



ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACION DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA CELEBRADA EL DÍA 19 DE MAYO DE 2021.

ASUNTO: Estudio de propuestas presentadas por los diferentes países en la próxima reunión del Panel de Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea de OACI, a celebrar en Montreal los días 24 a 28 de Mayo 2021.

Debido a la situación sanitaria que se vive en este momento, se ha ofrecido a los convocantes dos posibilidades para poder participar en estas Subcomisiones, la primera es de manera presencial en la sala y la segunda a través de una plataforma telemática.

Asisten:

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

D^a M^a Ángeles de Marcos de Frutos, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

D^a Francisca Rodríguez Guzmán, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

D^a. M^a Teresa Hernando Cascajero, de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

D. Miguel Ángel de Castro Quiroga, de SENASA.

D^a Elisa Callejo Tamayo, de AENA.

D. Emilio Ampudia Riego, IBERIA.

D. Arturo Garcia Cobaleda, de AECSE.

D^a Cristina Sancedo, de EVELOP AIRLINES.

D^a Victoria Millán Casal, de AIR NOSTRUM.

D^a Francisca Planas, de Globalia.

D. David Vicente, de KEMLER.

D. Enrique Sánchez Mota.

D. Antonio Barba, de DGM ESPAÑA, S.L.

D^a Cristina Pérez, de BINTER CANARIAS.

D^a Carmen Gloria Rodríguez, de Canarias Airlines.

En Madrid a las 10:05 horas del día 19 de Mayo de 2021, en la Sala de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

- 1.- Aprobación del Orden del Día.
- 2.- Lectura y aprobación, si procede, de las Actas de reuniones anteriores.
- 3.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión del Panel que se va a celebrar del 24 al 28 de mayo.
- 4.- Asuntos varios.

D^a Silvia García, inicia la sesión dando la bienvenida a todos los asistentes e inicia un preámbulo en el que informa que la reunión va a ser grabada para facilitar la elaboración del acta. Por ello invita a los participantes a que, al iniciar sus intervenciones, digan su nombre y la entidad a la que representan por los cambios que se han producido en los miembros que integran esta Subcomisión.

A continuación, da paso al orden del día:

Punto 1.- Aprobación del Orden del Día

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

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

D^a Silvia García pregunta a los presentes si tienen alguna objeción al acta de la reunión anterior celebrada el 15 de octubre de 2020, al no haber ningún comentario queda aprobada el acta.

Punto 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la próxima reunión del Panel de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea de OACI, a celebrar en Montreal los días 24 a 28 de Mayo de 2021.

D^a Silvia García indica que en este punto se van a estudiar las propuestas presentadas por los distintos países para la próxima reunión del Panel de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea de OACI, esta reunión va a ser online y se celebrará del 24 al 28 de mayo de 2021.

Para esta reunión se han presentado 40 documentos, que se pueden dividir en dos bloques. Un primer bloque sería los documentos desde el 11 al 20, de armonización con el Reglamento Modelo. Estas propuestas se incorporarán en el 2023, armonizando con la edición 21 del Reglamento Modelo. Hay muchos documentos, los más voluminosos son aquellos en los que se intenta hacer una transcripción del Reglamento Modelo y adecuarlo al lugar donde se deben incorporar en las Instrucciones Técnicas para el Transporte seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, con sus particularidades por algunas diferencias sistemáticas. En el segundo bloque de propuestas, en esta ocasión, no tienen mucha profundidad, no es que no tengan importancia, pero son propuestas de modificaciones pequeñas, cortas y muchas con una justificación bastante razonable.

En esta ocasión se van a estudiar principalmente, los documentos que más pueden interesar a los asistentes, aunque como indica D^a Silvia García, eso es relativo, porque los documentos más significativos para unos, puede no serlo para otros, depende de sus intereses. Un documento que se le ocurre que puede ser interesante es el relativo a la reposición de las marcas. En la última Subcomisión ya se estuvo hablando bastante de una propuesta anterior a esta.

D. Emilio Ampudia propone dos documentos para su revisión. El primero es el documento que ha comentado D^{ña}. Silvia García, relativo a los marcados y los distintos tipos de marcado. Indica que lo que han hecho en este documento es aclarar los tipos de marcas que se debían de poner o sustituir. Y, el otro tema que le interesa son los documentos sobre las baterías de litio que hay que desconectar de los equipos, y señala que han cambiado como lo quieren nombrar porque no estaba muy claro. Cree que si tenían menos de 300w/h se podían desmontar y llevar en cabina, y si tenían más de 400w/h no se podían desmontar, pero sí podían ir en bodega, y si se desmontaban no podían ir en cabina. Piensa que lo han querido aclarar en los documentos presentados.

Estos documentos son los siguientes:

DGP-WG/21-WP/7

En este documento se habla de la posibilidad de reponer las marcas. En la anterior Subcomisión se habló bastante del antecesor de esta propuesta. Lo que ahora se dice es que no es que se pueda reponer cualquier tipo de marcas, solamente algunas concretas que son las que se especifican en el documento y que se corresponde con las cantidades limitadas, cantidades exceptuadas y baterías de litio.

La enmienda que hacen es simplemente en el Capítulo 7, apartado 2.7., añadir estas marcas correctamente y el "5" que había ya está corregido.

D. Miguel Ángel de Castro quiere dar las gracias a los integrantes de la Subcomisión por su presencia y en especial a los miembros de la Comisión para la Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas por su trabajo y la ayuda que recibe para la preparación de la reunión del Panel. Recuerda que esta reunión es virtual, y siempre que su carga de trabajo se lo permita, también podrían asistir a la misma. Fue bastante interesante en la reunión anterior y espera que lo vuelva a ser en esta.

Con respecto a este documento, han definido un poco mejor a qué marcas se refieren para que puedan ser repuestas. Todos sabemos que son marcas pero las identificamos como etiquetas, porque tienen su forma y en la mayoría de casos se pegan como ellas, aunque algunas están preimpresas.

Es un ejercicio de delimitar bien a qué marcas se refiere. Cree que evoluciona un poco, el documento que se presentó en la reunión anterior y puede ser un poco más útil. Pregunta si alguien tendría inconveniente en que esto prosperase o si piensan que debían apoyarlo para que estas marcas que, en la vida real, más que marcas se colocan como etiquetas, se puedan reponer una vez que ya se ha hecho la aceptación y que se sepa que se presentaron con ellas y no que están faltando. Simplemente sería eso, reponer alguna que se ha perdido después de haber hecho la aceptación.

D. Emilio Ampudia está de acuerdo, igual que pone que hay que sustituir etiquetas de clase, si se pierde alguna en el tránsito o en la aceptación, las marcas de baterías de litio por este otro tipo que lo llaman marcas y no etiquetas, hay que sustituirlas igual. Lo que no tiene sentido es que al mercado UN, mercado de parking group, del fabricante, que está preimpreso en el paquete y que también se las llama marcas y esas son las que no se pueden sustituir.

Los otros documentos que se han mencionado cree Dña. Silvia García que son el 8 y el 9 pero no está segura y quizá el documento 24. D. Emilio Ampudia cree que puede ser el documento 24 y se comenta.

DGP-WG/21-WP/24

En principio, solo se tenía que desmontar la batería, en caso de que la batería no esté debidamente protegida dentro de la ayuda a la movilidad. En el documento aparece un ejemplo de una silla de ruedas donde se pueden encontrar la batería metida dentro de una carcasa metálica que es su apoyabrazos, y como se puede observar, está debidamente protegida. Lo que proponen es modificar que se tenga que quitarlo, no si está diseñado para ser quitado, sino si la silla no protege suficientemente a la batería.

Para D. Emilio Ampudia comenta que el principal problema que había con esto es que, tal y como estaba puesto antes, era que si está diseñado para que se pueda quitar pues hay que quitarlo. Pero si tiene más de 300w/h, como estaba diseñado para quitarlo, pues hay que quitarlo. Pero como está prohibido llevarlo si tiene más de 300w/h, se producían casos en el que se prohibía al pasajero viajar, al no se podía viajar con más de 300 w/h en cabina. Ahora, con este cambio, ya no hace falta quitarlo mientras que esté protegido adecuadamente, puede ir en la silla de ruedas puesta aunque tenga 400, 500w/h.

D^a Silvia García dice que ya no tiene que tener la limitación.

D. Emilio Ampudia indica que la limitación sigue existiendo, pero ya no te limita, ya no te obliga a quitarlo si está especialmente diseñado para eso, es que no estaba muy bien especificado. Cree que algún compañero comentó, en alguna reunión anterior, que, sobre todo en Estados Unidos, podría haber muchos problemas si se impedía el transporte a una persona con sillas de ruedas por este tipo de cosas, al tener derecho al transporte. Ahora está mucho mejor clasificado, aunque sigue diciendo que si tiene más de 300w/h no puede ir en cabina.

D^a Silvia García comenta que efectivamente eso es lo que se propone y pregunta si esto, en principio, lo ven positivo.

Para D. Emilio Ampudia comenta que está mucho mejor que antes. Lo que pasa es que el problema principal, según él, es que cuando una persona, por ejemplo, con alguna ayuda de estas llega al check-in con una batería que tenga, por ejemplo, 250w/h de capacidad, puede elegir dos cosas, o la desmonta y la lleva con él en cabina, o la deja si está perfectamente protegida, se puede desconectar y no se puede activar, en ese caso la puede dejar en la silla e ir en la bodega. Pero si tuviese más de 300w/h no puede elegir ir en cabina. Piensa que es difícil que un pasajero sepa esto y todos los casos en que se da esta situación, y que todas las personas que están en el check-in sepan que existe tal posibilidad, hay que formar muy bien a todo el mundo para saberlo.

D. Miguel Ángel de Castro cree que lo que intentan, al ser tan complicado, es regular las ayudas a la movilidad porque hay cada vez más modelos diferentes y nuevos, cada vez más potentes y avanzados. Cree que lo que intentan es hacer un símil a las mercancías peligrosas en aparatos, siempre se ha visto que en el aparato van más protegidas que si van embaladas para transporte. Están usando un poco esto para intentar regular de alguna manera que las sillas de ruedas, las ayudas a la movilidad, o todo lo que se utiliza, si son modernos y el diseño permite que vaya protegida se evite desmontarla y evitar transportarla fuera de su aparato.

Es cierto, que el usuario de la movilidad, a lo mejor, ni siquiera conoce los vatios de la batería. Se está abriendo un poco la puerta, como decía D^a Silvia García, a que los operadores aéreos digan que independientemente de la capacidad de batería, si la ayuda a la movilidad es moderna, buena y protege

bien va a ir mejor que aislada. Cree que es un paso adelante, con respecto a lo que hay, sobre todo se va a evitar problemas en algunos casos, que como antes se ha dicho, hay un vacío legal cuando se tiene que sacar la batería de una ayuda a la movilidad y superar los 300w pues entonces se tiene que dejar la batería o dejar la silla, o impedir que la persona vuele o hay que obligar a mandarla como carga. Al final, no es lo ideal, pero es un paso adelante. Cree que, si lo consideran oportuno, sería lo suyo intentar sacar adelante esta propuesta, y de cara a los siguientes paneles, ver si alguien presenta una mejor y si se tiene interés nos podemos embarcar nosotros y redactar una.

D^a Silvia García dice que la propuesta va más por evitar desmontar la ayuda de movilidad, si no tiene sentido, y no tanto por el tema de sortear la limitación de los 300w/h porque, de todas maneras, eso sigue ahí. Incluso esto te deja en peor situación porque si se considera que la silla no está bien protegida dentro, pero sabes que tiene más de 300w/h y le dices que no está bien protegida, no puede viajar, y si le dices que está bien protegida, puede pasar. Al final, se está forzando a los operadores a que acepten como bien protegido cosas que pudieran no estarlo, por ser la única salida que hay para esta situación.

Para D. Emilio Ampudia está claro. El principal problema sería eso. El problema existe desde el principio, pero cree que es bastante buena esta propuesta y habría que apoyarla.

D^a Carmen Gloria Rodríguez está conforme con la opinión del resto. Ve el cambio bastante positivo. A veces te encuentras en la situación de que hay que extraerla y si lo haces ya va en cabina de pasaje y no puede superar los 300 w/h que te ves en la situación de tener que dejar al pasajero, rechazarlo, y te sienta mal. Ve este cambio bastante positivo, si la batería va protegida y ha superado a los 300w y si va incorporada a la silla, sería un avance positivo.

Dentro del mismo bloque de agenda está el documento 5. Es una propuesta que analiza el histórico de todos los documentos que hay y mirar si puedes exportar una o varias baterías de litio. Piden una clarificación. No hay comentarios por parte de los asistentes.

D. Miguel Ángel querría saber si alguien ha tenido los problemas que se plantean en el documento 41.

DGP-WG/21-WP/41

Habla de los pallets de madera que pueden perforar los embalajes de las mercancías peligrosas y pinchar el embalaje de mercancías peligrosas. Se ha producido en una ocasión, al menos. Llamen la atención sobre este riesgo que existe. Quiere saber si a los asistentes se les ha dado esa situación o si no han tenido ningún problema.

D. Emilio Ampudia que recuerde últimamente en Iberia no ha ocurrido pero el riesgo sí que está, sí que existe, otra cosa es que se les vaya a prohibir las paletas de madera para estibar bidones de mercancías peligrosas o similar.

Para D^a Silvia García está claro que el riesgo teórico existe, pero si en la práctica no se da, no tiene sentido prohibirlo. Si en la práctica se da hay que meditar sobre si prohibirlo.

D. Emilio Ampudia comenta que no se da mucho, se da más bien en bidones durante su manipulación con carretillas. Es más fácil hacerle un agujero al bidón en este caso que una paleta esté con un clavo sobresaliendo y pinche un bulto.

D. Enrique Sánchez dice que no ha tenido ningún incidente de este tipo, en su vida profesional. La mercancía que se ha transportado en pallet puede haber tenido algún problema más por apilamiento de los mismos que porque el pallet haya causado el daño debido a su configuración, o a que tuviera algún defecto. No recuerda ningún caso.

DGP-WG/21-WP/30

Propone un formato conjunto para las exenciones, es una propuesta hecha por Francia y Holanda.

Dña. Silvia García considera que es una propuesta bastante buena para simplificar los procedimientos de los operadores.

D. Miguel Ángel Castro indica que este documento es consecuencia de muchos años de trabajo. España está involucrada e implementará ese formato común en cuanto se actualicen los procedimientos y la página web de AESA porque la experiencia que se tiene en otros países europeos está siendo muy buena.

DGP-WG/21-WP/39

Este documento está relacionado con el hielo seco. La propuesta plantea que el operador debe equipar la cabina de mando con medidores de CO₂, para transportar hielo seco porque se espera que se vaya a tener que transportar grandes cantidades de hielo seco.

D. Emilio Ampudia dice que, con respecto al hielo seco, Iberia ha solicitado autorización para ampliar las cantidades en relación con las necesidades por el COVID. Tiene aprobado un procedimiento para aviones de pasajeros que han convertido en cargueros en donde se permiten muchísimas cantidades de hielo seco dependiendo de la tasa de sublimación, cada fabricante tendría que informar específicamente de la tasa de sublimación, dependiendo de eso y con unas tablas que hizo AIRBUS, se ha elaborado un procedimiento bastante exhaustivo.

Lo que están viendo, por lo menos hasta ahora, es que no está haciendo falta ese tipo de transportes con tantas cantidades de hielo seco ni en aviones cargueros, ni en aviones de pasajeros. Pidieron una ampliación de las cantidades y no se están utilizando, por lo menos por ahora, no sabe si más adelante será necesario, quizá cuando se tenga que hacer el transporte de hielo seco a Sudamérica se necesite transportar más cantidades. Como los principales proveedores están en Bélgica y Holanda, muchos transportes se están haciendo por carretera, por lo tanto, por avión, las cantidades no son tan grandes como para que fuese necesario, desde luego no lo del cambio de centro de gravedad del avión. Lo del CO₂ en cabina, cree que tampoco va a ser necesario.

Para D^a Silvia García lo que pasa es hay que saber dónde se pone el límite. Un medidor de CO₂ en cabina, empezando porque no es muy caro, no le parece mal. Pero el hielo seco ya se transportaba con anterioridad y no había una limitación específica a transportarlo junto con otras mercancías a la vez. Lo que pasa es que ahora se puede dar que haya cargamentos enteros de todo igual y con mucho hielo seco, es lo que se prevé en este caso. Las tablas que ha indicado de sublimación también las tiene que tener la persona quien ha elaborado este texto, piensa que adapta el texto al tema de la cantidad de sublimación por tiempo, nivel de CO₂ y el centro de gravedad. Todos deben de tener la misma información.

D. Emilio Ampudia piensa que lo que podría hacer falta sería detallar un poco más, en el caso de cantidades de hielo seco que sea superior a una determinada cantidad, por ejemplo 5.000-10.000 kg, o algo así.

D^a Silvia García comenta que la única dificultad que ve en todo esto es que si se pone tal y como está en el texto, si se transporta cualquier cantidad de hielo seco, se tiene que tener un medidor en cabina. Se tiene que prever, con bastante antelación, cuando se va a llevar hielo seco porque, a partir de entonces, hay que llevar en cabina un medidor de CO₂.

D. Emilio Ampudia dice que a partir de entonces, todos los aviones en cabina tendrían que estar equipados con medidores de CO₂.

Para D^a Silvia García es un cambio que hay que tener en consideración, si se decide hacer.

D. Miguel Ángel quiere dar su opinión sobre este tema. El documento, en sí mismo, es una especie de consulta. Este cambio requeriría, hablando de la estructura de OACI, transmitirlo al Panel de Aeronavegabilidad y que lo aprobara el Consejo. Cree que un cambio así, posiblemente, implicaría tener que cambiar la lista de equipamientos mínimo de los aviones para poder volar. A lo mejor, si se tiene un medidor en lugar de dos y ese medidor no funciona te deja el avión en tierra y no se puede volar con él, a pesar de que, a lo mejor no se lleva hielo seco.

Cree que es un cambio que parece pequeño, pero que tiene un calado muy importante en la industria y que tendría que ir al Panel de Aeronavegabilidad,

seguro, y por mucho que sea una propuesta en este grupo, un cambio así, requiere dos paneles, y posiblemente dos bienios.

Piensa que el tema vacunas y el material médico para el COVID, ha pillado un poco a contrapié, en todo el mundo, y han ido avanzando como se ha podido. Como ya ha dicho D. Emilio Ampudia han ido adaptando los aviones, no solo Iberia, muchas más compañías, para las necesidades reales. Se ha visto que no había pasajeros y lo que se necesitaba era transportar carga y han adaptado los aviones lo más rápido que se ha podido, para transportar carga en cabina de pasaje.

Ha estado involucrado en la autorización que se ha dado a Iberia y se ha visto que se ha podido tirar de la experiencia y la documentación que tienen los propios fabricantes de los aviones, que son los que saben cuánto CO₂ puede soportar el avión y cuánto pueden sacar, sin que sea un problema. Todos han aprendido de esta experiencia, la situación nos ha hecho aprender a todos muy rápido de muchas cosas y reinventar la aviación de pasaje a carga.

Comenta que como ha dicho D. Emilio Ampudia, Latinoamérica está en el proceso de empezar a mover vacunas y está buscando información de cómo adaptar estos procesos de cambios de cabina de pasaje a cabinas de carga, andan un poco perdido, como lo hemos estado nosotros hace unos seis meses. Es un mundo global donde hay que ayudarse.

Todos pensaban que se iba a transportar mucha más cantidad de hielo seco y no cree equivocarse al decir que los envíos de vacunas no superan los 35 KG, son bastantes más pequeños de lo que se puede pensar, y la cantidad de hielo seco que se está transportando es menor de lo que se preveía. Pregunta si tienen más información sobre este tema.

D^a Silvia García cree que va a depender bastante de la vacuna en concreto. Aquí se están manejando unos tipos de vacuna, los americanos, igual, están manejando otra. Cada tipo de vacuna necesita unos requisitos para su traslado con la temperatura adecuada, en función de eso va la cantidad de hielo seco.

D. Emilio Ampudia comenta que la vacuna que más hielo seco necesita es la de Pfizer, cada caja puede pesar unos 30kg de los cuales 23kg son de hielo seco, lleva muchísimo, lo que pasa es que no se están transportando muchas cantidades. Se pueden enviar 3 ó 4 cajas, con lo cual las cantidades pueden ser 100kg o menos. Principalmente se están enviando desde Ámsterdam a Canarias pero no mucho por ahora.

D^a Silvia García pregunta cómo llegan las vacunas a Canarias, sino es por avión.

D. Emilio Ampudia responde que por avión. Lo que están transportando ahora, principalmente, es por avión a Canarias, desde Ámsterdam a Madrid en camión o en avión, y a Canarias en avión. Pero a cualquier otro sitio de España su transporte es por carretera, con lo cual los requerimientos que ellos

pensaban que iban a ser muchos mayores, no están siendo tan grandes. Y a Canarias, lo que se está transportando es con envíos pequeños porque en una caja van muchas vacunas y no están enviándose muchas. Cuando se requeriría es cuando tuviera que ir toda una bodega de un avión llena hasta Sudamérica, que tiene capacidad para unos 15.000Kg, y si son todos vacunas, de ellos, 10.000kg podrían ser de hielo seco.

D. Miguel Ángel de Castro piensa que es difícil que lo vayamos a ver porque cree que Pfizer se está fabricando en Estados Unidos. Si el transporte es a Sudamérica es más posible que lo hagan desde el país donde se fabrican las vacunas y no tener que pasar por nuestro país.

D^a Silvia García, volviendo a la propuesta, hay que tener en mente que esto no se podría implementar para el 2023, y mucho menos con una adenda a las Instrucciones Técnicas actuales, tendría que ir más adelante y para resolver este problema ya no valdría.

DGP-WG/21- WP/8 y WP/23

D. David Vicente muestra interés por este documento. Se refiere a la instrucción de embalaje 870, porque en ella se hace referencia a las baterías de electrolito ácido básico y se menciona que hay una parte que está dentro del equipo o que se transportan embaladas junto al equipo. En esta enmienda se hace referencia a que esta parte podría ser eliminada porque, seguramente, estaría duplicada con la que se refiere al UN 3171, de baterías que son parte de un vehículo o de una máquina. No sabe cómo quedaría en esta enmienda, el hecho de que una batería no fuera la que moviera o impulsara al equipo, sino que simplemente fuera una batería accesorio a un equipo, como pudiera ser a un vehículo que funciona con gasolina o gasóleo y que tiene una batería que se utiliza para otros fines, más que el UN 3171 que sería una batería que es la que propiamente mueve el equipo.

Para D. Miguel Ángel de Castro el caso que se está exponiendo no se aplicaría a esta instrucción de embalaje, porque se estaría cambiando de número UN, se estaría hablando de un vehículo de propulsión de combustión, sería otro UN y con otra disposición de embalaje totalmente distinta: Cree que no le aplicaría el cambio que se está comentando, es diferente si se está moviendo cualquier vehículo o un tractor, o vehículos militares y el número UN no tiene nada que ver.

D. David Vicente dice que el ejemplo que ha puesto no sería coherente porque tendríamos un vehículo impulsado por gasolina, pero ¿no se podría dar la situación de que una batería de electrolito ácido o básico no impulsara el propio equipo, pero sí fuera como parte del embalaje de este equipo sin que lo de impulsara?

D. Miguel Ángel de Castro indica que realmente serían mercancías peligrosas en equipos, en cada caso tendría un número UN que sería el que correspondiese en cada momento. Aquí lo que está hablando es que en la instrucción de embalaje 967 y 970, que son para baterías de litio, lo que intenta

es clarificar para los pallets y multipiezas, cuando van varios envíos, hacer una clarificación.

D. David Vicente comenta que la propuesta que está en la pantalla no es a la que él se quiere referir, es la instrucción de embalaje 870 la que se quiere modificar y la instrucción de embalaje 670 está dentro de la enmienda 8.

Dña Silvia García dice que puede estar hablando de la propuesta 8 en lugar de la 23.

D. David Vicente dice que posiblemente se haya confundido y sí esté refiriéndose al documento 8 donde se habla de los UN de las baterías de electrolitos ácido y básico, y después intenta juntar la segunda parte de la instrucción 870 con la que correspondería al UN de vehículos o máquinas autopropulsadas por estas baterías.

Dª Silvia García entiende que esta propuesta lo que dice es que hay que eliminar de aquí la que está instalada con el equipo porque ya se habría duplicado con el UN 3171.

D. Miguel Ángel de Castro aclara que esto viene del cambio anterior que se hizo, donde se asignaron números UN porque era más lógico. Se hizo el cambio a las baterías instaladas en equipos, que se aceptó en el Panel y se modificó en las Instrucciones Técnicas pero esto es un fleco que quedó, no se dieron cuenta que al hacer este cambio esta referencia ya no tenía sentido, quieren quitarlo para evitar confusiones.

Dª Silvia García comenta que otro fleco que se les ha olvidado, es el 38, que también habla de los números UN en vehículos y cosas semejantes, y se ha olvidado en el índice actualizar los números UN correspondientes, en el glosario igual. Son cosas que cuando haces unas enmiendas que al final afectan a muchos sitios, alguna se te olvida y no hay sentido ahora de cambiar ninguna de las disposiciones, simplemente hacerlas coherentes con la idea que se impuso cuando se hicieron los cambios originales.

D. Miguel Ángel de Castro piensa que más que hacer una propuesta de retirar algo, simplemente habría que indicar, como ha dicho Dª Silvia García, que es algo que sigue estando ahí, que no debería estar, porque ha habido un cambio mayor y previo ya aceptado y que eso está obsoleto, es más un cambio editorial que una propuesta.

D. David Vicente dice que quizás todas las baterías embaladas en equipos no serían, a su juicio, entendidas como vehículos accionados como baterías, UN 3171, pero igual es otro juicio independiente y no es directamente lo que se propone en esta enmienda.

Dª Silvia García recuerda que el número UN 3171, tiene varios nombres, uno es el de vehículo accionado con baterías, pero luego también habla de equipo o equipamiento. No entraría dentro de lo que es el primer nombre, pero sí en los siguientes, pasaría igual que en la Propuesta 38, según le viene a la

memoria, la entrada para motores son motores o equipos, pero no tienen un nombre único tiene varios nombres, para una misma entrada hay que buscar los nombres en las Instrucciones Técnicas.

D. David Vicente dice que lo ha estado mirando y lo ha identificado como vehículo. En lo que hace referencia a nombre es vehículo accionado con batería, luego dice vehículos autopropulsados, véase equipos accionados con acumuladores o vehículos propulsados con gas inflamable o vehículos propulsados por líquido inflamable.

Cree que este UN, aunque sea vehículo o máquina, entiende que hace referencia a que efectivamente esa batería está autopropulsando el equipo o es la fuente de energía principal. Igual no tiene sentido lo que está planteado, o es otro punto diferente que es lo que pretende cambiar esta enmienda.

D^a Silvia García ha consultado la entrada UN 3171, en su definición dice aparato accionado por batería o vehículo accionado con batería, efectivamente, tal y como se decía tiene estas dos entradas, no sería vehículo accionado por batería sino aparato accionado por batería. Tu preocupación es que no sea accionado, sino que sea aparato.

D. David Vicente dice que lo que le preocupa es que esa batería viaje con el equipo no para accionar el vehículo o la máquina, sino para otros fines que utilice esta fuente de energía para partes que no son la parte fundamental de este equipo.

D. Miguel Ángel dice que lo que se le ocurre ahora es que realmente no cree que tenga relación la consulta que ha hecho con la enmienda. Realmente la enmienda es un fleco que quedó de una algo aprobado previamente. Cree que es muy útil que haga una consulta por correo con la casuística que piense que puede darse y que sea difícil de clasificar, para que se vea si realmente existe ese problema o no y si es así, se puede intentar dar solución.

D^a Silvia García sí le diría que necesitan un ejemplo concreto y que no sea un ejercicio teórico-mental y que sea un problema concreto específico, porque si no, habría que cambiar los nombres de los números UN y no se hace así sin más. Si tiene algún caso que encaje sobre lo que tiene en mente, que se lo mande e intentarán dar una solución y ver lo que se puede hacer.

D. Miguel Ángel de Castro quiere aprovechar la ocasión para decir que la Subcomisión de Transportes de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea no solo se centra en la reunión previa al Panel, cualquier duda que se tenga se puede hacer llegar a la Subcomisión. Hay montones de consultas y dudas que se han hecho, que se han trabajado desde aquí y es bueno que si se detecta cualquier área que necesite cualquier clasificación o mejora, nos lo hagáis llegar y nos pondremos en marcha para solucionarlo. Siempre será bien recibido.

D^a Silvia García comenta que igual que, en lo visto hoy, hay muchas correcciones, si detecta alguna, por favor, ponerlo en nuestro conocimiento para subsanarlas.

PUNTO 4. OTROS ASUNTOS

D. Antonio Barba comenta que independientemente de los documentos que se han revisado quería plantear una cuestión que está relacionada con la formación que acredita AESA y en la que SENASA está participando. Dado que los inspectores de las escuelas vienen de ahí, y es en el sentido de que se han fijado las horas de duración de las distintas categorías de formación, y no se ha tenido en cuenta que existen empresas que hacen la expedición de un único número de las Naciones Unidas y que se podía minorar la duración de los cursos para adaptarlo a la realidad de las empresas expedidoras, en el sentido que está apuntando, cuando se hace la expedición de un solo número de Naciones Unidas. En la duración de una categoría 1, sin radioactivo, se está hablando de veintiocho horas mínimo, cuando un curso de esta naturaleza podría ser ofrecido en dieciséis horas. Simplemente quería hacer un comentario.

Para D. Miguel Ángel de Castro comenta que es una pena que no se tenga nadie del departamento oportuno de AESA que se encarga de esas acciones. Le puede decir, por ejemplo, que esas aprobaciones en el caso de los operadores aéreos se hacen en el departamento del que forma parte, pero no de las escuelas. No puede decir qué criterio de tiempo tienen. Lo que puede hacer es remitir la consulta al Servicio Enseñanzas Aeronáuticas que es donde revisan los programas para las escuelas.

D. Antonio Barba da las gracias a D. Miguel Ángel de Castro. Quiere plantear otra cuestión que es el CA Training, se encuentran que ahora en las Instrucción Técnicas de OACI, la línea roja para poner en marcha esta nueva forma de enfocar la formación sería el 1 de enero de 2023. Nos encontramos a mediados del 2021 y con la intranquilidad que tienen, con respecto a que la autoridad competente española pueda establecer algo con respecto a este tema, hace que pregunte cual es el estado de esta cuestión.

D. Miguel Ángel de Castro indica que en las últimas subcomisiones que se han celebrado, ya se ha hablado de la formación por competencias. Ahora mismo podría haber ya alguna compañía que tuviera esta formación por competencias implantada. A día de hoy, hay una herramienta que ha desarrollado la Aviación Civil francesa muy útil, que está basada en las recomendaciones que ha dado OACI. Esta herramienta facilita bastante el trabajo a la hora de determinar la formación que necesita cada persona, dependiendo de las funciones que realice y del nivel de profundidad de cada una de ellas. Se ha analizado por parte de la AESA y se ha tomado como una herramienta bastante útil, ya se ha adelantado en algunas ocasiones. Tenían previsto que los inspectores franceses les hubieran dado una formación en París sobre cómo utilizarla, pero esa formación nunca se ha llegado a dar debido a la imposibilidad de viajar y de reunión etc. está paralizado.

Su intención es que cuando esto avance un poquito más y se pueda ver el funcionamiento de la herramienta en condiciones y cómo se va a manejar desde la AESA, plantear una Subcomisión para poder presentarla a la industria

ya que AESA va a utilizar esta herramienta. Por supuesto, no va a ser obligatoria que la utilicen las empresas que vayan a planificar su formación, es gratuita, va a estar en francés e inglés, cumple todos los requisitos que dice OACI, y va a ser la herramienta que va a utilizar la Administración para poder controlar lo que las escuelas y los operadores vayan a hacer. Están abiertos a cualquier avance, en este sentido. Es un cambio de muchísimo calado que va a requerir mucho esfuerzo por parte de muchas organizaciones. Han recibido con los brazos abiertos la ayuda de los franceses, que han estado muy apoyados con la administración de la Aviación Civil Suiza e indica que si algún operador o alguna escuela de formación o alguna institución tiene alguna cosa que pensáis que puede ayudar o presentar, están también abiertos a ver si eso puede ayudar a todos, o si lo quieren aprobar o presentar individualmente. Nosotros lo que se presente se tiene que analizar y ver si cumple o no los estándares.

D. Antonio Barba da las gracias y añade que a nivel internacional han organizado reuniones desde hace dos meses en América Latina, América del Norte, Asia etc. Están solicitando información sobre este asunto para recabar las opiniones de las autoridades competentes y aunar puntos. Celebraría mucho que en una Subcomisión se tratara este tema, donde se realizará un análisis de la situación y donde ellos podrían aportar, qué es lo que ellos han hablado y lo que contemplan, dado que están desarrollando y discutiendo, no lo ven fácil, pero se están dando pasos en este sentido. La iniciativa que ha apuntado, la recoge y piensa que será muy bien acogida.

D^a Silvia García pregunta si quiere que se celebre una Subcomisión donde solo se trate este tema, o bien, si quiere que se celebre una Subcomisión para tratar este tema dentro de una Subcomisión, como un punto en el orden del día. La siguiente Subcomisión está prevista que se celebre en octubre, lo comenta por si para esa fecha ya estuviera toda la información. Es necesario que lo comuniquen con tiempo suficiente para organizarlo.

D. Miguel Ángel de Castro dice que lleva un tiempo con este tema intentando avanzar, pero no es tan fácil como parece.

El tema de la movilidad también se ha planteado en el DGCG, en varias ocasiones, y son bastantes los países europeos que se han interesado también en utilizar la misma herramienta: Cree que utilizar herramientas comunes en gran parte de los países europeos, facilitaría la labor a operadores aéreos y organizaciones internacionales, están pendientes de poder implementar esa herramienta a nivel administrativo, y plantearlo a vosotros entre las opciones que hay en el mercado, como una más, no imponer a nadie nada. Se puede utilizar el trabajo que ha desarrollado la administración de dos países y tomarla como base y referencia, o como herramienta de trabajo, o si alguien tiene algo mejor que ellos, también se puede hacer al revés, plantearlo aquí y exportarlo a otros sitios, eso viene bien siempre. Precisamente esas reuniones lo que hace es que los que estamos aquí nos centramos mucho en la normativa y otras cosas, y se ha perdido mucho la visión del día a día y las operativas porque no estamos tanto en ellas, vosotros sois nuestros oídos y nuestros ojos en el día a día y podéis dar un poco de luz sobre las cosas que están ocurriendo y las

necesidades que se tienen. Esta situación tan extraña que nos ha tocado vivir, está retrasado todo mucho.

Quizás, una Subcomisión no sería suficiente, porque presentarla en una sesión, sin poder estudiarla, puede ser poco tiempo.

D^a Silvia García informa que la próxima reunión a la que se les convocará será para la del Libro Naranja que se celebrará en junio.

Sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión. La Presidenta levanta la sesión a las 11:30 horas, del día diecinueve de mayo de dos mil veinte uno.

Madrid, 19 de mayo de 2021.

Silvia García Wolfrum

M^a Teresa Hernando Cascajero.

Presidenta de las Subcomisión para la
Coordinación del Transporte de
Mercancías Peligrosas por Vía Aérea

Secretaria de la Subcomisión para la
Coordinación del Transporte de
Mercancías Peligrosas por Vía Aérea