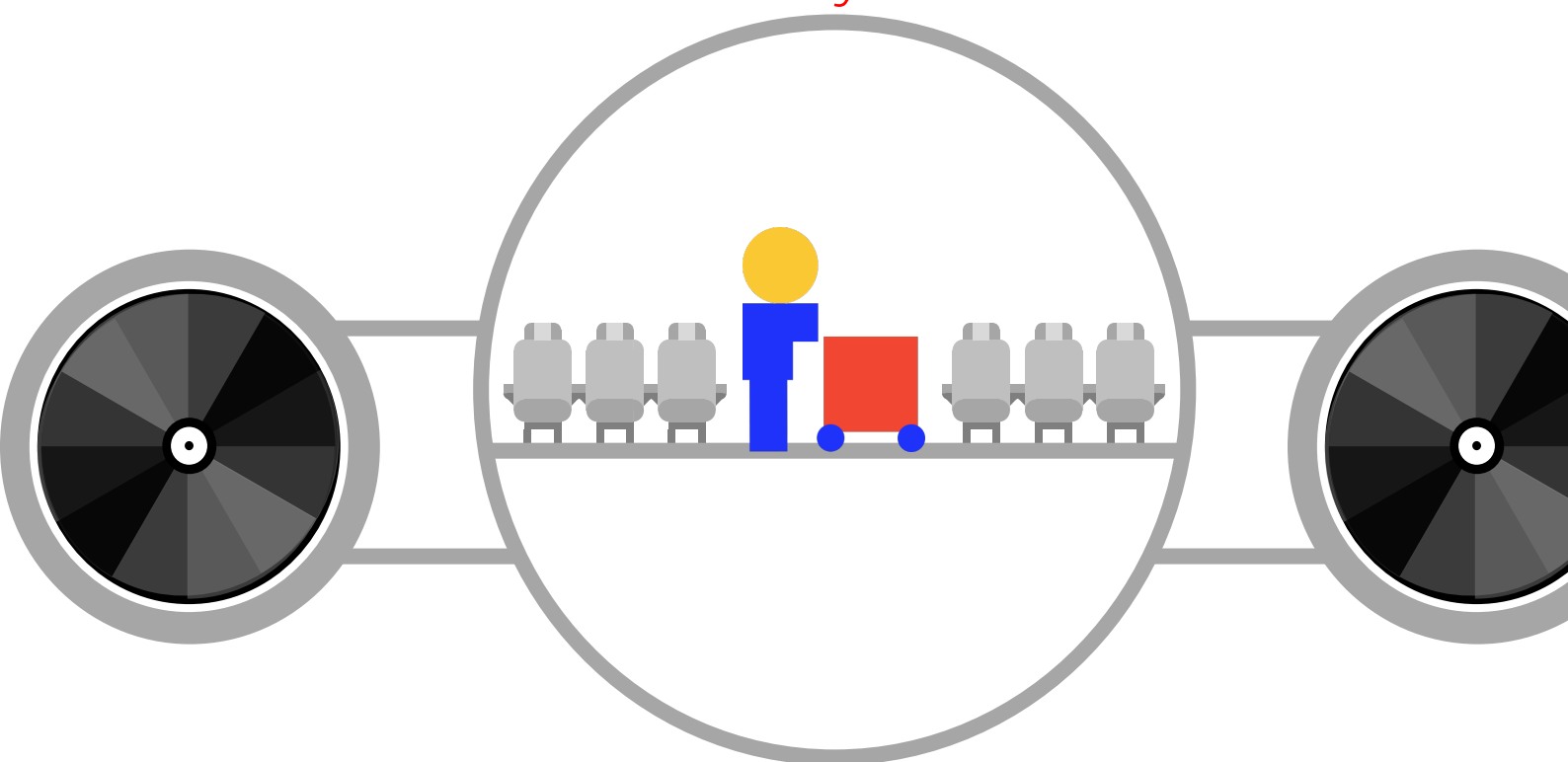


Material de Orientación para las operaciones de cabina durante y después de la pandemia

Edición 2 - 07 de mayo de 2020



Descargo de responsabilidad

La información contenida en esta publicación está sujeta a revisión constante a la luz de los cambios en los requisitos y regulaciones gubernamentales. Ningún suscriptor u otro lector debe actuar sobre la base de dicha información sin referirse a las leyes y reglamentos aplicables y sin tener el asesoramiento profesional adecuado. Aunque se ha hecho todo lo posible para garantizar la precisión, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) no se hace responsable de ninguna pérdida o daño causado por errores, omisiones, erratas o interpretaciones erróneas de los contenidos de este documento. Además, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo niega expresamente cualquier responsabilidad a cualquier persona o entidad, ya sea un comprador de esta publicación o no, con respecto a cualquier cosa hecha u omitida, y las consecuencias de cualquier cosa hecha u omitida, por dicha persona o entidad en dependencia de o en relación con los contenidos de esta publicación.

Cabin_safety@iata.org

www.iata.org/en/programs/safety/cabin-safety

Nota Editorial: Esta es una traducción al idioma español del documento original en idioma inglés, si existiera alguna diferencia entre éste y el documento original en idioma inglés, el de idioma inglés tiene precedente y prioridad. Se han mantenido en su versión original todas las referencias y ligas a documentos de referencia, tanto internos como externos.

Índice

Registro de Revisiones.....	5
1. Introducción.....	7
2. Antes de las Operaciones.....	7
2.1 Revisión por procedimiento de la evaluación de riesgos de seguridad.....	7
2.1.1 Evaluación de riesgos de las rutas.....	7
2.1.2 Capas/estratos de protección contra la infección.....	8
2.2 Calificación de la tripulación de cabina.....	9
2.3 Entrenamiento de la tripulación de cabina.....	9
2.3.1 Entrenamiento presencial.....	9
2.3.2 Uso de equipo de entrenamiento práctico y simuladores.....	9
2.4 Itinerarios de servicio de la tripulación de cabina.....	10
2.5 Posicionamiento y limitaciones de tiempo de servicio de la tripulación de cabina.....	10
2.6 Requisitos de cuarentena para la tripulación.....	10
2.7 Precauciones de salud de la tripulación de cabina.....	11
2.7.1 Precauciones durante la estancia en lugares de escala.....	11
2.7.2 Tripulación de cabina infectada con Covid-19.....	11
2.7.3 Tripulación de cabina recuperada de Covid-19.....	11
3. Equipamiento.....	12
3.1 Equipo de protección personal (PPE).....	12
3.1.1 Cubrebocas y/o protectores faciales.....	12
3.1.2 Guantes.....	13
3.1.3 Cubre mangas, delantales, batas, gafas, protectores faciales y otros equipos de protección personal PPE.....	13
3.1.4 Productos desinfectantes para manos.....	14
3.2 Kits universales de precaución (UPK).....	15
4. Limpieza y sanitización.....	15
4.1 Limpieza de cabina.....	15
5. Operaciones de cabina.....	16
5.1 Verificaciones previas al vuelo.....	16
5.1.1 Equipo de seguridad y emergencia.....	16
5.1.2 Daños en la cabina.....	17
5.1.3 Cocinas y baños.....	17
5.2 Distanciamiento físico.....	17
5.2.1 Embarque y desembarco.....	18
5.2.2 Tripulación de cabina.....	18
5.3 Pasajeros con discapacidad.....	19
5.4 Demostración de seguridad.....	19
5.5 Anuncios a pasajeros.....	19
5.6 Declaración de salud del pasajero.....	19
5.7 Asientos de la tripulación de cabina.....	20

5.8 Servicios a bordo.....	20
5.8.1 Prestación de servicios.....	20
5.8.2 Gestión de desechos y residuos.....	20
5.9 Interferencias con la cabina del avión.....	21
5.10 Pasajeros rebeldes/insubordinados.....	22
5.11 Equipaje de mano	22
5.12 Suministro de primeros auxilios a bordo	22
5.13 Factores Humanos / Aspectos de gestión de recursos de la tripulación.....	23
6. Referencias	23

Registro de Revisiones

Símbolo	Significado
□	Inserción
△	Enmienda
⊗	Supresión

Tabla de Revisión

Revisión	Fecha	Sección	Cambios significativos
Edición 1	22 de abril de 2020	N / A	Nueva publicación
Edición 2	07 mayo de 2020	2.1.2	Se agregaron capas/estratos de protección contra la infección, para resaltar que la protección es un enfoque de múltiples capas que incorpora el distanciamiento y equipo de protección personal -PPE- cuando sea apropiado.
		2.5	Se actualizaron las limitaciones de posicionamiento de la tripulación y de servicio de vuelo para incluir que las Autoridades reguladoras ocasionalmente pueden otorgar exenciones sujetas a una evaluación de riesgos e identificación de mitigaciones.
		2.7.1	Se agregaron precauciones para las tripulaciones durante las escalas.
		3.1.1	Se actualizó la sección de protectores faciales (cubrebocas) para incluir cubiertas faciales como alternativa. La IATA recomienda el uso de cubiertas faciales por parte de los pasajeros y del EPP adecuado para el personal del aeropuerto y la aerolínea.
		4.3 4.3	Se actualizó el uso de materiales de limpieza propios para incluir que las aerolíneas pueden considerar voluntariamente proporcionar toallitas adicionales para los pasajeros y/o a la tripulación.
		5.2	Se actualizó la distancia física: Los requisitos pueden afectar las normas de seguridad, por ejemplo, los niños al sentarse junto a sus tutores. Estos riesgos deben considerarse en la evaluación de riesgos de seguridad de la aerolínea y mitigarse adecuadamente.
		5.5	Se actualizaron los anuncios a pasajeros para incluir la eliminación segura e higiénica de cubrebocas y toallas faciales.
		5.10	Se agregaron los procedimientos para pasajeros rebeldes/disruptivos para resaltar las posibles nuevas causas de comportamiento rebelde/disruptivo.
		5.11	Se agregaron los procedimientos para el equipaje de mano: Los operadores de aeropuertos y / o agencias de seguridad pueden restringir la cantidad de equipaje de mano permitido mediante las revisiones de seguridad y las aerolíneas deben

			considerar esto dentro de sus procesos de evaluación de riesgos.
		5.12	Se agregó la provisión de primeros auxilios a bordo para resaltar la recomendación de los kits de precauciones universales para proporcionar protección a la tripulación de cabina mientras se administran primeros auxilios.
		5.13	Se agregaron los aspectos de factores humanos / problemas de CRM para resaltar algunos problemas que podrían requerir atención en los procesos de evaluación de riesgos.

1. Introducción

A medida que las compañías aéreas reanuden los servicios de transporte de pasajeros durante el curso de la crisis por Covid-19, es probable que se tengan que afrontar múltiples retos de salud pública, de regulación, operacionales, de capacitación y de confianza por parte de los pasajeros y de la tripulación. Este documento tiene como objetivo ayudar a las aerolíneas a considerar el impacto de estos retos en sus operaciones y ayudar a formular procedimientos alternativos hasta que se eliminen todas las restricciones.

La situación cambia frecuentemente, las regulaciones variarán de acuerdo con las rutas operadas y la prevalencia de la epidemia en cada país.

Las aerolíneas deben considerar lo siguiente al preparar las operaciones de cabina durante y después de la pandemia, a fin de determinar mitigaciones de riesgo efectivas que respalden a su fuerza laboral y la confianza de los pasajeros:

- 1) La(s) ruta(s) a operar, las tasas de infección local y si se consideran de alto, medio o bajo riesgo;
- 2) Cualquier restricción de la Autoridad de Salud en el punto de partida y de destino;
- 3) Restricciones de salud / cuarentena de la tripulación de cabina en el punto de llegada, incluidas las restricciones impuestas a quienes se han recuperado de una infección;
- 4) Disponibilidad del hotel, comidas y transporte de la tripulación;
- 5) Los productos para los servicios a bordo que se pueden suministrar de forma segura, de acuerdo al nivel de riesgo;
- 6) Los requisitos de la Autoridad de salud para el equipo de protección personal EPP de la tripulación de cabina, su disponibilidad y los procedimientos asociados para su uso y desecho adecuados.

A medida que pasa el tiempo, las Autoridades de salud y los reguladores van a determinar qué medidas pueden ser removidas. Las aerolíneas deben estar preparadas para revisar sus operaciones de cabina regularmente para garantizar el cumplimiento de las regulaciones y facilitar un regreso gradual a las operaciones más normales.

Debido a que las reglamentaciones y recomendaciones cambian con frecuencia, por favor refiérase a <https://www.iata.org/contentassets/df216feeb8bb4d52a3e16befe9671033/iata-guidance-cabin-operations-during-post-pandemic.pdf> para obtener la versión más actualizada de este documento.

2. Antes de las Operaciones

2.1 Revisión por procedimiento de la evaluación de riesgos de seguridad

Antes de reanudar los servicios, las aerolíneas deben revisar sus procedimientos operativos estándar para identificar si se requieren cambios tanto a corto como a largo plazo. Cuando esté relacionado cualquier cambio con la regulación de seguridad, éste cambio se debe enviar al regulador para su aceptación y / o aprobación. Algunos reguladores han emitido exenciones generalizadas a corto plazo a las regulaciones, contemplando que las aerolíneas completen y presenten una evaluación de riesgos y / o una solicitud de exención.

Se deben incluir todos los cambios a los procedimientos en el programa de entrenamiento de la tripulación de cabina que se debe entregar antes de que realice servicios el miembro de la tripulación.

2.1.1 Evaluación de riesgos de las rutas

Es posible que los operadores deban considerar clasificar cada ruta según el nivel de riesgo de exposición al Covid-19 para determinar si se requieren mitigaciones adicionales en relación con los servicios, políticas o procedimientos.

Los niveles de riesgo cambiarán con frecuencia de acuerdo con la tasa de transmisión local, factores de ocupación de pasajeros, la duración del vuelo y otros factores.

La siguiente tabla representa los criterios básicos adoptados por [la Administración de Aviación Civil de China](#) para determinar los niveles de riesgo asociados con cada vuelo y se muestra con fines de demostración.

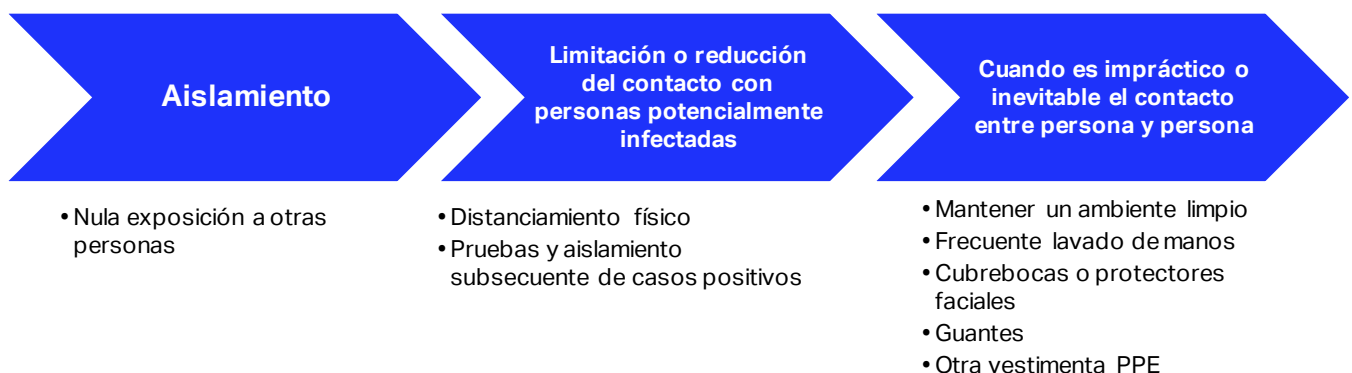
Las aerolíneas deben considerar sus propios procesos y criterios de evaluación de riesgos junto con cualquier recomendación o requisito regulatorio local.

Ejemplo de criterios de calificación de riesgo:

(a) Casos confirmados en el punto de origen	0 > 50 Puntuación = 1	51 > 100 Puntuación = 2	> 100 Puntuación = 3
(b) Duración del vuelo (horas)	0 > 4 Puntuación = 1	> 4 Puntuación = 2	---
(c) Factor de ocupación de pasajeros (%)	0 > 60% Puntuación = 1	61 > 80% Puntuación = 2	> 80% Puntuación = 3
Nivel de riesgo asociado con el vuelo	Puntaje determinado (a) + (b) + (c)		
Riesgo bajo	3 – 4		
Riesgo medio	5 – 6		
Riesgo alto	7 – 8		

2.1.2 Capas/estratos de protección contra la infección.

□ Cuando se encuentra activa la transmisión de un virus, existen varias capas/estratos de protección contra la infección de acuerdo con lo que se puede lograr dentro del medio ambiente y de acuerdo con las circunstancias.



Cada una de estas medidas podría introducir algunos riesgos de seguridad adicionales para las aerolíneas que deberán identificarse y atenderse dentro de sus procesos de evaluación de riesgos para determinar el nivel de protección requerido en diversas situaciones y entornos.

Las Autoridades sanitarias pueden exigir a las aerolíneas que adopten algunas de estas capas/estratos de protección en varios grados y probablemente variarán estos requisitos con frecuencia de acuerdo con las tasas de transmisión locales. Por lo tanto, las aerolíneas deben planificar sus procesos y procedimientos

operativos de tal manera que puedan aumentar o disminuir las medidas rápidamente de acuerdo con la última información disponible, mismas que pueden variar según la ruta, el aeropuerto o el país de operación.

2.2 Calificación de la tripulación de cabina

Muchos Estados han publicado exenciones para el entrenamiento de la tripulación de cabina durante las etapas iniciales de la pandemia de Covid-19. Típicamente, tales exenciones permiten la extensión de los vencimientos recurrentes de la tripulación de cabina durante un período predeterminado, siendo esto sujeto a una revisión continua.

Las siguientes podrían considerarse mitigaciones potenciales para la calificación de la tripulación de cabina extendida si la Autoridad reguladora lo acepta:

- Aprendizaje a distancia/e-learning adicional para capacitación de actualización (recurrente) de la tripulación de cabina;
- Seminarios interactivos o sesiones de capacitación en seguridad de los equipos de capacitación en seguridad;
- Seminarios en línea sobre los cambios y/o actualizaciones en los servicios existentes o requisitos a bordo;
- Mejoras en las preguntas y respuestas de seguridad de la tripulación de cabina en las sesiones informativas previas al vuelo.

Cuando se haya acordado una exención, en el futuro y en cada año posterior, el número de tripulantes de cabina que están exentos durante el período de la crisis requerirá capacitación recurrente aproximadamente al mismo tiempo. Por lo tanto, los operadores deben considerar esto e identificar un plan con su Autoridad reguladora para reducir el pico de capacitación previstos y mantener el número requerido de tripulación capacitada y calificada en operación durante las temporadas altas.

2.3 Entrenamiento de la tripulación de cabina

La capacidad de la aerolínea para proporcionar capacitación a la tripulación de cabina se verá afectada por las restricciones de las Autoridades de Salud del Gobierno relativas a su traslado, distanciamiento físico y otros requisitos de salud pública. Es posible que las Autoridades reguladoras debatan y acepten métodos alternativos de capacitación, como pueden ser los seminarios en línea, la capacitación a distancia y el e-learning.

2.3.1 Entrenamiento presencial

Si se requieren implementar técnicas de distanciamiento físicas en las instalaciones de capacitación, las aulas deben estar dispuestas de tal manera que se pueda mantener la distancia requerida entre los asistentes. Es posible que sea necesario reducir el número de asistentes por clase para garantizar que esto sea factible.

2.3.2 Uso de equipo de entrenamiento práctico y simuladores

Cualquier equipo de entrenamiento de la tripulación de cabina utilizado en demostraciones prácticas de procedimientos debe desinfectarse efectivamente entre cada uso. Esto incluye equipo de respiración portátil, cubrebocas de oxígeno, boquillas de chaleco salvavidas y cualquier otro elemento que se use cerca de la cara del miembro de la tripulación.

Si es necesario implementar técnicas de distanciamiento físico en las instalaciones de capacitación, la demostración de los procedimientos de evacuación en los simuladores de cabina puede ser restringida o limitada.

Se debe implementar un programa de limpieza y desinfección adecuado para los equipos e instalaciones de capacitación de la tripulación de cabina.

En algunos casos, las Autoridades reguladoras han otorgado exenciones temporales y atenuaciones a los elementos de capacitación práctica, sin embargo, esto no se aplica a la capacitación inicial. Por lo tanto, la tripulación de cabina recién contratada aún debe realizar las sesiones de capacitación práctica y utilizar el equipo apropiado.

2.4 Itinerarios de servicio de la tripulación de cabina

Si un número significativo de la tripulación de cabina ha estado exento del entrenamiento recurrente durante un período de tiempo, se le puede solicitar al operador que considere mitigar los riesgos al programar miembros de la tripulación, para garantizar una combinación de experiencia y validez entre la tripulación de cabina en un vuelo determinado.

Por el tiempo que la transmisión de un virus esté activa en la región de la operación aérea, la disponibilidad de la tripulación de cabina expuesta al virus puede afectar el número de tripulantes de cabina que están operacionalmente aptos para el servicio. Las aerolíneas deben considerar esto en sus programas de programación de servicios y pueden necesitar aumentar temporalmente el número de tripulantes de cabina de reserva (standby).

2.5 Posicionamiento y limitaciones de tiempo de servicio de la tripulación de cabina

La tripulación de cabina puede necesitar posicionarse y trasladarse como pasajeros no comerciales (deadhead crew) antes de operar los servicios y es probable que la disponibilidad de vuelos comerciales sea limitada. Además, los requisitos de cuarentena pueden impedir que la tripulación pueda abandonar la aeronave a su llegada y se les llegue a exigir que regresen a la base de inmediato.

Se deben considerar cuidadosamente las limitaciones de tiempo de servicio para garantizar que la tripulación de cabina descanse adecuadamente antes de prestar sus servicios en el vuelo comercial con pasajeros. Se deben tomar en cuenta las siguientes consideraciones en el proceso de planificación:

- Cuando se requiera que la tripulación de cabina permanezca a bordo de la aeronave durante vuelos de regreso prolongados, la energía eléctrica, la iluminación y la calefacción / aire acondicionado deben permanecer disponibles en todo momento.
- La asignación de asientos en vuelos comerciales debe permitir que la tripulación de cabina descanse según corresponda;
- Cuando se identifica como posicionamiento fuera de las limitaciones máximas de tiempo de vuelo permitidas, no se debe asignar a la tripulación de cabina ninguna tarea relacionada con la seguridad a bordo.

△ • Las Autoridades reguladoras pueden otorgar exenciones y éstas normalmente dependen de la evaluación de riesgos y la identificación de posibles mitigaciones destinadas a prevenir la fatiga.

2.6 Requisitos de cuarentena para la tripulación

IATA mantiene el sistema Timatic para recopilar y mantener los requisitos de salud y visas actualizados a nivel mundial.

<https://www.timaticweb.com/>

Cuando un país requiere que la tripulación de cabina en el vuelo de llegada deba ponerse en cuarentena a su arribo, las aerolíneas pueden necesitar considerar métodos operativos alternos para posicionar a la tripulación de cabina del vuelo de regreso a la base de origen inmediatamente, esto sujeto a las limitaciones de tiempo de servicio de vuelo.

2.7 Precauciones de salud de la tripulación de cabina

Las aerolíneas deben proporcionar material de orientación e instrucciones a la tripulación de cabina con el objetivo de evitar se contagien de Covid-19 mientras están de servicio y en etapas posteriores en zonas donde es evidente la transmisión local.

Las aerolíneas deben considerar implementar procedimientos para prevenir que realicen servicios en vuelo aquellos miembros de la tripulación de cabina que estén infectados. Estos procedimientos pueden incluir declaraciones de auto certificación de la tripulación de cabina cuando se presenten al servicio o que proporcionen evidencia de resultados negativos de pruebas recientes, donde y cuando haya disponibles las pruebas rápidas.

Es posible que las aerolíneas también necesiten considerar procedimientos adicionales para verificar la salud de la tripulación de cabina durante jornadas de vuelo prolongadas, como el aprovisionamiento de termómetros y la aplicación de controles de temperatura en forma programada.

2.7.1 Precauciones durante la estancia en lugares de escala

□ Cuando se requiera que la tripulación de cabina deba descansar en lugares de alto riesgo, es probable que se tengan que considerar las siguientes medidas para limitar el potencial de infección entre los miembros de la tripulación:

- Contar con arreglos de transporte para la tripulación por separado del público;
- Evitar el transporte público;
- Evitar los lugares públicos y requerir el confinamiento en la habitación del hotel (aislamiento);
- Utilizar cubrebocas entre el aeropuerto, el hotel y al salir de las habitaciones del hotel;
- Consumir alimentos y bebidas únicamente a través del servicio a cuartos (room service).

2.7.2 Tripulación de cabina infectada con Covid-19

Los miembros de la tripulación que muestran algún síntoma que sugiera de infección del tracto respiratorio, aún sea leve, o una fiebre con una temperatura superior a 37.5 grados Centígrados, o algún modo de sensación de malestar, deben ser relevados de los servicios de vuelo, aplicar el auto aislamiento y buscar el tratamiento médico inmediato.

Donde se tengan disponibles las pruebas, no se debe permitir que trabajen miembros de las tripulaciones con un resultado positivo de la prueba, incluso si no muestran síntomas de la enfermedad. Esto es para evitar una mayor propagación de la infección y para reducir el riesgo de desarrollo de síntomas entre los miembros de la tripulación de cabina mientras se encuentren fuera de la base.

△ Se pueden aplicar las restricciones de salud adicionales para la repatriación de los miembros de la tripulación de cabina que se infecten mientras están de servicio, incluida la cuarentena y / o la notificación de infección a las Autoridades de salud para su rastreo y seguimiento.

2.7.3 Tripulación de cabina recuperada de Covid-19

Las Autoridades sanitarias pueden imponer restricciones a la tripulación de cabina que haya experimentado previamente síntomas de Covid-19 y algunos países pueden requerir un certificado médico o una declaración antes de aprobar su admisión.

La tripulación de cabina que se ha recuperado de una infección puede experimentar una pérdida de olfato y / o de sabor (anosmia). Las líneas aéreas deberían considerar el impacto de la anosmia en la habilidad de los miembros de la tripulación para identificar olores inusuales dentro de la cabina como pueden ser los relativos a fugas de materiales peligrosos / químicos y los de sobrecalentamiento/fuego, especialmente cuando el número de la tripulación de cabina con anosmia en un vuelo determinado es significativo.

3. Equipamiento

3.1 Equipo de protección personal (PPE)

El suministro y uso de equipo de protección personal PPE puede ser requerido por las Autoridades de salud de acuerdo con la percepción del riesgo de infección en algunas de área de operación.

Se debe realizar una evaluación de riesgos de seguridad para determinar el impacto del PPE en las responsabilidades de seguridad operacional de los miembros de la tripulación de cabina y los factores atenuantes adicionales que puedan ser necesarios. Algunos riesgos por considerar incluyen, pero se no se limitan a:

- Uso de cubrebocas de oxígeno;
- Uso de extintores y PBE;
- Riesgos adicionales de flamabilidad de los materiales;
- Uso de sistemas y procedimientos de comunicación;
- Los procedimientos de evacuación y la necesidad de que la tripulación de cabina sea fácilmente reconocible por los pasajeros.

Cuando se proporciona equipo de protección personal PPE se debe proporcionar a la tripulación de cabina la orientación adecuada sobre el uso correcto del equipo que se les ha entregado, incluido cuándo y cómo usarlos, quitarlos y reemplazarlos de manera correcta y segura. Los artículos ya utilizados deben desecharse de manera segura como desechos biológicos peligrosos.

3.1.1 Cubrebocas y/o protectores faciales

△ [La IATA recomienda el uso de cubrebocas y protectores faciales para los pasajeros y para el personal de la aerolínea y del aeropuerto el EPP apropiado \(por ejemplo, cubrebocas\) mientras está activa la transmisión de infecciones.](#)

Los cubrebocas recomendados **no** son cubrebocas quirúrgicos ni respiradores N-95. Esos son suministros críticos que deben seguir siendo reservados para los trabajadores de la salud y otros servicios de primeros auxilios médicos.

Las aerolíneas deben revisar y publicar su política sobre el uso de cubrebocas y **protectores faciales**. Esta política debe ser comunicada claramente para que los pasajeros sean capaces de adquirir el producto adecuado para el momento de realizar su vuelo. Se debe alentar a los pasajeros a que proporcionen su propio protector facial adecuado para que lo muestren al personal de facturación/documentación en el aeropuerto de origen.

La política publicada de la aerolínea debe incluir:

- Qué tipo de protector facial es aceptable;
- Cuándo se requiere usar el protector de la cara;
- ¿Qué pasará con los pasajeros que no se presenten en el aeropuerto con el protector facial requerido?

Se deben quitar los cubrebocas o protectores faciales para comer y beber; y las aerolíneas deben asegurar a los pasajeros que esto está permitido, es necesario y seguro. El limitar la duración de remoción del protector facial ayudará a minimizar cualquier riesgo potencial de exposición.

Se debe recordar a los pasajeros el utilizar cubrebocas en lugar de protectores faciales de tela (tales como bufandas, pashminas, cofias, etc.) y que éstos deben desecharlos de manera segura e higiénica.

Es probable que algunos pasajeros, como aquellos con dificultades respiratorias, demencia o autismo, no puedan tolerar el uso de cubrebocas o protectores faciales durante un período prolongado, si es que lo hacen. Las aerolíneas deben considerar esto dentro de su proceso de evaluación de riesgos e identificar si son necesarias preguntas adicionales en la etapa previa a la evaluación, y si se pueden hacer excepciones dentro de sus políticas. Cuando se hagan excepciones, puede que sea necesario informar a los otros pasajeros de las razones y los pasos adicionales para mitigar los riesgos a fin de tranquilizarlos y evitar discusiones o disputas entre los pasajeros.

Si el operador está proporcionando cubrebocas para la tripulación de cabina o permitir su uso generalizado, el operador debe asegurarse de que la tripulación de cabina se hizo consciente de los riesgos adicionales que conlleva el tocarse frecuentemente la cara para volver a colocar adecuadamente los cubrebocas, y que se mantiene vigente el requerimiento de lavarse detalladamente regularmente las manos. Los cubrebocas se deben quitar y reemplazar de manera segura a intervalos regulares de acuerdo con las recomendaciones de salud.

El uso de cubrebocas por parte de la tripulación de cabina a bordo puede presentar dificultades de comunicación que pueden requerir una gestión alterna, por ejemplo, con los pasajeros que leen los labios y que no podrán hacerlo; mientras que la tripulación y los pasajeros pueden tener dificultades para comprender lo que se les pide si no pueden ver la expresión facial completa o el movimiento de la boca.

Todos los cubrebocas y protectores faciales debe ser eliminados durante una situación de emergencia que requiere el uso de oxígeno o equipo de protección de respiración contra incendios. Es posible que las sesiones informativas de seguridad para pasajeros previas al vuelo tengan que incluir un recordatorio para que los pasajeros se quiten los cubrebocas y los protectores faciales en un incidente de despresurización.

Cuando se usan cubrebocas en pasajeros que muestran signos de Covid-19 o experimentan dificultades para respirar, su uso puede aumentar la ansiedad del paciente y puede no ser tolerado fácilmente. Si este es el caso, los miembros de la tripulación que cuidan al paciente y las personas cercanas deben usar siempre cubrebocas. Puede encontrar más orientación sobre cómo tratar con pasajeros que presentan síntomas de cualquier enfermedad contagiosa en el [Material de Orientación para la Tripulación de cabina en casos de sospecha de enfermedades transmisibles](#) de la IATA.

3.1.2 Guantes

El uso de guantes por parte de la tripulación de cabina durante los servicios ya es habitual, pero no se puede considerar como un sustituto del lavado regular y exhaustivo de las manos, ya que los contaminantes en los guantes también se pueden esparcir de la misma manera que en las manos desnudas.

Los guantes no deben usarse por largos períodos y deben desecharse con cuidado y correctamente para evitar la contaminación cruzada, seguido de un lavado minucioso de las manos.

3.1.3 Cubre mangas, delantales, batas, gafas, protectores faciales y otros equipos de protección personal PPE

Cuando las aerolíneas operan vuelos de mayor riesgo y se les exige, o eligen, proporcionar ropa de protección completa y / o gafas o protectores faciales a la tripulación de cabina, la evaluación del riesgo de seguridad debe determinar cualquier impacto que dicha protección pueda tener en la capacidad de las tripulaciones de cabina para llevar a cabo tanto los procedimientos normales como los de emergencia. Se deben revisar cuidadosamente las siguientes áreas para identificar si se requieren procedimientos adicionales para mitigar los riesgos:

- La flamabilidad de la ropa protectora y cualquier mitigación para proteger a la tripulación de cabina durante los procedimientos contra incendios.

- Se debe incluir en la evaluación de riesgos el impacto del uso de protectores faciales, gafas u otros artículos para la cabeza con relación a la capacidad del usuario para usar equipos de respiración portátiles, mascarillas de oxígeno, sistemas de interfono o durante los procedimientos de evacuación.

3.1.4 Productos desinfectantes para manos

Los productos desinfectantes a base de alcohol pueden usarse además de (pero no en lugar de) un lavado de manos regular y minucioso.

Las aerolíneas que deseen agregar desinfectante para manos a base de alcohol a los artículos transportados en las cocinas o instalados en los baños deberán solicitar autorización de su Autoridad de aviación civil (del Estado del Operador) de acuerdo con la disposición establecida en la Parte 1; 2.2.1 a) de las Instrucciones técnicas de la OACI, que dice lo siguiente:

"2.2 EXCEPCIONES RELATIVAS A LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS TRANSPORTADAS POR EL EXPLOTADOR

2.2.1 Las disposiciones de las presentes Instrucciones no se aplican a:

a) los objetos y sustancias que deberían clasificarse como mercancías peligrosas, pero que, de conformidad con los requisitos de aeronavegabilidad y con los reglamentos de operación pertinentes, sea preciso llevar a bordo de las aeronaves o que estén autorizados por el Estado del explotador para satisfacer requisitos especiales;"

Se recomienda que la solicitud de autorización aborde lo siguiente:

- La clasificación y el número ONU del desinfectante para manos. Por ejemplo, UN 1987, Alcoholes, n.o.s. (mezcla de alcohol etílico), UN 1170, solución de etanol. Sin embargo, se debe verificar para la adecuada clasificación la hoja de datos de seguridad del fabricante del desinfectante para manos;
- La cantidad de desinfectante de manos en cada contenedor y la cantidad de contenedores que se transportarán en la aeronave;
- Qué pasos se tomarán para garantizar que el desinfectante para manos se mantenga alejado de fuentes de calor o ignición;
- El suministro de información a los miembros de la tripulación sobre el transporte del desinfectante de manos. Por ejemplo, se informará a los miembros de la tripulación sobre los procedimientos a través de un boletín u otro método apropiado. Los desinfectantes para manos que contengan alcohol no deben instalarse ni transportarse junto a ninguna fuente de calor, como son hornos, calentadores de agua, sistemas de entretenimiento a bordo, etc.

Los pasajeros y la tripulación pueden desear llevar sus propios geles desinfectantes para manos. El párrafo 2.3.5.1 del Reglamento de mercancías peligrosas de la IATA establece los permisos para que los pasajeros y la tripulación tengan en su equipaje facturado o de mano artículos medicinales o de tocador, que pueden incluir artículos que contengan alcohol de la siguiente manera:

"2.3.5.1 Artículos medicinales o de tocador y aerosoles en la División 2.2

Artículos medicinales o de tocador no radiactivos (incluidos aerosoles). El término "artículos medicinales o de tocador" pretende incluir artículos tales como lacas para el cabello, perfumes, colonias y medicamentos que contienen alcoholes. Los aerosoles en la División 2.2, sin riesgo subsidiario, para uso deportivo o en el hogar.

Nota: La cantidad neta total de todos esos artículos transportados por cada pasajero o miembro de la tripulación bajo las disposiciones de 2.3.5.1 no debe exceder los 2 kg o 2 L y la cantidad neta de cada artículo no debe exceder los 0.5 kg o 0.5 L. Las válvulas de los aerosoles deben estar protegidas por una tapa u otro medio adecuado para evitar la liberación accidental del contenido".

El desinfectante de manos a base de alcohol es aceptable bajo las disposiciones de 2.3.5.1, sin embargo, hay que señalar que cuando los pasajeros o la tripulación deseen llevar el desinfectante de manos en su equipaje de mano se aplica el límite de 100 ml o equivalente por artículo para líquidos y geles de acuerdo con las disposiciones de seguridad de la aviación civil.

3.2 Kits universales de precaución (UPK)

IOSA CAB 4.2.3

“El operador DEBERÍA asegurarse de que todos los aviones de pasajeros de su flota estén equipados con uno o más kits universales de precaución para uso de los miembros de la tripulación de cabina en la gestión de:

i. Situaciones de afecciones de salud asociados a un caso de sospecha de enfermedad transmisible;

ii) Casos de enfermedad que implican contacto con fluidos corporales”.

Típicamente serían adecuados uno o dos kits universales de precaución por aeronave para las operaciones normales; Se llevarían kits adicionales en momentos de mayor riesgo para la salud pública (por ejemplo, un brote grave de una enfermedad transmisible con potencial pandémico). El contenido de un kit universal de precaución para aeronaves típicamente incluiría:

- Polvo seco que puede convertir pequeños derrames de líquidos en un gel granulado;
- Desinfectante germicida para la limpieza de superficies;
- Toallitas para la piel;
- Protector facial / ocular (separado o combinado);
- Guantes (desechables);
- Vestimenta larga e impermeable de manga larga que se abrocha por detrás;
- Toalla absorbente grande;
- Utensilio recogedor con raspador;
- Bolsa de residuos de eliminación de riesgos biológicos;
- Instrucciones.

4. Limpieza y sanitización

4.1 Limpieza de cabina

Todos los productos de desinfección de la cabina utilizados deben ser compatibles con los componentes de la aeronave. Los fabricantes de aeronaves brindan orientación a los operadores sobre los procesos de desinfección aprobados y los líquidos de limpieza.

Las aerolíneas pueden necesitar considerar horarios adicionales de limpieza y desinfección de acuerdo con los requisitos de la Autoridad de salud.

Puede ser necesaria una mayor frecuencia de limpieza de los baños durante el vuelo por parte de la tripulación de cabina de acuerdo con el nivel de riesgo asociado con cada vuelo.

Nota: IATA utiliza el término sanitización para diferenciar más claramente entre la desinfección de virus y bacterias infecciosas y la desinsectación para matar o controlar los insectos que transmiten enfermedades.

[Orientación provisional de EASA sobre desinfección de cabina](#)

4.2 Compartimentos de descanso y artículos de cama para las tripulaciones

Cuando se instalan compartimentos de descanso para la tripulación, algunas aerolíneas proporcionan artículos de cama para el uso de la tripulación de cabina. Para minimizar cualquier posibilidad de infección cruzada, donde se proporcionan almohadas, cojines, sábanas, mantas o edredones, no deben ser utilizados por varias personas a menos que se laven o se cambien estos artículos.

Algunas aerolíneas proporcionan a cada miembro de la tripulación sus propios artículos y los miembros de la tripulación de cabina son responsables de garantizar que se retiren y se empaquen en bolsas después de su uso.

Otras aerolíneas ofrecen artículos de cama de la tripulación en forma general. Si este es el caso, cada miembro de la tripulación de cabina debe instalar sus propios artículos de cama antes de su período de descanso y después retirarlos higiénicamente.

4.3 Pasajeros y / o tripulación que usan sus propios productos de limpieza a bordo

Se debe disuadir el uso de productos químicos y productos de limpieza adicionales en la cabina por parte de los pasajeros y la tripulación, ya que pueden interactuar con los productos químicos ya utilizados y causar daños a las telas, plásticos y acabados.

△ Se puede aceptar el uso de toallitas antibacterianas que no contengan cloro que están disponibles en el mercado, **las aerolíneas podrían considerar proporcionar toallitas adicionales para pasajeros y / o tripulación, para mitigar el potencial de daños causados por materiales de limpieza no aprobados y proporcionar un elemento de tranquilidad para el consumidor.**

5. Operaciones de cabina

5.1 Verificaciones previas al vuelo

Es posible que la aeronave haya estado en un almacenamiento/estacionamiento prolongado antes de que la tripulación de cabina opere el vuelo. La tripulación de cabina debe realizar verificaciones exhaustivas de la cabina antes del vuelo e informar cualquier defecto a través de los procesos habituales de notificación del operador para su corrección. Cuando sea necesario, se debe verificar la Lista de Equipo Mínimo (MEL) para identificar si algún artículo/equipo/sistema defectuoso o faltante daría como resultado algún tipo de limitaciones operacionales.

5.1.1 Equipo de seguridad y emergencia

Si bien las verificaciones de mantenimiento antes del retorno al servicio de la aeronave pueden incluir una completa revisión de mantenimiento de todos los equipos de seguridad y emergencia, existe una mayor posibilidad de que la tripulación de cabina identifique equipos inoperativos, dañados o faltantes durante las verificaciones previas al vuelo. El operador debe considerar crear conciencia para la tripulación de cabina para describir los riesgos adicionales del equipo inoperativo cuando una aeronave regresa a la modalidad de transporte de pasajeros después de ser utilizada para fines de carga.

5.1.2 Daños en la cabina

Si la aeronave se ha utilizado para el transporte de carga y / o correo en la cabina de pasajeros, pueden haber ocurrido ciertos daños en los asientos de los pasajeros. La tripulación de cabina debe estar alerta y verificar si existen daños que pueden afectar a la seguridad, tales como los chalecos salvavidas, los cinturones de seguridad, las mesas de servicio, el sistema de entretenimiento a bordo, los reposabrazos, los cojines de los asientos, etc.

5.1.3 Cocinas y baños

En las áreas de cocina, el aire puede haberse acumulado en los sistemas de agua potable de las cocinas y de los baños mientras la aeronave estaba almacenada/estacionada, por lo tanto, se recomienda una purga completa de los sistemas de agua potable hasta que el agua fluya libremente, para evitar quemaduras/escaldaduras durante el uso.

5.2 Distanciamiento físico

△ El concepto de distanciamiento físico es que se considera que cada persona está infectada y que se mantiene a una distancia de 2 metros de las demás. Este concepto es familiar entre la población ya que es una de las medidas impuestas por los gobiernos en los esfuerzos por contener y disminuir la tasa de infección. Sin embargo, es solo una de las medidas aplicadas a la población de los países donde la infección está en curso.

Los viajeros pueden esperar que se aplique el mismo distanciamiento físico en las aeronaves, sin embargo, este concepto no refleja la revisión adicional de los pasajeros antes de abordar (por ejemplo: la medición de temperatura corporal), de modo que no todos los pasajeros se consideran infectados, ni considera las protecciones ofrecidas por el ambiente de la cabina.

A bordo de la aeronave, es difícil lograr un distanciamiento físico de 2 metros, a menos que los factores de ocupación de la aeronave sean tan bajos como aquellos no son económicamente rentables y no requieran un reacondicionamiento de personas dentro de la cabina de la aeronave.

La cabina en sí proporciona las siguientes protecciones dentro del diseño y los sistemas:

- La barrera física de los respaldos de los asientos;
- En la mayoría de los casos, la disposición de los asientos no proporciona posiciones de asiento cara a cara;
- La dirección del flujo de aire del techo al piso reduce el movimiento de aire hacia adelante y hacia atrás;
- La instalación de filtros HEPA en los tipos de aviones más nuevos para ayudar a limpiar el aire recirculado.

Las compañías aéreas pueden adoptar otras medidas para limitar la posibilidad de infección, por ejemplo:

- Programas de limpieza mejorados para todos los puntos de contacto de los pasajeros en la cabina;
- El uso de materiales de desinfección eficaces contra el Covid-19;
- Organizar el embarque y desembarque de pasajeros de tal modo que se reduzca el contacto de persona a persona y evitar que los pasajeros obstruyan el acceso de otros a los asientos;
- Limitar el movimiento de pasajeros durante el vuelo, incluido el uso de los baños;
- Modificar los servicios de a bordo para reducir el movimiento en la cabina;
- Se cuenta con información disponible para sugerir que el uso de protectores faciales es efectivo para reducir la propagación de microgotas, y esto es un potencial beneficio donde no se puede lograr el distanciamiento físico.

Cuando se requiera mantener el distanciamiento físico, se debe bloquear y dedicar al menos un baño para uso de la tripulación con el fin de garantizar que permanezca disponible para el lavado de manos, así como limitar la posibilidad de contaminación de personas infectadas. También se pueden necesitar la aplicación de las técnicas de distanciamiento físico para los pasajeros que esperan usar los baños.

□ El imponer la obligación de que las aerolíneas usen asientos vacíos para aumentar la distancia física entre los pasajeros no es una precaución de salud efectiva a bordo de la aeronave por las siguientes razones:

- No permite una distancia de 2 metros alrededor de cada pasajero;
- Hay poca evidencia médica de propagación de pasajero a pasajero a bordo de un avión;
- Para cumplir con las normas de seguridad se requiere que los niños se sienten junto a sus tutores que son responsables de ellos durante una despresurización, para que les puedan colocar las mascarillas de oxígeno mientras permanecen sentados con el cinturón de seguridad abrochado; esto no es posible si se impone el requerimiento de mantener vacíos los asientos;
- Los pasajeros que tienen miedo a volar o los niños pequeños a menudo requieren la tranquilidad de un compañero de viaje junto a ellos durante el despegue, el aterrizaje y en caso de turbulencia;
- Los pasajeros que viajan juntos dentro del mismo grupo familiar que viven en la misma residencia no tienen que mantener una distancia física entre sí en otro lugar, por lo tanto, es posible que no estén dispuestos a separarse mientras están a bordo de un avión.
- No se pueden atender las preferencias/solicitudes de asignación de asientos de los viajeros, lo que resulta en una mayor posibilidad de pasajeros descontentos y/o rebeldes.

No obstante, una Autoridad puede requerir tales medidas y las aerolíneas pueden optar por dejar asientos vacíos entre los pasajeros. En este caso, las compañías aéreas deberían proporcionar a la tripulación de cabina la orientación sobre cómo gestionar algunos de los riesgos planteados por este requisito.

5.2.1 Embarque y desembarco

Cuando se requiera distanciamiento físico, las posiciones de la tripulación de cabina durante el proceso de embarco de pasajeros pueden necesitar ser alteradas, por ejemplo, en áreas tales como las salidas sobre las alas donde no es posible mantener una distancia adecuada de los pasajeros durante el embarque.

Puede ser necesario abordar grupos más pequeños de pasajeros para aumentar el espacio entre ellos mientras almacenan el equipaje de mano y toman su asiento.

Dependiendo de las cifras de reservaciones de pasajeros, las aerolíneas con procedimientos de asientos preasignados pueden considerar los requisitos de distancia física dentro de los sistemas de asignación de asientos. Las aerolíneas que no tienen asientos asignados previamente deben asegurarse de que la tripulación de cabina monitoree las opciones de asiento de los pasajeros durante el embarque, de modo que los pasajeros se distribuyan por toda la cabina según sea necesario.

Cuando lo permitan los factores de ocupación de pasajeros y las limitaciones de peso y balance, se puede alentar a los pasajeros a moverse a asientos vacíos para aumentar la distancia física entre ellos.

Durante el desembarco de pasajeros, la tripulación de cabina puede limitar el número de pasajeros que se encuentran de pie para recuperar sus pertenencias personales y para administrar la cantidad que desembarcan en forma simultánea, a fin de garantizar que sea posible el distanciamiento físico mientras están en las escaleras o en los abordadores/puentes aéreos.

5.2.2 Tripulación de cabina

Cuando se requieren medidas de distanciamiento físico en vuelos de alto riesgo, se debe recordar a la tripulación de cabina que considere lo siguiente:

- Siempre que sea posible, permanezca dentro de su área de responsabilidad asignada;
- Mientras come o bebe, no comparta comidas, utensilios o recipientes para beber;
- Reduzca el contacto no esencial con los pasajeros y/o sus pertenencias;
- Reduzca el contacto físico entre los miembros de la tripulación y con otro personal o el público en general.

5.3 Pasajeros con discapacidad

Algunos pasajeros con discapacidades pueden ser más vulnerables a la infección y es probable que antes de que puedan viajar busquen garantías adicionales de que existen medidas para prevenir la transmisión de la infección por parte de quienes los ayudan.

Las aerolíneas deben tener esto en cuenta y es posible que necesiten considerar medidas adicionales dentro de sus procedimientos de aceptación para dichos pasajeros, de modo que se puedan tomar precauciones para protegerlos.

Cuando las Autoridades de salud exijan técnicas de distanciamiento físico, esto puede que no sea posible cuando los pasajeros con discapacidades requieran asistencia adicional, como son los traslados de asientos, el uso de sillas de ruedas o ayuda con el equipaje de mano.

Cuando se proporcionan sillas de ruedas a bordo de la aeronave, las aerolíneas deben considerar procedimientos de limpieza adicionales para garantizar que permanezcan limpios entre cada uso.

5.4 Demostración de seguridad

Se debe desinfectar el equipo de demostración manual de seguridad antes de cada uso.

Se recomienda revisar los procedimientos para garantizar que la tripulación de cabina no esté obligada a colocarse los equipos de demostración como mascarillas de oxígeno y las boquillas de los chalecos salvavidas en la boca y la nariz.

Al realizar las demostraciones de uso de cubrebocas de oxígeno, se debe recordar a los pasajeros que se deben quitar los protectores faciales protectoras si es que las están utilizando.

5.5 Anuncios a pasajeros

△ Se recomienda que las aerolíneas incluyan anuncios específicos para los pasajeros dirigidos a prevenir la propagación de la infección. Estos pueden incluir los códigos de higiene para cuando se tose/estornuda, cualquier requisito para usar **protectores faciales** o cubrebocas según lo recomendado por las Autoridades sanitarias locales o la política de la aerolínea, **y la eliminación segura e higiénica de pañuelos o cubrebocas desechables.**

Se debe recordar a los pasajeros en los anuncios de seguridad la necesidad de quitarse los protectores faciales en caso de despresurización antes de colocarse las mascarillas de oxígeno.

Es posible que se necesiten anuncios adicionales cuando se requiera que los pasajeros completen la información del localizador de pasajeros durante el vuelo para el seguimiento y seguimiento de contactos.

5.6 Declaración de salud del pasajero

Las Autoridades de inmigración y de salud de algunos países requieren que los pasajeros dejen un registro de salud y de historial de viajes. En esos casos, la IATA sugiere el uso de una tarjeta basada en el formulario "Localizador de Pasajeros" y proporcionando una sección adicional, que es la Tarjeta de Declaración de Salud.

[Formulario de localización del pasajero](#)

5.7 Asientos de la tripulación de cabina

Cuando se requiera distanciamiento físico, puede ser necesario alterar las posiciones de los asientos de la tripulación de cabina durante el despegue y el aterrizaje, particularmente en el caso de los asientos dobles de la tripulación.

Es probable que se requiera la aprobación de la Autoridad competente de cualquier cambio en las posiciones de asientos de la tripulación durante el despegue y el aterrizaje.

5.8 Servicios a bordo

5.8.1 Prestación de servicios

Para cumplir con las restricciones temporales de salud y las técnicas de distanciamiento físico, es posible que sea necesario modificar los servicios de alimentos y bebidas y esto podría variar según la ruta. Por ejemplo, cuando se opera entre países con bajas índices de infección y propagación limitada, se puede considerar proporcionar un servicio estándar, mientras que, cuando la operación es dentro o desde un país con una alta índice de infección, los servicios pueden ser limitados.

Ejemplos de servicios incluyen:

Rutas de bajo riesgo:	Servicios normales
Rutas de riesgo medio:	Servicios de alimentos preenvasados
Rutas de alto riesgo:	Servicios de alimentos preenvasados y agua embotellada proporcionada antes de la salida. Servicio mínimo a bordo en cada asiento de pasajeros.

Si las aerolíneas eligen ofrecer los servicios desde las cocinas (galleys) para mantener el distanciamiento físico entre la tripulación de cabina, la tripulación de vuelo y los pasajeros, se deben asegurar de que estos procedimientos de servicio tomen en cuenta las siguientes mitigaciones de riesgos de seguridad:

- La tripulación de cabina requiere de mantener un acceso fácil e inmediato a la cabina durante una emergencia;
- Considerar una limitación adicional del acceso a la cabina de vuelo;
- Los equipos de servicio, tales como los carritos instalados en las áreas cercanas a las puertas, deben asegurarse mientras están en uso y deben guardarse rápidamente durante turbulencias inesperadas o cualquier otro tipo de emergencia;
- Se deben mantener siempre las actividades regulares de monitoreo de seguridad de la cabina;
- No se debe permitir que los pasajeros se congreguen o aglomeren en o cerca de las áreas de servicio. Es aconsejable llamar a los pasajeros por fila/número de asiento para el servicio;
- Los pasajeros deben permanecer sentados con los cinturones de seguridad abrochados en cualquier otro momento para reducir el riesgo de lesiones durante una turbulencia imprevista.

5.8.2 Gestión de desechos y residuos

La crisis de la pandemia por Covid-19 ha aumentado significativamente los volúmenes de desechos sanitarios que requieren un manejo y tratamiento especializados. Corresponde al sector aéreo y a sus Autoridades reguladoras el garantizar que los desechos de la cabina estén bien gestionados y que los desechos no contaminados de la cabina no agraven este problema.

El mecanismo principal de propagación del virus son las gotitas respiratorias y, aunque existe la posibilidad de contaminación de la superficie en el interior y los desechos de la cabina, esto puede minimizarse mediante la limpieza regular del interior de la cabina y la higiene de las manos.

Los desechos y residuos de la cabina ya están sujetos a la legislación que garantiza que se manejan, almacenan y eliminan adecuadamente para minimizar la contaminación y el riesgo de enfermedades. Sin embargo, las Autoridades sanitarias locales pueden imponer restricciones adicionales a los residuos y desechos de los vuelos internacionales. No se espera que la naturaleza de los desechos de la cabina cambie significativamente a medida que los vuelos se reanuden más allá del EPP desechado (cubrebocas y guantes), botellas de desinfectante vacías y los materiales relativos a las modificaciones asociadas a los cambios en los menús en vuelo (embalaje adicional, etc.) y se considera que será mínimos los impactos operativos para la tripulación.

5. 8.2.1 Normativas adicionales sobre residuos

Aunque muchos países ya clasifican los desechos de cabina de vuelos internacionales como bio-peligrosos debido a cuestiones de salud agrícola, incluidos Europa, Estados Unidos de América, Canadá, Australia, Nueva Zelanda, etc., otros pueden imponer restricciones similares después de la reanudación de los vuelos internacionales.

Estas restricciones podrían incluir la necesidad de desinfectar las bolsas de basura; prohibiciones de reutilización/reciclaje; necesidad de doble embolsado; sellando; etiquetado y manejo y tratamiento especializado, incluyendo esterilización por vapor, incineración y tratamiento químico.

Se recomienda que las aerolíneas verifiquen con las estaciones externas para determinar si las Autoridades sanitarias están solicitando restricciones adicionales y desarrollar una planeación de respuesta adecuada, incluido el enlace con los proveedores de servicios de limpieza y catering y la adquisición de equipos.

5. 8.2.2 Vuelos con pasajeros / tripulación asintomáticos

La Organización Mundial de la Salud (OMS) recomienda que se sigan los "Procedimientos operativos rutinarios para limpiar aeronaves, gestión de desechos sólidos y uso de EPP". No se considera necesario el tratamiento especializado de estos desechos, aunque esto debe confirmarse con la Autoridad de salud local.

Fuente: <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/331488/WHO-2019-nCoV-Aviation-2020.1-eng.pdf>

5. 8.2.3 Vuelos con pasajeros / tripulación sintomáticos

Todos los materiales, incluidas las comidas consumidas parcialmente, los envases de bebidas y los artículos desechables, incluidas las toallas de papel usadas, los pañuelos desechables y el equipo de protección personal EPP generados durante el tratamiento o el apoyo al pasajero o al miembro de la tripulación, deben colocarse en la bolsa de eliminación de desechos biológicos (Kit universal de precaución) y sellarse para un tratamiento especializado. Se debe informar a los proveedores de servicios, incluida la empresa de limpieza y restauración y la Autoridad sanitaria local.

5. 8.2.4 Reciclaje

El reciclaje de los desechos debe realizarse de acuerdo con los requisitos de las Autoridades sanitarias.

5.9 Interferencias con la cabina del avión

Se tiene conocimiento que los pasajeros interfieren con los accesorios y los dispositivos de la aeronave durante el tiempo de la pandemia en un intento por reducir su riesgo de infección personal. Tales comportamientos han incluido el uso de cubiertas de plástico sobre los respaldos de los asientos para crear espacios cerrados, la obstrucción de las rejillas de ventilación y el uso de ropa inusual o cubiertas en la cabeza.

No se debe permitir que los pasajeros interfieran con los accesorios y dispositivos de la cabina de la aeronave de tal manera que:

- Obstruyan el acceso a los equipos de emergencia:
- Eviten el acceso de la tripulación de cabina a la supervisión de pasajeros y áreas de asientos:
- Eviten el acceso a las mascarillas de oxígeno:
- Impidan las rutas de evacuación para ellos mismos o para cualquier otra persona.

5.10 Pasajeros rebeldes/insubordinados

No se contemplan cambios en la forma en que se deben manejar los casos de pasajeros rebeldes/insubordinados. Sin embargo, se debe informar a la tripulación de cabina sobre algunos nuevos problemas que se pueden encontrar a bordo, mismos que incluyen:

- Los pasajeros pueden negarse a seguir usando un protector facial durante el vuelo;
- Puede haber un aumento de disputas entre pasajeros según su origen étnico o país de residencia;
- El aumento de las tensiones impuestas a los pasajeros a través de los procesos aeroportuarios y la experiencia de viaje en general pueden desencadenar respuestas más excepcionales durante las disputas o relativas a las peticiones de cumplimiento;
- El impacto del distanciamiento y el control de salud de los pasajeros a través de los aeropuertos puede ralentizar el tránsito de pasajeros y aumentar la probabilidad de pérdida de conexiones;
- El miedo/temor a la infección puede causar más disputas entre los pasajeros debido al incumplimiento o la falta de las debidas costumbres de higiene, o a la presencia de síntomas similares a los asociados con el Covid-19.

5.11 Equipaje de mano

Durante las fases iniciales del reinicio de operaciones, el procesamiento de pasajeros a través de las revisiones de seguridad centralizadas del aeropuerto puede ser mucho más lento de lo normal, ya que se puede procesar un número menor de pasajeros a la vez de estar incorporando técnicas de distanciamiento físico. Como resultado, los operadores aeroportuarios y/o las agencias de seguridad pueden imponer restricciones sobre la cantidad de equipaje de mano que se puede permitir a través de los puntos de control (filtros) de seguridad.

Nota: Esto puede no ser evidente en las primeras etapas del reinicio de operaciones debido al bajo número de viajeros.

Las aerolíneas deben considerar el potencial impacto de tales restricciones a través de sus procesos de evaluación de riesgos, incluidos los pasajeros punto a punto y aquellos que pueden estar en tránsito desde otros aeropuertos con políticas menos restrictivas.

Cualquier cambio en la política debe comunicarse a los pasajeros lo antes posible para que puedan empacar adecuadamente sus pertenencias **antes de** llegar al aeropuerto.

5.12 Suministro de primeros auxilios a bordo

Durante una respuesta a un incidente médico o emergencia a bordo, los miembros de la tripulación de cabina que traten con el pasajero no podrán mantener ninguna técnica de distanciamiento físico cuando sea necesario.

El suministro de [kits universales de precauciones](#) es una práctica recomendada por IOSA para proporcionar protección a los miembros de la tripulación de cabina en el tratamiento de cualquier incidente médico.

La tripulación de cabina debe tener presente la disponibilidad y el correcto uso de equipo de protección personal EPP, tales como cubrebocas, guantes, etc., cuando se trata de un incidente médico, con el fin de minimizar cualquier riesgo de contagio por Covid-19.

5.13 Factores Humanos/ Aspectos de gestión de recursos de la tripulación

□ A lo largo del Covid-19 crisis habrá probablemente muchos aspectos de factores humanos que pueden necesitar atención durante el entrenamiento de la tripulación de cabina y las operaciones de a bordo. Algunos de estos problemas pueden afectar negativamente el desempeño individual y grupal, así como también introducir riesgos de seguridad adicionales.

Ejemplo	Porque
Reducción de conocimientos y habilidades.	Cuando la tripulación de cabina ha sido removida del cargo durante un período prolongado, pueden estar menos familiarizados con las tareas. Una extensión de la validez del entrenamiento recurrente puede afectar sus niveles actuales de conocimiento y pueden causar confusión los múltiples cambios recurrentes en los procedimientos.
Mayor toma de riesgos	Cuando la tripulación de cabina teme perder su trabajo, pueden asumir más riesgos para proteger la operación.
Mayor distracción de las tareas	El duelo o las preocupaciones relacionadas con la salud de un familiar infectado o de relación muy próxima.
Informe reducido de incumplimientos	La tripulación de cabina puede tener menos confianza para informar el incumplimiento de los procedimientos en caso de consecuencias negativas, incluida la pérdida de empleo para ellos y/u otros.
Aumento de la fatiga	<ul style="list-style-type: none"> • Regresar al trabajo luego de un largo período de inactividad y / o aislamiento. • Aumento del estado de alerta ante los temores y preocupaciones actuales sobre el empleo, la infección, la protección, las finanzas y las noticias/los medios de comunicación. • Cambios en la dieta, nutrición y rutinas de ejercicio.

6. Referencias

La siguiente lista no es exhaustiva y tiene como objetivo proporcionar a las aerolíneas una selección de información para respaldar sus evaluaciones de riesgos, mitigaciones y procedimientos enmendados.

Tema	Descripción
Material de orientación de la IATA	IATA Air Transport & COVID-19 Coronavirus Carriage of cargo in cabin

Desinfección y limpieza de la cabina	IATA guidance for cleaning crew EASA Interim guidance on Cabin Sanitization World Health Organization operational considerations for managing Covid-19 cases or outbreak in aviation
Abastecimiento	Quality and Safety Alliance Inflight Services
Gestión de residuos	World Health Organization operational considerations for managing Covid-19 cases or outbreak in aviation
Otros	ICAO Security Covid website ICAO Safety Covid website World Health Organization operational considerations for managing Covid-19 cases or outbreak in aviation Collaborative Arrangement for Prevention and Management of Public Health Events in Civil Aviation (CAPSCA) US Center for Disease Control FAA SAFO 20009 : Covid-19: Updated Interim Occupational Health and Safety Guidance for Air Carriers and Crews. FAA – Flight Attendant Exemption (Safety Demo / Seating) EASA Covid Website EASA Guidance on management of crew members European Center for Disease Control CAAC preventing spread of coronavirus Transport Canada Covid Alleviations and Guidance Airline Pilots Association International Flight Crew resources