



NOTA DE ESTUDIO

GRUPO DE EXPERTOS SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS (DGP)

VIGESIMOSEGUNDA REUNIÓN

Montreal, 5 - 16 de octubre de 2009

Cuestión 2 del orden del día: **Formulación de recomendaciones sobre las enmiendas de las *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* (Doc 9284) que haya que incorporar en la edición de 2011-2012**

**EMPLAZAMIENTO DE LA IDENTIFICACIÓN DEL EXPEDIDOR
Y DEL CONSIGNATARIO EN LOS BULTOS**

(Nota presentada por A. Tusek)

RESUMEN

Debido a la falta de recursos, sólo se han traducido el resumen y las enmiendas que figuran en el Apéndice

En esta nota se propone una enmienda de las disposiciones que figuran en 5;2.4.2 de las Instrucciones Técnicas, relativas a señas del expedidor y del consignatario, para requerir que esta marca de identificación se emplace en la misma superficie del bulto en que se pone la marca con la denominación del artículo expedido.

Medidas recomendadas al DGP: Se invita al DGP a añadir en la Parte 5;2.4.2 de las Instrucciones Técnicas el texto que figura en el Apéndice.

1. INTRODUCTION

1.1 The existing text of Part 5;2.4.2 requires that the shipper and consignee identification must be provided on packages. However, the location of the shipper and consignee identification is not prescribed.

1.2 Over the years there have been a number of dangerous goods incidents in Australia that could have been prevented if the location of the shipper and consignee identification was required to be located on the same surface of the package near the proper shipping name marking.

1.3 Labels are required to be located on the same surface of the package near the proper shipping name marking, if the package dimensions are adequate (5; 3.2.7 b) refers).

1.4 Some incidents in Australia can be directly attributed to human factors where freight forwarding staff or aircraft ramp and loading staff have their primary focus on checking packages for consignee destination information. If dangerous goods marking and labelling is on a surface other than the

consignee information then the dangerous goods marking and labelling can go unnoticed. This can even be the Cargo Aircraft Only label.

1.5 In the incidents investigated it was found that in each case the packages were of sufficient dimensions to allow all marking and labelling to be present on a single surface. It is normal that the surfaces on smaller packages are checked in more detail because the package is more easily lifted and rotated than large packages. There have been no incidents in this regard to packages with small dimensions.

1.6 For processing purposes it is more likely that when ramp or loading staff check a package for destination (consignee) that the package would be more immediately recognized as being dangerous goods if this marking was next to the proper shipping name as this is also where the hazard labels are required to be.

— — — — —

APÉNDICE

PROPUESTA DE ENMIENDA DE LAS INSTRUCCIONES TÉCNICAS

Parte 5

OBLIGACIONES DEL EXPEDIDOR

...

Capítulo 2

MARCAS EN LOS BULTOS

...

2.4.2 Señas del expedidor y del consignatario

Cada bulto deberá llevar el nombre y la dirección ~~completas~~ de la persona que ofrece las mercancías peligrosas para el transporte aéreo y los del consignatario. Estas señas deben emplazarse en una misma superficie del bulto, cerca de la marca con la denominación del artículo expedido, si las dimensiones del bulto son apropiadas.

— FIN —