



DECIMOCUARTA CONFERENCIA DE NAVEGACIÓN AÉREA

Montreal, Canadá, 26 de agosto al 6 de septiembre de 2024

Cuestión 1: Actualización sobre el Plan de Actividades 2023-2025 de la OACI y planificación estratégica a largo plazo

1.2: Armonización estratégica de los planes mundiales para mejorar el rendimiento

TRANSPORTE DE COMBUSTIBLES POR VÍA AÉREA EN CONTENEDORES CON CAPACIDAD SUPERIOR A LAS PREVISTAS EN LAS INSTRUCCIONES TÉCNICAS OACI

(Presentada por Colombia)

RESUMEN

El transporte de combustibles de aviación, y de otro tipo de carburantes por vía aérea, es necesario para abastecer a áreas remotas con este esencial insumo, a fin de propiciar el desarrollo de las regiones, para atender operaciones críticas y con el fin de hacer frente a emergencias y desastres.

Para el transporte de combustibles por vía aérea, los Estados cumplen la normas y métodos recomendados en el Anexo 18 al Convenio de OACI, y lo dispuesto en el Documento OACI 9284, Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, que limitan el transporte de los combustibles en aeronaves de carga, a una cantidad neta máxima en contenedores de 58.1 galones (220 litros) o de 15.8 galones (60 litros), dependiendo del tipo de combustible a transportar. El uso de estos bidones crea varios problemas, entre ellos de tipo logístico (por el cargue, descargue y almacenamiento) y de seguridad (por contaminación y escapes).

No obstante, el mismo Documento establece que en algunos casos, los Estados pueden Dispensar del cumplimiento de lo previsto en las Instrucciones.

Es así como Colombia emitió en el año 2019 la Circular Informativa No. 003, para dispensar el uso de contenedores móviles con capacidad superior. Canadá y los Estados Unidos han emitido normas similares con el mismo fin, comprobándose los beneficios, la seguridad y efectividad de esta clase de transporte, sin que el uso de los mencionados recipientes haya causado accidentes ni incidentes aéreos.

Sin embargo, y aunque esta modalidad de transporte de combustibles se ha ampliado en el mundo, hoy varias organizaciones estatales y privadas no la utilizan, por carecer los Estados en donde operan de una norma similar, ya que esta clase de contenedores no están listados en la Instrucciones Técnicas.

Decisión de la Reunión - Se invita a la Reunión a:

- a) Estudiar la normatividad de Colombia, Canadá y Estados Unidos sobre el transporte de combustibles por vía aérea en contenedores de más capacidad a las prevista en las Instrucciones Técnicas de OACI.
- b) Analizar la normatividad de cada Estado sobre el transporte de combustible por vía aérea, promover espacios para discusión, compartir experiencias sobre el transporte de combustibles por vía aérea y

¹ La versión en español fue proporcionada por Colombia.

adoptar si lo consideran pertinente, la modalidad utilizada por los Estados referidos.

- c) Proponer, oportunamente, al Panel de Expertos de Mercancías Peligrosas de OACI, la incorporación del uso de contenedores con capacidad superior a las previstas actualmente en las Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El transporte de combustibles de aviación, y de otro tipo de carburantes por vía aérea, es necesario para abastecer a áreas remotas con este esencial insumo, a fin de propiciar el desarrollo de las regiones, para atender operaciones críticas y con el fin de hacer frente a emergencias y desastres.

1.2 Ahora bien, el transporte de combustibles por vía aérea es un proceso crucial para garantizar el suministro de combustible a aeronaves en aeródromos y helipuertos, así como a otros medios de transporte, que operan en regiones en donde el medio aéreo es la única forma de abastecimiento, o es la más segura y práctica.

1.3 En general, para el transporte de combustibles por vía aérea, los Estados cumplen la normas y métodos recomendados en el Anexo 18 al Convenio de OACI, y lo dispuesto en el Documento OACI 9284, *Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*, que limitan el transporte por vía aérea en aeronaves de carga, a una cantidad neta máxima por bulto, así:

- a) Combustibles UN 1863 y UN 1202: 58.1 galones (220 litros), en bidones de acero, aluminio o plástico.
- b) Combustibles UN 1203: 15.8 galones (60 litros), en bidones de acero, aluminio o plástico; o en garrafas (jerricanes) de acero, aluminio o plástico.

1.4 No obstante, el mismo Documento OACI 9284, establece que: “En casos de extrema urgencia, o cuando otras modalidades de transporte no sean apropiadas, o cuando el cumplimiento de todas las condiciones exigidas sea contrario al interés público, los Estados interesados pueden Dispensar del cumplimiento de lo previsto en las Instrucciones, siempre que en tales casos se haga cuanto sea menester para lograr en el transporte un nivel general de seguridad que sea equivalente al nivel de seguridad previsto en estas Instrucciones”.

1.5 En vista de las características particulares de operación en el territorio colombiano, que pueden ser similares a las de otros Estados, el transporte de combustible en los bidones autorizados actualmente por las Instrucciones técnicas crea varios problemas, entre ellos de tipo logístico (en el cargue, descargue y almacenamiento) y de seguridad (por contaminación, escapes y derrames).

1.6 Es así como, con base en la disposición de OACI, y en el marco de la misma, Colombia emitió en el año 2019 la Circular Informativa No. 003, sobre “Concesión de dispensas para el transporte de combustibles por vía aérea en contenedores móviles con capacidad superior a las prevista en las instrucciones técnicas de OACI para el transporte de mercancías peligrosas, en aeronaves comerciales de transporte de carga”, documento que, además, es un desarrollo de normas anteriores que había implementado Colombia sobre el mismo asunto, desde el año 2010.

1.7 Es oportuno mencionar que Colombia ha sustentado esta norma interna, en motivos tales como: las limitaciones de la malla vial del territorio, la imposibilidad de acceder a ciertas zonas del país por vía terrestre o acuática, las dificultades logísticas y los riesgos asociados al empleo de recipientes de 58,1 y de 15,8 galones, y atendiendo las solicitudes elevadas por operadores aéreos, autoridades territoriales

y otros entes del Estado para que se autorizara esta modalidad de transporte; de otra parte, se tuvo como referencia, el uso exitoso y seguro de los recipientes de mayor capacidad observados en la Aviación de Estado en Colombia.

1.8 Adicionalmente, Colombia ha considerado para la emisión de la Circular, lo dispuesto en el Plan Estratégico Aeronáutico 2030, en el objetivo de Conectividad, que establece: “Propiciar alternativas para la distribución de combustible en los aeropuertos, que permitan la toma de decisiones comerciales por parte de los operadores del transporte aéreo, y evitar distorsiones en los precios del combustible de aviación por su carga y otros factores”.

1.9 De otra parte, Canadá y los Estados Unidos de Norteamérica han emitido normas similares a la de Colombia, comprobándose los beneficios, la seguridad y efectividad de esta clase de transporte, sin que los mencionados recipientes hayan causado accidentes ni incidentes aéreos.

1.10 Actualmente, la industria aeronáutica ofrece varios tipos de contenedores móviles para el transporte de combustible por vía aérea, de diferentes capacidades, que cumplen requisitos estándar de diseño, fabricación, control de calidad, pruebas, trazabilidad y mantenimiento; y que son certificados por las autoridades pertinentes de cada país.

1.11 Sin embargo, y aunque el uso de contenedores móviles con capacidad superior a la prevista en las instrucciones técnicas de OACI para el transporte de combustibles se ha ampliado en el mundo, hoy varias organizaciones estatales y privadas no la utilizan, por carecer los Estados en donde operan de una norma similar a las que existen en Colombia, Canadá y los Estados Unidos. Y esta carencia la justifican los Estados en el hecho de que esa clase de contenedores no están listados en la Instrucciones Técnicas de OACI.

2. BENEFICIOS PARA LOS ESTADOS Y PARA LOS OPERADORES AÉREOS

2.1 De adoptarse por otros Estados en su propia normatividad, y por la OACI en las Instrucciones Técnicas el empleo de este tipo de contenedores, se lograrían beneficios tales como los siguientes:

2.1.1 Efectuar el transporte de todo tipo de combustibles líquidos por vía aérea, en forma segura, práctica y económica, minimizando las dificultades logísticas y los riesgos que conlleva el empleo actual de contenedores de 58,1 y 15,8 galones.

2.1.2 Ampliar el alcance de los beneficios del transporte aéreo a regiones apartadas de los Estados, que carecen de acceso a través de otros medios de transporte diferente al medio aéreo, propiciando la mejora de aeródromos y la conectividad aérea en regiones apartadas mediante la ubicación rápida, segura y económica de combustibles de aviación.

2.1.3 Crear de esta manera, oportunidades comerciales y de desarrollo económico en áreas remotas, alentando la inversión y la actividad empresarial.

2.1.4 Facilitar un medio alternativo de transporte de combustible, cuando una región quede aislada por desastres naturales o por situaciones de otra naturaleza, que imposibilite el transporte terrestre de combustibles.

3. ACCIÓN SUGERIDA

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) estudiar la normatividad de Colombia, Canadá y Estados Unidos sobre el transporte de combustibles por vía aérea en contenedores móviles con capacidad superior a las prevista en las Instrucciones Técnicas de OACI;
- b) analizar la normatividad propia de cada Estado sobre el transporte de combustible por vía aérea, promover espacios para discusión, compartir experiencias sobre el transporte de combustibles por vía aérea y adoptar si lo consideran pertinente, la modalidad utilizada por los Estados referidos; y
- c) proponer, oportunamente, al Panel de Expertos de Mercancías Peligrosas de OACI, la incorporación del uso de contenedores móviles con capacidad superior a las previstas actualmente en el Documento OACI 9284, Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.

— FIN —