



Organización de Aviación Civil Internacional

BOLETÍN ELECTRÓNICO

A título informativo únicamente

EB 2020/30

11 de mayo de 2020

CREACIÓN DE CORREDOR SANITARIO PARA PROTEGER A LAS TRIPULACIONES DE VUELO DURANTE LA PANDEMIA DE COVID-19 (OPERACIONES DE CARGA)

1. La introducción de restricciones amplias pero dispares en las fronteras en respuesta a la propagación mundial de la pandemia de COVID-19 ha provocado grandes trastornos en la cadena de suministro por la que transitan insumos sanitarios esenciales para luchar contra la pandemia. Para facilitar el desarrollo de las operaciones aéreas y a la vez prevenir la propagación de la COVID-19 y proteger la salud de las tripulaciones, el Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos que afectan a la Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA) de la OACI recomienda la utilización del concepto de “corredor sanitario”.
2. El concepto de corredor sanitario se desarrolló con un enfoque centrado en el riesgo, tomando en cuenta principios de gestión de la seguridad operacional donde la clave es el uso de tripulaciones “limpias”, aeronaves “limpias” e instalaciones aeroportuarias “limpias”, y el transporte de un público usuario “limpio”. En este contexto, “limpio” hace referencia a la aplicación de medidas tendientes a eliminar en la mayor medida posible la presencia de COVID-19 en el sector del transporte aéreo.
3. CAPSCA ha tenido en cuenta documentos pertinentes de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y de la industria de la aviación, y ha consultado a sus socios y sus Estados miembros, el Grupo de Estudio sobre Disposiciones Médicas (MPSG) de la OACI y otros interesados en los ámbitos de la aviación y la salud pública para elaborar orientación específica para la COVID-19. La orientación se ha recopilado en el contexto de la situación mundial actual (abril de 2020). Conforme vaya evolucionando la pandemia, CAPSCA reexaminará y actualizará las directrices.
4. Se acompaña a este boletín electrónico orientación relacionada específicamente con las tripulaciones de vuelo que intervienen en operaciones esenciales de transporte de carga, que también se publicará en el sitio web de CAPSCA (www.capsca.org). Al mismo tiempo, CAPSCA está elaborando orientación similar relativa a los vuelos humanitarios, vuelos de repatriación y vuelos regulares de transporte de personas en la que se sigue el mismo enfoque.

Adjunto:

Orientación provisional: Creación de corredor sanitario para proteger a las tripulaciones de vuelo durante la pandemia de COVID-19 (Operaciones de carga).

Publicado bajo la responsabilidad de la Secretaria General

CREACIÓN DE CORREDOR SANITARIO PARA PROTEGER A LAS TRIPULACIONES DE VUELO DURANTE LA PANDEMIA DE COVID-19 (OPERACIONES DE CARGA)

Información presentada por el Arreglo de Colaboración para la Prevención y Gestión de Sucesos que afectan a la Salud Pública en la Aviación Civil (CAPSCA)

**Nota: Esta orientación ha sido elaborada para las tripulaciones de vuelo que realizan operaciones de carga, pero se aplica igualmente a las tripulaciones de todos los tipos de operaciones de vuelo.*

Introducción

Las amplias y variadas restricciones que se introdujeron en respuesta a la propagación mundial de la pandemia de COVID-19 han provocado grandes trastornos en la red mundial de aviación que alcanzan al transporte de insumos sanitarios y alimentos, entre otros artículos esenciales. Es de vital importancia mantener en funcionamiento el transporte aéreo, prestando la debida atención a las evaluaciones de riesgos correspondientes y aplicando medidas sanitarias acordes al riesgo.

CAPSCA se estableció en 2006, tras la crisis provocada por la epidemia de SRAS (síndrome respiratorio agudo severo), como una plataforma multisectorial donde los sectores de la aviación y la salud pública ponen en común recursos, experiencia y conocimientos para facilitar la preparación en previsión de sucesos de salud pública en la aviación civil y su gestión cuando se producen. 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, lo que hace posible consensuar directrices y procedimientos para mitigar el impacto de la COVID-19 en la aviación civil sin perder de vista la prioridad primordial de preservar la seguridad de los vuelos.

El concepto de corredor sanitario

CAPSCA recomienda el uso del concepto de “corredor sanitario” para permitir el desarrollo de las operaciones de vuelo con mínimas restricciones y a la vez prevenir la propagación de la COVID-19 por el transporte aéreo y proteger la salud e integridad de las tripulaciones y el público viajero. La clave de esta estrategia es el uso de tripulaciones “limpias”, aeronaves “limpias” e instalaciones aeroportuarias “limpias”, y el transporte de un público usuario “limpio”. En este contexto, “limpio” hace referencia a la aplicación de medidas tendientes a eliminar en la mayor medida posible la presencia de COVID-19.

El concepto de corredor sanitario se desarrolló con un enfoque centrado en el riesgo, tomando en cuenta principios de gestión de la seguridad operacional. Dado que no se dispone de vacuna ni de un tratamiento definitivo, y en vista de las limitaciones de recursos y medios de diagnóstico, no es posible eliminar completamente el riesgo de contraer la COVID-19 en el transporte aéreo, pero la aplicación de estas medidas puede mitigar sensiblemente el riesgo para tripulaciones y público viajero.

Aplicación del concepto de corredor sanitario a los vuelos de carga

El Anexo 9 de la OACI define a la tripulación como personal esencial para la operación de la aeronave. La aplicación a las tripulaciones de vuelo de medidas fronterizas dispares o inadecuadas puede tener el efecto de prolongar o agravar los trastornos de la cadena de suministro durante la pandemia.

La orientación del Apéndice A de este documento puede servir de marco para armonizar los procedimientos que ponen en práctica los Estados para facilitar las operaciones de carga transfronterizas.

CAPSCA ha tenido en cuenta documentos pertinentes de la OMS y de la industria de la aviación, y ha consultado a sus socios y sus Estados miembros, con el Grupo de Estudio sobre Disposiciones Médicas (MPSG) de la OACI y otros interesados en los ámbitos de la aviación y la salud pública para elaborar estas directrices (véase el Apéndice B). La orientación se ha recopilado en el contexto de la situación mundial actual (abril de 2020). Conforme vaya evolucionando la pandemia, CAPSCA reexaminará y actualizará las directrices.

La presente orientación se refiere específicamente a las tripulaciones de vuelo que realizan operaciones de carga esenciales. Al mismo tiempo, CAPSCA está elaborando otra orientación similar relativa a los vuelos humanitarios, vuelos de repatriación y vuelos regulares de transporte de personas que sigue el mismo enfoque. La orientación permitirá a los Estados poner en marcha procesos de manera uniforme y con arreglo al Reglamento Sanitario Internacional (RSI) de la OMS y las normas y métodos recomendados (SARPS) de la OACI en relación con aeropuertos, procedimientos de a bordo, facilitación, operaciones de aeronave, gestión del tránsito aéreo y navegación.

Apéndice A

Orientación armonizada de CAPSCA para la facilitación de los vuelos de carga y la protección de las tripulaciones durante la pandemia de COVID-19

1. Aplicabilidad

Esta orientación se aplica a las operaciones para el transporte de carga, específicamente:

- 1.1 las operaciones con aeronaves de carga que transportan carga; y
- 1.2 operaciones con aeronaves para transporte de personas en las que se transporta carga en la cabina del pasaje (por cuestiones de seguridad operacional, es posible que deban ir a bordo otras/otros tripulantes además de la tripulación de vuelo)

Nota 1. Para los fines de este documento, las aeronaves para transporte de personas que transportan únicamente carga sin personas a bordo se consideran aeronaves de carga.

Nota 2. Está prohibido el transporte de mercancías peligrosas en la cabina del pasaje, con excepción de lo autorizado o permitido en las Instrucciones técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284).

Nota 3. 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 el explotador de la aeronave debe proveer a bordo de la aeronave para llevar a cabo el vuelo. Puede incluir personal de escala (personal de mecánica, ingeniería, lucha contra incendios, etc.) que sea necesario a bordo para colaborar en funciones técnicas o de seguridad operacional en el vuelo.

2. Inquietudes

La pandemia de COVID-19 evoluciona con mucha velocidad. Estas directrices buscan dar respuesta a las siguientes inquietudes de los Estados:

- 2.1 Cuando se despachan tripulaciones en vuelos internacionales, ¿cómo hacer para evitar que:
 - 2.1.1 se transmitan el virus entre sí?
 - 2.1.2 contraigan la COVID-19 en el exterior durante una parada-estancia?
 - 2.1.3 importen el virus a su regreso?
- 2.2 Al permitir el ingreso o reingreso de las tripulaciones al Estado, ¿cómo:
 - 2.2.1 prevenir que transmitan el virus a la comunidad local y generen nuevos focos de transmisión, y viceversa?
 - 2.2.2 tratar a quienes exhiban síntomas de COVID-19 a la llegada o los desarrollen durante la parada-estancia?

3. Consideraciones clave

- 3.1 La pandemia de COVID-19 ya ha llegado a todo el mundo y corresponde suponer que todos los países están afectados.

- 3.2 Mundialmente, la estrategia es limitar la propagación para aplanar la curva de contagio a fin de que los Estados puedan reforzar la capacidad y los recursos para hacer frente a la pandemia.
- 3.3 Los datos disponibles siguen corroborando que el vehículo de transmisión principal del SARS-CoV-2 (el virus de la COVID-19) es el contacto con las gotículas o microgotas de las vías respiratorias al estar contacto cercano con una persona infectada¹.
- 3.4 La liberación del virus en las microgotas respiratorias se produce principalmente en las primeras dos semanas de declararse los síntomas, con la mayor concentración en la primera semana.
- 3.5 Una alta proporción de personas infectadas presentan síntomas muy moderados.
- 3.6 Se tiene conocimiento de personas asintomáticas o presintomáticas infectadas con COVID-19 que han infectado a otras personas, aunque no se considera la principal modalidad de transmisión.
- 3.7 La higiene de las manos y evitar tocarse la boca, los ojos y la nariz siguen estando entre los principales métodos de prevención.
- 3.8 Si bien la mascarilla facial por sí sola no ofrece suficiente protección a quien la usa, y la OMS no ha corroborado aún ningún dato que indique que el uso de mascarillas (hospitalarias o de otro tipo), incluido el uso universal comunitario de mascarillas, pueda evitar la infección de la COVID-19 en personas sanas, su uso podría reducir la aspersión del virus liberado al toser y estornudar; en consecuencia, el uso correcto de mascarillas faciales de acuerdo con las condiciones del medio y la exposición al riesgo podría reducir el riesgo por exposición a personas infectadas³.
- 3.9 Las autoridades de Salud Pública recomiendan observar una distancia física de un metro como mínimo¹, e idealmente de dos metros siempre que sea posible², para evitar la transmisión comunitaria involuntaria de COVID-19.
- 3.10 Los explotadores aéreos deben proveer un neceser de precaución universal para uso de las tripulaciones de vuelo cuando se sospeche que una persona a bordo está infectada, como se dispone en el Anexo 6 de la OACI (Operación de aeronaves).
- 3.11 Los explotadores aéreos deberían examinar sus políticas de gestión de la fatiga para cerciorarse de que contemplen las nuevas restricciones que puedan existir; por ejemplo, que las tripulaciones encuentren menos opciones para descansar o comer en los aeropuertos de destino o en los vuelos para incorporarse al servicio, o menor duración de las paradas-estancia y otras modificaciones de los procedimientos. Convendrá adaptar las prácticas de asignación de tripulaciones y horarios, para que el personal no esté demasiado fatigado durante el servicio que deban realizar.
- 3.12 Frente a la menor capacidad de la red, las tripulaciones (especialmente para operaciones de carga) que deban trasladarse para incorporarse al servicio podrán viajar en otra línea aérea.
- 3.13 En muchos sentidos, la aeronave como lugar de trabajo puede considerarse un espacio restringido o confinado. Si no posible cumplir las directrices prescriptivas por limitaciones de orden práctico, como por ejemplo el distanciamiento físico dentro del puesto de pilotaje, el explotador de la aeronave debería guiarse por el riesgo para decidir qué medidas alternativas de mitigación aplicar para prevenir la transmisión de COVID-19 entre tripulantes. Una estrategia que combine una variedad de controles ofrecerá más protección contra el riesgo que la aplicación de uno o dos controles específicos de igual tipo para prevenir la transmisión.

- 3.14 Los datos de los que se dispone actualmente no justifican la aplicación de procedimientos adicionales de desinfección de la carga transportada en aviones durante la pandemia de COVID-19^{1,4}. Se recomienda el uso permanente de equipo de protección individual (EPI) y rutinas de desinfección, salvo indicación en otro sentido a la luz de la evaluación del riesgo que efectúe el Estado o el explotador.

4. Directrices a seguir en todo momento

- 4.1 Los explotadores aéreos son responsables de hacer desinfectar las aeronaves con la frecuencia que corresponda a su utilización, de acuerdo con las recomendaciones de las autoridades reglamentarias de la aviación en coordinación con las autoridades sanitarias locales, utilizando elementos de conocida eficacia contra la COVID-19 y que no sean nocivos al usarlos en aeronaves, de acuerdo con la orientación de la OMS¹.
- 4.2 En los casos en que se requiere desinfección adicional, como la desinfección del puesto de pilotaje con cada recambio de tripulación, los explotadores aéreos deben proporcionar a las tripulaciones los elementos necesarios de desinfección y equipo de protección individual (EPI).
- 4.3 Las o los integrantes de la tripulación que hayan estado en contacto cercano con una persona sospechada de estar infectada de COVID-19 deben aislarse a la espera del resultado de la prueba de diagnóstico del caso sospechoso, o bien durante 14 días a partir de la última exposición posible² si no se tiene acceso al diagnóstico. Durante ese período, se les deberá relevar del servicio a bordo.

Nota: Para los fines de este documento, por contacto cercano se entiende el contacto frente a frente a no más de un metro de distancia durante más de 15 minutos, o el contacto físico directo con alguien que presentaba síntomas que sugirieran infección de COVID-19, dentro de los dos días anteriores o 14 días posteriores al inicio de los síntomas en esa persona.

- 4.4 Cualquier integrante de la tripulación que hubiera tenido contacto cercano con un caso confirmado de COVID-19 debe ser relevada/o del servicio de vuelo durante 14 días a partir de la fecha de exposición y seguir las instrucciones de las autoridades sanitarias locales.
- 4.5 Cualquier integrante de la tripulación que presente síntomas que sugieran una infección del tracto respiratorio o que tenga fiebre, tos persistente de aparición reciente, dificultad para respirar o cualquier otra indisposición deberá ser relevada/o del servicio de vuelo, aislarse y procurar atención médica tan pronto como sea posible¹.
- 4.6 Las tripulaciones deben respetar el distanciamiento físico, tanto en servicio como fuera de servicio, según los requisitos locales que rijan al estar fuera de servicio.
- 4.7 Dada la situación actual, y en la medida en que lo permitan los límites máximos de tiempo de vuelo (FTL), los explotadores aéreos deberán operar vuelos de ida y vuelta y evitar dentro de lo que sea posible las largas paradas-estancia y tránsitos para las tripulaciones. En los vuelos de ida y vuelta, se aconseja que la tripulación permanezca dentro de la aeronave (excepto para las verificaciones exteriores de la aeronave). Debería tenerse en cuenta la posibilidad de demoras imprevistas (por pruebas de diagnóstico no planificadas, etc.).
- 4.8 Únicamente se permitirá el ingreso en la aeronave de operarias/operarios de escala, personal técnico y demás personal de escala autorizado respetando las medidas de distanciamiento físico. Cuando esto no sea posible, el personal deberá cubrirse la cara para reducir el riesgo de exposición a la tripulación.

- 4.9 Las máscaras de oxígeno deben desinfectarse con los medios disponibles tras cada utilización. Para el descanso en vuelo, cada integrante de la tripulación dispondrá de su propio juego de cobertores y almohadas para su uso exclusivo. Estos elementos deben estar colocados en envoltorios individuales.

5. Directrices a seguir en los aeropuertos

- 5.1 Se anima a las tripulaciones a colaborar con las autoridades de los aeropuertos y respetar las medidas dispuestas en los aeropuertos para cumplir los requisitos generales de higiene y distanciamiento.
- 5.2 Las autoridades aeroportuarias deberían colaborar con las autoridades del Estado para establecer, dentro de lo que sea posible, canales exclusivos en los aeropuertos para facilitar el tránsito de las tripulaciones en servicio y en camino a incorporarse al servicio por los puestos de aduanas e inmigraciones, a fin de minimizar el contacto con el público viajero.
- 5.3 Se alienta a los explotadores de aeronaves y tripulaciones a colaborar con las autoridades sanitarias en las inspecciones de entrada y salida en los aeropuertos cuando dichas autoridades no acepten la **Ficha de declaración de COVID-19 para tripulaciones (Apéndice C)**.
- 5.4 La inspección que realizan los Estados puede consistir en una observación para detectar síntomas e indicios de COVID-19 en la tripulación, lectura obligatoria de la temperatura corporal, una entrevista puntual con integrantes de la tripulación o la derivación de quienes presenten síntomas para una evaluación médica más exhaustiva.
- 5.5 Si de la evaluación médica surge la sospecha o confirmación de la infección de COVID-19, el Estado puede exigir el aislamiento de las personas afectadas. Alternativamente, el explotador aéreo puede disponer su repatriación sanitaria por medios adecuados, siempre que medie acuerdo para regresar a la persona afectada a la base.

6. Directrices a seguir antes del vuelo

- 6.1 Los explotadores aéreos deben recordar a las tripulaciones que la fiebre y los demás síntomas de la COVID-19 les inhabilitan para el servicio. Al presentarse al servicio, las tripulaciones deben rellenar la **Ficha de declaración de COVID-19 para tripulaciones**.
- 6.2 Los explotadores aéreos deben poner en práctica procedimientos de desinfección de los mandos y las superficies del puesto de pilotaje antes del vuelo si hay recambio de tripulación, usando elementos eficaces contra la COVID-19 y que no sean nocivos al usarlos en la aviación.
- 6.3 Dentro de lo posible, las tripulaciones deben evitar el contacto con el público y con el personal de escala y el personal técnico, practicar una buena higiene de manos y respetar las medidas de distanciamiento físico al realizar las verificaciones y sesiones informativas previas al vuelo.
- 6.4 El personal en viaje para incorporarse al servicio debería ser último en embarcar.
- 6.5 Se anima a los explotadores aéreos a suministrar mascarillas faciales adecuadas que las tripulaciones de vuelo puedan usar cuando no sea posible guardar las distancias físicas, al trasladarse desde y hacia la aeronave y durante las paradas-estancia, siempre que haya disponibilidad de mascarillas. En aras de la seguridad operacional del vuelo, la tripulación podrá quitarse la mascarilla al estar dentro del puesto de pilotaje con la puerta cerrada.

- 6.6 Los explotadores aéreos deberían informar a las tripulaciones de las consideraciones relativas al uso de la mascarilla, basándose en las Recomendaciones de la OMS sobre el uso de mascarillas en el contexto de la COVID-19. Si no se dispone de mascarillas, las tripulaciones podrán usar elementos alternativos para cubrirse la cara según las recomendaciones de la OMS³.

7. Directrices a seguir durante el vuelo

- 7.1 Las tripulaciones, tanto en servicio como en viaje para incorporarse al servicio, deben observar buenas prácticas de higiene de manos, respetar las medidas de distanciamiento físico y reducir al mínimo dentro de lo que sea posible las interacciones y contactos no esenciales con las y los demás integrantes de la tripulación² durante el servicio.
- 7.2 Los asientos que se asignen al personal en viaje para incorporarse al servicio, personal de mecánica, personal técnico y demás tripulantes estarán ubicados en zonas específicas de la aeronave, separados de la tripulación de vuelo, durante todo el vuelo para mantener la distancia física recomendada, si hubiera asientos disponibles.
- 7.3 Si una o un integrante de la tripulación desarrolla fiebre o algún síntoma que sugiera la posibilidad de infección con la COVID-19 durante el vuelo, la persona debería seguir los procedimientos señalados en la orientación de la OMS¹, colocándose una mascarilla y aislándose del resto de la tripulación a menos que con eso se vea afectada la seguridad operacional. En caso de haber limitaciones de espacio, el explotador aéreo habrá de considerar los riesgos y los principios de seguridad operacional al decidir qué medidas alternativas aplicar para prevenir la transmisión de la COVID-19. La persona enferma debería declarar su estado a las autoridades sanitarias a la llegada para someterse a una evaluación más exhaustiva.

8. Directrices a seguir después del vuelo

- 8.1 Al cumplimentar todas las formalidades tras completar el vuelo y las que deban realizarse antes de partir en los vuelos de ida y vuelta, las tripulaciones en servicio y quienes estén viajando para incorporarse al servicio deben observar las medidas de distanciamiento físico, practicar buena higiene de manos y reducir al mínimo las interacciones y contactos no esenciales con las y los demás integrantes de la tripulación, el personal de escala/técnico y sus pertenencias, tanto como sea posible.
- 8.2 El personal en viaje para incorporarse al servicio debería ser primero en desembarcar.

9. Parada-estancia / tránsito

Si la tripulación debe hacer una parada con estancia o tránsito fuera de base, el explotador aéreo debería coordinar con las autoridades sanitarias del Estado en los aeropuertos para disponer los siguientes arreglos:

- 9.1 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.
- 9.2 En el alojamiento:
- 9.2.1 La tripulación deberá cumplir en todo momento las políticas y reglamentos sanitarios locales;
- 9.2.2 Cada persona estará en su propia habitación, que habrá sido desinfectada antes del ingreso;

9.2.3 Teniendo en cuenta los puntos precedentes, y en la medida en que sea posible, la tripulación:

- (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) y iii) o en situaciones de emergencia.

9.3 Las/los integrantes de la tripulación que desarrollen síntomas que sugieran contagio de la COVID-19 durante una parada-estancia o tránsito:

9.3.1 Deberían hacerlo saber al explotador de la aeronave y procurar atención médica para determinar si padecen de COVID-19;

9.3.2 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);

9.3.3 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 los descrito, el explotador aéreo podrá disponer su repatriación a la base; y

9.3.4 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 regresarla a la base.

Apéndice B

Referencias

1. OMS: Consideraciones operacionales para la gestión de casos o brotes de COVID-19 en la aviación
2. SAFO 20009 del 4/17/20 (Administración Federal de Aviación del Departamento de Transportes de los Estados Unidos)
3. OMS: Recomendaciones sobre el uso de mascarillas en el contexto de la COVID-19: orientación provisional, 6 de abril de 2020
4. OMS: Uso racional del equipo de protección personal frente a la COVID-19 y aspectos que considerar en situaciones de escasez graves: orientación provisional, 6 de abril de 2020

Organizaciones participantes

OACI

1. Sede: Medicina Aeronáutica, Seguridad de Vuelo, Seguridad de la Carga, Gestión de la Seguridad Operacional, Facilitación
2. Oficinas regionales: NACC, SAM, EUR/NAT, MID, WACAF, ESAF, APAC,
3. Examen oficioso por parte de integrantes de la Comisión de Aeronavegación

Salud Pública

1. Organización Mundial de la Salud (OMS)
2. Centros para el Control de Enfermedades de los Estados Unidos (CDC)
3. Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (CEPCE)
4. Centro Africano para el Control de Enfermedades

Socios de CAPSCA en todo el mundo

1. Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA)
2. Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI)
3. Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Línea Aérea (IFALPA)
4. Consejo Coordinador Internacional de Asociaciones de Industrias Aeroespaciales (ICCAIA)
5. Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC)
6. Organización Internacional de Normalización (ISO)
7. Organización Marítima Internacional (OMI)
8. Global Express Association (representante de servicios de carga)
9. Asociación Internacional de Carga Aérea (TIACA)

Socios regionales de CAPSCA y otros

1. Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA)
2. Unión Europea
3. Unión Africana (UA)
4. Servicio de Asesoramiento en Medicina Aeronáutica (AMAS)
5. MedAire
6. Asociación Estadounidense de Auxiliares de a Bordo Profesionales (APFA)

Grupo de Estudio de la OACI sobre Disposiciones Médicas

1. Administración de Aviación Civil de Singapur (Asesora técnica de CAPSCA)
2. Administración de Aviación Civil del Reino Unido
3. Ministerio de Transportes de Canadá
4. Administración Federal de Aviación de los Estados Unidos (FAA)
5. Administración de Aviación Civil de China
6. Administración de Aviación Civil de Sudáfrica
7. Autoridad de Seguridad Operacional de la Aviación Civil de Australia (CASA)
8. Asociación de Médicos Aeronáuticos (Rusia)
9. Administración de Aviación Civil de Kenya
10. Academia de Aviación Egipcia
11. Administración de Aviación Civil de Nigeria
12. Administración de Aviación Civil de Jordania

— — — — —

Apéndice C

FICHA DE DECLARACIÓN DE COVID-19 PARA TRIPULACIONES										
Propósito de la ficha:										
<p>La tripulación de vuelo 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.</p> <p>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 $> 37,5\text{ C}^\circ$.</p>										
<p>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?</p> <p style="text-align: right;">Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p>										
<p>2. ¿Ha tenido alguno de los siguientes síntomas en los últimos 14 días?:</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">Fiebre</td> <td style="width: 25%;">Sí <input type="checkbox"/></td> <td style="width: 25%;">No <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Tos</td> <td>Sí <input type="checkbox"/></td> <td>No <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Dificultad para respirar</td> <td>Sí <input type="checkbox"/></td> <td>No <input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		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"/>
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"/>								
<p>3. Temperatura al iniciar el servicio:</p> <p>No se registró la temperatura porque la persona no se sentía/no parecía estar afiebrada <input type="checkbox"/></p> <p>Temperatura en grados C° <input type="checkbox"/> / F° <input type="checkbox"/> : _____</p> <p>Fecha: _____ Hora: _____</p> <p>Método de lectura: Frente <input type="checkbox"/> Oído <input type="checkbox"/> Otro <input type="checkbox"/> _____</p>										
<p>4. ¿Ha tenido una prueba de diagnóstico de COVID-19 por PCR con resultado positivo?</p> <p style="text-align: right;">Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p> <p>Adjuntar el informe con el resultado, si lo tiene</p>										
Identificación personal:										
Nombre:										
Línea aérea / explotador de aeronaves:										
Nacionalidad y número de pasaporte:										
Firma:										
Fecha:										