



**RLA/99/901 – Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional  
Décima Cuarta Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y en Mercancías Peligrosas  
(RPEO/14)**

Virtual, 12 al 23 de octubre de 2020

---

**Asunto 6: Oportunidades de mejora al LAR 175**

a) Análisis de los Capítulos A, B, C, D, F y G del LAR 175

Presentada por: Ricardo Machuca (Relator), Natalia Jimena Luro y Luis Salazar

**Resumen**

Esta nota de estudios proporciona información relevante que permite revisar las secciones correspondientes de los Capítulos A, B, C y D del **LAR 175** proponiendo incorporar las actualizaciones de los reglamentos de referencia y las Adopciones de las Enmiendas 44, 37 y 23 del Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Parte I, Parte II y Parte III, respectivamente, a fin de ser analizada por los miembros del Panel y discutida con carácter previo durante las sesiones de teleconferencia programadas por el Comité Técnico.

**Referencias**

- Anexo 18 – Transporte Sin Riesgos de Mercancías Peligrosas, Cuarta edición Enm. 12.
- Doc. 9284 – Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea, Edición 2019-2020
- Anexo 6 – Operaciones de aeronaves, Parte I – Transporte comercial internacional, Aviones, Undécima edición, Enm. 43
- Anexo 6 – Operaciones de aeronaves, Parte II – Aviación general internacional, Aviones, Décima edición, Enm. 36
- Anexo 6 – Operaciones de aeronaves, Parte III – Operaciones internacionales, Helicópteros, Novena edición, Enm. 22
- SL 2020/18 – Adopción de la Enmienda 44 del Anexo 6, Parte I
- SL 2020/31 – Adopción de la Enmienda 37 del Anexo 6, Parte II
- SL 2020/32 – Adopción de la Enmienda 23 del Anexo 6, Parte III
- LAR 175 – Transporte sin riesgo de mercancías peligrosas por vía aérea, Primera edición, Enmienda N° 4 de diciembre de 2017
- Tarea RPEO/14-18, Actualización LAR 175

## 1. Antecedentes

1.1 La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha comunicado, mediante las Cartas a los Estados las Adopciones de las Enmiendas 44, 37 y 23 del Anexo 6, Partes I, II y III, respectivamente, documentos que incluyen la definición de aprobación específica que emitirá el Estado a los explotadores aéreos para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea.

1.2 En este sentido, los Estados al momento de armonizar sus normas con los Anexos de la OACI en cumplimiento al Artículo 36 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, incluyendo en la normativa nacional, los aspectos técnicos señalados en el Anexo 18 y el Manual de Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, Doc. 9284 y su suplemento.

1.3 Por su parte, de acuerdo con lo señalado en el reporte final de la Vigésimoséptima Reunión del Grupo de expertos sobre Mercancías Peligrosas de la OACI (DGP/27), se enmendará la definición del Anexo 18 para “embalaje”, por la descrita en el Doc. 9284, la cual se encuentra alineada con lo definido en la Reglamentación Modelo de la Organización de las Naciones Unidas.

1.4 Una de las principales funciones del SRVSOP es la de proponer reglamentos y procedimientos uniformes en las áreas concernientes a la seguridad operacional de la aviación civil, compatibles con las normas y métodos recomendados pertinentes que figuran en los Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional y con los procedimientos y textos de orientación conexos, tendientes a la armonización y/o adopción de dichos reglamentos y procedimientos por los Estados participantes.

1.5 El SRVSOP, asignó a los expertos en el área de mercancías peligrosas, la Tarea RPEO/14-18, a fin de analizar y actualizar las secciones correspondientes al LAR 175, proponiendo la incorporación de las actualizaciones de los reglamentos de referencia y las Adopciones de las Enmiendas 44 y 23 del Anexo 6 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, Parte I y Parte III, Sección II, respectivamente.

## 2. Análisis

2.1 Fueron analizados los documentos de Referencia y los antecedentes enumerados anteriormente, para luego durante las teleconferencias previas a la RPEO/14 los integrantes de la Tarea RPEO/14-18 expusieron al panel las propuestas de enmienda al LAR 175 al Comité Técnico y al resto de participantes de las teleconferencias. Finalmente se elaboró la propuesta de enmienda al LAR 175 que se adjunta como **Adjunto A**.

## 3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión del Panel de Expertos en Operaciones y Mercancías Peligrosas a:

- a) Tomar nota de la información proporcionada en la presente Nota de Estudio, y en el **Adjunto A**; y
- b) Aceptar o emitir comentarios que consideren pertinentes relacionados con la propuesta de actualización del LAR 175.

-----

## Adjunto A

## Propuesta de mejora del LAR 175

Sección	Propuesta de enmienda
175.001	Definiciones y abreviaturas
	Aprobación Específica. Aprobación documentada en las especificaciones relativas a las operaciones para las operaciones de transporte aéreo comercial o en la lista de aprobaciones específicas para operaciones no comerciales.
Justificación	
<p>El término “aprobación específica” ha sido incorporado en la enmienda 44 del Anexo 6 y está definido como: “Aprobación documentada en las especificaciones relativas a las operaciones para las operaciones de transporte aéreo comercial o en la lista de aprobaciones específicas para operaciones no comerciales”.</p> <p>Se propone incluir esta definición en LAR 175, puesto que será utilizada y referenciada dentro de esta reglamentación.</p>	

Sección	Propuesta de enmienda
175.001	Definiciones y abreviaturas
	COMAT. Material de la compañía – Piezas y suministros de una empresa aérea transportados en una aeronave de ésta para fines propios del explotador. <del>Cualquier propiedad transportada en una aeronave del explotador en su propio provecho en un vuelo determinado, que no forma parte de los requisitos de operación o aeronavegabilidad para ese vuelo y no sea utilizada para venta o servicio en ese vuelo.</del>
Justificación	
<p>Se propone modificar la definición de COMAT en el LAR 175, a fin de alinear esta definición con lo indicado en el Anexo 6 Parte I en su edición vigente.</p> <p>Tener en cuenta que ni el Anexo 18, ni las instrucciones técnicas incluyen una definición para el material de la compañía (COMAT).</p>	

Sección	Propuesta de enmienda
175.001	Definiciones y abreviaturas

	Embalaje. <del>Los</del> Uno o más recipientes y todos los demás <del>componentes</del> elementos o materiales necesarios para que el <del>o los recipientes</del> recipiente sea idóneo a <del>que</del> puedan desempeñar su función de contención y demás funciones de seguridad.
Justificación	
Se propone modificar la definición de Embalaje del LAR 175, a fin de alinear esta definición con lo indicado en las instrucciones técnicas.	
De acuerdo a lo señalado en el reporte del más reciente panel de expertos en mercancías peligrosas de la OACI (DGP 27), se enmendará la definición descrita en el ANEXO 18 para “embalaje”, por aquella descrita en las instrucciones técnicas vigentes, para el mismo concepto.	
Esta propuesta de cambio, también se soporta en el hecho de que la definición que se encuentra en las instrucciones técnicas está alineada a la definición descrita en la reglamentación modelo de las naciones unidas, que dice: “Embalaje – uno o más recipientes y todos los demás elementos o materiales necesarios para que el o los recipientes puedan desempeñar su función de contención y demás funciones de seguridad”.	

Sección	Propuesta de enmienda
175.001	Definiciones y abreviaturas
	Especificaciones relativas a las operaciones. Las autorizaciones, incluidas las aprobaciones específicas, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado de explotador de servicios aéreos y sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.
Justificación	
Se propone incluir la definición en 175.001 (a) y retirarla de la abreviatura, dejando solamente la abreviatura en 175.001 (b) corregida a su nombre correcto.	

Sección	Propuesta de enmienda
175.001	Definiciones y abreviaturas
	Lesión grave. Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que: <ul style="list-style-type: none"> <li>(1) requiera hospitalización durante más de 48 horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión;</li> <li>(2) ocasione la fractura de algún hueso (con excepción de las fracturas simples de la nariz o de los dedos de las manos o de los pies);</li> <li>(3) ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones;</li> </ul>

	<p>(4) ocasione daños a cualquier órgano interno;</p> <p>(5) ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5% de la superficie del cuerpo; o</p> <p>(6) sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.</p>
Justificación	
Se propone modificar la definición de Lesión Grave en el LAR 175, a fin de alinear esta definición con lo indicado en el Anexo 18 y las instrucciones técnicas. Al término de cada numeral, se incluye el conector “o”.	

Sección	Propuesta de enmienda
175.001	Definiciones y abreviaturas
	<p>Número <del>de la</del> ONU. Número de cuatro dígitos asignado por el Comité de expertos en transporte de mercaderías peligrosas y en el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos de las Naciones Unidas, que sirve para reconocer los diversos objetos o sustancias o un determinado grupo de objetos o sustancias. <del>las diversas sustancias o determinado grupo de ellas</del></p>
Justificación	
<p>La enmienda 12 del Anexo 18, en su versión en español, incluye la siguiente definición para “número ONU”: “Número de cuatro dígitos asignado por el Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas, y en el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos de las Naciones Unidas, que sirve para reconocer los diversos objetos o sustancias o un determinado grupo de objetos o sustancias”.</p> <p>La versión en inglés para la misma definición señala: “The four-digit number assigned by the <b>United Nations Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods and on the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals</b> to identify an article or substance or a particular group of articles or substances”. <i>(el subrayado es nuestro)</i></p> <p>El nombre en inglés del comité de expertos responsable de modificar la reglamentación modelo de las naciones unidas es: “Committee of Experts on the Transport of Dangerous Goods and on the Globally Harmonized System of Classification and Labelling of Chemicals”.</p> <p>La versión en español de la definición del Anexo 18, incluye una coma (“,”) en la redacción del nombre del comité, lo cual genera una división del nombre del comité, que incluso puede llevar a pensar que este número es asignado en el comité de expertos y también en el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos de las Naciones Unidas; es decir por dos entidades separadas.</p>	

Entonces, teniendo en cuenta lo anterior, se propone actualizar la definición del concepto (eliminando la coma del nombre del comité) y alineando el concepto con lo descrito en el Anexo 18: “Número de la ONU”, por “Número ONU” y se propone que sea la siguiente: “Número de cuatro dígitos asignado por el Comité de Expertos en Transporte de Mercancías Peligrosas y en el Sistema Globalmente Armonizado de Clasificación y Etiquetado de Productos Químicos de las Naciones Unidas, que sirve para reconocer los diversos objetos o sustancias o un determinado grupo de objetos o sustancias”.

A este respecto, cabe indicar que la definición de las instrucciones técnicas vigentes difiere de la definición del Anexo 18, pero de acuerdo a lo señalado en la más reciente reunión del panel de expertos en mercancías peligrosas de la OACI, se enmendará la definición de las ITs, para que prevalezca aquella descrita en el Anexo 18, por ser más completa.

Sección	Propuesta de enmienda
175.001	Definiciones y abreviaturas
	<p>AAC- Autoridad de Aviación Civil</p> <p>COMAT- Material del explotador.</p> <p>LAR- Reglamento Aeronáutico Latinoamericano-</p> <p>OpSpecs (Especificaciones relativas de las operaciones)-  <del>Las autorizaciones, condiciones y limitaciones relacionadas con el certificado de explotador de servicios aéreos y sujetas a las condiciones establecidas en el manual de operaciones.</del></p>
Justificación	
Se propone incluir la definición en 175.001 (a) y retirarla de la abreviatura, dejando solamente la abreviatura en 175.001 (b) corregida a su nombre correcto.	

Sección	Propuesta de enmienda
175.005	Aplicación
	<p>(a) Este Reglamento establece los requisitos aplicables al transporte aéreo de mercancías peligrosas por cualquier persona, que realiza, que intenta realizar o que es requerida a realizar cualquier de las funciones relacionadas, incluyendo:</p> <p>(1) explotadores, incluyendo las operaciones bajo los LAR 91, 121, 135 y los trabajos aéreos, utilizando aeronaves civiles registradas en el territorio nacional;</p> <p>(2) explotadores extranjeros que operen bajo el LAR 129 en el territorio nacional;</p>
Justificación	
Se propone incluir el LAR 129 a finde armonizar con lo descrito en la NE 17 de la RPEO 14	

Sección	Propuesta de enmienda
175.020	Autorizaciones, aprobaciones y dispensas
	(a) Para transportar mercancías peligrosas por vía aérea como carga (incluyendo de ser el caso, el COMAT clasificado como mercancía peligrosa) o correo, el explotador debe poseer una <del>autorización</del> <b>aprobación específica</b> emitida por la AAC, en las especificaciones relativas a las operaciones o en la plantilla de aprobaciones específicas, según corresponda. <del> en sus OpSpecs, o si las OpSpecs no fueran aplicables, en otro documento equivalente.</del>
<b>Justificación</b>	
<p>El término “aprobación específica” ha sido incorporado en la enmienda 44 del Anexo 6 y está definido como: “Aprobación documentada en las especificaciones relativas a las operaciones para las operaciones de transporte aéreo comercial o en la lista de aprobaciones específicas para operaciones no comerciales”.</p> <p>Se propone modificar el literal a) de la LAR 175.020, a fin de incluir que se requiere contar con una aprobación específica para realizar el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea.</p> <p>La propuesta hace referencia a que la aprobación específica debe ser para cualquiera de las tres posibilidades en el transporte de mercancías peligrosas (carga o correo) o más de una. Esto a fin de enfatizar que se debe ser explícito en la aprobación otorgada.</p>	

Sección	Propuesta de enmienda
175.020	Autorizaciones, aprobaciones y dispensas
	<p>(b) <del>El explotador es responsable de contar con una aprobación específica emitida por la AAC, en las especificaciones relativas a las operaciones o en la plantilla de aprobaciones específicas, según corresponda, antes de realizar cualquier transporte de mercancías peligrosas por vía aérea (incluyendo el transporte del COMAT clasificado como mercancías peligrosas, carga, correo).</del> <b>desarrollando los procedimientos e instrucción adecuada, que proporcionen conocimientos suficientes para que sus empleados lleven a cabo sus funciones de manera segura y correcta, garantizando un nivel apropiado de seguridad operacional durante el transporte de dichas mercancías.</b></p> <p><del>En caso que lo considere pertinente, la AAC podrá emitir una aprobación específica a un explotador no autorizado a transportar mercancías peligrosas, para el transporte de algunas mercancías peligrosas consideradas de riesgo menor (sustancias biológicas, Categoría B, baterías de litio embaladas según la Sección II</del></p>

	<del>de las instrucciones de embalaje, COMAT peligroso, mercancías peligrosas permitidas por correo).</del>
Justificación	
Se propone modificar la redacción del literal b), a fin de orientar la misma, al explotador aéreo, pues esta LAR le resulta de aplicación entre otros, a los explotadores aéreos.	
En tal sentido, se propone regular acerca de la responsabilidad de que el explotador aéreo cuente, en forma previa a un transporte de mercancías peligrosas, con la aprobación específica emitida por la AAC. Incluyendo el caso del COMAT clasificado como mercancía peligrosa.	

Sección	Propuesta de enmienda
175.020	Autorizaciones, aprobaciones y dispensas
	<del>(c) Salvo que las Instrucciones Técnicas permitan hacerlo de alguna otra manera, o que autorice otra cosa la AAC, el explotador deberá contar con una autorización para transporte de mercancías peligrosas o aprobación específica para transporte de COMAT peligroso en sus OpSpecs para que pueda transportar sus propios materiales, equipamiento o ítems de reposición clasificados como mercancías peligrosas.</del>
Justificación	
Se propone eliminar la referencia del literal c), por haber sido incluido en la redacción de una nueva propuesta para el literal a) y el literal b).	

Sección	Propuesta de enmienda
175.020	Autorizaciones, aprobaciones y dispensas
	<del>(d) Cuando esté específicamente previsto en las Instrucciones Técnicas, la AAC podrá otorgar una aprobación siempre que en dichos casos se logre un nivel general de seguridad en el transporte que sea equivalente al nivel de seguridad previsto en las Instrucciones Técnicas.</del>
	<del>(e) 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, la AAC podrá otorgar una dispensa del cumplimiento de las disposiciones de las Instrucciones Técnicas, siempre que en tales casos se haga</del>



cuanto sea menester para lograr en el transporte un nivel general de seguridad que sea equivalente al nivel de seguridad previsto en las Instrucciones Técnicas.

~~(f) Si no resulta pertinente ninguno de los criterios expuestos para otorgar una dispensa, el Estado de sobrevuelo puede otorgarla basándose exclusivamente en la convicción de que ha logrado un nivel equivalente de seguridad en el transporte aéreo.~~

(c) Las solicitudes de dispensa o aprobación **en Base a las Instrucciones Técnicas**, deben ser presentados por parte del explotador, con una antelación no menor a quince (15) días contados desde la fecha prevista o programada para la salida del vuelo, excepto las situaciones de extrema urgencia.

(d) Cuando el explotador presente una solicitud de dispensa, debe incluir en la misma, la siguiente información:

- (1) Una descripción de la razón por la cual es indispensable que el artículo o la sustancia sea transportado por vía aérea;
- (2) Una declaración exponiendo los motivos por los cuales el explotador cree que la propuesta logrará un grado de seguridad equivalente al previsto en estas Instrucciones, incluyendo una descripción de las modificaciones, restricciones o equipo que se implementarán y los requisitos aplicables respecto de los cuales pide ser eximido;
- (3) La denominación, clasificación y número ONU del artículo expedido con los datos técnicos completos de justificación;
- (4) Los embalajes propuestos y la cantidad que se ha de transportar;
- (5) Toda manipulación especial necesaria e información especial para casos de emergencia;
- (6) Nombre y dirección del expedidor y del consignatario;
- (7) Los aeropuertos de salida, de tránsito y de destino y las fechas propuestas de transporte;
- (8) Los detalles del explotador, incluido el tipo de aeronave y la clasificación del compartimento de bodega donde será transportado el artículo o sustancia para el cual se solicita la dispensa; y
- (9) En caso de que el consignatario, sea una entidad policial o militar del estado de destino, incluir una evidencia de que dicha entidad es el destinatario final del artículo o sustancia en cuestión. (ej. end-user certificate)

(e) Cuando el explotador presente una solicitud de aprobación, debe incluir en la misma, la información solicitada en el literal anterior, con excepción de los numerales 1) y 9).

Nota: La AAC debe proporcionar una copia de la instrucción de embalaje completa con la dispensa o la aprobación cuando se trata de una instrucción que figura únicamente en el Suplemento de las Instrucciones Técnicas y no en las Instrucciones Técnicas.

Justificación
<p>Las instrucciones técnicas señalan en 1;1.1.2 lo siguiente: “Cuando esté específicamente previsto en las presentes Instrucciones, los Estados interesados pueden otorgar una aprobación siempre que en dichos casos se logre un nivel general de seguridad en el transporte que sea equivalente al nivel de seguridad que se prevé en las presentes Instrucciones”.</p> <p>El texto anterior de las instrucciones técnicas es muy similar a lo señalado en el literal d). Teniendo en cuenta que los Estados deben adoptar las medidas necesarias para lograr el cumplimiento de lo señalado en las Instrucciones Técnicas para el caso del transporte internacional de mercancías peligrosas (ver norma 2.2.1 del anexo 18), y que el alcance de la LAR 175 no es aplicable a la AAC, creo resulta innecesario incluir este párrafo, siempre que la LAR 175 sea aplicable a otras entidades distintas de la AAC.</p> <p>Los dos literales siguientes (e y f) de la LAR 175.020 son casos parecidos al anterior, pues el contenido de los puntos 1;1.1.3 y 1;1.1.4 son idéntico a lo indicado en los literales e) y f) antes citados.</p> <p>Debido a que esta LAR, debe incorporar los requisitos a ser aplicables por parte de las entidades descritas en el alcance (ej. explotadores aéreos), la propuesta a incluir en lugar de los literales a ser eliminados incluirá los requisitos relacionados al otorgamiento de aprobaciones y dispensas que los explotadores aéreos deben tener en cuenta, para presentar sus solicitudes ante la AAC.</p> <p>La entidad solicitante de la aprobación o dispensa, debe ser el explotador aéreo y no el expedidor por lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ En el caso de que un expedidor solicite la dispensa, no se podrá evaluar el nivel de seguridad a alcanzarse, pues no se conoce el tipo de aeronave a utilizarse o en su defecto, se pueden solicitar como parte de las condiciones de la dispensa, condiciones de transporte que no se adaptan a las aeronaves disponibles para el envío. Finalmente, los explotadores aéreos pueden negarse a realizar el transporte, en base a una decisión propia y por tanto, cualquier dispensa tendría ninguno valor pues no podría realizarse el transporte.</li> <li>▪ Cuando lo solicite el explotador aéreo, se podrá solicitar la descripción de las condiciones que implementarán en la aeronave para el transporte, a fin de evaluar si éstas son adecuadas para asegurar un buen nivel de seguridad en su transporte.</li> </ul> <p>Los requisitos para incluir en esta sección para las solicitudes de dispensa y de aprobación, tienen su base en la información descrita en el Documento 9284 Suplemento de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (S-1;1.2.2)</p> <p>A continuación, se describe lo indicado en S-1;1.1.2:</p> <p><i>1.2.2 Cuando se solicite alguna dispensa de un Estado, se sugiere que, de ser pertinente, se suministre por lo menos la información siguiente, antes de prestar consideración al otorgamiento de la dispensa:</i></p>

- a) *la razón por la cual es indispensable que el artículo o la sustancia sea transportado por vía aérea;*
- b) *una declaración exponiendo los motivos por los cuales el solicitante cree que la propuesta (incluso toda medida de control de seguridad indicada por el propio solicitante) logrará un grado de seguridad equivalente al previsto en estas Instrucciones;*
- c) *la denominación, clasificación y número ONU del artículo expedido con los datos técnicos completos de justificación;*
- d) *los embalajes propuestos;*
- e) *la cantidad que se ha de transportar;*
- f) *toda manipulación especial necesaria e información especial para casos de emergencia;*
- g) *nombre y dirección del expedidor y del consignatario;*
- h) *los aeropuertos de salida, de tránsito y de destino y las fechas propuestas de transporte; e*
- i) *los detalles del explotador incluido el tipo de aeronave, números de vuelo, etc.*

En forma adicional a lo antes descrito (extracto del Documento 9284 suplemento, punto 1.2.2 del Capítulo 1 de la parte S-1); en esta propuesta se incluye como requisitos para el solicitante, una descripción de los requisitos aplicables de los cuales pide ser eximido.

Asimismo, existen artículos explosivos que requieren de la emisión de una dispensa (ej. cabeza explosiva de un misil), que requiere ser trasladada por temas de defensa nacional a favor de una entidad militar. En estos casos, se propone incluir la presentación de una evidencia que acredite su empleo por parte de esta entidad (ej. end-user certificate).

Teniendo en cuenta que el otorgamiento de una dispensa, requiere entre otras cosas, el examen de las disposiciones específicas que no se cumplirán y que, por ende, exigen el análisis de las nuevas condiciones para asegurar que se ha logrado un nivel de seguridad equivalente; se hace necesario en la medida de lo posible, otorgar un plazo suficiente para que se pueda llevar a cabo el análisis antes citado.

En consecuencia, además de la indicado en S-1;1.1.2, se propone incluir un plazo de antelación para la presentación de las solicitudes de dispensa, cuando no se traten de casos de extrema urgencia (ej. socorro humanitario, socorro medioambiental, rescate, seguridad nacional, auxilio en el punto de destino, etc.). En esta propuesta se indica que el plazo antes citado sea no menor a quince días calendario contados desde la fecha prevista o programada de salida del vuelo.

A modo de referencia, se incluye información publicada en la sección de discrepancias estatales que nos indican que diversos estados han implementado, plazos de antelación para la solicitud de aprobación o dispensa. Por ejemplo, los Emiratos Árabes Unidos señalan que se debe presentar con siete días hábiles de anticipación (Discrepancia estatal AE-3); En el caso de Brasil se indica que se requiere que las solicitudes deben presentarse como mínimo 15 días antes del vuelo previsto para las aprobaciones y 60 para las dispensas (Discrepancia estatal BR-4); En el caso de Croacia,

se indica que las solicitudes de aprobación deben presentarse a CCAA como mínimo 10 días antes del vuelo previsto (Discrepancia estatal HR-3); entre otros casos.

Si bien es cierto que el suplemento no incluye en forma específica, recomendaciones respecto al trámite de las aprobaciones, se puede indicar que guardan cierta relación con las solicitudes de dispensa, pero siempre hay que tener en cuenta que las aprobaciones sólo se emiten en los casos específicamente previstos en las Instrucciones Técnicas.

Finalmente se incorpora una nota, a fin de que la AAC considere proporcionar una copia de la instrucción de embalaje completa con la dispensa o la aprobación cuando se trata de una instrucción que figura únicamente en el Suplemento de las Instrucciones Técnicas y no en las Instrucciones Técnicas.

Sección	Propuesta de enmienda
175.110	Prohibiciones
	<p>(c) Las mercancías peligrosas cuyo transporte figura como prohibido en las Instrucciones Técnicas <del>en circunstancias normales</del>, estarán prohibidas en las aeronaves salvo dispensa de la AAC, según lo previsto en 175.020 de este Reglamento <del>y en las Instrucciones Técnicas vigentes</del>, o salvo que en las disposiciones de las Instrucciones Técnicas se indique que se pueden transportar con aprobación otorgada por los Estados involucrados en el transporte de mercancías peligrosas.</p> <p>(1) Las mercancías peligrosas <del>prohibidas en circunstancias normales que corresponden a la descripción de 175.110 (c)</del>, se han incluido, con la palabra Prohibido, en las columnas 10 y 11 o 12 y 13 de la Lista de mercancías peligrosas de las Instrucciones Técnicas; y</p> <p>(2) Los animales vivos infectados <del>pueden transportarse por vía aérea únicamente conforme a los términos y condiciones de una aprobación otorgada por las autoridades nacionales que correspondan de los Estados de origen, de tránsito, de destino y del explotador</del> <del>estarán prohibidos salvo dispensa de la AAC</del></p>
Justificación	
<p>Las instrucciones técnicas vigentes indican lo siguiente en 2;6.3.6.1:</p> <p>6.3.6.1 Animales vivos infectados</p> <p>No deben utilizarse animales vivos para transportar sustancias infecciosas, a menos que la sustancia no pueda enviarse por ningún otro medio. Un animal vivo que ha sido intencionalmente infectado y que se sabe o se sospecha que contiene una sustancia infecciosa puede transportarse por vía aérea únicamente conforme a los términos y condiciones de una aprobación otorgada por las autoridades nacionales que correspondan de los Estados de origen, de tránsito, de destino y del explotador, de conformidad con el Suplemento de las presentes Instrucciones (Parte S-1;2). (el resaltado es nuestro)</p>	

En atención a lo anterior, se propone modificar lo indicado en LAR 175.110, para alinear su contenido con lo descrito en las instrucciones técnicas.

En forma adicional, se proponen otras modificaciones de carácter editorial, al agregar que también se debe cumplir lo previsto en las instrucciones técnicas para el caso del otorgamiento de una dispensa.

Sección	Propuesta de enmienda
175.115	Limitaciones generales
	(b) Salvo lo señalado en 175.715, ninguna persona, sea pasajero o sea miembro de la tripulación, podrá transportar o hacer que se transporten mercancías peligrosas a bordo de aeronaves, tanto en equipaje facturado, como en equipaje de mano o en la persona.
Justificación	
Se propone un cambio editorial, para concordar el texto con lo señalado en 1;1.2 que señala lo siguiente: "Nadie puede transportar mercancías peligrosas ni hacer que se transporten mercancías peligrosas a bordo de aeronaves, tanto en equipaje facturado o de mano como en la persona, salvo que se estipule lo contrario en 8;1.1.2".	

Sección	Propuesta de enmienda
175.125	Limitaciones para transporte de mercancías peligrosas por correo
	(d) Antes de que el operador postal designado pueda proceder con la aceptación de <del>mercancías peligrosas</del> baterías de litio permitidas en el correo (según lo establecido en 1;2.3.2 de las Instrucciones Técnicas), debe haber recibido la aprobación específica de la AAC del Estado en el cual el operador postal designado acepta el correo.
Justificación	
<p>Las instrucciones técnicas vigentes indican lo siguiente en 1;2.3.4:</p> <p><i>"El DPO debe haber recibido la aprobación específica de la autoridad de aviación civil antes de que pueda proceder con la aceptación de baterías de litio según lo prescrito en 2.3.2 d) y e)".</i></p> <p>En consecuencia, se propone modificar el literal d), pues allí se propone que antes de aceptar cualquier mercancía peligrosa permitida en el correo, se debe contar con la aprobación de la AAC, lo cual no es requerido en las Instrucciones Técnicas vigentes.</p> <p>Para tal efecto, se propone incluir las referencias particulares a las baterías de litio de acuerdo a lo señalado en las instrucciones técnicas.</p>	

Sección	Propuesta de enmienda
175.125	Limitaciones para transporte de mercancías peligrosas por correo
	(e) Para que un explotador pueda transportar mercancías peligrosas por correo, debe contar con una <del>autorización en sus OpSpecs</del> <b>aprobación específica emitida por la AAC</b> , según establecido por 175.020.
Justificación	
Se propone modificar esta parte en concordancia con la modificación propuesta en LAR 175.020.	

Sección	Propuesta de enmienda
175.220	Obligaciones del explotador
	(a) Con excepción de lo previsto en este Reglamento y en las Instrucciones Técnicas, el explotador solamente podrá aceptar y transportar carga que contenga mercancías peligrosas, por vía aérea, si cuenta con una <del>autorización en sus OpSpecs</del> <b>aprobación específica emitida por la AAC</b> conforme a lo dispuesto por 175.020.
Justificación	
Se propone modificar esta parte en concordancia con la modificación propuesta en LAR 175.020.	

Sección	Propuesta de enmienda
175.225	<del>Obligaciones del operador de terminal de carga</del>
	(a) <del>Todo explotador aéreo, operador de terminal de carga en la que se almacenan mercancías peligrosas, deberá contar con un área especial para el almacenamiento de tales artículos. Dicha área deberá contar con acceso libre para los vehículos de salvamento y extinción de incendios en caso de un suceso con las mercancías peligrosas, para facilitar el aislamiento del área y la remoción de los productos.</del>
	(b) <del>El explotador aéreo</del> La terminal de carga deberá contar, en las áreas de recepción y liberación de carga y en el área de almacenamiento de mercancías peligrosas, con cuadros ilustrativos de las etiquetas de riesgo y manipulación de mercancías peligrosas, así como la <del>tabla de segregación de mercancías peligrosas, actualizada, y de dimensiones adecuadas para su visualización.</del>
	(c) <del>El explotador aéreo operador de terminal de carga</del> deberá poseer y utilizar las <del>Instrucciones Técnicas, o un manual equivalente que esté de acuerdo con las</del>

	<p>Instrucciones Técnicas, en sus actividades que involucren la manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas.</p> <p>(d) <del>El explotador aéreo operador de terminal de carga deberá poseer información y procedimientos establecidos para hacer frente a sucesos relacionados con mercancías peligrosas en sus instalaciones. Tal información deberá incluir los teléfonos de la AAC, y otras autoridades vinculadas a la vigilancia sanitaria, radiactiva, química y otros, como sea aplicable.</del></p> <p>(e) <del>El explotador aéreo operador de terminal de carga deberá archivar y conservar en sus instalaciones los documentos relacionados con las mercancías peligrosas por un período de tres meses. Tales documentos deberán estar disponibles a requerimiento de la AAC.</del></p>
Justificación	
<p>El panel propone y se acuerda la eliminación de este requisito, toda vez que sus contenidos se encuentran abordados en los capítulos E, F y G del presente reglamento.</p>	

Sección	Propuesta de enmienda
175.305	Aplicación
	<p>(b) Todo explotador, independientemente de que tenga o no una aprobación específica autorización para transportar mercancías peligrosas por vía aérea, deberá elaborar, aplicar y mantener programas de instrucción inicial y de repase entrenamiento periódico sobre mercancías peligrosas para capacitar a sus empleados de acuerdo con lo establecido por este Reglamento y por las Instrucciones Técnicas.</p>
Justificación	
<p>Se incorpora el término de aprobación específica para la obligatoriedad de contar con programas de instrucción en mercancías peligrosas.</p> <p>Se propone unas modificaciones de carácter editorial en el literal b) del LAR 175.305, a fin de incorporar la obligación de elaborar y aplicar los programas de instrucción.</p> <p>Tener en cuenta que de acuerdo al enfoque de instrucción basado en la competencia, los explotadores aéreos y demás entidades vinculadas al transporte de mercancías peligrosas deberán identificar sus necesidades de instrucción y adaptarlas en un nuevo programa de instrucción, así como analizar los resultados para modificar el programa de ser necesario.</p>	

Sección	Propuesta de enmienda
175.305	Aplicación
	(d) Para fines de instrucción, <del>los centros de instrucción o entrenamiento # solamente las organizaciones</del> autorizadas por el Estado, podrán <del>para</del> suministrar instrucción sobre el transporte aéreo de mercancías peligrosas de acuerdo con este capítulo, siempre y cuando los programas de instrucción del sean aprobados por la AAC y los programas de instrucción deban ser impartidos con instructores reconocidos según los criterios establecidos por la AAC. <del>serán consideradas organizaciones de instrucción de mercancías peligrosas.</del>
Justificación	
Se complementa el literal d), asegurando con ellos que tanto los programas de instrucción en mercancías peligrosas y los instructores en la materia, cuenten con el reconocimiento y aprobación por parte de la AAC, lo anterior considerando La instrucción y evaluación basadas en la competencia que deberían impartirse conforme a las próximas ediciones de las Instrucciones Técnicas.	

Sección	Propuesta de enmienda
175.310	Programas de instrucción
	a) Todas las personas descritas en 175.005 (a) y los empleados de las personas u organizaciones descritas en 175.005 (a) que realicen alguna función relacionada directamente con el transporte de pasajeros, equipajes, carga o correo, o que supervisen directamente alguna de estas funciones, deberán recibir instrucción sobre el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, <del>como mínimo,</del> cada 24 meses, de acuerdo con el currículo definido en 175.315.
Justificación	
Las instrucciones técnicas vigentes señalan en 1;4.2.3 lo siguiente:  <i>“4.2.3 Deben ofrecerse cursos de repaso dentro de los 24 meses después de recibida la formación, a fin de que los conocimientos estén actualizados. Sin embargo, si el curso de repaso se completa dentro de los últimos tres meses de validez del curso anterior, el período de validez abarca desde el mes en que se completó el curso de repaso hasta 24 meses a partir del mes en que expira el curso anterior”.</i>  La redacción del literal a) de la LAR 175.310, incluye la referencia “como mínimo”, antes del plazo establecido en las instrucciones técnicas. Por lo que una persona podría tener su curso de refresco en un plazo mayor a los 24 meses (ej. 36 meses) y estaría cumpliendo con lo descrito en la reglamentación 175.310. En consecuencia, se debe eliminar esta referencia (“cómo mínimo”), a fin de evitar aplicaciones incorrectas del requisito establecido en las instrucciones técnicas.	



Sección	Propuesta de enmienda
175.310	Programas de instrucción
	<p><del>(d) Entrenamiento periódico de mercancías peligrosas – fecha de cumplimiento. Permite a una persona para llevar a cabo la instrucción periódica dentro de los treinta días siguientes a la fecha de vencimiento de la última instrucción. Después de este período, el empleado debe hacer una nueva instrucción inicial.</del></p>
Justificación	
<p>Las instrucciones técnicas vigentes señalan en 1;4.2.3 lo siguiente:</p> <p><i>“4.2.3 Deben ofrecerse cursos de repaso dentro de los 24 meses después de recibida la formación, a fin de que los conocimientos estén actualizados. Sin embargo, si el curso de repaso se completa dentro de los últimos tres meses de validez del curso anterior, el período de validez abarca desde el mes en que se completó el curso de repaso hasta 24 meses a partir del mes en que expira el curso anterior”.</i></p> <p>En la 18va reunión del grupo de expertos del panel de mercancías peligrosas de la OACI, se propuso a través de la nota de estudio DGP-WG/18-WP/26, incorporar el empleo de un mes adicional a la fecha de vencimiento, en las instrucciones técnicas para promover una armonización en relación a las fechas de vencimiento con respecto al caso de los demás cursos que se otorgan a los tripulantes y despachadores.</p> <p>Sin embargo; tal como se puede revisar en el texto del reporte de la reunión que señala lo siguiente: “The amendment was not supported. The three-month window period had been in place for many years and was working well; changing it would be unnecessarily disruptive. While there was some sympathy for applying a one-month window period for entities that were specific to aviation such as crew members and flight dispatchers, there was a multi-modal implication for other entities that needed to be taken into account. It was suggested that there was nothing to stop organizations from implementing a shorter window period, as this would be more restrictive than the three-month requirement. The proposer understood and expressed appreciation for the comments raised”.</p> <p>En consecuencia, el requisito establecido en las instrucciones técnicas respecto a la recurrencia en el otorgamiento de la formación (cada 24 meses) y su período de ventana (de los tres meses previos al vencimiento), se mantendrán tal cual figura en la versión vigente de las instrucciones técnicas.</p> <p>Teniendo en cuenta que la norma 2.2.1 del Anexo 18 (enmienda 12) señala: “Todo Estado contratante tomará las medidas necesarias para lograr el cumplimiento de las disposiciones detalladas contenidas en las Instrucciones Técnicas”.</p> <p>Por lo que mantener el requisito descrito en el literal d), es contrario a lo señalado en las instrucciones técnicas (1;4.2.3) y esto no es posible, en atención a lo señalado en la norma 2.2.1 del Anexo 18. En consecuencia, se propone eliminar el literal d) del LAR 175.310.</p>	

Sección	Propuesta de enmienda
175.310	Programas de instrucción
	(f) <del>Explotadores que operan en el extranjero. Esta excepción aplica a un explotador que opera en puntos ubicados en el extranjero, donde el Estado requiere que el explotador utilice personas que trabajan en ese país para cargar el avión. En tales casos el explotador puede utilizar esas personas aun cuando ellos no han sido instruidos y entrenados de acuerdo con el programa de instrucción aprobado de mercancías peligrosas del explotador. Aquellas personas, sin embargo, deben trabajar bajo la supervisión directa de alguna persona que ha completado satisfactoriamente los currículos de instrucción inicial o de entrenamiento periódico del programa de instrucción aprobado de mercancías peligrosas del explotador según este reglamento. Esta excepción aplica únicamente para aquellas personas que cargan la aeronave.</del>
Justificación	
<p>El requisito descrito en el literal f) del LAR 175.310 incluye dos requisitos que no son correctos, por los motivos siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Autorizar que personas sin formación participen en las operaciones de transporte de mercancías peligrosas. Pues el texto del requisito indica en forma textual: "...el explotador puede utilizar esas personas aun cuando ellos no han sido instruidos y entrenados de acuerdo con el programa de instrucción aprobado de mercancías peligrosas del explotador".</li> <li>2. Indicar que en el territorio de otro país, se autoriza la realización de actividades contrarias a las instrucciones técnicas (autorizando la labor de personal sin formación); lo cual es contrario al principio de soberanía de los estados. El texto del requisito relacionado a este punto indica: "Esta excepción aplica a un explotador que opera en puntos ubicados en el extranjero..."</li> </ol> <p>Por tanto, teniendo en cuenta lo antes señalado, se propone eliminar este literal f), debido a las propuestas que son contrarias a lo requerido en las instrucciones técnicas y a la soberanía de cada estado.</p>	

Sección	Propuesta de enmienda
175.315	Contenido de los cursos de instrucción
	(b) Los cursos de instrucción se desarrollarán tomando en cuenta el contenido enunciado en las Instrucciones Técnicas vigentes en el <del>las Tablas 1-4, 1-5 y 1-6 del</del> Capítulo 4 de la Parte 1, como aplicable.

Justificación
Se complementa el literal b), eliminando las tablas 1.4, 1.5, lo anterior considerando La instrucción y evaluación basadas en la competencia que deberían impartirse conforme a las próximas ediciones de las Instrucciones Técnicas.

Sección	Propuesta de enmienda
175.320	Instructores
	(a) Los instructores encargados de los programas de instrucción inicial y de <del>repase</del> entrenamiento periódico sobre mercancías peligrosas deben tener la competencia pedagógica adecuada y haber completado con éxito un programa de instrucción en mercancías peligrosas en la <del>función</del> acerca de la cual van a proporcionar instrucción antes de proceder a impartir dicha instrucción <del>Categoría 6 antes de proceder a impartir dicho programa.</del>

Justificación
Las instrucciones técnicas vigentes señalan en 1;4.3.1 lo siguiente:  <p><i>“4.3.1 Salvo cuando la autoridad nacional que corresponda lo prescriba de otro modo, los instructores encargados de los programas de instrucción inicial y de repaso sobre mercancías peligrosas deben tener la competencia pedagógica adecuada y haber completado con éxito un programa de instrucción en mercancías peligrosas función acerca de la cual van a proporcionar instrucción antes de proceder a impartir dicha instrucción</i></p> <p>En consecuencia, se propone alinear los requisitos descritos en el literal a) del LAR 175.320 con lo señalado en las instrucciones técnicas.</p>

Sección	Propuesta de enmienda
175.320	Instructores
	(b) Los instructores encargados de impartir programas de instrucción inicial y entrenamiento periódico sobre mercancías peligrosas deben <del>dictar dichos cursos</del> , como mínimo, <del>encargarse de curso</del> cada 24 meses <del>en la Categoría 6</del> <del>cada 12 meses</del> o, si ese no es el caso, asistir a sesiones de <del>instrucción de repase</del> entrenamiento periódico <del>en esta categoría.</del>  <p><b>Nota:</b> En la instrucción basada en la competencia, el instructor facilita la progresión del alumno para que adquiera las competencias. Además, los instructores apoyan el mejoramiento continuo con la recopilación de información acerca de la eficacia del material didáctico. Una referencia de las competencias</p>

	de los instructores se encuentra descritas en la Parte I, Capítulo 3 del Documento 9868 titulado “Procedimientos para los servicios de navegación aérea – Instrucción” (PANS-TRG).
Justificación	
<p>Las instrucciones técnicas vigentes señalan en 1;4.3.1 lo siguiente:</p> <p><i>“4.3.2 Los instructores encargados de impartir programas de instrucción inicial y de repaso sobre mercancías peligrosas deben, como mínimo, encargarse de ese curso <u>cada 24 meses</u> o, si ese no es el caso, asistir a sesiones de instrucción de repaso.”</i> (el resaltado es nuestro)</p> <p>En consecuencia, se propone alinear los requisitos descritos en el literal b) del LAR 175.320 con lo señalado en las instrucciones técnicas.</p> <p>En aras de complementar la implementación del enfoque basado en la competencia, se incluye una nota con respecto al rol de los instructores, extraída de las instrucciones técnicas.</p> <p>Tener en cuenta que, bajo el enfoque de instrucción basado en la competencia, se requiere que el instructor cuente con el nivel de competencia adecuado, lo cual implica que demuestre un conocimiento avanzado de los temas de mercancías peligrosas descritos en las instrucciones técnicas, reglamentación nacional, además de comprobada experiencia en los aspectos relacionados al mismo. Para tal efecto, podría ser conveniente que el instructor sea sometido a un proceso de certificación por parte de la AAC.</p>	

Sección	Propuesta de enmienda
175.320	Instructores
	(c) Los instructores encargados de impartir programas de instrucción inicial y entrenamiento periódico sobre mercancías peligrosas deberán contar con la aprobación o certificación según los criterios definidos por la AAC.
Justificación	
<p>Se propone incluir un nuevo literal c), a fin de incluir la necesidad de que cada AAC proceda a contar con un proceso de aprobación o acreditación de instructores encargados de impartir los programas de instrucción inicial y entrenamiento periódico sobre mercancías peligrosas.</p> <p>Tener en cuenta que, bajo el enfoque de instrucción basado en la competencia, se requiere que el instructor cuente con el nivel de competencia adecuado, lo cual implica que demuestre un conocimiento avanzado de los temas de mercancías peligrosas descritos en las instrucciones técnicas, reglamentación nacional, además de comprobada experiencia en los aspectos relacionados al mismo. Para tal efecto, podría ser conveniente que el instructor sea sometido a un proceso de certificación por parte de la AAC.</p>	

Sección	Propuesta de enmienda
175.325	Aprobación de los programas de instrucción
	(d) <del>Los explotadores aéreos certificados por la AAC deben contar con</del> <del>Los programas de instrucción de mercancías peligrosas para los explotadores deberán ser previamente</del> aprobados por la AAC.
Justificación	
<p>Se propone incorporar una aclaración para la redacción del requisito descrito en el literal a) del LAR 175.325.</p> <p>Las instrucciones técnicas vigentes señalan en 1;4.1.2.1 lo siguiente:</p> <p><i>“4.1.2.1 Los programas de instrucción sobre mercancías peligrosas previstos en 4.1.1 b), deben estar supeditados a examen y aprobación de la autoridad que corresponda del <u>Estado del explotador</u>.”</i> (el resaltado es nuestro)</p> <p>A fin de aclarar el alcance del literal a), se propone un cambio editorial en la redacción del requisito, de forma que se interprete que la AAC sólo debe aprobar los programas de instrucción de los explotadores aéreos nacionales y no de aquellos, explotadores aéreos extranjeros (ej. British Airways o KLM).</p>	

Sección	Propuesta de enmienda
175.510	Aceptación
	<p>(e) Salvo en los casos en que las Instrucciones Técnicas vigentes <del>lo permitan</del> <del>indiquen lo contrario,</del> el personal de aceptación de carga con mercancías peligrosas <del>el explotador,</del> utilizará <del>mediante</del> una lista de verificación, <del>debe:</del> <del>incluya la inspección del bulto, sobre embalaje o contenedor de carga y de la documentación debidamente cumplimentada</del></p> <p>(1) <del>Verificar que el envío se aceptará únicamente si se ha dado cumplimiento a todos los requisitos correspondientes y que esté de acuerdo a</del> <del>cumpla con</del> <del>todos los requisitos descritos en 7;1.3.1 de las Instrucciones Técnicas vigentes; caso contrario este envío no debe ser aceptado; e</del></p> <p>(2) <del>Identificar a la persona que realizó la verificación de aceptación.</del></p>
Justificación	
<p>Las instrucciones técnicas vigentes señalan en 7;1.3.1 y 7;1.3.2, lo siguiente:</p> <p><i>“1.3.1 Antes de que un envío que conste de un bulto o sobre-embalaje que contenga mercancías peligrosas, un contenedor de carga aérea que contenga material radiactivo o un dispositivo de carga</i></p>	

*unitarizada que contenga mercancías peligrosas según se describe en 1.4, se acepte inicialmente para transporte por vía aérea, el explotador, mediante una lista de verificación, debe verificar que: (...)*"

*"1.3.2 El explotador debe poder identificar a la persona que realizó la verificación de aceptación".*

En la vigesimoquinta reunión del grupo de expertos sobre mercancías peligrosas (DGP), celebrada en Montreal del 19 al 30 de octubre de 2015, se presentó para discusión la nota de estudio DGP/25-WP/28, donde se planteaba la necesidad de modificar la redacción de las instrucciones técnicas, respecto a la utilización de la lista de verificación para los proceso de aceptación, debido a que se podría interpretar que no se requería explícitamente que el explotador completará una lista de verificación; sino que se requería solamente su empleo. En consecuencia, no había un método establecido para identificar a la persona que ha llevado a cabo la verificación para la aceptación.

Esto fue enmendado en las instrucciones técnicas, y la versión final es aquella que ha sido antes citada (ver 7;1.3.2).

Sin embargo, este requisito no ha sido actualizado en la LAR 175.510 literal d). Para tal efecto, se propone modificar esta parte a fin de incluir el requisito descrito en 7;1.3.2 de las instrucciones técnicas.

Sección	Propuesta de enmienda
175.515	Información a la tripulación
	<p>(a) Salvo en los casos en que las Instrucciones Técnicas <del>lo permitan indiquen lo contrario</del>, el explotador de toda aeronave en la cual haya que transportar mercancías peligrosas, debe: <del>deberá proporcionar al piloto al mando, lo antes posible antes de la salida de la aeronave y por escrito, la información prevista en las Instrucciones Técnicas</del></p> <p>(1) <del>Asegurar que el piloto al mando señale en una copia de la información que le ha sido proporcionada, o de otro modo, que se ha recibido dicha información. La información por escrito sobre las mercancías peligrosas embarcadas en un vuelo deberá ser firmada por el piloto al mando antes que sean transportadas</del></p> <p>(2) La información prevista <del>deberá estar al alcance</del> <b>a disposición inmediata</b> del piloto al mando de la aeronave durante el vuelo.</p> <p>(3) <del>Asegurar que una copia legible de la información proporcionada al piloto al mando debe conservarse en tierra. En esta copia, o adjunto a la misma, debe indicarse que el piloto al mando ha recibido la información. El encargado de operaciones de vuelo, el despachador de vuelo o el personal de tierra designado responsable de las operaciones de vuelo debe tener fácil acceso a una copia o a la información contenida en ella hasta después de la llegada del vuelo. La información prevista deberá estar a disposición del aeródromo de la última salida y al de la próxima llegada prevista para cada vuelo regular en el que se transporten mercancías peligrosas.</del></p>

	<p>(4) Proporcionar al piloto al mando, por escrito o en forma impresa, información exacta y legible relativa a las mercancías peligrosas que se transportarán como carga.</p> <p>(5) Proporcionar al personal encargado del control operacional de la aeronave (es decir, el encargado de operaciones de vuelo, el despachador de vuelo, u otros miembros del personal de tierra responsables de las operaciones de vuelo) la misma información que se requiere proporcionar al piloto al mando (es decir, una copia de la información por escrito proporcionada al piloto al mando). Todos los explotadores deben especificar, en sus manuales de operaciones u otros manuales apropiados, el personal (cargo o función) al que debe proporcionarse esta información.</p> <p>(6) Asegurar que la información proporcionada al piloto al mando, incluya necesariamente la confirmación firmada, o alguna otra indicación, de la persona responsable de cargar la aeronave, de que no hubo prueba alguna de avería o pérdida en los bultos ni pérdida alguna en los dispositivos de carga unitarizada cargados a bordo.</p> <p>(7) Asegurar que la información a ser proporcionada al piloto al mando en atención a esta sección y a lo requerido en las instrucciones técnicas, incluyan todos los puntos descritos en 7;4.1.1.1.</p> <p>Nota 1: No es necesario que las mercancías peligrosas de la Tabla 7-9 de las instrucciones técnicas figuren en la información proporcionada al piloto al mando.</p> <p>Nota 2: Para las operaciones de helicópteros, con la aprobación de la AAC del Estado del explotador, la información proporcionada al piloto al mando puede abreviarse o proporcionarse por otros medios (p.ej., por comunicación por radio, como parte de la documentación para el vuelo, es decir, en el libro de a bordo o el plan operacional de vuelo) cuando las circunstancias hacen que sea imposible producir información escrita o impresa o en un formulario específico.</p>
Justificación	
<p>El reporte final de la vigésimo tercera reunión del grupo de expertos sobre mercancías peligrosas de la OACI, realizado en Montreal del 11 al 21 octubre de 2011, incluye la siguiente propuesta de modificación de 7;4.1.7:</p> <p><i>“4.1.7 Una copia legible de la información proporcionada al piloto al mando debe conservarse en tierra. En esta copia, o adjunto a la misma, deberá indicarse que el piloto al mando ha recibido la información. <del>Los aeródromos de última salida y de siguiente punto de llegada previsto deberán</del> <u>El encargado de operaciones de vuelo, el despachador de vuelo o el personal de tierra designado responsable de las operaciones de vuelo debe tener fácil acceso a esta una copia o a la información contenida en la misma hasta que se haya realizado el vuelo al que se refiere dicha información notificación al piloto al mando hasta después de la llegada del vuelo</u>”.</i></p>	

En la edición de los años 2013-2014 de las instrucciones técnicas se elimina la referencia existente en las ediciones pasadas a “*Los aeródromos de última salida y de siguiente punto de llegada previsto...*”.

En atención a lo anterior, se propone eliminar el numeral 3) del literal a) del LAR 175.515, a fin de alinear el requisito a la versión vigente de las instrucciones técnicas.

Asimismo, se propone modificar el contenido de la LAR 175.515, para incorporar los demás aspectos incluidos respecto a la notificación de la información al piloto al mando, desde la edición 2013-2014 de las instrucciones técnicas.

Las instrucciones técnicas vigentes señalan lo siguiente en 7;4.1 acerca de la información proporcionada al piloto al mando:

*“4.1.1 Tan pronto como sea posible antes de la salida de la aeronave, pero en ningún caso después de que la misma se desplace por su propia potencia, el explotador de toda aeronave en la cual haya que transportar mercancías peligrosas, debe:*

*a) proporcionar al piloto al mando, por escrito o en forma impresa, información exacta y legible relativa a las mercancías peligrosas que se transportarán como carga; y*

*b) proporcionar al personal encargado del control operacional de la aeronave (es decir, el encargado de operaciones de vuelo, el despachador de vuelo, u otros miembros del personal de tierra responsables de las operaciones de vuelo) la misma información que se requiere proporcionar al piloto al mando (es decir, una copia de la información por escrito proporcionada al piloto al mando). Todos los explotadores deben especificar, en sus manuales de operaciones u otros manuales apropiados, el personal (cargo o función) al que debe proporcionarse esta información.”*

“4.1.1.1 Excepto cuando se dispone de otro modo, la información que se requiere en virtud de 4.1.1 debe incluir lo siguiente:

- a) la fecha del vuelo;
- b) el número de la carta de porte aéreo (cuando se expida);
- c) la denominación del artículo expedido (no se requiere el nombre técnico que figura en el documento de transporte de mercancías peligrosas) y el correspondiente número ONU o número ID indicado en estas Instrucciones. Cuando se transporten generadores de oxígeno químicos incorporados en Equipo respiratorio de protección (PBE) según la Disposición especial A144, la denominación del artículo expedido “Generadores de oxígeno químicos” debe completarse con la declaración “Equipo respiratorio de protección de la tripulación de aeronave (máscara antihumo), de conformidad con la Disposición especial A144;
- d) la clase o división a que pertenezca y el peligro o peligros secundarios que correspondan a la etiqueta o etiquetas de peligro secundario aplicadas o bien mediante números y, en el caso de la Clase 1, el grupo de compatibilidad;
- e) el grupo de embalaje indicado en el documento de transporte de mercancías peligrosas;
- f) el número de bultos y el lugar exacto donde se hayan estibado. En cuanto al material radiactivo, véase g);
- g) la cantidad neta o, si corresponde, la masa bruta de cada bulto, salvo que esto no se aplica al material radiactivo ni a otras sustancias peligrosas, cuando no se exige que conste la cantidad neta ni la masa bruta en el documento de transporte de mercancías peligrosas (véase 5;4.1.4) o, cuando corresponda, en otros documentos por escrito. En el caso de



- envíos que constan de múltiples bultos con mercancías peligrosas que tienen la misma denominación del artículo expedido y el mismo número ONU o número ID, sólo se requiere proporcionar la cantidad total y una indicación de la cantidad del bulto más grande y del más pequeño en cada uno de los lugares de estiba a bordo. Para los artículos de consumo, la información que se proporciona puede ser la masa bruta de cada bulto o la masa bruta media de los bultos según figura en el documento de transporte de mercancías peligrosas;
- h) en cuanto al material radiactivo, el número de bultos, sobre-embalajes o contenedores de carga, su categoría, índice de transporte, de ser el caso, y el lugar exacto donde se hayan estibado a bordo;
  - i) si el bulto tiene que transportarse exclusivamente en aeronaves de carga;
  - j) el aeródromo en el cual haya que descargar el bulto o bultos;
  - k) si corresponde, la indicación de que las mercancías peligrosas se transportan al amparo de alguna dispensa estatal; y
  - l) el número de teléfono donde puede obtenerse, durante el vuelo, un ejemplar de la información proporcionada al piloto al mando, si el explotador quiere que el piloto al mando pueda facilitar un número de teléfono en lugar de información detallada acerca de las mercancías peligrosas a bordo de la aeronave, como se prescribe en 4.3.”

“4.1.4 La información proporcionada al piloto al mando debe incluir necesariamente la confirmación firmada, o alguna otra indicación, de la persona responsable de cargar la aeronave, de que no hubo prueba alguna de avería o pérdida en los bultos ni pérdida alguna en los dispositivos de carga unitarizada cargados a bordo”.

“4.1.5 Durante el vuelo, la información proporcionada al piloto al mando tiene que estar a disposición inmediata de éste.”

“4.1.7 El piloto al mando deberá indicar en una copia de la información que le ha sido proporcionada, o de otro modo, que se ha recibido dicha información.”

“4.1.8 Una copia legible de la información proporcionada al piloto al mando debe conservarse en tierra. En esta copia, o adjunto a la misma, debe indicarse que el piloto al mando ha recibido la información. El encargado de operaciones de vuelo, el despachador de vuelo o el personal de tierra designado responsable de las operaciones de vuelo debe tener fácil acceso a una copia o a la información contenida en ella hasta después de la llegada del vuelo.”

“4.1.11 No es necesario que las mercancías peligrosas de la Tabla 7-9 figuren en la información proporcionada al piloto al mando.”

Sección	Propuesta de enmienda
175.615	Procedimientos de emergencia en tierra
	(a) Toda persona descrita en 175.005 (a) o empresa relacionada con la manipulación de carga que contenga mercancías peligrosas deberá poseer el

	<p>correspondiente procedimiento de emergencia en tierra, en caso de que ocurra un accidente o incidente con mercancías peligrosas.</p> <p><b>Nota:</b> Los lineamientos para una respuesta inicial ante una emergencia en tierra con mercancías peligrosas se pueden encontrar en la Guía de Respuesta a Emergencia (GRE), que es un documento de acceso libre y gratuito, como así la coordinación con los servicios de salvamiento y extinción de incendios.</p>
<b>Justificación</b>	
Se propone incorporar una nota, para que se proporcione información respecto a donde encontrar los lineamientos para la respuesta inicial ante un incidente en tierra (ej. terminal de carga, plataforma del aeropuerto), con mercancías peligrosas.	