



NOTA DE ESTUDIO

GRUPO DE EXPERTOS SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS (DGP)

VIGESIMOSEXTA REUNIÓN

Montreal, 16 - 27 de octubre de 2017

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 2019-2020**

ACCESIBILIDAD DE MOTORES TRANSPORTADOS EN AERONAVES DE CARGA

(Nota presentada por D. Brennan)

Por falta de recursos, sólo se han traducido el resumen y el apéndice

RESUMEN

En esta nota de estudio se propone eliminar el requisito de que ONU 3528 y ONU 3529 sean accesibles a la tripulación, o en un compartimiento de Clase C, cuando se transporten en una aeronave de carga.

Medidas propuestas al DGP: Se invita al DGP a considerar las revisiones de la Parte 7; 2.4.1.2 que figuran en el Apéndice a esta nota de estudio.

1. INTRODUCTION

1.1 The 2017-2018 Edition of the Technical Instructions includes changes to the classification of engines following adoption of changes from the 19th revised edition of the UN Model Regulations.

1.2 As a consequence of the change to the classification of engines from Class 9 to Division 2.1 for UN 3529 and Class 3 for UN 3528, these engines are now subject to the conditions set out in Part 7;2.4.1.1 when consigned as a cargo aircraft only and must be loaded onto a cargo aircraft either accessible to flight crew during flight, or loaded into a Class C cargo compartment.

1.3 Prior to 2017, engines were classified in Class 9, and consequently were not subject to the loading restrictions on a cargo aircraft. For large aircraft engines, this allow for the engine to be loaded with only the aircraft weight and balance to be considered as the limiting factor. Typically this will have the engine loaded on the main deck near the aircraft centre of gravity along the aircraft centre line. In this loading position it is very likely that the engine will no longer be accessible to the flight crew during flight.

1.4 Given that prior to 2017 there was no need to have aircraft engines, or other engines, accessible to the flight crew when carried on a cargo aircraft it is proposed to include UN 3528 and UN 3529 into the list of exceptions from accessibility in Part 7;2.4.1.2.

2. ACTION BY THE DGP

2.1 The DGP is invited to agree to the proposal to modify Part 7;2.4.1.2 as shown in the appendix to this working paper.

APÉNDICE

PROPUESTA DE ENMIENDA DE LA PARTE 7 DE LAS INSTRUCCIONES TÉCNICAS

Parte 7

OBLIGACIONES DEL EXPLOTADOR

...

Capítulo 2

ALMACENAMIENTO Y CARGA

...

2.4 CARGA Y SUJECCIÓN DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS

2.4.1 Carga a bordo de las aeronaves cargueras

...

≠ 2.4.1.2 Los requisitos de 2.4.1.1 a), b) o c) no se aplican a:

- a) los líquidos inflamables (Clase 3), Grupo de embalaje III, con excepción de los que tienen riesgo secundario de la Clase 8;
- b) las sustancias tóxicas (División 6.1) sin riesgo secundario, con excepción de la Clase 3;
- c) las sustancias infecciosas (División 6.2);
- d) el material radiactivo (Clase 7);
- e) las mercancías peligrosas varias (Clase 9);

f) ONU 3528 — Motor de combustión interna propulsado por líquido inflamable o Motor con pila de combustible propulsado por líquido inflamable o Maquinaria de combustión interna propulsada por líquido inflamable o Maquinaria con pila de combustible propulsada por líquido inflamable;

g) ONU 3529 — Motor de combustión interna propulsado por gas inflamable o Motor con pila de combustible propulsado por gas inflamable o Maquinaria de combustión interna propulsada por gas inflamable o Maquinaria con pila de combustible propulsada por gas inflamable;

Nota.— Al transportar mercancías en bodegas de carga no presurizadas, se produce una presión diferencial de hasta 75 kPa a altitudes de crucero. Es posible que los bultos que se llenan a una presión atmosférica normal no soporten esta presión diferencial. Debería obtenerse la confirmación del expedidor en cuanto a la idoneidad del embalaje.

...