



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Ref.: EC 2/76-21/64
EC 6/3, AN 13/35

5 de octubre de 2021

Asunto: Listado actualizado de recomendaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI y cuarta edición de *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*

Tramitación: a) tomar nota de los documentos que se acompañan; b) aplicar las recomendaciones y seguir las orientaciones que contienen en coordinación con las oficinas regionales de la OACI; y c) presentar y actualizar en el CRRIC el estado de aplicación de las recomendaciones y orientaciones del CART

Señora/Señor:

Tengo el honor de poner en su conocimiento que el Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha aprobado el listado actualizado de recomendaciones de su Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) (adjunto A) y la cuarta edición de *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19* (adjunto B) a la luz de los últimos acontecimientos de la crisis de COVID-19.

Las cuatro recomendaciones revisadas se refieren a las estrategias de prueba de diagnóstico, vacunación, registro de las constancias de prueba de diagnóstico, recuperación y vacunación en un formato interoperable a escala internacional o mundial, y la promoción de un enfoque armonizado para facilitar los viajes internacionales y la entrada de pasajeras y pasajeros con pauta completa de vacunación o que se hayan recuperado de la enfermedad (recomendaciones 13, 17, 18 y 19). La versión actualizada de *El despegue* y el *Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico* (Doc 10152) (accesible en <https://www.icao.int/covid/Pages/default.aspx>) incorporan las recomendaciones actualizadas y ofrecen más orientación para su aplicación.

S21-2186

Con la versión actualizada del *Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico* (Doc 10152) que se publicará por separado, las recomendaciones del CART y la cuarta edición de *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19* servirán de textos de referencia en la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 que se celebrará del 12 al 22 de octubre de 2021.

Se insta a los Estados a seguir estas recomendaciones y orientaciones y ponerlas en práctica en coordinación con las oficinas regionales de la OACI de acuerdo con sus necesidades y circunstancias específicas. Se recuerda igualmente a su administración que es necesario informar, a través de la persona o dependencia coordinadora, el estado de implementación de las recomendaciones y orientaciones del CART en su Estado y mantener esa información actualizada en el Centro para la Aplicación de la Respuesta y la Recuperación de la COVID-19 (CRRIC).

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.



for Juan Carlos Salazar
Secretario General

Adjuntos:

- A — Listado actualizado de recomendaciones del CART
- B — Cuarta edición de *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*



Organización de Aviación Civil Internacional

Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART)

Listado actualizado de los principios fundamentales y recomendaciones

Montreal, Canadá, 5 de octubre de 2021

En este documento se presenta el listado actualizado de los diez (10) principios fundamentales y las veinte (20) recomendaciones, que comprenden las once (11) recomendaciones originales del informe del CART de junio de 2020¹, las tres (3) recomendaciones adicionales presentadas en el documento de presentación de alto nivel de la Fase II del CART de noviembre de 2020², las seis (6) recomendaciones adicionales y dos (2) recomendaciones revisadas que se presentaron en el documento de presentación de alto nivel de la Fase III del CART de marzo de 2021³, y las cuatro (4) recomendaciones revisadas que se formularon en octubre de 2021.

¹ <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/CART-Report---Executive-Summary.aspx>

² <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/Recommendations.aspx>

³ <https://www.icao.int/covid/cart/Pages/Recommendations-III.aspx>

Principios fundamentales para una recuperación segura, protegida y sostenible

La mejor forma de emprender la reanudación y recuperación del sector de la aviación mundial de forma segura, protegida y sostenible es con un enfoque armonizado a escala internacional articulado sobre los siguientes diez (10) principios fundamentales:

1. **Proteger a las personas: medidas armonizadas pero flexibles.** Los Estados y la industria tienen que trabajar juntos para establecer medidas en función del riesgo que estén armonizadas o se acepten de mutuo acuerdo para proteger al público viajero, las tripulaciones y demás personal a lo largo de todas las fases del viaje.
2. **Trabajar como un solo equipo de aviación y mostrar solidaridad.** Los planes respectivos de la OACI, los Estados, las organizaciones internacionales y regionales y la industria deberían complementarse y respaldarse mutuamente. Si bien las necesidades nacionales y regionales pueden requerir enfoques diferentes, los Estados deberían armonizar sus respuestas en la medida de lo posible y de conformidad con las normas, planes y políticas de la OACI.
3. **Mantener la conectividad esencial.** Los Estados y la industria deberían mantener la conectividad esencial y las cadenas de suministro mundiales, especialmente las que atienden regiones remotas, territorios insulares aislados y otros Estados vulnerables.
4. **Gestionar de manera activa los riesgos relacionados con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la salud.** Los Estados y la industria deberían utilizar enfoques sistémicos basados en datos para gestionar los riesgos operacionales relacionados con la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la salud en las fases de reanudación y recuperación, y adaptar sus medidas en consecuencia.
5. **Compatibilizar las medidas de salud pública con los sistemas de seguridad operacional y seguridad de la aviación.** Las medidas sanitarias deben evaluarse minuciosamente para evitar que tengan efectos negativos en la seguridad operacional y/o la seguridad de la aviación.
6. **Fortalecer la confianza del público.** Los Estados y la industria tienen que cooperar, armonizando las medidas prácticas y comunicando claramente para que el público usuario desee volver a viajar.
7. **Distinguir entre reanudación y recuperación.** Reanudar la actividad de la industria y propiciar su recuperación son fases distintas, que pueden requerir diferentes enfoques y medidas de carácter temporal para mitigar riesgos en evolución.
8. **Favorecer estrategias de auxilio económico para la industria de la aviación.** Los Estados y las instituciones financieras, de conformidad con sus mandatos respectivos, deberían considerar la necesidad de dar apoyo directo y/o indirecto de diversas formas proporcionadas y transparentes, cuidando al hacerlo de proteger la competencia leal y no distorsionar los mercados ni socavar la diversidad y el acceso.
9. **Preservar la sostenibilidad.** La aviación conecta, impulsando la recuperación económica y social. Los Estados y la industria deberían esforzarse por garantizar la sostenibilidad económica y ambiental del sector de la aviación.
10. **Extraer un aprendizaje de la experiencia para mejorar la resiliencia.** A medida que el mundo se recupere, habrá que aprovechar la experiencia adquirida para reforzar aún más el sistema de aviación.

Recomendaciones

Recomendación núm. 1

Durante el brote mundial de COVID-19, los Estados miembros deberían seguir actualizando las diferencias relacionadas con la contingencia por la COVID-19 (CCRD) en el sistema de notificación electrónica de diferencias (EFOD).

Recomendación núm. 2

Los Estados miembros deberían evitar mantener medidas de alivio relacionadas con la COVID-19 una vez se recupere la normalidad de las operaciones. Las diferencias que pudieran mantenerse después de la contingencia se deberían notificar a través del sistema EFOD.

Recomendación núm. 3

Los Estados miembros deberían agilizar la elaboración de orientaciones para la gestión de la seguridad operacional de nuevas operaciones o la modificación de operaciones durante esta crisis.

Recomendación núm. 4

La armonización de los procedimientos a escala mundial y regional es decisiva para fortalecer la confianza en el transporte aéreo del público usuario y del público general. Con tal fin, los Estados miembros deberían establecer procedimientos sanitarios ajustados a las orientaciones que figuran en el documento *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*.

Recomendación núm. 5

A fin de favorecer el retorno más rápido posible a la normalidad de las operaciones de aviación, los Estados miembros deberían reexaminar periódicamente la necesidad de mantener en aplicación las medidas de mitigación conforme disminuye el riesgo de propagación de la COVID-19. Las medidas que ya no sean necesarias se deberían abandonar.

Recomendación núm. 6

Los Estados miembros que aún no lo hayan hecho deberían establecer de inmediato un comité nacional de facilitación del transporte aéreo (o equivalente) de conformidad con lo dispuesto en el Anexo 9, con el fin de aumentar la coordinación intersectorial nacional.

Recomendación núm. 7

Los Estados miembros deberían usar de manera sistemática un formulario de salud pública para localizar a las personas que viajan con el fin de facilitar su identificación y rastreabilidad para ayudar a limitar la propagación de la enfermedad y el rebrote de la pandemia.

Recomendación núm. 8

A la vez de adaptar temporalmente sus medidas relacionadas con la seguridad de la aviación utilizando las orientaciones proporcionadas, los Estados miembros deberían reforzar su sistema de vigilancia para que estas medidas se apliquen de forma sistemática a fin de proteger la aviación contra actos de interferencia ilícita.

Recomendación núm. 9

Los Estados miembros deberían tomar medidas a fin de que el personal pertinente reciba instrucción para detectar y manejar las situaciones de insubordinación de pasajeras y pasajeros vinculadas con el incumplimiento de las medidas esenciales de salud pública y seguridad operacional en la aviación.

Recomendación núm. 10

Los Estados miembros deberían considerar medidas extraordinarias de emergencia apropiadas en aras de la viabilidad económica y para mantener un nivel adecuado de operaciones seguras, protegidas y eficientes. Esas medidas deberían ser incluyentes, puntuales, proporcionadas, transparentes, temporales y acordes con las políticas de la OACI, logrando equilibrar los intereses respectivos sin menoscabo de la competencia leal y sin comprometer la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la protección del medio ambiente.

Recomendación núm. 11

Los Estados miembros deberían facilitar el intercambio de información sobre sus acciones y mejores prácticas mediante aportaciones a una base de datos de medidas de la OACI.

Recomendación núm. 12 (revisada en marzo de 2021)

Los Estados miembros deberían prever la implantación de las medidas necesarias para mitigar los riesgos asociados con las medidas de alivio reglamentario prolongadas, y deberían evitar extender estas últimas [las diferencias relacionadas con la contingencia por la COVID-19 (CCRD) tanto básicas como ampliadas] más allá del 31 de marzo de 2021. Los Estados que necesiten medidas alternativas para que los proveedores de servicios y el personal mantengan la validez de sus certificados, licencias y otras aprobaciones durante la pandemia de COVID-19 deberían utilizar el sistema de exenciones específicas (TE) a partir del 1 de abril de 2021. También se alienta a los Estados a facilitar el acceso transfronterizo a las instalaciones y servicios médicos y de instrucción, incluidos los dispositivos para simulación de vuelo utilizados para que las tripulaciones de vuelo (nacionales y extranjeras) y el personal de control del tránsito aéreo (ATCO) mantengan sus certificaciones, experiencia reciente y competencias.

Recomendación núm. 13 (revisada en marzo de 2021)

Los Estados miembros que incorporen la prueba diagnóstica en su estrategia de gestión del riesgo de COVID-19 deberían seguir el enfoque indicado en el *Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico* (Doc 10152) de la OACI, visto que las estrategias robustas de testeo posibilitan la detección temprana de personas que puedan estar infectadas. Es posible, sin embargo, que las autoridades sanitarias no recomienden la realización universal de la prueba de diagnóstico como método rutinario de cribado por razones de prioridad y recursos.

Recomendación núm. 14 (revisada en marzo de 2021)

Los Estados miembros que prevean crear corredores sanitarios deberían intercambiar información activamente entre sí a fin de ponerlos en marcha de manera armonizada. Para facilitar la implantación, los Estados disponen de un paquete de asistencia (iPack) de la OACI para la creación de corredores sanitarios, así como de herramientas específicas para estos corredores publicadas en el sitio web de la OACI y en la aplicación, que contiene un modelo de arreglo sobre corredores sanitarios entre Estados.

Recomendación núm. 15

Se insta a los Estados miembros a aplicar sin demora las adendas 1 y 2 de las *Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea* (Doc 9284) con el fin de facilitar el transporte de las vacunas contra la COVID-19 y permitir que algunas mercancías peligrosas se lleven a bordo de las aeronaves en un entorno seguro y salubre para el público viajero y la tripulación. Se recuerda a los Estados que deseen ser más restrictivos que tienen la obligación de presentar una discrepancia estatal respecto a las Instrucciones Técnicas.

Recomendación núm. 16

Se insta a los Estados miembros a que consideren la suspensión temporal de las restricciones a las operaciones de carga aérea a las líneas aéreas extranjeras —entre otras cosas mediante la concesión de derechos extrabilaterales, en particular para los servicios exclusivamente de carga— con el fin de facilitar el transporte de mercancías esenciales, suministros y vacunas contra la COVID-19.

Recomendación núm. 17 (revisada en octubre de 2021)

Los Estados miembros deberían instaurar y reconocer certificados de prueba de diagnóstico, recuperación y vacunación basados en el protocolo, el conjunto mínimo de datos y las modalidades de implementación que se describen en el *Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico* (Doc 10152) de la OACI para facilitar los viajes aéreos. Se alienta a los Estados a cerciorarse de que los certificados sean seguros, fiables, verificables, fáciles de usar, conformes con las leyes de protección de datos e interoperables a escala internacional/mundial. Las constancias de vacunación podrían basarse en el certificado internacional de vacunación o profilaxis de la Organización Mundial de la Salud (OMS), y deberían expedirse en un formato interoperable a escala internacional/mundial conforme con las especificaciones técnicas y orientación de la OMS. Deberían considerarse las soluciones existentes, a las que podría incorporarse un sello digital visible (VDS-NC) u otros formatos interoperables de entidades intergubernamentales regionales o mundiales o de organizaciones con reconocimiento internacional.

Recomendación núm. 18 (revisada en octubre de 2021)

Los Estados miembros deberían facilitar el acceso a la vacunación de las tripulaciones aéreas lo más rápidamente posible, como se recomienda en la Etapa II del Grupo de Expertos en Asesoramiento Estratégico sobre Inmunización (SAGE) de la OMS para las tripulaciones afectadas a aeronaves que transporten mercancías, pero no personas, y en la Etapa III para el resto del personal de la aviación.

Recomendación núm. 19 (revisada en octubre de 2021)

Se alienta a los Estados miembros a promover en la mayor medida posible un enfoque armonizado e inclusivo que facilite el transporte internacional y el ingreso de viajeras y viajeros con la pauta completa de vacunación y recuperados de la enfermedad. En este sentido, los Estados miembros deberían considerar la posibilidad de flexibilizar o exceptuar del requisito de prueba de diagnóstico y/o cuarentena a las personas que hayan recibido la pauta completa de vacunación o hayan contraído anteriormente el virus de SARS-CoV-2 y ya no estén infectadas. Las flexibilizaciones y excepciones deberían otorgarse con arreglo al umbral de riesgo aceptado en el Estado, su marco nacional, el estado de la pandemia de COVID-19 en su territorio y el marco de gestión del riesgo en múltiples niveles que se describe en *El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19*. En vista de que la disponibilidad de vacunas no es igual en todo el mundo y que algunas personas no pueden recibirlas o su organismo no las tolera, la vacunación no debería ser requisito para los viajes internacionales.

Recomendación núm. 20

Los Estados miembros deberían velar por que la administración estatal en su totalidad tome en consideración las orientaciones del CART de la OACI en sus procesos de decisión para la planificación de la recuperación nacional.



Organización de Aviación Civil Internacional

Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART)

El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19 Cuarta edición

Montreal, Canadá, 5 de octubre de 2021

Índice

1. Antecedentes	1
2. Presentación.....	1
3. Objetivos	1
4. Consideraciones rectoras	2
5. Fases del riesgo para definir las medidas de mitigación	3

APÉNDICE

1. Medidas de mitigación del riesgo sanitario	A-1
1.1 Generalidades	A-1
1.2 Medidas de mitigación del riesgo de aplicación general.....	A-1
1.3 Medidas de mitigación del riesgo específicas a cada módulo	A-5
1.4 Medidas de mitigación del riesgo específicas a otros sectores de la aviación.....	A-5
1.5 La aplicación por medio de los corredores sanitarios.....	A-6
2. Módulos.....	A-7
Aeropuerto.....	A-7
Aeronave	A-22
Tripulación	A-34
Carga	A-43
3. Formularios y carteles	A-48
Ficha de declaración de COVID-19 para tripulación (Formulario 1).....	A-49
Ficha de control de desinfección de la aeronave por COVID-19 (Formulario 2)	A-50
Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto XYZ por COVID-19 (Formulario 3)	A-51
Formulario de autodeclaración sanitaria de COVID-19 para público pasajero.....	A-52
Datos recomendados para notificar los resultados de las pruebas de diagnóstico de COVID-19	A-53
Datos recomendados para notificar la recuperación tras contraer la COVID-19	A-54
Datos recomendados para notificar la vacunación contra la COVID-19	A-55
Carteles en zonas de descanso del personal.....	A-56
Mascarillas recomendadas.....	A-57
Cómo elegir, llevar y limpiar la mascarilla	A-59
Estrategia de múltiples niveles para la aviación basada en el Modelo del queso gruyere de James Reason.....	A-60

1. Antecedentes

1.1 El impacto en el transporte aéreo mundial de la pandemia de COVID-19, la enfermedad causada por el nuevo coronavirus, no tiene precedentes. En el año 2020, el número de pasajeras y pasajeros a escala mundial se redujo un 60 %, es decir, en 2 700 millones de personas, en comparación con los 4 500 millones de 2019 (equivalente a -74 % en el tráfico internacional y -50 % en el nacional). Las líneas aéreas han experimentado un descenso del 66 % en los ingresos generados por pasajero-kilómetro (RPK) y el número de pasajeras y pasajeros en los aeropuertos se redujo un 57 % en 2020. Se ha calculado que el descenso del tráfico ha dado lugar a que líneas aéreas y aeropuertos tengan una pérdida de ingresos de 371 000 millones USD y 112 000 millones USD, respectivamente. La Organización Mundial del Turismo (OMT) también ha estimado unas pérdidas de 1,3 billones USD en ingresos por exportaciones del turismo. Con la aceleración de la pandemia de COVID-19 en todo el mundo, los vientos desfavorables al transporte aéreo siguen siendo especialmente pronunciados en 2021. Las proyecciones actualizadas de la OACI indican que el tráfico regular mundial de público pasajero correspondiente al primer semestre de 2021 disminuirá entre un 59 % y un 66 % (entre 1 300 y 1 400 millones de personas) en comparación con los niveles de 2019.

2. Presentación

2.1 Este documento proporciona un marco de acción para hacer frente al impacto de la actual pandemia de COVID-19 en el sistema mundial de transporte aéreo. El apéndice contiene las medidas de mitigación necesarias para reducir el riesgo sanitario para el público usuario de la aviación y su personal, a fin de fortalecer así la confianza del público viajero, la cadena mundial de suministro y los gobiernos. Las medidas contribuirán a acelerar la demanda de transporte aéreo esencial y no esencial que se ha visto afectada por la COVID-19. Como complemento de estos textos, el presente documento se refiere también a los textos de orientación elaborados por organizaciones internacionales de la industria que tienen por finalidad ayudar a mitigar las repercusiones de la COVID-19. Todo este material se examina con regularidad y se revisa cuando corresponde para mantenerlo actualizado.

2.2 Con la ayuda y orientación de la comunidad de aviación civil, la OACI recomienda avanzar gradualmente para permitir que la industria recupere sus altos volúmenes de público usuario y carga en los servicios interiores e internacionales en condiciones seguras. Este enfoque propone una serie de medidas centrales para conformar un protocolo básico de seguridad sanitaria en la aviación dirigido a proteger al público usuario y al personal de la aviación frente a la COVID-19. Estas medidas posibilitarán que la aviación civil crezca al recuperarse de la pandemia actual. Es importante reconocer, sin embargo, que en cada etapa de la recuperación será preciso recalibrar estas medidas en aras del objetivo común de posibilitar el transporte aéreo en condiciones seguras, incorporar nuevas medidas sanitarias en el sistema de aviación, y contribuir a la recuperación y crecimiento de la economía. En esta labor, debemos reconocer la necesidad de reducir el riesgo sanitario sin perder de vista los límites que impone la capacidad operacional de las líneas aéreas, aeropuertos y demás participantes de la aviación. Nuestro trabajo también tiene en cuenta la evolución de los protocolos con que se cuenta para mitigar el riesgo, que incluyen la realización de pruebas de diagnóstico y la vacunación. Se trata de un factor esencial para facilitar la recuperación.

3. Objetivos

3.1 Tras el estallido de la COVID-19, los Estados, con sus órganos reglamentarios, aeropuertos, líneas aéreas y fabricantes de aeronaves, entre otras partes interesadas del ecosistema de aviación, elaboraron en coordinación con las autoridades de salud pública una serie de medidas con el objetivo de reducir el riesgo sanitario para el público usuario y el personal de la aviación y para el público general. Estas medidas se aplican a los Estados, a los explotadores de aeropuertos, las líneas aéreas y demás participantes de la industria del transporte aéreo y lo que persiguen es que la experiencia de viaje sea homogénea y previsible. Al mismo tiempo, buscan contribuir a mantener la seguridad, eficiencia y sostenibilidad del transporte aéreo para un número creciente de pasajeras y pasajeros y de carga, minimizando el riesgo de transmisión de la COVID-19 dentro del sistema y su propagación a la comunidad. La aplicación de estas medidas facilitará y reforzará la recuperación mundial tras la pandemia.

4. Consideraciones rectoras

4.1 Las siguientes consideraciones rectoras guiaron la elaboración de las medidas que se presentan en el apéndice:

- a) **centrar la atención en lo fundamental: Seguridad operacional, seguridad de la aviación y eficiencia;**
- b) **promover la salud pública y la confianza del público viajero, el personal de la aviación y el público en general; y**
- c) **reconocer a la aviación como motor de la recuperación económica.**

4.2 A partir de estas consideraciones rectoras, se acordó que las medidas deberían:

- aplicarse en un enfoque de niveles múltiples y ser acordes al nivel de riesgo que no compromete la seguridad operacional e integridad de la aviación;
- ser capaces de capitalizar la vasta experiencia del sector y de aplicar los mismos principios que rigen la gestión de los riesgos de seguridad operacional y seguridad de la aviación, en particular, la vigilancia del cumplimiento, examen periódico de la efectividad de las medidas, y su adaptación de acuerdo con la evolución de las necesidades y el surgimiento de mejores métodos y tecnologías;
- capaces de minimizar el impacto operacional y en la eficiencia, y a la vez fortalecer y fomentar la confianza del público y la seguridad sanitaria en la aviación;
- ser tan uniformes y armonizadas como sea factible, pero a la vez suficientemente flexibles como para responder a las condiciones del riesgo y la tolerancia al riesgo de cada región o situación. La aceptación de medidas equivalentes sobre la base de principios compartidos y criterios internacionalmente reconocidos será un posibilitador fundamental del restablecimiento de los servicios aéreos mundiales;
- respaldarse en la evidencia sanitaria y ajustarse a las mejores prácticas de salud pública;
- evitar toda forma de discriminación, basarse en la evidencia y ser transparentes;
- ser económicas, proporcionales y no violatorias de la igualdad de oportunidades de competencia;

- tener un alto grado de visibilidad y comunicarse de forma efectiva y clara a la comunidad de la aviación y al público en general; y
- conformarse a las obligaciones de los Estados en virtud del *Convenio sobre Aviación Civil Internacional* (Convenio de Chicago) y de otros tratados y acuerdos internacionales, así como a las normas y métodos recomendados aplicables a la aviación y la salud pública.

5. Fases del riesgo para definir las medidas de mitigación

5.1 La capacidad de volver a los altos volúmenes anteriores de transporte de personas dependerá de diversos factores, en particular las directrices de los organismos de salud pública (en función de los niveles de riesgo que entrañe el transporte), las restricciones y requisitos de transporte que impongan los gobiernos, la confianza del público usuario y la capacidad operacional de los transportistas y los aeropuertos.

5.2 Un enfoque centrado en el riesgo para facilitar los viajes internacionales responde a las recomendaciones de la OMS y posibilitará la recuperación y el ajuste de las medidas de mitigación en función del riesgo, reconociendo a la vez la posibilidad de que sea necesario retroceder a una fase anterior de recuperación. La meta es alcanzar la máxima homogeneidad y formular criterios para la notificación de datos y los procesos de monitorización necesarios para la evaluación y el avance a la siguiente fase. No es posible actualmente definir con precisión los tiempos de progresión entre fases. A la hora de publicar este documento, la mayor parte de la aviación comercial de pasajeros se encuentra en la Fase 3 o 4.

- **Fase 0:** Situación con restricciones de viaje y un movimiento mínimo de pasajeras y pasajeros entre grandes aeropuertos interiores e internacionales.
- **Fase 1:** Aumento inicial del transporte de personas. Esta fase inicial coincide con un volumen relativamente bajo de pasajeras y pasajeros, que permite a las líneas aéreas y los aeropuertos introducir prácticas sanitarias adecuadas según el volumen. Se presentarán dificultades apreciables a medida que los distintos intervinientes se vayan adaptando a la mayor demanda y los problemas operacionales que surjan a causa de las medidas de mitigación del riesgo. Las medidas sanitarias en los aeropuertos tendrán que corresponder como mínimo con las que se apliquen en los demás medios locales de transporte e infraestructura.
- **Fase 2:** Los volúmenes de afluencia seguirán en aumento, y las autoridades sanitarias deberán evaluar qué medidas conviene aplicar basándose en criterios sanitarios reconocidos. Podrán levantarse varias medidas introducidas en las Fases 0 y 1. Las medidas sanitarias en los aeropuertos tendrán que corresponder con las que se apliquen en los demás medios locales de transporte e infraestructura.
- **Fase 3:** Esta fase puede darse cuando se ha logrado contener el brote lo suficiente en una masa crítica de destinos importantes alrededor del mundo, según determinen las autoridades sanitarias. Los disparadores clave serán la reducción de los niveles nacionales de alerta sanitaria y la consecuente flexibilización de las restricciones de viaje. Las medidas de mitigación del riesgo seguirán reduciéndose o modificándose en esta fase, o bien se eliminarán directamente. Es posible que en esta Fase 3 no existan soluciones farmacéuticas (medicamentos terapéuticos, vacunas, etc.) de amplia disponibilidad, pero se deberían mantener los procedimientos de rastreo y localización de contactos y las pruebas de diagnóstico deberían ser de fácil acceso. Hasta tanto se cuente con soluciones farmacéuticas específicas y eficaces, es posible que los Estados deban alternar entre flexibilizar y reinstaurar medidas sanitarias y sociales mientras dure la pandemia.

- **Fase 4:** Esta fase se inicia cuando ya existen soluciones farmacéuticas específicas y eficaces de fácil acceso en la mayoría de los países. Es posible que deban mantenerse una serie de medidas/mitigaciones residuales, pero incluso estas medidas deberían reexaminarse periódicamente.

Nota: No hay límites claramente definidos entre las fases, y la transición entre ellas puede darse en uno u otro sentido.

El despegue: Orientaciones para el transporte aéreo durante la crisis sanitaria causada por la COVID-19

Apéndice

1. MEDIDAS DE MITIGACIÓN DEL RIESGO SANITARIO

1.1 Generalidades

1.1.1 Las medidas de mitigación del riesgo sanitario se dividen en cuatro secciones. La primera abarca las medidas de mitigación del riesgo que son de aplicación general en todas las etapas del transporte aéreo de personas y carga. La segunda sección, que aparece adjunta, contiene módulos específicos para los distintos aspectos del transporte aéreo comercial. La tercera sección proporciona enlaces a textos, elaborados por organizaciones de la industria, para ayudar a otros sectores de la aviación. La última sección describe los corredores sanitarios como estrategia de aplicación en colaboración para que los Estados reduzcan al mínimo la transmisión de la COVID-19 a través de la aviación.

1.1.2 Al aplicar estas medidas, se debería prestar atención para que se respeten todas las leyes y reglamentos, requisitos, normas y orientaciones de las autoridades locales, nacionales e internacionales correspondientes. Esta orientación no pretende sustituir ni contradecir ninguno de esos requisitos. Los Estados deberían velar por que sus políticas y medidas se coordinen en todos los sectores relevantes.

1.2 Medidas de mitigación del riesgo de aplicación general

1.2.1 Ninguna de las medidas que se enumeran a continuación deberían considerarse como medidas de mitigación únicas, sino incorporarse en un marco de mitigación de riesgos de niveles múltiples.

- **Información del público:** Los Estados y todos los intervinientes deben aunar esfuerzos para difundir información precisa con rapidez. La información debe ser clara, simple y coherente a lo largo de todas las etapas del viaje.
- **Higiene general:** Deberían observarse en todo momento la higiene de las manos (lavarse las manos con agua y jabón o, cuando no sea posible, con una solución desinfectante a base de alcohol), la etiqueta respiratoria (cubrirse la boca y la nariz al estornudar o toser) y limitar el contacto directo con cualquier superficie del aeropuerto y de la aeronave a solo cuando sea absolutamente necesario, salvo en el caso de que el personal del aeropuerto o integrantes de la tripulación aérea indiquen otras medidas.
- **Distanciamiento físico:** En todo cuanto sea posible, se debería mantener el distanciamiento físico entre personas de acuerdo con las orientaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) o las directrices sanitarias de los Estados. Si no fuera factible el distanciamiento (por ejemplo, en la cabina del avión), deberían tomarse medidas adecuadas de acuerdo con el riesgo, entre ellas la limitación del equipaje permitido en la cabina, procesos de embarque y anuncios y procedimientos de desembarque ordenados y la limitación de los desplazamientos innecesarios de las personas que viajan y la tripulación de cabina a bordo.

- **Mascarillas.** El uso de las mascarillas de uso médico y no médico¹ debería ser conforme a las recomendaciones de la OMS² y las directrices sanitarias aplicables, incluidos los requisitos de todos los Estados interesados (p. ej., salida, tránsito, llegada). Las líneas aéreas deberían informar con antelación al público pasajero sobre el tipo de mascarillas exigidas por las autoridades sanitarias nacionales competentes. Los grupos exentos (p. ej. los niños y niñas menores de 5 años³ o las personas que no pueden tolerar una mascarilla de uso médico o no médico por tener una discapacidad física, respiratoria u otra afección) se deberían señalar claramente. El público pasajero y el personal debería seguir en todo momento las mejores prácticas para saber cuándo y cómo llevar puestas, quitar, reemplazar y desechar las mascarillas de uso médico y no médico, así como para una adecuada higiene de las manos una vez que se quitan. Las mascarillas de uso no médico deberían tener tres capas, tapar completamente la nariz y la boca, y cumplir con las normas de la OMS en cuanto a filtración y transpirabilidad. Las mascarillas deberían llevarse puestas durante todas las etapas del vuelo, excepto al comer o beber durante un breve período de tiempo. Debería reemplazarse cuando deje de cumplir su función (p. ej., si se humedece). Las mascarillas de uso médico se deberían priorizar como parte del equipo de protección personal de las trabajadoras y trabajadores de la salud, las pasajeras y pasajeros con un alto riesgo de desarrollar complicaciones debido a la COVID-19 y las personas sintomáticas presuntamente infectadas de COVID-19. Las mascarillas respiratorias filtrantes (p. ej. N95, N99, FFP2 o FFP3) se deberían reservar para el personal sanitario. Las mascarillas con válvulas de exhalación pueden transmitir el virus, por lo que no deberían utilizarse⁴. Para más orientación, remitirse a los carteles adjuntos.
- **Limpieza y desinfección de rutina:** Todas las superficies que se tocan muy a menudo deberían limpiarse y desinfectarse de acuerdo con las instrucciones de las autoridades sanitarias. La frecuencia se determinará según la evaluación del riesgo operacional.
- **Declaraciones sanitarias:** Siempre que sea posible y se justifique, todas las pasajeras y pasajeros deberían rellenar una declaración o atestación sanitaria de COVID-19, de acuerdo con las recomendaciones de las autoridades sanitarias pertinentes. Debería alentarse asimismo la presentación de la declaración voluntaria en formato electrónico antes de la llegada al aeropuerto para evitar las aglomeraciones en los aeropuertos. Referirse al Formulario 4 de corredor sanitario (PHC).
- **Cribado:** Los Estados deberían disponer que se efectúe el cribado, en la salida o entrada, siguiendo los protocolos de las autoridades sanitarias correspondientes (p. ej., salida, tránsito, llegada). El cribado podrá comprender el uso de declaraciones voluntarias previas y posteriores al vuelo, medición de la temperatura no invasiva y/o evaluación visual a cargo de personal capacitado para reconocer indicios que sugieran la presencia de COVID-19 y en el uso de estas medidas. El cribado puede detectar personas enfermas que requieran una evaluación física adicional antes de que puedan incorporarse al trabajo o tomar un avión. Contar con este tipo de datos y la información que puede extraerse de ellos puede servir para usar un enfoque en función del riesgo que contribuya a fortalecer más aún la confianza del público viajero. El cribado puede realizarse a la entrada y/o la salida. El cribado basado en la temperatura y en otros síntomas podría formar parte de un enfoque de niveles múltiples, pero no debería considerarse como una medida única de mitigación ya que su eficacia para detectar los casos de COVID-19 es limitada⁵. El virus puede manifestarse con síntomas leves o infecciones asintomáticas y lo transmiten tanto personas presintomáticas como asintomáticas.

¹ El término mascarillas de uso médico (también conocidas como mascarillas quirúrgicas) se refiere a las mascarillas médicas profesionales que utiliza el personal sanitario. Las mascarillas respiratorias filtrantes se recomiendan exclusivamente para uso del personal sanitario.

² *Uso de mascarillas en el contexto de la COVID-19*; [https://www.who.int/publications/i/item/advice-on-the-use-of-masks-in-the-community-during-home-care-and-in-healthcare-settings-in-the-context-of-the-novel-coronavirus-\(2019-ncov\)-outbreak](https://www.who.int/publications/i/item/advice-on-the-use-of-masks-in-the-community-during-home-care-and-in-healthcare-settings-in-the-context-of-the-novel-coronavirus-(2019-ncov)-outbreak)

³ <https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/ICAO-Manuals.aspx>

⁴ www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/when-and-how-to-use-masks

⁵ <https://www.who.int/news-room/articles-detail/public-health-considerations-while-resuming-international-travel>

Si una persona exhibe síntomas e indicios que sugieren la presencia de COVID-19, o en su formulario de declaración sanitaria se observa un historial de infecciones respiratorias o/y contacto con personas de alto riesgo, será necesario realizar el seguimiento correspondiente, que comprenda una evaluación médica puntual a cargo de profesionales de la salud, ya sea en un espacio en el aeropuerto dispuesto exclusivamente a tal fin o en un centro sanitario previamente definido fuera del aeropuerto.

- **Control sanitario y rastreo y localización de contactos:** Debería disponerse de métodos, en particular las aplicaciones en línea, para recopilar información sobre los contactos de pasajeras, pasajeros y personal que sea válida en destino. Esa información es decisiva para el control de la salud del público viajero que llega y se utilizaría también para ayudar a las autoridades sanitarias en las actividades de rastreo y localización de contactos en caso de que se justificase tras la identificación de un caso de COVID-19. La información sobre contactos debería solicitarse como parte de la declaración sanitaria mencionada. El Formulario de salud pública para localizar a pasajeras y pasajeros debería distribuirse durante el vuelo y después entregarse a las autoridades sanitarias pertinentes⁶.

1.2.2

Se deberían tener en cuenta las consideraciones siguientes.

- **Pasajeras/os con movilidad reducida:** Deberían tenerse en cuenta las necesidades específicas de las personas viajeras con movilidad reducida cuando se apliquen estas medidas para no limitar innecesariamente su acceso a los viajes aéreos.
- **Gestión de riesgos (incluidas las pruebas):** Los Estados tienen a su disposición una serie de medidas de mitigación diversas y variadas para gestionar los riesgos que la COVID-19 plantea a su población y economía. Los Estados deberían evaluar sus riesgos y determinar medidas de mitigación apropiadas a su situación. Al mismo tiempo, se alienta a los Estados a promover en la mayor medida posible un enfoque armonizado e inclusivo al determinar esas medidas, a fin de favorecer la recuperación de la aviación. Según se van elaborando y madurando nuevas pruebas de diagnóstico de la COVID-19, y a medida que mejora la capacidad de probar y la disponibilidad de pruebas, los Estados pueden considerar la posibilidad de incorporar las pruebas a una estrategia general de gestión de riesgos. Si bien las autoridades de salud pública no recomiendan la aplicación universal de las pruebas y la OMS desaconseja englobar a todo el público viajero internacional en la categoría de casos sospechosos de COVID-19 o grupo prioritario para someter a prueba de diagnóstico, también es cierto que un testeo intenso posibilita la detección temprana de posibles infecciones en el público pasajero, y que algunos Estados lo han adoptado como método de cribado habitual para el público pasajero internacional. La OACI ha publicado un *Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico*⁷ para ayudar a los Estados a evaluar y crear su propia estrategia general de gestión de riesgos, incluido el posible uso de pruebas. El manual se actualizará regularmente para que queden reflejados los avances de la medicina y el mayor conocimiento de la enfermedad.
- **Promoción, mantenimiento y apoyo del bienestar mental:** La COVID-19 y las restricciones que acarrea han tenido un impacto significativo en la salud y bienestar mentales del público usuario y el personal de la aviación, que podría tener repercusiones en la seguridad operacional. Para que el entorno de la aviación sea favorable y seguro desde el punto de vista psicosocial, se necesita la colaboración multisectorial entre las diversas partes interesadas para apoyar el bienestar mental del personal de la aviación y para ayudar al público viajero a hacer sus preparativos de viaje. Pueden consultarse principios y textos de orientación para apoyar el bienestar mental en el boletín electrónico *Promover, mantener y preservar el bienestar mental en la aviación durante la pandemia de COVID-19* (EB 2020/55).

⁶ Comunicación 20/97 a los Estados

⁷ <https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/ICAO-Manuals.aspx>

- **Protocolos de pruebas de diagnóstico, recuperación y vacunación:** Dado que cada vez más Estados están incorporando la prueba de diagnóstico, la constancia de recuperación o de vacunación como parte de su estrategia de gestión del riesgo por la COVID-19, deberían considerar la orientación que se ofrece en el *Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico* para normalizar la notificación de la información sanitaria sobre COVID-19 para fines de viaje transfronterizo.
- **Certificación de la prueba de diagnóstico, la recuperación y la vacunación:** Se alienta a los Estados a utilizar constancias documentales de certificados de COVID-19 que sean accesibles, eficaces, seguras, fiables, verificables, fáciles de usar, conformes a la legislación sobre protección de los datos e interoperables. Las constancias de vacunación podrían basarse en el certificado internacional de vacunación o profilaxis de la OMS, y deberían expedirse en un formato interoperable a escala internacional/mundial conforme con las especificaciones técnicas y orientación de la OMS⁸. Deberían considerarse las soluciones existentes, a las que podría incorporarse un sello digital visible⁹ u otros formatos interoperables de entidades intergubernamentales regionales o mundiales o de organizaciones con reconocimiento internacional.
- **Verificación de certificados de COVID-19:** Se alienta a los Estados a considerar la orientación que se presenta en el *Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico* de la OACI para facilitar los viajes cuando se exijan certificados de COVID-19. Esto comprende que el Estado ponga a disposición herramientas para presentar los certificados, que informe al público viajero y a las partes interesadas acerca de los requisitos de prueba de diagnóstico, vacunación y verificación de los certificados, y que ofrezca la orientación necesaria, los recursos y el apoyo que requieran las partes interesadas. Los Estados deberían cerciorarse de que los procesos y/o procedimientos que ponen en práctica cumplan la normativa aplicable sobre protección de los datos y la información privada.
- **Personas vacunadas y personas recuperadas de la enfermedad.** La vacunación contribuye de manera importante a la recuperación de la aviación a medida que el porcentaje de la población mundial vacunada va aumentando con el tiempo. Si bien la vacunación no debería ser obligatoria para quienes emprendan viajes internacionales¹⁰, se alienta a los Estados a promover en la mayor medida posible un enfoque armonizado e inclusivo que facilite el transporte internacional y el ingreso de viajeras y viajeros con la pauta completa de vacunación o que se hayan recuperado de la enfermedad.
- **Consideraciones relativas a la flexibilización y exención del requisito de prueba de diagnóstico y cuarentena:** Se alienta a los Estados a simplificar y armonizar en cuanto sea posible los requisitos que se aplican a los viajes internacionales siguiendo las consideraciones técnicas de la Organización Mundial de la Salud para aplicar un enfoque fundado en el riesgo al transporte internacional, particularmente con miras a exceptuar del requisito de prueba de diagnóstico y/o cuarentena a las personas que viajen internacionalmente que:
 - tengan la pauta completa de vacunación (es decir, que hayan recibido todas las dosis primarias recomendadas de una vacuna contra la COVID-19 incluida en la lista de vacunas designadas por la OMS para uso de emergencia o que esté aprobada por una autoridad reglamentaria que aplique criterios estrictos) como mínimo dos semanas antes de viajar; o

⁸ Las especificaciones técnicas de la OMS se encuentran en el documento titulado “Digital documentation of COVID-19 certificates: vaccination status: technical specifications and implementation guidance”.

⁹ La orientación de la OACI sobre el sello digital visible para soportes sin límites de espacio (VDS-NC) se encuentra en el Informe técnico sobre VDS-NC de los Documentos de viaje de lectura mecánica (MRTD) y las Directrices sobre sellos digitales visibles para constancias sanitarias que se usan para viajar, ambos de la OACI.

¹⁰ [Interim position paper: considerations regarding proof of COVID-19 vaccination for international travellers \(who.int\)](https://www.who.int/publications/m/item/interim-position-paper-considerations-regarding-proof-of-covid-19-vaccination-for-international-travellers)

- tengan constancia de infección previa con el virus de SARS-CoV-2 confirmada mediante prueba rRT-PCR efectuada dentro de los seis meses previos y que ya no sean contagiosas a juzgar por los criterios fijados por la OMS para poner fin al aislamiento.
- **Tripulaciones:** Las tripulaciones deberían estar sometidas a requisitos mínimos, de conformidad con el módulo Tripulación del presente documento y la orientación que figura en el *Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico* (Doc 10152).
- **Consideraciones relativas a la vacunación del personal de la aviación:** La Hoja de ruta para el establecimiento de prioridades del Grupo de Expertos en Asesoramiento Estratégico sobre Inmunización (SAGE) de la OMS brinda apoyo a los países para la planificación y sugiere que se apliquen estrategias sanitarias y se seleccionen grupos prioritarios en función de los niveles de disponibilidad de las vacunas y los entornos epidemiológicos. En tanto que parte del sector de transporte, el personal de la aviación es personal esencial que entraría dentro de la Etapa III de la Hoja de ruta para el establecimiento de prioridades del SAGE de la OMS, mientras que las tripulaciones afectadas a aeronaves que transportan mercancías pero no personas entran en la Etapa II, es decir que recibirían la vacuna cuando el suministro de vacunas haya alcanzado una disponibilidad moderada y se haya vacunado entre el 21 % y el 50 % de la población total del país.

1.3 Medidas de mitigación del riesgo específicas a cada módulo

A. Aeropuerto

El módulo Aeropuerto presenta orientación específica para los distintos elementos: Edificio terminal, limpieza, desinfección e higiene, distanciamiento físico, protección del personal, acceso, zona de presentación, inspección de seguridad, zonas de la parte aeronáutica, instalaciones de las puertas de embarque, transbordo, desembarque, zonas de entrega de equipaje y de llegada.

B. Aeronave

El módulo Aeronave ofrece orientación específica para los procesos de embarque, asignación de asientos, equipaje, interacción a bordo, sistemas de control ambiental, servicio de comidas y bebidas, acceso a los lavabos, protección de la tripulación, gestión de personas enfermas a bordo (pasajeras/os o tripulantes), limpieza y desinfección del puesto de pilotaje, la cabina y el compartimiento de carga.

C. Tripulación

Para fomentar un transporte aéreo internacional seguro y sostenible, resulta esencial aplicar un enfoque internacional finamente coordinado para el tratamiento de las tripulaciones con arreglo a normas de salud pública reconocidas, a fin de aliviar las presiones en el personal crítico del sector de transporte. Estas normas se refieren al cribado, los requisitos de cuarentena y las restricciones migratorias que se aplican a las demás personas que viajan. El módulo Tripulación brinda orientación específica sobre el contacto de la tripulación con una persona con sospecha o confirmación de infección por COVID-19, la presentación del personal para tomar servicio, mejores prácticas para los vuelos con parada-estancia, manifestación de síntomas de COVID-19 en la tripulación durante la parada-estancia, y traslado de tripulantes para tomar servicio.

D. Carga

Las tripulaciones de vuelo de los aviones de carga deberían guiarse por las mismas consideraciones sanitarias y de seguridad operacional que se aplican en el transporte de personas, que figuran en la sección Tripulación de este documento. Si bien las tripulaciones de los aviones de carga no entran en contacto con el público viajero, en los procesos de aceptación y traspaso de la carga hay interacción con personal no perteneciente al aeropuerto. El módulo Carga trata de la seguridad sanitaria en la

aviación, incluyendo el distanciamiento físico, la higiene personal, barreras de protección en los puntos de traspaso de mercancías en la plataforma en operaciones de carga y descarga, y otros procedimientos de mitigación.

1.4 **Medidas de mitigación del riesgo específicas a otros sectores de la aviación**

1.4.1 El documento de orientación titulado “El despegue” se elaboró en colaboración con organizaciones de la industria de la aviación. Varias de estas organizaciones han elaborado otros textos de orientación pertinentes para las operaciones de sus miembros. Esos textos se elaboraron, y se mantienen, en consonancia con los principios fundamentales enunciados en el informe del CART y con las consideraciones rectoras incluidas en el documento *El despegue*.

1.4.2 Los textos de orientación elaborados por la Organización de servicios de navegación aérea civil (CANSO) para apoyar la seguridad operacional y la eficiencia de la prestación de los servicios de tránsito aéreo pueden encontrarse en la siguiente dirección: [\[ENLACE¹¹\]](#).

1.4.3 Los textos de orientación preparados por el Consejo Internacional de Aviación de Negocios (IBAC) para apoyar esas operaciones de aviación de negocios que no quedan abarcadas en la orientación para el transporte aéreo comercial pueden encontrarse en la siguiente dirección: [\[ENLACE¹²\]](#).

1.4.4 Los textos de orientación preparados por el Consejo Internacional de Asociaciones de Propietarios y Pilotos de Aeronaves (IAOPA) para apoyar la aviación general, incluidas las escuelas de vuelo y la aviación recreativa y no comercial, pueden encontrarse en la siguiente dirección: [\[ENLACE¹³\]](#).

1.5 **La aplicación por medio de los corredores sanitarios**

1.5.1 A fin de mitigar la propagación de la COVID-19 y de salvaguardar la salud y la seguridad operacional del personal de aviación y del público viajero, se insta encarecidamente a los Estados a colaborar entre sí para establecer corredores sanitarios¹⁴.

1.5.2 Un corredor sanitario se crea cuando dos o más Estados aceptan reconocer las medidas sanitarias de mitigación que cada uno de ellos ha implantado en una o más rutas entre esos Estados. Para hacer posible el reconocimiento mutuo y promover un enfoque armonizado en la medida de lo posible, se insta enfáticamente a los Estados a que compartan activamente con otros Estados la información, comprendidos los arreglos de corredor sanitario, por medio de la plantilla del Formulario de corredor sanitario (PHC) en el Centro para la Aplicación de la Respuesta y la Recuperación de la COVID-19 (CRRIC)¹⁵.

¹¹ <https://canso.org/publication/covid-19-restart-and-recovery-guide/>

¹² <https://ibac.org/guidance-documents>

¹³ <https://iaopa.aopa.org/-/media/Files/IAOPA/ICAO/ICAO-Take-off-GA-Module.pdf>

¹⁴ Se ha actualizado el *Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico* (Doc 10152) (capítulo 5)

¹⁵ <https://www.icao.int/covid/Pages/crric.aspx>

1.5.3 Al constituirse un corredor sanitario, se prevé que los Estados participantes aplicarán enfoques de niveles múltiples basados en el riesgo que se refuercen mutuamente cuando apliquen sus medidas de mitigación de los riesgos sanitarios. La combinación de controles de riesgo ofrecerá una mejor protección que si se seleccionan solo uno o dos métodos de control de riesgos. La colaboración en cuanto a las medidas aplicadas permite a los Estados establecer la estrategia de mitigación de riesgos que se armonice más eficazmente con su tolerancia al riesgo y a sus sistemas sanitarios y de gestión de la seguridad operacional.

1.5.4 Para facilitar la implementación de los PHC, se ha actualizado el *Manual de medidas de gestión de riesgos transfronterizos y pruebas de diagnóstico* (Doc 10152) de la OACI (capítulo 5) y los Estados tienen a su disposición el paquete de asistencia para la implementación (iPack) de la OACI “Establecimiento de un corredor sanitario. Este material incluye procedimientos asociados y herramientas relevantes que se actualizarán regularmente en función de los últimos avances científicos. Una de dichas herramientas es una aplicación de PHC recién desarrollada (PHC App)¹⁶.

1.5.5 Se alienta a los Estados a establecer indicadores clave de rendimiento para vigilar la eficacia de las medidas de mitigación de riesgos, especialmente con respecto al aspecto de la recuperación de la aviación incluido en cada módulo. Esos indicadores deberían establecerse desde la perspectiva de la aviación y basarse en datos publicados por las autoridades sanitarias.

¹⁶ <https://portal.icao.int/CRRIC/Pages/Public-Health-Corridors.aspx>

2. MÓDULOS

<i>Módulo</i>	Aeropuerto
<i>Público destinatario</i>	Explotadores de aeropuertos, autoridades, gobiernos, personal aeroportuario.

<i>Elemento</i>	Edificio terminal
<i>Descripción breve (Objetivo)</i>	Las orientaciones sobre el funcionamiento del edificio terminal deben tener en cuenta todos los aspectos de las operaciones, incluyendo a quiénes tienen acceso al edificio, los procedimientos de limpieza y desinfección establecidos dentro del edificio, y las medidas sanitarias, el suministro de primeros auxilios y orientación sobre atención médica y los protocolos para el público viajero y el personal.
<i>Consideraciones</i>	<p>Limpieza y desinfección</p> <ul style="list-style-type: none"> • La autoridad sanitaria responsable de los aeropuertos, los explotadores aeroportuarios y los proveedores de servicios deberían acordar por escrito un plan reforzado de limpieza y desinfección, acorde con los procedimientos operacionales normalizados descritos en la <i>Guía de higiene y saneamiento de los transportes aéreos</i> de la OMS. El plan debería actualizarse con respecto a los procesos, cronogramas y productos a medida que se obtenga información nueva. Todo el personal pertinente debería recibir instrucción acerca de los requisitos aumentados de desinfección. • La limpieza y desinfección de la infraestructura y de todo el equipo de la terminal debería realizarse periódicamente, de conformidad con el plan arriba mencionado, y su frecuencia debería incrementarse conforme vaya siendo necesario en razón del tráfico. • Incrementar la disponibilidad de productos de limpieza y desinfección aprobados por las autoridades pertinentes. • Todo el personal de limpieza y desinfección debería conocer el plan. Es necesario que el personal utilice los productos eficazmente en términos de concentración, método y tiempo de contacto de los desinfectantes, y aplicándolos en zonas que se tocan con frecuencia y que son más susceptibles de contaminación, como: <ul style="list-style-type: none"> ○ Mostradores de información de los aeropuertos, mostradores para personas con movilidad reducida, zonas de presentación, zonas de migraciones y aduanas, zonas de inspección de seguridad, zonas de embarque; etc. ○ Escaleras mecánicas, elevadores y ascensores, pasamanos. ○ Lavabos, sanitarios y áreas para cambio de pañales. ○ Carros y puntos de entrega de equipaje: limpieza con paños húmedos desechables o desinfectantes. Cerciorarse de contar con botes de desechos. ○ Asientos antes de la zona de inspección de seguridad y en las áreas de presentación y de embarque. ○ Autobuses de traslado a los estacionamientos y autobuses para circular en parte aeronáutica.

- Incrementar el uso de sistemas de aire acondicionado y filtración efectiva para mantener el aire limpio, reducir la recirculación e incrementar la proporción de aire fresco. Debería limitarse el flujo horizontal de aire.

Distanciamiento físico

- El distanciamiento físico es una medida eficaz para limitar la transmisión de la COVID-19 y debería formar parte de un conjunto integral de medidas para limitar su propagación. Las medidas de distanciamiento físico que se apliquen en los aeropuertos deberían:
 - Como mínimo corresponder con las aplicadas en otros medios de transporte – particularmente en el transporte público urbano que se usa para llegar a los aeropuertos y salir ellos.
 - Aplicarse en la máxima medida posible en todo el aeropuerto.
 - Reevaluarse a medida que las condiciones epidemiológicas lo permitan.
- Se debería apuntar por lo menos a que se mantenga un (1) metro de distanciamiento físico entre todas las personas.
- Se fomenta el reconocimiento recíproco de medidas equivalentes de distanciamiento físico que mitiguen los riesgos para la salud en el punto de partida y de llegada.

Protección del personal:

- El nivel de protección adecuada para el personal debería evaluarse en cada caso particular. Dicha protección podría incluir el uso de equipo de protección personal, programas de control sanitario del personal, programación de horarios (mantener al personal en equipos y turnos estables), acceso fácil a desinfectantes de manos a base de alcohol, procedimientos específicos que debe seguir el personal antes y después de los turnos, y plan de distanciamiento físico en los puestos de trabajo, incluida la consideración de poner barreras.
- Se debería dotar al personal de equipo de protección personal según la exposición al riesgo (p.ej.: tipo de actividad) y la dinámica de transmisión (p. ej.: propagación por microgotas). El equipo de protección personal podría incluir guantes desechables, mascarillas, gafas de seguridad o viseras, y batas o delantales.
- Para el personal y los equipos que trabajan en turnos, la entrega del turno debería realizarse sin que haya contacto, es decir, por vía telefónica, videoconferencia o registros electrónicos, o como mínimo manteniendo el distanciamiento físico.
- Las tareas de mantenimiento y reparación en las áreas públicas se deberían priorizar y ajustarse sus horarios, o bien aplazarse si no son esenciales.
- Para la instrucción del personal se debería maximizar el uso de instrucción a distancia y clases virtuales.
- Se recomienda el uso de separadores físicos entre el personal de atención y el público viajero en áreas de mucha afluencia.

Acceso a la terminal del aeropuerto

- Dependiendo de la especificidad de cada aeropuerto y de la legislación nacional vigente, el acceso a la terminal aeroportuaria podría limitarse en una fase inicial al personal, el público viajero y acompañantes de pasajeros o pasajeras con discapacidades, movilidad reducida o personas menores no acompañadas, siempre y cuando no se creen aglomeraciones ni colas que puedan incrementar el riesgo de transmisión o provocar vulnerabilidades de seguridad.
- Cuando la reglamentación aplicable exija el cribado, se deberían usar termómetros sin contacto en una zona designada al efecto y en condiciones que minimicen la perturbación de las operaciones.

Medios para una aplicación uniforme

- Colaborar con las autoridades pertinentes para armonizar los puntos de vista.
- Colaborar con las partes interesadas de la comunidad para facilitar una difusión oportuna y precisa de la información entre el público viajero.
- Cerciorarse de que las medidas estén alineadas con las de otros medios de transporte locales y otras infraestructuras.
- Utilizar la *Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto por COVID-19* (Formulario 3) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Zona general de presentación</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>La zona general de presentación de un aeropuerto es una zona habitualmente muy transitada. A fin de limitar las colas y aglomeraciones, de ser posible, las personas que van a viajar deberían completar la mayor parte del trámite de presentación antes de llegar al aeropuerto (es decir, deberían presentarse estando listas para volar). Se debería poner a disposición opciones de autoservicio que deberían utilizarse lo más posible para limitar el contacto entre las personas en los puntos de contacto.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Aplicar medidas para reducir la congestión en estas zonas mediante la planificación anticipada y monitorización del flujo de pasajeras y pasajeros. • Los aeropuertos deberían usar señalización, marcas en el piso y anuncios por altavoces alentando al público a mantener el distanciamiento físico. Además, debería considerarse como medida de apoyo la comunicación de recomendaciones de prevención de la salud a través de mensajes sonoros y señales en puntos de contacto claves a lo largo del viaje. • Varias herramientas de autoservicio, como las máquinas de impresión de tarjetas de embarque y etiquetas de equipaje y los puntos de entrega del equipaje facturado, son motivo de preocupación particular por el elevado nivel de contacto físico que aumenta la probabilidad de contaminación. No obstante, debe promoverse el uso de estos dispositivos para reducir las interacciones personales, prestando atención cuidadosa a la gestión del flujo de pasajeros y desinfectándolos constantemente en forma adecuada. • En la medida de lo posible, debería alentarse al público viajero a realizar el trámite de presentación antes de llegar al aeropuerto. La presentación en línea, las tarjetas de embarque en formato electrónico, la impresión de etiquetas de equipaje antes de llegar al aeropuerto y otras iniciativas contribuirán a la reducción del contacto con el personal del aeropuerto y la infraestructura. Por consiguiente, se recomienda que los Estados eliminen cualquier barrera reglamentaria para facilitar la realización de este tipo de procesos fuera del aeropuerto. • En los mostradores de presentación tradicionales, se debería considerar el uso de postes con cinta separadora retráctil y señalización en el piso en la zona de las filas para fomentar el distanciamiento físico, e instalar pantallas transparentes frente al personal en los mostradores. • También podría considerarse la tecnología de autodesinfección para integrarla a los quioscos con pantallas táctiles para su desinfección después de cada uso. • Siempre que se pueda, el aeropuerto y las partes interesadas deberían utilizar procesos y tecnología sin contacto, incluyendo la biometría sin contacto como el reconocimiento facial o del iris. Estos procesos de identificación digital pueden aplicarse al autoservicio para la entrega del equipaje facturado, distintos accesos donde deba hacerse cola, puertas de embarque, tiendas minoristas y zonas francas. Esto eliminará o reducirá en gran medida la necesidad de que el personal y el público viajero toquen los documentos. También podría servir para agilizar diversos procesos, lo que se traduciría en una mayor protección de la salud, reduciría las colas de espera y generaría otras eficiencias.

Medios para una aplicación uniforme

- Colaborar con las autoridades pertinentes, las líneas aéreas y otras partes interesadas de la aviación para aplicar soluciones económicas de protección del público.
- Simplificar los trámites permitiendo el uso de procesos sin contacto.
- Incrementar la utilización de soluciones digitales normalizadas de identificación de personas.
- Utilizar la *Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto por COVID-19* (Formulario 3) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Inspección de seguridad</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>En respuesta a esta pandemia que no cesa, es de esperar que sea necesario mantener las medidas de distanciamiento físico en los puntos de inspección de seguridad, incluso durante el proceso de inspección. Es posible que haya que considerar medidas de control de acceso a los puntos de inspección de seguridad, así como posibles modificaciones de la inspección normalizada a fin de cumplir con las nuevas orientaciones sanitarias por la COVID-19.</p> <p>El personal de inspección de seguridad debería estar exento de realizar el cribado o inspecciones de seguridad operacional para que puedan concentrarse en la inspección de seguridad y los procesos conexos.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <p>Procedimientos de acceso al punto de inspección</p> <ul style="list-style-type: none"> • Se deberían implantar procedimientos en coordinación con las autoridades gubernamentales pertinentes sobre la forma de actuar ante una pasajera o pasajero que presente signos de enfermedad. • De ser posible, se deberían proporcionar desinfectantes de manos antes de los puntos de acceso a la inspección de público viajero y personal. • De ser posible, los inspectores de seguridad y el público deberían mantener el distanciamiento físico o usar equipo de protección personal para mitigar el riesgo de exposición. • Se debería considerar la conveniencia de reacomodar los accesos y la disposición de los puestos de inspección de seguridad para reducir en lo posible las aglomeraciones y las colas y mantener la distancia física sin afectar el ritmo de circulación. Esto debería incluir las áreas donde se depositan las prendas y efectos personales y donde se recogen después de la inspección. • Se deberían colocar marcas en el piso, barreras extensibles u otros medios adecuados en las áreas donde se hacen colas para garantizar que se mantenga el distanciamiento recomendado por las autoridades competentes. La presentación de tarjetas de embarque y otros documentos de viaje al personal de seguridad debería realizarse, en lo posible, evitando el contacto físico y minimizando la interacción cara a cara. En caso de que haya que identificar a una persona que porta una mascarilla de uso médico o no médico comparándola con la fotografía del documento emitido por su gobierno, la persona podrá retirarse la mascarilla siempre y cuando se respeten las medidas de distanciamiento físico. Se deberían elaborar carteles señalizadores con información clara sobre los siguientes pasos del proceso. <p>Las posibles soluciones incluyen las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Dirigir a pasajeras y pasajeros hacia los lectores automáticos de tarjetas de embarque en los puntos de acceso, manteniendo el distanciamiento físico. ○ Utilizar los lectores de tarjetas de embarque portátiles que emplea el personal de seguridad. ○ Inspeccionar visualmente las tarjetas de embarque y los documentos de identificación pertinentes, conforme a los procedimientos de operación normalizados.

- Las superficies de lectura de los lectores portátiles y las puertas automáticas deberían desinfectarse con la misma frecuencia que cualquier otra superficie que se toca a menudo.
- Debería haber personal encargado de verificar que las personas viajeras estén preparadas para los procesos de entrega de prendas y objetos personales para la inspección de seguridad. El personal de inspección debería reforzar estos procesos para cerciorarse de que se hagan correctamente y disminuir la probabilidad de alarmas falsas (y así minimizar los registros manuales).
- Debería realizarse de manera rutinaria una limpieza y desinfección a fondo de las superficies que se tocan mucho o están expuestas y del equipo de inspección de seguridad, incluidas las bandejas de los puestos de inspección de seguridad y de las zonas de equipaje.

Inspección de pasajeras y pasajeros

- Se debería distribuir desinfectante a base de alcohol para que todo el personal se higienice las manos.
- El personal de inspección debería usar guantes desechables y mascarillas cuando realice un registro manual del público viajero. Los guantes desechables deberían limpiarse con desinfectante de manos a base de alcohol después de cada registro y cambiarse por otros cuando se aprecie que están sucios o rotos.
- Se debería recordar al personal que se lave las manos después de retirarse los guantes desechables.
- Deberían colocarse carteles señalizadores e información al público en lugares visibles sobre nuevos requisitos sanitarios o procesos de inspección modificados. La cartelera debería destacar la importancia de la cooperación del público viajero a lo largo del proceso de inspección.
- De ser posible, cuando los puestos de inspección deban procesar un número elevado de personas, el personal y las tripulaciones deberían someterse a inspección en puestos reservados para ese fin y separados del público viajero (como medida de prevención sanitaria adicional).
- Deberían establecerse arreglos convenientes de resolución de alarmas para mitigar el riesgo de que se acumulen personas en las colas de espera y mantener el ritmo de circulación. Esos arreglos podrían incluir la resolución de alarmas en una zona específica separada del flujo del público viajero, lo cual puede requerir más personal de seguridad.
- En la resolución de alarmas del detector de metales de pórtico, se debe priorizar la utilización de detectores manuales de metales para identificar la causa de la alarma, y después efectuarse un registro manual directamente en el elemento causante de la alarma.
- El uso de equipos de detección de trazas de explosivos o perros detectores de explosivos no debería limitarse a situaciones de resolución de alarmas. De ser posible, debería alentarse y aprovecharse el uso aleatorio de estos medios de detección de explosivos.
- En caso de alarma o motivo de sospecha que no pueda resolverse únicamente con el equipo de inspección primaria utilizado, debería efectuarse una inspección secundaria, por orden de disponibilidad y en función de la naturaleza del motivo de sospecha de amenaza: perros detectores de explosivos (EDD), equipos de detección de trazas de explosivos (ETD) o registros manuales.
- Si el procedimiento normalizado permite reutilizar los hisopos del equipo de detección de trazas de explosivos, se debería considerar la conveniencia de discontinuar esta práctica a fin de limitar la posibilidad de propagación de la COVID-19.

Nota. — Puede seguir utilizándose el procedimiento normalizado si, por ejemplo, se pudiera determinar que la alta temperatura generada por el equipo de detección de trazas de explosivos que se está utilizando matará el virus y si el proceso de manipulación y almacenamiento de los hisopos elimina la posibilidad de contaminación.

- Cuando sea necesario realizar un registro manual, el personal de inspección debería adaptar su metodología, si es posible, para evitar encontrarse cara a cara con la persona examinada.
- El personal que deba interactuar muy de cerca con el público viajero debería utilizar una mascarilla de uso médico o no médico.
- Podrían aceptarse cantidades mayores de líquidos, aerosoles y geles para uso sanitario que las prescritas en la reglamentación de seguridad aplicable, como los desinfectantes de manos a base de alcohol, si lo permiten las autoridades de seguridad de la aviación y de seguridad operacional de la aviación, y teniendo en cuenta los reglamentos conexos¹⁷.

Medios para una aplicación uniforme

- Trabajar con los órganos reglamentarios para considerar alternativas al registro manual al realizar inspecciones aleatorias. Dichas alternativas sólo deberían aplicarse con la aprobación de la autoridad competente y con base en una evaluación de riesgos.
- Trabajar con las autoridades sanitarias pertinentes en la elaboración de protocolos de limpieza y desinfección para objetos con alta probabilidad de contaminación cruzada (p. ej.: bandejas y áreas depósito de prendas y objetos personales)
- Utilizar la *Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto por COVID-19* (Formulario 3) u otra ficha similar, cuando corresponda.

¹⁷ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/DangerousGoods.aspx>

<i>Elemento</i>	Parte aeronáutica de la terminal
<i>Descripción breve (Objetivo)</i>	<p>La zona aeronáutica de la terminal a continuación de la inspección de seguridad es una zona de mucho tránsito de pasajeras y pasajeros, con pocas barreras físicas y a menudo con espacios totalmente abiertos. Se debería considerar la necesidad temporal del distanciamiento físico, proporcionando a la vez al público viajero acceso a las tiendas, concesiones de zona franca y proveedores de bebidas y alimentos.</p> <p>Las puertas de embarque, las salas VIP y otros servicios también son zonas muy transitadas. Es necesario definir e instalar las herramientas adecuadas de monitorización del flujo, instalaciones físicas, señalización horizontal y cartelería indicadora. Podría ser necesario programar y aplicar refuerzos de limpieza e higiene para ayudar a limitar la propagación del virus.</p>
<i>Consideraciones</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Se debería promover el uso de las opciones de autoservicio, establecidas de conformidad con las directrices de las autoridades sanitarias locales, en las que el público tenga poco contacto con el personal de las tiendas o los establecimientos de alimentos y bebidas. • Será necesario establecer un proceso de embarque ordenado a fin de reducir el contacto físico entre el público viajero, especialmente cuando empiecen a aumentar los factores de carga. Es crucial que exista una colaboración estrecha entre las líneas aéreas, los aeropuertos y el gobierno. Las líneas aéreas deberán revisar sus procesos de embarque. Podría ser necesario que los aeropuertos colaboren en el rediseño de las zonas de puertas de embarque y que los gobiernos adapten las normas y reglamentos aplicables. Debería facilitarse un aumento de la automatización, como por ejemplo el uso de lectores digitales de documentos y la biometría. • Para facilitar un proceso de embarque fluido, especialmente durante las primeras etapas de la fase inicial de reanudación, debería limitarse el equipaje de mano que deba colocarse en los compartimientos superiores. • Cuando sea posible, debería considerarse el uso de tecnologías de autoservicio en la puerta de embarque, incluyendo unidades con puertas automáticas, lectores integrados de tarjetas de embarque, pantallas de cristal líquido con instrucciones para el público y un dispositivo para imprimir cambios de asignación de asientos. • Debería favorecerse el uso de lectores digitales de documentos en modalidad autoservicio cuando sea necesaria la identificación. • Como medida temporal, las áreas para sentarse (salas de espera, puertas de embarque, restaurantes, etc.) pueden funcionar con capacidad reducida para permitir el distanciamiento físico necesario actualmente. A medida que avance la fase de recuperación y los requisitos sanitarios evolucionen, se podría contemplar el regreso a la capacidad normal. • Debería considerarse el cierre temporal o una mayor monitorización de determinadas áreas de servicio, según la fase de medidas de mitigación, como: <ul style="list-style-type: none"> ○ Autoservicio de alimentos tipo buffet. ○ Asientos en cafeterías o zonas de usos múltiples. ○ Áreas para personas fumadoras. ○ Zonas de juego infantil.

- Se deberían poner a disposición múltiples dispensadores de desinfectante de manos a base de alcohol en todo el aeropuerto con la señalización adecuada.
- Se debería considerar la instalación de equipos sin contacto en los lavabos, tales como:
 - Sistemas de puertas automáticas.
 - Sistemas automáticos de evacuación de sanitarios.
 - Grifos y dispensadores de jabón/desinfectante de manos.
 - Dispensadores automáticos de toallas de manos.

Medios para una aplicación uniforme

- Trabajar con los concesionarios de tiendas al detalle, alimentos y bebidas para disponer el uso de tecnología de pago sin contacto y autoservicio.
- Procurar la participación de las líneas aéreas en las medidas necesarias en las salas de espera de los aeropuertos.
- Colaborar con las autoridades pertinentes, las líneas aéreas y otras partes interesadas de la aviación para aplicar soluciones económicas de protección del público.
- Utilizar la *Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto por COVID-19* (Formulario 3) u otra ficha similar, cuando corresponda.
- A fin de ayudar a las tiendas, los establecimientos de alimentos y bebidas, y otros proveedores ubicados en los aeropuertos a demostrar que se ajustan a las directrices de la OACI/el CART, el ACI ha elaborado una orientación que puede consultarse en [LINK](#)¹⁸.

¹⁸ <https://aci.aero/about-aci/priorities/health/aci-airport-health-accreditation-programme/>

<i>Elemento</i>	Equipo en las puertas de embarque de la terminal
<i>Descripción breve (Objetivo)</i>	<p>Es posible que muchos aeropuertos hayan retirado del servicio determinados equipos debido a la falta de público usuario. Se deben llevar a cabo verificaciones adecuadas de la seguridad operacional antes de la reanudación del tráfico de las líneas aéreas. Los aeropuertos y líneas aéreas deben colaborar para confeccionar horarios de vuelo exactos que permitan cumplir con este requisito.</p>
<i>Consideraciones</i>	<ul style="list-style-type: none"> • El equipo electromecánico como pasarelas de embarque, escaleras mecánicas y ascensores se debe inspeccionar y verificar o poner en marcha periódicamente. Antes de volver a poner al servicio del público viajero el equipo retirado de uso, es esencial someterlo a una inspección de conformidad con las recomendaciones del fabricante y los códigos nacionales de construcción. • Se deben definir y poner en marcha protocolos de mantenimiento. • Cuando se requiera aire acondicionado, se debería mantener la alimentación de energía de todos los equipos exteriores, como pasarelas de embarque y unidades de aire preacondicionado (PCA). • El explotador del aeropuerto debe informar con antelación a los proveedores de servicios esenciales y las autoridades gubernamentales de los horarios y planes de reanudación de la actividad para volver a poner en servicio instalaciones cerradas temporalmente. • La capacidad de los autobuses de público viajero debería adaptarse para facilitar el distanciamiento físico durante el embarque y el desembarque del público viajero. <p>Equipo para servicio de aeronaves en la puerta de embarque y filtrado de aire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuando en el puesto de estacionamiento se dispone de unidades externas de PCA y energía eléctrica fija de tierra, la aeronave puede apagar su grupo auxiliar de energía (APU) tras la llegada. El sistema PCA aspira aire ambiente a través de un filtro de aspiración y proporciona aire acondicionado a la cabina. • El aire proveniente de fuentes externas no se procesa mediante un filtro de partículas de aire de alta eficiencia (HEPA) de la aeronave. Si no se dispone de una calidad del aire equivalente a partir de las unidades de PCA, se debería permitir el uso del APU de la aeronave en la puerta de embarque para hacer funcionar el sistema de aire acondicionado de la aeronave.
<i>Medios para una aplicación uniforme</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinar la reanudación de la capacidad aeroportuaria con los horarios de las líneas aéreas, con un escalonamiento adecuado.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Desembarque y llegadas</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Es posible que sea necesario revisar los procesos de control fronterizo y aduanas con carácter temporal para aumentar el distanciamiento físico.</p> <p>Cuando ya se disponga del equipo necesario, el control fronterizo automatizado (ABC), la identificación digital de personas (biometría) y la tecnología (control de la temperatura corporal) podrían servir como una medida adicional de cribado y acelerar el proceso migratorio con el objetivo de reducir las colas y minimizar los contactos entre agentes de fronteras y público usuario.</p> <p>Además, algunos gobiernos requieren que el público viajero rellene una declaración o atestación sanitaria antes de la salida o a la llegada como medida de evaluación inicial, que se podría utilizar para individualizar a quienes deberían necesitar una evaluación secundaria.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Se debería establecer una coordinación con diversas autoridades que intervienen en el control de las fronteras (p. ej., inmigración, salud) para concebir medidas encaminadas a facilitar el despacho de entrada/llegada, como la habilitación de procesos sin contacto (p. ej., lectura de microplaquetas de pasaportes, reconocimiento facial). • Cuando se necesiten declaraciones a la llegada, los gobiernos se deberían plantear opciones electrónicas (p. ej., aplicaciones móviles y códigos QR) a fin de minimizar el contacto entre personas. La información se podría enviar por adelantado a través de portales del gobierno. En el caso de los trámites aduaneros, se recomiendan cuando sea posible el sistema de doble carril verde/rojo para las declaraciones voluntarias. • El proceso de verificación de la identidad se debería automatizar con el uso de tecnología biométrica. Se debería alentar el uso de tecnología sin contacto, control fronterizo automatizado o puertas electrónicas a fin de reducir el tiempo de procesamiento y limitar la interacción entre público usuario, agentes y personal. • Si lo requieren los reglamentos pertinentes, se pueden instalar cámaras térmicas inteligentes para escanear la temperatura de varias personas a la vez de forma rápida y no intrusiva. • Durante las primeras fases de la recuperación y si fuera necesario, se podrían disponer evaluaciones sanitarias secundarias para mantener la circulación principal general del público viajero. • En el caso de los vuelos procedentes de zonas de alto riesgo donde hay focos infecciosos o transmisión comunitaria, se podría utilizar una sección concreta de la terminal de llegadas para aumentar el distanciamiento físico y/o se podrían instalar cámaras térmicas inteligentes en lugares adecuados para cribar al público que llega, en concertación con las autoridades sanitarias.

Declaración sanitaria

- Algunos gobiernos están poniendo en práctica una declaración sanitaria que se puede configurar en un portal web. En el caso de los Estados que ya disponen de una plataforma para recopilar información sobre visados y autorizaciones de viaje electrónicas, esta se podría adaptar para dar cabida a la información adicional necesaria.

Transbordo

- Concebir arreglos para el cribado de forma que el público usuario y los bienes no se vuelven a controlar en los puntos de transbordo sobre la base del reconocimiento mutuo de las medidas de cribado entre los Estados incluidos en el itinerario de viaje.
- Cuando se requiera una inspección de seguridad en el transbordo, esta debería seguir los requisitos sanitarios adecuados, como se ha descrito anteriormente en el proceso de salida.

Medios para una aplicación uniforme

- Colaborar con las autoridades correspondientes para encontrar soluciones económicas que protejan al público.
- Colaborar con las autoridades correspondientes y las líneas aéreas para concebir soluciones eficientes y económicas que protejan al público viajero.
- Trabajar con gobiernos y autoridades si se va a llevar a la práctica una declaración sanitaria.
- Incrementar la utilización de soluciones digitales normalizadas de identificación de personas.
- Utilizar la *Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto por COVID-19* (Formulario 3) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Área de entrega de equipaje</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>El área de entrega de equipaje de un aeropuerto recibe mucha afluencia de público viajero y contacto físico con carros de equipaje, equipaje, lavabos y otros servicios. Se deberían aplicar medidas de desinfección y aumentar la frecuencia de la limpieza.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Se debe hacer todo lo posible para que el proceso de entrega de equipaje sea rápido y el público no deba esperar demasiado tiempo en el área de entrega de equipaje. • Maximizar el uso de los carruseles disponibles de equipaje de llegada para limitar la concentración de público y, cuando sea posible, asignar carruseles específicos para los vuelos procedentes de zonas de alto riesgo. • Los gobiernos deberían procurar que el proceso de despacho de aduanas sea lo más rápido posible y se tomen medidas adecuadas en caso de inspecciones físicas de equipaje. • Los horarios de limpieza se deberían sincronizar con los horarios de los vuelos para facilitar una desinfección más frecuente y profunda de los carros de equipaje, lavabos, botones de ascensores, pasamanos, etc. • El público viajero debería tener a su disposición puestos de autoservicio u opciones en línea para presentar una reclamación en caso de equipaje extraviado o dañado. • Se deberían colocar marcas en el piso, barreras extensibles u otros medios adecuados para garantizar que se mantenga el distanciamiento recomendado por las autoridades competentes. • El personal de las líneas aéreas en los mostradores de equipaje extraviado debería disponer de una pantalla (transparente) de protección cuando sea posible. • Se debería alentar el uso de los servicios de envío de equipaje para que el pasajero o pasajera lo reciba directamente en su hotel o domicilio. • Los datos de encaminamiento del equipaje se deberían compartir con el pasajero o pasajera para que pueda presentar una reclamación en caso de extravío sin tener que esperar en el área de entrega. • Se deberían establecer protocolos para la limpieza y desinfección del área.
<p><i>Medios para una aplicación uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Colaborar con las autoridades correspondientes para encontrar soluciones económicas que protejan al público. • Utilizar la <i>Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto por COVID-19</i> (Formulario 3) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Salida de la parte pública</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Es necesario establecer protocolos y precauciones para el público viajero que llega al aeropuerto y sale de la parte pública. Se debería tener en cuenta tanto el área de bienvenida como el área de salida de la terminal. Durante las primeras fases de reanudación, las medidas podrían abarcar el establecimiento de un perímetro alrededor del área de bienvenida o la limitación del acceso al edificio de la terminal.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <p>Acceso a la terminal del aeropuerto</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dependiendo de la especificidad de cada aeropuerto y de la legislación nacional vigente, el acceso a la terminal aeroportuaria podría limitarse en una fase inicial al personal, el público viajero y acompañantes de pasajeros o pasajeras con discapacidades, movilidad reducida o personas menores no acompañadas, siempre y cuando no se creen aglomeraciones ni colas que puedan incrementar el riesgo de transmisión o provocar vulnerabilidades de seguridad. • Antes de la salida del edificio de la terminal, se deberían poner a disposición del público usuario varios puestos de lavado de manos o desinfectantes de manos. • La limpieza se debería reforzar en función de los horarios de los vuelos a fin de lograr una desinfección más frecuente y profunda de las áreas de la parte pública, incluidas las áreas de asientos, establecimientos de alimentos y bebidas y venta al detalle, pasamanos, lavabos, sistemas de movimiento automatizados y autobuses.
<p><i>Medios para una aplicación uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Colaborar con las partes interesadas de la comunidad para facilitar una difusión oportuna y precisa de la información entre el público viajero. • Utilizar la <i>Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto por COVID-19</i> (Formulario 3) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<i>Módulo</i>	Aeronave
<i>Público destinatario</i>	Explotadores en el marco del Anexo 6 – <i>Operación de aeronaves</i> , Parte 1 – <i>Transporte aéreo comercial internacional – Aviones</i> .

<i>Elemento</i>	Público viajero y tripulación – General
<i>Descripción breve (Objetivo)</i>	Proporcionar un entorno seguro y salubre para el público viajero y la tripulación.
<i>Consideraciones</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Ajustar el proceso de embarque. En la medida de lo posible y de conformidad con las consideraciones de peso y equilibrio, el embarque y desembarque del público viajero se debe realizar de manera que se reduzca la probabilidad de que las personas pasen muy cerca unas de otras. • Procesos de asignación de asientos. Cuando sea necesario, los asientos se deberían asignar manteniendo un distanciamiento físico adecuado. Las líneas aéreas deberían permitir que se dispongan asientos separados cuando el índice de ocupación lo permita. También se debería alentar a pasajeros y pasajeras a permanecer en el asiento asignado tanto como sea posible. • Limitar la interacción a bordo. Se debería alentar al público usuario a viajar con el menor equipaje posible y facturar todo salvo el pequeño equipaje de mano que quepa bajo el asiento. Se deberían retirar periódicos y revistas. También se podría limitar temporalmente el tamaño y cantidad de las ventas libres de impuestos. • Limitar o suspender el servicio de comidas y bebidas. El servicio de comidas y bebidas se debería limitar o suspender en los vuelos de corta distancia o se debería considerar dispensarlo en recipientes sellados y preenvasados. • Se debería reducir el uso de artículos no esenciales en vuelo, como mantas y almohadas, a fin de minimizar el riesgo de infección cruzada. • Restringir el acceso a los lavabos. Cuando sea posible, se debería reservar un lavabo para uso exclusivo de la tripulación, siempre que haya suficientes lavabos disponibles para evitar que el público se congregate esperando para usarlos. Se debería informar a las personas que viajan de que cerrar la tapa del inodoro antes de tirar de la cadena es un método eficaz para mitigar la propagación de partículas posiblemente infecciosas. • Además, en la medida de lo posible en función de la aeronave, el público debería utilizar el lavabo designado según la ubicación de sus asientos a fin de limitar los desplazamientos durante el vuelo, lo cual reduce la exposición a otras personas. • Medidas de protección de la tripulación. Debería prohibirse compartir el equipo usado en las demostraciones de seguridad operacional. La tripulación debería tener instrucciones de prestar servicio solo a secciones determinadas de la cabina. Se deberían estudiar medios adicionales de protección, como cortinas de plástico o pantallas de plexiglás durante el proceso de embarque, que se retirarían una vez finalizado.

Nota. — Los elementos relativos a la desinfección que siguen contienen las recomendaciones conjuntas más recientes de las que se dispone actualmente de fabricantes de equipo original de aeronave. Quienes utilicen este texto de orientación deberían observar lo siguiente:

- *Estas recomendaciones se basan en circunstancias y tecnología en constante evolución.*
- *Si bien se ha hecho todo lo posible por proporcionar recomendaciones comunes para el uso de desinfectantes en los aviones, existen diferencias entre los productos fabricados por cada fabricante de equipo original de aeronave. Es muy recomendable que el explotador esté familiarizado con la orientación del fabricante de equipo original y le consulte cualquier pregunta sobre la célula de aeronave que corresponda.*
- *El propósito de estas directrices es proporcionar a los explotadores recomendaciones adaptadas a las aeronaves. Corresponde al explotador la responsabilidad de asegurarse de que los desinfectantes se utilicen de acuerdo con las instrucciones del fabricante, que quienes utilicen el desinfectante empleen una protección adecuada y que su utilización esté acorde con las recomendaciones de los organismos sanitarios en cuanto a eficacia y de conformidad con las instrucciones que figuran en la etiqueta del desinfectante.*

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Desinfección – Puesto de pilotaje</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Proporcionar un entorno de trabajo seguro y salubre para la tripulación y el personal de tierra.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • La frecuencia de limpieza del puesto de pilotaje debería tener en cuenta la separación entre el puesto de pilotaje y la cabina de pasajeros y pasajeras, así como la frecuencia de las transiciones de la tripulación. • El puesto de pilotaje debería limpiarse y desinfectarse con la frecuencia apropiada para que la tripulación trabaje en condiciones seguras. • Los métodos de desinfección deberían adoptarse en consulta con el fabricante de la aeronave y basarse en una evaluación adecuada de riesgos para la seguridad operacional. También deberían tenerse en cuenta los consejos de la OMS. La evaluación de los riesgos debería fundamentarse en las recomendaciones de los fabricantes de células de aeronaves y las instrucciones de referencia de los organismos sanitarios que correspondan para que su aplicación sea eficaz contra los virus. • Los fabricantes de aeronaves recomiendan: <ul style="list-style-type: none"> ○ desinfectar las superficies de contacto del puesto de pilotaje con una solución acuosa de isopropanol al 70 % teniendo un cuidado especial con la aplicación sobre cuero y otras superficies porosas; ○ inspeccionar el equipo con regularidad a fin de detectar los efectos o daños a largo plazo teniendo en cuenta la falta de datos sobre esos efectos de la aplicación mucho más frecuente de desinfectantes, y si se observan daños consultarles para recibir orientación sobre otros posibles desinfectantes; ○ considerar la posibilidad de incrementar los intervalos de inspección o mantenimiento cuando se emplean técnicas de desinfección agresivas o nuevas; ○ seguir sus instrucciones para asegurarse de estar aplicando el desinfectante en forma correcta, con la debida ventilación y con el equipo de protección personal adecuado; ○ consultarles para obtener recomendaciones más detalladas sobre este o sobre otros agentes químicos desinfectantes al tomar nota de las discrepancias en las aprobaciones de los productos de desinfección en los distintos Estados y su disponibilidad. • Las superficies se deberían limpiar de polvo y residuos según las instrucciones de la aeronave. • El desinfectante se debería aplicar con paños prehumedecidos o con un paño húmedo desechable y deberían utilizarse botellas de tamaño limitado a bordo para reducir el riesgo de derramar la solución de isopropanol. No rociar isopropanol en el puesto de pilotaje. No permitir que el líquido se acumule y gotee dentro del equipo.

- El isopropanol es inflamable, por lo que se deberían tomar precauciones en las zonas cercanas a posibles fuentes de ignición.
- El explotador debería considerar si el aumento de la limpieza y la desinfección puede afectar al cumplimiento de cualquier requisito de desinsectación aplicable de conformidad con el Anexo 9 de la OACI. Puede obtenerse más información de la autoridad competente y orientación técnica en la publicación de la OMS sobre métodos y procedimientos de desinsectación de aeronaves¹⁹.
- La irradiación ultravioleta (UV) no sustituye los procedimientos habituales de limpieza manual, pero podría utilizarse para complementar los procedimientos de desinfección existentes. Al utilizarse, deberían tenerse en cuenta varios factores importantes, entre ellos que la desinfección por UV solo es eficaz si el virus se expone a la luz UV. Los materiales expuestos a la luz UV pueden quedar dañados o descoloridos. Se debería consultar con el fabricante de las células de las aeronaves si el dispositivo que se utilizará es compatible con los materiales de las aeronaves.
- Teniendo en cuenta la mayor probabilidad de que las posiciones de los interruptores se cambien de manera inadvertida durante la limpieza o desinfección, los exploradores y tripulación de vuelo deberían reforzar los procedimientos para verificar que todos los interruptores y controles del puesto de pilotaje se encuentren en la posición correcta antes de la utilización del avión.
- Es posible que parte del equipo del puesto de pilotaje requiera desinfección adicional por motivos de uso (p. ej., máscaras de oxígeno) y se deberían establecer los procedimientos correspondientes.

Medios para una aplicación uniforme

- Comunicación del fabricante por intermedio del ICCAIA y comunicación del fabricante con los explotadores.
- Utilizar la *Ficha de control de desinfección de la aeronave por COVID-19* (Formulario 2) u otra ficha similar, cuando corresponda.

¹⁹ <https://apps.who.int/iris/handle/10665/332168>

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Desinfección – Cabina</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Proporcionar un entorno seguro y salubre para pasajeros y pasajeras, tripulación y personal de tierra.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • La cabina debería limpiarse y a continuación desinfectarse con la frecuencia apropiada para que la tripulación y los pasajeros y pasajeras estén en condiciones seguras. La frecuencia debería tener en cuenta la explotación de la aeronave y la posible exposición de la cabina a una persona infectada. • Los métodos de desinfección deberían adoptarse en consulta con el fabricante de la aeronave y basarse en una evaluación adecuada de riesgos para la seguridad operacional. También deberían tenerse en cuenta los consejos de la OMS. La evaluación de los riesgos debería fundamentarse en las recomendaciones de los fabricantes de células de aeronaves y las instrucciones de referencia de los organismos sanitarios que correspondan para que su aplicación sea eficaz contra los virus. • Los fabricantes de aeronaves recomiendan: <ul style="list-style-type: none"> ○ desinfectar las superficies de contacto de la cabina con una solución acuosa de isopropanol al 70 % teniendo un cuidado especial con la aplicación sobre cuero y otras superficies porosas; ○ inspeccionar el equipo con regularidad a fin de detectar los efectos o daños a largo plazo teniendo en cuenta la falta de datos sobre esos efectos de la aplicación mucho más frecuente de desinfectantes, y si se observan daños consultarles para recibir orientación sobre otros posibles desinfectantes; ○ seguir sus instrucciones para asegurarse de estar aplicando el desinfectante en forma correcta, con la debida ventilación y con el equipo de protección personal adecuado; ○ considerar la posibilidad de incrementar los intervalos de inspección o mantenimiento cuando se emplean técnicas de desinfección agresivas o nuevas; ○ consultarles para obtener recomendaciones más detalladas sobre este o sobre otros agentes químicos desinfectantes al tomar nota de las discrepancias en las aprobaciones de los productos de desinfección en los distintos Estados y su disponibilidad. • Para maximizar la eficacia de la desinfección, las superficies se deberían limpiar de polvo y residuos antes del procedimiento. • El desinfectante se debería aplicar con paños prehumedecidos o con un paño húmedo desechable y deberían utilizarse botellas de tamaño limitado a bordo para reducir el riesgo de derramar la solución de isopropanol. No rociar isopropanol en la cabina. No permitir que el líquido se acumule o gotee dentro del equipo (p. ej., sistemas electrónicos de entretenimiento en vuelo).

- El isopropanol es inflamable, por lo que se deberían tomar precauciones en las zonas cercanas a posibles fuentes de ignición.
- El explotador debería considerar si el aumento de la limpieza y la desinfección puede afectar al cumplimiento de cualquier requisito de desinsectación aplicable de conformidad con el Anexo 9 de la OACI. Puede obtenerse más información de la autoridad competente y orientación técnica en la publicación de la OMS sobre métodos y procedimientos de desinsectación de aeronaves²⁰.
- La irradiación ultravioleta (UV) no sustituye los procedimientos habituales de limpieza manual, pero podría utilizarse para complementar los procedimientos de desinfección existentes. Al utilizarse, deberían tenerse en cuenta varios factores importantes, entre ellos que la desinfección por UV solo es eficaz si el virus se expone a la luz UV. Los materiales expuestos a la luz UV pueden quedar dañados o descoloridos. Se debería consultar con el fabricante de las células de las aeronaves si el dispositivo que se utilizará es compatible con los materiales de las aeronaves.
- Sería conveniente que las líneas aéreas revisaran sus procedimientos para minimizar el número de personas que deban estar en contacto con las superficies que se tocan muy a menudo, como los paneles de acceso, picaportes, interruptores, etc. Para obtener recomendaciones más detalladas sobre este u otros agentes químicos desinfectantes, se debería consultar al fabricante de células de aeronaves que corresponda.

Medios para una aplicación uniforme

- Comunicación del fabricante por intermedio del ICCAIA y comunicación del fabricante con las líneas aéreas.
- Utilizar la *Ficha de control de desinfección de la aeronave por COVID-19* (Formulario 2) u otra ficha similar, cuando corresponda.

²⁰ <https://apps.who.int/iris/handle/10665/332168>

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Desinfección – Compartimiento de carga</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Proporcionar un entorno de trabajo seguro y salubre para la tripulación y el personal de tierra.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Las superficies de contacto del compartimiento de carga deberían limpiarse y desinfectarse con la frecuencia apropiada para que el personal de tierra trabaje en condiciones seguras. • Los métodos de desinfección deberían adoptarse en consulta con el fabricante de la aeronave y basarse en una evaluación adecuada de riesgos para la seguridad operacional. También deberían tenerse en cuenta los consejos de la OMS. La evaluación de los riesgos debería fundamentarse en las recomendaciones de los fabricantes de células de aeronaves y las instrucciones de referencia de los organismos sanitarios que correspondan para que su aplicación sea eficaz contra los virus. • Los fabricantes de aeronaves recomiendan: <ul style="list-style-type: none"> ○ desinfectar las superficies de contacto del compartimiento de carga con una solución acuosa de isopropanol al 70 % teniendo un cuidado especial con la aplicación sobre cuero y otras superficies porosas; ○ inspeccionar el equipo con regularidad a fin de detectar los efectos o daños a largo plazo teniendo en cuenta la falta de datos sobre esos efectos de la aplicación mucho más frecuente de desinfectantes, y si se observan daños consultarles para recibir orientación sobre otros posibles desinfectantes; ○ seguir sus instrucciones para asegurarse de estar aplicando el desinfectante en forma correcta, con la debida ventilación y con el equipo de protección personal adecuado; ○ considerar la posibilidad de incrementar los intervalos de inspección o mantenimiento cuando se emplean técnicas de desinfección agresivas o nuevas; ○ consultarles para obtener recomendaciones más detalladas sobre este o sobre otros agentes químicos desinfectantes al tomar nota de las discrepancias en la aprobación de los productos de desinfección en los distintos Estados y su disponibilidad. • Para maximizar la eficacia de la desinfección, las superficies se deberían limpiar de polvo y residuos antes del procedimiento. • El desinfectante se debería aplicar con paños prehumedecidos o con un paño húmedo desechable y deberían utilizarse botellas de tamaño limitado a bordo para reducir el riesgo de derramar la solución de isopropanol. No rociar isopropanol en el compartimiento de carga. No dejar que el líquido entre en contacto directo con equipos de importancia crítica (p.ej., detectores de humo, equipo electrónico para accionar las puertas y toberas de descarga de extintores de incendios).

- El isopropanol es inflamable, por lo que se deberían tomar precauciones en las zonas cercanas a posibles fuentes de ignición. Se debe prestar especial atención a las fuentes de ignición ocultas, ya que muchas aeronaves tienen cajas electrónicas instaladas en el compartimento de carga.
- El explotador debería considerar si el aumento de la limpieza y la desinfección puede afectar al cumplimiento de cualquier requisito de desinsectación aplicable de conformidad con el Anexo 9 de la OACI. Puede obtenerse más información de la autoridad competente y orientación técnica en la publicación de la OMS sobre métodos y procedimientos de desinsectación de aeronaves²¹.
- La irradiación ultravioleta (UV) no sustituye los procedimientos habituales de limpieza manual, pero podría utilizarse para complementar los procedimientos de desinfección existentes. Al utilizarse, deberían tenerse en cuenta varios factores importantes, entre ellos que la desinfección por UV solo es eficaz si el virus se expone a la luz UV. Los materiales expuestos a la luz UV pueden quedar dañados o descoloridos. Se debería consultar con el fabricante de las células de las aeronaves si el dispositivo que se utilizará es compatible con los materiales de las aeronaves.
- Sería conveniente que las líneas aéreas revisaran sus procedimientos para minimizar el número de personas que deban estar en contacto con las superficies que se tocan muy a menudo, como los paneles de acceso, picaportes, interruptores, etc.

Medios para una aplicación uniforme

- Comunicación del fabricante por intermedio del ICCAIA y comunicación del fabricante con las líneas aéreas.
- Utilizar la *Ficha de control de desinfección de la aeronave por COVID-19* (Formulario 2) u otra ficha similar, cuando corresponda.

²¹ <https://apps.who.int/iris/handle/10665/332168>

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Desinfección – Mantenimiento</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Proporcionar un entorno seguro y salubre para pasajeros y pasajeras, tripulación y personal de tierra.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Las líneas aéreas deberían efectuar regularmente el mantenimiento de los sistemas de aire y del sistema de abastecimiento de agua para garantizar que sigan brindando protección a la tripulación y a los pasajeros y pasajeras contra los virus. También deberían consultar al fabricante de las células de sus aeronaves sobre la frecuencia y métodos de mantenimiento específicos que correspondan. • En sus procedimientos de desinfección, las líneas aéreas deberían incluir los paneles de acceso y otras áreas de mantenimiento para que las cuadrillas de mantenimiento también tengan un entorno de trabajo seguro. • Sería conveniente que las líneas aéreas revisaran sus procedimientos para minimizar el número de personas que necesiten estar en contacto con las superficies que se tocan muy a menudo, como los paneles de acceso, picaportes, interruptores, etc. • Las líneas aéreas deberían disponer que los procedimientos de mantenimiento sean posteriores a la desinfección a fin de verificar que las palancas de control, los disyuntores e interruptores y las perillas de los tableros de control en el puesto de pilotaje, la cabina de pasajeros y el compartimiento de carga se encuentren en la posición correcta. También se debería verificar el cierre de puertas y paneles de acceso.
<p><i>Medios para una aplicación uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Comunicación del fabricante por intermedio del ICCAIA y comunicación del fabricante con las líneas aéreas. • Utilizar la <i>Ficha de control de desinfección de la aeronave por COVID-19</i> (Formulario 2) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<i>Elemento</i>	Desechos peligrosos
<i>Descripción breve (Objetivo)</i>	Gestión de desechos peligrosos
<i>Consideraciones</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Desechos normales: Los desechos de cabina generados durante las operaciones de vuelo en que ninguna persona del público pasajero ni integrante de la tripulación presente síntomas de COVID-19 deberían manejarse como desechos normales, de conformidad con lo recomendado por la OMS, y eliminarse de acuerdo con los procedimientos aplicables a este tipo de desechos en el Estado de destino. <p><i>Nota. — Aquí se incluyen las mascarillas de uso médico y no médico. Solo deberían tratarse como residuos biológicos peligrosos las mascarillas de uso médico y no médico utilizadas por una persona que la tripulación de cabina sospeche que tiene COVID-19 o que estén visiblemente manchadas de sangre o fluidos corporales.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Desechos biológicos peligrosos: Si una persona del público pasajero o integrante de la tripulación presenta síntomas de COVID-19, todos los desechos, incluidos los restos de comidas, bebidas y artículos desechables, así como las toallitas de papel, los pañuelos y el equipo de protección personal utilizados (comprendidas las mascarillas de uso médico y no médico), generados al prestar tratamiento o asistencia a esa persona deberían tratarse como desechos biológicos peligrosos. • Los desechos biológicos peligrosos deben colocarse en la bolsa destinada a tal fin del kit de precaución universal de la aeronave o en una doble bolsa ordinaria de plástico para desechos. De conformidad con la OMS y otras directrices pertinentes, no es necesario rociar ni pulverizar con desinfectante el contenido de las bolsas de desechos biológicos peligrosos para reducir la propagación de la COVID-19. La acción de rociar un agente químico desinfectante puede hacer que las partículas del virus se transmitan por el aire, lo cual entraña un riesgo adicional para el público pasajero y la tripulación. Las bolsas deberían etiquetarse y sellarse. Se debe informar a la administración aeroportuaria y los proveedores de servicios de aeronave de la presencia de desechos biológicos peligrosos. • Los Estados deberían considerar la posibilidad de levantar la prohibición de los plásticos de un solo uso para permitir su utilización por parte de los aeropuertos y las administraciones de aviación civil con fines médicos, de higiene y seguridad durante la pandemia. • Las líneas aéreas deberían preparar un plan escrito para compartir con las partes interesadas sus procedimientos de gestión de desechos relativos a la COVID-19 y comunicar la información correspondiente. Se debería instruir a la tripulación en el manejo de desechos biológicos peligrosos. • Los aeropuertos y/o las partes interesadas competentes en la manipulación de desechos deberían determinar las opciones posibles para el tratamiento y eliminación de los desechos biológicos peligrosos de cabina debidos a la pandemia y comunicar la información correspondiente. Se debería instruir al personal competente en el manejo de desechos biológicos peligrosos.
<i>Medios para una aplicación uniforme</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Comunicación del fabricante por intermedio del ICCAIA y comunicación del fabricante con las líneas aéreas.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Operaciones del sistema de aire</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Los fabricantes de aeronaves recomiendan maximizar el flujo de aire total de la cabina, y se debería evitar bloquear las salidas de ventilación (especialmente a lo largo del piso). Estas son recomendaciones generales de consideraciones relativas al aire de la cabina, pero puede haber excepciones para determinados modelos de aeronaves. Se recomienda enfáticamente que los explotadores consulten directamente al fabricante de la aeronave sobre un tipo de aeronave en particular.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <p>Operaciones en tierra (antes de quitar los calzos y después de que se colocan los calzos)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Deberían evitarse las operaciones sin unidades de aire acondicionado instaladas en el avión o unidades externas de aire preacondicionado (PCA). El aire proveniente de fuentes externas no se procesa mediante un filtro de partículas de aire de alta eficiencia (HEPA). Si no se dispone de un sistema de filtrado equivalente a partir de las unidades de PCA, se debería permitir el uso del APU de la aeronave en la puerta de embarque para hacer funcionar el sistema de aire acondicionado de la aeronave. • Si la aeronave cuenta con un sistema de recirculación del aire, pero no tiene instalados filtros HEPA, será necesario consultar las especificaciones publicadas por el fabricante o contactarlo directamente para determinar la configuración adecuada del sistema de recirculación. • Se recomienda que los sistemas de inyección de aire fresco y de recirculación de aire estén funcionando para renovar el aire de la cabina antes del embarque, teniendo en cuenta lo siguiente: <ul style="list-style-type: none"> ○ Para aeronaves con sistema de aire acondicionado, poner en marcha las unidades de aire acondicionado (usando el aire de purga del grupo auxiliar de energía o de los motores) o suministrar aire por medio de una fuente externa de aire preacondicionado durante al menos 10 minutos antes de proceder al embarque, durante todo el embarque y durante el desembarque. ○ Para aeronaves con filtros HEPA, poner en marcha el sistema de recirculación para maximizar el flujo de aire que se filtra. ○ Para las aeronaves sin sistema de aire acondicionado, mantener abiertas las puertas de la aeronave (puerta de pasajeros, puerta de servicio y puerta de carga) durante el tiempo de servicio de escala para facilitar la renovación del aire de la cabina. <p>Operaciones de vuelo</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hacer funcionar los sistemas de control ambiental con todas las unidades en modo automático (AUTO) y mantener encendidas las soplantes de recirculación. <ul style="list-style-type: none"> ○ Válido solo si se confirma que hay filtros de recirculación de aire HEPA instalados. • Si los filtros instalados no son HEPA, contactar al fabricante de la aeronave para que recomiende la mejor configuración del sistema de recirculación. • Si el procedimiento operacional de la aeronave en vuelo exige que las unidades de aire acondicionado estén apagadas para el despegue, las mismas deberían volver a encenderse en cuanto sea posible sin afectar el empuje.

Lista de equipo mínimo (MEL) para el despacho:

- La mejor ventilación posible de la cabina se obtiene cuando las unidades de aire acondicionado instaladas en el avión y las soplantes de circulación están en pleno funcionamiento. Por eso se recomienda minimizar el despacho con las unidades de aire acondicionado inactivas. Y para las aeronaves equipadas con filtros HEPA, se recomienda minimizar el despacho con las soplantes de recirculación inactivas.
- En algunas aeronaves, el flujo de aire óptimo se logra cuando todas las válvulas de salida de aire están activadas. Por ello, conviene consultar al fabricante para saber si se afectaría la ventilación de la aeronave en caso de que las válvulas de salida de aire no funcionen y si, en ese caso, existen limitaciones para el despacho.

Interruptor *High Flow* o Flujo alto (purga máxima):

- Si la aeronave tiene la opción de seleccionar el funcionamiento con flujo máximo de aire, consultar al fabricante la configuración recomendada.

Por ejemplo:

Boeing recomienda que las líneas aéreas seleccionen el modo *High Flow* (Flujo alto) para sus aeronaves 747-8, MD-80 y MD-90 para maximizar la tasa de ventilación total en la cabina.

Nota 1.— Esto aumentará el consumo de combustible. Y en el caso de las aeronaves 747-400 y 737, NO debería seleccionarse el modo de Flujo alto, ya que con ello no se consigue aumentar la tasa de ventilación total en esos aviones. Para todos los modelos, las soplantes de recirculación deberían permanecer encendidas (cuando se disponga de filtros HEPA instalados).

Nota 2.— El elemento Tripulación de cabina del módulo Tripulación contiene orientación sobre la ubicación de las pasajeras y pasajeros enfermos.

Mantenimiento de los filtros:

- Seguir los procedimientos normales de mantenimiento especificados por el fabricante. Al cambiar los filtros, asegurarse de contar con protección especial y manipularlos con precaución.
- Contactar al fabricante o consultar los documentos que haya publicado para averiguar si es necesario seguir un procedimiento adicional de higiene o utilizar una protección extra para el personal a fin de evitar la contaminación microbiológica en el lugar en que se cambia el filtro.

Medios para una aplicación uniforme

- Comunicación del fabricante por intermedio del ICCAIA y comunicación del fabricante con las líneas aéreas.
- Utilizar la *Ficha de control de desinfección de la aeronave por COVID-19* (Formulario 2) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<i>Módulo</i>	Tripulación
<i>Público destinatario</i>	
Explotadores en el marco del Anexo 6 – <i>Operación de aeronaves, Parte 1 – Transporte aéreo comercial internacional</i> – Aviones.	

<i>Elemento</i>	Integrantes de la tripulación
<i>Descripción breve (Objetivo)</i>	
Proporcionar consideraciones armonizadas sobre cuestiones sanitarias y de higiene aplicables a la tripulación que pueden ponerse en práctica a escala mundial.	
<i>Consideraciones</i>	
Generalidades	
<ul style="list-style-type: none"> • Salvo que se especifique que se trata de tripulación de vuelo o tripulación de cabina, el término “tripulación” alude a la tripulación que debe estar a bordo para que el explotador de la aeronave permita el vuelo, incluida la que se requiera posicionarse antes o después de un servicio. Este elemento se aplica a toda la tripulación. 	
Facilitación	
<ul style="list-style-type: none"> • Las tripulaciones de vuelos realizados en aeronaves de pasajeros pero que transporten únicamente carga, por ejemplo, deberían asegurarse de que se haya enviado la notificación correcta a todos los organismos pertinentes para evitar confusiones y de que las personas integrantes de la tripulación transportadas a bordo como supervisoras/es de carga, ingenieras/os y tripulación de cabina estén reconocidas e individualizadas correctamente en el manifiesto de la tripulación. • Es esencial facilitar los viajes de las tripulaciones de vuelo, incluidos entre los Estados para fines de instrucción y de obtención del apto físico a fin de restablecer las operaciones a medida que venzan las medidas de alivio en cuanto a los requisitos de apto físico, instrucción y verificación. Habida cuenta de que muchos Estados no tienen acceso directo a instalaciones y servicios de instrucción, tales como los dispositivos de instrucción para simulación de vuelo, es fundamental considerar a las tripulaciones de vuelo como personal esencial para que se beneficien de las iniciativas de los corredores sanitarios cuando accedan a esas instalaciones y servicios o se les pida que se sometan a un reconocimiento médico en otros Estados. En la comunicación de la OACI a los Estados AN 5/28 -20/97 figuran más detalles al respecto. • Los Estados deberían requerir que las líneas aéreas inscritas en su registro establezcan un programa de aseguramiento sanitario coherente, eficaz y verificable para su personal, que permita aplicar medidas que faciliten la continuidad de las operaciones aéreas, de modo que: <ul style="list-style-type: none"> ○ no se ponga en cuarentena a las tripulaciones que necesiten realizar una parada-estancia o descansar para cumplir con los requisitos de descanso y respetar los límites máximos de tiempo de vuelo; ○ no se someta a las tripulaciones a los controles de detección del virus (cribado) o a las restricciones aplicables a otras personas que viajan; y ○ se apliquen a la tripulación los métodos de cribado que sean lo menos invasivos posibles. 	

Control sanitario

- Quienes integran la tripulación deberían:
 - participar en su respectivo programa nacional de vacunación, reconociendo que la inmunización les protege de la infección y puede contribuir a la recuperación de la conectividad mundial;
 - controlar si tienen fiebre o escalofríos, tos, dificultad para respirar, pérdida del sentido del gusto u otros síntomas de COVID-19 con arreglo a la orientación de la OMS. La [OMS](#) considera fiebre a la temperatura igual o superior a 38 °C;
 - controlar su temperatura al menos dos veces por día durante períodos de servicio y en cualquier momento en que no se sienta bien; y
 - si tienen fiebre, dificultad para respirar u otros síntomas de COVID-19, deberían quedarse en su casa o en la habitación de su hotel, notificar al departamento de sanidad de su empleador y no presentarse a trabajar. No deberían reincorporarse al servicio hasta que no hayan sido autorizadas por el departamento de sanidad del empleador y por las autoridades de salud pública.

Entre los ejemplos de situaciones que pueden generar inquietud por el riesgo de exposición de la tripulación al contagio se encuentran los siguientes:

- La tripulación se encuentra dentro del período de cuarentena obligatoria correspondiente a un viaje o período de servicio previo.
- Una pasajera o pasajero ha dado positivo por COVID-19, independientemente de los síntomas.
- La tripulación sabe que ha estado en contacto con otra persona con síntomas de COVID-19.
- La tripulación tiene algún síntoma de COVID-19.
- La tripulación se ha recuperado de los síntomas de COVID-19, pero todavía no ha sido examinada por el programa de salud ocupacional del empleador ni por una autoridad de salud pública.

Durante el vuelo:

- Si alguna persona integrante de la tripulación comienza a manifestar síntomas durante el vuelo, debería dejar de trabajar en cuanto sea posible, ponerse una mascarilla de uso médico, notificar a la pilota o piloto al mando y mantener la distancia física recomendada respecto de las demás personas cuando sea posible. Luego del aterrizaje, debería ponerse en contacto con el personal médico de la línea aérea y con las autoridades de salud pública.
- Las directrices para la gestión de pasajeras y pasajeros que presenten síntomas durante el vuelo figuran en el elemento Tripulación de cabina.

Protección de la salud

- Para proteger la salud de la tripulación y de las demás personas, quienes integran la tripulación deberían:
 - Mantener la distancia física recomendada respecto de otras personas cuando sea posible mientras trabajan en la aeronave, p.ej., mientras están sentadas en los asientos retráctiles de servicio durante el despegue o el aterrizaje, durante su traslado en transporte terrestre y en espacios públicos.

- Lavarse las manos regularmente. Si no tienen las manos visiblemente sucias, el método preferido consiste en utilizar un gel hidroalcohólico y friccionarse las manos durante 20–30 segundos utilizando la técnica apropiada. Cuando tengan las manos visiblemente sucias, deberían lavárselas con agua y jabón durante 40–60 segundos utilizando la técnica apropiada.
- Además de lavarse/desinfectarse las manos con frecuencia, evitar tocarse la cara, incluso cuando tengan puestos guantes desechables.
- Utilizar una mascarilla de uso médico o no médico cuando estén con otras personas, especialmente en situaciones en las que no se puede mantener la distancia física recomendada.
- El uso de mascarillas de uso médico o no médico y guantes desechables no debería interferir en la capacidad de ejecutar los procedimientos de seguridad en situaciones normales, anormales y de emergencia, tales como la colocación de máscaras de oxígeno, extinción de incendios, etc.

Nota. — El uso de mascarillas de uso no médico no debería sustituir el uso de mascarillas de uso médico u otro equipo de protección personal proporcionado en el kit de precaución universal cuando se interactúe con una persona enferma a bordo de la aeronave.

- Inspeccionar la integridad de los kits de precaución universal antes de cada vuelo. No es necesario abrir los kits sellados, ya que se puede presumir que el contenido se corresponderá con el etiquetado. Si necesitan utilizar los kits al asistir a una pasajera o pasajero enfermo a bordo, también deberían seguir los procedimientos y políticas del transportista aéreo con respecto al uso de equipos de protección personal.
- Seguir las orientaciones y precauciones del Estado y de las autoridades sanitarias pertinentes con respecto a la COVID-19.
- Participar en sus programas nacionales de vacunación reconociendo que esta ofrece protección personal contra la infección y puede contribuir a la recuperación de la conectividad mundial.

Además, las líneas aéreas deberían:

- Proporcionar cantidades suficientes de productos desinfectantes y de limpieza (p.ej., toallitas húmedas desinfectantes) que protejan eficazmente de la COVID-19 para su uso durante el vuelo.
- Considerar la posibilidad de proporcionar a la tripulación elementos para cubrirse la cara o mascarillas de uso médico al realizar sus tareas de rutina mientras estén en servicio cuando les resulte difícil mantener la distancia física recomendada respecto de colegas, pasajeras y pasajeros, a menos que interfieran con el equipo de protección personal y les impidan realizar su trabajo.

Uso de los lavabos de a bordo

- Idealmente, se debería reservar uno o más lavabos para uso exclusivo de la tripulación para limitar la probabilidad de que se contagie de pasajeras o pasajeros infectados.

Compartimentos para el descanso de la tripulación

- Para minimizar cualquier posibilidad de infección cruzada, cuando se proporcionen almohadas, almohadones, sábanas, mantas o edredones, no deberían ser utilizados por varias personas a menos que se desinfecten sus fundas.
- Algunas líneas aéreas proporcionan a cada integrante de la tripulación sus propios elementos, y cada persona es responsable de retirarlos y embolsarlos después de cada uso.
- Otras líneas aéreas proporcionan una carga genérica de ropa de cama para la zona de descanso de la tripulación. En ese caso, la tripulación debería colocar su propia ropa de cama antes de iniciar su período de descanso y quitarla luego siguiendo las recomendaciones de higiene.

Dispositivos de instrucción

- Las mismas medidas de protección y control sanitario que se aplican a la tripulación de vuelo que opera las aeronaves deberían aplicarse al uso de simuladores de vuelo y otros dispositivos de instrucción.
- La limpieza de rutina de los simuladores de vuelo, dispositivos de instrucción y otros elementos auxiliares, así como de los equipos que se utilicen durante la instrucción (incluidas las máscaras de oxígeno) debería examinarse con regularidad teniendo en cuenta los riesgos y adaptarse en consecuencia. Los productos de limpieza deberían ser desinfectantes contra la COVID-19 compatibles con los materiales que se limpian.

Medios para una aplicación uniforme

- Que estas consideraciones cuenten con pleno respaldo de:
 - Los organismos no gubernamentales competentes.
 - Los organismos de salud pública, migraciones y aduanas.
 - Las administraciones de aviación civil.
- Un alto grado de colaboración entre los explotadores de aeropuertos y sectores afines interesados.
- Elaboración de políticas, procedimientos y actividades de instrucción conexas para consolidar la importancia de estas consideraciones.
- Utilizar la *Ficha de declaración de COVID-19 para tripulaciones* (Formulario 1) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Tripulación de vuelo</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Proporcionar consideraciones armonizadas sobre cuestiones sanitarias y de protección de la salud aplicables a la tripulación de vuelo que pueden ponerse en práctica a escala mundial. Consideraciones</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Se debería restringir lo más posible el acceso al puesto de pilotaje. • La tripulación de vuelo solo debería ausentarse del puesto de pilotaje por períodos breves para usar el lavabo y para el descanso programado. • En caso de que la tripulación de vuelo en los mandos manifieste síntomas, debería ponerse mascarillas de uso médico, y el explotador debería evaluar los riesgos y considerar si es una forma de mitigación apropiada que la persona enferma se retire del puesto de pilotaje, y remitirse a los procedimientos establecidos para identificar si es necesario desviar el vuelo. • La tripulación de vuelo y cualquier otra persona que entre en el puesto de pilotaje debería utilizar mascarillas de uso médico o no médico, de conformidad con lo definido por la línea aérea. La línea aérea o la tripulación de vuelo realizará una evaluación de riesgos adecuada antes de determinar si pueden quitarse las mascarillas cuando se haya cerrado la puerta del puesto de pilotaje. Sin embargo, deberían llevar mascarillas siempre que salgan del puesto de pilotaje. • Las líneas aéreas deberían asegurarse de que las mascarillas de uso médico o no médico que utilice la tripulación puedan retirarse rápidamente a fin de que puedan colocarse con facilidad las máscaras de oxígeno, sujetarlas adecuadamente, sellarlas y recibir el suministro de oxígeno que necesiten, y que la tripulación cuente con orientaciones correctas sobre cómo hacerlo. Cuando la tripulación de vuelo abandona el puesto de pilotaje, se deben retirar sus efectos personales y guardar todos los objetos para dejar el puesto de pilotaje listo para la limpieza y desinfección. • Antes de cada recambio de tripulación de vuelo, debería limpiarse y desinfectarse completamente el puesto de pilotaje. • Se deberían reducir al mínimo las interacciones en persona con la tripulación de cabina. • De ser posible, se designará a una sola persona que podrá ingresar al puesto de pilotaje cuando sea necesario. • Solo debería autorizarse a una persona integrante de la tripulación de vuelo o de la tripulación técnica a desembarcar de la aeronave para completar la inspección externa, reabastecimiento de combustible, etc., evitando el contacto directo con el personal de tierra.
<p><i>Medios para una aplicación uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Que estas consideraciones cuenten con pleno respaldo de: <ul style="list-style-type: none"> ○ Los organismos no gubernamentales competentes. ○ Los organismos de salud pública, migraciones y aduanas. ○ Las administraciones de aviación civil. • Un alto grado de colaboración entre los explotadores de aeropuertos y sectores afines interesados. • Elaboración de políticas, procedimientos y actividades de instrucción conexas para consolidar la importancia de estas consideraciones. • Utilizar la <i>Ficha de declaración de COVID-19 para tripulaciones</i> (Formulario 1) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<p><i>Elemento</i></p> <p style="text-align: center;">Tripulación de cabina</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Proporcionar consideraciones armonizadas sobre cuestiones sanitarias y de higiene aplicables a la tripulación de cabina que pueden ponerse en práctica a escala mundial.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • La tripulación de cabina que esté en contacto con una pasajera o pasajero o colega sospechoso de estar infectado no debería acudir al puesto de pilotaje a menos que sea imprescindible. • Quienes integran la tripulación deberían seguir prestando asistencia a las pasajeras y pasajeros que enfermen durante el vuelo. • Si se sospecha que una persona que viaja tiene COVID-19, se designará a una persona de la tripulación para que cuide de ella. La persona de la tripulación deberá llevar el equipo de protección personal proporcionado en el kit de precaución universal antes de establecer un contacto cercano con la pasajera o pasajero enfermo. La persona enferma debería llevar una mascarilla de uso médico y recibir la asistencia adecuada. Se debe separar a la persona enferma del resto dejando una distancia mínima de 1 metro. Cuando sea posible, esto debería hacerse desplazando a las demás personas a otros asientos más alejados. Dependiendo del diseño de la cabina, por lo general 1 metro equivale a dos asientos vacíos en todas las direcciones. Si es posible, se asignará un lavabo para uso exclusivo de la pasajera o pasajero enfermo. La persona o personas de la tripulación designadas deberían cumplir los procedimientos de descontaminación establecidos por el explotador antes de reanudar sus funciones. • La pasajera o pasajero que manifieste síntomas durante el vuelo se someterá a la evaluación de las autoridades sanitarias locales después del aterrizaje y antes de desembarcar la aeronave siguiendo los protocolos nacionales. • Al limitar el número y la frecuencia de los controles en persona de la tripulación de vuelo, deberían utilizarse métodos alternativos para comprobar su bienestar, como por ejemplo las llamadas regulares por el intercomunicador del avión. • El uso de equipos de protección personal no debería interferir en la capacidad de ejecutar los procedimientos de seguridad en situaciones normales, anormales y de emergencia, tales como la colocación de máscaras de oxígeno, extinción de incendios, etc. • No deberían compartirse los equipos usados en las demostraciones de seguridad, en la medida de lo posible, para reducir las posibilidades de transmisión del virus. Si deben compartirse, debería considerarse la posibilidad de usar otros medios de demostración que prescindan de los equipos, o bien desinfectarlos a fondo después de cada uso. • En las demostraciones de seguridad debería indicarse al público viajero que es fundamental que se quiten las mascarillas de uso médico o no médico antes de colocarse las máscaras de oxígeno de emergencia, si llegara el caso. Para ello, se podría transmitir un anuncio adicional después de proyectar el video de seguridad operacional.

Medios para una aplicación uniforme

- Que estas consideraciones cuenten con pleno respaldo de:
 - Los organismos no gubernamentales competentes.
 - Los organismos de salud pública, migraciones y aduanas.
 - Las administraciones de aviación civil.
- Un alto grado de colaboración entre los explotadores de aeropuertos y sectores afines interesados.
- Elaboración de políticas, procedimientos y actividades de instrucción conexas para consolidar la importancia de estas consideraciones.
- Utilizar la *Ficha de declaración de COVID-19 para tripulaciones* (Formulario 1) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<i>Elemento</i> <p style="text-align: center;">Parada-estancia</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Asegurarse de que las personas que integran la tripulación que necesiten hacer una parada-estancia o tránsito fuera de base conozcan las medidas necesarias para reducir el riesgo de transmisión de la COVID-19.</p> <p>Para consultar la orientación más actualizada sobre este tema, remitirse al boletín electrónico EB 2020/30 de la OACI, con sus enmiendas.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <p>Parada-estancia / tránsito</p> <p>La tripulación que participe en vuelos con una parada-estancia no debería ser puesta en cuarentena con supervisión médica ni retenida en observación durante la parada-estancia o al regreso, a menos que se sepa que haya estado en contacto con una persona pasajera o integrante de la tripulación sintomática a bordo o durante la parada-estancia.</p> <p>Si la tripulación debe hacer una parada-estancia o tránsito fuera de base, los explotadores aéreos deberían velar por el cumplimiento de los reglamentos y políticas sanitarias pertinentes, además de las medidas determinadas en una evaluación de riesgos realizada por el explotador que tenga en cuenta las condiciones locales concretas.</p> <p>En caso de que no se disponga de una evaluación de riesgos, los explotadores aéreos deberían tomar las disposiciones siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. • En el alojamiento: <ol style="list-style-type: none"> a) La tripulación deberá cumplir en todo momento las políticas y reglamentos sanitarios pertinentes. b) Cada persona estará en su propia habitación, que habrá sido desinfectada antes del ingreso. c) Teniendo en cuenta los puntos precedentes, y en la medida en que sea posible, la tripulación: <ol style="list-style-type: none"> 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.

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), iii) o en situaciones de emergencia.

- Las personas de la tripulación que manifiesten síntomas que sugieran contagio de COVID-19 durante la parada-estancia o tránsito:
 - a) Deberían hacerlo saber al explotador de la aeronave y procurar atención médica para determinar si padecen de COVID-19.
 - b) 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).
- Si una persona 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 lo expuesto, el explotador aéreo podrá disponer su repatriación a la base.
- Si el Estado sospecha o confirma que la persona integrante de la tripulación padece de COVID-19 y no exige su aislamiento, se podrá disponer su repatriación sanitaria por medios de transporte adecuados siempre que medie acuerdo para regresar a la persona afectada a la base.

Medios para una aplicación uniforme

- Que estas consideraciones cuenten con pleno respaldo de:
 - Los organismos no gubernamentales competentes.
 - Los organismos de salud pública, migraciones y aduanas.
 - Las administraciones de aviación civil.
- Un alto grado de colaboración entre los explotadores de aeropuertos y sectores afines interesados.
- Elaboración de políticas, procedimientos y actividades de instrucción conexas para consolidar la importancia de estas consideraciones.
- Utilizar la *Ficha de declaración de COVID-19 para tripulaciones* (Formulario 1) u otra ficha similar, cuando corresponda.

<i>Módulo</i>	Carga
<i>Público destinatario</i>	
Líneas aéreas, transitarios, camioneros, proveedores de servicios de escala (operadores de terminal de carga).	
<i>Elemento</i>	
Transporte por carretera al lugar de recepción y recogida de la carga	
<i>Descripción breve (Objetivo)</i>	
Proteger al personal que manipula la carga y a los camioneros en los puntos de entrega de la carga física (en el almacén) y la documentación (a menudo en oficinas).	
<i>Consideraciones</i>	
<ul style="list-style-type: none"> • Principios de seguridad biológica <i>in situ</i>: <ul style="list-style-type: none"> ○ Debería reducirse al mínimo la proximidad entre personas en la entrega de documentos, usar señalización horizontal y/o utilizar los equipos de protección personal adecuados. ○ Siempre que sea posible, debería ponerse a disposición un puesto para lavarse las manos o un desinfectante de manos a base de alcohol en los puntos de entrada. ○ Deberían limpiarse y desinfectarse regularmente las superficies (p. ej., manijas, picaportes, quioscos). ○ Debería ponerse desinfectante de manos a base de alcohol a disposición del público usuario de los quioscos, etc. ○ Deberían establecerse una o más zonas para ponerse y quitarse los equipos de protección personal, según proceda. • Entrega física de las mercancías (descarga del camión): <ul style="list-style-type: none"> ○ Los conductores o conductoras deberían quedarse en la cabina del vehículo hasta que se les autorice a bajar (de conformidad con los procedimientos pertinentes). ○ Debería mantenerse la distancia física entre el conductor o conductora y el personal del establecimiento, siempre que sea posible. ○ Debería limitarse el contacto cercano del personal y utilizar equipos de protección personal adecuados cuando corresponda. • Entrega de documentación (oficina): <ul style="list-style-type: none"> ○ Siempre que sea posible, deberían implantarse sistemas digitales de intercambio de datos y de documentos. ○ En la medida de lo posible, las personas deberían mantener una distancia física de al menos un metro, se debería disponer señalización horizontal o el uso de los equipos de protección personal apropiados. ○ Cuando haya que firmar documentos físicos, cada persona debería firmar con su propio bolígrafo. ○ Deberían instalarse barreras físicas (transparentes) en los mostradores y en recepción. ○ Debería ponerse desinfectante de manos a base de alcohol a disposición a la entrada y salida de las zonas comunes. 	

- Uso de equipo de acarreo (p. ej., elevadoras de horquilla, carretillas):
 - Para evitar la contaminación cruzada, los equipos usados en los almacenes para manipular la carga deberían limpiarse y desinfectarse después de cada uso.
 - Debería educarse al personal para que observe los principios de higiene personal.
 - Deberían usarse los equipos de protección personal apropiados cuando sea necesario.

Medios para una aplicación uniforme

- Carteles y folletos, que pueden descargarse del sitio web del transportista y del sitio del agente de servicios de escala. Véase el ejemplo de afiche para el área de descanso del personal.

<p><i>Elemento</i></p> <p>Dentro de las instalaciones de carga (Origen / Destino / Tránsito)</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Proteger al personal en las instalaciones de carga (almacén) mientras realiza tareas tales como la consolidación de la carga, su distribución y reubicación, y la tramitación de la documentación.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Principios de seguridad biológica <i>in situ</i>: <ul style="list-style-type: none"> ○ Debería mantenerse la distancia física en todo momento, siempre que no se comprometa la seguridad operacional. ○ Debería reducirse al mínimo el contacto cercano entre personas en el momento de entrega (p. ej., zonas de depósito de mercancías) o usar equipos de protección personal adecuados. ○ En la rotación del personal de tierra debería tenerse en cuenta que es necesario evitar las infecciones cruzadas. ○ Debería ponerse a disposición desinfectante de manos a base de alcohol a la entrada de las zonas comunes. ○ Debería disponerse la limpieza y desinfección regulares de las superficies (p. ej., picaportes, manijas, dispositivos móviles, quioscos). ○ Debería ponerse desinfectante a disposición de quienes usen los quioscos y de dispositivos compartidos, móviles y de otro tipo. • Manipulación física de las mercancías: <ul style="list-style-type: none"> ○ Debería mantenerse la distancia física, siempre que no se comprometa la seguridad operacional. <ul style="list-style-type: none"> – Cuando no sea posible (p. ej., necesidad de un elevador de dos personas para una carga pesada), deberían utilizarse equipos de protección personal adecuados. ○ Deberían usarse los equipos de protección personal apropiados cuando sea necesario. • Uso del equipo de acarreo / equipo auxiliar de tierra: <ul style="list-style-type: none"> ○ Para evitar la contaminación cruzada, deberían limpiarse y desinfectarse los equipos de acarreo y los equipos auxiliares de tierra después de cada uso. ○ Debería educarse al personal para que observe los principios de higiene personal. ○ Deberían usarse los equipos de protección personal apropiados cuando sea necesario.
<p><i>Medios para una aplicación uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Colocación de carteles en las instalaciones de carga y en las zonas de descanso del personal.

<p><i>Elemento</i></p> <p>De las instalaciones de carga a la plataforma (Origen / Tránsito / Destino)</p>
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Proteger al personal durante el traspaso de la carga entre el almacén y la plataforma en preparación para la carga y descarga de aeronaves.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Principios de seguridad biológica <i>in situ</i>: <ul style="list-style-type: none"> ○ Debería mantenerse la distancia física en todo momento, siempre que no se comprometa la seguridad operacional, o usar equipos de protección personal adecuados. ○ Debería establecerse la limpieza y desinfección regulares de las superficies (p. ej., picaportes, manijas, quioscos). ○ Debería ponerse desinfectante de manos a base de alcohol a disposición de quienes usen los quioscos, dispositivos móviles compartidos, etc. ○ Debería reducirse al mínimo el contacto cercano entre personas en el momento de entrega (p. ej., zonas de descarga) o deberían utilizarse los equipos de protección personal adecuados. ○ En la rotación del personal de tierra debería tenerse en cuenta que es necesario evitar las infecciones cruzadas. • Entrega física de las mercancías: <ul style="list-style-type: none"> ○ Debería mantenerse la distancia física, utilizando zonas dispuestas para dejar las mercancías siempre que sea posible. ○ Debería limitarse el contacto cercano del personal y utilizarse equipos de protección personal adecuados cuando corresponda. • Uso del equipo auxiliar de tierra: <ul style="list-style-type: none"> ○ Para evitar la contaminación cruzada, los equipos auxiliares de tierra deberían limpiarse y desinfectarse después de cada uso. ○ Debería educarse al personal para que observe los principios de higiene personal. ○ Deberían usarse los equipos de protección personal apropiados cuando sea necesario.
<p><i>Medios para una aplicación uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Colocación de carteles en las zonas de descanso del personal.

<i>Elemento</i> Carga / Descarga de la aeronave
<p><i>Descripción breve (Objetivo)</i></p> <p>Proteger al personal de los servicios de escala en la plataforma durante la carga y descarga de la aeronave, que por lo general son cuadrillas compuestas por 3 a 4 personas según la tarea de que se trate.</p> <p>Reforzar la seguridad sanitaria cuando aumenta la frecuencia del contacto cercano del personal durante la carga manual de la cabina de público pasajero.</p>
<p><i>Consideraciones</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Principios de seguridad biológica <i>in situ</i>: <ul style="list-style-type: none"> ○ Debería mantenerse la distancia física en todo momento, siempre que no se comprometa la seguridad operacional, o usar equipos de protección personal adecuados. ○ Debería ponerse a disposición desinfectante de manos a base de alcohol a la entrada de las zonas comunes. ○ Debería disponerse la limpieza y desinfección regulares de las superficies (p. ej., picaportes, manijas, dispositivos móviles, quioscos). ○ Debería ponerse desinfectante de manos a base de alcohol a disposición de quienes usen los quioscos, dispositivos móviles compartidos, etc. ○ Debería reducirse al mínimo el contacto cercano del personal durante la operación de carga o utilizarse los equipos de protección personal adecuados, particularmente para la estiba de la cabina de pasajeros. ○ En la rotación del personal de tierra debería tenerse en cuenta que es necesario evitar las infecciones cruzadas. • Carga física de artículos: <ul style="list-style-type: none"> ○ Debería mantenerse la distancia física en todo momento, siempre que no se comprometa la seguridad operacional (favorecer las tareas que puede realizar una persona sola). ○ Debería limitarse el contacto cercano del personal y utilizarse equipos de protección personal adecuados cuando corresponda. ○ Para la carga manual en forma de cadena humana, deberían utilizarse los equipos de protección personal adecuados (mascarillas de uso médico o no médico y guantes desechables) y aplicarse los principios de higiene después de cada operación. • Uso del equipo de acarreo / equipo auxiliar de tierra: <ul style="list-style-type: none"> ○ Para evitar la contaminación cruzada, deberían limpiarse y desinfectarse los equipos de acarreo y equipos auxiliares de tierra después de cada uso. ○ Debería educarse al personal para que observe los principios de higiene personal. ○ Deberían usarse los equipos de protección personal apropiados cuando sea necesario.
<p><i>Medios para una aplicación uniforme</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Colocación de carteles en las zonas de descanso del personal. • Utilizar la <i>Ficha de control de limpieza/desinfección del aeropuerto por COVID-19</i> (Formulario 3) u otra ficha similar, cuando corresponda.



3. FORMULARIOS Y CARTELES

FICHA DE DECLARACIÓN DE COVID-19 PARA TRIPULACIONES													
Propósito de la ficha:													
<p>La tripulación 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 igual o superior a 38 °C (100,4 °F).</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 presuntamente tenía COVID-19 o un diagnóstico positivo por 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: 60%;">Fiebre</td> <td style="width: 20%;">Sí <input type="checkbox"/></td> <td style="width: 20%;">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> <tr> <td>Pérdida repentina del sentido del gusto o del olfato</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"/>	Pérdida repentina del sentido del gusto o del olfato	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"/>											
Pérdida repentina del sentido del gusto o del olfato	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. Durante los últimos 3 días, ¿ha tenido una prueba de diagnóstico de COVID-19 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>													
<p>5. ¿Ha recibido una vacuna contra la COVID-19? Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p> <p>Fecha de la última vacunación: _____</p> <p>¿Tiene la pauta completa de vacunación²²? Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p>													
<p>Identificación personal:</p> <p>Nombre: _____</p> <p>Línea aérea / explotador de aeronaves: _____</p> <p>Nacionalidad y número de pasaporte: _____</p> <p>Firma: _____</p> <p>Fecha: _____</p>													

Formulario 1 de corredor sanitario (PHC)

²² Para los fines de este documento y de la orientación del CART, se entiende que una persona tiene la pauta completa de vacunación a los 14 o más días de haber recibido todas las dosis primarias recomendadas de una vacuna contra la COVID-19 incluida en la lista de vacunas para uso de emergencia elaborada por la Organización Mundial de la Salud o que esté aprobada por otras autoridades reglamentarias que apliquen criterios estrictos.

FICHA DE CONTROL DE DESINFECCIÓN DE LA AERONAVE POR COVID-19

Número de matrícula de la aeronave: _____

La desinfección de la aeronave se realizó conforme a la recomendación de la Organización Mundial de la Salud, con la frecuencia determinada por las autoridades sanitarias nacionales, utilizando los productos aprobados y de conformidad con las instrucciones de aplicación del fabricante de la aeronave.

Fecha (dd/mm/aa)	Hora (24 hs-UTC)	Aeropuerto (Código OACI)	Observaciones	Nombre de la persona encargada de la desinfección
Zonas de la aeronave tratadas		Desinfectante utilizado	Observaciones	Firma de la persona encargada de la desinfección
Puesto de pilotaje <input type="checkbox"/> Cabina de pasajeros <input type="checkbox"/> Compartimiento(s) de carga <input type="checkbox"/> Otros: _____ _____				

Fecha (dd/mm/aa)	Hora (24 hs-UTC)	Aeropuerto (Código OACI)	Observaciones	Nombre de la persona encargada de la desinfección
Zonas de la aeronave tratadas		Desinfectante utilizado	Observaciones	Firma de la persona encargada de la desinfección
Puesto de pilotaje <input type="checkbox"/> Cabina de pasajeros <input type="checkbox"/> Compartimiento(s) de carga <input type="checkbox"/> Otros: _____ _____				

Fecha (dd/mm/aa)	Hora (24 hs-UTC)	Aeropuerto (Código OACI)	Observaciones	Nombre de la persona encargada de la desinfección
Zonas de la aeronave tratadas		Desinfectante utilizado	Observaciones	Firma de la persona encargada de la desinfección
Puesto de pilotaje <input type="checkbox"/> Cabina de pasajeros <input type="checkbox"/> Compartimiento(s) de carga <input type="checkbox"/> Otros: _____ _____				

FORMULARIO DE AUTODECLARACIÓN SANITARIA DE COVID-19 PARA PÚBLICO PASAJERO

Propuesta – Incluir la presente declaración sanitaria en el dorso del formulario actual de salud pública para localizar a pasajeras y pasajeros.

FORMULARIO DE AUTODECLARACIÓN SANITARIA DE COVID-19 PARA PÚBLICO PASAJERO													
<p>Finalidad del formulario: El presente formulario tiene por objeto agilizar la labor de las autoridades de salud pública facilitando el suministro, por parte de las pasajeras y pasajeros a la llegada, de información relevante sobre su estado de salud, en particular en relación con la COVID-19. La información ha de ser proporcionada por una sola persona adulta por grupo familiar o grupo de viaje. Aun cuando haya completado el formulario, cualquier pasajera o pasajero podrá ser sometida/o a otros controles por las autoridades de salud pública como parte de un dispositivo de prevención con controles múltiples. La información solicitada se conservará de conformidad con la legislación aplicable y se utilizará exclusivamente para fines de salud pública.</p>													
<p>1. Información sobre la persona que viaja:</p> <p>Nombre(s): <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p>Apellido(s): <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p>Fecha de nacimiento (dd/mm/aaaa): <input style="width: 20%;" type="text"/></p> <p>Número del documento de viaje y país expedidor: <input style="width: 50%;" type="text"/> <input style="width: 50%;" type="text"/></p> <p>País de residencia: <input style="width: 100%;" type="text"/></p> <p>Puerto de origen: <input style="width: 100%;" type="text"/></p>													
<p>2. Durante los últimos 14 días, ¿ha tenido usted, o alguna persona de su grupo de viaje, un contacto cercano (contacto frente a frente durante más de 15 minutos o contacto físico directo) con alguien que presentaba síntomas que sugirieran contagio de la COVID-19? Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/></p>													
<p>3. ¿Ha tenido usted, o alguna persona de su grupo de viaje, alguno de los siguientes síntomas en los últimos 14 días?</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 20%;">Fiebre</td> <td style="width: 10%;">Sí <input type="checkbox"/></td> <td style="width: 10%;">No <input type="checkbox"/></td> <td style="width: 40%;">Dificultad para respirar</td> <td style="width: 10%;">Sí <input type="checkbox"/></td> <td style="width: 10%;">No <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Tos</td> <td>Sí <input type="checkbox"/></td> <td>No <input type="checkbox"/></td> <td>Pérdida repentina del sentido del gusto o del olfato</td> <td>Sí <input type="checkbox"/></td> <td>No <input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		Fiebre	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Dificultad para respirar	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Tos	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Pérdida repentina del sentido del gusto o del olfato	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>
Fiebre	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Dificultad para respirar	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>								
Tos	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>	Pérdida repentina del sentido del gusto o del olfato	Sí <input type="checkbox"/>	No <input type="checkbox"/>								
<p>4. ¿Ha tenido usted, o alguna persona de su grupo de viaje, una prueba de diagnóstico de COVID-19 con resultado positivo en los últimos 3 días? Sí <input type="checkbox"/> No <input type="checkbox"/> Adjuntar el informe con el resultado, si lo tiene.</p>													
<p>5. Sírvase indicar todos los países y ciudades que usted y su grupo de viaje hayan visitado o atravesado en los últimos 14 días (incluidos los puertos y aeropuertos), mencionando las fechas de su visita. Comience por el país más reciente.</p> <p>_____</p> <p>_____</p> <p>_____</p>													
<p><i>Para más información sobre las sanciones relacionadas con el suministro de información falsa en el presente formulario, puede consultarse la legislación nacional aplicable y/o a las autoridades sanitarias locales.</i></p>													
<p>Firma:</p> <p>Fecha:</p>													

**Datos recomendados para notificar los resultados de las pruebas de diagnóstico de COVID-19
[Formulario 5 de corredor sanitario (PHC)]**

La información mínima que debe constar en el certificado incluye:

- 1) Información de la persona a quién se realizó la prueba de diagnóstico:
 - a) Nombre completo (Apellido, nombre)
 - b) Fecha de nacimiento (AAAAMMDD)
 - c) Tipo de documento de identidad²³ (obligatorio)
 - d) Número de documento de identidad²³ (obligatorio)

- 2) Proveedor del servicio:
 - a) Nombre de la instalación de diagnóstico o proveedor del servicio (obligatorio)
 - b) País en que se realizó la prueba de diagnóstico (obligatorio)
 - c) Datos de contacto (obligatorio)

- 3) Fecha y hora de la prueba y del informe de diagnóstico:
 - a) Fecha y hora de la recolección de la muestra (obligatorio)
 - b) Fecha y hora de expedición del informe (obligatorio)

- 4) Resultado de la prueba de diagnóstico:
 - a) Tipo de prueba de diagnóstico realizada: molecular (PCR); molecular (otra); antígenos; anticuerpos (obligatorio)
 - b) Resultado de la prueba (normal/anómalo o positivo/negativo) (obligatorio)
 - c) Método de recolección de la muestra (nasofaríngeo, orofaríngeo, saliva, sangre, otros) (opcional)

- 5) Campo de datos opcionales: según la discreción de la autoridad expedidora

²³ Hace referencia a cualquier tipo de documento, sin necesidad de que sea específicamente un documento de viaje.

**Datos recomendados para notificar la recuperación tras la COVID-19
[Formulario 6 de corredor sanitario (PHC)]**

La información mínima que debe constar en el certificado incluye:

- 1) Información de la persona a quien se realizó la prueba de diagnóstico:
 - a) nombre completo (apellido, nombre);
 - b) fecha de nacimiento (aaaammdd);
 - c) tipo de documento de identidad (obligatorio); y
 - d) número de documento de identidad (obligatorio)

- 2) Resultado de la prueba de diagnóstico:
 - a) Estado miembro donde se realiza la prueba; y
 - b) fecha del primer resultado positivo (obligatorio)

- 3) Centro médico o profesional sanitario que expide el certificado

**Datos recomendados para notificar la vacunación contra la COVID-19
[Formulario 7 de corredor sanitario (PHC)]**

La información que debe constar en el certificado de vacunación incluye:

- 1) Identificador único del certificado (exigido)
- 2) Certificado válido a partir del (opcional)
- 3) Certificado válido hasta el (opcional)
- 4) Identificación de la persona
- 5) Nombre (exigido)
 - a) Identificador único (recomendado)
 - b) Identificador adicional (opcional)
 - c) Género (recomendado)
 - d) Fecha de nacimiento (condicional al identificador único)
- 6) Datos de la inmunización
 - a) Vacuna o profilaxis (exigido)
 - b) Marca de la vacuna (exigido)
 - c) Fabricante de la vacuna (condicional al titular del permiso de comercialización)
 - d) Titular del permiso de comercialización (condicional)
 - e) Enfermedad o agente que se trata (recomendado)
 - f) Fecha de vacunación (exigido)
 - g) Número de dosis (exigido)
 - h) País de vacunación (exigido)
 - i) Centro donde se administró (exigido)
 - j) Número de lote de la vacuna (exigido)
 - k) Turno para la siguiente dosis (opcional)

Nota:

“EXIGIDO” significa que la definición es requisito absoluto de la especificación.

“RECOMENDADO” significa que puede haber razones atendibles en circunstancias particulares para ignorar un dato, pero es preciso comprender y valorar cuidadosamente todas sus implicancias antes de decidirse por un curso de acción diferente.

“OPCIONAL” significa que el dato es verdaderamente opcional. Una persona usuaria puede optar por incluir el dato porque utiliza una aplicación particular que se lo exige o porque considera que favorece a su solicitud, mientras que otra puede omitirlo.

“CONDICIONAL” significa que el uso de ese dato depende del uso de otros datos. Queda entonces condicionado por las categorías de “EXIGIDO” o “RECOMENDADO”. Ejemplo de “condicional”: el campo de “Titular del permiso de comercialización” de la vacuna es condicional, pero si este dato se desconoce, entonces “Fabricante de la vacuna” se vuelve “EXIGIDO”

EJEMPLOS DE CARTELES EN ZONAS DE DESCANSO DEL PERSONAL

Instrucciones para el personal durante la COVID-19



Lávese regularmente las manos

Use agua y jabón líquido para lavarse las manos durante al menos 20 segundos cada vez que entra en el edificio.



Disinfectese

Cuando no pueda lavarse las manos, desinfectelas con gel hidroalcohólico.



Evite estrechar la mano

Recuerde que el virus se propaga al toser y estornudar, a través de gotículas transportadas por el aire, así como por el contacto directo.



Respete la distancia física

Manténgase a una distancia segura de las demás personas siguiendo la señalización horizontal u otros indicadores. Conductoras y conductores deben permanecer en su vehículo hasta que se les autorice a bajar y respetar los procedimientos locales



Limpiar regularmente

Desinfectar todas las superficies que se toquen frecuentemente y todos los equipos después de cada uso.



Mantenga la distancia

Evite entrar en un local cerrado donde haya otras personas o póngase equipo de protección personal adecuado.



Use su propio bolígrafo

No utilice el bolígrafo de otra persona cuando firme documentos.



Siga la orientación y los reglamentos nacionales, locales o de la empresa pertinente, especialmente si presenta usted posibles síntomas.

SEA RESPONSABLE
MANTÉNGASE A SALVO



RECOMMENDED MASKS			
COVERING/MASK	Efficiency at filtering Large Droplets	Efficiency at filtering Aerosols	Use in Aviation
 <p>Medical respirators e.g. N95, N99, FFP2 or FFP3 masks</p>	99.9%	95%	Not routinely recommended, unless required by national health authorities. For use in healthcare and other occupational settings
 <p>Medical/surgical masks</p>	98.5%	89.5%	Recommended
 <p>Non-medical/fabric masks</p>	99.5%	82%	Recommended 3 layers in accordance with WHO specifications
NOT RECOMMENDED MASKS			
 <p>Tea Towel or Dishcloth</p>	98%	72.5%	Not Recommended
 <p>100% Cotton T-shirt</p>	97%	51%	Not Recommended
 <p>Silk or Lace</p>	56%	54%	Not Recommended
 <p>Scarf or Bandana</p>	44%	49%	Not Recommended
 <p>Masks with Built-in Valve or Vent</p>	90%	90%	Not allowed due to risk of transmitting the virus

HOW TO SELECT, WEAR, AND CLEAN YOUR MASK

DO choose masks that:

Have three layers of washable, breathable fabric



Completely cover your nose and mouth

Fit snugly against the sides of your face and don't have gaps

DO NOT choose masks that:

Are made of fabric that makes it hard to breathe, for example, vinyl



Have exhalation valves or vents, which allow virus particles to escape



Gaiters & Face Shields

Not recommended



Not recommended, unless worn with a mask



Special Situations: Children

If you are able, find a mask that is made for children

If you can't find a mask made for children, check to be sure the mask fits snugly over the nose and mouth and under the chin




Special Situations: Glasses

If you wear glasses, find a mask that fits closely over your nose or one that has a nose wire to limit fogging



Do not put on children younger than 5 years old or the age specified by the national public health authority.



DO wear a mask that:

- Covers your nose and mouth and secure it under your chin
- Fits snugly against the sides of your face

For more information, visit our [How to Wear Masks](#) web page.



How NOT to wear a mask:

✘ Around your neck



✘ On your forehead



✘ Under your nose



✘ Only on your nose



✘ On your chin



✘ Dangling from one ear



How to take off a mask:



1 Carefully, untie the strings behind your head or stretch the ear loops



2 Handle only by the ear loops or ties



3 Fold outside corners together



4 Be careful not to touch your eyes, nose, and mouth when removing and wash hands immediately after removing

Aviation multi-layered strategy: based on the James Reason Swiss Cheese Model

