que descubra mercancías peligrosas no permitidas de acuerdo con lo establecido con el 8.1.1. o que el explotador reciba notificación al respecto de la entidad que la descubra, es decir, si lo descubren en el scanner y lo notifican al operador, este también lo tiene que notificar y es habitual. Es la misma filosofía que cualquier notificación lo descubres o te lo notifican tienes que notificarlo.

D. Pedro Ros dice que en principio lo que no se tiene que hacer es perseguir esta información; si te llega la transmites y si no te llega no hace falta que la transmitas porque supuestamente quien la ha descubierto debe de haberla notificado.

DOCUMENTO 44. En su momento en el grupo de trabajo sobre la formación se plantearon si realmente era legal que en base a normativa del transporte de mercancías peligrosas se impusiera formación a personas que no van a transportar mercancía peligrosas. Las propuestas se han desarrollado considerando que sí, pero se consideró pertinente el hacer una consulta a los que debe de ser como la abogacía de ICAO diciendo esto mismo. Está el texto de lo que han enviado los ingleses en nombre de este grupo de trabajo y de la contestación de esta abogacía, que divaga en su contestación y contesta una cosa distinta. Preguntan que si se vuelve a hacer una pregunta a la abogacía, piensan que no va a ser positivo y sí dan por sentado que se puede hacer y qué no. En España entendemos que si se puede exigir a terceros que no transportan mercancías peligrosas una cierta formación básica en mercancías peligrosas, pero si esta pregunta aparece, parece ser que no es un enfoque compartido por todo el mundo o que alguien en el grupo de trabajo planteó este problema.

D. Pedro Ros dice que esta propuesta es un poco particular, porque se produce justo después de que se distribuya la enmienda 12 al anexo 18, que entrará en vigor en noviembre o diciembre, justo en el cambio del anexo 18 “debe de proveerse formación en todos aquellos operadores transporten o no”, es un aclaración, lo que nos han comunicado para la enmienda 12 precisamente dice esto. El problema debe de ser del scope del anexo 18 puede llegar a regular a través de un anexo a un convenio que trata sobre un transporte seguro de mercancías peligrosas a un actor que no quiere transportar mercancías peligrosas, cree que la pregunta sí tiene sentido. El problema es que todo el mundo da por hecho que sí que debes hacerlo hasta que alguien dice que esto no me aplica puesto que yo no quiere transportar mercancías peligrosas por vía aérea.

D<sup>a</sup> Silvia García en el Libro Naranja pasa con cierta frecuencia que la gente se plantee si lo que si lo que se está intentado regular realmente es de algo de competencia de lo que regula transporte o se está yendo demasiado lejos, porque se supone que nos dedicamos al transporte seguro, como se fabrique, como lo uses como tal, nos debiera de dar igual. Se entiende que debiera de haber una regulación que evite que ni te mates usándolo ni te mates fabricándolo, pero hay zonas grises. Esto es una consulta que no es única, todos somos conscientes de cuál es el límite de nuestro trabajo y realmente el anexo 18 está pensado para el transporte de mercancías peligrosas. La pregunta no es absurda ni mucho menos, el problema es que todos sabemos que queremos contestar, sin embargo el soporte jurídico es de débil a inexistente.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que los vericuetos legales y jurídicos se le escapan, pero el anexo 18 no solo habla del transporte inherente a él en aéreo tanto para los estados como obligaciones para todas las figuras que participan de una forma u otra.



D. Pedro Ros dice que este caso es el mismo que el que teníamos cuando pretendíamos usar la legislación específica en el anexo 18 para el transporte interno. Un vuelo de Madrid a Barcelona no es un transporte internacional y el anexo 18 y es más el Convenio de Aviación Civil solamente aplica al transporte internacional. Cuando se quiso imponer estos requisitos, se hizo mediante la incorporación del reglamento interno de las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea a través de un Real Decreto del año 1983, porque de otra manera no hay forma de cogerlo. Actualmente con EASA que se ha dado cuenta de esto lo que ha hecho ha sido regular diciendo que en el transporte aéreo comercial no se diga si es transporte aéreo nacional o internacional hay que aplicar las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea que son para el transporte seguro de mercancías peligrosas por vía aérea que ya no tiene por qué ser internacional puesto que hay que cumplir con las Instrucciones mencionadas independientemente si el vuelo es nacional o internacional.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que por supuesto, pero no te lo dice EASA, lo dice las propias Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea las condiciones dentro o fuera de un país y si se es país contratante.

D. Pedro Ros dice que las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea formalmente dentro del cuerpo legislativo de OACI están al mismo nivel que PANs , por eso está el anexo 18 que es que realmente te obliga.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que por eso mismo EASA las incorpora y dice que tienes que hacerlo según lo diga ahí.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que no se puede dar por supuesto la prioridad universal de los principios, hay que demostrar una base jurídica para exigir que se puedan cumplir.

D. Emilio Ampudia dice que esto hace referencia que un agente de carga que se dedique únicamente al transporte de pimientos tiene que tener formación de mercancías peligrosas cuando su negocio es el transporte de pimientos y el agente de carga es una asociación de agricultores. Se les va a imponer que tienen que tener formación en mercancías peligrosas; entendería que se le puede exigir a una compañía aérea que no transporta mercancías peligrosas porque su manual de operaciones se lo impide, que es lo que salió hace 5 ó 6 años, se le puede exigir una formación básica en mercancías peligrosas con el argumento de que como sabes que no estás transportando mercancías peligrosas, pero no a un agente de carga que se dedica al transporte de pimientos y solo se dedica a eso y en esto está hablando más de agentes de carga y ese tipo de cosas. La exigencia debe de ir por ese sentido, hay que hacerlo porque no se sabe si hay que transportarlo o no a un agente de carga que transporte mercancía general sí pero a uno que se dedica al transporte de pimientos no.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que actualmente el transporte de pimientos cree que no tiene que tener entrenamiento, que no está categorizado por eso se separaban las tablas.

D: Pedro Ros dice que el que transporta pimientos entiende que es un categoría 4 y se le exige menos cosas que al 3.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que la cuestión es que en este momento hay especificada en las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea formación para personas que no transportan mercancías peligrosas, que supuestamente dicen que no transportan mercancía peligrosas. La cuestión es si se puede exigir legalmente sí o no, hay casos en los que puede ser más criticable o menos, el problema de base es si tenemos base jurídica para exigirlo a cualquier de ellos, eso es lo que se plantean aquí



D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que de todas formas lo que se decía de los pimientos es que no existe nadie que solo transporte pimientos y que haya firmado que solo transporte pimientos seguro que en su licencia para hacerlo puede hacer muchas más cosas y si mañana le surge el negocio de transportar otras cosas lo va a hacer.

D. Emilio Ampudia dice que existen muchas empresas que solo se dedican al transporte de determinadas mercancías y que en ningún caso transportan otras.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> Mar Iniesta dice que se refiere a que no lo tienen limitado y si al día siguiente le sale en negocio no lo van a despreciar.

DOCUMENTO 45. Propuesta por el Secretariado. Se refiere al transporte de animales infectados vivos. En su momento se vio una inconsistencia en la última reunión que había entre las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea y el Suplemento en referencia al transporte de sustancias infecciosas en animales infectados. En las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea pone aprobación y en el suplemento pone exención. El Secretariado ha revisado los antecedentes, ha estado mirando qué es lo que está correcto y armonizado con Naciones Unidas y ha llegado a la conclusión de que lo que es correcto es lo que viene en las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea y lo que no está armonizado ni con el Libro Naranja ni con la Organización Internacional de la Salud es el Suplemento y entonces este es el cambio que propone.

D. Pedro Ros dice estar de acuerdo con la propuesta, han hecho casi una labor de investigación, no había mucha oposición en el primer papel que presento Brasil, el problema es que no proponía dispensa o aprobación sino que se armonizase que pusieran dispensa a los dos o aprobación a los dos. La única cosa rara hay aprobación pero de estas especiales porque aprobación de los estados de origen, destino y explotador cuando en términos generales una aprobación otorga el estado de origen y el estado del explotador no el estado de destino, pero en este caso son animales infectados que en principios no deberían viajar en avión salvo que no haya forma del agente que lo infecta sobreviva infectado de un animal lo usa de huésped, no ve mal que la aprobación también la dé el estado de destino esto tampoco es una aprobación usual es una aprobación condicionada a los tres, actores, es que encima pone tránsito.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que lo pone entre paréntesis cuadrado lo cual significa que tanto tránsito como destino son hechos que son discutibles. El tema es que para armonizar todo lo que hay que hacer es ponerlo en aprobación, el panel es libre de decir en este momento si quiere requerir que los países de tránsito de destino oponen o no, entonces eso es una decisión que todavía habría que tomar.

D. Pedro Ros dice que en cuanto a esto hay alguna opinión al respecto de incluir tránsito y destino, porque en realidad la propuesta se va a discutir cuales son los países que tienen que dar la aprobación.

D. Vicente Ramos entiende que sí tiene que necesitarse la aprobación del destino y el tránsito, es lógico. Si vas a recibir un animal que viene infectado, lo suyo es que se dé el visto bueno y además con el precedente que se ha tenido con el ébola donde con el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad se estuvo hablando de los animales de compañía de los posibles afectados y ver como se podían tratar.

D. Vicente Ramos dice que los puntos de destino será donde la aeronave toque.



D<sup>a</sup> Silvia García dice que entiende que es importante porque se puede producir una pandemia sin darse cuenta, el país que lo recibe no es consciente de lo que viene y puedes producir un problema grave.

D. Pedro Ros dice si el motivo de la pregunta es porque normalmente los argumentos que se usan para intentar de reducir el número de países involucrados en la aprobación es que al final es muy difícil conseguirla.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que en este caso como vas a traer un animal vivo infectado con una sustancia sin el conocimiento de España, le parece inconcebible.

D. Vicente Ramos dice que simplemente apunta cuando se estuvo hablando de este tema con los ministerios implicados no había en España ningún sitio donde poder recepcionar animales contagiados. Por eso dice que el tema no es baladí.

D. Pedro Ros dice que en todo caso, aunque lo puede estar entendiéndolo mal, cree que esta disposición no se refiere a un animal doméstico de compañía, sino a un animal que ha sido específicamente inoculado con una sustancia infecciosa para su posterior uso por un laboratorio farmacéutico, se refiere, este tipo de envíos van con la seguridad, aun así está pensando que está más a gusto si piden la aceptación lo que ve es que si se aprueba con tránsito y destino se puede dificultar la labor científica de investigar esto cuando en el tránsito el animal no va a ser descargado .

D. Vicente Ramos dice el objetivo de esto al final es un animal infectado, el receptor tiene que saber que viene este animal y que tiene que tener la capacidad de tratarle. Si es así, si es un laboratorio no habrá ningún problema en la aceptación y en tránsito lo mismo porque el avión puede tener un problema y es posible que haya que sacar al animal del avión

DOCUEMNTO 47. Habla de un incidente que con una sustancia que se llama catecholborane, es un tipo de borano. Se hizo un envío de esta sustancia y hubo un tifón estuvo unos días a una temperatura a espera de que se pudiera cargar y al terminar su transporte lo han depositado en un almacén y al volver a recogerlo del almacén ha explotado y se ha inflamado. Los propios transportistas, el expedidor dicen que indica que a él le parecía razonable prohibir esto para su transporte por avión. El problema que ve es que esta sustancia no tiene un número de ONU asignado, es un NOS, no se puede prohibir el transporte de esta sustancia concreta, habría que prohibir el transporte de NOS. Habría que analizar dos casos, el primero que no se haya elegido el NOS correcto y habría que ver el Libro Naranja y revisar las condiciones de transporte de este NOS porque aparentemente no son seguros. No ve viable prohibir el transporte de esta sustancia y no piensa que sea la solución porque lo que se está diciendo es que probablemente o la clasificación no es correcta o se ha transportado de acuerdo a la clasificación y no son suficientemente seguros y que si no lo son para esta sustancia posiblemente tampoco para los productos que hay ahí metidos

D. Pedro Ros se refiere a que dentro de la misma instrucción de embalaje se puede elegir el packing group que se quiera.

D<sup>a</sup> M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice un grupo de embalaje viene dado por la clasificación de esa sustancia grupo de embalaje 1,2 ó 3 que se puede transportar mediante tres formas.

D. Pedro Ros dice que igual no estaba mal clasificada y que lo mismo han elegido un grupo de embalaje erróneo.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que dentro del proceso de clasificación está la asignación del número ONU y el grupo de embalaje. No se puede elegir en función de la peligrosidad, se elige en función de los



resultados que hayan dado los ensayos. El mismo número ONU tiene la posibilidad de grupo de embalaje 1,2 ó 3, otra cosa es que para una sustancia concreta se pueda elegir libremente el grupo de embalaje, una vez hechos los ensayos.

En este caso o no han elegido el ONU adecuado o no han elegido el grupo de embalaje que les tocaría realmente según la sustancia o, si lo han hecho correctamente, hay que replantearse todo desde el inicio en este caso; entiende que hay que ir al Libro Naranja una vez hecho los ensayos.

DOCUMENTO 48: Propuesto por IATA. Esta propuesta está relacionada con la aplicabilidad del Anejo VI, la IATA se queja que aunque haya países que el Anejo VI y las Instrucciones Técnicas para el transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea digan claramente que la formación de mercancías peligrosas de un operador las aprueba el estado del operador. Hay países que tienen una variación de estado sobre esto o hay países que, aunque no tengan variación de estado, de facto exigen cosas adicionales, modificaciones en cuestión de formación. El problema para los operadores es que su formación la aprueba tu país de origen, pero si otro exige que la modifique, pueden llegar a ser situaciones insostenibles. España como tiene variación de estado en esto, pero si tenemos compañías aéreas que lo sufren en otros países. Realmente no hay ninguna propuesta de modificación, simplemente se quiere que el secretariado lo discuta con la comisión de aeronavegación y que igual se analice la posibilidad de mandar una carta a todos los estados para estos fines.

D. Emilio Ampudia pregunta si un país pide por ejemplo la formación que se tiene en mercancías peligrosas si exigiese que se de cuarenta horas en Categoría 6 cuando se está dando veintiséis se podría decir que no son competentes para ello y que deberían de hablar con la autoridad española.

D<sup>a</sup> Silvia García dice que según las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea sí, pero es un problema diplomático complicado. Tú puedes decir a ese país que los que dicen las Instrucciones Técnicas para el transporte sin Riesgo de mercancías peligrosas pero ese país dice que sigue pidiendo sus propios requisitos para operar en su país.

#### **Punto 4. Otros Asuntos**

D<sup>a</sup> Silvia García dice que han empezado a hacer una reunión previa a la reunión del Libro Naranja en conjunto las cuatro subcomisiones. Va a ser el 19 de noviembre y cree que es interesante que venga la gente de aéreo, la convocatoria se enviara en breve por correo electrónico.

También quería comentar un incidente, por correo, de mercancías peligrosas, nos lo ha notificado la autoridad alemana que han recibido un paquete que viene marcado como explosivo, se ha enviado por correo aéreo, aunque haya trascendido que no contenía lo que indicaba que contenía este paquete claramente no tenía que haber pasado ni por aceptación de Correo ni por quién lo aceptara para su transporte en avión. Es un incidente grave, se le ha comunicado a Correos y nos ha escrito una carta diciendo que se han puesto en marcha todas las actuaciones para corregir esto y reiteran de nuevo sus excusas.

M<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que no sabe si conoce el procedimiento de Correos en el aeropuerto, cuando se entregan los paquetes, a veces, no es visible para la línea aérea lo meten en la saca y lo meten en un contenedor.





D<sup>a</sup> Silvia Garcia dice que es consciente, pero si esto se ha visto en la descarga, en este caso en concreto, debiera de ser visible, o sea que esto no lo han descubierto en la oficina de correos alemana, lo han descubierto en el aeropuerto, era correo postal.

D. Pedro Ros pregunta lo representantes de las líneas aéreas cómo tratan exactamente el envío de sacas de correos, que hacéis con ellas.

D<sup>a</sup> Victoria Millán dice que desconoce en este momento que líneas transportan sacas de correos, no necesariamente te dan el tipo de información de lo que contienen, de las sacas de los valorados sí, no ves nada te dan un papel y te dicen lo que lleva.

D. Pedro Ros pregunta que sin no se abre la saca, las sacas son inviolables. D<sup>a</sup> Victoria Millán dice que no se abre nada.

D Pedro Ros dice que sin abrir se aplica algún método scanner. D<sup>a</sup> Victoria Millán dice que desconoce hasta que llega el avión que procesos pasa en el aeropuerto, en el avión no hay scanner, no puede contestar más porque lo desconoce

D. Emilio Ampudia dice que depende de cada operador de handling y de cada compañía aérea y de cada aeropuerto; pero en cualquier sitio las sacas de correo son inviolables. Dependiendo si la autoridad postal es agente acreditado se pasa la saca de correos por rayos x o no, el operador al recibir el correo lo tiene que pasar por rayos x

D. Pedro Ros dice que si el operador el postal o el aéreo. D. Emilio Ampudia dice que el operador aéreo.

D. Pedro Ros pregunta si correos es operador acreditado en Madrid. Le responden que depende de cada aeropuerto, le responden que depende de cada instalación y luego dependiendo de los procedimientos que tenga cada compañía operadora con la autoridad postal incluso puede la autoridad postal unidades de carga completa de correo, como una especie de consolidado, es correo pero lo entrega ya en un pallet aéreo y lo entrega ya todo preparado.

D. Pedro Ros pregunta que si eres agente de carga acreditado no vas a pasar nada, pasas rayos x pero y si no lo fueras y pasaras rayos x estos desde el punto de security no van a ir a detectar mercancía peligrosa oculta o no declarada, y puede darse el caso de que en una saca de correos metan 500 teléfonos móviles con su batería de repuesto.

D. Emilio Ampudia dice que no porque está prohibido el transporte de ese tipo de mercancía.

D. Pedro Ros dice que se ha aprobado desde el 5 de diciembre del 2014 Correos está autorizado para transportar baterías de litio contenida en equipo.

D. Emilio Ampudia dice que en Madrid ni siquiera pasan control a Correos España.

D. Pedro Ros dice que ese correo lo tratan como carga ahí si que se sabe lo que es. Correos es solamente correos si lo está dando el operador postal designado, aunque sea una carta si lo que se está haciendo es transportar una carta si es de MRW eso ya no es correo eso ya es carga.

D<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> del -Mar Ampudia dice que hay otra autoridades, como por ejemplo correo militar americano o correo de la base de Rota, de embajada americana, D. Pedro Ros pregunta que hacen con ese correo , el correo americano sí hay que pasarlo por rayos x, porque la base de Rota no es correo acreditado, precisamente hasta hace poco no se pasaba, pero AESA envió una notificación diciendo que el correo



de la base militar de Rota debería pasarse por rayos x ya que no estaba autorizado para hacer sus propios chequeos, lo que ellos también pasan por rayos x nosotros también pasamos por rayos x .

D<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que lo que intentaba explicar antes es que el contenedor aéreo está hecho por Correos, entonces llega al avión y le dan los papeles a la línea aérea, pero si va suelto, no iba en contenedor, efectivamente entonces se habría saltado todos los filtros.

D<sup>a</sup> Silvia García es consciente que lo que ha fallado seguro es la aceptación en Correos y en este caso concretamente es la aceptación de la mercancía por parte de quien le tocara subir al avión. El paquete se veía.

D<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que habría que ver si en el avión va suelto y lo han visto

D<sup>a</sup> Silvia García es que de hecho lo han descargado y lo han visto al descargar.

M.<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que si lo han descargado del contenedor, a veces se utiliza la misma palabra al descargarlo del avión o del contenedor.

D<sup>a</sup> Silvia García lee lo que dice el informe que le han remitido, que dice que el elemento postal es descargo por parte del encargado de la descarga del compartimento 3, no estaba dañado del paquete.

D<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> del Mar Iniesta dice que iba suelto no iba en saca , ha pasado todos los filtros.

D<sup>a</sup> Silvia Garcia dice que es consciente que lo que ha fallado ha sido la aceptación de correos y que han pensado que era una caja reutilizada y la aceptación de la mercancía cuando la subieron en avión, porque se veía el paquete porque lo han visto al descargar. Es más, según la etiqueta que llevaba el paquete ese número ONU está prohibido para el transporte aéreo. Lo que intenta con este caso es llamar la atención. Piensa que ha pasado los filtros porque al ver la caja han pensado que era reutilizada.

D<sup>a</sup> M.<sup>a</sup> del Mar Iniesta quiere contestar a una pregunta que le han hecho con anterioridad, dice que los filtros de seguridad dependen también del operador, y por la experiencia que tuvo con compañías norteamericanas se descubría muchísima mercancía peligrosa en correos dependiendo de la política, no sabe cómo está ahora el plan nacional de seguridad, pero si meten por correo mercancías peligrosas y ha pasado rayos x en correos y te entregan un papel ponen las sacas no pone el contenido no saben lo que te están entregando .

D. Pedro Ros pregunta que cuando llegan a los acuerdos de transporte con Correos, en el caso de Iberia, Air Nostrum o los que estáis aquí en las condiciones del contrato se pone algún límite en cuanto a la cantidad de bultos de mercancías peligrosas que se quiere transportar. Lo dice porque ahora cada vez que habrá que transportar un envío de teléfonos móviles de cualquier cosa que tenga baterías de litio, tendréis que hacer un safety risk assesment. Para que sea eficaz, si al mismo tiempo se está llevando correo, debería de saberse cuantas baterías de litios van en la saca de Correos para hace una estiba adecuada.

D. Emilio Ampudía cree que las autoridades lo que están pidiendo un safety risk assesment es para el transporte de baterías de litio embaladas en equipo.

D<sup>a</sup> Silvia García indica que los fabricante de aviones te lo dicen independientemente de las baterías de litio con o sin equipo, eso es una comunicación que han tenido con las compañías aéreas y no con las autoridades.

D. Pedro Ros dice que EASA, como bien conocéis, acaba de emitir un informe de seguridad que trata sobre esto.



Sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión. La Presidenta levanta la sesión a las 13:55 horas, del día quince de octubre del año dos mil quince.

Madrid, 15 de octubre de 2015.

Silvia García Wolfrum

M<sup>a</sup> Teresa Hernando Cascajero.

Presidenta de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera

Secretaria de la Subcomisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera