

GRUPO DE EXPERTOS SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS (DGP)

Decimonovena reunión

Montreal, 27 de octubre - 7 de noviembre de 2003

Cuestión 2 del orden del día: Formulación de recomendaciones sobre las enmiendas de las Instrucciones Técnicas que haya que incorporar en la edición 2005/2006

MARCA DE TRANSPORTABILIDAD POR VÍA AÉREA

(Nota presentada por M. Hinoul)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 En la reunión DGP/18 se decidió introducir la marca de “transportabilidad por vía aérea” para indicar que el expedidor ha determinado que el embalaje se ajusta a las condiciones aplicables al transporte por vía aérea.

1.2 Desde entonces, se ha hablado mucho acerca del significado, las ventajas, el uso y la aplicabilidad de la marca.

1.3 Si bien todas las partes interesadas convienen en que las Instrucciones Técnicas de la OACI tienen algunos requisitos más en materia de embalajes y bultos que los demás modos de transporte (p. ej., requisitos de material absorbente, diferencia de presión, cierres que deben ser herméticos utilizando medios eficaces), entendemos que, a juicio de diversas autoridades y de gran parte de la industria, la marca de transportabilidad por vía aérea no ha cumplido con su objetivo y presenta pocas ventajas.

1.4 En opinión de la industria, la marca tan sólo representa un símbolo adicional sin significado alguno y que podría constituir un motivo más para rechazar una expedición.

1.5 Las empresas de embalajes ya han sacado al mercado embalajes exteriores que llevan impresa la marca de transportabilidad por vía aérea. Los expedidores adquieren de hecho estos embalajes pensando que cumplen con todos los requisitos para el transporte por vía aérea, perdiéndose así el verdadero objetivo de la marca.

1.6 Durante la última reunión de grupo de trabajo (DGP-WG/03) se formuló una propuesta (WP/37) con objeto de aclarar la intención de la marca de transportabilidad por vía aérea. Tras prolongadas deliberaciones, tan sólo se acordó un pequeño cambio del texto vigente (sustituir “embalaje” por “bulto”), pero en lugar de aclarar el objetivo de la marca se ha creado después mayor confusión.

1.7 Por todas estas razones, creemos firmemente que, en lugar de hacer que se fije una marca en el bulto, las Instrucciones Técnicas de la OACI deberían exponer claramente en las secciones pertinentes (p. ej., instrucciones de embalaje, obligaciones del expedidor) las diferencias que existen entre el modo de transporte aéreo y los demás modos de transporte.

1.8 El ejercicio consistente en dar un nuevo formato a las instrucciones de embalaje constituye una buena oportunidad para destacar estas diferencias. Habrá tal vez quien quiera ampliar la declaración que figura en el documento de transporte de mercancías peligrosas (Instrucciones Técnicas de la OACI, 5;4.1.6.1) añadiendo algún texto.

2. PROPUESTA 1

2.1 Suprímase enteramente 5;2.4.12.

Suprímase también por tanto 2;7.9.7, y suprímase, en la Instrucción de embalaje 650 la oración “Cada bulto deberá llevar además una marca para indicar que el expedidor ha determinado que el embalaje se ajusta a las condiciones aplicables al transporte por vía aérea especificadas en 5;2.4.12”.

3. PROPUESTA 2

3.1 Deberán introducirse los siguientes cambios:

3.1.1 Parte 4: Instrucciones de embalaje — Notas de introducción

Añádase la nueva Nota 9 siguiente:

Nota 9.— Diferencias con otros modos de transporte

El transporte de mercancías peligrosas por vía aérea está sujeto a más requisitos que los de otros modos de transporte (p. ej., limitaciones de cantidad, requisitos de material absorbente, requisitos de diferencia de presión, procedimientos de cierre adecuados,...). En consecuencia, los expedidores deberán tener en cuenta los requisitos adicionales si existe la certeza o la posibilidad de que un envío de mercancías peligrosas se transporte por vía aérea.

3.1.2 Enmiéndese 5;1.1 del siguiente modo:

“Antes de presentar cualquier bulto o sobre-embalaje de mercancías peligrosas para su despacho por vía aérea, toda persona deberá cerciorarse de que:

- a) no esté prohibido el transporte por vía aérea de tales objetos o sustancias (véase la Parte 1, Capítulo 2);
- b) las mercancías estén debidamente clasificadas, embaladas, marcadas, etiquetadas y se conformen a todos los requisitos adicionales a los de otros modos de transporte (p. ej., limitaciones de cantidad, requisitos de material absorbente, requisitos de diferencia de presión, procedimientos de cierre apropiados), así como de que satisfagan las condiciones de transporte prescritas en estas Instrucciones;”

3.1.3 Enmiéndese 5;4.1.6.1 del siguiente modo:

“El expedidor debe firmar y poner la fecha en la certificación. La firma es una confirmación de que la expedición se ajusta a todas las condiciones aplicables al transporte por vía aérea, incluidas las exigidas expresamente por el modo aéreo y no por los demás modos de transporte. Se aceptan facsímiles de la firma donde las leyes y reglamentos aplicables reconocen la validez jurídica de los facsímiles de firma.”

— FIN —

APPENDIX A

DANGEROUS GOODS AUDIT FORM

Name of Operator: _____

Inspector: _____

Date(s) of Inspection: _____

Location: _____

Principle Operator/Handling Agent Personnel involved: _____

The objective of the audit is to demonstrate that the operator has procedures in place, either on his own account and/or through his handling agent(s), to ensure the correct processing and handling of dangerous goods.

During the audit, if non-conformities are identified, they shall be entered against the applicable requirement in the “Non-Conformities” section in Appendix A. Where there is a non-conformity for a requirement that is not shown in Appendix A, it shall be added in the space provided. Observations, which are not non-conformities against a requirement or a procedure, shall be entered in the “Observations” Section.

At the end of the audit, the non-conformities and observations shall be discussed with the operator to ensure that they are understood, together with the need for action to be taken within the applicable timescales. The Inspector and a responsible person of the operator should then sign the Appendix in the spaces provided. The original shall be left with the responsible person, with a copy retained by the Inspector.

Level 1: Means any non-compliance with the Technical Instructions, which would lower the standard and probably hazard an aircraft or personnel. Depending on the extent of the Level 1 finding, consideration should be given to prohibiting the operator from carrying dangerous goods until corrective action has been taken.

Level 2: Means any non-compliance with the Technical Instructions, which could lower the standard and possibly hazard an aircraft or personnel. The corrective action period granted by the National Aviation Authority should be appropriate to the nature of the finding but in any case initially not more than three months.

Level 3: Means an observation intended to give background information. Level 3 must not include information suggesting non-compliance with the requirements of the Technical Instructions. No regulatory action is required to be taken in the case of level 3.

Ref	Summary of Requirement	Technical Instructions Reference	Audited	Non-Conformity	Level	Details Of Non-Conformity (Continued below where necessary)
1	Dangerous goods/ munitions of war permissions, approvals or exemptions (held and correct)	N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify approval held if appropriate to State
2	Provision of information to handling agents	7;4.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify manuals, staff instructions etc are provided
3	Information about dangerous goods contained in the Operations Manual/ other manuals	7;4.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify information is present, correct and current
4	Provision of relevant manuals and instructions to cargo and operations staff	7;4.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify manuals, staff instructions etc are provided
5	Up-to-date copies of dangerous goods manuals (e.g. ICAO/IATA)	1;1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify copy held and which edition
6	Procedures for loading and stowing medical aid for a patient, and provision of information to handling agents	7;4.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify procedure available
7	Compliance with requirements for “combi” aircraft where main deck hold is not at least Class B (exemption / approval or prohibition) and provision of information to handling agents	7;2.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify compliance, if applicable
8	Procedures for notification by pilot in command to air traffic services in the event of an in-flight emergency	7;4.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify availability
9	Emergency response guidance information on board aircraft	7;4.8	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify availability

Ref	Summary of Requirement	Technical Instructions Reference	Audited	Non-Conformity	Level	Details Of Non-Conformity (Continued below where necessary)
10	Procedures for reporting of dangerous goods accidents, incidents and undeclared / misdeclared dangerous goods, and liaison between handling agent / operator	7;4.4 & 7;4.5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify arrangement between operator and handling agent established to ensure reporting to appropriate authorities
11	Procedures for immediate notification to the competent authority of dangerous goods on board an aircraft in event of aircraft accident or incident	7;4.6	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify arrangement between operator and handling agent established to ensure reporting to the State in which the accident occurred
12	Adequacy and standard of flight crew training	1;4.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		To be verified
13	Adequacy and standard of cabin crew training (including emergency response training)	1;4.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		To be verified
14	Adequacy and standard of ground staff training (including emergency response training)	1;4.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		To be verified
15	Dangerous goods training records maintained	1;4.2.4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		To be verified
16	Currency of ground staff training	1;4.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		To be verified
17	Currency of flight/ cabin crew training	1;4.2.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		To be verified
18	Training of security staff employed by the operator (for both cargo and passengers)	1;4.1.1g)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		To be verified if applicable
19	Awareness of requirements by maintenance staff in respect of replacements or unserviceable items	1;2.2.2 & 1.2.2.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		To be verified

Ref	Summary of Requirement	Technical Instructions Reference	Audited	Non-Conformity	Level	Details Of Non-Conformity (Continued below where necessary)
20	Provision of information / instructions on dangerous goods and passengers to passenger handling staff	7;4.2 & 7;6.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify appropriate manuals, information etc available to passenger handling staff
21	Measures to ensure dangerous goods information is provided with / in passenger tickets	7;5.1.2a)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Confirm information provided e.g. at ticket sales point at airport
22	Procedures for dealing with and the reporting of passengers with dangerous goods that are not permitted (including liaison with security staff)	7;4.5	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify arrangement between operator and handling agent established to ensure reporting to the State in which the dangerous goods were discovered
23	Dangerous goods notices at the cargo acceptance point	7;4.7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Check notice(s) in place
24	Dangerous goods notices at ticket sales desks, check-in desks and boarding areas (including measures to ensure they are displayed by handling agents)	7;5.1.2b)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Check notice(s) in place
25	Adequacy and use of acceptance checklists	7;1.1 & 7;1.3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify use and adequacy of checklist
26	Retention of acceptance check forms, dangerous goods transport documents (shipper's declarations) and NOTOCs	7;4.10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify documents are retained for at least 3 months
27	Handling of dangerous goods packages (including Divisions 4.1 & 5.2) in the warehouse	7;2.3 & 7;2.13	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify packages are handled correctly
28	Preparation and building of pallets and ULDs with regard to segregation and separation of dangerous goods	7;2.2, 7;2.8, 7;2.9 & 7;2.11	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify dangerous goods segregated in accordance with Technical Instructions

Ref	Summary of Requirement	Technical Instructions Reference	Audited	Non-Conformity	Level	Details Of Non-Conformity (Continued below where necessary)
29	ULD marking and labelling	7;2.7	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify ULD tags marked correctly (e.g. with class/ division)
30	Inspections for damage or leakage immediately prior to loading and immediately after unloading	7;3.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify inspections carried out
31	Procedures for removal of damaged or leaking packages from aircraft, inspection of aircraft for contamination; and decontamination	7;3.1 & 7;3.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify staff awareness of applicable procedures
32	Procedures for loading and stowing a wheelchair for a passenger (including notification to the commander)	8;1.1.2 j)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify procedure (check-in staff)
33	Correct loading of dangerous goods (including segregation, securing and accessibility)	7;2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify (by observation if possible), correct loading of dangerous goods
34	Completion of NOTOCs and provision to flight crew (including signing of form)	7;4.1	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify correct completion (including signature/ some other indication)
35	Accessibility of NOTOCs (or information on it) on ground at points of departure and scheduled arrival for duration of flight	7;4.1.6 &	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify accessibility
36	Accessibility of dangerous goods transport document / shipper's declarations during journey	7;1.1.2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		Verify accessibility

CAA Ref	Details Of Non-Conformity (Continued from above table)

Additional Observations

The following additional observations are made.	
	Description
1	
2	
3	
4	
5	

Signature of Inspector _____ Date _____

Signature of Responsible Person* _____ Date _____

* Signature by the Responsible Person indicates that the non-conformities have been explained, not necessarily that the Responsible Person or the Operator concerned agrees with the non-conformities.
