



REUNIÓN DEPARTAMENTAL DE FACILITACIÓN (FAL)

Duodécima reunión

(El Cairo, 22 de marzo - 2 de abril de 2004)

**Cuestión 6 del
orden del día: Reglamentos sanitarios internacionales (RSI)**

TRABAJOS RECIENTES DE LA OACI EN MATERIA DE ELABORACIÓN DE MEDIDAS DESTINADAS A EVITAR LA PROPAGACIÓN DE ENFERMEDADES CONTAGIOSAS

(Nota presentada por la Secretaría)

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Ante la aparición del síndrome respiratorio agudo severo (SRAS) a principios de 2003, la OACI adoptó inmediatamente medidas de urgencia destinadas a ayudar a las autoridades aeroportuarias y gubernamentales de las zonas afectadas por el SRAS a evitar que siguiera propagándose esta enfermedad contagiosa y a cumplir con el requisito prescrito en el Artículo 14 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).

1.2 Bajo los auspicios de la OACI y con la participación de la Organización Mundial de la Salud (OMS), a principios del mes de junio se celebró en Singapur una reunión de tres días de duración a la que asistieron funcionarios de transporte aéreo y de sanidad, y que concluyó con un conjunto de medidas recomendadas contra el SRAS, para su aplicación en los aeropuertos. Estas medidas se han publicado como el documento de la OACI *Medidas de protección recomendadas contra el SRAS*, que está disponible en el sitio web de la OACI (www.icao.int).

1.3 Otro resultado de la reunión fue el establecimiento de un conjunto de directrices para examinar y evaluar las medidas adoptadas por los aeropuertos para combatir la propagación del SRAS y de otras enfermedades infecciosas. Un equipo de inspección, integrado por un experto en medicina aeronáutica y un especialista en servicios de escala en las terminales de pasajeros fue asignado a las zonas afectadas por el SRAS a principios de julio, como parte de un proyecto de cooperación técnica de la OACI. El plan de trabajo del equipo se preparó con la asistencia de la OMS y de las autoridades nacionales de las zonas afectadas, e incluía las directrices elaboradas por el grupo de expertos.

2. METODOLOGÍA DE INSPECCIÓN Y EVALUACIÓN

2.1 La inspección y evaluación realizadas en cada Estado incluían un análisis minucioso de la legislación nacional pertinente y de la documentación existente en materia de protección contra el SRAS, así como entrevistas con funcionarios de la administración de aviación civil, administración aeroportuaria y de sanidad pública.

2.2 Tras una sesión informativa con estos funcionarios, el equipo de la OACI inspeccionó el aeropuerto recorriendo sus instalaciones para ver y comprobar que se habían implantado medidas tales como procedimientos para los pasajeros que salen, los pasajeros que desembarcan

(llegada y tránsito) y las personas que trabajan en el aeropuerto. Además, se comprobó que las estaciones contaban con instalaciones de inspección secundaria/terciaria y médicas, incluyendo ambulancias designadas. En algunos casos, los inspectores de la OACI fingieron ser pasajeros con síntomas de SRAS para realizar una simulación realista y comprobar que podían aplicarse inmediatamente los procedimientos.

2.3 Tras inspeccionar las instalaciones, el equipo de la OACI concluyó la evaluación y dio a conocer sus conclusiones a las autoridades locales. A continuación se emitió un informe llamado “Declaración de la evaluación” para la administración del aeropuerto inspeccionado. El equipo de la OACI impartió también instrucción práctica en el puesto de trabajo a los inspectores sanitarios y personal médico nacionales sobre la aplicación de las medidas de protección recomendadas contra el SRAS.

3. INSPECCIONES AEROPORTUARIAS

3.1 Se invitó al equipo de inspección de la OACI a evaluar los siguientes aeropuertos internacionales, tarea que se realizó en el orden que figura a continuación:

- a) aeropuerto Changi de Singapur
- b) aeropuerto internacional de Hong Kong
- c) aeropuerto internacional de la Capital Beijing
- d) aeropuerto internacional Pudong de Shanghai
- e) aeropuerto internacional Baiyun de Guangzhou

3.2 A continuación se describen brevemente las ocho medidas de protección que fueron examinadas durante la evaluación de cada aeropuerto:

- a) designación de un funcionario de sanidad pública del aeropuerto para emergencias responsable de la aplicación de todas las medidas de protección contra el SRAS;
- b) advertencia (p. ej., mediante carteles) a las tripulaciones y pasajeros antes de que entren, o inmediatamente al entrar al aeropuerto, de que ninguna persona con síntomas de SRAS podrá embarcar en avión alguno;
- c) de acuerdo con las recomendaciones de la OMS, se examina a los pasajeros que salen para determinar si tienen síntomas de SRAS. Esto conlleva entrevistar a los pasajeros que salen antes de que pasen por el mostrador de presentación; tomar la temperatura mediante un método objetivo y fiable; aislar y examinar a cualquier pasajero cuya temperatura sea superior a 37,5° o que conteste afirmativamente a cualquiera de las preguntas del examen; proporcionar una mascarilla a cualquier pasajero que esté tosiendo; requerir que los posibles portadores de SRAS se sometan a un examen médico; enviar al pasajero al hospital designado para casos de SRAS si el examen del aeropuerto apunta a un posible caso de SRAS;
- d) la inspección de los pasajeros que llegan de zonas afectadas se realiza normalmente haciéndoles responder a cuestionarios que llenan durante el vuelo o inmediatamente después del desembarque;
- e) se proporciona a todos los pasajeros información sobre los síntomas del SRAS y los números para establecer comunicación con las autoridades sanitarias pertinentes, si los hubiere;

- f) se han establecido procedimientos para responder a la llegada de una aeronave con un posible caso de SRAS a bordo;
- g) todos los trabajadores del aeropuerto deben someterse diariamente a la verificación de su temperatura antes de empezar su turno de trabajo; y
- h) se recuerda a los trabajadores, mediante información fijada en carteles o por otros medios, que tienen la obligación de no presentarse al trabajo si no se sienten bien.

3.3 Se determinó que los cinco aeropuertos inspeccionados cumplían plenamente con estas ocho medidas, y se expidieron declaraciones de evaluación indicando que los aeropuertos habían aplicado plenamente y con eficiencia las medidas de protección recomendadas contra el SRAS.

4. OBSERVACIONES

4.1 Este proyecto tenía una doble finalidad: 1) impedir la propagación del SRAS mediante los viajes por vía aérea, y 2) restaurar la confianza del público viajero en la seguridad del transporte aéreo. Al haberse realizado con éxito, este proyecto ha contribuido de forma significativa a reducir y, en algunos casos, a eliminar totalmente los efectos sociopolíticos y económicos que el brote de SRAS había provocado en las zonas afectadas.

4.2 El 5 de julio de 2003, la OMS declaró que se había logrado quebrar la cadena de transmisión del SRAS de persona a persona en todas las zonas afectadas. El virus del SRAS ha dejado de circular en la población humana en todas las partes del mundo, pero eso no constituye una garantía de que haya desaparecido para siempre. Sigue siendo posible un brote estacional, y puede seguir transmitiéndose a un nivel tan bajo que no pueda detectarse. Por lo tanto, sería imprudente bajar la guardia, especialmente teniendo en cuenta que las medidas de protección que se han implantado ya en muchos aeropuertos constituyen una defensa eficaz no sólo contra el SRAS sino también contra cualquier otra enfermedad contagiosa, incluidas las nuevas enfermedades virales desconocidas que puedan surgir en el futuro.

4.3 Resulta sumamente importante mantenerse vigilante, preparado y dispuesto en vista de la posibilidad de que el SRAS pueda reaparecer, o pueda surgir una enfermedad similar en el futuro. Las administraciones interesadas deberían adoptar un sistema totalmente normalizado para hacer frente a esta posibilidad. En noviembre de 2003 se celebró en Singapur una segunda reunión de la OACI y se elaboró un plan de contingencia armonizado que permitirá responder de forma gradual y proporcionada a la posibilidad de reaparición, según lo determine la OMS. Este plan de contingencia permitirá combatir eficazmente la propagación por el transporte aéreo de otras enfermedades transmitidas por el aire, con características epidemiológicas similares a las del SRAS.

5. PRÓXIMAS MEDIDAS

5.1 Al haberse podido frenar la propagación del SRAS a escala mundial, la segunda fase del proyecto de la OACI ha tenido un carácter preventivo. En coordinación con la OMS, la Asociación del Transporte Aéreo Internacional (IATA), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y las administraciones nacionales pertinentes, se está considerando la posibilidad de llevar a cabo las principales actividades siguientes:

- a) la armonización del contenido de las tarjetas de declaración sanitaria utilizadas en los aeropuertos y de las medidas que habrán de tomarse cuando un viajero manifieste síntomas de enfermedad contagiosa;
- b) el desarrollo de un marco normalizado para el plan de contingencia armonizado que permita una respuesta gradual y proporcional a la posibilidad de reaparición, según lo determine la OMS. Este enfoque sistémico coteja un análisis del riesgo epidemiológico con el nivel de preparación para poner en práctica las ocho medidas de protección recomendadas contra el SRAS, elaboradas bajo los auspicios de la OACI;

- c) visitas breves de inspección/evaluación de los aeropuertos, realizadas previa solicitud de los Estados, para evaluar la capacidad de los recursos humanos y técnicos para responder rápidamente a situaciones epidemiológicas nuevas o estacionales;
- d) una aplicación más amplia de la metodología contra el SRAS a cualesquiera otras enfermedades contagiosas cuyo modo de transmisión pueda estar relacionado con la aviación o con la necesidad de evitar la propagación de la enfermedad mediante los viajes aéreos.

6. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

6.1 Se invita a la Reunión departamental a convenir en las recomendaciones enumeradas en el párrafo 5 de la presente nota y a recomendar además que las medidas de protección contra el SRAS y el proyecto de plan de contingencia se publiquen como textos de orientación de la OACI.

— FIN —