

Vegetales, productos vegetales y otros objetos	Condiciones requeridas
8 bis. Madera en forma de virutas, partículas, desperdicios o desechos, obtenida total o parcialmente a partir de coníferas originarias de Canadá, China, Japón, Corea y Estados Unidos.	El producto se ha obtenido exclusivamente a partir de madera sometida a secado en horno («Kilndrying»), hasta lograr un grado de humedad inferior al 20 por 100, expresado como porcentaje seca en el momento de la fabricación, con un programa adecuado de tiempo y temperatura, o fumigada y transportada en contenedores herméticos para evitar una nueva infestación.

6. En la parte II del anejo IV se modifica el punto 50 del modo siguiente:

Vegetales, productos vegetales y otros objetos	Condiciones requeridas
50. Vegetales de « <i>apium graveolens</i> », « <i>Brassica</i> », « <i>Capsicum annum</i> », « <i>Chrysanthemum</i> », « <i>Cucumis</i> », « <i>DendratHEMA</i> », « <i>Diantus</i> », « <i>Gerbera</i> », « <i>Gypsophila</i> », « <i>Lactuca sativa</i> », « <i>Leucanthemum</i> », « <i>Lycopersicon esculentum</i> », « <i>Solanum melongena</i> », « <i>Tanacetum</i> », excepto las semillas.	
50.1 Destinos a ser plantados y originarios de un Estado miembro o de terceros países en los que se haya comprobado, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 16 de la Directiva 77/93/CEE la existencia de:	Comprobación oficial:
- « <i>Amauromyza maculosa</i> ».	- de que no se ha observado señal alguna de existencia de ninguno de los organismos nocivos en cuestión en la parcela de producción durante las inspecciones oficiales llevadas a cabo como mínimo mensualmente durante los tres meses anteriores a la recolección, o
- « <i>Liriomyza huidobrensis</i> ».	- inmediatamente antes de la exportación los vegetales han sido inspeccionados, comprobándose que no presenten indicios, señal de existencia e los organismos sometidos a un tratamiento adecuado para erradicar estos organismos.
- « <i>Liriomyza sativae</i> ».	
- « <i>Liriomyza trifolij</i> ».	
50.2 Vegetales de especies comprendidas en el punto 50, excepto las semillas, destinadas a ser plantadas y originarias de países americanos o de cualquier otro país tercero que no esté comprendido en el punto 50.1.	Comprobación oficial:
	- de que no se han observado indicios de « <i>Amauromyza maculosa</i> », « <i>Liriomyza huidobrensis</i> », « <i>Liriomyza sativae</i> » o « <i>Liriomyza trifolij</i> », en la parcela de producción durante inspecciones oficiales llevadas a cabo como mínimo mensualmente durante los tres meses anteriores a la recolección.
50.a Vegetales de especies herbáceas que no estén comprendidos en el punto 50 excepto las semillas, destinados a ser plantados y originarios de un Estado miembro donde se tenga conocimiento de la existencia de cualquiera de los organismos nocivos especificados en el punto 50.1, o de países americanos o de cualquier otro país tercero que no esté comprendido en el punto 50.1.	Comprobación oficial:
	- de que no se han observado indicios de ninguno de los organismos nocivos en cuestión en la parcela de producción durante las inspecciones oficiales llevadas a cabo antes de la recolección, o bien,
	- de que inmediatamente antes de la exportación los vegetales han sido inspeccionados, comprobándose que presentan indicios de la existencia de los organismos nocivos en cuestión, y han sido sometidos a un tratamiento adecuado para erradicar dichos organismos.

Lo que comunico a V. I.
Madrid, 14 de enero de 1991.

ROMERO HERRERA

Ilmo. Sr. Director general de la Producción Agraria.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

1819 *CORRECCION de erratas del Real Decreto 1649/1990, de 20 de diciembre, por el que se transforma la Escuela Nacional de Aeronáutica en Sociedad estatal.*

Padecido error en la inserción del citado Real Decreto, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» número 311, de 28 de diciembre de 1990, se transcribe a continuación la oportuna rectificación:

En la página 38693, columna derecha, en la cuarta línea del primer párrafo del preámbulo, donde dice: «... aeronáutica de los pilotos comerciales de primera clase, así...», debe decir: «... aeronáutica de los pilotos comerciales y comerciales de primera clase, así...».

1820 *ORDEN de 28 de diciembre de 1990 por la que se actualiza el Reglamento Nacional para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea.*

El Real Decreto 1749/1984, de 1 de agosto, por el que se aprobó el Reglamento Nacional sobre el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea y las Instrucciones Técnicas para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea, faculta, en su disposición final segunda, al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones para modificar, previo informe favorable, en su caso, de los Ministerios competentes y del informe preceptivo de la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, los anexos a dicho Real Decreto en los casos siguientes:

a) Cuando sean introducidas enmiendas por la OACI en el anexo 18 al Convenio de Chicago o en las Instrucciones Técnicas (OACI, Doc. 9.284-AN/905).

b) Cuando se considere necesario, a propuesta de los Ministerios competentes y sin perjuicio de su comunicación a la OACI, a los efectos previstos en el artículo 38 del citado Convenio de Chicago de 1944.

Con objeto de recoger las modificaciones contenidas en la Enmienda número 4 al anexo 18 de la OACI, y previos los informes favorables de los Ministerios de Asuntos Exteriores, Defensa, Interior, Industria y Energía y Sanidad y Consumo, y con el informe preceptivo de la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, dispongo:

Artículo 1.º El texto del Reglamento Nacional para el Transporte sin Riesgos de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea será el que se contiene en el anexo de la presente Orden, quedando sin efecto el publicado por Orden de 29 de agosto de 1986.

Art. 2.º La presente Orden entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Madrid, 28 de diciembre de 1990.

BARRIONUEVO PEÑA

Ilmo. Sr. Director general de Aviación Civil.

ANEXO

REGLAMENTO NACIONAL SOBRE EL TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCIAS PELIGROSAS POR VIA AEREA

CAPITULO I

Definiciones

En este Reglamento los términos y expresiones que se indican a continuación tienen la significación siguiente:

Accidente imputable a mercancías peligrosas: Toda ocurrencia atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas y relacionada con él,

que ocasiona lesiones mortales o graves a alguna persona o daños de consideración a la propiedad.

Aeronave de carga: Toda aeronave distinta de la de pasajeros que transporta mercancías o bienes tangibles.

Aeronave de pasajeros: Toda aeronave que transporte personas que no sean miembros de la tripulación, empleados del explotador que vuelen por razones de trabajo, representantes autorizados de las autoridades nacionales competentes, o acompañantes de algún envío u otra carga.

Bulto: El producto final de la operación de empacado, que comprende el embalaje en sí y su contenido preparado en forma idónea para el transporte.

Comandante de aeronave: Piloto responsable de la operación y seguridad de la aeronave durante el tiempo de vuelo.

Denominación del artículo expedido: Nombre que hay que utilizar para denominar justamente determinado artículo o sustancia en todos los documentos y notificaciones de expedición y, cuando proceda, en los embalajes.

Dispensa: Toda autorización de la autoridad nacional competente que exime de lo previsto en este Reglamento.

Dispositivo de carga unitarizada: (No se incluyen en esta definición los sobreembalajes.) Toda variedad de contenedor de carga, contenedor de aeronave, paleta de aeronave con red o paleta de aeronave con red sobre un iglú.

Embalaje: Los receptáculos y demás componentes o materiales necesarios para que el receptáculo sea idóneo a su función de contención y permita satisfacer las condiciones de embalaje previstas en el presente Reglamento.

Embalaje: El arte y operación mediante la cual se empaquetan artículos o sustancias en envolturas, se colocan dentro de embalajes o bien se resguardan de alguna otra manera.

Envío: Uno o más bultos de mercancías peligrosas que un explotador acepta de un expedidor de una sola vez y en un mismo sitio, recibidos en un lote y despachados a un mismo consignatario y dirección.

Estado del explotador: El Estado donde radica la sede comercial del explotador o, en su defecto, en el que está domiciliado con carácter permanente.

Estado de origen: El Estado en cuyo territorio se cargó inicialmente la mercancía a bordo de alguna aeronave.

Excepción: Toda disposición del presente Reglamento por la que se excluye determinado artículo, considerado mercancía peligrosa, de las condiciones normalmente aplicables a tal artículo.

Explotador: Toda persona, Organismo o Empresa que se dedica, o propone dedicarse, a la explotación de aeronaves.

Incidente imputable a mercancías peligrosas: Toda ocurrencia atribuible al transporte aéreo de mercancías peligrosas y relacionadas con él -que no constituye un accidente imputable a mercancías peligrosas y que no tiene que producirse necesariamente a bordo de alguna aeronave- que ocasiona lesiones a alguna persona, daños a la propiedad, incendio, ruptura, derramamiento, fugas de fluidos, radiación o cualquier otra manifestación de que se ha vulnerado la integridad de algún embalaje. También se considera incidente imputable a mercancías peligrosas, toda ocurrencia relacionada con el transporte de mercancías peligrosas que pueda haber puesto en peligro a la aeronave o a sus ocupantes.

Incompatible: Se describen así aquellas mercancías peligrosas que, de mezclarse, podrían generar, peligrosamente, calor o gases o producir alguna sustancia corrosiva.

Lesión grave: Cualquier lesión sufrida por una persona en un accidente y que:

- a) Requiera hospitalización durante más de cuarenta y ocho horas dentro de los siete días contados a partir de la fecha en que se sufrió la lesión; o
- b) 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); o
- c) Ocasione laceraciones que den lugar a hemorragias graves, lesiones a nervios, músculos o tendones; o
- d) Ocasione daños a cualquier órgano interno; o
- e) Ocasione quemaduras de segundo o tercer grado u otras quemaduras que afecten más del 5 por 100 de la superficie del cuerpo; o
- f) Sea imputable al contacto, comprobado, con sustancias infecciosas o a la exposición a radiaciones perjudiciales.

Mercancías peligrosas: Todo artículo o sustancia que, cuando se transporte por vía aérea, pueda constituir un riesgo importante para la salud, la seguridad o la propiedad.

Miembro de la tripulación: Persona a quien el explotador asigna obligaciones que ha de cumplir durante el tiempo de vuelo.

Miembro de la tripulación de vuelo: Tripulante, titular de la correspondiente licencia, a quien se asignan obligaciones esenciales para la operación de una aeronave durante el tiempo de vuelo.

Número de la ONU: Número de cuatro dígitos asignado por el Comité de expertos en transporte de mercaderías peligrosas de las

Naciones Unidas, que sirven para reconocer las diversas sustancias o determinado grupo de ellas.

Sobre-embalaje: (No se incluyen en esta definición los dispositivos de carga unitaria). Embalaje utilizado por un expedidor único que contenga uno o más bultos y constituya una unidad para facilitar su manipulación y estiba.

CAPITULO 2

Campo de aplicación

2.1 CAMPO DE APLICACIÓN GENERAL

Las normas de este Reglamento se aplicarán a todos los vuelos nacionales o internacionales realizados con aeronaves civiles en el espacio aéreo español. 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, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de España y los Estados interesados pueden dispensar del cumplimiento de lo previsto 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 por estas disposiciones.

Nota 1. Los Estados interesados son los Estados de origen, tránsito, sobrevuelo y destino del envío y el Estado del explotador.

Nota 2. Véase 4.2 en relación con las mercancías peligrosas de ordinario prohibidas con respecto a las cuales los Estados puedan conceder la dispensa.

Nota 3. Véase 4.3 en relación con las mercancías peligrosas prohibidas para el transporte por vía aérea en todas las circunstancias.

Nota 4. No se pretende que lo previsto en este Reglamento se interprete en el sentido de que obliga al explotador a transportar determinado artículo o sustancia o de que le impide exigir condiciones especiales para transportarlo, siempre que no disminuyan el grado de seguridad.

2.2 INSTRUCCIONES TÉCNICAS SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Las Instrucciones Técnicas amplían las disposiciones básicas de este Reglamento y especifican los requisitos necesarios para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea. El cumplimiento de este Reglamento está vinculado en su totalidad al de Instrucciones Técnicas en vigor.

2.3 NOTIFICACIÓN DE DISCREPANCIAS RESPECTO A LAS INSTRUCCIONES TÉCNICAS

Todo explotador que adopte condiciones más restrictivas que las especificadas en las Instrucciones Técnicas lo notificará al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Dirección General de Aviación Civil, a fin de que las discrepancias de ese explotador puedan ser comunicadas a la OACI para su publicación en las Instrucciones Técnicas.

2.4 EXCEPCIONES

2.4.1 Los artículos y sustancias que deberían clasificarse como mercancías peligrosas, pero que sea preciso llevar a bordo de una aeronave de conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad y con los reglamentos de operación pertinentes, o con los fines especializados que se determinen en las Instrucciones Técnicas, estarán exceptuadas de las disposiciones de este Reglamento.

2.4.2 Cuando alguna aeronave lleve artículos y sustancias que sirvan para reponer a las descritas en 2.4.1 se transportarán de conformidad con lo previsto en el presente Reglamento, salvo que las Instrucciones Técnicas permitan hacerlo de alguna otra manera.

2.4.3 Los artículos y sustancias para uso personal de los pasajeros y miembros de la tripulación se considerarán exceptuados de lo dispuesto en el presente Reglamento, en la medida señalada en las Instrucciones Técnicas.

2.5 TRANSPORTE DE SUPERFICIE

Por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones se elaborarán las disposiciones necesarias para permitir que las mercancías peligrosas destinadas al transporte por vía aérea, preparadas de modo que cumplan con los requisitos de este Reglamento y de las Instrucciones Técnicas, sean aceptadas para el transporte de superficie, hacia y desde los aeródromos, con cumplimiento, en su caso, de lo dispuesto en los Reglamentos de Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril.

CAPITULO 3

Clasificación

La clasificación de un artículo o sustancia se ajustará a lo previsto en las Instrucciones Técnicas.

Nota.-Las definiciones detalladas de las clases de mercancías peligrosas figuran en las Instrucciones Técnicas. Esas clases identifican los riesgos potenciales que plantea el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea y son las recomendadas por el Comité de expertos en transporte de mercancías peligrosas de las Naciones Unidas.

CAPITULO 4

Restricción aplicable al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea

4.1 MERCANÍAS PELIGROSAS CUYO TRANSPORTE POR VÍA AÉREA ESTÁ PERMITIDO

Está prohibido el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, salvo que se realice de conformidad con lo previsto en el presente Reglamento y con las especificaciones y procedimientos detallados en las Instrucciones Técnicas.

4.2 MERCANÍAS PELIGROSAS CUYO TRANSPORTE POR VÍA AÉREA ESTÁ PROHIBIDO, SALVO DISPENSA

Las mercancías peligrosas que se describen a continuación están prohibidas en las aeronaves, salvo dispensa de los Estados interesados, según lo previsto en 2.1, o salvo que en las disposiciones de las Instrucciones Técnicas se indique asimismo que se pueden transportar con aprobación expedida por el Estado de origen:

- Los artículos y sustancias cuyo transporte figura como prohibido en las Instrucciones Técnicas en condiciones normales, y
- Los animales vivos infectados.

4.3 MERCANÍAS PELIGROSAS CUYO TRANSPORTE POR VÍA AÉREA ESTÁ PROHIBIDO EN TODOS LOS CASOS

Los artículos y sustancias mencionados específicamente por su nombre o mediante una descripción genérica en las Instrucciones Técnicas como prohibidas para su transporte por vía aérea cualesquiera que sean las circunstancias, no se transportarán en ninguna aeronave.

CAPITULO 5

Embalaje

5.1 REQUISITOS GENERALES

Las mercancías peligrosas se embalarán de conformidad con las disposiciones de este capítulo y con arreglo a lo previsto en las Instrucciones Técnicas.

5.2 EMBALAJES

5.2.1 Los embalajes utilizados para el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea serán de buena calidad y estarán contruidos y cerrados de modo seguro para evitar pérdidas que podrían originarse en las condiciones normales de transporte, debido a cambios de temperatura, humedad o presión o a la vibración.

5.2.2 Los embalajes serán apropiados al contenido. Los embalajes que estén en contacto directo con mercancías peligrosas serán resistentes a toda reacción química o de otro tipo provocada por dichas mercancías.

5.2.3 Los embalajes se ajustarán a las especificaciones de las Instrucciones Técnicas con respecto a su material y construcción.

5.2.4 Los embalajes se someterán a ensayo de conformidad con las disposiciones de las Instrucciones Técnicas, y de acuerdo con los procedimientos que establezca el Ministerio de Industria y Energía.

5.2.5 Los embalajes cuya función básica sea retener un líquido serán capaces de resistir sin fugas las presiones estipuladas en las Instrucciones Técnicas.

5.2.6 Los embalajes interiores se embalarán, afianzarán o protegerán contra choques para impedir su rotura o derrame y controlar su movimiento dentro del embalaje o embalajes exteriores en las condiciones normales de transporte aéreo. El material de relleno y absorbente no deberá reaccionar peligrosamente con el contenido de los recipientes.

5.2.7 Ningún recipiente se utilizará de nuevo antes de que haya sido inspeccionado y se compruebe que está exento de corrosión u otros daños. Cuando vuelva a utilizarse un recipiente se tomarán todas las medidas necesarias para impedir la contaminación de nuevos contenidos.

5.2.8 Si, debido a la naturaleza de su contenido precedente, los recipientes vacíos que no se hayan limpiado pueden entrañar algún riesgo se cerrarán herméticamente y se tratarán según el riesgo que entrañen.

5.2.9 No estará adherida a la parte exterior de los bultos ninguna sustancia peligrosa en cantidades que puedan causar daños.

CAPITULO 6

Etiquetas y marcas

6.1 ETIQUETAS

A menos que en las Instrucciones Técnicas se indique de otro modo, todo bulto de mercancías peligrosas llevará las etiquetas apropiadas de conformidad con lo previsto en dichas Instrucciones.

6.2 MARCAS

6.2.1 A menos que en las Instrucciones Técnicas se indique de otro modo, todo bulto de mercancías peligrosas irá marcado con la denominación del artículo expedido que contenga y con el número de la ONU, si lo tiene asignado, así como con toda otra marca que puedan especificar aquellas instrucciones.

6.2.2 A menos que en las Instrucciones Técnicas se indique de otro modo, todo embalaje fabricado con arreglo a alguna especificación de las Instrucciones Técnicas se marcará de conformidad con las disposiciones apropiadas en ellas contenidas y no se marcará ningún embalaje con marca de especificación alguna, a menos que satisfaga la especificación correspondiente prevista en las susodichas instrucciones.

6.3 IDIOMAS APLICABLES A LAS MARCAS

En el transporte nacional y en el internacional con origen en España, se utilizará el castellano en todas las marcas relacionadas con las mercancías peligrosas.

Nota 1. En el transporte internacional debería utilizarse el inglés y los idiomas exigidos por los Estados de origen, tránsito o destino.

CAPITULO 7

Obligaciones del expedidor

7.1 REQUISITOS GENERALES

Antes de que alguien entregue algún bulto o sobre-embalaje, que contenga mercancías peligrosas para transportar por vía aérea, se cercionará de que el transporte por vía aérea de esas mercancías no esté prohibido y de que estén debidamente clasificadas, embaladas, marcadas, etiquetadas y acompañadas del correspondiente documento de transporte de mercancías peligrosas debidamente ejecutado, tal cual prevén este Reglamento y las Instrucciones Técnicas.

7.2 DOCUMENTO DE TRANSPORTE DE MERCANÍAS PELIGROSAS

7.2.1 A menos que en las Instrucciones Técnicas se indique de otro modo, quien entregue mercancías peligrosas para su transporte por vía aérea llenará, firmará y proporcionará al explotador un documento de transporte de mercancías peligrosas que contendrá los datos requeridos en aquellas instrucciones.

7.2.2 El documento de transporte irá acompañado de una declaración firmada por quien entregue mercancías peligrosas para transportar, indicando que las mercancías peligrosas se han descrito total y correctamente por su denominación y que están clasificadas, embaladas, marcadas, etiquetadas y debidamente acondicionadas para su transporte por vía aérea, de conformidad con las disposiciones pertinentes.

7.3 IDIOMAS QUE HAN DE UTILIZARSE

En el transporte nacional y en el internacional con origen en España, se utilizará el castellano en el documento de transporte de mercancías peligrosas.

Nota 1. En el transporte internacional debería utilizarse el inglés y los idiomas exigidos por los Estados de origen, tránsito o destino.

CAPITULO 8

Obligaciones del explotador

8.1 ACEPTACIÓN DE MERCANÍAS PARA TRANSPORTAR

Ningún explotador aceptará mercancías peligrosas para ser transportadas por vía aérea:

a) A menos que las mercancías peligrosas vayan acompañadas de un documento de transporte de mercancías peligrosas debidamente cumplimentado, salvo en los casos en que las Instrucciones Técnicas indiquen que no se requiere dicho documento, y

b) Hasta que no haya inspeccionado el bulto, sobre-embalaje o contenedor de carga que contenga mercancías peligrosas, de conformidad con los procedimientos de aceptación estipulados en las Instrucciones Técnicas.

Nota 1. Véase el capítulo 12 a propósito de la notificación de accidentes e incidentes relativos a mercancías peligrosas.

Nota 2. En las Instrucciones Técnicas se incluyen disposiciones especiales relativas a la aceptación de los sobre-embalajes.

8.2 LISTA DE VERIFICACIÓN PARA LA ACEPTACIÓN

Para la aceptación, el explotador preparará y utilizará una lista de verificación que le sirva de ayuda para ceñirse a lo previsto en 8.1.

8.3 INSPECCIÓN PARA AVERIGUAR SI SE HAN PRODUCIDO AVERÍAS O PÉRDIDAS

8.3.1 Los bultos y sobre-embalajes que contengan mercancías peligrosas y los contenedores de carga que contengan materiales radiactivos se inspeccionarán para averiguar si se han producido fugas o averías antes de estibarlos en una aeronave o en un dispositivo de carga unitarizada. Los bultos, sobre-embalajes o contenedores de carga en los que se hayan producido pérdidas o averías no se estibarán en una aeronave.

8.3.2 No se estibarán a bordo de ninguna aeronave dispositivo de carga unitarizada alguno, a menos que se haya inspeccionado previamente y comprobado que no hay trazas de pérdidas o averías que puedan afectar las mercancías peligrosas en él contenidas.

8.3.3 Cuando algún bulto de mercancías peligrosas cargado a bordo de una aeronave tenga averías o pérdidas, el explotador lo descargará de la aeronave, o hará lo conducente para que se encargue de ello la dependencia oficial o el organismo competente, y luego se cercionará de que el resto del envío se halle en buenas condiciones para su transporte por vía aérea y de que no haya quedado contaminado ningún otro bulto.

8.3.4 Los bultos o sobre-embalajes que contengan mercancías peligrosas y los contenedores de carga que contengan materiales radiactivos se inspeccionarán para detectar signos de averías o pérdidas al descargarlos de una aeronave o dispositivo de carga unitarizada. Si se comprueba que se han producido averías o pérdidas, se inspeccionará la zona en que se habían estado en la aeronave las mercancías peligrosas o el dispositivo de carga unitarizada, para averiguar si se han producido daños o contaminación.

8.4 RESTRICCIONES PARA LA ESTIBA EN LA CABINA DE PASAJEROS O EN EL PUESTO DE PILOTAJE

No se estibarán mercancías peligrosas en la cabina de ninguna aeronave ocupada por pasajeros ni tampoco en el puesto de pilotaje, salvo en los casos permitidos según las disposiciones de las Instrucciones Técnicas.

8.5 ELIMINACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN

8.5.1 Se eliminará sin demora toda contaminación peligrosa que se encuentre en una aeronave como resultado de las pérdidas o averías sufridas por mercancías peligrosas.

8.5.2 Toda aeronave que haya quedado contaminada por materiales radiactivos se retirará inmediatamente de servicio y no se reintegrará a él antes de que el nivel de radiación de toda superficie accesible y la contaminación radiactiva transitoria sean inferiores a los valores especificados en las Instrucciones Técnicas.

8.6 SEPARACIÓN Y SEGREGACIÓN

8.6.1 Los bultos que contengan mercancías peligrosas capaces de reaccionar peligrosamente entre sí, no se estibarán en una aeronave unos junto a otros ni en otra posición tal que puedan entrar en contacto en el caso de que se produzcan pérdidas.

8.6.2 Los bultos que contengan sustancias tóxicas e infecciosas se estibarán en una aeronave de conformidad con las disposiciones de las Instrucciones Técnicas.

8.6.3 Los bultos de materiales radiactivos se estibarán en una aeronave de modo que queden separados de las personas, los animales vivos y las películas no reveladas, de conformidad con las disposiciones de las Instrucciones Técnicas.

8.7 SUJECCIÓN DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS

Cuando se carguen en una aeronave mercancías peligrosas supeditadas a las disposiciones aquí prescritas, el explotador las protegerá para evitar que se averíen. Asimismo, el explotador tiene que sujetarlas a bordo de modo tal que no puedan inclinarse en vuelo alterando la posición relativa en que se hayan colocado los bultos. Los bultos que

contengan sustancias radiactivas se afianzarán debidamente para satisfacer, en todo momento, los requisitos de separación previstos en 8.6.3.

8.8 CARGA A BORDO DE LAS AERONAVES DE CARGA

A reserva de lo previsto en las Instrucciones Técnicas, los bultos de mercancías peligrosas que lleven la etiqueta «Exclusivamente en aeronaves de carga» se cargarán de modo tal que algún miembro de la tripulación o alguna persona autorizada pueda verlos, manipularlos y, cuando su tamaño y peso lo permitan, separarlos en vuelo de las otras mercancías estibadas a bordo.

CAPITULO 9

Suministro de información

9.1 INFORMACIÓN PARA EL COMANDANTE DE LA AERONAVE

El explotador de toda aeronave en la cual haya que transportar mercancías peligrosas proporcionará al Comandante de la aeronave, lo antes posible, previamente a la salida de la aeronave y por escrito, la información prevista en las Instrucciones Técnicas.

9.2 INFORMACIÓN E INSTRUCCIONES PARA LOS MIEMBROS DE LA TRIPULACIÓN

Todo explotador facilitará en su manual de operaciones información apropiada que permita a la tripulación de vuelo desempeñar su cometido en lo relativo al transporte de mercancías peligrosas, y facilitará asimismo instrucciones acerca de las medidas que haya que adoptar en el caso de que surjan situaciones de emergencia en las que intervengan mercancías peligrosas.

9.3 INFORMACIÓN PARA LOS PASAJEROS

Los explotadores se asegurarán de que la información se divulgue de modo que los pasajeros estén advertidos en cuanto a qué clases de mercancías les está prohibido transportar, a bordo de aeronaves, como artículos de equipajes facturado o de mano.

9.4 INFORMACIÓN PARA TERCEROS

Los explotadores, expedidores y demás Entidades que tengan que ver con el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, facilitarán a su personal información apropiada que le permita desempeñar su cometido en lo relativo al transporte de mercancías peligrosas y facilitará, asimismo, instrucciones acerca de las medidas que haya que adoptar en el caso de que surjan situaciones de emergencia en las que intervengan mercancías peligrosas.

9.5 INFORMACIÓN DEL COMANDANTE DE LA AERONAVE A LA ADMINISTRACIÓN AEROPORTUARIA

De presentarse en vuelo alguna situación de emergencia, el Comandante de la aeronave deberá informar, si la situación lo permite, a la dependencia apropiada de los servicios de tránsito aéreo, para que ésta, a su vez, lo transmita a la Administración Aeroportuaria de la presencia de mercancías peligrosas a bordo. La información deberá comprender la denominación correcta del producto embarcado, la clase, los riesgos secundarios que requieran etiqueta, el grupo de compatibilidad correspondiente a la clase 1, así como la cantidad y ubicación de las mercancías peligrosas a bordo de la aeronave.

9.6 INFORMACIÓN EN CASO DE ACCIDENTE O INCIDENTE DE AERONAVE

9.6.1 Todo explotador de una aeronave que transporte mercancías peligrosas y que se vea envuelta en algún accidente de aeronave notificará, lo antes posible, a la Administración Aeroportuaria del Estado en el cual haya ocurrido, qué mercancías peligrosas transporta, indicando la denominación correcta del producto embarcado, la clase, los riesgos secundarios que requieran etiqueta, el grupo de compatibilidad correspondiente a la clase 1, así como la cantidad y ubicación a bordo.

9.6.2 Todo explotador de una aeronave que transporte mercancías peligrosas y que se vea envuelta en algún incidente de aeronave, procurará, a petición del Estado en el cual haya ocurrido, notificarle los datos necesarios para que pueda limitar al mínimo los posibles riesgos creados por avería de las mercancías peligrosas transportadas.

CAPITULO 10

Organización de programas de capacitación del personal

10.1 Por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Dirección General de Aviación Civil, se establecerán, actualizarán y

ejecutarán programas de capacitación sobre mercancías peligrosas, de conformidad con lo prescrito en las Instrucciones Técnicas.

CAPITULO 11

Cumplimiento

11.1 SISTEMA DE INSPECCIÓN

Por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aviación Civil, previo informe favorable de los Ministerios competentes, se instituirán procedimientos para la inspección, vigilancia y cumplimiento, a fin de lograr que se cumplan las disposiciones aplicables al transporte de mercancías peligrosas por vía aérea. Estos procedimientos incluirán disposiciones para la inspección tanto de los documentos como de las prácticas aplicables a la carga y a los explotadores y estipularán un método para la investigación de las supuestas violaciones.

11.2 COOPERACIÓN ENTRE ESTADOS

España, como Estado contratante de la OACI, procurará cooperar con otros Estados intercambiando toda información disponible relativa a la violación de los reglamentos aplicables en materia de mercancías peligrosas. Por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Dirección General de Aviación Civil, se establecerán los procedimientos necesarios para recopilar y analizar esta información.

11.3 SANCIONES

Por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, oída la Comisión Interministerial de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas, se adoptarán las medidas que se juzguen apropiadas para lograr el cumplimiento de las disposiciones aplicables en materia de transporte aéreo de mercancías peligrosas, y aplicará las sanciones establecidas en la Ley de Navegación Aérea.

11.4 MERCANCIAS PELIGROSAS ENVIADAS POR CORREO

Por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones se establecerán las medidas apropiadas para regular la introducción, a través del servicio postal, de mercancías peligrosas en el transporte aéreo. Se tendrán en cuenta los procedimientos internacionales de la Unión Postal Universal que regulan la introducción de mercancías peligrosas en el transporte aéreo a través del servicio postal.

CAPITULO 12

Notificación de los accidentes e incidentes imputables al transporte aéreo de mercancías peligrosas

12.1 Con objeto de prevenir la repetición de accidentes e incidentes imputables a mercancías peligrosas en el transporte aéreo, se aplicarán los procedimientos establecidos en el Decreto de 28 de mayo de 1974 sobre investigación e informe de accidentes de aviación, para investigar y recopilar datos sobre los accidentes e incidentes de esa índole.

12.2 Por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y la Dirección General de Protección Civil del Ministerio del Interior se establecerán los necesarios procedimientos de notificación de accidentes e incidentes imputables a mercancías peligrosas en el transporte aéreo, y los sistemas apropiados para recopilar y analizar toda la información disponible sobre los mismos, a fin de prevenir su repetición.

COMUNIDAD AUTONOMA VALENCIANA

1821 LEY 6/1990, de 14 de noviembre, de adaptación de la Ley 10/1985, de 31 de julio, de la función pública valenciana.

Sea notorio y manifiesto a todos los ciudadanos que las Cortes Valencianas han aprobado y yo, de acuerdo con lo establecido por la Constitución y el Estatuto de Autonomía, en nombre del Rey, promulgo la siguiente Ley:

PREAMBULO

I

La Constitución Española y el régimen de personal al servicio de las Administraciones Públicas

La Constitución española de 1978 viene a establecer, con carácter general, un régimen estatutario para los servicios públicos, como así se desprende del contenido de los artículos 103.3 y 149.1.18 de la Constitución. Asimismo, la propia Constitución ha venido a establecer una reserva legal en la materia, de tal modo que habrá de determinarse por Ley en qué casos y con qué condiciones pueden reconocerse otras vías de acceso al servicio de la Administración Pública. Por tanto, es la Ley el instrumento normativo adecuado que ha de regular estos ámbitos, para ordenar el Estatuto de los Funcionarios Públicos, interesando directamente al régimen jurídico de las relaciones que unen al personal y a las Administraciones Públicas a las que sirven.

De este modo, es el poder legislativo quien recibe de la Norma Suprema el mandato de configurar el régimen jurídico en el que pueda nacer y desenvolverse la condición de funcionario, determinando suficientemente, en cuanto a sus aspectos materiales, su posición propia en el seno de las diversas Administraciones Públicas.

En el cumplimiento de dicho mandato, las Cortes Valencianas, en desarrollo de la normativa básica estatal, y dentro de los límites por ella impuestos, aprobaron la Ley 10/1985, de 31 de julio, de la Función Pública Valenciana, norma mediante la que, en el marco de las competencias atribuidas a la Generalidad con carácter exclusivo por el artículo 31.1 del Estatuto de Autonomía, y de conformidad con el artículo 32.1.1 del citado Estatuto, se procedía a regular tanto la organización de la Función Pública Autonómica como el régimen estatutario del personal a su servicio.

En este sentido, es de destacar el modo en el que, respetando la normativa básica del modelo estatal, la Ley de la Función Pública Valenciana presentaba peculiaridades tal como lo era el mayor acento establecido en el puesto de trabajo, como elemento capital del modelo de organización de la Función Pública, modelo en el que no existían los Cuerpos de Funcionarios como elementos de sustentación. Era, pues, clara la apuesta por un modelo de Función Pública sensiblemente más flexible y dinámico, sin perjuicio de la solidez y vocación de permanencia del sistema.

Asimismo, se observaba una tendencia racionalizadora en la Ley de la Función Pública Valenciana, que permitiera proyectar su ámbito de vigencia a la Administración Local, así como a otras Instituciones de Derecho Público, dentro del máximo respeto hacia la autonomía que tienen reconocida por el ordenamiento jurídico, mediante la tendencia expresamente manifestada hacia la función pública única, como solución técnica que permitiera, en primer lugar, aplicar un régimen jurídico unitario a todos los funcionarios que se comprenden en la Administración Pública de la Generalidad. En segundo lugar, facilitar la movilidad de los funcionarios al servicio de la Administración Pública Valenciana, mediante el establecimiento de los canales precisos al efecto. Finalmente, se permitía la opción de que el personal al servicio de las Administraciones Locales no integrado en los Cuerpos de Habilitación Nacional fuera seleccionado por la Generalidad, para los Entes Locales que, en uso de su autonomía, así lo decidieran.

II

Necesidad de modificación de la Ley de la Función Pública Valenciana

Pese a lo expuesto, la necesidad de modificación de la propia Ley se había vuelto imperiosa, como consecuencia de tres factores que referiremos a continuación.

En efecto, el Tribunal Constitucional, por medio de su sentencia 99/1987, de 11 de junio, recaída en el recurso de inconstitucionalidad número 763/1984, declaraba inconstitucionales determinados preceptos de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública. El alcance de dicha sentencia afectó tanto a preceptos básicos, y por consiguiente de aplicación a todas las Administraciones Públicas en los términos del artículo 149.1.18 de la Constitución española, como a otros aspectos, que, si bien no tenían esa consideración constitucional, resultaban de gran relevancia para la aplicación y el desarrollo del modelo valenciano de función pública que propugna la Ley 10/1985, de 31 de julio, de la Función Pública Valenciana.

Como consecuencia, entre otras razones, de la sentencia del Alto Tribunal a que nos referimos, las Cortes Generales procedieron a la modificación de la normativa básica estatal, operada por medio de la Ley 23/1988, de 28 de julio, en la que, además de ejecutar la Resolución del Alto Tribunal, se alteraban otros preceptos de la Ley 30/1984, ajustándolos a la luz de la experiencia de su aplicación. La prevalencia que la normativa básica estatal tenía sobre la propia de nuestra Comunidad Autónoma imponía la modificación de la Ley valenciana, ahora acometida.