



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Ref.: EC 2/76-20/67
EC 6/3, AN 13/35

8 de junio de 2020

Asunto: Informe del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI con el documento de orientación titulado *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*

Tramitación: a) Tomar nota del informe del CART y del documento de orientación; b) poner en práctica las recomendaciones del informe en coordinación con las oficinas regionales de la OACI y con arreglo a los respectivos planes nacionales

Señora/Señor:

Tengo el honor de comunicarle que el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), reunido en su 220º período de sesiones, adoptó el informe de su Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) y su documento de orientación adjunto titulado *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*, con los que se busca reactivar el sistema de transporte aéreo internacional y alinear su recuperación mundial. El informe se elaboró a través de amplias consultas con Estados y organizaciones regionales, y con las importantes contribuciones de la Organización Mundial de la Salud, la Organización Mundial del Turismo y grupos clave de la industria de la aviación.

Al definir el enfoque y la aplicación consiguiente de medidas, se alienta enfáticamente a los Estados a seguir los principios clave y las recomendaciones del informe, y a prestar una atención especial al conjunto de medidas de mitigación de riesgos que se recomiendan en el documento de orientación. Si bien las distintas necesidades nacionales y regionales pueden exigir enfoques diferenciados, estas directrices facilitarán el reconocimiento recíproco y la armonización de las medidas de la aviación en respuesta a la COVID-19 en todo el mundo de acuerdo con las normas, planes y políticas de la OACI.

Invito a su Administración a consultar el informe y el documento de orientación en la Plataforma de Respuesta y Recuperación — COVID-19 (<https://www.icao.int/covid/Pages/default.aspx>) y a llevar a la práctica las recomendaciones en coordinación con las oficinas regionales de la OACI y de acuerdo con los respectivos planes regionales.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

Fang Liu
Secretaria General

Adjuntos:

Informe del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la OACI
*El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria
causada por la COVID-19*

S20-1220

ADJUNTO a la comunicación EC 2/76-20/67

Informe del CART / El despegue



Organización de Aviación Civil Internacional

Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART)

Montreal, Canadá, 27 de mayo de 2020

INFORME

RESUMEN

Desde el comienzo de la crisis provocada por la enfermedad del nuevo coronavirus (COVID-19), el sistema de aviación enfrenta dificultades cada vez mayores. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), por medio del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART), ha dispuesto colaborar con sus Estados miembros, organizaciones internacionales y regionales y la industria para hacer frente a estas dificultades y proporcionar orientaciones para la reanudación y recuperación segura, protegida y sostenible del sector de la aviación en todo el mundo.

La mejor manera de contribuir a la reanudación y recuperación del sector es un enfoque internacional basado en 10 principios fundamentales:

- 1) **proteger a las personas: medidas armonizadas pero flexibles;**
- 2) **trabajar como un solo equipo de aviación y mostrar solidaridad;**
- 3) **mantener la conectividad esencial;**
- 4) **gestionar de manera activa los riesgos relacionados con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la salud;**
- 5) **compatibilizar las medidas de salud pública con los sistemas de seguridad operacional y seguridad de la aviación;**
- 6) **fortalecer la confianza del público;**
- 7) **distinguir entre reanudación y recuperación;**
- 8) **apoyar las estrategias de ayuda económica dirigidas a la industria de la aviación;**
- 9) **preservar la sostenibilidad; y**
- 10) **extraer un aprendizaje de la experiencia para mejorar la resiliencia.**

Las medidas aceptadas mutuamente y armonizadas a escala mundial y regional son esenciales. Estas medidas deberían ser compatibles con los requisitos de seguridad operacional y seguridad de la aviación, proporcionadas a la mejora de la salud pública y flexibles en la medida de lo posible para posibilitar una recuperación económica viable, además de disponer de salvaguardias para no distorsionar los mercados. Las medidas que imponen costos o cargas a la industria se deben sopesar cuidadosamente y estar justificadas por consideraciones de seguridad operacional, salud pública y confianza del público usuario y el personal de la aviación.

Las medidas se pueden dividir en cuatro categorías:

- a) **Medidas relacionadas con la seguridad operacional.** Los Estados pueden apartarse temporalmente de las normas de la OACI, pero deben hacerlo de una forma que no comprometa la seguridad operacional ni de la aviación, y dando la debida notificación a la OACI. Los apartamientos de la norma no se deberían mantener después de la crisis.

- b) **Medidas relacionadas con la salud pública en la aviación.** Los Estados deberían establecer procedimientos sanitarios ajustados a las orientaciones que figuran en el documento adjunto, *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*. La necesidad de estas medidas se debería examinar con carácter periódico. Las medidas que ya no sean pertinentes se deberían abandonar cuando su aplicación deje de ser necesaria.
- c) **Medidas relacionadas con la seguridad de la aviación y la facilitación.** Los Estados deberían profundizar la coordinación intersectorial mediante el establecimiento de un comité nacional de Facilitación del Transporte Aéreo o equivalente, y deberían usar de manera sistemática como referencia el Formulario de salud pública para localizar a pasajeras y pasajeros. La responsabilidad de mantener la seguridad de la aviación en todas las operaciones corresponde a los Estados.
- d) **Medidas económicas y financieras.** Las medidas deberían ser incluyentes, puntuales, proporcionadas, transparentes, temporales y compatibles con las políticas de la OACI, logrando un equilibrio adecuado de intereses sin menoscabo de la competencia leal.

Los Estados y la industria de la aviación civil deberán empeñarse en crear un sistema de transporte aéreo más resiliente, respaldado por una comunicación clara y el reconocimiento del papel decisivo de la aviación como facilitador global, en especial en momentos de crisis. Los Estados, en particular, deberían detectar y corregir carencias con la ayuda de la OACI para prestar un apoyo adecuado a segmentos vulnerables de la comunidad internacional y el suministro de servicios esenciales. Un elemento importante para la preparación en el futuro comportará analizar la experiencia y los conocimientos obtenidos de esta crisis a fin de mejorar los procesos y los mecanismos de coordinación.

La mejor manera de lograr el éxito de la recuperación de la aviación hoy y de la resiliencia en el futuro es aunando los esfuerzos de las partes interesadas de todas las regiones y sectores. Se requerirá un seguimiento riguroso de las recomendaciones y medidas que figuran en este informe en todos los ámbitos: local, nacional e internacional. Las medidas también se deberán afinar para responder a la situación cambiante. Para ese fin, la OACI, en colaboración con todas las partes interesadas de la aviación civil, debería seguir vigilando y evaluando la situación y aprovechar la oportunidad para reforzar el ecosistema de la aviación.

RECOMENDACIONES

Se resumen a continuación las recomendaciones que figuran en el informe.

Recomendación 1

Durante el brote mundial de COVID-19, los Estados miembros deberían seguir actualizando el subsistema de diferencias relacionadas con la contingencia por la COVID-19 (CCRD) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD).

Recomendación 2

Los Estados miembros deberían evitar mantener medidas de alivio relacionadas con la COVID-19 una vez se recupere la normalidad de las operaciones. Las diferencias que pudieran mantenerse después de la contingencia se deberían notificar a través del sistema EFOD.

Recomendación 3

Los Estados miembros deberían agilizar la elaboración de orientaciones para la gestión de la seguridad operacional de nuevas operaciones o la modificación de operaciones durante esta crisis.

Recomendación 4

La armonización de los procedimientos a escala mundial y regional es decisiva para fortalecer la confianza del público, incluido el usuario de la aviación, en el transporte aéreo. Con tal fin, los Estados miembros deberían establecer procedimientos sanitarios ajustados a las orientaciones que figuran en el documento titulado *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*.

Recomendación 5

A fin de favorecer el retorno más rápido posible a la normalidad de las operaciones de aviación, los Estados miembros deberían examinar de manera periódica la necesidad de mantener en aplicación las medidas de mitigación a medida que disminuye el riesgo de propagación de la COVID-19. Las medidas que ya no sean necesarias se deberían abandonar.

Recomendación 6

Los Estados miembros que aún no lo hayan hecho deberían establecer de inmediato un comité nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (o equivalente) de conformidad con lo dispuesto en el Anexo 9, con el fin de profundizar la coordinación intersectorial nacional.

Recomendación 7

Los Estados miembros deberían usar de manera sistemática un formulario de salud pública para localizar a pasajeras y pasajeros con el fin de facilitar la identificación y rastreabilidad de las personas que viajan para ayudar a limitar la propagación de la enfermedad y el rebrote de la pandemia.

Recomendación 8

Al adaptar temporalmente sus medidas relacionadas con la seguridad de la aviación utilizando las orientaciones proporcionadas, se pide a los Estados miembros que refuercen su sistema de vigilancia para que estas medidas se apliquen de forma sistemática con el objetivo de proteger a la aviación contra los actos de interferencia ilícita.

Recomendación 9

Los Estados miembros deberían tomar medidas a fin de que el personal pertinente reciba instrucción para detectar y manejar las situaciones de insubordinación de pasajeras y pasajeros vinculadas con el incumplimiento de las medidas esenciales de salud pública y seguridad operacional en la aviación.

Recomendación 10

Los Estados miembros deberían plantearse medidas extraordinarias de emergencia adecuadas en aras de la viabilidad económica y para mantener un nivel correcto de operaciones seguras, protegidas y eficientes. Esas medidas deberían ser incluyentes, puntuales, proporcionadas, transparentes, temporales y compatibles con las políticas de la OACI, logrando un equilibrio adecuado entre los intereses respectivos sin menoscabo de la competencia leal y sin comprometer la seguridad operacional, seguridad de la aviación y la protección del medio ambiente.

Recomendación 11

Los Estados miembros deberían facilitar el intercambio de información sobre sus medidas y mejores prácticas mediante sus aportaciones a una base de datos de medidas de la OACI.

1. SITUACIÓN GENERAL

Función de la aviación civil durante esta crisis sin precedentes

La pandemia de COVID-19 ha tenido un enorme costo humano, social y económico para el mundo y la aviación civil¹. Al mismo tiempo, la aviación civil ha demostrado su en cuanto agente mundial para superar las dificultades con servicios de carga aérea vitales que mantienen en funcionamiento las cadenas de suministro mundiales y permiten dar una respuesta humanitaria y de emergencia oportuna. Los servicios aéreos de pasajeros desempeñaron un papel decisivo en la repatriación de cientos de miles de personas durante las primeras etapas de esta emergencia de salud pública. No obstante, estas importantes contribuciones no pueden ocultar el hecho de que la drástica reducción de los servicios aéreos somete a la economía mundial y a nuestras sociedades a una fuerte presión.

Es importante reconocer la función de la aviación en el crecimiento económico, la creación de empleo, la distribución de bienes y la prestación de servicios, y la conectividad mundial. Se trata de un sector que acorta las distancias entre los países, promueve su riqueza social y cultural, y proporciona un acceso fundamental a regiones remotas, territorios insulares y otros Estados vulnerables. Restaurar la conectividad aérea será una contribución clave para la recuperación rápida y efectiva de la economía tras la COVID-19.

Medidas tempranas de la OACI para proteger el ecosistema de la aviación civil

Desde las primeras etapas del brote de COVID-19, la OACI ha prestado apoyo y orientación a los Estados y a la industria de la aviación civil en relación con la aceleración del levante y despacho de las mercancías transportadas por vía aérea, las licencias y la certificación de las tripulaciones, la gestión de los riesgos de seguridad operacional en la aviación y la facilitación de los vuelos de repatriación. A fin de resolver las disrupciones del comercio y de las cadenas mundiales de suministro, la OACI trabajó para permitir que se aceleraran los movimientos de carga aérea y la entrega coordinada de bienes para fines humanitarios a través del Servicio Aéreo Humanitario de las Naciones Unidas (UNHAS), y más recientemente publicó orientación sobre la creación de corredores sanitarios para proteger a las tripulaciones que realizan operaciones de carga².

Estas medidas prácticas tuvieron su origen en esfuerzos dirigidos por los Estados miembros y organizaciones regionales e internacionales, especialmente la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Mundial del Turismo (OMT), así como por la industria y foros como el Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA).

Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la OACI

Tras la *Declaración sobre el brote de nuevo coronavirus (COVID-19)*, adoptada por el Consejo el 9 de marzo de 2020, se estableció el Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) de la OACI compuesto por representantes de los Estados y por organizaciones internacionales, regionales e industriales, con la asistencia de la Secretaría de la OACI. El equipo especial recibió el encargo de definir prioridades estratégicas y recomendar políticas para ayudar a los Estados y a la industria sobre la base de tres pilares:

¹ <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>

² <https://www.icao.int/Security/COVID-19/Pages/default.aspx>

- a) hacer frente a las dificultades que enfrentan los Estados y la industria de la aviación civil debido a la pandemia de COVID-19 en lo inmediato;
- b) facilitar la reanudación de las operaciones de aviación de manera segura, protegida, sostenible y ordenada tan pronto como sea posible según la evolución de la pandemia y las decisiones de las autoridades nacionales e internacionales de salud pública; y
- c) fomentar la resiliencia del sistema de aviación a más largo plazo.

2. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

Diez (10) principios fundamentales para una recuperación segura, protegida y sostenible

La mejor forma de emprender la reanudación y recuperación del sector de la aviación mundial de forma segura, protegida y sostenible es mediante un enfoque armonizado a nivel internacional basado en los siguientes principios:

1. ***Proteger a las personas: medidas armonizadas pero flexibles.*** Los Estados y la industria tienen que trabajar juntos para establecer medidas en función del riesgo, armonizadas o aceptadas de mutuo acuerdo, para proteger al público viajero, las tripulaciones y demás personal a lo largo de todas las fases del viaje.
2. ***Trabajar como un solo equipo de aviación y mostrar solidaridad.*** Los planes respectivos de la OACI, los Estados, las organizaciones internacionales y regionales y la industria deberían complementarse y respaldarse mutuamente. Si bien las necesidades nacionales y regionales pueden requerir enfoques diferentes, los Estados deberían armonizar sus respuestas en la medida de lo posible, de conformidad con las normas, planes y políticas de la OACI.
3. ***Mantener la conectividad esencial.*** Los Estados y la industria deberían mantener la conectividad esencial y las cadenas de suministro mundiales, especialmente de las regiones remotas, territorios insulares y otros Estados vulnerables.
4. ***Gestionar de manera activa los riesgos relacionados con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la salud.*** Los Estados y la industria deberían utilizar enfoques sistémicos basados en datos para gestionar los riesgos operacionales relacionados con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la salud en las fases de reanudación y recuperación, y adaptar sus medidas en consecuencia.
5. ***Compatibilizar las medidas de salud pública con los sistemas de seguridad operacional y seguridad de la aviación.*** Las medidas sanitarias deben evaluarse minuciosamente para evitar que tengan efectos negativos en la seguridad operacional y/o la seguridad de la aviación.
6. ***Fortalecer la confianza del público.*** Los Estados y la industria tienen que cooperar, armonizando las medidas prácticas y comunicándose claramente, para que el público usuario desee volver a viajar.
7. ***Distinguir entre reanudación y recuperación.*** Reanudar la actividad de la industria y propiciar su recuperación son fases distintas, que pueden requerir diferentes enfoques y medidas de carácter temporal para mitigar riesgos en evolución.

8. ***Favorecer estrategias de auxilio económico para la industria de la aviación.*** Los Estados y las instituciones financieras, de conformidad con sus mandatos respectivos, deberían considerar la necesidad de dar apoyo directo y/o indirecto de diversas formas proporcionadas y transparentes, cuidando al hacerlo de proteger la competencia leal y no distorsionar los mercados ni socavar la diversidad y el acceso.
9. ***Preservar la sostenibilidad.*** La aviación conecta, impulsando la recuperación económica y social. Los Estados y la industria deberían esforzarse por garantizar la sostenibilidad económica y ambiental del sector de la aviación.
10. ***Extraer un aprendizaje de la experiencia para mejorar la resiliencia.*** A medida que el mundo se recupere, habrá que aprovechar la experiencia adquirida para reforzar aún más el sistema de aviación.

Un enfoque gradual en función del riesgo para restablecer la resiliencia de la aviación civil

La pandemia de COVID-19 ha puesto de relieve el complejo ambiente en que se desenvuelve la aviación, tanto dentro de los Estados como entre ellos. Situaciones extraordinarias de tal calibre exigen que las decisiones se tomen en colaboración basándose en la información disponible y en la evaluación y gestión de riesgos correspondientes, aprovechando los métodos y herramientas aplicables, que trascienden las fronteras de la gestión de los riesgos de seguridad operacional y seguridad de la aviación.

Habida cuenta de las repercusiones económicas y sociales de la crisis a escala mundial, es probable que la senda de la recuperación sea difícil e imprevisible. Demandará un proceso gradual y requerirá medidas y soluciones sin precedentes. Es posible que los Estados se encuentren en diferentes fases en diferentes momentos, según la magnitud y la evolución de la crisis sanitaria.

Los Estados deberían considerar detenidamente las posibles consecuencias de sus decisiones en los esfuerzos desplegados por otros Estados para gestionar los riesgos, reconociendo a la vez la soberanía y la responsabilidad de los Estados con respecto a sus planes nacionales de recuperación. Junto con la industria, deberían tratar de aprender de aquellos que estén en una fase diferente de gestión de la crisis. Y deberían empeñarse en mantener un equilibrio apropiado en su planificación para el beneficio de todas las partes interesadas de la aviación civil, así como un enfoque proporcionado con respecto a otros sectores de la economía.

3. UN PLAN DE VUELO PARA LA REANUDACIÓN Y RECUPERACIÓN DE LA AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

El sistema mundial de aviación es una red, por lo que la solidez de las medidas de mitigación se mide por su eslabón más débil. Este principio guarda especial relevancia a la hora de fortalecer la confianza del público en todo el mundo. Si bien las necesidades nacionales y regionales quizás necesiten enfoques diferentes, resulta primordial evitar un mosaico mundial de medidas de seguridad sanitaria incompatibles. Los Estados deberían aplicar medidas aceptadas mutuamente y armonizadas a escala mundial y regional que no creen una carga económica excesiva ni pongan en peligro la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

Más allá de la emergencia de salud pública que supone, la COVID-19 también presenta riesgos sistémicos e institucionales para la seguridad operacional de la aviación debido a la situación financiera en que se encuentran actualmente la mayoría de las líneas aéreas y proveedores de servicios. Reviste una importancia decisiva que la industria de la aviación goce de buena salud para mantener altos niveles de seguridad operacional y de seguridad de la aviación. Sobre la base de los objetivos mundiales y de normas

adaptadas según la capacidad de prestación, las medidas de mitigación de los riesgos de la COVID-19 deberían ser flexibles y estar enfocadas a garantizar un sector de la aviación mundial dinámico y competitivo que impulse la recuperación económica. Las medidas que imponen costos o cargas a la industria deben sopesarse cuidadosamente y estar justificadas por consideraciones de seguridad operacional, salud pública y confianza del público usuario y el personal de la aviación, u otros beneficios.

Medidas relacionadas con la seguridad operacional de la aviación

Cuando se produjo el brote de la COVID-19, los Estados se vieron enfrentados a la necesidad imperiosa de apartarse temporalmente de las normas de la OACI. Así pues, uno de los elementos en los que se ha centrado la OACI ha sido en prestar apoyo a los Estados para gestionar esas medidas de alivio sin descuidar la resolución adecuada de todos los riesgos de seguridad operacional conexos, facilitando su reconocimiento y aceptación por parte de otros Estados, y velando por que todas las partes interesadas obtuviesen rápidamente la información disponible.

Las prácticas de distanciamiento físico, el cierre de los lugares de trabajo de las Administraciones de Aviación Civil (CAA) en algunos Estados, así como otras medidas adoptadas a consecuencia del brote de la COVID-19 plantearon dificultades a algunos Estados para cumplir plenamente algunas normas de la OACI. El Convenio de Chicago requiere que los Estados apliquen las normas de la OACI o notifiquen las diferencias si sus reglamentos las soslayan. La OACI ha creado una herramienta para determinar todas las diferencias temporales con respecto a las normas de la OACI sobre certificación y otorgamiento de licencias que sean necesarias para mantener las operaciones durante la pandemia de COVID-19 por medio de una interfaz fácil de usar que facilita el acceso a la información³. Las oficinas regionales de la OACI y las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional están prestando apoyo a los Estados para cargar información armonizada y para aplicar medidas de mitigación a nivel regional. La respuesta inicial ha sido sumamente positiva.

La OACI ha acelerado la elaboración y publicación de nueva orientación, el *Manual de la OACI para las Administraciones de Aviación Civil sobre la gestión de riesgos de seguridad operacional de la aviación relacionados con la COVID-19* (Doc 10144)⁴ con el fin de contribuir a la continuación de las operaciones en condiciones de seguridad. La OACI también ha elaborado otros textos, en particular guías de referencia rápida, sobre el establecimiento y la aplicación de medidas de alivio respecto de las disposiciones incluidas en la herramienta y otras dificultades operacionales a las que se enfrenten los Estados durante esta situación de crisis. Esta orientación y otras mejores prácticas se publican en una página web⁵ para ponerlas a disposición en beneficio de la comunidad de la aviación mundial.

Los Estados y la industria ya están usando estas herramientas de la OACI de manera sumamente eficaz. Se alienta a los Estados a que mantengan la información al día durante la crisis mundial, y a los pocos que aún no participan se les invita a hacerlo. La puesta a disposición de esta información brinda certidumbre reglamentaria a los explotadores de los Estados que todavía están en situación de emergencia y continúan con las medidas de alivio al volar a otro Estado. Los Estados deberían ser conscientes del riesgo que la aplicación prolongada de esas medidas de alivio supone para la seguridad operacional y establecer las medidas de mitigación necesarias para compensar esos riesgos.

³ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/ccrd.aspx>

⁴ <https://www.icao.int/safety/SafetyManagement/Pages/COVID-19-Safety-Risk-Management.aspx>

⁵ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/default.aspx>

Como los explotadores estaban teniendo dificultades con el traslado de las tripulaciones para tomar servicio debido a una interpretación incorrecta de las definiciones de aeronave de pasajeros y aeronave de carga del Anexo 18 –*Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea*⁶, la OACI publicó orientación para garantizar una interpretación exacta y evitar restricciones operacionales innecesarias⁷.

Recomendación 1

Durante el brote mundial de COVID-19, los Estados miembros deberían seguir actualizando el subsistema de diferencias relacionadas con la contingencia por la COVID-19 (CCRD) del sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD).

Recomendación 2

Los Estados miembros deberían evitar mantener medidas de alivio relacionadas con la COVID-19 una vez se recupere la normalidad de las operaciones. Las diferencias que pudieran mantenerse después de la contingencia se deberían notificar a través del sistema EFOD.

Recomendación 3

Los Estados miembros deberían agilizar la elaboración de orientaciones para la gestión de la seguridad operacional de nuevas operaciones o la modificación de operaciones durante esta crisis.

Medidas relacionadas con la salud pública en la aviación

La OACI estableció el *Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos de Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA)* en 2006 tras la crisis provocada por el SRAS⁸. Como plataforma multisectorial voluntaria, el CAPSCA combina recursos, experiencia y conocimientos de los sectores de la aviación y la salud pública para facilitar la preparación en previsión de sucesos de salud pública que afecten a la aviación civil y su gestión. La red del CAPSCA abarca a la OACI (el 70% de los integrantes son Estados miembros), la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otras entidades de las Naciones Unidas (ONU), organizaciones internacionales de la aviación, administraciones de aviación civil y organizaciones de salud pública mundiales, regionales y nacionales.

El CAPSCA recomendó establecer el concepto de corredor sanitario para generar confianza en la reanudación. El concepto de corredor sanitario se desarrolló con un enfoque centrado en el riesgo, tomando en cuenta los principios pertinentes de gestión de la seguridad operacional, las recomendaciones de la OMS y las orientaciones sobre pandemias del sector de la aviación. La primera orientación surgida de este concepto, *Creación de corredor sanitario para proteger a las tripulaciones de vuelo durante la pandemia de COVID-19 (Operaciones de carga)*⁹, apunta a facilitar los vuelos de carga esenciales para las operaciones de la cadena de suministro de insumos sanitarios esenciales como parte de la respuesta mundial ante la pandemia.

⁶ <https://www.icao.int/safety/DangerousGoods/Pages/annex-18.aspx>

⁷ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/DangerousGoods.aspx>

⁸ <https://www.capsca.org/CoronaVirusRefs.html>

⁹ <http://www.capsca.org/Documentation/CoronaVirus/eb030e.pdf>

Conjunto básico de medidas de mitigación de riesgos sanitarios como elemento habilitante central para la recuperación

El CART tomó en cuenta todas las iniciativas mencionadas al evaluar las prioridades de orden crítico que debían considerarse para garantizar la reanudación y recuperación de la aviación. Las operaciones relacionadas con el público viajero se señalaron como un aspecto clave para el que se requiere más orientación.

El documento titulado *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19* en el **Adjunto** de este informe es el elemento central de una estrategia para la recuperación de la aviación civil internacional. El documento de orientación presenta un marco integral de medidas recomendadas para abordar y mitigar el riesgo para el público viajero y el personal de la aviación durante todas las fases del viaje. Fue elaborado por el CART con la colaboración de expertas y expertos de Estados Unidos, Singapur y Zambia y las siguientes organizaciones: OMS, Unión Europea (UE)/Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA), Organización Árabe de Aviación Civil (OAAC), Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), Organización de Servicios de Navegación Aérea Civil (CANSO), Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA) y Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA).

El ritmo y las etapas del brote de COVID-19 han variado en todo el mundo y por lo tanto han requerido de medidas de mitigación apropiadas y adaptadas. En el segundo trimestre de 2020, buena parte del sector mundial de aviación se encontraba en un estado de mínimo movimiento o justo a punto de salir de ese estado. Por consiguiente, estas medidas recomendadas se han elaborado para que se apliquen según vaya evolucionando la situación a fin de facilitar la reanudación del tránsito de pasajeros y pasajeras teniendo en cuenta los riesgos y de manera segura y protegida hasta que la pandemia esté bajo control.

La elaboración de *El despegue* se basó en las consideraciones siguientes:

- ***Concentrar la atención en los aspectos fundamentales: seguridad operacional, seguridad de la aviación y eficiencia;***
- ***Promover la salud pública y la confianza del público viajero, el personal de la aviación y el público en general; y***
- ***Reconocer a la aviación como motor de la recuperación económica.***

Las medidas recomendadas deberían reforzar la salud pública en la aviación y la confianza del público consumidor, minimizando a la vez las repercusiones negativas en las operaciones y en la eficiencia. Las medidas deberían aprovechar la experiencia del sector en la gestión de riesgos y ser tan uniformes como sea posible, pero a la vez suficientemente flexibles como para responder a las exigencias de cada región o situación. La incorporación de nuevas medidas sanitarias en el sistema de aviación de manera práctica debería potenciar la contribución del sector a la recuperación y el crecimiento de la economía.

En *El despegue* se recomiendan medidas de mitigación de riesgos que son en general aplicables a todas las fases del transporte aéreo de personas y carga y se dividen en cuatro módulos separados: aeropuertos, aeronaves, tripulación y servicios de carga. Las medidas se aplican a todas las etapas del viaje de las personas usuarias, desde la llegada a la terminal hasta su salida del área de entrega de equipaje, y también abarcan a quienes cumplen funciones en la cabina, en el puesto de pilotaje y en tierra. El documento proporciona información clara y uniforme para pasajeros y pasajeras e integrantes de la tripulación, recomienda el uso de mascarillas y otros elementos para cubrirse la cara, el distanciamiento físico y procedimientos de higiene, entre otras medidas. Todas las medidas descritas en el documento

constituyen la base sobre la cual planear la reanudación y la recuperación. *El despegue* facilitará la armonización mundial y regional con respecto a la seguridad sanitaria en la aviación, ofreciendo a la vez la flexibilidad necesaria para que los Estados apliquen medidas con base en sus evaluaciones del riesgo y estadio del brote.

El despegue es un documento dinámico que se irá actualizando a medida que se cuente con más evidencias científicas y se adquiera experiencia práctica tras la aplicación de las medidas recomendadas. La estructura del documento podría adaptarse a otros tipos de operaciones y actividades, como la aviación general, control de tránsito aéreo, y organizaciones de mantenimiento. Se debería monitorizar y evaluar la aplicación de dichas medidas sanitarias de forma dinámica a medida que vaya evolucionando la situación, para evitar que se mantengan por defecto y que se generen cargas reglamentarias innecesarias e ineficiencias.

Recomendación 4

La armonización de los procedimientos a escala mundial y regional es decisiva para fortalecer la confianza del público, incluido el usuario de la aviación, en el transporte aéreo. Con tal fin, los Estados miembros deberían establecer procedimientos sanitarios ajustados a las orientaciones que figuran en *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*.

Recomendación 5

A fin de favorecer el retorno más rápido posible a la normalidad de las operaciones de aviación, los Estados miembros deberían examinar de manera periódica la necesidad de mantener en aplicación las medidas de mitigación a medida que disminuye el riesgo de propagación de la COVID-19. Las medidas que ya no sean necesarias se deberían abandonar.

Medidas relacionadas con la seguridad de la aviación y la facilitación

Obligaciones de los Estados en virtud de las disposiciones del Anexo 9 — Facilitación

En vista de los cierres de fronteras y las restricciones de viaje a raíz de la pandemia de COVID-19, las medidas para facilitar el movimiento de personas y mercancías (conocidas como “facilitación” en el Anexo 9 del Convenio de Chicago) son más necesarias que nunca para la recuperación de la aviación tras la COVID-19.

El nivel de incumplimiento de los Estados respecto de las normas y métodos recomendados (SARPS) del Anexo 9 representa un riesgo para la coordinación eficaz de la respuesta a la pandemia por parte de la aviación civil. El uso insuficiente del formulario de salud pública para localizar a pasajeras y pasajeros que recomienda la OACI socava la capacidad de los Estados de rastrear los contactos de las personas que ya están contagiadas al llegar. Establecer un comité nacional de Facilitación del Transporte Aéreo conforme a lo dispuesto en el Anexo 9 o equivalente y garantizar su correcto funcionamiento puede procurar la coordinación entre los gobiernos y la industria que se requiere para aplicar acciones rápidas y eficaces.

Se alienta a redoblar el uso de tecnologías avanzadas para facilitar el despacho del público viajero sin contacto físico en las distintas etapas del viaje.

En junio de 2020 se contará con instrucción y herramientas normalizadas para guiar a las autoridades estatales, entidades proveedoras de servicios de aviación y cadena de suministro en la implementación de las correspondientes disposiciones sobre facilitación.

Orientación sobre seguridad de la aviación

Asimismo, será necesario adaptar las medidas de seguridad de la aviación. En junio de 2020 se publicará un documento de orientación, *Aviation Security Contingency Plan during COVID-19 Pandemic* (Plan de contingencia de seguridad de la aviación durante la pandemia de COVID-19), a modo de referencia para mantener el nivel adecuado de seguridad de la aviación en las circunstancias actuales. Esta orientación contendrá recomendaciones sobre métodos aplicables a los puestos de inspección de los aeropuertos y a otros aspectos de seguridad de la aviación, como control de acceso, vigilancia, seguridad de carga y correo, seguridad de la aeronave e instrucción del personal.

Tratamiento de pasajeras y pasajeros insubordinados/os y perturbadoras/es

Los nuevos procesos y la experiencia general durante el viaje pueden generar frustración en las personas que viajan, lo que a su vez podría provocar roces entre el público viajero y con la tripulación. Para obtener orientación sobre cómo actuar ante esos sucesos, los Estados deberían remitirse al Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados y perturbadores (Doc 10117).

Es esencial que el público usuario comprenda y respete las medidas de salud pública y de seguridad operacional de la aviación para que sean eficaces y para que las demás personas tengan confianza en la seguridad de sus viajes. Es responsabilidad de los Estados crear conciencia en el público sobre las consecuencias de desobedecer las instrucciones de la tripulación o sobre el mantenimiento de un buen orden y disciplina a bordo de las aeronaves. Las autoridades deberían publicar la información pertinente e identificar los mejores canales para llevar la información al público usuario. Se espera que los Estados reexaminen su legislación nacional y se cercioren de que prevea las situaciones de comportamiento insubordinado y perturbador por medidas aplicadas a raíz de la COVID-19.

Los Estados también deberían cerciorarse de que el personal de las líneas aéreas haya recibido la instrucción necesaria para atender al público usuario, reconocer indicios de posible insubordinación y contener situaciones de crisis en estas circunstancias excepcionales.

Recomendación 6

Los Estados miembros que aún no lo hayan hecho deberían establecer de inmediato un comité nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (o equivalente) de conformidad con lo dispuesto en el Anexo 9, con el fin de profundizar la coordinación intersectorial nacional.

Recomendación 7

Los Estados miembros deberían usar de manera sistemática un formulario de salud pública para localizar a pasajeras y pasajeros con el fin de facilitar la identificación y rastreabilidad de las personas que viajan para ayudar a limitar la propagación de la enfermedad y el rebrote de la pandemia.

Recomendación 8

Al adaptar temporalmente sus medidas relacionadas con la seguridad de la aviación utilizando las orientaciones proporcionadas, se pide a los Estados miembros que refuercen su sistema de vigilancia para que estas medidas se apliquen de forma sistemática con el objetivo de proteger a la aviación contra los actos de interferencia ilícita.

Recomendación 9

Los Estados miembros deberían tomar medidas a fin de que el personal pertinente reciba instrucción para detectar y manejar las situaciones de insubordinación de pasajeras y pasajeros vinculadas con el incumplimiento de las medidas esenciales de salud pública y seguridad operacional en la aviación.

Medidas económicas y financieras

En sus esfuerzos por contener la propagación de la COVID-19, los gobiernos han impuesto restricciones de viaje rigurosas, han cerrado fronteras, y han limitado severamente el desplazamiento de las personas. Estas decisiones, sumadas a la situación económica mundial, han tenido repercusiones importantes en la viabilidad de la industria de la aviación civil en todo el mundo.

Teniendo en cuenta los beneficios económicos directos e indirectos del transporte aéreo en sus economías nacionales, los Estados deberían proporcionar los medios más apropiados para asistir a quienes participan en el sector de la aviación civil, de ser necesario y en el momento adecuado, posiblemente mediante la cooperación económica regional o internacional, así como a través del sector privado y las instituciones financieras. Tales medidas extraordinarias de emergencia pueden ir de las medidas de alivio reglamentario o flexibilización operacional, derechos de servicios aéreos o de tráfico extrabilaterales, hasta medidas de estímulo económico o asistencia financiera directa.

Las medidas deben ser incluyentes, puntuales, proporcionadas, transparentes, temporales y limitadas a lo necesario para mitigar las repercusiones de la COVID-19 y compatibles con las políticas de la OACI, logrando un equilibrio adecuado de los intereses respectivos sin menoscabo de la competencia leal y sin comprometer la seguridad operacional, seguridad de la aviación y los compromisos ambientales.

La capacidad de brindar apoyo a la industria varía mucho de un Estado al otro. Frente a reclamos divergentes y quizás contrapuestos de los distintos actores de la industria, los Estados deberán adherirse a los principios de buena gobernanza, a través de los marcos institucionales y reglamentarios correspondientes, a fin de conciliar los objetivos y las necesidades con las responsabilidades y los recursos, a menudo entre prioridades que compiten entre sí o en conflicto unas con otras.

Recomendación 10

Los Estados miembros deberían plantearse medidas extraordinarias de emergencia adecuadas en aras de la viabilidad económica y para mantener un nivel correcto de operaciones seguras, protegidas y eficientes. Esas medidas deberían ser incluyentes, puntuales, proporcionadas, transparentes, temporales y compatibles con las políticas de la OACI, logrando un equilibrio adecuado entre los intereses respectivos sin menoscabo de la competencia leal y sin comprometer la seguridad operacional, seguridad de la aviación y la protección del medio ambiente.

Supervisión periódica e intercambio de experiencias a través de la OACI

El grado de aplicación de las medidas que figuran en las subsecciones anteriores del presente informe se deberá supervisar de manera periódica. La OACI, en calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas para el sistema de aviación civil internacional, debería ser el medio principal para esta labor, en particular la documentación de todas las acciones emprendidas por los Estados con respecto a estas medidas.

En el desempeño de esta función, la OACI debería facilitar el intercambio de experiencias y mejores prácticas entre los Estados y actuar como medio para detectar carencias y necesidades de apoyo. Con esta información, la OACI podrá proporcionar orientación, instrucción y asistencia adecuadas, puntuales y oportunas a los Estados miembros para la aplicación eficaz de las medidas que se exponen en este informe.

Recomendación 11

Los Estados miembros deberían facilitar el intercambio de información y mejores prácticas y medidas mediante sus aportaciones a una base de datos de medidas de la OACI.

4. CREAR RESILIENCIA

Los Estados desempeñan la función primordial en el fomento de su propio sistema de transporte aéreo, que debería ser resiliente a las crisis futuras y sostenerse en competencias y capacidades eficaces de supervisión regulatoria. La OACI alienta a los Estados a adoptar un enfoque flexible para facilitar la recuperación y el crecimiento sostenibles del transporte aéreo a escala nacional, regional y mundial. Con tal fin, las medidas deberían estar armonizadas en la medida de lo posible, ajustarse a las normas, planes y políticas de la OACI, proporcionarse a la evolución de la situación sanitaria, y coordinarse entre la aviación civil, las autoridades sanitarias y otros ministerios, así como con los organismos internacionales y regionales pertinentes y la industria.

Compromisos de alto nivel

Crear la resiliencia necesaria dependerá de un grado elevado de empeño e implicación en todos los ámbitos: los gobiernos (incluidas las administraciones de aviación civil y las autoridades sanitarias nacionales), las organizaciones internacionales y regionales (incluida la OACI), y el conjunto de la industria de aviación civil, así como el público usuario de la aviación. Recordando el aporte de la aviación al logro de las prioridades nacionales, regionales y mundiales, se insta a los Estados a demostrar voluntad política y empeñarse para encabezar una recuperación completa después de la COVID-19, y prepararse para crisis futuras como parte de sus estrategias nacionales de aviación. A fin de reforzar este compromiso, la OACI debería examinar la posibilidad de convocar una reunión de alto nivel.

Obligaciones internacionales

En la respuesta a la crisis de COVID-19 y crisis futuras, es importante que se respeten las obligaciones y compromisos en virtud de acuerdos y prácticas internacionales, en particular la necesidad de prestar atención especial a las normas, planes y políticas mundiales relacionadas con todos los objetivos estratégicos de la OACI.

Esta pandemia ha reafirmado a la aviación civil como facilitador mundial de asistencia y recuperación en momentos de crisis. En el proceso de crear resiliencia, los Estados deberían reconocer las aportaciones vitales de la aviación y esforzarse por lograr una recuperación ordenada y una sostenibilidad a largo plazo, de conformidad con los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas para 2030.

Comunicación clara

La vía para alcanzar un sistema de aviación más resiliente se sustenta en una promoción y divulgación amplias, en especial una comunicación clara, precisa, transparente y permanente entre todas las partes interesadas y con el público en general. La información armonizada y comprensible, con el acento puesto en la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la integridad operacional de los sistemas de aviación, reforzará el cumplimiento de las medidas de mitigación de riesgos tomadas y ayudará a mejorar la resiliencia a la vez que se hace frente a la recuperación y el crecimiento de la demanda.

La OACI, la aviación civil y las autoridades sanitarias, en cooperación con la industria, deberían transmitir una comunicación clara y eficaz para fortalecer la confianza del público usuario de la aviación y ayudar a las personas a entender cómo pueden contribuir a un viaje seguro. Las plataformas digitales se deberían utilizar siempre que sea posible, y la OACI debería contribuir difundiendo este informe.

Apoyo a los Estados y las comunidades regionales

La aviación desempeña un papel de especial importancia para satisfacer las necesidades de los segmentos vulnerables de la comunidad internacional, en especial los pequeños Estados insulares en desarrollo, los países en desarrollo sin litoral y los países menos adelantados, además de mantener la conectividad esencial con zonas remotas y territorios insulares.

La OACI debería determinar cuáles son los recursos necesarios para la coordinación y prestación de asistencia, orientación, instrucción y otros servicios destinados a los Estados que lo necesiten en el marco de la iniciativa “Ningún país se queda atrás” (NCLB). Se llama a las instituciones financieras internacionales a prestar asistencia financiera/en especie a los Estados que carecen de los medios y capacidad para satisfacer sus necesidades y mitigar los riesgos presentes y futuros.

Aprendizaje extraído de la experiencia

Si bien la prioridad inmediata es gestionar la crisis actual, resulta vital individualizar el aprendizaje extraído y la experiencia obtenida de esta situación de dificultad mientras el mundo se recupera y la industria de aviación civil se estabiliza. Los Estados y la industria deberán aprovechar el impulso para analizar en visión “panorámica” las medidas y pasos tomados durante la crisis como fundamento para definir un sector de la aviación más resiliente y sostenible en el futuro.

Basándose en las observaciones y prácticas, se debería poner un acento especial en mejorar la gestión de riesgos y preparación para responder ante situaciones de crisis imprevistas. Para tal fin, se podría ampliar el alcance de los programas estatales de seguridad operacional (SSP) en el Anexo 19 — *Gestión de la seguridad operacional* del Convenio de Chicago y permitir que los Estados y proveedores de servicios gestionen los riesgos de manera más integrada. Esta preparación dependerá de la capacidad de los Estados para fortalecer su planificación nacional de emergencia, y del establecimiento de mecanismos y procesos claros de coordinación y comunicación en todos los ámbitos que se activen en caso de una crisis futura.

La OACI debería encabezar y facilitar el examen de normas, planes y políticas mundiales, en especial disposiciones sanitarias en coordinación con la OMS, para ayudar a los Estados a crear un sistema de aviación resiliente. En el marco de esta labor, la OACI debería examinar las recomendaciones de su Equipo de Especialistas en Brotes de Enfermedades en la Aviación, creado recientemente, que examinará todas las disposiciones y textos de orientación relacionados con la salud que figuran en el Anexo 9 del Convenio de Chicago. Se anima a los Estados a contribuir al trabajo de este equipo de especialistas.

En vista de lo anterior, es importante que los Estados se adapten a la velocidad de los cambios en el mundo y adopten soluciones innovadoras para racionalizar los procesos regulatorios y la gobernanza de la aviación, incluidos los propios sistemas y procesos de la OACI, a fin de que tengan mayor capacidad de respuesta ante futuros acontecimientos de este tipo. El aprendizaje que se ha extraído de los arreglos flexibles con respecto al trabajo y las reuniones, la digitalización acelerada y la tramitación rápida con carácter especial de propuestas se debería integrar en los procesos regulatorios de la aviación.

5. VÍAS PARA AVANZAR

Reconociendo la incertidumbre en torno a la evolución de la pandemia de COVID-19, la OACI y todas las partes interesadas que han participado en la elaboración de este informe subrayan la importancia de adoptar un enfoque flexible y gradual a fin de posibilitar un restablecimiento rápido del transporte aéreo y la conectividad, que debería ser proporcionado a la mejora de la situación sanitaria, teniendo en cuenta asesoramiento médico especializado y normas vigentes de seguridad operacional y seguridad de la aviación. Además, debemos permanecer alertas ante el riesgo de más brotes y planificar en consecuencia, y estar en condiciones de volver a introducir medidas de ser necesario.

Al definir su enfoque y la aplicación consiguiente de medidas, se alienta encarecidamente a los Estados a seguir los diez principios fundamentales que se enumeran en la sección 2 de este informe y las once recomendaciones de la sección 3, así como a prestar una atención especial al conjunto de medidas recomendadas de mitigación de riesgos que se presentan en el documento adjunto *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*. La resolución de esta crisis dependerá de un seguimiento diligente y sistemático de estas recomendaciones y de las medidas en todos los ámbitos, incluido el de OACI.

Conforme evoluciona la situación sanitaria, las medidas de mitigación y contención de los Estados se están aliviando gradualmente, lo cual se debería acompañar de una apertura proporcionada de los cielos en todo el mundo. Las medidas que se exponen en este informe quizá se deban ajustar en función de la situación epidemiológica para lograr resultados tangibles y una reanudación y recuperación satisfactorias. La OACI, en colaboración con todas las partes interesadas de la aviación civil, debería seguir vigilando y evaluando la situación, e impulsar este enfoque mundial armonizado para brindar una respuesta oportuna a la evolución de la crisis y aprovechar la oportunidad para reforzar el ecosistema de la aviación.

El éxito de la recuperación de la aviación hoy y de la preparación en el futuro solo se alcanzará aunando esfuerzos. Una colaboración más estrecha y permanente entre la OACI y la industria de la aviación civil, así como las organizaciones internacionales y regionales, contribuirá al intercambio de información y una respuesta mundial armonizada que sea adecuada para todos los Estados, regiones y partes interesadas.



Organización de Aviación Civil Internacional

Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART)

El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19

Montreal, Canadá, 27 de mayo de 2020

ADJUNTO

ÍNDICE

1. Antecedentes	3
2. Presentación	3
3. Objetivos	3
4. Consideraciones rectoras	4
5. Fases del riesgo para definir las medidas de mitigación	5

APÉNDICE

1. Medidas de mitigación del riesgo sanitario	A-1
1.1 Medidas de mitigación del riesgo de aplicación general.....	A-1
1.2 Medidas de mitigación del riesgo específicas a cada módulo	A-1
1.3 Medidas de mitigación del riesgo específicas a cada módulo	A-2
2. Módulos	A-4
Aeropuerto.....	A-5
Aeronave	A-20
Tripulación	A-29
Carga	A-37
3. Formularios y carteles	A-39
Ficha de declaración de COVID-19 para tripulación (Formulario 1).....	A-40
Ficha de control de desinfección de la aeronave por COVID-19 (Formulario 2)	A-41
Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto XYZ por COVID-19 (Formulario 3)	A-42
Carteles en zonas de descanso del personal.....	A-43

1. Antecedentes

1.1 El impacto en el transporte aéreo mundial de la pandemia de COVID-19, la enfermedad causada por el nuevo coronavirus, no tiene precedentes. En los aeropuertos, el tráfico de pasajeras y pasajeros en el primer trimestre de 2020 se redujo un 28,4%, el equivalente de 612 millones de personas en términos absolutos. Las previsiones apuntan a que los volúmenes de tráfico (interior e internacional) cierren el año 2020 con un retroceso de 50,4% respecto de las cifras de 2019.¹ La OACI estima que, por efecto de la COVID-19, para el final de 2020 se contabilizarán reducciones que podrían llegar al 71% en capacidad (asientos) y 1 500 millones de pasajeros en todo el mundo.² Líneas aéreas y aeropuertos prevén que las pérdidas de ingresos en 2020 alcancen los 314 000 millones³ USD y 100 000 millones USD, respectivamente.

2. Presentación

2.1 Este documento proporciona un marco de acción para hacer frente al impacto de la pandemia de COVID-19 actualmente en curso en el sistema mundial de transporte aéreo. El apéndice contiene las medidas de mitigación necesarias para reducir el riesgo sanitario para el público usuario de la aviación y su personal, para de esa manera fortalecer la confianza del público viajero, la cadena mundial de suministro y los gobiernos. Las medidas contribuirán a acelerar la demanda de transporte aéreo esencial y no esencial que se ha visto afectada por la COVID-19.

2.2 Con la ayuda y orientación de la comunidad de aviación civil, la OACI recomienda avanzar gradualmente para permitir que la industria recupere sus altos volúmenes de público usuario y carga en los servicios interiores e internacionales en condiciones seguras. Este enfoque propone una serie de medidas centrales para conformar un protocolo básico de seguridad sanitaria en la aviación dirigido a proteger al público usuario y al personal de la aviación frente a la COVID-19. Estas medidas posibilitarán que la aviación civil crezca al recuperarse de la pandemia actual. Es importante reconocer, sin embargo, que en cada etapa de la recuperación será preciso recalibrar estas medidas en aras del objetivo común de posibilitar el transporte aéreo en condiciones seguras, incorporar nuevas medidas sanitarias en el sistema de aviación, y contribuir a la recuperación y crecimiento de la economía. En esta labor, debemos reconocer la necesidad de reducir el riesgo sanitario sin perder de vista los límites que impone la capacidad operacional de las líneas aéreas, aeropuertos y demás participantes de la aviación. Se trata de un factor esencial para facilitar la recuperación durante cada una de las próximas etapas.

3. Objetivos

3.1 Tras el estallido de la COVID-19, los Estados con sus órganos reglamentarios, aeropuertos, líneas aéreas y fabricantes de aeronaves, entre otras partes interesadas del ecosistema de aviación, elaboraron en coordinación con las autoridades de salud pública una serie de medidas con el objetivo de reducir el riesgo sanitario para el público usuario y el personal de la aviación y para el público general. Las medidas se aplican a los Estados, a los explotadores de aeropuertos, las líneas aéreas y demás participantes de la industria del transporte aéreo y lo que persiguen es que la experiencia de viaje sea homogénea y previsible. Al mismo tiempo, buscan contribuir a mantener la seguridad, eficiencia y sostenibilidad del transporte aéreo para un número creciente de pasajeras y pasajeros y de carga, minimizando el riesgo de transmisión de la COVID-19 dentro del sistema y su propagación a la comunidad. La aplicación de estas medidas facilitará y reforzará la recuperación mundial tras la pandemia.

¹ [ACI: Proyección del impacto económico de la COVID-19 en la industria aeroportuaria](#) (Mayo)

² [OACI: Análisis de las repercusiones económicas](#)

³ [IATA: Cuarta evaluación de repercusiones económicas](#) (Abril)

4. Consideraciones rectoras

4.1 Las siguientes consideraciones rectoras guiaron la elaboración de las medidas que se presentan en el apéndice:

- a) **Centrar la atención en lo fundamental: Seguridad operacional, seguridad de la aviación y eficiencia**
- b) **Promover la salud pública y la confianza del público viajero, el personal de la aviación y el público en general**
- c) **Reconocer a la aviación como motor de la recuperación económica**

4.2 A partir de estas consideraciones rectoras, se acordó que las medidas deberían:

- ser acordes al nivel de riesgo y no comprometer la seguridad operacional e integridad de la aviación;
- ser capaces de capitalizar la vasta experiencia del sector, y de aplicar los mismos principios que rigen la gestión de los riesgos de seguridad operacional y seguridad de la aviación: vigilancia del cumplimiento, examen periódico de la efectividad de las medidas, y su adaptación de acuerdo con la evolución de las necesidades y el surgimiento de mejores métodos y tecnologías;
- capaces de minimizar el impacto operacional y en la eficiencia, y a la vez fortalecer y fomentar la confianza del público y la seguridad sanitaria en la aviación;
- ser tan uniformes y armonizadas como sea factible, pero a la vez suficientemente flexibles como para responder a las condiciones del riesgo y la tolerancia al riesgo de cada región o situación. La aceptación de medidas equivalentes sobre la base de principios compartidos y criterios internacionalmente reconocidos será un posibilitador fundamental del restablecimiento de los servicios aéreos mundiales;
- respaldarse en la evidencia sanitaria y ajustarse a las mejores prácticas de salud pública;
- evitar toda forma de discriminación, basarse en la evidencia y ser transparentes;
- ser económicas, proporcionales y no violatorias de la igualdad de oportunidades de competencia;
- tener un alto grado de visibilidad y comunicarse de forma efectiva y clara a la comunidad de la aviación y al público en general; y
- ajustarse a los requisitos, normas y métodos recomendados internacionales aplicables a la aviación y la salud pública.

5. Fases del riesgo para definir las medidas de mitigación

5.1 La capacidad de volver a los altos volúmenes anteriores de transporte de personas dependerá de diversos factores, en particular las directrices de los organismos de salud pública (en función de los niveles de riesgo que entrañe el transporte), las restricciones y requisitos de transporte que impongan los gobiernos, la confianza del público usuario y la capacidad operacional de los transportistas y los aeropuertos.

5.2 Un enfoque centrado en el riesgo posibilitará la transición entre las distintas fases de reanudación de las operaciones y el ajuste de las medidas de mitigación en función del riesgo, reconociendo a la vez la posibilidad de que sea necesario volver atrás a una fase anterior. La meta es alcanzar la máxima homogeneidad y formular criterios para la notificación de datos y los procesos de monitorización necesarios para la evaluación y el avance a la siguiente fase. No es posible actualmente definir con precisión los tiempos de progresión entre fases. A la hora de publicar este documento, la mayor parte de la aviación comercial de pasajeros se encuentra en la Fase 0 o la Fase 1.

- **Fase 0:** Situación con restricciones de viaje y un movimiento mínimo de pasajeras y pasajeros entre grandes aeropuertos interiores e internacionales.
- **Fase 1:** Aumento inicial del transporte de personas. Esta fase inicial coincide con un volumen relativamente bajo de pasajeras y pasajeros, que permite a las líneas aéreas y los aeropuertos introducir prácticas sanitarias adecuadas según el volumen. Se presentarán dificultades apreciables a medida que los distintos intervinientes se vayan adaptando a la mayor demanda y los problemas operacionales que surjan a causa de las medidas de mitigación del riesgo. Las medidas sanitarias en los aeropuertos tendrán que corresponder como mínimo con las que se apliquen en los demás medios locales de transporte e infraestructura.
- **Fase 2:** Los volúmenes de afluencia seguirán en aumento, y las autoridades sanitarias deberán evaluar qué medidas conviene aplicar basándose en criterios sanitarios reconocidos. Podrán levantarse varias medidas introducidas en las Fases 0 y 1. Las medidas sanitarias en los aeropuertos tendrán que corresponder con las que se apliquen en los demás medios locales de transporte e infraestructura.
- **Fase 3:** Esta fase puede darse cuando se ha logrado contener el brote lo suficiente en una masa crítica de destinos importantes alrededor del mundo, según determinen las autoridades sanitarias. Los disparadores clave serán la reducción de los niveles nacionales de alerta sanitaria y la consecuente flexibilización de las restricciones de viaje. Las medidas de mitigación del riesgo seguirán reduciéndose o modificándose en esta fase, o bien se eliminarán directamente. Es posible que en esta Fase 3 no existan soluciones farmacéuticas (medicamentos terapéuticos, vacunas, etc.) de amplia disponibilidad, pero se deberían mantener los procedimientos de rastreo y localización de contactos y las pruebas de diagnóstico deberían ser de fácil acceso. Hasta tanto se cuente con soluciones farmacéuticas específicas y eficaces, es posible que los Estados deban alternar entre flexibilizar y reinstaurar medidas sanitarias y sociales mientras dure la pandemia.
- **Fase 4:** Esta fase se inicia cuando ya existen soluciones farmacéuticas específicas y eficaces de fácil acceso en la mayoría de los países. Es posible que deban mantenerse una serie de medidas/mitigaciones residuales, pero incluso estas medidas deberían reexaminarse periódicamente.

Nota: No hay límites claramente definidos entre las fases, y la transición entre ellas puede darse en uno u otro sentido.

El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19

Apéndice

1. MEDIDAS DE MITIGACIÓN DEL RIESGO SANITARIO

1.1 Generalidades

1.1.1 Las medidas de mitigación del riesgo sanitario se dividen en dos secciones. La primera abarca las medidas de mitigación del riesgo que son de aplicación general en todas las etapas del transporte aéreo de personas y carga. La segunda sección, que aparece adjunta, contiene módulos específicos para los distintos aspectos del transporte aéreo.

1.1.2 Al aplicar estas medidas, se debería prestar atención para que se respeten todas las leyes y reglamentos, requisitos, normas y orientaciones de las autoridades locales, nacionales e internacionales correspondientes. Esta orientación no pretende sustituir ni contradecir ninguno de esos requisitos.

1.2 Medidas de mitigación del riesgo de aplicación general

- **Información del público:** Los Estados y todos los intervinientes deben aunar esfuerzos para difundir información precisa con rapidez. La información debe ser clara, simple y coherente a lo largo de todas las etapas del viaje.
- **Distanciamiento físico:** En todo cuanto sea posible, se debería mantener el distanciamiento físico entre personas de acuerdo con las orientaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) o las directrices sanitarias de los Estados. Si no fuera factible el distanciamiento (por ejemplo, en la cabina del avión), deberían tomarse medidas adecuadas de acuerdo con el riesgo.
- **Mascarillas y otros elementos para cubrirse la cara:** Todas las personas deberían cubrirse la cara de acuerdo con las directrices sanitarias aplicables. La elección del elemento más conveniente (de uso médico o no) para cubrirse la cara dependerá del nivel de riesgo y de la facilidad de acceso a las mascarillas, sin desestimar los posibles riesgos y las desventajas que entraña su uso. Se debe tender prioritariamente a que las mascarillas de uso médico estén a disposición como parte del equipo de protección personal de las trabajadoras y trabajadores de la salud y las personas sintomáticas sospechadas de estar infectadas de COVID-19. En todos los casos, deberían aplicarse las mejores prácticas para decidir cuándo y cómo usarlas (cómo colocarla y cómo quitarla, cuándo reemplazarla, cómo eliminarla una vez usada), así como la higiene de las manos tras quitársela.
- **Limpeza y desinfección de rutina:** Todas las zonas que puedan tocarse y entrañar riesgo de transmisión deberían limpiarse y desinfectarse de acuerdo con las instrucciones de las autoridades sanitarias. La frecuencia se determinará según la evaluación del riesgo operacional.

- **Cribado:** Los Estados deberían disponer que se efectúe el cribado siguiendo los protocolos de las autoridades sanitarias correspondientes. Podrá comprender el uso de declaraciones voluntarias previas y posteriores al vuelo, medición de la temperatura y evaluación visual a cargo de profesionales de la salud. El cribado puede detectar personas de alto riesgo que requieran evaluación física adicional antes de que puedan incorporarse al trabajo o tomar un avión. Contar con este tipo de datos y la información que puede extraerse de ellos puede servir para decidir un enfoque en función del riesgo que contribuya a fortalecer más aún la confianza del público viajero. El cribado puede realizarse a la entrada y/o la salida.
- Si una persona exhibe síntomas e indicios que sugieren la presencia de COVID-19, o manifiesta haber estado expuesta al virus, será necesario realizar el seguimiento correspondiente que comprenda una evaluación médica puntual a cargo de profesionales de la salud, ya sea en un espacio en el aeropuerto dispuesto exclusivamente a tal fin o en un centro sanitario previamente definido fuera del aeropuerto.
- **Rastreo y localización de contactos:** Deberían considerarse métodos para recopilar información sobre los contactos de pasajeras, pasajeros y personal (aplicaciones en línea, etc.) para colaborar con las autoridades sanitarias en las actividades de rastreo y localización de contactos. La información sobre contactos debería solicitarse como parte de la declaración sanitaria voluntaria, y los gobiernos deberían interactuar con el público viajero directamente a través de sus portales de internet. Han de respetarse en todo momento las normas aplicables sobre protección de los datos personales.
- **Declaraciones sanitarias:** Siempre que sea posible y se justifique, todas las pasajeras y pasajeros deberían rellenar las declaraciones sanitarias de COVID-19, de acuerdo con las recomendaciones de las autoridades sanitarias pertinentes. Debería alentarse asimismo la presentación de la declaración voluntaria antes de la llegada al aeropuerto. Se debería privilegiar el uso de herramientas electrónicas y evitar el uso de formularios impresos.
- **Pruebas de diagnóstico:** A la fecha de publicación, no es posible imponer como condición para viajar las pruebas rápidas de diagnóstico, pues siguen siendo poco fiables o no son prácticas. En consecuencia, se recomienda a los Estados abstenerse por el momento de exigir este tipo de prueba de detección rápida. Esta modalidad de detección no podrá aplicarse a todas las pasajeras y pasajeros antes de la salida por limitaciones operacionales hasta tanto se disponga de una prueba más rápida y confiable.

1.3 Medidas de mitigación del riesgo específicas a cada módulo

A. Aeropuerto

El módulo Aeropuerto presenta orientación específica para los distintos elementos: Edificio terminal, limpieza, desinfección e higiene, distanciamiento físico, protección del personal, acceso, zona de presentación, inspección de seguridad, zonas de la parte aeronáutica, instalaciones de las puertas de embarque, transbordo, desembarque, zonas de entrega de equipaje y de llegada.

B. Aeronave

El módulo Aeronave ofrece orientación específica para los procesos de embarque, asignación de asientos, equipaje, interacción a bordo, sistemas de control ambiental, servicio de comidas y bebidas, acceso a los lavabos, protección de la tripulación, gestión de personas enfermas a bordo (pasajeras/os o tripulantes), limpieza y desinfección del puesto de pilotaje, la cabina y el compartimiento de carga.

C. Tripulación

Para fomentar un transporte aéreo internacional seguro y sostenible, resulta esencial aplicar un enfoque internacional finamente coordinado para el tratamiento de las tripulaciones con arreglo a normas de salud pública reconocidas, a fin de aliviar las presiones en el personal crítico del sector de transporte. Estas normas se refieren al cribado, los requisitos de cuarentena y las restricciones migratorias que se aplican a las demás personas que viajan. El módulo Tripulación brinda orientación específica sobre el contacto de la tripulación con una persona con sospecha o confirmación de infección por COVID-19, la presentación del personal para tomar servicio, mejores prácticas para los vuelos con parada-estancia, manifestación de síntomas de COVID-19 en la tripulación durante la parada-estancia, y traslado de tripulantes para tomar servicio.

D. Carga

Las tripulaciones de vuelo de los aviones de carga deberían guiarse por las mismas consideraciones sanitarias y de seguridad operacional que se aplican en el transporte de personas, que figuran en la sección Tripulación de este documento. Si bien las tripulaciones de los aviones de carga no entran en contacto con el público viajero, en los procesos de aceptación y traspaso de la carga hay interacción con personal no perteneciente al aeropuerto. El módulo Carga trata de la seguridad sanitaria en la aviación, incluyendo el distanciamiento físico, la higiene personal, barreras de protección en los puntos de traspaso de mercancías en la plataforma en operaciones de carga y descarga, y otros procedimientos de mitigación.

2. MÓDULOS

<i>Módulo</i>	Aeropuerto
<i>Público destinatario</i>	Explotadores de aeropuertos, autoridades, gobiernos, personal aeroportuario.
<i>Elemento</i>	Edificio terminal
<i>Descripción breve (Objetivo)</i>	Las orientaciones sobre el funcionamiento del edificio terminal deben tener en cuenta todos los aspectos de las operaciones, incluyendo a quiénes tienen acceso al edificio, los procedimientos de limpieza y desinfección establecidos dentro del edificio, y las medidas sanitarias, el suministro de primeros auxilios y orientación sobre atención médica y los protocolos para el público viajero y el personal.
<i>Consideraciones</i>	<p>Limpieza y desinfección</p> <ul style="list-style-type: none"> • La autoridad sanitaria responsable de los aeropuertos, los explotadores aeroportuarios y los proveedores de servicios deberían acordar por escrito un plan reforzado de limpieza y desinfección, acorde con los procedimientos operacionales normalizados descritos en la <i>Guía de higiene y saneamiento de los transportes aéreos</i> de la OMS. El plan debería actualizarse con respecto a los procesos, cronogramas y productos a medida que se obtenga información nueva. • La limpieza y desinfección de la infraestructura y de todo el equipo de la terminal debería realizarse periódicamente, de conformidad con el plan arriba mencionado, y su frecuencia debería incrementarse conforme vaya siendo necesario en razón del tráfico. • Incrementar la disponibilidad de productos de limpieza y desinfección aprobados por las autoridades pertinentes. • Todo el personal de limpieza y desinfección debería conocer el plan. Es necesario que el personal utilice los productos eficazmente en términos de concentración, método y tiempo de contacto de los desinfectantes, y aplicándolos en zonas que se tocan con frecuencia y que son más susceptibles de contaminación, como: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mostradores de información de los aeropuertos, mostradores para personas con movilidad reducida, zonas de presentación, zonas de migraciones y aduanas, zonas de inspección de seguridad, zonas de embarque; etc. ○ Escaleras mecánicas y ascensores, pasamanos. ○ Lavabos, sanitarios y áreas para cambio de pañales. ○ Carros y puntos de entrega de equipaje: limpieza con paños húmedos desechables o desinfectantes. Cerciorarse de contar con botes de desechos. ○ Asientos antes de la zona de inspección de seguridad y en las áreas de presentación y de embarque. ○ Autobuses de traslado a los estacionamientos y autobuses para circular en parte aeronáutica. • Incrementar el uso de sistemas de aire acondicionado y filtración efectiva para mantener el aire limpio, reducir la recirculación e incrementar la proporción de aire fresco. Debería limitarse el flujo horizontal de aire.

Distanciamiento físico

- El distanciamiento físico es una medida eficaz para limitar la transmisión de la COVID-19 y debería formar parte de un conjunto integral de medidas para limitar su propagación. Las medidas de distanciamiento físico que se apliquen en los aeropuertos deberían:
 - Como mínimo corresponder con las aplicadas en otros medios de transporte – particularmente en el transporte público urbano que se usa para llegar a los aeropuertos y salir ellos.
 - Aplicarse en la máxima medida posible en todo el aeropuerto.
 - Reevaluarse a medida que las condiciones epidemiológicas lo permitan.
- Se debería apuntar por lo menos a que se mantenga un (1) metro de distanciamiento físico entre todas las personas.
- El público viajero debería usar mascarillas o cubrirse la cara con algún otro elemento de acuerdo con las orientaciones sanitarias vigentes, cuando su uso no provoque desabastecimiento para el personal de la salud.
- Se fomenta el reconocimiento recíproco de medidas equivalentes de distanciamiento físico que mitiguen los riesgos para la salud en el punto de partida y de llegada.

Protección del personal:

- El nivel de protección adecuada para el personal debería evaluarse en cada caso particular. Dicha protección podría incluir el uso de equipo de protección personal, programas de control sanitario del personal, programación de horarios (mantener al personal en equipos y turnos estables), acceso fácil a desinfectantes de manos a base de alcohol, procedimientos específicos que debe seguir el personal antes y después de los turnos, y plan de distanciamiento físico en los puestos de trabajo.
- Se debería dotar al personal de equipo de protección personal según la exposición al riesgo (p.ej.: tipo de actividad) y la dinámica de transmisión (p. ej.: propagación por microgotas). El equipo de protección personal podría incluir guantes, mascarillas de uso médico, gafas de seguridad o viseras, y batas o delantales.
- Para el personal y los equipos que trabajan en turnos, la entrega del turno debería realizarse sin que haya contacto, es decir, por vía telefónica, videoconferencia o registros electrónicos, o como mínimo manteniendo el distanciamiento físico.
- Las tareas de mantenimiento y reparación en las áreas públicas se deberían definir según las prioridades y ajustando sus horarios, o bien aplazarse si no son esenciales.
- Para la instrucción del personal se debería maximizar el uso de instrucción a distancia y clases virtuales.
- Se recomienda el uso de pantallas o separadores físicos entre el personal de atención y el público viajero en áreas de mucha afluencia.

Acceso a la terminal del aeropuerto

- Dependiendo de la especificidad de cada aeropuerto y de la legislación nacional vigente, el acceso a la terminal aeroportuaria podría limitarse en una fase inicial al personal, el público viajero y acompañantes de pasajeros o pasajeras con discapacidades, movilidad reducida o personas menores no acompañadas, siempre y cuando no se creen aglomeraciones ni colas que puedan incrementar el riesgo de transmisión o provocar vulnerabilidades de seguridad.
- Cuando la reglamentación aplicable exija el cribado, se deberían usar termómetros sin contacto en una zona designada al efecto y en condiciones que minimicen la perturbación de las operaciones.

Medios para una aplicación uniforme

- Colaborar con las autoridades pertinentes para armonizar los puntos de vista.
- Colaborar con las partes interesadas de la comunidad para facilitar una difusión oportuna y precisa de la información entre el público viajero.
- Cerciorarse de que las medidas estén alineadas con las de otros medios de transporte locales y otras infraestructuras.
- Utilizar la *Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto por COVID-19* (Formulario 3) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Zona general de presentación</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>La zona general de presentación de un aeropuerto es una zona habitualmente muy transitada. A fin de limitar las colas y aglomeraciones, de ser posible, las personas que van a viajar deberían completar la mayor parte del trámite de presentación antes de llegar al aeropuerto (es decir, deberían presentarse estando listas para volar). Se debería poner a disposición opciones de autoservicio que deberían utilizarse lo más posible para limitar el contacto entre las personas en los puntos de contacto.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aplicar medidas para reducir la congestión en estas zonas mediante la planificación anticipada y monitorización del flujo de pasajeras y pasajeros. • Los aeropuertos deberían usar señalización, marcas en el piso y anuncios por altavoces alentando al público a mantener el distanciamiento físico. Además, debería considerarse como medida de apoyo la comunicación de recomendaciones de prevención de la salud a través de mensajes sonoros y señales en puntos de contacto claves a lo largo del viaje. • Varias herramientas de autoservicio, como las máquinas de impresión de tarjetas de embarque y etiquetas de equipaje y los puntos de entrega del equipaje facturado, son motivo de preocupación particular por el elevado nivel de contacto físico que aumenta la probabilidad de contaminación. No obstante, debe promoverse el uso de estos dispositivos para reducir las interacciones personales, prestando atención cuidadosa a la gestión del flujo de pasajeros y desinfectándolos constantemente en forma adecuada. • En la medida de lo posible, debería alentarse al público viajero a realizar el trámite de presentación antes de llegar al aeropuerto. La presentación en línea, las tarjetas de embarque en formato electrónico, la impresión de etiquetas de equipaje antes de llegar al aeropuerto y otras iniciativas contribuirán a la reducción del contacto con el personal del aeropuerto y la infraestructura. Por consiguiente, se recomienda que los gobiernos eliminen cualquier barrera reglamentaria para facilitar la realización de este tipo de procesos fuera del aeropuerto. • En los mostradores de presentación tradicionales, se debería considerar el uso de postes con cinta separadora retráctil y señalización en el piso en la zona de las filas para fomentar el distanciamiento físico, e instalar pantallas transparentes frente al personal en los mostradores. • También podría considerarse la tecnología de autodesinfección para integrarla a los quioscos con pantallas táctiles para su desinfección después de cada uso. • Siempre que se pueda, el aeropuerto y las partes interesadas deberían utilizar procesos y tecnología sin contacto, incluyendo la biometría sin contacto como el reconocimiento facial o del iris. Estos procesos de identificación digital pueden aplicarse al autoservicio para la entrega del equipaje facturado, distintos accesos donde deba hacerse cola, puertas de embarque, tiendas minoristas y zonas francas. Esto eliminará o reducirá en gran medida la necesidad de que el personal y el público viajero toquen los documentos. También podría servir para agilizar diversos procesos, lo que se traduciría en una mayor protección de la salud, reduciría las colas de espera y generaría otras eficiencias.

Medios para una aplicación uniforme

- Colaborar con las autoridades pertinentes, las líneas aéreas y otras partes interesadas de la aviación para aplicar soluciones económicas de protección del público.
- Simplificar los trámites permitiendo el uso de procesos sin contacto.
- Incrementar la utilización de soluciones digitales normalizadas de identificación de personas.
- Utilizar la *Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto por COVID-19* (Formulario 3) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Inspección de seguridad</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Durante las etapas iniciales de respuesta ante la pandemia, es de esperar que sea necesario mantener las medidas de distanciamiento físico en los puntos de inspección de seguridad, incluso durante el proceso de inspección. Es posible que haya que considerar medidas de control de acceso a los puntos de inspección de seguridad, así como posibles modificaciones de la inspección normalizada a fin de cumplir con las nuevas orientaciones sanitarias por la COVID-19.</p> <p>El personal de inspección de seguridad normalmente debería estar exento de realizar el cribado o inspecciones de seguridad operacional, para que puedan concentrarse en la inspección de seguridad y los procesos conexos.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <p>Procedimientos de acceso al punto de inspección</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se deberían implantar procedimientos en coordinación con las autoridades gubernamentales pertinentes sobre la forma de actuar ante una pasajera o pasajero que presente signos de enfermedad. • De ser posible, se deberían proporcionar desinfectantes de manos antes de los puntos de acceso a la inspección de público viajero y personal. • De ser posible, los inspectores de seguridad y el público deberían mantener el distanciamiento físico o usar equipo de protección personal para mitigar el riesgo de exposición. • Se debería considerar la conveniencia de reacomodar los accesos y la disposición de los puestos de inspección de seguridad para reducir en lo posible las aglomeraciones y las colas sin afectar el ritmo de circulación. Esto debería incluir las áreas donde se depositan las prendas y efectos personales y donde se recogen después de la inspección. • Se deberían colocar marcas en el piso en las áreas donde se hacen colas para indicar el distanciamiento recomendado por las autoridades competentes. Se debería mantener el requisito de distanciamiento físico hasta que las autoridades sanitarias pertinentes indiquen que es seguro flexibilizarlo. • La presentación de tarjetas de embarque y otros documentos de viaje al personal de seguridad debería realizarse, en lo posible, evitando el contacto físico y minimizando la interacción cara a cara. Si es necesario identificar a una persona que porta una mascarilla comparándola con la fotografía del documento emitido por su gobierno, la persona podrá retirarse la mascarilla siempre y cuando se respeten las medidas de distanciamiento físico. Se deberían elaborar carteles señalizadores con información clara sobre los siguientes pasos del proceso. <p>Las posibles soluciones incluyen las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Dirigir a los pasajeros hacia los lectores automáticos de tarjetas de embarque en los puntos de acceso, manteniendo el distanciamiento físico. ○ Dar lectores de tarjetas de embarque portátiles al personal de seguridad. ○ Inspeccionar visualmente las tarjetas de embarque y los documentos de identificación pertinentes, conforme a los procedimientos de operación normalizados.

- Las superficies de lectura de los lectores portátiles y las puertas automáticas deberían desinfectarse con la misma frecuencia que cualquier otra superficie que se toca a menudo.
- Debería haber personal encargado de verificar que las personas viajeras estén preparadas para los procesos de entrega de prendas y objetos personales para la inspección de seguridad. El personal de inspección debería reforzar estos procesos para cerciorarse de que se hagan correctamente y disminuir la probabilidad de alarmas falsas (y así minimizar los registros manuales).
- De ser necesario, se debería reforzar la rutina de limpieza y desinfección de las superficies que se tocan mucho o están expuestas y del equipo de inspección de seguridad, incluidas las bandejas de los puestos de inspección de seguridad y de las zonas de equipaje.

Inspección de pasajeras y pasajeros

- Se debería distribuir desinfectante a base de alcohol para que todo el personal se higienice las manos.
- Las inspectoras e inspectores deberían usar guantes y desecharlos después de cada registro manual.
- Se debería recordar al personal que se laven las manos después de retirarse los guantes.
- Deberían colocarse carteles señalizadores e información al público en lugares visibles sobre nuevos requisitos sanitarios o procesos de inspección modificados. La cartelería debería destacar la importancia de la cooperación del público viajero a lo largo del proceso de inspección.
- De ser posible, cuando los puestos de inspección deban procesar un número elevado de personas, el personal y las tripulaciones deberían someterse a inspección en puestos reservados para ese fin y separados del público viajero (como medida de prevención sanitaria adicional).
- Siempre que sea posible, la resolución de casos de alarma debería realizarse en una zona específica separada del flujo del público viajero. Esta metodología mitiga el riesgo de que se acumulen personas en las colas de espera y mantiene el ritmo de la circulación, pero puede requerir más personal.
- Para la resolución de alarmas del detector de metales de pórtico, se debería priorizar la utilización de detectores manuales de metales para identificar la causa de la alarma, seguido de un registro manual directamente en el sitio de la alarma.
- El uso de equipos de detección de trazas de explosivos o perros detectores de explosivos no debe limitarse a situaciones de resolución de alarmas. De ser posible, debería alentarse y aprovecharse el uso aleatorio de estos medios de detección de explosivos.
- Para resolver alarmas o motivos de sospecha de los inspectores, se debería considerar el uso de equipos detectores de trazas de explosivos o perros detectores de explosivos en reemplazo del registro manual, cuando proceda y dependiendo del origen de la sospecha.
- Si el procedimiento normalizado permite reutilizar los hisopos del equipo de detección de trazas de explosivos, se debería considerar la conveniencia de discontinuar esta práctica a fin de limitar la posibilidad de propagación de la COVID-19.

Nota.— Se están realizando investigaciones para determinar si la alta temperatura utilizada por los equipos de detección de trazas de explosivos podría ser suficiente para matar un virus, lo cual permitiría reutilizar los hisopos. La autoridad responsable de la seguridad de la aviación debería confirmarlo con la autoridad sanitaria correspondiente.

- Cuando sea necesario realizar un registro manual, el personal de inspección debería adaptar su metodología, si es posible, para evitar encontrarse cara a cara con la persona examinada.
- El personal que deba interactuar muy de cerca con las pasajeras o pasajeros debería utilizar mascarilla.
- Podrían aceptarse cantidades mayores de líquidos, aerosoles y geles para uso sanitario que las prescritas en la reglamentación de seguridad aplicable, si lo permiten las autoridades de seguridad de la aviación y de seguridad operacional de la aviación.

Medios para una aplicación uniforme

- Trabajar con los órganos reglamentarios para considerar alternativas al registro manual al realizar inspecciones aleatorias. Dichas alternativas sólo deberían aplicarse con la aprobación de la autoridad competente y con base en una evaluación de riesgos.
- Trabajar con las autoridades sanitarias pertinentes en la elaboración de protocolos de limpieza y desinfección para objetos con alta probabilidad de contaminación cruzada (p. ej.: bandejas y áreas depósito de prendas y objetos personales)
- Utilizar la *Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto por COVID-19* (Formulario 3) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Parte aeronáutica de la terminal</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>La zona aeronáutica de la terminal a continuación de la inspección de seguridad es una zona de alto volumen de tráfico, con pocas barreras físicas y a menudo con espacios totalmente abiertos. Se debería considerar la necesidad temporal del distanciamiento físico, proporcionando a la vez al público viajero acceso a las tiendas, concesiones de zona franca y proveedores de bebidas y alimentos.</p> <p>Las puertas de embarque, las salas VIP y otros servicios también son zonas muy transitadas. Es necesario definir e instalar las herramientas adecuadas de monitorización del flujo, instalaciones físicas, señalización horizontal y cartelería indicadora. Podría ser necesario programar y aplicar refuerzos de limpieza e higiene para ayudar a limitar la propagación del virus.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Se deberían promover las opciones de autoservicio en las que el público tenga poco contacto con el personal de las tiendas o los establecimientos de alimentos y bebidas. • Será necesario establecer un proceso de embarque ordenado a fin de reducir el contacto físico entre el público viajero, especialmente cuando empiecen a aumentar los factores de carga. Es crucial que exista una colaboración estrecha entre las líneas aéreas, los aeropuertos y el gobierno. Las líneas aéreas deberán revisar sus procesos de embarque. Podría ser necesario que los aeropuertos colaboren en el rediseño de las zonas de puertas de embarque y que los gobiernos adapten las normas y reglamentos aplicables. Debería facilitarse un aumento de la automatización, como por ejemplo el uso de lectores digitales de documentos y la biometría. • Para facilitar un proceso de embarque fluido, especialmente durante las primeras etapas de la fase inicial de reanudación, debería limitarse el equipaje de mano que deba colocarse en los compartimientos superiores. • Cuando sea posible, debería considerarse el uso de tecnologías de autoservicio en la puerta de embarque, incluyendo unidades con puertas automáticas, lectores integrados de tarjetas de embarque, pantallas de cristal líquido con instrucciones para el público y un dispositivo para imprimir cambios de asignación de asientos. • Debería favorecerse el uso de lectores digitales de documentos en modalidad autoservicio cuando sea necesaria la identificación. • Como medida temporal, las áreas para sentarse (salas de espera, puertas de embarque, restaurantes, etc.) pueden funcionar con capacidad reducida para permitir el distanciamiento físico necesario actualmente. A medida que avance la fase de recuperación y los requisitos sanitarios evolucionen, se podría contemplar el regreso a la capacidad normal. • Debería considerarse el cierre temporal o una mayor monitorización de determinadas áreas de servicio, según la fase de medidas de mitigación, como: <ul style="list-style-type: none"> ○ Autoservicio de alimentos tipo buffet. ○ Asientos en cafeterías o zonas de usos múltiples. ○ Áreas para personas fumadoras. ○ Zonas de juego infantil.

- Se deberían poner a disposición múltiples dispensadores de desinfectante de manos a base de alcohol en todo el aeropuerto con la señalización adecuada.
- Se debería considerar la instalación de equipos sin contacto en los lavabos, tales como:
 - Sistemas de puertas automáticas.
 - Sistemas automáticos de evacuación de sanitarios.
 - Grifos y dispensadores de jabón/desinfectante de manos.
 - Dispensadores automáticos de toallas de manos.

Medios para una aplicación uniforme

- Trabajar con los concesionarios de tiendas al detalle, alimentos y bebidas para disponer el uso de tecnología de pago sin contacto y autoservicio.
- Procurar la participación de las líneas aéreas en las medidas necesarias en las salas de espera de los aeropuertos.
- Colaborar con las autoridades pertinentes, las líneas aéreas y otras partes interesadas de la aviación para aplicar soluciones económicas de protección del público.
- Utilizar la *Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto por COVID-19* (Formulario 3) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Equipo en las puertas de embarque de la terminal</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Es posible que muchos aeropuertos hayan retirado del servicio determinados equipos debido a la falta de público usuario. Se deben llevar a cabo verificaciones adecuadas de la seguridad operacional antes de la reanudación del tráfico de las líneas aéreas. Los aeropuertos y líneas aéreas deben colaborar para confeccionar horarios de vuelo exactos que permitan cumplir con este requisito.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • El equipo electromecánico como pasarelas de embarque, escaleras mecánicas y ascensores se debe inspeccionar y verificar o poner en marcha periódicamente. Antes de volver a poner al servicio del público viajero el equipo retirado de uso, es esencial someterlo a una inspección de conformidad con las recomendaciones del fabricante y los códigos nacionales de construcción. • Se deben definir y poner en marcha protocolos de mantenimiento. • Cuando se requiera aire acondicionado, se debería mantener la alimentación de energía de todos los equipos exteriores, como pasarelas de embarque y unidades de aire preacondicionado (PCA). • El explotador del aeropuerto debe informar con antelación a proveedores de servicios esenciales y autoridades gubernamentales de los horarios y planes de reanudación de la actividad para volver a poner en servicio instalaciones cerradas temporalmente. <p>Equipo para servicio de aeronaves en la puerta de embarque y filtrado de aire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuando en el puesto de estacionamiento se dispone de unidades externas de PCA y energía eléctrica fija de tierra (400 hertzios), la aeronave puede apagar su grupo auxiliar de energía (APU) tras la llegada. El sistema PCA aspira aire ambiente a través de un filtro de aspiración y proporciona aire acondicionado a la cabina. • El aire del exterior no se procesa a través del filtro de aire particulado de alta eficiencia (HEPA) de la aeronave. Si no se dispone de un sistema de filtrado equivalente a partir de las unidades de PCA, se debería permitir el uso del APU de la aeronave en la puerta de embarque para hacer funcionar el sistema de aire acondicionado de la aeronave.
<p><i>Medios para una aplicación uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordinar la reanudación de la capacidad aeroportuaria con los horarios de las líneas aéreas, con un escalonamiento adecuado.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Desembarque y llegadas</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Es posible que sea necesario revisar los procesos de control fronterizo y aduanas con carácter temporal para aumentar el distanciamiento físico.</p> <p>Cuando ya se disponga del equipo necesario, el control fronterizo automatizado (ABC), la identificación digital de personas (biometría) y la tecnología (control de la temperatura corporal) podrían servir como una medida adicional de cribado y acelerar el proceso migratorio con el objetivo de reducir las colas y minimizar los contactos entre agentes de fronteras y público usuario.</p> <p>Además, durante las primeras fases, algunos gobiernos están estudiando la idea de una declaración sanitaria que deberá rellenar el público viajero antes de la salida o a la llegada como medida de evaluación inicial, que se podría utilizar para individualizar a quienes deban someterse a una evaluación secundaria.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Se debería establecer una coordinación con diversas autoridades que intervienen en el control de las fronteras (p. ej., inmigración, salud) para concebir medidas encaminadas a facilitar el despacho de entrada/llegada, como la habilitación de procesos sin contacto (p. ej., lectura de microplaquetas de pasaportes, reconocimiento facial). • Cuando se necesiten declaraciones a la llegada, los gobiernos se deberían plantear opciones electrónicas (p. ej., aplicaciones móviles y códigos QR) a fin de minimizar el contacto entre personas. La información se podría enviar por adelantado a través de portales del gobierno. En el caso de los trámites aduaneros, se recomiendan cuando sea posible el sistema de doble carril verde/rojo para las declaraciones voluntarias. • El proceso de verificación de la identidad se debería automatizar con el uso de tecnología biométrica. Se debería alentar el uso de tecnología sin contacto, control fronterizo automatizado o puertas electrónicas a fin de reducir el tiempo de procesamiento y limitar la interacción entre público usuario, agentes y personal. • Si lo requieren los reglamentos pertinentes, se pueden instalar cámaras térmicas inteligentes para escanear la temperatura de varias personas a la vez de forma rápida y no intrusiva. • Durante las primeras fases de la recuperación y si fuera necesario, se podrían disponer evaluaciones sanitarias secundarias para mantener la circulación principal general del público viajero. Se puede realizar un control térmico antes de ingresar a la sala de aduanas, pero se deberían evitar los controles sanitarios individuales para no desacelerar el ritmo de circulación, lo cual daría lugar a más colas. • En el caso de los vuelos procedentes de zonas de alto riesgo donde hay focos infecciosos o transmisión comunitaria, se podría utilizar una sección concreta de la terminal de llegadas para aumentar el distanciamiento físico y/o se podrían instalar cámaras térmicas inteligentes en lugares adecuados para cribar al público que llega, en concertación con las autoridades sanitarias.

Declaración sanitaria

- Algunos gobiernos están poniendo en práctica una declaración sanitaria que se puede configurar en un portal web. En el caso de los Estados que ya disponen de una plataforma para recopilar información sobre visados y autorizaciones de viaje electrónicas, esta se podría adaptar para dar cabida a la información adicional necesaria.

Transbordo

- Concebir dispositivos de “ventanilla única” para el cribado utilizando como modelo el arreglo de control de seguridad por ventanilla única ya existente. En este modelo, el público usuario y los bienes no se vuelven a controlar en los puntos de transbordo sobre la base del reconocimiento mutuo de las medidas de seguridad entre los Estados incluidos en el itinerario de viaje. Un arreglo parecido para los procedimientos de cribado podría evitar nuevos puntos de formación de colas en los lugares de transbordo del público viajero.
- Cuando se requiera una inspección de seguridad en el transbordo, esta debería seguir los requisitos sanitarios adecuados, como se ha descrito anteriormente en el proceso de salida.

Medios para una aplicación uniforme

- Colaborar con las autoridades correspondientes para encontrar soluciones económicas que protejan al público.
- Colaborar con las autoridades correspondientes y las líneas aéreas para concebir soluciones eficientes y económicas que protejan al público viajero.
- Trabajar con gobiernos y autoridades si se va a llevar a la práctica una declaración sanitaria.
- Incrementar la utilización de soluciones digitales normalizadas de identificación de personas.
- Utilizar la *Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto por COVID-19* (Formulario 3) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Área de entrega de equipaje</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>El área de entrega de equipaje de un aeropuerto recibe mucha afluencia de público viajero y contacto físico con carros de equipaje, equipaje, lavabos y otros servicios. Se deberían aplicar medidas de desinfección y aumentar la frecuencia de la limpieza.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Se debe hacer todo lo posible para que el proceso de entrega de equipaje sea rápido y el público no deba esperar demasiado tiempo en el área de entrega de equipaje. • Maximizar el uso de los carruseles disponibles de equipaje de llegada para limitar la concentración de público y, cuando sea posible, asignar carruseles específicos para los vuelos procedentes de zonas de alto riesgo. • Los gobiernos deberían procurar que el proceso de despacho de aduanas sea lo más rápido posible y se tomen medidas adecuadas en caso de inspecciones físicas de equipaje. • Los horarios de limpieza se deberían sincronizar con los horarios de los vuelos para facilitar una desinfección más frecuente y profunda de los carros de equipaje, lavabos, botones de ascensores, pasamanos, etc. • El público viajero debería tener a su disposición puestos de autoservicio u opciones en línea para presentar una reclamación en caso de equipaje extraviado o dañado. • El uso de postes con cintas retráctiles de separación y de marcas en el suelo se debería considerar una medida temporal para fomentar el distanciamiento físico alrededor del carrusel de equipaje. • El personal de las líneas aéreas en los mostradores de equipaje extraviado debería disponer de una pantalla transparente de protección cuando sea posible. • Se debería alentar el uso de los servicios de envío de equipaje para que el pasajero o pasajera lo reciba directamente en su hotel o domicilio. • Los datos de encaminamiento del equipaje se deberían compartir con el pasajero o pasajera para que pueda presentar una reclamación en caso de extravío sin tener que esperar en el área de entrega. • Se deberían establecer protocolos para la limpieza y desinfección del área.
<p><i>Medios para una aplicación uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Colaborar con las autoridades correspondientes para encontrar soluciones económicas que protejan al público. • Utilizar la <i>Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto por COVID-19</i> (Formulario 3) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Salida de la parte pública</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Es necesario establecer protocolos y precauciones para el público viajero que llega al aeropuerto y sale de la parte pública. Se debería tener en cuenta tanto el área de bienvenida como el área de salida de la terminal. Durante las primeras fases de reanudación, las medidas podrían abarcar el establecimiento de un perímetro alrededor del área de bienvenida o la limitación del acceso al edificio de la terminal.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <p>Acceso a la terminal del aeropuerto</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dependiendo de la especificidad de cada aeropuerto y de la legislación nacional vigente, el acceso a la terminal aeroportuaria podría limitarse en una fase inicial al personal, el público viajero y acompañantes de pasajeros o pasajeras con discapacidades, movilidad reducida o personas menores no acompañadas, siempre y cuando no se creen aglomeraciones ni colas que puedan incrementar el riesgo de transmisión o provocar vulnerabilidades de seguridad. • Antes de la salida del edificio de la terminal, se deberían poner a disposición del público usuario varios puestos de lavado de manos o desinfectantes de manos. • La limpieza se debería reforzar en función de los horarios de los vuelos a fin de lograr una desinfección más frecuente y profunda de las áreas de la parte pública, incluidas las áreas de asientos, establecimientos de alimentos y bebidas y venta al detalle, pasamanos, lavabos, sistemas de movimiento automatizados y autobuses.
<p><i>Medios para una aplicación uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Colaborar con las partes interesadas de la comunidad para facilitar una difusión oportuna y precisa de la información entre el público viajero. • Utilizar la <i>Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto por COVID-19</i> (Formulario 3) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<i>Módulo</i>	Aeronave
<i>Público destinatario</i>	
Explotadores en el marco del Anexo 6 – <i>Operación de aeronaves, Parte 1 – Transporte aéreo comercial internacional – Aviones.</i>	
<i>Elemento</i>	Público viajero y tripulación – General
<i>Descripción breve (Objetivo)</i>	
Proporcionar un entorno seguro y salubre para el público viajero y la tripulación.	
<i>Consideraciones</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Ajustar el proceso de embarque. En la medida de lo posible y de conformidad con las consideraciones de peso y equilibrio, el embarque y desembarque del público viajero se debe realizar de manera que se reduzca la probabilidad de que las personas pasen muy cerca unas de otras. • Procesos de asignación de asientos. Cuando sea necesario, los asientos se deberían asignar manteniendo un distanciamiento físico adecuado. Las líneas aéreas deberían permitir que se dispongan asientos separados cuando el índice de ocupación lo permita. También se debería alentar a pasajeros y pasajeras a permanecer en el asiento asignado tanto como sea posible. • Limitar la interacción a bordo. Se debería alentar al público usuario a viajar con el menor equipaje posible y facturar todo salvo el pequeño equipaje de mano que quepa bajo el asiento. Se deberían retirar periódicos y revistas. También se podría limitar temporalmente el tamaño y cantidad de las ventas libres de impuestos. • Limitar o suspender el servicio de comidas y bebidas. El servicio de comidas y bebidas se debería limitar o suspender en los vuelos de corta distancia o se debería considerar dispensarlo en recipientes sellados y preenvasados. Se debería reducir el uso de artículos no esenciales en vuelo, como mantas y almohadas, a fin de minimizar el riesgo de infección cruzada. • Restringir el acceso a los lavabos. Cuando sea posible, se debería reservar un lavabo para uso exclusivo de la tripulación, siempre que haya suficientes lavabos disponibles para evitar que el público se congregate esperando para usarlos. Además, en la medida de lo posible en función de la aeronave, el público debería utilizar el lavabo designado según la ubicación de sus asientos a fin de limitar los desplazamientos durante el vuelo, lo cual reduce la exposición a otras personas. • Medidas de protección de la tripulación. Debería prohibirse compartir el equipo usado en las demostraciones de seguridad operacional. La tripulación debería tener instrucciones de prestar servicio solo a secciones determinadas de la cabina. Se deberían estudiar medios adicionales de protección, como cortinas de plástico o pantallas de plexiglás durante el proceso de embarque, que se retirarían una vez finalizado. 	

Nota.— Los elementos relativos a la desinfección que siguen contienen las recomendaciones conjuntas más recientes de las que se dispone actualmente de fabricantes de equipo original de aeronave. Quienes utilicen este texto de orientación deberían observar lo siguiente:

- *Estas recomendaciones se basan en circunstancias y tecnología en constante evolución.*
- *Si bien se ha hecho todo lo posible por proporcionar recomendaciones comunes para el uso de desinfectantes en los aviones, existen diferencias entre los productos fabricados por cada fabricante de equipo original de aeronave. Es muy recomendable que el explotador esté familiarizado con la orientación del fabricante de equipo original y le consulte cualquier pregunta sobre la célula de aeronave que corresponda.*
- *El propósito de estas directrices es proporcionar a los explotadores recomendaciones adaptadas a las aeronaves. Corresponde al explotador la responsabilidad de asegurarse de que los desinfectantes se utilicen de acuerdo con las instrucciones del fabricante, que quienes utilicen el desinfectante empleen una protección adecuada y que su utilización esté acorde con las recomendaciones de los organismos sanitarios en cuanto a eficacia y de conformidad con las instrucciones que figuran en la etiqueta del desinfectante.*

<i>Elemento</i>	Desinfección – Puesto de pilotaje
<i>Descripción breve (Objetivo)</i>	Proporcionar un entorno de trabajo seguro y salubre para la tripulación y el personal de tierra.
<i>Consideraciones</i>	<ul style="list-style-type: none"> • La frecuencia de limpieza del puesto de pilotaje debería tener en cuenta la separación entre el puesto de pilotaje y la cabina de pasajeros y pasajeras, así como la frecuencia de las transiciones de la tripulación. • El puesto de pilotaje debería limpiarse y desinfectarse con la frecuencia apropiada para que la tripulación trabaje en condiciones seguras. • Los fabricantes de células de aeronaves recomiendan desinfectar las superficies de contacto del puesto de pilotaje con una solución acuosa de isopropanol al 70%. Se deberían consultar las instrucciones de los organismos sanitarios que correspondan para que su aplicación sea eficaz contra los virus. Se deberían consultar las instrucciones del fabricante de equipo original para asegurarse de estar aplicándola en forma correcta, con la debida ventilación y con el equipo de protección personal adecuado. Para obtener recomendaciones más detalladas sobre este u otros agentes químicos desinfectantes, se debería consultar al fabricante de células de aeronaves que corresponda. • Para maximizar la eficacia de la desinfección, las superficies se deberían limpiar de polvo y residuos antes del procedimiento.

- El desinfectante se debería aplicar con paños prehumedecidos o con un paño húmedo desechable y deberían utilizarse botellas de tamaño limitado a bordo para reducir el riesgo de derramar la solución de isopropanol. No rociar isopropanol en el puesto de pilotaje. No permitir que el líquido se acumule y gotee dentro del equipo.
- El isopropanol es inflamable, por lo que se deberían tomar precauciones en las zonas cercanas a posibles fuentes de ignición.
- Como debido a la COVID-19 se desinfecta con mucha más frecuencia y no hay datos sobre los efectos a largo plazo de una desinfección tan frecuente, el explotador debería inspeccionar periódicamente los equipos para asegurarse de que no se produzcan efectos a largo plazo, decoloración o daños con el tiempo. Si se observan daños, consultar al fabricante sobre desinfectantes alternativos. Se debería tener un cuidado especial con la aplicación sobre cuero y otras superficies porosas.
- Teniendo en cuenta la mayor probabilidad de que las posiciones de los interruptores se cambien de manera inadvertida durante la limpieza o desinfección, los exploradores y tripulación de vuelo deberían reforzar los procedimientos para verificar que todos los interruptores y controles del puesto de pilotaje se encuentren en la posición correcta antes de la utilización del avión.
- Es posible que parte del equipo del puesto de pilotaje requiera desinfección adicional por motivos de uso (p. ej., máscaras de oxígeno) y se deberían establecer los procedimientos correspondientes.

Medios para una aplicación uniforme

- Comunicación del fabricante por intermedio del ICCAIA y comunicación del fabricante con los explotadores.
- Utilizar la *Ficha de control de desinfección de la aeronave por COVID-19* (Formulario 2) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Desinfección – Cabina</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Proporcionar un entorno seguro y salubre para pasajeros y pasajeras, tripulación y personal de tierra.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • La cabina debería limpiarse y desinfectarse con la frecuencia apropiada para que la tripulación y los pasajeros y pasajeras estén en condiciones seguras. La frecuencia debería tener en cuenta la explotación de la aeronave y la posible exposición de la cabina a una persona infectada. • Los fabricantes de células de aeronaves recomiendan desinfectar las superficies de contacto con una solución acuosa de isopropanol al 70%. Se deberían consultar las instrucciones de los organismos sanitarios que correspondan para que su aplicación sea eficaz contra los virus. Se deberían consultar las instrucciones del fabricante de equipo original para asegurarse de estar aplicándola en forma correcta, con la debida ventilación y con el equipo de protección personal adecuado. Para obtener recomendaciones más detalladas sobre este u otros agentes químicos desinfectantes, se debería consultar al fabricante de células de aeronaves que corresponda. • Para maximizar la eficacia de la desinfección, las superficies se deberían limpiar de polvo y residuos antes del procedimiento. • El desinfectante se debería aplicar con paños prehumedecidos o con un paño húmedo desechable y deberían utilizarse botellas de tamaño limitado a bordo para reducir el riesgo de derramar la solución de isopropanol. No rociar isopropanol en la cabina. No permitir que el líquido se acumule o gotee dentro del equipo (p. ej., sistemas electrónicos de entretenimiento en vuelo). • El isopropanol es inflamable, por lo que se deberían tomar precauciones en las zonas cercanas a posibles fuentes de ignición. • Como debido a la COVID-19 se desinfecta con mucha más frecuencia y no hay datos sobre los efectos a largo plazo de una desinfección tan frecuente, el explotador debería inspeccionar periódicamente los equipos para asegurarse de que no se produzcan efectos a largo plazo, decoloración o daños con el tiempo. Si se observan daños, consultar al fabricante sobre desinfectantes alternativos. Se debería tener un cuidado especial con la aplicación sobre cuero y otras superficies porosas. El explotador debería confirmar con el fabricante qué agentes desinfectantes usar en el equipo suministrado por el comprador (p. ej., asientos y sistemas de entretenimiento en vuelo). • Sería conveniente que las líneas aéreas revisaran sus procedimientos para minimizar el número de personas que deban estar en contacto con las superficies que se tocan muy a menudo, como los paneles de acceso, picaportes, interruptores, etc. Para obtener recomendaciones más detalladas sobre este u otros agentes químicos desinfectantes, se debería consultar al fabricante de células de aeronaves que corresponda.

Medios para una aplicación uniforme

- Comunicación del fabricante por intermedio del ICCAIA y comunicación del fabricante con las líneas aéreas.
- Utilizar la *Ficha de control de desinfección de la aeronave por COVID-19* (Formulario 2) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Desinfección – Compartimiento de carga</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Proporcionar un entorno de trabajo seguro y salubre para la tripulación y el personal de tierra.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Las superficies de contacto del compartimiento de carga deberían limpiarse y desinfectarse con la frecuencia apropiada para que el personal de tierra trabaje en condiciones seguras. • Los fabricantes de células de aeronaves recomiendan desinfectar las superficies de contacto con una solución acuosa de isopropanol al 70%. Consultar las instrucciones de los organismos sanitarios que correspondan para que su aplicación sea eficaz contra los virus. Consultar las instrucciones del fabricante de equipo original para asegurarse de estar aplicándola en forma correcta, con la debida ventilación y con el equipo de protección personal adecuado. Para obtener recomendaciones más detalladas sobre este u otros agentes químicos desinfectantes, se debería consultar al fabricante de células de aeronaves que corresponda. • Para maximizar la eficacia de la desinfección, las superficies se deberían limpiar de polvo y residuos antes del procedimiento. • El desinfectante se debería aplicar con paños prehumedecidos o con un paño húmedo desechable y deberían utilizarse botellas de tamaño limitado a bordo para reducir el riesgo de derramar la solución de isopropanol. No rociar isopropanol en el compartimiento de carga. No dejar que el líquido entre en contacto directo con equipos de importancia crítica (p.ej., detectores de humo, equipo electrónico para accionar las puertas y toberas de descarga de extintores de incendios). • El isopropanol es inflamable, por lo que se deberían tomar precauciones en las zonas cercanas a posibles fuentes de ignición. Se debe prestar especial atención a las fuentes de ignición ocultas, ya que muchas aeronaves tienen cajas electrónicas instaladas en el compartimiento de carga. • Como debido a la COVID-19 se desinfecta con mucha más frecuencia y no hay datos sobre los efectos a largo plazo de una desinfección tan frecuente, el explotador debería inspeccionar periódicamente los equipos para asegurarse de que no se produzcan efectos a largo plazo, decoloración o daños con el tiempo. Si se observan daños, consultar al fabricante sobre desinfectantes alternativos. • Sería conveniente que las líneas aéreas revisaran sus procedimientos para minimizar el número de personas que deban estar en contacto con las superficies que se tocan muy a menudo, como los paneles de acceso, picaportes, interruptores, etc.
<p><i>Medios para una aplicación uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Comunicación del fabricante por intermedio del ICCAIA y comunicación del fabricante con las líneas aéreas. • Utilizar la <i>Ficha de control de desinfección de la aeronave por COVID-19</i> (Formulario 2) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<i>Elemento</i>	Desinfección – Mantenimiento
<i>Descripción breve (Objetivo)</i>	Proporcionar un entorno seguro y salubre para pasajeros y pasajeras, tripulación y personal de tierra.
<i>Consideraciones</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Las líneas aéreas deberían efectuar regularmente el mantenimiento de los sistemas de aire y del sistema de abastecimiento de agua para garantizar que sigan brindando protección a la tripulación y a los pasajeros y pasajeras contra los virus. También deberían consultar al fabricante de las células de sus aeronaves sobre la frecuencia y métodos de mantenimiento específicos que correspondan. • En sus procedimientos de desinfección, las líneas aéreas deberían incluir los paneles de acceso y otras áreas de mantenimiento para que las cuadrillas de mantenimiento también tengan un entorno de trabajo seguro. • Sería conveniente que las líneas aéreas revisaran sus procedimientos para minimizar el número de personas que necesiten estar en contacto con las superficies que se tocan muy a menudo, como los paneles de acceso, picaportes, interruptores, etc. • Las líneas aéreas deberían disponer que los procedimientos de mantenimiento sean posteriores a la desinfección a fin de verificar que las palancas de control, los disyuntores e interruptores y las perillas de los tableros de control en el puesto de pilotaje, la cabina de pasajeros y el compartimiento de carga se encuentren en la posición correcta. También se debería verificar el cierre de puertas y paneles de acceso.
<i>Medios para una aplicación uniforme</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Comunicación del fabricante por intermedio del ICCAIA y comunicación del fabricante con las líneas aéreas. • Utilizar la <i>Ficha de control de desinfección de la aeronave por COVID-19</i> (Formulario 2) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Operaciones del sistema de aire</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Los fabricantes de aeronaves recomiendan maximizar el flujo de aire total de la cabina, y se debería evitar bloquear las salidas de ventilación (especialmente a lo largo del piso). Estas son recomendaciones generales de consideraciones relativas al aire de la cabina, pero puede haber excepciones para determinados modelos de aeronaves. Se recomienda enfáticamente que los explotadores consulten directamente al fabricante de la aeronave sobre un tipo de aeronave en particular.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <p>Operaciones en tierra (antes de quitar los calzos y después de que se colocan los calzos)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deberían evitarse las operaciones sin unidades de aire acondicionado instaladas en el avión o unidades externas de aire preacondicionado (PCA). El aire proveniente de fuentes externas no se procesa mediante un filtro de partículas de alta eficiencia (HEPA). Si no se dispone de un sistema de filtrado equivalente a partir de las unidades de PCA, se debería permitir el uso del APU de la aeronave en la puerta de embarque para hacer funcionar el sistema de aire acondicionado de la aeronave. • Si la aeronave cuenta con un sistema de recirculación del aire, pero no tiene instalados filtros HEPA, será necesario consultar las especificaciones publicadas por el fabricante o contactarlo directamente para determinar la configuración adecuada del sistema de recirculación. • Se recomienda que los sistemas de inyección de aire fresco y de recirculación de aire estén funcionando para renovar el aire de la cabina antes del embarque, teniendo en cuenta lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> ○ Para aeronaves con sistema de aire acondicionado, poner en marcha las unidades de aire acondicionado (usando el aire de purga del grupo auxiliar de energía o de los motores) o suministrar aire por medio de una fuente externa de aire pre-acondicionado durante al menos 10 minutos antes de proceder al embarque, durante todo el embarque y durante el desembarque. ○ Para aeronaves con filtros HEPA, poner en marcha el sistema de recirculación para maximizar el flujo de aire que se filtra. ○ Para las aeronaves sin sistema de aire acondicionado, mantener abiertas las puertas de la aeronave (puerta de pasajeros, puerta de servicio y puerta de carga) durante el tiempo de servicio de escala para facilitar la renovación del aire de la cabina. <p>Operaciones de vuelo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hacer funcionar los sistemas de control ambiental con todas las unidades en modo automático (AUTO) y mantener encendidas las soplantes de recirculación. <ul style="list-style-type: none"> ○ Válido solo si se confirma que hay filtros de recirculación de aire HEPA instalados. • Si los filtros instalados no son HEPA, contactar al fabricante de la aeronave para que recomiende la mejor configuración del sistema de recirculación. • Si el procedimiento operacional de la aeronave en vuelo exige que las unidades de aire acondicionado estén apagadas para el despegue, las mismas deberían volver a encenderse en cuanto sea posible sin afectar el empuje.

Lista de equipo mínimo (MEL) para el despacho:

- La mejor ventilación posible de la cabina se obtiene cuando las unidades de aire acondicionado instaladas en el avión y las soplantes de circulación están en pleno funcionamiento. Por eso se recomienda minimizar el despacho con las unidades de aire acondicionado inactivas. Y para las aeronaves equipadas con filtros HEPA, se recomienda minimizar el despacho con las soplantes de recirculación inactivas.
- En algunas aeronaves, el flujo de aire óptimo se logra cuando todas las válvulas de salida de aire están activadas. Por ello, conviene consultar al fabricante para saber si se afectaría la ventilación de la aeronave en caso de que las válvulas de salida de aire no funcionen y si, en ese caso, existen limitaciones para el despacho.

Interruptor HIGH FLOW o Flujo Alto (purga máxima):

- Si la aeronave tiene la opción de seleccionar el funcionamiento con flujo máximo de aire, consultar al fabricante la configuración recomendada.

Por ejemplo:

Boeing recomienda que las líneas aéreas seleccionen el modo High Flow (Flujo alto) para sus aeronaves 747-8, MD-80 y MD-90 para maximizar la tasa de ventilación total en la cabina.

Nota.— Esto aumentará el consumo de combustible. Y en el caso de las aeronaves 747-400 y 737, NO debería seleccionarse el modo de Flujo alto, ya que con ello no se consigue aumentar la tasa de ventilación total en esos aviones. Para todos los modelos, las soplantes de recirculación deberían permanecer encendidas (cuando se disponga de filtros HEPA instalados).

Ubicación de pasajeras y pasajeros enfermos:

- Separar a la persona enferma o sospechosa de estar infectada del resto dejando un espacio de 1 metro como mínimo desde el asiento que ocupa (generalmente, se dejan dos asientos vacíos en todas las direcciones, dependiendo del diseño de la cabina). Cuando sea posible, esto debería hacerse desplazando a demás las personas a otros asientos más alejados.

Mantenimiento de los filtros:

- Seguir los procedimientos normales de mantenimiento especificados por el fabricante. Al cambiar los filtros, asegurarse de contar con protección especial y manipularlos con precaución.
- Contactar al fabricante o consultar los documentos que haya publicado para averiguar si es necesario seguir un procedimiento adicional de higiene o utilizar una protección extra para el personal a fin de evitar la contaminación microbiológica en el lugar en que se cambia el filtro.

Medios para una aplicación uniforme

- Comunicación del fabricante por intermedio del ICCAIA y comunicación del fabricante con las líneas aéreas.
- Utilizar la *Ficha de control de desinfección de la aeronave por COVID-19* (Formulario 2) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<i>Módulo</i>	Tripulación
<i>Público destinatario</i>	
Explotadores en el marco del Anexo 6 – <i>Operación de aeronaves, Parte 1 – Transporte aéreo comercial internacional – Aviones.</i>	
<i>Elemento</i>	Integrantes de la tripulación
<i>Descripción breve (Objetivo)</i>	
Proporcionar consideraciones armonizadas sobre cuestiones sanitarias y de higiene aplicables a la tripulación que pueden ponerse en práctica a escala mundial.	
<i>Consideraciones</i>	
Generalidades	
<ul style="list-style-type: none"> • Salvo que se especifique que se trata de tripulación de vuelo o tripulación de cabina, el término «tripulación» alude a la tripulación de operaciones que debe estar a bordo para que el explotador de la aeronave permita el vuelo. Este elemento se aplica a toda la tripulación. 	
Facilitación	
<ul style="list-style-type: none"> • La tripulación, el personal de mantenimiento y el personal especializado de servicios de carga que participen en vuelos con una parada-estancia no deberían ser puestos en cuarentena con supervisión médica ni retenidos en observación durante la parada-estancia o al regreso, a menos que se sepa que hayan estado en contacto con una persona sintomática (pasajera, pasajero u otra persona de la tripulación) a bordo o durante la parada-estancia. <p><i>Nota.— Las tripulaciones de vuelos realizados en aeronaves de pasajeros pero que transporten únicamente carga, por ejemplo, deberían asegurarse de que se haya enviado la notificación correcta a todos los organismos pertinentes para evitar confusiones y de que las personas integrantes de la tripulación transportadas a bordo como supervisoras/es de carga, ingenieras/os y tripulación de cabina estén reconocidas e individualizadas correctamente en el manifiesto de la tripulación.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Los Estados deberían considerar la aplicación de medidas que faciliten la continuidad de las operaciones aéreas, de modo que: <ul style="list-style-type: none"> ○ no se ponga en cuarentena a las tripulaciones que necesiten realizar una parada-estancia o descansar para cumplir con los requisitos de descanso y respetar los límites máximos de tiempo de vuelo; ○ no se someta a las tripulaciones a los controles de detección del virus (cribado) o a las restricciones aplicables a otras personas que viajan; y ○ se apliquen a la tripulación los métodos de cribado que sean lo menos invasivos posibles. 	

Control sanitario

- La tripulación debería controlar si tiene fiebre, tos, dificultad para respirar u otros síntomas de COVID-19. La [OMS](#) considera fiebre a la temperatura igual o superior a 38°C.
- La tripulación debería controlar su temperatura al menos dos veces por día durante períodos de servicio y en cualquier momento en que no se sienta bien.
- Cuando alguna persona integrante de la tripulación tenga fiebre, dificultad para respirar u otros síntomas de COVID-19, debería quedarse en su casa o en la habitación de su hotel, notificar al programa de salud ocupacional de su empleador y no presentarse a trabajar. No debería reincorporarse al servicio hasta que no haya sido autorizada por el programa de salud ocupacional del empleador y por las autoridades de salud pública.

Ejemplos de situaciones que pueden generar inquietud por el riesgo de exposición de la tripulación al contagio. Una persona integrante de la tripulación:

- se encuentra dentro del período de cuarentena obligatoria correspondiente a un viaje o período de servicio previo;
- ha dado positivo para COVID-19, aunque no tenga síntomas evidentes;
- sabe que ha estado en contacto con otra persona con síntomas de COVID-19.
- tiene algún síntoma de COVID-19.
- se ha recuperado de los síntomas de COVID-19 pero todavía no ha sido examinada por el programa de salud ocupacional del empleador ni por una autoridad de salud pública.

Durante el vuelo:

- Si alguna persona integrante de la tripulación comienza a manifestar síntomas durante el vuelo, debería dejar de trabajar en cuanto sea posible, ponerse una mascarilla quirúrgica, notificar a la pilota o piloto al mando y mantener la distancia física recomendada respecto de las demás personas cuando sea posible. Luego del aterrizaje, debería ponerse en contacto con el personal médico de la línea aérea y con las autoridades de salud pública.

Protección de la salud

- Para proteger la salud de la tripulación y de las demás personas, quienes integran la tripulación deberían:
 - mantener la distancia física recomendada respecto de otras personas cuando sea posible mientras trabajan en la aeronave, p.ej., mientras están sentadas en los asientos retráctiles de servicio durante el despegue o el aterrizaje, durante su traslado en transporte terrestre y en espacios públicos;
 - lavarse las manos regularmente; Si no tienen las manos visiblemente sucias, el método preferido consiste en utilizar un gel hidroalcohólico y friccionarse las manos durante 20–30 segundos utilizando la técnica apropiada. Cuando tengan las manos visiblemente sucias, deberían lavárselas con agua y jabón durante 40–60 segundos utilizando la técnica apropiada;
 - además de lavarse/desinfectarse las manos con frecuencia, evitar tocarse la cara, incluso cuando tengan puestos guantes;

- utilizar algún elemento (como mascarillas no quirúrgicas) para cubrirse la cara cuando estén con otras personas, especialmente en situaciones en las que no se puede mantener la distancia física recomendada;

Nota.— Cuando interactúen con una persona enferma a bordo de la aeronave, deben usarse mascarillas quirúrgicas u otro equipo de protección personal proporcionado en el kit universal de precaución y no optar por elementos alternativos para cubrirse la cara.

- evitar el contacto con personas que tengan tos, fiebre, dificultad para respirar o que por cualquier otro motivo se sospeche que padecen de COVID-19;
- inspeccionar y verificar el contenido de los kits universales antes de cada vuelo. Si necesitan utilizar los kits al asistir a una pasajera o pasajero enfermo a bordo, también deberían seguir los procedimientos y políticas del transportista aéreo con respecto al uso de equipos de protección personal; y
- seguir las orientaciones y precauciones del Estado y de las autoridades sanitarias pertinentes con respecto a la COVID-19.

Además, las líneas aéreas deberían:

- proporcionar cantidades suficientes de productos desinfectantes y de limpieza (p.ej., toallitas húmedas desinfectantes) que protejan eficazmente de la COVID-19 para su uso durante el vuelo;
- considerar la posibilidad de proporcionar a la tripulación elementos para cubrirse la cara al realizar sus tareas de rutina mientras estén en servicio cuando les resulte difícil mantener la distancia física recomendada respecto de colegas, pasajeras y pasajeros, a menos que interfieran con el equipo de protección personal y les impidan realizar su trabajo.

Uso de los lavabos de a bordo

- Idealmente, se debería reservar uno o más lavabos para uso exclusivo de la tripulación para limitar la probabilidad de que se contagie de pasajeras o pasajeros infectados.

Compartimentos para el descanso de la tripulación

- Para minimizar cualquier posibilidad de infección cruzada, cuando se proporcionen almohadas, almohadones, sábanas, mantas o edredones, no deberían ser utilizados por varias personas a menos que se desinfecten sus fundas.
- Algunas líneas aéreas proporcionan a cada integrante de la tripulación sus propios elementos, y cada uno es responsable de retirarlos y embolsarlos después de cada uso.
- Otras líneas aéreas proporcionan una carga genérica de ropa de cama para la zona de descanso de la tripulación. En ese caso, la tripulación debería colocar su propia ropa de cama antes de iniciar su período de descanso y quitarla luego siguiendo las recomendaciones de higiene.

Dispositivos de instrucción

- Debería efectuarse con más frecuencia la limpieza de rutina de los simuladores de vuelo, dispositivos de instrucción y otros elementos auxiliares, así como de los equipos que se utilicen durante la instrucción (incluidas las máscaras de oxígeno). Los productos de limpieza que se utilicen deberían ser compatibles con los desinfectantes eficaces contra la COVID-19.

Medios para una aplicación uniforme

- Que estas consideraciones cuenten con pleno respaldo de:
 - Los organismos no gubernamentales competentes.
 - Los organismos de salud pública, migraciones y aduanas.
 - Las autoridades de aviación civil.
- Un alto grado de colaboración entre los explotadores de aeropuertos y sectores afines interesados.
- Elaboración de políticas, procedimientos y actividades de instrucción conexas para consolidar la importancia de estas consideraciones.
- Utilizar la *Ficha de declaración de COVID-19 para tripulaciones* (Formulario 1) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Tripulación de vuelo</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Proporcionar consideraciones armonizadas sobre cuestiones sanitarias y de protección de la salud aplicables a la tripulación de vuelo que pueden ponerse en práctica a escala mundial.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Se debería restringir lo más posible el acceso al puesto de pilotaje. • La tripulación de vuelo sólo debería ausentarse del puesto de pilotaje por períodos breves para usar el lavabo y para el descanso programado. • En caso de que la tripulación de vuelo en los mandos empiece a manifestar síntomas, el explotador debería evaluar los riesgos y considerar si es una mitigación apropiada que la persona enferma se retire del puesto de pilotaje, y debería establecer procedimientos para identificar si es necesario desviar el vuelo. • Cuando la tripulación de vuelo o la tripulación en general utilice mascarillas, los transportistas deberían asegurarse de que aún en ese caso la tripulación pueda colocarse rápidamente las máscaras de oxígeno, sujetarlas adecuadamente, sellarlas y recibir el suministro de oxígeno que necesite, y que la tripulación cuente con orientaciones correctas sobre cómo hacerlo. • Cuando la tripulación de vuelo abandona el puesto de pilotaje, se deben retirar sus efectos personales y guardar todos los objetos para dejar el puesto de pilotaje listo para la limpieza y desinfección. • Antes de cada recambio de tripulación de vuelo, debería limpiarse completamente el puesto de pilotaje. • Se deberían reducir al mínimo las interacciones en persona con la tripulación de cabina. • De ser posible, se designará a una sola persona que podrá ingresar al puesto de pilotaje cuando sea necesario. • Solo debería autorizarse a un/a integrante de la tripulación de vuelo o de la tripulación técnica a desembarcar de la aeronave para completar la inspección externa, reabastecimiento de combustible, etc., evitando el contacto directo con el personal de tierra.
<p><i>Medios para una aplicación uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Que estas consideraciones cuenten con pleno respaldo de: <ul style="list-style-type: none"> ○ Los organismos no gubernamentales competentes. ○ Los organismos de salud pública, migraciones y aduanas. ○ Las autoridades de aviación civil. • Un alto grado de colaboración entre los explotadores de aeropuertos y sectores afines interesados. • Elaboración de políticas, procedimientos y actividades de instrucción conexas para consolidar la importancia de estas consideraciones. • Utilizar la <i>Ficha de declaración de COVID-19 para tripulaciones</i> (Formulario 1) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Tripulación de cabina</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Proporcionar consideraciones armonizadas sobre cuestiones sanitarias y de higiene aplicables a la tripulación de cabina que pueden ponerse en práctica a escala mundial.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • La tripulación de cabina que esté en contacto con una pasajera o pasajero sospechoso de estar infectado no debería acudir al puesto de pilotaje a menos que exista una necesidad operacional. <p><i>Nota.— El elemento Operaciones del sistema de aire del módulo Aeronave contiene orientación sobre la ubicación de las pasajeras y pasajeros enfermos.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Al limitar el número y la frecuencia de los controles en persona de la tripulación de vuelo, deberían utilizarse métodos alternativos para comprobar su bienestar, como por ejemplo las llamadas regulares por el intercomunicador del avión. • El uso de equipos de protección personal no debería interferir en la capacidad de ejecutar los procedimientos de seguridad en situaciones normales, anormales y de emergencia, tales como la colocación de máscaras de oxígeno, extinción de incendios, etc. • No deberían compartirse los equipos usados en las demostraciones de seguridad, en la medida de lo posible, para reducir las posibilidades de transmisión del virus. Si deben compartirse, debería considerarse la posibilidad de usar otros medios de demostración que prescindan de los equipos, o bien desinfectarlos a fondo después de cada uso. • En las demostraciones de seguridad debería indicarse al público viajero que es fundamental que se destapen la cara antes de colocarse las máscaras de oxígeno de emergencia, si llegara el caso.
<p><i>Medios para una aplicación uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Que estas consideraciones cuenten con pleno respaldo de: <ul style="list-style-type: none"> ○ Los organismos no gubernamentales competentes. ○ Los organismos de salud pública, migraciones y aduanas. ○ Las autoridades de aviación civil. • Un alto grado de colaboración entre los explotadores de aeropuertos y sectores afines interesados. • Elaboración de políticas, procedimientos y actividades de instrucción conexas para consolidar la importancia de estas consideraciones. • Utilizar la <i>Ficha de declaración de COVID-19 para tripulaciones</i> (Formulario 1) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<i>Elemento</i> Parada-estancia
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Asegurarse de que las y los tripulantes que necesiten hacer una parada-estancia o tránsito fuera de base conozcan las medidas necesarias para reducir el riesgo de transmisión de la COVID-19.</p> <p>Para consultar la orientación más actualizada sobre este tema, remitirse al boletín electrónico EB 2020/30 de la OACI, con sus enmiendas.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <p>Parada-estancia / tránsito</p> <p>Si la tripulación debe hacer una parada-estancia o tránsito fuera de base, los explotadores de servicios aéreos deberían coordinarse con las autoridades estatales de salud pública y tomar las disposiciones siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Traslados (entre el aeropuerto y el hotel, si fuera necesario): El explotador aéreo debería disponer el traslado entre la aeronave y las habitaciones de cada integrante de la tripulación, cerciorándose de que se observen, en la medida en que sea posible, las medidas de higiene y de distancia física recomendada incluso dentro del vehículo. • En el alojamiento: <ol style="list-style-type: none"> a) La tripulación deberá cumplir en todo momento las políticas y reglamentos sanitarios pertinentes. b) Cada persona estará en su propia habitación, que habrá sido desinfectada antes del ingreso. c) Teniendo en cuenta los puntos precedentes, y en la medida en que sea posible, la tripulación: <ol style="list-style-type: none"> i. Evitará el contacto con el público y con el resto de la tripulación, y permanecerá en sus habitaciones de hotel salvo cuando debiera procurar atención médica o para actividades esenciales como el ejercicio, respetando siempre los requisitos de distancia física; ii. No usará las instalaciones comunes en el hotel; iii. Pedirá servicio de comida en la habitación, o comida para llevar, o tomará las comidas sin compañía en el restaurante del hotel, pero únicamente cuando no haya servicio de comida en la habitación; iv. Se controlará regularmente para detectar fiebre y otros síntomas; y v. Observará buenas prácticas de higiene de manos, higiene respiratoria y medidas de distanciamiento físico cuando deba abandonar la habitación del hotel únicamente por las razones indicadas en i), iii) o en situaciones de emergencia. • Las/los integrantes de la tripulación que desarrollen síntomas que sugieran contagio de la COVID-19 durante la parada-estancia o tránsito: <ol style="list-style-type: none"> a) Deberían hacerlo saber al explotador de la aeronave y procurar atención médica para determinar si padecen de COVID-19; b) Deberían cooperar en la evaluación y posible monitorización posterior de control de acuerdo con el procedimiento de evaluación que haya implementado el Estado (por ej., evaluación médica en la habitación del hotel, o en una sala de aislamiento dentro del hotel, o en un lugar alternativo). • Si una/un integrante de la tripulación se ha sometido a evaluación y no se sospecha que padece de COVID-19 de acuerdo con los procedimientos implementados por el Estado según lo descrito, el explotador aéreo podrá disponer su repatriación a la base.

- Si el Estado sospecha o confirma que la o el integrante de la tripulación padece de COVID-19 y no exige su aislamiento, se podrá disponer su repatriación sanitaria por medios adecuados siempre que medie acuerdo para regresar a la persona afectada a la base.

Medios para una aplicación uniforme

- Que estas consideraciones cuenten con pleno respaldo de:
 - Los organismos no gubernamentales competentes.
 - Los organismos de salud pública, migraciones y aduanas.
 - Las autoridades de aviación civil.
- Un alto grado de colaboración entre los explotadores de aeropuertos y sectores afines interesados.
- Elaboración de políticas, procedimientos y actividades de instrucción conexas para consolidar la importancia de estas consideraciones.
- Utilizar la *Ficha de declaración de COVID-19 para tripulaciones* (Formulario 1) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<i>Módulo</i>	Carga
<i>Público destinatario</i>	
Líneas aéreas, transitarios, camioneros, proveedores de servicios de escala (operadores de terminal de carga)	
<i>Elemento</i>	
Transporte por carretera al lugar de recepción y recogida de la carga	
<i>Descripción breve (Objetivo)</i>	
Proteger al personal que manipula la carga y a los camioneros en los puntos de entrega de la carga física (en el almacén) y la documentación (a menudo en oficinas).	
<i>Consideraciones</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Principios de seguridad biológica <i>in situ</i>: <ul style="list-style-type: none"> ○ Debería reducirse al mínimo la proximidad entre personas en la entrega de documentos, usar señalización horizontal y/o utilizar los equipos de protección personal adecuados. ○ Siempre que sea posible, debería ponerse a disposición un puesto para lavarse las manos o un desinfectante de manos a base de alcohol en los puntos de entrada. ○ Deberían limpiarse y desinfectarse regularmente las superficies (p. ej., manijas, picaportes, quioscos). ○ Debería ponerse desinfectante de manos a base de alcohol a disposición del público usuario de los quioscos, etc. ○ Deberían establecerse una o más zonas para ponerse y quitarse los equipos de protección personal, según proceda. • Entrega física de las mercancías (descarga del camión): <ul style="list-style-type: none"> ○ Los conductores deberían quedarse en la cabina del vehículo hasta que se les autorice a bajar (de conformidad con los procedimientos pertinentes). ○ Debería mantenerse la distancia física entre el conductor y el personal del establecimiento, siempre que sea posible. ○ Debería limitarse el contacto cercano del personal y utilizar equipos de protección personal adecuados cuando corresponda. • Entrega de documentación (oficina): <ul style="list-style-type: none"> ○ Siempre que sea posible, deberían implantarse sistemas digitales de intercambio de datos y de documentos. ○ En la medida de lo posible, las personas deberían mantener una distancia física de al menos un metro, se debería disponer señalización horizontal o el uso de los equipos de protección personal apropiados. ○ Cuando haya que firmar documentos físicos, cada persona debería firmar con su propio bolígrafo. ○ Deberían instalarse barreras físicas (transparentes) en los mostradores y en recepción. ○ Debería ponerse desinfectante de manos a base de alcohol a disposición a la entrada y salida de las zonas comunes. 	

- Uso de equipo de acarreo (p. ej., elevadoras de horquilla, carretillas):
 - Para evitar la contaminación cruzada, los equipos usados en los almacenes para manipular la carga deberían limpiarse y desinfectarse después de cada uso.
 - Debería educarse al personal para que observe los principios de higiene personal.
 - Deberían usarse los equipos de protección personal apropiados cuando sea necesario.

Medios para una aplicación uniforme

- Carteles y folletos, que pueden descargarse del sitio web del transportista y del sitio del agente de servicios de escala. Véase el ejemplo de afiche para el área de descanso del personal en la página A-46.

<p><i>Elemento</i></p> <p>Dentro de las instalaciones de carga (Origen / Destino / Tránsito)</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Proteger al personal en las instalaciones de carga (almacén) mientras realiza tareas tales como la consolidación de la carga, su distribución y reubicación, y la tramitación de la documentación.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Principios de seguridad biológica <i>in situ</i>: <ul style="list-style-type: none"> ○ Debería mantenerse la distancia física en todo momento, siempre que no se comprometa la seguridad operacional. ○ Debería reducirse al mínimo el contacto cercano entre personas en el momento de entrega (p. ej., zonas de depósito de mercancías) o usar equipos de protección personal adecuados. ○ Las cuadrillas deberían rotarse cada 14 días para evitar las infecciones cruzadas. ○ Debería ponerse a disposición desinfectante de manos a base de alcohol a la entrada de las zonas comunes. ○ Debería disponerse la limpieza y desinfección regulares de las superficies (p. ej., picaportes, manijas, dispositivos móviles, quioscos). ○ Debería ponerse desinfectante a disposición de quienes usen los quioscos y de dispositivos compartidos, móviles y de otro tipo. • Manipulación física de las mercancías: <ul style="list-style-type: none"> ○ Debería mantenerse la distancia física, siempre que no se comprometa la seguridad operacional; <ul style="list-style-type: none"> – Cuando no sea posible (p. ej., necesidad de un elevador de 2 personas para una carga pesada), deberían utilizarse equipos de protección personal adecuados. ○ Deberían usarse los equipos de protección personal apropiados cuando sea necesario. • Uso del equipo de acarreo / equipo auxiliar de tierra: <ul style="list-style-type: none"> ○ Para evitar la contaminación cruzada, deberían limpiarse y desinfectarse los equipos de acarreo y los equipos auxiliares de tierra después de cada uso. ○ Debería educarse al personal para que observe los principios de higiene personal. ○ Deberían usarse los equipos de protección personal apropiados cuando sea necesario.
<p><i>Medios para una aplicación uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Colocación de carteles en las instalaciones de carga y en las zonas de descanso del personal.

<p><i>Elemento</i></p> <p>De las instalaciones de carga a la plataforma (Origen / Tránsito / Destino)</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Proteger al personal durante el traspaso de la carga entre el almacén y la plataforma en preparación para la carga y descarga de aeronaves.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Principios de seguridad biológica in situ: <ul style="list-style-type: none"> ○ Debería mantenerse la distancia física en todo momento, siempre que no se comprometa la seguridad operacional, o usar equipos de protección personal adecuados. ○ Debería establecerse la limpieza y desinfección regulares de las superficies (p. ej., picaportes, manijas, quioscos). ○ Debería ponerse desinfectante de manos a base de alcohol a disposición de quienes usen los quioscos, dispositivos móviles compartidos, etc. ○ Debería reducirse al mínimo el contacto cercano entre personas en el momento de entrega (p. ej., zonas de descarga) o deberían utilizarse los equipos de protección personal adecuados. ○ Las cuadrillas deberían rotarse cada 14 días para reducir al mínimo las infecciones cruzadas de los equipos. • Entrega física de las mercancías <ul style="list-style-type: none"> ○ Debería mantenerse la distancia física, utilizando zonas dispuestas para dejar las mercancías siempre que sea posible. ○ Debería limitarse el contacto cercano del personal y utilizarse equipos de protección personal adecuados cuando corresponda. • Uso del equipo auxiliar de tierra <ul style="list-style-type: none"> ○ Para evitar la contaminación cruzada, los equipos auxiliares de tierra deberían limpiarse y desinfectarse después de cada uso. ○ Debería educarse al personal para que observe los principios de higiene personal. ○ Deberían usarse los equipos de protección personal apropiados cuando sea necesario.
<p><i>Medios para una aplicación uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Colocación de carteles en las zonas de descanso del personal.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Carga / Descarga de la aeronave</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Proteger al personal de los servicios de escala en la plataforma durante la carga y descarga de la aeronave, que por lo general son cuadrillas compuestas por 3 a 4 personas según la tarea de que se trate.</p> <p>Reforzar la seguridad sanitaria cuando aumenta la frecuencia del contacto cercano del personal durante la carga manual de la cabina de pasajeros.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Principios de seguridad biológica in situ: <ul style="list-style-type: none"> ○ Debería mantenerse la distancia física en todo momento, siempre que no se comprometa la seguridad operacional, o usar equipos de protección personal adecuados. ○ Debería ponerse a disposición desinfectante de manos a base de alcohol a la entrada de las zonas comunes. ○ Debería disponerse la limpieza y desinfección regulares de las superficies (p. ej., picaportes, manijas, dispositivos móviles, quioscos). ○ Debería ponerse desinfectante de manos a base de alcohol a disposición de quienes usen los quioscos, dispositivos móviles compartidos, etc. ○ Debería reducirse al mínimo el contacto cercano del personal durante la operación de carga o utilizarse los equipos de protección personal adecuados, particularmente para la estiba de la cabina de pasajeros. ○ Las cuadrillas deberían rotarse cada 14 días para evitar las infecciones cruzadas. • Carga física de artículos <ul style="list-style-type: none"> ○ Debería mantenerse la distancia física en todo momento, siempre que no se comprometa la seguridad operacional (favorecer las tareas que puede realizar una persona sola). ○ Debería limitarse el contacto cercano del personal y utilizarse equipos de protección personal adecuados cuando corresponda. ○ Para la carga manual en forma de cadena humana, deberían utilizarse los equipos de protección personal adecuados (mascarillas y guantes) y aplicarse los principios de higiene después de cada operación. • Uso del equipo de acarreo / equipo auxiliar de tierra: <ul style="list-style-type: none"> ○ Para evitar la contaminación cruzada, deberían limpiarse y desinfectarse los equipos de acarreo y equipos auxiliares de tierra después de cada uso. ○ Debería educarse al personal para que observe los principios de higiene personal. ○ Deberían usarse los equipos de protección personal apropiados cuando sea necesario.
<p><i>Medios para una aplicación uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Colocación de carteles en las zonas de descanso del personal. • Utilizar la <i>Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto por COVID-19</i> (Formulario 3) u otra ficha similar, cuando corresponda.

3. FORMULARIOS Y CARTELES

FICHA DE DECLARACIÓN DE COVID-19 PARA TRIPULACIONES

Propósito de la ficha:

La tripulación debe proporcionar información antes de la salida para confirmar su estado de salud en relación con la COVID-19 y facilitar su tramitación por parte de las autoridades de Salud Pública del Estado.

Aun cuando complete la ficha, cualquier integrante de la tripulación podrá ser sometida/o a otros controles por las autoridades de Salud Pública como parte de un dispositivo de prevención con controles múltiples, por ejemplo, si la temperatura corporal es igual o superior a 38 °C.

- 1. Durante los últimos 14 días, ¿ha tenido contacto cercano (contacto frente a frente a no más de un metro de distancia durante más de 15 minutos o contacto físico directo) con alguien que presentaba síntomas que sugirieran contagio de la COVID-19?**

Sí No

- 2. ¿Ha tenido alguno de los siguientes síntomas en los últimos 14 días?:**

Fiebre	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
Tos	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>
Dificultad para respirar	Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/>

- 3. Temperatura al iniciar el servicio:**

No se registró la temperatura porque la persona no se sentía/no parecía estar afiebrada

Temperatura en grados C° / F : _____

Fecha: (dd/mm/aa) _____ Hora: _____

Método de lectura: Frente Oído Otro _____

- 4. Durante los últimos 14 días, ¿ha tenido una prueba de diagnóstico de COVID-19 por PCR con resultado positivo?**

Sí No

Adjuntar el informe con el resultado, si lo tiene

Identificación personal:

Nombre:

Línea aérea / explotador de aeronaves:

Nacionalidad y número de pasaporte:

Firma:

Fecha (dd/mm/aa):

FICHA DE CONTROL DE DESINFECCIÓN DE LA AERONAVE POR COVID-19

Número de matrícula de la aeronave: _____

La desinfección de la aeronave se realizó conforme a la recomendación de la Organización Mundial de la Salud, con la frecuencia determinada por las autoridades sanitarias nacionales, utilizando los productos aprobados y de conformidad con las instrucciones de aplicación del fabricante de la aeronave.

Fecha (dd/mm/aa)	Hora (24 hs-UTC)	Aeropuerto (Código OACI)	Observaciones	Nombre de la persona encargada de la desinfección
Zonas de la aeronave tratadas		Desinfectante utilizado	Observaciones	Firma de la persona encargada de la desinfección
Puesto de pilotaje <input type="checkbox"/> Cabina de pasajeros <input type="checkbox"/> Compartimiento(s) de carga <input type="checkbox"/> Otros: _____ _____				

Fecha (dd/mm/aa)	Hora (24 hs-UTC)	Aeropuerto (Código OACI)	Observaciones	Nombre de la persona encargada de la desinfección
Zonas de la aeronave tratadas		Desinfectante utilizado	Observaciones	Firma de la persona encargada de la desinfección
Puesto de pilotaje <input type="checkbox"/> Cabina de pasajeros <input type="checkbox"/> Compartimiento(s) de carga <input type="checkbox"/> Otros: _____ _____				

Fecha (dd/mm/aa)	Hora (24 hs-UTC)	Aeropuerto (Código OACI)	Observaciones	Nombre de la persona encargada de la desinfección
Zonas de la aeronave tratadas		Desinfectante utilizado	Observaciones	Firma de la persona encargada de la desinfección
Puesto de pilotaje <input type="checkbox"/> Cabina de pasajeros <input type="checkbox"/> Compartimiento(s) de carga <input type="checkbox"/> Otros: _____ _____				

Formulario 2 de corredor sanitario (PHC)

CARTELES EN ZONAS DE DESCANSO DEL PERSONAL

Instrucciones para el personal durante la COVID-19

**Espacio reservado
EJEMPLO**



Lávese regularmente las manos

Use agua y jabón líquido para lavarse las manos durante al menos 20 segundos cada vez que entra en el edificio.



Disinfectese

Cuando no pueda lavarse las manos, desinfectelas con gel hidroalcohólico.



Evite estrechar la mano

Recuerde que el virus se propaga al toser y estornudar, a través de gotículas transportadas por el aire, así como por el contacto directo.



Respete la distancia física

Manténgase a una distancia segura de las demás personas siguiendo la señalización horizontal u otros indicadores. Conductoras y conductores deben permanecer en su vehículo hasta que se les autorice a bajar y respetar los procedimientos locales.



Limpiar regularmente

Desinfectar toda las superficies que se toquen frecuentemente y to dos los equipos después de cada uso.



Mantenga la distancia

Evite entrar en un local cerrado donde haya otras personas o póngase equipo de protección personal adecuado.



Use su propio bolígrafo

No utilice el bolígrafo de otra persona cuando firme documentos.



Siga la orientación y los reglamentos nacionales, locales o de la empresa pertinente, especialmente si presenta usted posibles síntomas.

SEA RESPONSABLE

MANTÉNGASE A SALVO



— FIN —