



ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

A35-WP/176

EX/71

27/9/04

Español, francés e  
inglés únicamente<sup>1</sup>

## ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

### COMITÉ EJECUTIVO

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

#### SALUD Y SEGURIDAD DE LOS PASAJEROS Y TRIPULANTES DE CABINA

[Nota presentada por Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF)]

#### RESUMEN

En este documento de trabajo se pasa revista a la historia de la reglamentación de los aspectos de salud y seguridad en la cabina de una aeronave civil, siendo el punto de vista de la ITF que ha faltado una reglamentación mundial coherente de los peligros de salud y seguridad a que tienen que hacer frente los pasajeros y las tripulaciones de cabina. Con el fin de resolver esta situación, la ITF recomienda a los Estados contratantes que consideren la cabina como un lugar de trabajo y que, como tal, asignen la autoridad final para su reglamentación a las autoridades apropiadas de salud y seguridad profesionales, más bien que a las autoridades tradicionales de la seguridad de la aviación.

#### REFERENCIAS

A35-WP/34

Anexo 9 — *Facilitación*

FAL/12-WP/69

U.S. Occupational Safety and Health Act, Public Law 91-596,  
29 de diciembre de 1970

#### INTRODUCCIÓN

El Comité Ejecutivo para el 35° período de sesiones de la Asamblea General de la OACI ha invitado a la Asamblea a estudiar y aprobar un proyecto de Resolución sobre la protección de la salud de los pasajeros y tripulantes en los vuelos internacionales.

La ITF presta su pleno apoyo a todos los elementos del propuesto proyecto de resolución y cree que la industria mundial del transporte aéreo, que opera de conformidad con las prescripciones de las autoridades de la aviación de la mayor parte de los Estados miembros de la OACI, no ha introducido

<sup>1</sup> Las versiones en español, francés e inglés fueron suministradas por la ITF.

normas adecuadas de salud y seguridad para todos los ocupantes de la cabina, pasajeros y tripulantes, que viajan en aeronaves comerciales. En general, ello es el resultado de la idea de que la cabina de una aeronave es mucho más que un lugar con asientos productores de ingresos. Se trata, en realidad, de un lugar de trabajo y, como tal, debería estar reglamentado por autoridades que empleen personal preparado con un elevado nivel de competencia en la aplicación de las normativas sobre salud y seguridad en los lugares de trabajo.

La ITF cree que la OACI debería encontrar una solución a esta situación a nivel mundial, a fin de poder mantener la confianza de los trabajadores y de los pasajeros en el transporte aéreo civil. A fin de ilustrar la ausencia general de normas serias para la protección de la salud y seguridad de los pasajeros y de la tripulación, centraremos aquí nuestra atención sobre cuatro aspectos que causan preocupación a la ITF.

### **DESINSECTACIÓN QUÍMICA**

Los insecticidas actualmente aprobados para su uso en las cabinas de las aeronaves (cuyos principales ingredientes activos son los piretroides permetrina y fenotrina) se han visto asociados con la aparición de síntomas adversos, crónicos y agudos, en seres humanos. Consiguientemente, la ITF, sus afiliados y el público que viaja han venido expresando desde hace mucho tiempo su preocupación ante la aplicación inadecuada y poco coherente de dichos productos químicos a bordo de las aeronaves.

A comienzos del presente año, en la 12ª Reunión departamental de Facilitación (FAL/12) de la OACI, celebrada en El Cairo, Egipto, la ITF presentó el documento de trabajo (FAL/12-WP/69), en el que se ponían de relieve estos problemas y se ofrecían al estudio de los delegados presentes diversas recomendaciones. La ITF insistía sobre la aplicación de un planteamiento más riguroso y restrictivo en relación con los métodos de desinsectación, junto con medidas urgentes para identificar medios alternativos no químicos de control de aquellos insectos que constituyen un riesgo demostrado para los Estados miembros. La Reunión departamental expresó su acuerdo con dichas recomendaciones y aprobó la Recomendación A/14 relativa a la revisión de la Norma 2.24 del Anexo 9: “Cuando se requiera la desinsectación, el Estado contratante autorizará o aceptará únicamente aquellos métodos químicos o no químicos y/o insecticidas que están recomendados por la Organización Mundial de la Salud.”

Además, la Reunión departamental aprobó tres recomendaciones adicionales de tipo B.

- La Recomendación B/14 alienta insistentemente a los Estados a llevar a cabo la aplicación de las normas del Anexo 9 sobre la desinsectación de las aeronaves y, en particular, a limitar la necesidad de desinsectación de las operaciones que representan un peligro y a revisar los requisitos y modificarlos sobre la base de una necesidad demostrable.
- La Recomendación B/15 invita a la OACI a asumir un papel de liderazgo, en colaboración con los Estados, con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y con otras partes interesadas, tales como la ITF, con vistas a poner en claro el propósito de las normas actuales de desinsectación y preparar material orientativo que permita reducir a un mínimo la exposición a pesticidas en la cabina de pasajeros y en la cabina de mandos.
- La Recomendación B/16 alienta a la OACI a colaborar urgentemente con los Estados contratantes y con la OMS para evaluar y documentar evaluaciones de la eficacia, viabilidad y rentabilidad de alternativas a los métodos químicos de desinsectación y, en casos apropiados, a registrar la aprobación de dichas alternativas.

## **CALIDAD DEL AIRE DE LA CABINA**

Las deficiencias en la calidad del aire de la cabina de pasajeros se han visto asociadas con síntomas que van desde dolores de cabeza y visión borrosa a incapacitación permanente. Con frecuencia, una mala calidad del aire puede relacionarse con casos de ventilación inadecuada y/o contaminación química del aire con hidrocarburos de los motores, pesticidas y agentes de limpieza, entre otros. A pesar de numerosos informes presentados por tripulantes y pasajeros sobre una calidad deficiente del aire, la tripulación de cabina no puede dejar su lugar de trabajo a mitad de su turno laboral para respirar aire, careciendo, en general, de la protección de una ventilación estándar apropiada. Además, no se informa normalmente a la tripulación de cabina sobre posibles riesgos de exposición a productos químicos, careciendo de acceso a la información médica y de exposición de la compañía, cosa a la que tendrían derecho si se encontrara bajo el control de una autoridad sobre salud y seguridad profesionales.

## **NORMAS SOBRE EL EQUIPAJE DE MANO**

El equipaje de mano excesivo o con sobrepeso representa un riesgo para la salud de los empleados y pasajeros y un peligro de seguridad para la aviación. Los agentes de las puertas y el personal de tierra pueden sufrir lesiones al tener que transportar manualmente exceso de equipaje o artículos con sobrepeso desde la puerta a la bodega, teniendo que subir, a menudo, peldaños empinados bajo el chorro de los motores, bajo condiciones meteorológicas adversas o con muy poco tiempo disponible. Los tripulantes sufren lesiones discales, cervicales o del omoplato al tener que colocar el equipaje en los portaequipajes de cabina. También puede ocurrir que se caigan artículos de equipaje de los portaequipajes, causando lesiones a tripulantes o pasajeros, como resultado de falta de cuidado, turbulencia, fallo de los cierres o diseño deficiente de los portaequipajes. Un riesgo adicional para la seguridad es el equipaje de cabina que contiene líquidos inflamables. A pesar de las normas de la OACI, en las que se insiste en que todo equipaje debe estar seguramente almacenado, el exceso de equipaje puede obstruir el acceso a las salidas de emergencia o producir retrasos, congestión u obstrucción de rampas y salidas. Por dichas razones, el equipaje de cabina o equipaje comprobado en el lado del avión debería estar limitado a un artículo solamente o a una combinación de artículos, además de introducirse un límite de peso. La normativa de la OACI debería aplicarse de manera universal.

## **PROTECCIÓN DE LA SALUD Y SEGURIDAD PROFESIONALES PARA LOS TRIPULANTES DE CABINA**

El coste humano de las lesiones, enfermedades y fallecimientos relacionados con el trabajo es incalculable y la industria sufre pérdida de producción y debe pagar salarios, gastos médicos e indemnización por incapacitación. A fin de solucionar esta situación, el Congreso de Estados Unidos aprobó, en 1970, la Ley sobre salud y seguridad profesionales. Cinco años después, la Administración Federal de la Aviación de Estados Unidos asumió jurisdicción exclusiva sobre la salud y seguridad de los tripulantes de cabina de pasajeros y personal de la cabina de mando, mientras se encontraran a bordo de una aeronave. A lo largo de los años, este lamentable precedente ha sido copiado por la mayor parte de las autoridades nacionales y, puesto que un elevado porcentaje de dichas autoridades centran fundamentalmente su atención sobre la seguridad, es decir, sobre la prevención de resultados catastróficos y sobre la viabilidad económica de los desplazamientos aéreos, tienden a carecer de conocimientos especializados por cuanto a la reglamentación de los peligros para la salud y seguridad profesionales y han rechazado la imposición de normas obligatorias para la protección de pasajeros y tripulantes y preferido el uso de “directrices” voluntarias.

## **CONCLUSIONES**

Hemos examinado anteriormente varios de los peligros a que tienen que hacer frente los pasajeros y tripulaciones de cabina. Con objeto de reducir al mínimo las consecuencias adversas de dichos peligros y de otros peligros para la salud y la seguridad, la ITF alienta a los Estados contratantes a que adopten medidas inmediatas para colocar la autoridad reglamentaria sobre la salud y seguridad de las cabinas de la aviación civil a las autoridades encargadas de la salud y seguridad profesionales, más bien que a las autoridades para la seguridad de la aviación. A largo plazo, la ITF recomienda la preparación de normas universales y mundialmente coherentes sobre salud y seguridad profesionales para la tripulación de cabina de la aviación civil y que dichas normas sean aprobadas y aplicadas por todos los Estados miembros.

Todos nos hallamos interesados en asegurar la salud y seguridad de todos los ocupantes de las cabinas de la aviación civil. Los sindicatos de la aviación, por intermedio de la ITF, están dispuestos a colaborar con la industria, con los gobiernos y con agrupaciones de interés público para encontrar soluciones completas y coherentes a estos problemas de salud y seguridad, a la vez que alientan la misión del Comité Ejecutivo de proteger la salud de pasajeros y tripulantes.

## **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de este documento de trabajo;
- b) examinar medios que permitan mejorar la salud y seguridad de los ocupantes de las cabinas de la aviación civil; y
- c) comprometerse al diálogo y a la participación de la ITF en cualquier iniciativa sobre salud y seguridad que pudiere dimanar de este 35º período de sesiones.

— FIN —