



ACTA DE LA REUNIÓN DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA CELEBRADA EL DÍA 14 DE NOVIEMBRE DE 2022

ASUNTO: Estudio de propuestas presentadas por los diferentes países en la próxima reunión del Panel de Mercancías Peligrosas, por Vía Aérea de OACI, a celebrar en Montreal los días 21 a 25 de noviembre.

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

Asisten:

D^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. Vicente Ramos Muñoz, de AENA.

D^a M^a del Mar Iniesta Navarro, de SENASA.

D^a Cristina Cuerda Albadalejo, de CORREOS.

D. Arturo Crespo, CORREOS.

D. José Francisco González Ríos, de CORREOS.

D^a. Carmen Gloria Rodríguez Rodríguez, CORREOS.

D. César Gómez Barco, CORREOS.

D. Gregorio Alarcón Lluva, de DGP.

D. Arturo García Cobaleda, de AECSE.

D^a Carmen Olmos Segura.

D. Bernat Ferrer.

D. David Narrillos, de SWIFTAIR.

D. Enrique Sánchez Mota.

D^a Francisca Planas, de Globalia Ground Handling Agent.

D. Manuel Alfredo Iglesias Paz, de AESA.

D. José Alberto Pavón, de DGP.

D^a María Rodríguez Gómez.

D. Máximo Sosa Gómez .

En Madrid a las 12:30 horas del día 14 de Noviembre de 2022, en la Sala de Proyecciones de la primera planta del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, tiene lugar la reunión de la Subcomisión del Transporte de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea con asistencia de las personas relacionadas anteriormente y con arreglo al siguiente orden del día:

- 1.- Aprobación del Orden del Día.
- 2.- Lectura y aprobación, si procede, de las Actas de reuniones anteriores.
- 3.- Estudio de los documentos que se van a presentar en la Reunión del Panel de OACI que tendrá lugar en Montreal del 21 al 25 de noviembre.
- 5-. 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.

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 4 de noviembre de 2021, 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 21 al 25 de Noviembre.

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 que se celebrará del 21 al 25 de noviembre de 2022, en Montreal. Todavía no se sabe si va a ser presencial o híbrida.

Cede la palabra a D. Miguel Ángel de Castro que es miembro del Panel de transporte de mercancías peligrosas, y que va a ser el encargado de presentar los documentos.

D. Miguel Ángel de Castro se presenta como miembro de SENASA y da apoyo técnico a AESA en todo lo referente al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea. Agradece a D^a Silvia García y a su equipo la amabilidad de poder hacer esta reunión para poder presentar los documentos que se van a ver en la reunión de Montreal y así los asistentes poder hacer los comentarios que estimen oportuno.

Previa a esta reunión, ha habido otra reunión con determinados países y con EASA, virtualmente donde se han tratado estos documentos.

Para esta reunión se han presentado 20 documentos formales, menos que en otras ocasiones. Es la primera reunión que va a ser presencial en los últimos tres años. Este año es en noviembre, cuando suele ser en septiembre o a primeros de octubre.

DGP-WP/22-WP/9

Presentado por IATA. Intenta hacer una aclaración y busca que se discuta en el Panel de qué manera operadores aéreos que no tienen aprobación para

el transporte de mercancías peligrosas pueden realizar el transporte, es cierto que hay algunas mercancías peligrosas que sí se pueden transportar al ser las que pueden llevar pasajeros o tripulación, o las que pueden transportar ellos como material de compañía, y hace una serie de sugerencias.

Dª Silvia García añade que quieren hacer una guía para estos casos, para operadores que pueden llevar mercancías peligrosas, pero mercancías peligrosas muy concretas.

D. Miguel Ángel de Castro indica que lo que propone es que se discuta en el Panel, que se intente ver qué se va a hacer. En la reunión que se ha tenido la semana pasada con EASA, se llegó incluso a plantear si había la posibilidad o la necesidad de que se creara un grupo de trabajo que empezara a trabajar en esto. Han sido un poco reacios a que se creara este grupo, porque hay ya varios grupos de trabajo. Al final, hay varios países que se pueden apuntar a estos grupos, en un principio, pero luego la carga de trabajo que se suele tener hace que no se aporte tanto trabajo como se espera.

Dª Silvia García dice que este documento también plantea específicamente el tema relacionado con operadores postales. Hay algunos de estos operadores que están en las mismas condiciones, no pueden transportar mercancías peligrosas, pero este tipo de mercancías peligrosas que no requieren que el operador postal pueda llevar mercancías peligrosas, son los mismos casos si son sustancias en de cantidades de minimis o de cantidades limitadas o algunas circunstancias inespecíficas, también para este caso habría que definir qué información habría que requerirle a este operador postal y cómo podría funcionar.

Es un documento bastante abierto, preguntando más que haciendo sugerencias concretas para aportar nada. Cree que sí es importante que si hay alguna temática que sea de interés para Correos específicamente, saberlo ya de antemano para poderlo tener en cuenta.

Dª Cristina Cuerda de Correos, comenta que sobre este asunto no ha podido contrastar con otras fuentes con las que trabajan, esas fuentes son el equipo de mercancías peligrosas con el que está en el Comité de contacto de la Unión Postal Universal de la que España forma parte, junto con los miembros de OACI. Tuvieron una reunión hace tres semanas, el 25 de octubre en Berna, de este Comité y no se planteó este tema, trataron otros temas como las baterías de litio y otros temas de mercancías peligrosas, pero en ningún momento se habló de este documento ni estas recomendaciones ni propuestas que se plantean aquí. Lo cierto, es que les ha sorprendido un poco encontrar esto, y como bien dices, está en una fase muy primaria de discusión y tanto el equipo de expertos de baterías de litio, como el grupo OACI y como los representantes de la Unión Postal Universal van a tener antes del día 25 dos reuniones, una del grupo de expertos OACI de baterías de litio, y otra con miembros de OACI, donde se comentará este documento a instancia de Correos España.

Repite, que no tenía conocimiento en general. A priori les preocupa que estas recomendaciones, de algún modo, puedan ser vinculantes y les impongan responsabilidades a los operadores postales que actualmente y acorde a la legislación postal nacional e internacional de la UPU, no se pueda cumplir, en el sentido de qué información habría que proporcionar y a quién, en qué forma y en qué plazos hay que generar la responsabilidad de los envíos que transportamos. La declaración del contenido es exclusivamente del remitente, del expedidor. Correos tiene controlada la admisión de acorde a las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin riesgo de Mercancías Peligrosas de OACI para el tema de las baterías de litio y más allá de las responsabilidades que nos confirmen, a nivel nacional, con las Instrucciones Técnicas a nivel internacional no tiene nada más que aportar a día de hoy y tenemos que contrastarla a nivel internacional, porque a priori parece que están fuera de nuestro alcance.

D^a Silvia García da las gracias a Cristina y comenta que el día 25 es el día que termina la reunión de OACI.

D^a Cristina Cuerda pregunta por el día en concreto que se va a ver este tema.

D^a Silvia García cree que de momento no hay una estructura clara de la reunión, pero si se podrá hacer una petición.

D. Miguel Ángel de Castro dice que habitualmente el primer día es cuando te dan la agenda de cuando se va a tratar cada documento, se puede solicitar que se trate al final y esperar que les hagan caso.

Para D^a Silvia García también se puede hacer a la inversa, si se pide la convocatoria de un día concreto en el que esto se va a tratar y siendo un grupo internacional de OACI, probablemente la Secretaría tendría a bien tenerlo en consideración y aplazar el documento.

Según D. Miguel Ángel de Castro, puede depender también si alguien de la UPU también asiste a las reuniones de OACI como pueden ser, por ejemplo, el miembro del Panel de Qatar. O si alguien les va a visitar al Panel, entonces es inamovible el tratar en la agenda el día que esté estipulado, pero si no es así, se puede intentar mover y retrasarlo al día 25.

D^a Cristina Cuerda dice que hasta donde ella sabe, hay alguien de UPU que va a asistir y que se va a reunir, pero no sabe si es antes, durante o después del Panel de OACI en la sede de Montreal.

D. Miguel Ángel de Castro informa que el Panel es del 21 al 25 de noviembre, pero hay una semana previa para el grupo de trabajo del Anexo 18, del que formamos parte, pero por circunstancias no hemos podido asistir esta semana, en esa reunión están también otras personas del panel que también asisten a las reuniones de la UPU. No le extrañaría que alguien de la UPU esté invitado por OACI para que pueda aportar más información y mayor criterio para los miembros del Panel, tener esa información, valorarla y tomar

decisiones. Sí que es posible que tengan previsto que en un día concreto se vaya a tratar este documento en base a la visita de alguien de la UPU, seguramente.

D^a Cristina Cuerda comenta que, por concluir un poco, Correos no apoyaría esta propuesta tal y como está, porque no es una decisión unilateral, es una decisión que se tiene que tomar, ha contrastado con el Comité y no tenían constancia del impacto que pueda tener y puede ser muy fuerte para los operadores, a parte que, desde el punto de vista regulatorio, hay que indagar un poco más en el Anexo 6. La información entre los operadores postales sí es a nivel de item pero acorde a la regulación internacional y la información que se da a las compañías aéreas es muy difícil. Todas las cuestiones que están, insisto, acordes a la legislación actual desde su punto de vista podría tener una gran importancia y esperarán a esa reunión y a sus conclusiones. No apoyarán tal y como está la propuesta.

D. Miguel Ángel de Castro quiere puntualizar que suele ser un criterio general que siempre contrastan y que suelen utilizar: cuando hay un organismo más especializado o más elevado, que tenga que ver con un documento, como pueda ser algo de armonización con el Reglamento Modelo, o bien que atañe a materiales radioactivos que signifique que haya que hacer un cambio con la normativa de la OIEA, habitualmente lo que siempre hacen es poder decir si están de acuerdo o no, pero consideran que debería remitirse a la institución a la que más le afecta y que más pertinente sea para que sea al revés, una vez que se haya adoptado o bien en el Reglamento Modelo, o en la OIEA, o la UPU, que después regrese al Panel para que se incluya en la normativa de aéreo, si no, sería un poco extraño que en un medio de transporte se adopte un cambio y que luego se intente llevar a otros modos de transporte a través de una reglamentación que es más amplia con un objeto y un espectro más amplio, con más peso y más fuerza. En algunos casos si se hace porque el transporte aéreo es especial, lo que ocurre es que tiene unos riesgos que son más difíciles de contener, si tienes un incidente en un camión paras y te bajas, eso en un avión no se puede hacer, te puedes quedar sin combustible en otros medios, pero es muy diferente si te quedas sin combustible arriba.

Hay cosas que son muy específicas, que atañen única y exclusivamente al transporte aéreo y por eso, si se determina la necesidad de que sea diferente a lo requerido en otros medios de transporte u otras regulaciones un poco más generales, podría hacerse. Pero, en líneas generales, si no es por un motivo de seguridad concreto de aviación se suele intentar remitirlo, al revés, se acepta la necesidad de quien plantea el documento, se estudia, se empieza a entender y lo que se hace es intentar remitirlo, en este caso a la UPU e intentar a través de la Comisión de coordinación de transporte de mercancías peligrosas, que es el nexo de todos los medios de transporte y de todas las organizaciones que están aquí, que permite lo que ha pasado hoy, que esté aquí el operador postal español aquí sentado tratando un tema de aéreo pero con una conexión, siendo esta la finalidad de esta Subcomisión.

DGP-WP/22-WP/11

Presentado por Australia. Propone modificar el contenido de los registros que hay que quedarse en cuanto a la formación. Pretende modificar los trainings records en el capítulo 4. Ahora se requiere el nombre y la dirección de la organización, y propone quitar la dirección de la organización y poner en su lugar los detalles que puedan identificar a la organización.

Este documento se ha tratado en la reunión de EASA, con los demás países europeos. Suiza que suele estar bastante involucrada en los temas de formación, ha aprovechado, porque a lo mejor era un buen momento para que, de forma extraoficial, ya que no estaba metido en el documento, intentar ver si se podía exigir alguna cosa más referente a las entidades de formación. Todo lo que vaya a tratar o vaya a intentar tratar Suiza, al no estar metida en el documento, no va a generar nada que sea una modificación y tampoco un documento informal, cree que por mucho comentario que vayan a hacer no va a llevar a ningún sitio. En el caso de que tengan cualquier sugerencia lo que hará el panel será decirle que se les invita a que en la próxima reunión presenten un documento, si lo creen oportuno.

D^a M^a del Mar Iniesta, que trabaja en el servicio de formación de mercancías peligrosas por competencias en AESA, indica que les parece bien, no tiene ninguna objeción para que se ponga algún dato más que necesite que identifique a la organización de la instrucción. No obstante, sí quiere comentar que este documento se refiere a que hay organizaciones e instrucciones aprobadas y esa figura no está contenida en las Instrucciones Técnicas, no sabe si hay países que lo van a desarrollar pero específicamente, organizaciones de formación de mercancías peligrosas no hay, ni se van a aprobar, sobre todo a partir del cambio normativo con la formación por competencia, hasta ahora se ha aprobado, la aprobación de los programas de training por categorías y allí hay determinados puntos de formación que presentaron para la aprobación de AESA, digamos que estaban establecidos cargos genéricos con una función específica, de ahora en adelante, a partir del 1 de enero del 2023 se habla de que tiene que ser del programa de una formación específica obligatoria, entonces este concepto de organización habría que dejarlo claro.

D. Miguel Ángel de Castro cree que como posible respuesta a lo que acaba de decir D^a M^a del Mar Iniesta, al presentarlo Australia, es posible que ellos sí que lo tengan. Hay que tener en cuenta que cada estado tiene sus regulaciones nacionales, independientemente de lo que se regulan en las Instrucciones Técnicas y es cierto, que en alguno de los países miembros, incluso en Europa, esto se ha comentado en alguna de las reuniones que hay países que sí que aprueban instituciones de formación y otros no lo hacen. Como bien ha dicho en las Instrucciones Técnicas no figuran, pero pueden ser una regulación que tengan en Australia.

D. Miguel Ángel de Castro dice a M^a del Mar Iniesta, que piensa que tienen una normativa diferente allí y por eso lo han puesto.

D^a Maria del Mar Iniesta indica que puede ser así y las autoridades nacionales pueden hacerlo, pero se podría dejar claro esto por si puede dar lugar a error.

Para D. Miguel Ángel de Castro dice que no cuesta nada hacer la puntualización allí, en la reunión. Australia tiene muchas aprobaciones especiales que admiten ellos, por miles de cosas.

DGP-WP/22-WP-17

D. Miguel Ángel de Castro indica que este documento ha venido varias veces de vuelta del ANC. Se ha presentado varias veces en el Panel, se ha modificado el texto y se ha vuelto a presentar, el texto parece coherente, se acepta, pero después vuelve rechazado del ANC.

Lo que pretende el documento es que se aclare cuando un avión se considera de carga o de pasaje. Desde el punto de vista del Panel se entiende que un avión de carga es en el que no hay pasajeros, y que las personas que vuelen a bordo sean o miembros de tripulación, o personas autorizadas por el operador como puede ser un acompañante de la carga, un veterinario que vuela con caballos de competición, o personal de la compañía, que no se pueden considerar pasajeros y que tienen una formación.

Serían personas que en lugar de dar trabajo a la tripulación podrían aportar ayuda en caso de emergencia, son personas que tienen una formación, que no se pueden considerar pasajeros. El documento, sin embargo, viene siempre devuelto del ANC, porque al contrastar los demás anexos de OACI encuentran que las definiciones de avión de pasajeros que hay en el Anexo 6, que es el de operaciones, no encaja con lo que sale del Panel, habitualmente. Hasta que no haya una propuesta en el Anexo 6 que armonice lo que se vaya a proponer en el Anexo 18 o las Instrucciones Técnicas, no va a llegar a ningún sitio. Lo presenta IATA, que está presente en todas las reuniones, y tarde o temprano entiende que conseguirá alinearlos. Desde el punto de vista del Panel de mercancías peligrosas nunca encuentran inconvenientes, ya una vez que se ha perfilado y se ha encontrado una redacción más o menos coherente, sea aceptada.

D. Miguel Ángel de Castro comenta que es muy difícil delimitar qué funciones o qué figuras puede haber en el transporte, se está hablando de regulación a nivel global. Puede ser una persona que acompaña a la carga y no forma parte de la compañía aérea como tal. Lo que se encuentran ellos, en muchas ocasiones, es que como hay figuras que no están definidas, les resulta muy difícil y que esa persona vaya a bordo de ese avión no les permite que vuele como avión carguero. Les limitan las cantidades, en algunas ocasiones, les limita que sea un prohibido para aviones de pasajes y sin embargo no lo sea para carga. A lo mejor el transporte de un radioactivo delicado, que requiera que lleve seguridad a bordo o de personal de Cuerpos y Seguridad del Estado o lo que sea, si se les tiene en cuenta como no personal de compañía, ya no se puede realizar ese vuelo y sin embargo transportarlo sin custodia, a lo

mejor es más peligroso y se tiene que tramitar como una exención, tiene sus matices. No es que no quieran convertir un avión de pasajeros en uno de carga, pero hay veces que el tener que transportar una persona por las necesidades de la carga que transportas, convierte o impide que ese avión pueda ser de carga. Es un poco complicado, la última palabra la tiene el ANC, en este caso suelen ser temas de extinción de incendios o de equipos de detección de humos etc, lo que no se puede hacer es convertir un avión de pasajeros sin pasar por el trámite que deben. Aquí va más enfocado en eso, en no poder transportar como carguero porque lleves a una persona, y la consideren pasajero y te tengas que convertir en avión de pasaje.

Aunque no tiene ninguna trascendencia a D^a M^a del Mar Iniesta le llama la atención lo de la definición en el punto b, cuando dice a un empleado del operador, elimina lo de en misión oficial, supone, le llama la atención porque muchos empleados del operador viajan a bordo de las aeronaves, aunque sea con billetes free.

D. Miguel Ángel de Castro indica que no se refiere a eso, a lo que se refiere es precisamente si estás haciendo un transporte de un avión carguero y transportas material CAO en ese avión, si llevases personas que van en posición, a una persona de la compañía que va con billete free automáticamente no puede transportar CAO.

D^a M^a del Mar Iniesta comenta que como se refiere a la definición, un avión de pasajeros será aquel que lleve a personas distintas a las antes especificadas, por eso le llama la atención.

D. Miguel Ángel de Castro indica que por eso dice distintas, te quita incluso in an official capacity lo que quiere es poder transportar personal de compañía sin perder la condición de avión carguero. Por ejemplo, una tripulación que vuela a un sitio remoto y tienes que, por distancia de vuelo, llevar una segunda tripulación que va en descanso, esa tripulación que va en posición, al llevarla pierde la condición de avión carguero y no puedes transportar carga en ese avión.

Para D^a M^a del Mar Iniesta lo que pasa es que el avión de pasajero se queda mal definido.

D. Miguel Ángel de Castro recuerda que este documento ya se ha presentado en seis paneles, la intención en el Panel de mercancías peligrosas se entiende que no se quiere perder la capacidad de transportar carga o más cantidades por ejemplo de una pintura que se puede transportar 15 litros por un avión de pasaje y aquí puedes transportar bultos de 60 litros porque es un avión carguero, pues a lo mejor al transportar un animal en el mismo avión y tener que llevar un veterinario con el mismo animal se pierde la condición de carguero y ya no se pueden llevar ni los CAOS, ni tantas cantidades. Lo que se pretende es que se limite de alguna manera esto, que hay personas que pueden volar siendo o no una tripulación, o son tripulaciones que van en posición, personal de compañía que va con un billete free o alguna otra cuestión que no se pierda la condición de carguero, la intención la tenemos y le

gustaría compartirla, pero es un poco complicado por un tema administrativo de la propia OACI.

4- Asuntos varios.

D. Miguel Ángel de Castro informa que la lista de nominados para entrar en el Panel ha sido modificada, hay unos países que han entrado nuevos como son Argentina e India, también han cambiado algunas personas.

D^a Silvia García quiere agradecer a todos su asistencia e informa que la próxima reunión a que se les convocará será para la del Libro Naranja que se celebrará en 24 de noviembre, y anuncia que hay temas del sector aéreo.

Sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión. La Presidenta levanta la sesión a las 13:50 horas, del día cuatro de noviembre de dos mil veinte dos.

Madrid, 14 de noviembre de 2022.

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