



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)**

PREPARACIÓN PARA EMERGENCIAS MÉDICAS — PLAN ARMONIZADO DE RESPUESTA POR ETAPAS PARA CONTINGENCIAS EN LOS AEROPUERTOS

(Nota presentada por la Secretaría)

RESUMEN

En esta nota se presenta someramente un plan modelo de respuesta por etapas para contingencias en los aeropuertos destinado a evitar la propagación por vía aérea de enfermedades transmisibles. El plan en cuestión aumenta el estado de preparación en caso de que en el futuro se produzca un brote de síndrome respiratorio agudo severo (SRAS) o una enfermedad similar. El plan abarca desde una situación normal hasta una epidemia en gran escala y tiene en cuenta tres aspectos principales: iniciadores, nivel de respuesta y activación/desactivación del plan.

Las medidas propuestas a la Reunión departamental figuran en el párrafo 8.1.

1. PROPÓSITO

1.1 Las directrices descritas en esta nota tienen el objeto de ayudar a los aeropuertos a definir un plan armonizado de respuesta por etapas para contingencias en caso de:

- a) el posible resurgimiento de SRAS; y
- b) un brote de otra enfermedad transmisible de importancia similar desde el punto de vista de la salud pública.

2. REQUISITOS

2.1 Los aeropuertos establecerían directrices, criterios y procedimientos para un plan de respuesta por etapas a fin de satisfacer el propósito mencionado.

2.2 El plan de respuesta por etapas abarcaría la totalidad del espectro, desde la situación de “ausencia de enfermedad” o situación normal hasta una de brote de la enfermedad a escala local e internacional. En este último caso, los aeropuertos ya tendrían que haber establecido todas las medidas descritas en la Etapa I de las Medidas de protección recomendadas contra el SRAS. (Véase la nota FAL/12-WP/32).

3. DEFINICIONES

3.1 El aeropuerto o las autoridades nacionales competentes definirían el contenido de las distintas etapas del plan para contingencias. El punto de partida sería una situación en la que no hay signos de la enfermedad, ni a escala local ni internacional. Seguidamente, el plan de contingencia debería considerar una respuesta por etapas para enfrentar la gravedad creciente de la situación.

3.2 Idealmente, las diversas etapas (pasos) del plan de contingencia se indicarían de acuerdo con un plan ya sea con números o con colores. Dicho plan podría tener en cuenta los criterios vigentes en ese momento a escala nacional.

3.3 El plan para contingencias debería tener plazos para indicar el tiempo previsto para aumentar la proporción de la respuesta. Estos plazos tendrían que considerar los recursos humanos y de equipo requeridos en cada una de las etapas.

4. ENTIDADES PARTICIPANTES

4.1 El aeropuerto debería preparar una lista de las entidades que participarían en el plan para contingencias. Sería necesario elaborar y adoptar un organigrama detallado de las relaciones de trabajo entre estas entidades. Habitualmente, un organigrama de este tipo incluirá detalles sobre los contactos de la organización y el personal esencial que participa en el plan de respuesta por etapas para contingencias.

4.2 El encargado de la coordinación en el aeropuerto sería el funcionario de salud pública designado para ese aeropuerto.

5. INICIADORES

5.1 En el plan se señalarían los elementos iniciadores de cada una de las etapas de la respuesta escalonada. En las circunstancias previstas estos iniciadores serían:

- a) una notificación del Sistema mundial de alerta y respuesta de la Organización Mundial de la Salud (OMM);
- b) una alerta nacional que señala cambio en el patrón dominante de enfermedades; y
- c) una alerta regional de los países que están cerca del aeropuerto.

Se reconoce que en los países más grandes una alerta nacional puede estar limitada a una sola ciudad o a unas pocas ciudades dentro del país. En este caso, sólo los aeropuertos afectados tendrían que activar el plan de respuesta.

5.2 Iniciadores específicos

5.2.1 Para iniciar la inspección de los pasajeros que embarcan:

- a) El plan para contingencias definiría el punto de partida de la inspección de los pasajeros que embarcan dentro del plan general de respuesta por etapas. Habitualmente, esto ocurriría ante la indicación de la OMM de que se ha producido la transmisión local de la enfermedad a partir de un caso índice.

- b) Las medidas que se establecerían serían las relativas a la inspección de los pasajeros que embarcan, que se detallan en la Etapa I del proyecto SRAS de la OACI (Medidas de protección recomendadas contra el SRAS).
- c) En el plan de contingencia debería especificarse además un plazo para desactivar la inspección de pasajeros que embarcan. Habitualmente esto sucedería al recibirse una declaración de la OMM en cuanto a que se han cumplido sus criterios sobre situaciones en que no hay enfermedad. Normalmente el período para considerar que no hay transmisión local debe ser dos veces el período de incubación.

5.2.2 Para iniciar la inspección de pasajeros que desembarcan:

- a) El aeropuerto podría considerar la inspección de pasajeros que desembarcan después de recibir un aviso del Sistema mundial de alerta y respuesta de la OMM para indicar un brote de la enfermedad en uno o más países. Esto sería particularmente pertinente si el país o países afectados tienen enlace aéreo directo con el aeropuerto. Debe reconocerse que es posible que los pasajeros infectados transiten por aeropuertos que no tienen enlace aéreo directo con el aeropuerto que ejecuta el plan para contingencias.
- b) Las medidas que tendrían que adoptarse serían aquellas sobre la inspección de pasajeros que desembarcan que se describen en la Etapa I del proyecto SRAS de la OACI (Medidas de protección recomendadas contra el SRAS).
- c) Al igual que en el caso de los pasajeros que embarcan, el plan para contingencias del aeropuerto podría especificar un plazo para reducir e interrumpir las actividades de inspección. Normalmente, esto se haría después de recibirse una declaración de la OMM indicando que no hay enfermedades presentes en los países o ciudades afectados.

6. AUTORIDAD, COMUNICACIÓN Y COORDINACIÓN

6.1 En el plan para contingencias deberían describirse claramente los elementos básicos de autoridad, coordinación y comunicación.

6.2 En el plan debería indicarse claramente a quien corresponde la autoridad para activar las medidas de emergencia. Normalmente esta autoridad correspondería al Ministro de Salud pertinente. En el plan del aeropuerto debería estar específicamente definido el centro de coordinación para la activación. Más aún, tendría que incluir una lista de activación del personal requerido para la ejecución eficaz de todas las actividades relacionadas con cada etapa progresiva de respuesta. También deberían señalarse las personas responsables de las actividades de este personal.

6.3 La red de comunicación entre las distintas entidades que participan en el plan para contingencias debería estar claramente definida. Un aspecto importante sería la transmisión de información a los medios de difusión con fines de educación del público para evitar que se produzca una situación de pánico. Las autoridades pertinentes deberían encargarse de esta parte.

6.4 Se reconoce que un elemento importante en el plan para contingencias del aeropuerto es la designación de ambulancias y hospitales. En el plan debería indicarse a quien corresponde designar las ambulancias y los hospitales.

6.5 Asimismo, en el plan debería señalarse que es necesario designar un centro de respuesta de emergencia (centro de control). Este recinto estaría equipado para ser el núcleo de la activación y ejecución del plan para contingencias.

7. OTRAS CONSIDERACIONES

7.1 *Plan de contingencia para empleados aeroportuarios.* El plan debería además considerar la posibilidad de que un empleado del aeropuerto sea infectado y, como resultado, se produzca una interrupción de las actividades aeroportuarias. Este punto debería considerarse cuidadosamente para superar dichas interrupciones.

7.2 *Simulacros y ejercicios.* El plan tendría que incluir medidas apropiadas para asegurar que el mismo siga siendo funcional y eficaz. Estas medidas incluirían la realización periódica de simulacros y ejercicios para garantizar que todos los elementos del plan son ejecutables. Además, el plan para contingencias tendría que ser objeto de revisión permanente. Las autoridades nacionales deberían instaurar un procedimiento de auditoría.

7.3 *Otras enfermedades transmisibles.* Este plan para contingencias podría aplicarse al brote de cualquier otra enfermedad infecciosa que pueda transmitirse por vía del transporte aéreo. No obstante, se reconoce que el modo de transmisión de otras enfermedades podría ser diferente de aquel del SRAS. De manera similar, los signos y los síntomas principales de otras enfermedades pueden diferir de aquellos del SRAS. En tal situación, la iniciación de medidas de inspección de los pasajeros debería depender de los criterios de la OMM aplicables a la enfermedad en cuestión.

8. MEDIDAS PROPUESTAS A LA REUNIÓN DEPARTAMENTAL

8.1 Se invita a la Reunión departamental a considerar el modelo de plan armonizado de respuesta por etapas para contingencias que se presenta en esta nota y a recomendar la adopción por todos los Estados contratantes de este enfoque en cuanto a la preparación para emergencias sanitarias.

— FIN —