



ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMITÉ EJECUTIVO

Cuestión 18: Salud y bienestar de los pasajeros y las tripulaciones y prevención de la propagación de enfermedades transmisibles

MEDIOS NO QUÍMICOS DE DESINSECTACIÓN PARA LA CABINA DE PASAJEROS Y CABINA DE MANDOS DE LAS AERONAVES

(Nota presentada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte)

RESUMEN

La Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte (ITF) representa a trabajadores de la aviación sindicados de todo el mundo y habla en nombre de millones de empleados que trabajan en el sector. La seguridad diaria y operación segura del transporte aéreo del mundo depende de la dedicación y pericia de estos trabajadores.

En el presente documento se pasa revista a la desinsectación de las aeronaves y se señala que, en fechas recientes, se han descubierto métodos no químicos de desinsectación que ofrecen a los Estados contratantes la posibilidad de aplicar su normativa sobre cuarentena, sin exponer a los pasajeros y tripulantes de las aeronaves a insecticidas en forma de aerosol. El uso alternativo de insecticidas no tóxicos es importante, puesto que el uso de insecticidas en forma de aerosol se ha visto asociado con consecuencias nefastas para la salud de los pasajeros y de los tripulantes de las aeronaves.

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) considerar la posibilidad de pedir al Secretario General que solicite y recomiende a la Organización Mundial de la Salud (OMS) que convoque un simposio científico internacional, en consulta con la OACI. El simposio estaría específicamente concebido para reunir a las partes interesadas en el tema de la desinsectación no química, a fin de que puedan mantener un intercambio de información y un debate más a fondo sobre la eficacia y viabilidad de la aplicación de estos métodos;
- b) considerar la inclusión en dicho simposio científico de expertos en métodos de desinsectación no química, representantes de los Estados contratantes que requieran desinsectación, la OMS, la OACI, representantes del personal, aerolíneas, fabricantes de aeronaves y fabricantes de equipo de desinsectación no química; y
- c) considerar la publicación de normas para los Estados contratantes que continúen dependiendo del uso de insecticidas en forma de aerosol en la cabina de pasajeros y en la cabina de mandos, exigiendo de las aerolíneas que notifiquen a los pasajeros con anterioridad a la adquisición de sus pasajes sobre las prácticas de pulverización química utilizadas, a fin de que puedan decidir si los riesgos para la salud asociados con su exposición son aceptables.

¹ Versión en español, francés e inglés, proporcionada por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Este documento de trabajo guarda relación con los Objetivos estratégicos A, B y C, fomentando los Objetivos estratégicos A y B al hacer que los tripulantes no se vean expuestos a desinsectantes tóxicos y complementando el objetivo estratégico C al reducir las emisiones tóxicas resultantes de la pulverización de las aeronaves.
<i>Repercusiones financieras:</i>	Por determinar.
<i>Referencias:</i>	Resolución A35-13 de la OACI; FAL/12-WP/61 de la OACI; FAL/12-WP/69 de la OACI, y WP/176 de la 35ª Asamblea General

1. INTRODUCCIÓN

1.1 Si bien la ITF reconoce la importancia de la aplicación de medidas de control de la transmisión a bordo de las aeronaves de insectos que puedan tener consecuencias adversas para la salud humana y animal, la agricultura o el medio ambiente, sigue estando seriamente preocupada por las consecuencias de los actuales procedimientos de nebulización sobre la salud de los pasajeros y de los tripulantes de cabina.

1.2 A este fin, la ITF acoge favorablemente el hecho de que el Gobierno de Estados Unidos haya perfeccionado y probado métodos no químicos de desinsectación, que los Estados contratantes podrán aplicar a las aeronaves a fin de eliminar cualquier preocupación sobre cuarentena y de evitar que los pasajeros o tripulantes de las aeronaves se vean expuestos a insecticidas en forma de aerosol.

2. ANTECEDENTES

2.1 En el 2003, el Departamento de Transportes de Estados Unidos (DOT) creó un grupo de trabajo interinstitucional constituido por representantes de siete organismos gubernamentales de Estados Unidos² para estudiar la posibilidad de conseguir una desinsectación no química de las aeronaves, como respuesta a las preocupaciones expresadas por las asociaciones de tripulantes, pasajeros y organismos gubernamentales sobre las consecuencias documentadas para la salud durante y después de la exposición a insecticidas en forma de aerosol a bordo de aeronaves comerciales.

2.2 Hacia las mismas fechas, el Departamento de Servicios de Salud de California (en la actualidad, Departamento de Salud Pública de California) se hallaba concluyendo su informe sobre una investigación relativa a las consecuencias agudas para la salud asociadas con la exposición a insecticidas nebulizados, realizada por médicos de los tripulantes de cabina. El informe concluía que la aplicación de insecticidas en forma de aerosol en el confinado espacio de la cabina de una aeronave representa un peligro para la salud de los tripulantes de cabina; que deberían aplicarse métodos alternativos no tóxicos y que, entretanto, las aerolíneas deberían reducir la exposición de los tripulantes de cabina a los insecticidas (Sutton, 2007; CADHS, 2003). El informe reconocía también las posibles consecuencias para la salud a largo plazo asociadas con una exposición repetida de bajo nivel a insecticidas en las aeronaves, tales como las sufridas por los tripulantes de cabina.

2.3 En 2004 y en colaboración con el DOT, el Departamento de Agricultura de Estados Unidos (USDA) puso en marcha el proceso de producción y prueba de métodos no químicos de desinsectación. Los investigadores construyeron, en particular, un banco de prueba que simulaba la

² Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades; Departamento de Agricultura; Departamento de Defensa; Organización de Protección del Medio Ambiente; Administración Federal de Aviación; Ministerio de Asuntos Exteriores.

configuración de una aeronave típica de pasajeros y, a continuación, en pruebas repetidas, llevaron a cabo la prueba de la eficacia de los visillos en las “puertas de servicio” y sopladores de aire tratados en la “puerta de embarque de pasajeros” para impedir el ingreso de insectos voladores. Se observó que las cortinas de aire eran altamente eficaces (Carlson, 2006). Las pruebas con los visillos se hallan en vías de realización y los resultados parecen ser prometedores.

2.4 Los métodos no químicos concebidos y probados por el USDA pueden aplicarse bien con anterioridad a la salida de un país con preocupaciones relativas a la cuarentena de insectos (para evitar el acceso de insectos voladores a las aeronaves) o a la llegada a un país con preocupaciones relativas a la cuarentena de insectos (para contener cualquier insecto volador que pudiera encontrarse a bordo).

2.5 La ITF toma nota de que, en el 35º período de sesiones de la Asamblea de la OACI en el 2004, la Asamblea pidió al Consejo que asistiera a la Organización Mundial de la Salud (OMS) con la evaluación de planteamientos no químicos a la desinsectación de aeronaves, que fomentara la exploración de planteamientos no químicos a la desinsectación de la cabina de pasajeros y cabina de mandos de las aeronaves y que informara sobre su aplicación en el período de sesiones ordinario de la Asamblea.

2.6 La ITF toma asimismo nota de que, en el 2006, la OMS creó un Grupo consultivo estratégico sobre cuestiones de transporte (SAG) con el propósito de asesorar a la OMS sobre cuestiones de viajes y salud. La OACI forma parte de dicho grupo que, durante su primera reunión, decidió que los métodos de desinsectación de aeronaves requerían revisión.

2.7 Existe necesidad de organizar un simposio científico en el que se reconozca que los métodos no químicos son el método preferido para satisfacer la normativa sobre cuarentena, tras haberse definido con mayor precisión los métodos de aplicación para conseguir eficacia (control de los insectos) y viabilidad (operaciones de las aerolíneas). El simposio debería tener también como objetivo facilitar la creación de asociaciones entre los Estados contratantes que requieran desinsectación de aeronaves y expertos sobre la aplicación práctica de métodos no químicos, que permitan a las aerolíneas de dichos Estados la aplicación de estos métodos, evitando así los costes de los daños químicos a la tripulación y a los pasajeros y posiblemente incrementando el turismo. Una resolución de la OACI en la que se pida la organización de un simposio serviría para fomentar los esfuerzos para conseguir fondos para este acontecimiento.