



A35-WP/264  
EX/108  
30/9/04

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**

## **ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES**

### **COMITÉ EJECUTIVO**

#### **Cuestión 19: Salud y bienestar de los pasajeros y las tripulaciones**

#### **MEDIDAS PARA LA PREVENCIÓN Y EL CONTROL DEL SRAS**

(Nota presentada por la República Popular de China)

#### **RESUMEN**

En esta nota se presenta un panorama de las medidas adoptadas por la industria aeronáutica civil china para la prevención y el control del síndrome respiratorio agudo severo (SRAS). La aplicación de esas medidas ha contenido efectivamente la propagación del SRAS por el transporte aéreo, garantizado viajes seguros para los pasajeros y las tripulaciones, acumulado experiencia útil para la industria mundial del transporte aéreo en sus esfuerzos por afrontar cuestiones de salud pública contingentes, tales como las enfermedades transmisibles, y también ha planteado cuestiones que habrá que estudiar más.

Se invita a la Asamblea a aprobar las recomendaciones que figuran en el párrafo 4.

### **1. INTRODUCCIÓN**

1.1 La propagación del síndrome respiratorio agudo severo (SRAS) en la primavera de 2003 afectó a 8 098 personas en 29 países en todo el mundo, de las cuales fallecieron 774. En China, la pandemia afectó a 266 ciudades y distritos en 24 provincias, ascendiendo en total a 5 327 personas y 349 decesos. La industria aeronáutica civil de China, bajo la conducción del Gobierno chino y en activa cooperación con organizaciones internacionales como la Organización Mundial de la Salud (OMS), la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), ensayando y aplicando vigorosamente diversas medidas de prevención y control, logró contener la propagación del SRAS por el transporte aéreo, garantizó los viajes seguros para los pasajeros y tripulantes y acumuló experiencia valiosa para la industria mundial del transporte aéreo, en su esfuerzo por afrontar cuestiones de salud pública imprevistas, como las enfermedades transmisibles. En julio de 2003, tres importantes aeropuertos internacionales de China, a saber: el aeropuerto internacional Beijing Capital, el aeropuerto Pudong en Shanghai y el aeropuerto Baiyun de Guangzhou, superaron con éxito la evaluación de la OACI acerca de las medidas para combatir el SRAS y se ha publicado un “informe de evaluación” al respecto.

## **2. MEDIDAS ADOPTADAS POR LA INDUSTRIA AERONÁUTICA CIVIL DE CHINA PARA LA PREVENCIÓN Y EL CONTROL DEL SRAS**

### **2.1 Formulación de un plan de emergencia anticipado para la prevención y control del SRAS**

2.1.1 Basándose en la *Ley de la República Popular de China sobre la prevención y control de enfermedades transmisibles*, la *Ley de la RPC sobre trabajo sanitario y cuarentena en la frontera*, el *Reglamento sobre trabajo sanitario y cuarentena en el transporte nacional y medidas de gestión para la prevención y el control del SRAS*, el Gobierno de China formuló el *Programa de trabajo avanzado del sistema aeronáutico civil para la prevención y el control del SRAS* (el Plan de emergencia), el *Programa avanzado para la vigilancia y control del SRAS en los puntos de entrada y reglamento sobre información anticipada a los pasajeros en los vuelos internacionales y nacionales*. Todos los aeropuertos y líneas aéreas en China han elaborado sus propios planes y procedimientos avanzados de emergencia, de conformidad con las leyes y reglamentos mencionados.

### **2.2 Creación de órganos especiales con personal asignado para afrontar el SRAS**

2.2.1 La Administración general de aviación civil de China (CAAC) y sus administraciones regionales crearon grupos ejecutivos de prevención y control del SRAS. Todas las líneas aéreas, aeropuertos y centros de control de tránsito aéreo pusieron en marcha sus respectivas oficinas de comando en el terreno. Esos grupos organizaron y llevaron a cabo diversas tareas de prevención y control del SRAS, bajo la conducción unificada del Centro nacional de comando para la prevención y control del SRAS en China y en estrecha cooperación con las autoridades e instituciones sanitarias y de cuarentena, de control de enfermedades, de asistencia médica de emergencia, de control de aduanas y fronteras.

### **2.3 Suministro de instalaciones, equipos y personal para la prevención y el control del SRAS**

2.3.1 Todas las líneas aéreas, vuelos y edificios terminales de los aeropuertos fueron provistos de una determinada cantidad de dispositivos de desinfección y medición de la temperatura y de máscaras. En todos los aeropuertos se instalaron “salas de inspección transitorias para pacientes con fiebre”, con ambulancias y equipo de comunicaciones en guardia permanente manejados por personal especialmente dedicado.

### **2.4 Creación de sistemas de enlace y de notificación de la situación permanente y epidémica**

2.4.1 Se estableció un enlace entre las líneas aéreas, los aeropuertos y las administraciones locales de salud pública, las agencias de prevención y control de enfermedades, los departamentos de sanidad y los hospitales designados por el gobierno para el tratamiento del SRAS, con el fin de especificar sus respectivas responsabilidades y procedimientos de actuación y los medios de comunicación para la notificación de la situación epidémica, el tratamiento médico en el terreno, el traslado de los pasajeros con fiebre, tos y dificultades respiratorias, la investigación epidemiológica, el diagnóstico y el tratamiento.

2.4.2 Todas las líneas aéreas y aeropuertos pusieron en marcha un sistema de guardia permanente durante las 24 horas para la prevención y el control del SRAS y para notificar sobre la situación epidémica del SRAS. Toda información epidémica debía notificarse a la administración local de aviación civil y a la administración de salud pública tan pronto como se detectaran casos sospechosos en los formularios de declaración sanitaria de los pasajeros, los resultados de las pruebas de temperatura

corporal o las patrullas médicas. Además, todas las líneas aéreas y aeropuertos adoptaron un sistema de notificación cero relativa al SRAS, según requisitos unificados del Estado.

## 2.5 **Medidas concretas para la prevención y el control del SRAS**

2.5.1 Se lanzaron campañas de concienciación para informar y asesorar al público acerca de la prevención y el control del SRAS. La CAAC instaló una página SRAS especial en su sitio web oficial (<http://www.caac.gov.cn/sars>) para publicar los reglamentos nacionales pertinentes y las medidas de la CAAC para combatir el SRAS, así como información recibida de la OMS. Los aeropuertos suministraban información y asesoramiento sobre el SRAS y las medidas de prevención y control del SRAS por múltiples medios, tales como pantallas electrónicas y boletines, carteles y distribución de folletos en los edificios terminales, en particular en las zonas de salida y de llegada.

2.5.2 Se inauguró un sistema de declaración sanitaria para los pasajeros de salida y de llegada. Todos los aeropuertos exigían que los pasajeros de vuelos interiores llenaran de buena fe una tarjeta de declaración sanitaria uniforme a la llegada y antes de la salida. Se exigió a los pasajeros que entraban a China y salían del país que completaran una declaración de cuarentena sanitaria, indicando su nombre, nacionalidad, número de pasaporte, modos de viaje, temperatura corporal, síntomas si los tuvieran, lugares visitados en las últimas dos semanas y dirección y número de teléfono para contactarlos en las dos semanas siguientes.

2.5.3 Se tomaba la temperatura corporal a los pasajeros y al personal (incluso a las tripulaciones). Con ese fin, se instalaron dispositivos para tomar instantáneamente la temperatura y otros equipos de medición instantánea en los pasillos de salida y de llegada en todos los aeropuertos. A las personas cuya temperatura era superior a 37,5°C no se les permitía embarcar en las aeronaves (excepto en los casos en que las autoridades competentes habían dictaminado que no se trataba del SRAS) y se les hacía llevar mascarillas. A las personas que presentaban temperatura corporal superior a 38°C se las enviaba a salas de examen transitorias para pacientes con fiebre, para que fuesen examinadas y mantenidas en cuarentena antes de remitirlas a instituciones médicas. No se permitió que los miembros del personal que habían mostrado síntomas tales como fiebre asumieran sus tareas habituales.

2.5.4 Funcionarios de cuarentena y profesionales médicos especialmente entrenados se encargaban de patrullas médicas ante los pasajeros que llegaban y salían. A los sospechosos de haber contraído el SRAS se les hacía usar mascarillas y se les enviaba a la sala de examen transitorio para ser examinados y aislados antes de trasladarlos en ambulancias especiales a los hospitales designados por el gobierno para su diagnóstico y tratamiento.

2.5.5 Los edificios terminales y las aeronaves fueron desinfectados y ventilados y sometidos a inspección sanitaria. Los residuos de las aeronaves se desinfectaban o quemaban.

## 2.6 **La prevención y el control del SRAS a bordo de las aeronaves en vuelo**

2.6.1 Se requirió a las tripulaciones de cabina que procedieran a una cuidadosa observación de las condiciones sanitarias de los pasajeros. En caso de que se encontrara cualquier paciente con SRAS, un caso sospechoso o un pasajero con temperatura corporal superior a 38°C, las tripulaciones y los departamentos pertinentes debían adoptar las siguientes medidas:

- 1) el piloto al mando debía comunicarse inmediatamente por control de tránsito aéreo para informar a la oficina de comando en el terreno en el aeropuerto pertinente el nombre del explotador de la aeronave, tipo y número de matrícula de la aeronave, número de vuelo, aeropuertos de salida, escala y destino, cantidad de miembros de la

tripulación y pasajeros, cantidad de pasajeros infectados y principales síntomas observados;

- 2) se pidió a los miembros de la tripulación de cabina que, adoptando las medidas necesarias de protección personal, trasladaran a los pasajeros infectados a zonas relativamente aisladas y destinaran un lavabo para su uso exclusivo. También se pidió a los miembros del personal de cabina que hicieran ponerse mascarilla a los pasajeros infectados y a quienes estuvieran directamente expuestos, o que adoptaran otras medidas de protección. Además, se restringió el acceso hacia y desde diferentes compartimientos de la cabina. Se recogieron y sellaron por separado los desechos de las personas infectadas;
- 3) al recibir el informe, se requería que la oficina de comando del aeropuerto enviara un informe oportuno a la agencia sanitaria gubernamental local, a la administración regional de las CAAC y a la oficina de comando en el aeropuerto en el que se desembarcarían los pacientes y manejara el caso de conformidad con todos los otros procedimientos del aeropuerto;
- 4) una vez aterrizado el vuelo, se exigía al aeropuerto que transfiriera a los pasajeros infectados a la agencia sanitaria local para su cuarentena y examen adicional según las disposiciones pertinentes. También se daban instrucciones al aeropuerto de que obtuviera los resultados del examen médico de los pasajeros con fiebre para remitir un informe oportuno a las autoridades competentes. Se evaluaba y trataba de manera apropiada a los miembros de la tripulación y demás pasajeros del mismo vuelo, de conformidad con criterios y principios nacionales que diferenciaban el contacto próximo de la exposición general;
- 5) sólo se permitiría que la aeronave continuara su vuelo después de que trabajadores de la salud profesionales o personal entrenado desinfectaran y ventilaran cuidadosamente los asientos ocupados por los pasajeros infectados y las áreas contiguas, así como los elementos y lavabos que hubiesen utilizado.

### 3. **EXPERIENCIAS ADQUIRIDAS POR LA INDUSTRIA AERONÁUTICA CIVIL DE CHINA EN LA PREVENCIÓN Y EL CONTROL DEL SRAS**

3.1 De nuestra experiencia práctica en la prevención y el control del SRAS, hemos aprendido los siguientes puntos:

- 1) nuevos y mejores reglamentos y procedimientos para hacer frente a cuestiones sanitarias imprevistas en el transporte aéreo, así como una mejor vigilancia, inspección y coordinación por parte de las autoridades de aeronáutica civil, son la garantía de una mejor prevención y control de las cuestiones sanitarias imprevistas en este aspecto;
- 2) una planificación efectiva de emergencia apropiada a las condiciones específicas de la aviación civil para hacer frente a cuestiones imprevistas de salud pública tales como las enfermedades transmisibles, los riesgos biológicos y químicos, nuevos y mejores mecanismos de prevención y control en toda la industria, equiparados con los recursos financieros necesarios, dotación de materiales, capacitación de personal y educación del público, son los principales elementos en todo “enfoque preventivo” exitoso;

- 3) estrecha cooperación e intercambio con organizaciones internacionales como la OMS, la OACI y la IATA para recibir orientación técnica de modo de introducir mejoras oportunas en las medidas de prevención y control sobre cuestiones imprevistas de salud pública en el campo del transporte aéreo constituyen la fórmula para reducir las pérdidas y riesgos para la industria del transporte aéreo.

#### 4. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

##### 4.1 Se invita a la Asamblea a:

- 1) tomar nota de las medidas adoptadas y de las experiencias adquiridas por la industria aeronáutica civil de China en la prevención y control del SRAS;
- 2) fortalecer el estudio por parte de la OACI de la cuestión de la salud y el bienestar de los pasajeros y de las tripulaciones aéreas y de la aplicación práctica de los resultados que se extraigan de dicho estudio;
- 3) examinar o enmendar los correspondientes Anexos al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, para incluir normas y métodos recomendados con el fin de que las líneas aéreas y los aeropuertos hagan frente a las enfermedades transmisibles, los riesgos biológicos o químicos y otras cuestiones imprevistas de salud pública que puedan perjudicar la salud y el bienestar de los pasajeros y de las tripulaciones, para que los apliquen los Estados contratantes en sus respuestas a esas cuestiones que se plantean a la aeronáutica civil.