



## ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN TÉCNICA

#### Cuestión 43: Desinsectación no química de la cabina de la aeronave y el puesto de pilotaje de las aeronaves en los vuelos internacionales

#### PREVENCIÓN DE LA PROPAGACIÓN DE ENFERMEDADES TRANSMISIBLES CON MÉTODOS NO QUÍMICOS

(Nota presentada por el Consejo de la OACI)

#### RESUMEN

La Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda métodos de desinsectación de aeronaves para reducir el riesgo de propagación de enfermedades a través de vectores desde un país a otro. Hoy en día, dichos métodos comprenden el uso de insecticidas químicos.

En la Resolución A36-24 de la Asamblea — *Desinsectación no química de la cabina y el puesto de pilotaje de las aeronaves en los vuelos internacionales de pasajeros* se pidió al Consejo de la OACI que instara a la OMS a que lleve a cabo una consulta sobre la desinsectación de la cabina y el puesto de pilotaje y se alentó a explorar enfoques de desinsectación no química de aeronaves.

La investigación revela que un método no químico de desinsectación de aeronaves que se conoce como “cortina de aire” parece ser eficaz en prevenir que entren en las aeronaves mosquitos y otros insectos voladores.

Sin embargo, aún no es posible recomendar un método específico que no sea químico para desinsectar aeronaves, pero se sigue trabajando en este sentido. Por el momento, debe optimizarse el uso de productos químicos de desinsectación.

**Decisión de la Asamblea:** Se invita a la Asamblea a examinar las modificaciones propuestas y adoptar la Resolución contenida en el Apéndice sobre desinsectación no química, para sustituir a la Resolución A36-24.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico E: <i>Continuidad — Cooperar con otras organizaciones internacionales para evitar la propagación de enfermedades en los viajes aéreos.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Los recursos para las actividades a las que se hace referencia en esta nota están incluidos en el presupuesto propuesto para 2011-2013.
<i>Referencias:</i>	<i>Resoluciones vigentes de la Asamblea (al 28 de septiembre de 2007) (Doc 9902) Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la OMS</i>

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 La OMS considera que los insecticidas químicos son inocuos para los seres humanos cuando se usan de acuerdo con las instrucciones del fabricante; sin embargo, a algunos Estados les preocupa que, en ciertas circunstancias, pueden ocasionar malestar y posibles efectos negativos en la salud. La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) ha expresado la misma preocupación.

1.2 En marzo de 2008, la OACI notificó a la OMS la Resolución A36-24 de la Asamblea. Posteriormente, se celebraron dos reuniones de consulta para explorar enfoques no químicos para desinsectar aeronaves. Además, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) llevó a cabo una encuesta entre medianas y grandes empresas de explotación de aeronaves en relación con las prácticas de desinsectación. A continuación se dan mayores detalles.

## 2. ANÁLISIS

2.1 En el inciso 2 del Anexo 5 del Reglamento Sanitario Internacional (2005) de la OMS se establece que: “Los medios de transporte que abandonen un punto de entrada situado en una zona que sea objeto de una recomendación [de la OMS] de que se controlen los vectores deben ser desinsectados y mantenidos exentos de vectores”. La OMS actualmente recomienda tres métodos distintos de desinsectación de aeronaves y todos comprenden el tratamiento de la cabina con insecticida.

2.2 A petición de la OMS, la IATA llevó a cabo una encuesta para determinar los métodos de desinsectación que actualmente utilizan las líneas aéreas que son miembros de dicha asociación. De los cuestionarios transmitidos a 24 líneas aéreas, se recibieron 19 respuestas de empresas medianas y grandes que operan en cinco continentes. Se encontró que 15 líneas aéreas aplicaban un tratamiento con aerosol, dos usaban tratamiento residual y dos no desinsectaban sus aeronaves. Se comunicó un total de ocho quejas de pasajeros (y tres de la tripulación). Se observaron problemas prácticos, como la falta de información acerca de los Estados que requerían la desinsectación y cuándo se requería ésta, qué métodos eran aceptables, el tiempo de mantenimiento necesario para el tratamiento residual y la recepción tardía en la aeronave de las latas de aerosol.

2.3 La ITF ha expresado varias inquietudes en relación con la salud y la seguridad operacional respecto de la práctica de rociar insecticidas en la cabina y el puesto de pilotaje de las aeronaves y ha manifestado que la reglamentación de la exposición a los mismos es escasa y que aún no se han formulado normas para vigilar o controlar dicha exposición. La tripulación de cabina, a diferencia de los pasajeros, puede estar sujeta a exposiciones repetidas si trabaja en una ruta internacional en particular que requiera de desinsectación. También es posible que los productos de desinsectación no se apliquen en forma correcta y esto dé lugar a una exposición que rebasa las concentraciones normales. La tripulación de cabina que lleva a cabo el proceso de rociado no cuenta, por lo general, con equipo de protección.

2.4 Para ocuparse de las inquietudes acerca del uso de productos químicos de desinsectación, se convocó una reunión de un grupo de trabajo bajo los auspicios de la OMS, que se celebró en Florida los días 15 y 16 de diciembre de 2008. El tema fue: Reunidos para examinar en forma preliminar métodos no químicos y requisitos de desinsectación de aeronaves. El Departamento de Agricultura de los Estados Unidos organizó una demostración de la cortina de aire, a través de su Centro de Entomología Médica y Veterinaria de Gainesville, donde se celebró la primera parte de la reunión.

2.5 El principio de la cortina de aire es que es posible impedir que los insectos voladores, como los mosquitos, entren en una aeronave mediante un energético flujo de aire (de 4 a 8 m/s) generado con ventilador que se aplica alrededor de la puerta de entrada y a partir de ella alejándose de la aeronave. En condiciones experimentales, se ha demostrado que su eficacia es del 95% al 99%. El uso de la cortina de aire está destinado a la puerta de entrada de la aeronave, en tanto que es necesario proteger las otras puertas con redes que se ajusten bien a las paredes de la cabina. No se tienen en cuenta las bodegas de las aeronaves, ya que hay poca objeción a que esta área se trate con los productos químicos que actualmente se utilizan, cuando se requieren, tomando las precauciones pertinentes para las personas que pueden estar expuestas a los insecticidas químicos.

2.6 Si bien la demostración de la cortina de aire que se realizó en Gainesville probó efectivamente que el número de insectos voladores que entra en una aeronave podía reducirse drásticamente usando esa tecnología, persisten algunos desafíos en cuanto al uso de un sistema operacional y, antes de que pueda recomendarse como una alternativa al uso de insecticidas, sería necesario realizar pruebas *in situ*. Mientras tanto, y hasta que la cortina de aire u otro sistema mecánico pueda recomendarse como método práctico, podrían mejorarse los métodos recomendados de desinsectación química.

2.7 El 7 de julio de 2009 se celebró en Montreal una reunión de un subgrupo del grupo de trabajo plenario bajo los auspicios de la OACI, con la finalidad de tratar algunas de las cuestiones planteadas durante la reunión precedente celebrada en Florida. El subgrupo hizo recomendaciones en lo que respecta a una norma de eficiencia para evaluar los métodos de desinsectación químicos y mecánicos (incluida la cortina de aire), así como en cuanto a realizar otras pruebas de las diferentes configuraciones de la cortina de aire y de las cortinas de redes impregnadas con insecticidas en las puertas de pasajeros y de servicio. La OMS estudiará más a fondo estas recomendaciones y el Departamento de Agricultura de los Estados Unidos convino en llevar a cabo pruebas adicionales.

### 3. CONCLUSIÓN

3.1 Se ha demostrado en forma experimental la eficacia de la cortina de aire como medio para impedir la entrada en la aeronave de insectos voladores, como los mosquitos; sin embargo, antes de que la OMS recomiende este método como una alternativa al uso de insecticidas químicos, se requieren pruebas experimentales adicionales para abarcar aspectos específicos, así como pruebas *in situ* utilizando una aeronave en funcionamiento.

3.2 Deberían considerarse los procedimientos actuales para la aplicación de insecticidas con la intención de optimizar los métodos actuales. Esta elección de insecticidas, el método y tiempo de aplicación, los procedimientos operacionales normales y el material de capacitación podrían mejorarse.

3.3 La OMS convino en seguir trabajando con la OACI y otras partes interesadas para mantener el impulso con la finalidad de desarrollar un método eficaz y práctico de desinsectación mecánica de aeronaves, considerando, al mismo tiempo, la mejor manera de optimizar el uso actual de productos químicos de desinsectación.

3.4 Los Estados contratantes deberían asegurarse de que los explotadores de aeronaves estén informados de los requisitos relativos a desinsectación. La información proporcionada debería especificar si el Estado requiere o no desinsectación, las rutas a las que se aplica y los métodos de desinsectación que son aceptables.

---

## APÉNDICE

### PROYECTO DE RESOLUCIÓN PARA ADOPCIÓN POR EL 37º PERÍODO DE SESIONES DE LA ASAMBLEA

#### **Resolución 43/1: Desinsectación no química de la cabina y el puesto de pilotaje de las aeronaves en los vuelos internacionales**

*Considerando* que en las Asambleas de la OACI se ha mostrado preocupación por la calidad de vida y el medio ambiente en el que los seres humanos trabajan y viven, lo que también comprende asuntos relacionados con las emisiones de los motores, la capa de ozono, el ruido de las aeronaves, el consumo de tabaco y las especies exóticas invasivas;

*Considerando* que en el 35º período de sesiones de la Asamblea se declaró que “la protección de la salud de los pasajeros y las tripulaciones en vuelos internacionales es un elemento integral de los viajes aéreos seguros y que deberían establecerse las condiciones para asegurar su preservación de forma oportuna y eficaz en función de los costos”;

*Considerando* que con las revisiones de 2005 del Reglamento Sanitario Internacional, en el que se pone énfasis en la seguridad de la salud pública en los viajes y en el transporte y se establece un marco para minimizar los riesgos para la salud del público, se amplió la definición de desinsectación para que incluyera el control además de la exterminación de insectos vectores;

*Considerando* que existe preocupación en cuanto a que la práctica actual de algunos Estados de requerir el uso de insecticidas para desinsectar las aeronaves puede originar malestar y posibles efectos nocivos para la salud en las tripulaciones y los pasajeros; y

*Considerando* que algunas investigaciones recientes han mostrado que los métodos no químicos de desinsectación son eficaces para impedir que en una aeronave entren mosquitos y otros insectos voladores;

*La Asamblea:*

1. *Pide* que el Consejo inste a la Organización Mundial de la Salud a que lleve a cabo una consulta sobre la desinsectación de la cabina y el puesto de pilotaje de las aeronaves, mediante la cual:
  - a) se examine información sobre los adelantos en desinsectación no química;
  - b) se comparen la eficacia y seguridad de la desinsectación no química con las de la desinsectación con insecticidas; y
  - c) se formulen recomendaciones sobre prácticas de desinsectación aceptables;
2. *Pide* al Consejo que promueva el estudio de alternativas no químicas para la desinsectación de la cabina y el puesto de pilotaje de las aeronaves; y
3. *Pide* al Consejo que informe sobre la aplicación de esta Resolución al próximo período de sesiones ordinario de la Asamblea;

4. *Insta* a los Estados contratantes a asegurarse de que los explotadores de aeronaves estén informados de los requisitos de desinsectación de aeronaves. La información proporcionada debería especificar si el Estado requiere o no desinsectación, las rutas a las que se aplica y los métodos de desinsectación que son aceptables; y

5. *Declara* que la presente Resolución sustituye a la Resolución A36-24.

— FIN —