



ACTA DE LA REUNION DE LA SUBCOMISIÓN PARA LA COORDINACION DEL TRANSPORTE DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA CELEBRADA EL DÍA 4 DE SEPTIEMBRE DE 2019.

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 16 a 20 de septiembre 2019.

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. 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. Javier Mari Sampol de AIR EUROPA.

D. David Ramos Quintana, de BINTER CANARIAS.

D. Alberto Simal Liñero, de DGM ESPAÑA; S.L.

D^a Carmen Rodríguez Rodríguez, de CANAIR.

D. Enrique Sánchez Mota, de BEQUINOR.

En Madrid a las 10:05 horas del día 4 de septiembre de 2019, en la Sala A-737 de la séptima planta del Ministerio de Fomento, 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 las reuniones anteriores.
- 3.- Estudio de los documentos presentados por los diferentes países en la reunión del Panel de Mercancías Peligrosas que se va a celebrar en Montreal, 16 al 20 de septiembre de 2019.
- 4.- Otros asuntos.

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

Punto 2.- Lectura y Aprobación si procede de las Actas de las reuniones anteriores

D^a Silvia Garcia pregunta a los presentes si tienen alguna objeción al acta de la reunión anterior celebrada el 27 de marzo de 2019, 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 16 a 20 de Septiembre de 2019.

D^a Silvia Garcia comienza diciendo que se ha tenido que adelantar la fecha de esta reunión porque previamente a la reunión del Panel se va a celebrar otra reunión de un grupo de trabajo. A esta reunión va a asistir D. Miguel Ángel de Castro. Recuerda que D^a Raquel

Lobato hace un año que ya no está en AESA, todavía no se ha nombrado a un miembro del Panel para sustituirla.

D. Miguel Ángel de Castro indica que, en estos momentos, nuestra situación es un poco indefinida al no tener España un miembro nombrado, ya que la persona que estaba designada era D^a Raquel Lobato y la persona que había presentado su candidatura, finalmente la retiró. Se va a consultar a la Abogacía del Estado si existe la posibilidad de nombrar a D. Miguel Ángel de Castro como Panel Member sin pertenecer a AESA, en el caso de que dieran el visto bueno presentarán la candidatura, pero es difícil que sea posible para esta reunión. OACI no suele aceptar con tanta premura un tema así.

D^a Silvia García recuerda que D. Miguel Ángel de Castro ha acompañado a D^a Raquel Lobato a estas reuniones y ha colaborado con esta Comisión durante varios años. La ventaja que tiene D. Miguel Ángel de Castro es que ya le conocen en OACI y aunque trabaja en SENASA y no forma parte de la administración española, en principio no es un problema para OACI, aunque sí para AESA, que no suele nombrar a personas que no sean funcionarios de Estado.

La realidad es que el puesto de representante de España como Panel Member, ha estado vacante bastante tiempo durante los últimos 7 años en los que D^a Silvia ha estado en la Subcomisión. En AESA la rotación de su personal responsable de mercancías peligrosas es frecuente, con poca permanencia, lo que afecta de manera importante al trabajo de la Subcomisión en varios aspectos, y se acentúa más en todo lo referente al Panel. Este tipo de reuniones son internacionales, y aunque seas la persona que tenga más conocimiento en la materia, al final hay que convencer a otras personas y muchas veces se consigue parcialmente porque te conocen por lo que una cierta permanencia en el Panel ayuda mucho, tanto para impulsar temas que pueden ser importante para el Ministerio y AESA, como para hacer grupos de trabajo y participar en ellos, liderarlos, etc. Para los miembros de la Subcomisión el tener una persona que nos represente que no sea funcionario es una situación poco habitual pero personalmente D^a Silvia está convencida de que se daría un paso adelante muy importante. El personal de la Comisión, aunque está muy involucrado en estas reuniones e incluso ha asistido a algunas de ellas, no puede ser nombrado como Panel Member al no tener la formación mínima que se requiere, y no hay que olvidar que es una Comisión de Coordinación y no es coherente con su papel. Si aceptaran a D. Miguel Ángel de Castro sería una buena opción.

Con respecto a los documentos que se presentan en este Panel, hay muchos que ya se han visto con anterioridad, al ser la última reunión del bienio, y hay pocas propuestas nuevas. Casi todo procede de reuniones anteriores, mucho tiene que ver con la armonización y con el Libro Naranja en su edición 21, que ya está disponible en papel, aunque no esté disponible en la web. En la última reunión nos dieron un ejemplar y lo pone a disposición de los presentes por si necesitan hacer alguna consulta.

Los documentos que se van a revisar los van a presentar entre D^a Silvia García y D. Miguel Ángel de Castro. Solamente se reflejan en este acta aquellos documentos que recibieron comentarios.

Documento DGP-WG/27-WP/4. Presentado por IATA. Se refiere a las sustancias biológicas de categoría B, ONU 3733, que van acompañadas de hielo seco, y se propone que por lo menos lleven en la documentación el número de bultos que contienen hielo seco, que vayan identificadas y tengan su cantidad neta y su etiqueta correspondiente. Esto se cumple cuando no van a través de un operador postal, y lo que piden es que los operadores postales también empiecen a cumplirlo. La propuesta tiene sentido y además se supone que cuando lo presenta IATA ya viene con el respaldo de las aerolíneas más importantes.

Para D^a Silvia García este documento tiene un matiz importante, y es que solicitan también que estos envíos se presenten separadamente de los demás, y esto no es tan fácil al requerir la conformidad de la UPU, y en nuestro caso de CORREOS, y la colaboración de los demás modos de transporte. La idea no le parece mal, pero ponerlo aquí no le ve ningún sentido. Habría que hablar primero con la UPU y llevarlo al Libro Naranja porque como no lo separen en Correos y no lo mantengan separado en carreteras, para aéreo no tendría ningún tipo de efecto.

D. Miguel Ángel de Castro comenta que hay una persona de la UPU que suele asistir a las reuniones, y se supone que será quien explicará la problemática que más frecuente se vaya a encontrar.

D^a Silvia García dice que se lo ha enviado a la persona encargada en Correos, pero todavía no se ha recibido ningún comentario. Sería importante indicar que habría que remitirlo al Libro Naranja, aunque sea para conocimiento de los demás modos de transporte. El contenido del documento le parece una buena idea, comprende que lo que lleva hielo seco suelta gases y tiene que tener un tratamiento adecuado, el paquete tiene que ir separado de los demás, eso lo tendría que hacer Correos y también debería de ir separado en carretera y ferrocarril.

D. Emilio Ampudia cree que está muy bien puesto para homogeneizar entre lo que debería de hacerse durante la carga y lo que se debería de hacer en Correos, pero piensa que la UPU tendría problemas y les generaría problemas a ellos, porque muchas veces llevan lo de Correos separado e incluso les facilitan contenedores, y en determinados vuelos, cuando tienen mucha reserva, lo estiban ellos. Si ahora se les dice que lo tienen que separar, y en general, los terminales y Correos están separados, operativamente genera bastantes problemas. Independientemente de que cree que muy pocas sustancias de este tipo se pueden llevar por correo con hielo seco.

D^a Silvia García entiende que hay sustancias infecciosas que, para su transporte, requieren llevar hielo seco.

D. Miguel Ángel de Castro piensa que muchas veces son entidades, son hospitales los que necesitan el traslado. AIR NOSTRUM sabe que el hospital de Melilla transporta mucho así.

Uno de los documentos que se van a ver hoy, presentado por Australia habla de sitios que son muy remotos, donde posiblemente no llegan las aerolíneas y solo llega correos, cree que se refiere más a puntos en donde solo se pueden transportar por correos y por eso existen estas exenciones. En el correo postal, lo que se pueden transportar son cosas de

necesidad como pueden ser los radiofármacos, hay que dar servicio a los ciudadanos y no llega otra cosa que no sea el correo.

D. Miguel Ángel de Castro, recuerda que esta reunión es fin de ciclo, y habitualmente los documentos que presenta IATA, cuando ya se quieren que se aprueben, van maduros y están muy trabajados. Cree que es un globo sonda y si se fija en el párrafo 1.2. y 1.3. lo que hacen es meter presión a OACI, han establecido un Comité de contacto entre la UPU y OACI, han tenido una serie de reuniones, y en ningunas se ha tratado este asunto. Este documento es político, lo que está haciendo es meter un poco de presión a la Secretaría. Se ha planteado en varias ocasiones extraoficialmente y se ha establecido un contacto entre la UPU y OACI, pero en los reportes de estas reuniones nunca aparece este asunto. Es la primera vez que aparece y parece que IATA quiere que OACI sepa que no se van a olvidar de él. No cree que llegue a buen puerto porque la UPU no lo va a poner fácil y no es sencillo, aunque sea coherente.

D^a Silvia García entiende que, hasta cierto punto, sí es de interés para Correos porque ellos muchas veces hacen el transporte por carretera y saber que tienen un paquete con hielo seco puede ser una información de supervivencia para el conductor, sobre todo como vayan muchos juntos. Aunque sea un asunto complicado, no ve que la UPU se tenga que cerrar en banda totalmente a esto, pero sí que hay que contar con su colaboración.

D. David Ramos dice que en Canarias tienen esa deslocalización. En la Gomera, Correos es el único transportista que colabora con ellos (con Binter) con estas excepciones, se le pide que lo entreguen de manera diferenciada y no ponen ningún problema, la delegación de Correos nos lo entrega aparte y no cree que se oponga a esta medida. En Gran Canaria, lo están haciendo con todo lo que son baterías de ión-litio, sección 2, todo lo entregan por separado y con la documentación aparte, no ponen ningún problema.

D. Javier Marí indica que los operadores están pidiendo en Correos precisamente eso, la segregación. No hay que olvidar el tema de la mercancía peligrosa oculta en el correo.

D^a Silvia García cree que la mercancía peligrosa oculta va aparte, no es responsabilidad de Correos, a sus usuarios les tienen que preguntar si llevan algún tipo de estas mercancías, sospecha que mucha gente dice que no por el miedo de que le vayan a cobrar más.

D. Enrique Sánchez recuerda que en algunos casos te hacen certificar que no se lleva mercancía peligrosa. Creía que era una forma habitual la firma de que no se lleva mercancía peligrosa, en caso de duda.

Documento DGP-WG/27-WP/5. Presentado por IATA. Revisión de las disposiciones especiales A88 y A99 para incluir la aprobación otorgada por el estado del explotador. Con estas disposiciones especiales se está trabajando mucho y se están concediendo muchas desde los estados: Una permite que se transporten bajo determinadas condiciones de seguridad, baterías que no han pasado los criterios de Naciones Unidas o bien porque son prototipos o porque no se han fabricado suficientes unidades, etc, y la otra, es que permite

que se lleven baterías de litio de más de 35 kg. En ambos casos lo que quieren es que se incluyan, además del estado de origen, también el estado del operador.

A nosotros no nos afecta mucho, incluso hemos hecho varias, porque somos bastantes punteros en esto, tenemos unas empresas que están trabajando bastante bien el tema de las baterías de litio, se están incluyendo en submarinos y en equipos importantes. Se ha trabajado con ellos y se les ha concedido estas autorizaciones especiales. Es cierto que a ellos no les afecta porque para darles esa autorización especial previamente les han tenido que dar una lista de los operadores con los podrían trabajar y su aceptación. Los operadores cuentan también con esa aceptación del país correspondiente.

Le parece bastante lógico que, si una aerolínea está transportando algo que se sale de lo estipulado en las Instrucciones Técnicas, bajo el amparo de una autoridad, por lo menos que lo presente en la suya. No cree que vaya a ser algo que retrase nada y siempre es conveniente.

También quería comentar una cosa y es que, aunque cree que ya lo comentó en la última reunión. Hay un grupo de trabajo europeo, que depende del DGLG, que ha estado trabajando con varios países el intento de estandarizar el proceso de exenciones y aprobaciones especiales, y se ha avanzado mucho. Es el trabajo de siete países, en el último DGLG se ha presentado el resultado al resto de los países que lo forman y éstos lo han visto bastante bien. Se propuso que también lo trabajara EASA para todos los miembros, y de paso se quería también intentar introducirlo en OACI. Pero por lo menos, que los operadores no se vuelvan locos cuando solicitan una dispensa, un permiso especial, para algún vuelo y que todas las autoridades pidan lo mismo y que los formatos sean iguales o similares. Se está trabajando en ello.

D- Alberto Simal pregunta si AESA tiene un formato distinto para aprobaciones y exenciones o si se sigue con un mismo formato.

D. Miguel Ángel de Castro le contesta que no, que se sigue con un mismo formato y que cuando se presenta se ve cómo se puede ajustar.

Documento DGP-WG/27-WP/6 Presentado por IATA. Declaración de la carta de porte aérea para envíos conforme a la Sección II. Propone poder incluir en una sola declaración de cumplimiento todas las instrucciones de embalaje que se apliquen en una sola carta de porte aéreo, cuando lo que se transporte sean baterías de litio. Se tiene que escribir todo, cuándo hay que poner esa declaración de que cumplen y que se llevan en un mismo envío diferentes baterías de litio con diferentes instrucciones de embalaje, la información va a quedar igual de clara, o más posiblemente, y va a ser más sencillo. Ya se presentó en el grupo de trabajo 19, que fue el anterior, no es que no se aprobaran, tuvo bastantes apoyos, pero la redacción no quedaba lo bastante clara para todo el mundo. IATA decidió retirar el documento y presentarlo ahora un poco más trabajado y con los comentarios que hicieron los países. El documento que presentan está muy mejorado.

Dª Silvia García quiere aprovechar que tiene los textos en castellano para comprobar que la versión en castellano va a quedar bien. Allí se va a discutir el documento en inglés, pero nosotros tenemos ahora la versión en castellano y hay que chequear que

gramaticalmente sean coherentes y que no se ha olvidado ninguna palabra y si alguien ve alguna cosa que falle que, por favor, lo comunique.

D. Enrique Sánchez comenta que en la propuesta en castellano la introducción está en inglés.

D^a Silvia García dice que la propuesta está en castellano y vuelve a pedir que cualquier error que se detecte que se comunique.

Aprovechando que se ha mencionado el tema de las traducciones, D Miguel Ángel de Casto quiere comentar que se ha realizado un enorme trabajo por parte de España, y que no está en los working papers aunque se presentó como tal, pero no se aceptó en OACI como un working paper, que es un trabajo de años y de mucho esfuerzo. D^a Silvia García junto con su equipo ha revisado todos y cada uno de los nombres de los números ONU, adecuados para la expedición en castellano para todos los modos de transporte, tanto en el Libro Naranja como en los otros reglamentos que regulan el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, marítima, carretera y ferrocarril. Este trabajo se ha reflejado en las versiones 20 y 21 del Libro Naranja y ha supuesto la unificación de todos los nombres, que no siempre estaban correctos, en los reglamentos arriba indicados.

D^a Silvia García indica que lo fácil hubiera sido hacer un corta y pega de unos textos a otros. El problema es que las traducciones se han hecho por separado, así la traducción oficial del Libro Naranja la ha hecho Naciones Unidas, por otro lado, la IMO hace la traducción del francés, para el Código IMDG, y OACI traduce del inglés las Instrucciones Técnicas. Hay veces que unos textos coinciden, pero otras veces no, e igual pasa con los nombres de los productos. Ha sido un trabajo extenso y de mucho esfuerzo que ha durado dos años.

El resultado de este trabajo, se ha llevado al Libro Naranja al llegarse a un acuerdo con la Secretaría de que se corregirían primero en el libro Naranja los nombres en castellano y posteriormente en las Instrucciones Técnicas y en el Código IMDG, porque en el ADR y el RID, al depender de nosotros, ya está hecho. En este momento, para la siguiente edición, tocaría igualarse con el Libro Naranja y por eso se ha preparado un documento oficial, que lo está gestionando D. Miguel Ángel de Castro y está viendo si debe tratarse como documento de la reunión o trabajando directamente con los traductores, al final parece que se va a tratar directamente con los traductores. En las reuniones, a parte de los brasileños, los demás no suelen hablar castellano.

D. Miguel Ángel de Castro quiere agradecer el gran trabajo que han hecho, y en principio la Secretaría de OACI ha dado su visto bueno con la traducción. La ventaja es que el trabajo ya está hecho y en el Libro Naranja y cree que no será difícil convencerles de que es más fácil copiar y pegar, que tener que traducir. No cree que vaya a haber mucho problema.

Documento DGP-WG/27-WP/17.

Dña. Silvia García comenta que en este documento hay una frase que se tacha en las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea,

pero no se elimina en el Libro Naranja, es en el párrafo c del 2.9.3.3 c, al final del párrafo pone “ a 2 metros de distancia de la superficie externa de la aeronave”, eso se tacha y no tiene muy claro por qué. Ha hecho una consulta al Consejo de Seguridad Nuclear, pero todavía no ha tenido la respuesta. Entiende que mientras la aeronave está volando, los de los dos metros de distancia da igual, pero mientras que está en tierra sí que puede tener una influencia sobre el personal de tierra. En el Libro Naranja esto se ha mantenido tal cual, lo demás que se cambia en este párrafo sí que ha cambiado en el Libro Naranja pero esto no. Deberían dar alguna justificación para eliminar este fin de párrafo, a priori no se le ocurre una razón.

Comentan que puede ser para incluir handling en las terminales porque está haciendo referencia a la aeronave. D^a Silvia García dice que en el Libro Naranja pone vehículo y no hace referencia a aeronave.

D^a Ángeles de Marcos dice que alguna razón habrá porque se hace referencia en la sesión 19.

Para D^a Silvia García puede haber alguna razón, también puede ser un error y habrá que ver que es.

D. Miguel Ángel queda en consultarlo.

D. Emilio Ampudía piensa que lo que no se ha cambiado en el Libro Naranja no se debería de cambiar aquí.

D. Alberto Simal comenta que se refiere a que realmente la lectura a dos metros es 0,1.

D^a Silvia García cree que eso sería para los aviones, trenes, para todos. Lo que se ha dicho tiene cierta lógica, si fuera como las ondas sonoras los decibelios que hay a cierta distancia están relacionados con los que hay a otra distancia, pero no sabe si en la radioactividad esto funciona igual, pero cree que no. Hay elementos que tienen mucha radioactividad, pero con cortos alcances, y hay elementos que tienen menos, pero con alcance más largo, en función de si esto es α , β , y la onda tiene un alcance diferente y la relación entre la actividad que tiene en un sitio y la que tiene en otro, depende del tipo de onda que sea y como no dicen el tipo de onda que es, se tiene que hacer el doble de valor. Lo que nosotros llamamos radioactividad es la suma de distintos tipos de partículas.

D. Alberto Simal dice que la radioactividad hay que medirla dependiendo de la distancia.

Para D^a Silvia García, si se mide con un medidor y no se sabe si la lectura ha dado α , β o γ , da igual, cuando se vuelve a medir en un sitio distinto también da la lectura independientemente del tipo de onda que sea, pero la relación entre lo que ha disminuido la intensidad de un sitio a otro sí depende del tipo de onda que sea. Si fuera una onda α disminuiría mucho, y si fuera una onda γ disminuiría poco. El hacer la distinción a dos distancias entiende que es porque como se puede tener todo tipo de ondas y no se sabe, a una distancia hay una actividad y a otra distinta da otra actividad. Esa relación no puede ser.

La única justificación que se le ocurre es que el avión esté volando, pero eso no ocurre en tierra.

D. Emilio Ampudía piensa que como de lo que se trata es de armonizar con el Libro Naranja si allí no está cambiado, por mucho que lo quieran cambiar primero se tendrá que ir al Libro Naranja.

D. Miguel Ángel de Castro está de acuerdo con D^a Silvia García y principalmente se presenta un documento que es un borrador para armonizar. D^a Silvia García indica que en este aspecto, siempre tiene la misma estructura, si se quiere un cambio que solo afecta al transporte aéreo vale, pero si es un cambio que afecta a todos medios de transporte lo lógico, es que primero se lleve al Libro Naranja y si no está así se armonice. Otra cosa es que hubiera otra razón, por eso es mejor consultar al Consejo de Seguridad Nuclear y que nos diga si es o no fundamental.

D. Enrique Sánchez quiere saber si en cuanto a la propuesta de incluir la radiación β en los medidores, se ha hecho un estudio de cuánto costaría.

Le contestan que se ha estado haciendo un análisis sobre ellos y se va a eliminar porque solo se mide la radiación gamma, hubo también una propuesta de IATA de incluir la radiación beta.

Para D^a Silvia García será el Consejo de Seguridad Nuclear quien lo tendrá claro, porque son los que conocen el tema en profundidad.

También recuerda que este tema se ha incluido en el informe del informe de la sesión 19 alguna información o explicación tuvieron que poner ahí.

D. Miguel Ángel de Castro recuerda que en la sesión 19 vino muy contento porque pensó que había recogido casi todo lo dicho allí, pero no hay que olvidar que hay muchos acentos distintos y personas que hacen comentarios a un punto en concreto que no te da tiempo a consultar y hay veces que hacer un seguimiento resulta muy complicado, es imposible recoger todos los matices y en concreto de este tema no recuerda la discusión si es que la hubo.

D. Miguel Ángel de Castro comenta que cuando son propuestas que han pasado por este grupo de armonización, vienen ya muy trabajadas porque lo que se hace es un copia y pega y pasa sin mucho esfuerzo.

Documento DGP-WG/27-WP/21. Presentado por la Secretaría. Viene del grupo de trabajo 16 y 17, se concentran en un documento determinadas cuestiones que se han encontrado y han sido tratadas en otros grupos de trabajo, todas ellas se han mencionado en el grupo de trabajo 16 y 17, la Secretaría fue tomando nota de ellas con el compromiso de presentar un documento con ellas. No ha encontrado que ninguna de ellas que sea nueva ni que tenga su sentido.

Quiere hacer notar que en la página 14, en la tabla, incluye otros tipos de baterías: derramables, no derramables etc., que es una de las cosas que se había echado en falta en la reunión anterior. Cree recordar que hay un documento anterior que también lo incluye.

D. David Ramos comenta que de este mismo punto se habla también en el Documento DGP-WG/27-WP/17, en la parte donde se habla de las baterías de litio, en el punto nuevo, donde habla de “cuando la batería está protegida por el equipo” se podría incluir también que” cuando está protegida por el dispositivo motriz, la batería no limita potencia”. Facilitaría el trabajo a los operados en el momento de la aceptación, si hubiera una nota en la tabla, donde dijera que la potencia de los equipos no está limitada cuando la batería está protegida.

Encontrar en las Instrucciones Técnicas esa nota es bastante complejo. Los que están todos los días aceptando sillas de ruedas, cuando se les dice que si la batería está protegida no hay límite de potencia, tienen que buscarlo y argumentarlo, o lo tienen muy claro o no se encuentra. Si se incluye en la tabla queda más claro.

Dª Silvia García pregunta dónde viene ahora.

D. David Ramos contesta que ahora mismo no viene. Los operadores saben por una aclaración que aparece en un documento de IATA, que cuando la batería está protegida por el dispositivo, porque va montada y se evita el contacto accidental o el accionamiento, la batería no limita y se puede dejar con la potencia que se quiera.

D. Emilio Ampudia dice que hay que leer muy bien la reglamentación de IATA para entenderlo y darte cuenta.

D. David Ramos incide que ahí se actúa por omisión porque no te dice nada de una potencia máxima, por lo que se puede entender que valen todas. Y por lo que puede ser conveniente que en algún sitio aparezca por escrito que en el caso de las baterías de ión-litio montadas en un dispositivo debidamente protegida, la potencia no está limitada. Sería muy interesante que constase en algún lugar por escrito en alguna parte de la reglamentación, para que no sea una interpretación de la norma.

D. Javier Marí indica que no se dice claramente, se menciona que cuando se desmonta el límite será de 300, pero no dice claramente que si no se desmonta no requiere aplicar ese límite.

Dª Silvia García indica que no lo dice, lo que indica es que se debe extraer y añade que la batería debe de tener una potencia menor de 300, pero no dice lo que ocurre si no se extrae.

D. Javier Marí comenta que lo que quiere es que aparezca esa información adicional.

D. David Ramos indica que en un punto dice que cuando la ayuda motriz no proporciona protección adecuada a la batería hay que cumplir una serie de requisitos, pero cuando la ayuda proporciona una protección adecuada sí que se sabe por la aclaración de IATA que las baterías no limitan en potencia.

A D. Miguel Ángel de Castro lo único que se le ocurre es pedir la colaboración y la ayuda de IATA, tiene más peso que casi nadie en el Panel. Comentarles que hay operadores que tienen que recurrir a su pequeña clarificación e interpretación y que quedaría más claro si figurase aquí y que sea la propia IATA la que incluya su texto aquí.

D. David Ramos apunta que hay otro documento que se presenta que propone permitir baterías de litio sueltas como excepción para ayuda humanitaria-médica. Sé que cuando es una ayuda motriz y la batería está protegida no limitan en potencia, pero para un aparato médico están poniendo problema, eso se sabe, pero no está escrito en ningún sitio y cree que convendría incluirlo.

D. Miguel Ángel de Castro cree que lo más coherente es que se lo comenten al representante de IATA. La gran ventaja es que ellos conocen perfectamente cómo lo tienen escrito en su reglamentación y además IATA a estas reuniones de fin de ciclo acude con dos o tres personas de apoyo.

D. David Ramos recuerda que esa aclaración está en un documento y ni siquiera se puede encontrar en el DGR.

D. Emilia Ampudia comenta que en el DGR dice que si no quitas la batería debe de ir amarrada para evitar cortocircuitos y si quitas la batería debe de ir en cabina y está limitada a 300. Si no quitas la batería no te dice que esté limitada a nada. También han comentado que en compañías en Estados Unidos han tenido problemas porque no han dejado transportar baterías en sillas de ruedas, ayudas motrices y cómo la reglamentación lo permite.

D. Miguel Ángel de Castro recuerda que esto es como cuando teníamos problemas con la SG1, cuando se da pie a la interpretación puede haber problemas, se puede generar rechazos, y cuando esto implica que una persona se pueda quedar sin su ayuda a la movilidad se originan problemas más grandes.

D^a Silvia García entiende claramente que todas las baterías no deben de exceder de 300 vatios/hora. Esto lo encontramos en las Instrucciones Técnicas. En el documento de IATA lo puede poner, pero no tiene validez legal.

Para D. Miguel Ángel podría estar mucho más claro y está sujeto a interpretación. Si se lee en primera instancia parece que no, si se lee más despacio parece que sí, pero también te puedes encontrar con alguien que no lo tenga claro y que no facilite el transporte

D^a Silvia García cree que, aunque sea el mismo párrafo sobre el que hay una propuesta no tiene, en principio, que ver con la propuesta que hay. Esto tendrá que ser objeto de una propuesta separada, lo razonable es que, si IATA tiene una guía donde dice esto, igual se animan a presentarlo ellos y si no se animan, lo podemos presentar nosotros, pero para otra reunión.

Documento DGP-WG/27-WP/29. Presentado por Australia. Aunque este documento está presentado por Australia, en realidad, presenta inquietudes manifestadas por Nueva Zelanda y Australia las hace patentes en OACI.

D^a Silvia García dice que hablan de cantidades que están en paréntesis en la columna 11 y 13, y preguntan cuándo se ponen en paréntesis.

D. Miguel Ángel de Castro dice que, aunque no puede asegurarlo, porque no tiene las Instrucciones Técnicas, en este momento, si tiene una a1 ó a2 al lado, quiere decir que no estarían permitidas y que solo lo estarían si se encuentra entre paréntesis esa cantidad máxima, si se tiene una aprobación a1 ó a2, para aviones de carga o de pasajeros previa de la autoridad de los países oportunos. Entiende que lo ponen entre paréntesis porque no te permiten llevar esa cantidad, te la permitirían llevar en caso de tener esa aprobación, que también tendría límites. Tendría que revisarlo.

D^a Silvia García dice que hay otra frase que dice que los explosivos transportados mediante una disposición especial en las Instrucciones Técnicas solamente se pueden transportar bajos las disposiciones de una aprobación. Esto está pensado para incluirlo dentro de un suplemento que, en principio, no tiene efecto. Si esto es así tendría que estar escrito en las Instrucciones Técnicas.

Habría que comprobar lo que esto implica, habría que comprobar todas las disposiciones especiales y ver si en todas ellas te dicen si necesitas una aprobación o no. Tienes una disposición especial y te acoges a ella, a priori, no implica que tengas una aprobación. Desconoce si en todas las disposiciones especiales se necesita una aprobación.

D. Miguel Ángel de Castro dice, pero si ya está escrito en el suplemento es que estas pidiendo una aprobación.

D. Emilio Ampudia entiende que todas las disposiciones especiales indican lo que se puede hacer bajo una aprobación. D. Emilio Ampudia entiende que será así para las de explosivos. Como es una guía, estará diciendo cual es la diferencia entre exención y aprobación. Aprobación es cuando lo que transporta requiere una disposición especial. Entendería, sin tener aquí las Instrucciones Técnicas, que en todas las disposiciones especiales se requiere aprobación.

Pondría que según las disposiciones especiales se puede transportar tanto en una cantidad si se dispone de una cantidad.

D^a Silvia García dice que lo que sí es un cambio es que dice que si se transporta en exceso se hablaría de una exención y no de una aprobación. Todo esto tiene una implicación, pero si se pone en un suplemento ya no. Hay que ver si todo lo que se pone aquí es verdad y si los representantes de explosivos están de acuerdo con esto. Para la reunión, con respecto a este documento, manifestaría que se tienen dudas razonables y que habría que estudiarlo con más detenimiento, y sobre todo en aquello relacionado con los explosivos porque ellos pueden estar mirando mucho por lo que le interesa a su país.

D. Miguel Ángel de Castro comenta que va a revisar todas las disposiciones especiales y ver si necesitan una aprobación especial todas las relacionadas con la clase 1.

D^a Silvia García pregunta si están de acuerdo que cuando se transporta una cantidad en exceso necesitan una exención y no una aprobación.

D. Miguel Ángel de Casto indica que la diferencia, en España, entre una exención y una aprobación especial es que, a día de hoy, la aprobación se mantiene para las series de vuelos que se necesites durante un período de tiempo determinado y la exención es para uno vuelo o vuelos en concreto, pero no durante un tiempo determinado sino de un destino a otro. La aprobación especial se la pueden dar al operador o al fabricante y se le permite que, bajo unas premisas de seguridad se incumpla algún punto de las Instrucciones Técnicas y se les pueden dar para un tiempo determinado o indefinidamente. La exención es que se permite una mercancía transportarla de un punto a otro en los vuelos que se indica en el propio formato. Hay un único formato para las dos cosas y puede resultar un poco lioso y es la propia Agencia la que decide si lo que se necesita es una exención o una aprobación especial. La aprobación especial va enfocada, no tanto a un material prohibido, sino a un embalaje diferente a lo que está estipulado en una instrucción de embalaje o cosas así. Habitualmente para un material prohibido o para más cantidades se suele hacer una exención.

Dña. Silvia García comenta que habrá que esperar a que contesten la consulta realizada.

Documento DGP-WG/27-WP/34. Indica que para la instrucción de embalaje 963, que es la que se utiliza para los artículos de consumo para el ID 8000, cuando se combina con hielo seco, se tenga que cumplir los requisitos para el hielo seco.

Para D. Javier Marín el documento tiene varios errores en la cabecera y en el resumen pone ID800, en castellano.

Documento DGP-WG/27-WP/35. Presentado por Holanda. Se refiere a las baterías de litio cuando van en aviones de pasajeros. Propone dos bultos con cuatro baterías de uso médico cuando no haya un avión de carga disponible, esto es importante. En este documento hay dos puntualizaciones a destacar, la primera que es para uso médico y la segunda que es cierto que tiene que ir siempre en aviones de carga, pero si no hay disponible un avión de carga cómo se lleva. Se intenta que se haga una disposición especial que especifique que, si no hay otro medio de transporte ni avión de carga, que se permita su transporte en un avión de pasajeros, cuando es para uso médico y dos bultos con un máximo de 4 baterías y con la aprobación del operador. Todo esto hace que vaya bastante limitado, sobre todo porque sea estrictamente necesario. Se intenta que se haga una disposición especial donde se especifique que no debe haber otro medio de transporte de carga y solo haya aviones de pasajeros.

D. David Ramos entiende que no debe de ser mediante una aprobación de operador, se debe de hacer mediante una dispensa o aprobación expresa de la autoridad, es una mercancía que normalmente está prohibida y se tendrá que valorar si cumple los requisitos

necesarios para que se pueda transportar con seguridad, por eso no será el operador sino será la autoridad quien debe de dar su aprobación.

Continúa diciendo que entiende los condicionantes y la casuística de la se habla en el documento: ayuda humanitaria, aparatos médicos, no hay ningún carguero que vaya y que tiene que ir en avión de pasajeros, siendo mercancías peligrosas prohibidas en condiciones normales, según su opinión, no debe ser el operador quien lo autorice.

D. Miguel Ángel de Castro cree que pretende facilitar el acceso al material médico a todas las personas, aunque vivan en áreas remotas.

Para D. David Ramos no se facilita el acceso al material médico y sí a las baterías de repuesto para ese material, lo que están llevando son baterías prohibidas.

D. Miguel Ángel de Castro dice que la argumentación, según el punto de vista del trámite administrativo, no es una sustancia que esté prohibida para el transporte por vía aérea, está prohibida en avión de pasaje, pero no es una sustancia prohibida de las que te tienes que ir al suplemento y es tremendamente peligroso y necesita la aprobación de varias autoridades, es algo que tiene un fin médico.

D^a Silvia García cree que de alguna manera se da por supuesto que la autoridad va a estar de acuerdo por ser para fines médicos y le interesa a la autoridad del país que llegue a su destino, pero, aun así, el operador tiene que estar de acuerdo por ser es un riesgo para la salud.

D. Miguel Ángel de Castro comenta que la argumentación que dan, se puede ver en el ejemplo que aportan, es un chaleco con un dispositivo que va fuera del cuerpo que se suelen vender con esas baterías adicionales. El tema que alegan es que el dispositivo es sumamente caro al igual que su transporte que además es complicado, y lo que intentan es que esa persona que necesita ese dispositivo lo reciba con las baterías de repuesto y se despreocupe, y si falla una batería puede tener la otra. No es un dispositivo médico normal, es cardiaco y lo que hace es que, si no tienes batería de repuesto, el tiempo que estés expuesto puedas utilizarla hasta que recibas la tuya. Tramitar una dispensa no siempre es fácil y menos cuando se involucra más de un operador o más de una administración, cree que si lo dejan en manos del operador siempre es más sencillo que tratar con la administración.

D^a Silvia Garcia reconoce que los dispositivos médicos pueden ser un poco de todo, el ejemplo que han buscado es límite.

D. Miguel Ángel de Castro cree que utiliza el sentido común que es de la propia aerolínea, si el dispositivo médico que le están poniendo es una batería para un medidor de insulina, pues lo mismo le dice que no.

D. Emilio Ampudia piensa que lo que se está intentando conseguir es que independientemente del dispositivo que sea, se permita transportar dos baterías sueltas de repuesto. Han puesto el ejemplo de dispositivos médicos urgentes, pero en el fondo lo que

quiere es que en aquellos sitios donde no haya aviones de carga, se permita el transporte de dos baterías de repuesto para dispositivo médico o no.

Para D^a Silvia García el concepto de los dispositivos médicos es muy amplio, y los hay que son necesarios para mantener la vida de una persona y los hay que son necesarios para medir las constantes de los pacientes y siguen siendo dispositivos médicos, o también puede ser una pantalla de visualización de los datos médicos.

Para D. Emilio Ampudia el ejemplo que se pone en el documento es para ver qué situaciones de emergencia se pueden dar. Pero, en el fondo, lo que se está pidiendo es que la prohibición que se hizo de transportar baterías sueltas en aviones de pasajeros que no sea tan estricta, y que se permita en aquellos sitios donde no hay aviones cargueros disponibles transportar en expediciones con un máximo de dos baterías.

D. Miguel Ángel de Castro dice que, si no hicieran la puntualización de que, si no existe aviones cargueros a destino, se podría pensar que es para fines comerciales el querer introducir baterías de litio en transporte aéreo, pero realmente cree que atiende a una necesidad del paciente. Actualmente se puede transportar en aviones de carga, sin ningún problema, pero qué se hace con pacientes que están en sitios donde este tipo de aviones no llega, no se puede dejar desatendido a estas personas que están en áreas remotas. Piensa que va más encaminado a este motivo y no a un fin comercial.

D. Emilio Ampudia indica que este caso se puede dar en una persona enferma que viva en Australia en un lugar alejado del hospital y que necesita un dispositivo con una batería que puede durar un mes, necesita repuestos de esa batería y solo van aviones de pasajeros. Cómo se le suministra a ese pasajero ese repuesto que es fundamental para su vida.

Para D. Miguel Ángel de Castro no hace falta ir tan lejos, también le puede pasar a una persona que viva en El Hierro, por ejemplo, no hay aviones de carga y los habitantes de El Hierro o La Gomera tienen el mismo derecho de utilizar la tecnología médica oportuna.

D. David Ramos, con lo único que discrepa con en este tema, es que sean los operadores los que tengan que dar su aprobación. En el documento dice que el expedidor debe entregar una copia de informe resumido de los ensayos, pero cómo se determina si es una necesidad médica o puramente es un interés comercial. Alguien tendrá que ver si es realmente por necesidad humanitaria, servicio médico o no, hay que plantearlo de otra forma. Entiende que el fin es que se permita, en avión de pasajeros, pequeñas cantidades de material de repuesto, y no hacer de la excepción una norma.

D. Miguel Ángel de Castro dice que tramitar carga en un avión de carga siempre es más barato que en un avión de pasajero, cualquier empresa con fines comerciales va a buscar la fórmula más barata, dentro de los tiempos que pueda manejar. Si no tiene avión de carga disponible y por necesidad tienes que utilizar un avión de pasaje, la diferencia, como se ha indicado, de por qué no se apoyan en una dispensa cree que es por los tiempos de respuesta. Si a los operadores se les hace una consulta de este tipo van a ser más rápidos en contestar que la Administración.

Una dispensa se tiene que contestar a través de un formato, y se tiene que tramitar por una vía oficial que tiene que cumplir una serie de requisitos y va a tener que pasar por una serie de personas, todo esto lleva un tiempo de tramitación y se puede conceder o no. Es bastante más ágil solicitar la aprobación del operador. Cree que no se busca tanto un fin comercial, más bien quieren dar el servicio a estas personas que lo necesitan y la dispensa no va a concederse, o no en un tiempo. Es bastante más ágil solicitarla a través de un operador, piensa que no buscan tanto el fin comercial como el llegar a pacientes, que ni siquiera van a ser pasajeros.

La persona que presenta el documento suele tener bastante criterio, es quien preside el DGLG y es vicepresidente del Panel de Mercancías Peligrosas en OACI.

Documento DGP-WG/27-WP/36. Propuesto por Holanda. Propone cambiar la instrucción de embalaje 623 en el suplemento. Se usa para el UN 3315 y por una organización que se llama OPCW, Organización para la prohibición de las armas químicas. Cuando se solicita una exención de una sustancia que va bajo el UN 3315, y solo lo solicita por lo que se dice en este documento, esta organización dice que tienen que cumplir determinados requisitos de embalaje que se determinaron hace veinte años con los materiales de esa época. Entre los requisitos, se pide que se haga un control termal, los únicos embalajes que lo requieren son los bultos del tipo BU y BM y tipo C de radioactivos y quizás es bastante excesivo.

A D^a Silvia García lo que le llama la atención de este documento es que digan que ese número solamente lo transporta esta organización, porque este número ONU es muestra química tóxica y le parece que es un número ONU que puede ser utilizado por mucha gente para muchas cosas.

D. Alberto Simal dice que está prohibido en todo y tiene una disposición especial A106 de aéreo de solamente se puede utilizar para muestras para análisis y para la implementación de la convención sobre armas químicas.

D. Miguel Ángel de Castro cree que la disposición de embalaje no existe porque está solamente en el suplemento.

D^a Silvia García añade que en el Libro Naranja dice que se embale según la instrucción 623 de OACI.

Para D. Miguel Ángel de Castro sí puede que tenga sentido. Piensa que es de las exenciones de las que te puedes fiar un poco por quien la solicita.

Documento DGP-WG/27-WP/37. Presentado por IFALPA. Quieren eliminar las definiciones de avión de pasajero y avión de carga en el Anexo 18, es el documento al que antes se había referido D^a Silvia García. La intención es que las personas que vuelen en los aviones de carga sean de utilidad en una emergencia y no una carga adicional en el caso de tener que abandonar el avión.

Entiende el sentido, pero no la finalidad de eliminar las definiciones, no cree que quitar las definiciones ayude o no a evacuar un avión.

D^a Silvia García dice que en el documento se habla de armonizar con otros anejos pero no indican de qué anejo se trata y el qué se quiere armonizar.

D. Miguel Ángel de Castro comenta que la línea que sigue siempre IFALPA es que la armonización les da igual, siempre buscan la seguridad de las tripulaciones y de los aviones. Les da lo mismo que lo ponga en el Libro Naranja o en cualquier reglamento internacional. Lo que es cierto es que lo que piden al final es asegurarse de que todas aquellas personas que desarrollan un trabajo en un avión comercial están apropiadamente cualificadas y formadas. Si se va a llevar personal de compañía dando servicio acompañando a un animal o una carga especial etc, sí es cierto que debería de tener una formación. Piensa que quedan dos años de esta incertidumbre, si va a tener personal que va a tener que tratar con mercancía peligrosa, que es el problema de un avión carguero, en la formación por competencia queda claro. Si se va a tener que realizar las funciones dentro de un avión que transporta mercancías peligrosas, a lo mejor, habrá que darlos información sobre mercancías peligrosas en caso de emergencia y con eso te sirve.

D^a Cristina Sancedo pregunta si no tiene que ver que tenga relación con la figura de extracrew sin ser crew y que pidas un billete a un familiar, por ejemplo, en un vuelo posicional.

Para D. Miguel Ángel de Castro está claro que va en ese sentido, se puede hablar de personas que vayan en el vuelo y no tengan formación, por ejemplo, personal de seguridad que vaya acompañando valores, personal veterinario que acompaña animales etc, es decir, personas que no tienen la formación en cuanto a aviación, o familiares, aunque no sabe si está permitido.

D^a Cristina Sancedo informa que en los posicionales sí se permite, otra cosa es que además se lleve mercancía peligrosa y eso no. Pero siempre hay alguien que lo intenta, a lo mejor es para poder impedir estas situaciones y así poder ir al MO y que digan que no puede ser.

D^a Silvia García pregunta qué tiene que ver eso con las definiciones. D^a Cristina Sancedo responde que, si quitas esa definición donde aparece que tener esa formación es necesario, puedes meter a cualquier persona.

D. Miguel Ángel de Castro no le encuentra ningún sentido.

D^a Cristina Sancedo dice que lo lógico es no quitarlo, pero alguna empresa puede querer llevar a una persona que no pueda ir.

D^a Silvia García piensa que eso puede ser, puede tener interés para los operadores, pero no para los pilotos.

D. Javier Marí indica que al eliminar esas clasificaciones se permite la presencia pilotos en aviones de solo carga.

Para D^a Silvia García, según lo que se ha dicho, es que quitando esto puede ir una persona en aviones de solo carga. Lo que ya no está claro es qué tipo de avión es de

pasajeros de carga. D. Javier Mari añade que en el vuelo va la tripulación de vuelo normal y una tripulación adicional, formada para aviones de carga.

D. Emilio Ampudia dice que como el avión de carga está definido por defecto, el problema que había es que si en un avión de carga va personal extra ya no es de carga, se convierte en uno de pasajeros, hay que pagar más y la documentación que tiene que aportar es distinta. Y se convierte en una aeronave de pasajeros. D^a Silvia García dice que es así como tiene que ser.

D. Alberto Simal pregunta si los aviones de combi se consideran de pasajeros, le contestan que sí, y recuerda que las combis son aquellos que son la mitad de carga y mitad de pasajeros.

D. Emilio Ampudia piensa que el problema es cómo está definido. La definición de avión de carga es por defecto, si hay alguna persona de más en un avión de carga se puede decir que pasa a ser de pasajeros.

Para D. Miguel Ángel de Castro la intención real es que si se lleva a alguien en el avión, lo mismo ya no se puede llevar un CAO porque se lleva a alguien que no tiene la formación oportuna, si se elimina esto a lo mejor sí puedo.

Según D. Emilio Ampudia no es solo porque no tenga la formación oportuna, sino porque ya no es un avión de carga y ya no se puede llevar mercancías CAO, que es solo para aviones de carga. Y no hay que olvidar que, si no es un avión de carga y es de pasajeros, los derechos de aterrizaje a lo mejor son distintos.

D. Javier Marí cree que se debía proponer cómo permitir aviones solo de carga y habiendo solo aviones de solo carga, el que puedan incluirse tripulantes con conocimientos formados, que es lo que están buscando, incrementar la seguridad, pero sin retirar las definiciones de lo que son aviones de carga y de pasajeros. No solamente en OACI también en IATA van a normalizar.

D. Miguel Ángel de Castro cree que este tema no va a llegar a buen puerto. Lo que realmente se pide del Panel es que se solicita a otros paneles que definan avión de carga y avión de pasaje, y que en algún sitio especifiquen que todo el personal que vaya a ir en aviones de carga tenga formación oportuna para la tarea que tiene que desempeñar. No cree este documento vaya a llegar a un término medianamente coherente. Si entre nosotros hoy no estamos muy de acuerdo, pues allí con diferentes culturas, idiomas no va a llegar a ningún sitio. Principalmente viene de ahí y además hay un grupo de trabajo que OACI está intentando que se convierta en panel que es el Cargo Safety Group, y piensa que este tema irá a allí.

Documento DGP-WG/27-WP/38. Presentado por Reino Unido, también ha colaborado Francia. Ya se ha hablado de este documento en reuniones anteriores. Hay una empresa sueca que ha desarrollado un contenedor que mantiene los órganos para trasplante en condiciones superiores garantizando un éxito en los trasplantes muy superior. Presentan datos y viene avalado por bastante documentación de las ocasiones anteriores. La primera vez que se presentó en el DGLG les pareció bien, pero querían saber qué era lo que iban a

transportar, las medias de seguridad que tenía, etc. Todos estos temas los han ido desarrollando y en el último DGLG hicieron una presentación bastante completa. Han trabajado mucho en documentar las condiciones de este embalaje. Convencieron a los del DGLG que les dijeron que prácticamente todos los países iban a apoyar este documento si iba debidamente presentado y sustentado documentalmente.

En las últimas semanas ha recibido correos de la compañía que lo fabrica y del responsable de la Unidad de Trasplantes de un hospital que está en contacto con la empresa para intentar agilizar el transporte de órganos. Aportan mucha documentación.

D. Emilio Ampudía tiene una duda, en la página 2 pone que lo que llevan es 70 gramos de UN 3159 y en el apéndice de las fotos que salen, es un contenedor de gas de UN 3156 que es un gas comprimido. No sabe que UN lleva. D^a Silvia García indica que el UN 3156 aparece en más sitios y no solamente en la imagen.

Después de revisar el documento, ven que lleva una pequeña batería de litio y un cilindro con la mezcla de los dos gases, un 95% de CO₂ y un 5% de O₂.

PUNTO 4. OTROS ASUNTOS

D^a Silvia García se congratula por lo pronto que se han publicado las Instrucciones Técnicas de esta edición e informa que la próxima reunión se celebrará en octubre del 2020 y recuerda que también se les convocará para las reuniones del Libro Naranja.

Sin más asuntos que tratar se da por finalizada la reunión. La Presidenta levanta la sesión a las 12:45 horas, del día cuatro de septiembre de dos mil diecinueve.

Madrid, 4 de septiembre de 2019.

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