



6 de enero 2006, Número 1

## GRYPE AVIAR - Actualización de ACI -

### RESUMEN

En el acontecimiento de una pandemia de gripe, se obligaría a los operadores aeroportuarios a seguir los requisitos de sus autoridades sanitarias públicas nacionales. Aunque las decisiones respecto a las cuestiones de salud generalmente están fuera de la responsabilidad formal del operador aeroportuario, ACI recomienda que todos los operadores aeroportuarios discutan estos asuntos detalladamente con su gobierno y autoridades sanitarias locales. Los operadores aeroportuarios deben desarrollar su propio Plan para Enfermedades Infecciosas (no sólo respecto a la gripe), integrado en su Respuesta general de Emergencia y al Planeamiento de Continuidad de Negocio.

Los planes de las autoridades sanitarias, mientras estén relacionadas con los aeropuertos, deben tener en cuenta los comentarios de los operadores aeroportuarios, para reducir al mínimo la perturbación a los pasajeros y el flujo de mercancías, aunque está claro que en una situación pandémica se pueden esperar consecuencias severas.

Esta primera actualización de ACI incluye:

1. Gripe Aviar – que es, que no es y los riesgos
2. Implicaciones para el Transporte Aéreo
3. El rol de la Organización Mundial de la Salud (OMS)
4. El rol de ACI
5. El rol de los Operadores Aeroportuarios
6. Recomendaciones para los Operadores Aeroportuarios

Las páginas electrónicas para ver o bajar documentos y presentaciones mencionados en el texto están enumeradas al final de este boletín.

## **1. GRIPE AVIAR—QUE ES, QUE NO ES, Y LOS RIEGOS**

Desde la epidemia del SARS, la industria del transporte aéreo ha tenido en cuenta la industria del transporte aéreo ha estado extremadamente conciente del efecto potencialmente severo de brotes de cualquier enfermedad infecciosa en viajes internacionales. La principal amenaza actualmente se considera ser el virus de la gripe H5N1, conocido como Gripe Aviar.

Mientras que la gripe aviar todavía no se ha convertido en un pandemia, los expertos médicos en la Organización Mundial de la Salud (OMS) y de otra parte, creen que el mundo está ahora más cercano a otra gripe pandémica que en cualquier otro momento desde 1968, cuando ocurrió la última de las tres pandemias del siglo pasado. En este contexto, los resultados de la organización fueron presentados por el experto médico de la OMS, Dr. Bradford Kay en la Asamblea Mundial General Anual de ACI en noviembre de 2005, y su presentación se encuentra en la página electrónica de ACI.

Citado del documento de la OMS Preguntas Frecuentes:

"Las pandemias de la gripe son acontecimientos notables que pueden rápidamente infectar prácticamente todos los países. Una vez que la propagación internacional comienza, las pandemias se consideran imparables, causadas como son por un virus que se dispersa muy rápidamente tosiendo o estornudando. El hecho de que la gente infectada puede esparcir el virus antes de que aparezcan los síntomas, agrega al riesgo de propagación internacional vía viajeros aéreos asintomáticos."

"El riesgo de una pandemia de gripe es seria. Con el virus H5N1 ahora firmemente arraigado en grandes partes de Asia (N.B. al 5 de enero 2006, 144 casos confirmados en humanos con 76 muertes, incluyendo dos casos en Turquía), el riesgo de que más casos humanos ocurran persistirá. Cada caso humano adicional da al virus la oportunidad de mejorar su transmisión en los seres humanos, y como resultado se desarrolla un mal pandémico. La reciente propagación del virus a las aves de corral y de pájaros salvajes en más y nuevas áreas amplía las oportunidades para que los casos humanos ocurran. Mientras que ni el tiempo ni la severidad de la siguiente pandemia puede ser prevista, la probabilidad de que una pandemia ocurra ha aumentado."

## **2. IMPLICACIONES PARA EL TRANSPORTE AÉREO**

Si una pandemia de gripe se materializa, su impacto en la salud pública es potencialmente mucho más significativo que el de Síndrome Respiratorio Agudo y Severo (SARS). En las etapas tempranas de una pandemia habrá gran presión en la industria del transporte aéreo de tratar de retrasar la propagación internacional de la epidemia, mediante restricciones de viajes y vuelos. Las implicaciones para la industria del transporte aéreo son enormes. Es importante que los operadores aeroportuarios tengan en cuenta la amenaza y se preparen para reaccionar de acuerdo con los reglamentos definidos por la OMS y las autoridades de salud nacionales. La planeación de preparación es necesaria para implementar un acercamiento medido y para evitar el riesgo de una reacción exagerada. Esta actualización de ACI dispuso la información básica y las recomendaciones actuales para que los miembros de ACI revisen.

### 3. EL ROL DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS)

La OMS, una agencia de las Naciones Unidas basada en Ginebra es la autoridad global en lo que se refiere a emergencias de salud pública. La OMS ha hecho varios borradores de documentos referentes a la Gripe Aviar y publicado en la página electrónica de la OMS [www.who.int](http://www.who.int). Esta página electrónica es actualizada regularmente a la luz de casos reportados y entradas regionales/nacionales de la autoridad de salud. Por lo tanto ACI recomienda que los operadores aeroportuarios revisen estos documentos y visiten regularmente esta página electrónica informativa para nuevos reportes.

La OMS utiliza un sistema de alertas de epidemias en series de seis fases para informar al mundo de la seriedad de la amenaza y de la necesidad de lanzar progresivamente más actividades. La designación de fases, incluyendo las dediciones de cuando moverse de una fase a otra, es tomada por el Director General de la OMS. Cada fase de alerta coincide con una serie de actividades recomendadas para ser tomadas por la OMS, la comunidad internacional, los gobiernos y la industria.

Los cambios de una fase a otra son accionados por varios factores, los cuales incluyen el comportamiento epidemiológico de la enfermedad y las características de los virus que circulan. El mundo esta actualmente en la fase 3: un nuevo subtipo del virus de la gripe está causando enfermedad en seres humanos, pero todavía no se está propagando eficiente y sustentadamente entre seres humanos.

<b>Inter-pandemic phase</b> New virus in animals, no human cases	Low risk of human cases	1
	Higher risk of human cases	2
<b>Pandemic alert</b> New virus causes human cases	No or very limited human-to-human transmission	3
	Evidence of increased human-to-human transmission	4
	Evidence of significant human-to-human transmission	5
<b>Pandemic</b>	Efficient and sustained human-to-human transmission	6

### 4. ROL DE ACI

ACI está siguiendo muy de cerca los progresos en lo que respecta a la Gripe Aviar, y boletines sucesivos mantendrá a los miembros informados sobre progresos significativos y cualquier nueva recomendación que afecte a la aviación.

ACI coordina muy de cerca con la OMS en varias áreas de salud pública a:

- Provee a la OMS de habilidades operacionales en cuestiones de transporte aéreo.
- Dispersa la orientación y las mejores prácticas de la OMS en asuntos de salud pública a sus aeropuertos miembros.

Un acercamiento global armonizado en definir medidas de contingencia, en cuanto es posible, ayudará a la industria para evitar la confusión en el caso de una epidemia. ACI está trabajando con la OMS y con la OACI en un plan de respuesta genérico para una epidemia de Gripe Aviar.

La OACI ha convocado una reunión de organizaciones interesadas del 7-10 febrero de 2006 en Singapur, para bosquejar las pautas para las líneas aéreas y los aeropuertos, basadas en el Plan Global de Preparación de la Gripe de la OMS. ACI participará en la reunión e informará a los miembros el resultado.

ACI también ha trabajado de cerca con la OMS en la revisión de la publicación de las regulaciones internacionales de la salud. La nueva edición, adoptada en mayo de 2005, proporciona notablemente la base jurídica para el nuevo sistema de supervisión global de la OMS para todas las enfermedades infecciosas, así como mecanismos internacionales de respuesta.

## **5. ROL DE LOS OPERADORES AEROPORTUARIOS**

Los operadores aeroportuarios deben seguir los requisitos de sus autoridades sanitarias públicas nacionales, las cuales están basadas normalmente en recomendaciones de la OMS. Es importante observar que en este momento la OMS no ha hecho ninguna recomendación de diferir ningún recorrido que no sea esencial y ninguna recomendación para la investigación de entrada o de salida.

Dos valiosas publicaciones de referencia elaboradas por la OMS, las cuales incluyen recomendaciones aplicables a los operadores aeroportuarios y que están disponibles en la página electrónica son: *Respondiendo a la amenaza epidémica de la Gripe Aviar - Acciones Estratégicas Recomendadas* y *la Lista de Comprobación de la OMS para la Planeación de Preparación de la Epidemia de la Gripe Aviar*.

En esta etapa, las recomendaciones de la OMS que posiblemente estén afectando los viajes internacionales incluyen las siguientes (del Anexo 1 del Plan Global de Preparación de la Gripe Aviar de la OMS):

- Información para el público sobre riesgos y como evitar los riesgos
- Aconsejar a los viajeros sobre brotes y recomendar que los viajeros que viajan a las áreas que experimentan brotes de Gripe Aviar eviten el contacto con las granjas de aves y mercados de animales vivos
- Informar a los viajeros como comportarse en caso de enfermarse después de un viaje a un área afectada
- Recomendar que los viajeros enfermos pospongan viajes
- Auto-monitoreo de salud y reporte en caso de estar enfermos, pero ninguna restricción en movimiento
- Lavado de manos y desinfección de la casa de superficies potencialmente contaminadas
- Aconsejar a las autoridades sanitarias de países de origen, destino y tránsito si una persona a bordo de un vuelo esta enferma
- Confinamiento casero voluntario de personas sintomáticas
- Mascarillas para las personas sintomáticas y las personas que buscan cuidado

## **6. RECOMENDACIONES PARA OPERADORES AEROPORTUARIOS**

Provisionalmente ACI recomienda que cada operador aeroportuario, trabajando bajo dirección de sus autoridades sanitarias gubernamentales, debe elaborar un plan, cubriendo asuntos como:

## **CONTACTOS**

- punto de contacto con la responsabilidad del estado de preparación en el aeropuerto
- punto de contacto con la autoridad sanitaria gubernamental
- puntos de comunicación internos del contacto dentro del operador aeroportuario, y vínculos externos con:
  - o administración de tráfico aéreo
  - o compañías de líneas aéreas
  - o autoridad pública sanitaria local
  - o policía
  - o seguridad
  - o hospital (es) local (es)
  - o agentes de handling
  - o minoristas aeroportuarios

## **RELACIONES PÚBLICAS**

Desarrollar método(s) para comunicarse con los pasajeros y la comunidad local de una manera informativa y medida, ej: el sitio Web del aeropuerto (incluyendo ligas relevantes a sitios Web como por ejemplo: WHO, IATA, ICAO) folletos y sistemas de contacto públicos para los pasajeros del aeropuerto. Este es un aspecto importante en la prevención de emitir información incompleta y prevenir fuertes reacciones.

## **ESCENARIOS Y PLANEACIÓN**

Desarrollar planes para enfrentarse a distintos escenarios, en conjunción con el gobierno y las autoridades sanitarias locales, concentrarse en los temas y problemas más comunes para ese aeropuerto en particular (especialmente los aeropuertos grandes):

- Desvío de arribo de aviones.
- Retiro en los aviones que despegan.
- Monitoreo de los pasajeros que arriban al aeropuerto provenientes de zonas contaminadas.
- Acción del aeropuerto en eventos de un avión de llegada con la notificación de sospecha de un caso a bordo
  - Área de estacionamiento del avión en una zona remota (a ser designada)
  - Casos, contactos, otros pasajeros
  - Tránsito de pasajeros
- Itinerarios de aerolíneas- Problemas en la administración del tráfico aéreo

Decisiones referentes a este problema generalmente descansan fuera de la responsabilidad formal del aeropuerto- este párrafo únicamente recomienda que los operadores de los aeropuertos discutan el problema con el gobierno y las autoridades sanitarias locales, para que estas autoridades puedan desarrollar planes que sean aceptables en la medida de lo posible por el operador aeroportuario, y que minimice la interrupción de pasajeros y el flujo de bienes.

## **MONITOREO DE PASAJEROS**

El monitoreo (Generalmente significa la revisión de la temperatura y síntomas) generalmente no se recomienda por WHO ya que se considera ineficiente (debido al volumen de los pasajeros y el hecho de que los síntomas evaluados por el incremento de la temperatura sólo aparecen cierto tiempo después de que la persona ha sido infectada). WHO sugiere que sólo en circunstancias

como la entrada a comunidades aisladas (ej. Islas) y la salida de áreas contaminadas, se debe considerar la realización de dichos monitoreos. El plan de Preparación contra la Influencia de WHO Global provee detalles futuros. El énfasis se debe de realizar probablemente en el monitoreo de pasajeros únicamente cuando se identifique un caso o se tenga sospecha del mismo. (sea o no a la salida de un país infectado, o a la llegada, cuando se haya identificado o exista la sospecha de un caso a bordo).

Los temas que pueden necesitar ser discutidos incluyen:

- El método en el que el monitoreo se deba llevar a cabo (ej: medición de la temperatura, evaluación de los síntomas, cuestionario sobre condiciones de salud)
- Cómo/Dónde realizar la cuarentena de los casos con la sospecha de estar infectados.
- Cómo/Dónde realizar la cuarentena para los que estuvieron en contacto con el caso de sospecha.
- Protección del personal médico.
- Facilidades hospitalarias, transporte de pacientes.
- Rastreo de contagios.

Estas decisiones generalmente quedan fuera de la responsabilidad formal del aeropuerto. Este párrafo solamente recomienda que los operadores aeroportuarios discutan estos temas con el gobierno y la autoridad sanitaria local de manera que se desarrollen planes aceptables. Los servicios de monitoreo y los equipos necesarios deberán ser proporcionados por las autoridades sanitarias, cubriendo los costos de los mismos, incluyendo los costos de la infraestructura aeroportuaria y el espacio que ocupan en el aeropuerto.

Bearing in mind the advice of government and local health authorities, issues include:

- Operating airports with greatly reduced staffing numbers
- Prophylactic drug stockpile for staff and when to use
- Training
- Drills/exercises to test preparedness plans

## **PERSONAL**

Considerando el consejo del gobierno y de las autoridades locales, los temas incluyen:

- La operación de los Aeropuertos con una gran reducción del número de empleados.
- Existencia de medicina preventiva y saber cuando usarla.
- Capacitación
- Pruebas y ejercicios para evaluar los planes de preparación.

## **CONCLUSION**

ACI cuidará que sus miembros estén notificados de los desarrollos y recomendaciones relevantes a través de los boletines sucesivos. Al momento, la necesidad es de un Plan Efectivo de Contingencia, hacer contacto y trabajando con los gobiernos, autoridades sanitarias locales y los socios del aeropuerto. Las decisiones concernientes a las medidas sanitarias se encuentran fuera de la responsabilidad formal de I aeropuerto, por lo que los operadores aeroportuarios deben discutir estos temas y compartir el conocimiento sobre la industria con los gobiernos y las autoridades sanitarias locales para que estas autoridades puedan desarrollar planes que sean aceptables para el operador aeroportuario y minimice la interrupción de pasajeros y el flujo de bienes.

ACI trabajará con las oficinas regionales para hacer uso efectivo de contactos sanitarios a nivel regional. ACI también recomienda que los operadores aeroportuarios revisen el sitio Web de WHO, para estar actualizado en el tema de la Influenza Aviar.

Para cualquier duda o información adicional, por favor contacte al Director de ACI David Camper enviando un e-mail a [dgamper@aci.aero](mailto:dgamper@aci.aero).

---

### **Direcciones de documentación referenciada en el texto:**

Dr Bradford Kay's presentation to the ACI Annual World General Assembly in November 2005:  
[http://www.aciworld.aero/aci/aciworld/file/Auckland%202005/Presentations/Day%202/Dr.%20Bradford%20A.%20Kay\\_Health%20Issues.pdf](http://www.aciworld.aero/aci/aciworld/file/Auckland%202005/Presentations/Day%202/Dr.%20Bradford%20A.%20Kay_Health%20Issues.pdf)

WHO website, navigational page for Avian Flu-related documents  
[http://www.who.int/csr/disease/avian\\_influenza/en/index.html](http://www.who.int/csr/disease/avian_influenza/en/index.html)

WHO Frequently Asked Questions  
[http://www.who.int/csr/disease/avian\\_influenza/avian\\_faqs/en/index.html](http://www.who.int/csr/disease/avian_influenza/avian_faqs/en/index.html)

Responding to the Avian Influenza Pandemic Threat - Recommended Strategic Actions  
[http://www.who.int/csr/resources/publications/influenza/WHO\\_CDS\\_CSR\\_GIP\\_05\\_8-EN.pdf](http://www.who.int/csr/resources/publications/influenza/WHO_CDS_CSR_GIP_05_8-EN.pdf)

The WHO Checklist for Influenza Pandemic Preparedness Planning  
[http://www.who.int/csr/resources/publications/influenza/WHO\\_CDS\\_CSR\\_GIP\\_2005\\_4/en](http://www.who.int/csr/resources/publications/influenza/WHO_CDS_CSR_GIP_2005_4/en)

International Health Regulations  
[http://www.who.int/gb/ebwha/pdf\\_files/WHA58/WHA58\\_3-en.pdf](http://www.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA58/WHA58_3-en.pdf)

WHO Global Influenza Preparedness Plan  
[http://www.who.int/csr/resources/publications/influenza/WHO\\_CDS\\_CSR\\_GIP\\_2005\\_5/en/](http://www.who.int/csr/resources/publications/influenza/WHO_CDS_CSR_GIP_2005_5/en/)



World Headquarters, P.O. Box 16, 1215 Geneva 15 – Airport, Switzerland  
Telephone +41 22 717 8585, Fax +41 22 717 8562