



Material de Orientación General para las Operaciones en Rampa durante el COVID19

Ed. 5 29 de Mayo, 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.

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.

Contenido

1. Introducción y alcance.....	4
2. Recomendaciones para las Operaciones en Tierra.....	5
3. Recomendaciones para las Operaciones en Tierra.....	6
3.1 Documentación de pasajeros (check in), transferencia y manejo en la sala de última espera (sala de embarque).....	6
3.2 Manejo del equipaje de bodega/facturado y de la carga.....	7
3.3 Gestión de las Operaciones en Rampa.....	8
3.3.2.4 Movimiento en tierra de la aeronave.....	10
C. Acciones después de posicionar la aeronave.....	13
3.4 Gestión de contenedores y palets (ULD).....	13
3.5 Limpieza de la Aeronave.....	16
3.6 Gestión del Comisariato (Catering).....	17
4. Almacenamiento/estacionamiento del equipo de apoyo terrestre (GSE).....	18
4.1 Preparación.....	18
4.2 Durante el almacenamiento / estacionamiento.....	21
4.3 Retorno a la operación del GSE.....	23
5. Capacitación.....	26
5.1 Introducción.....	26
5.2 Desempeño Humano.....	26
5.3 Informes diarios y actualizaciones al personal.....	27
5.4 Capacitación Inicial.....	27
5.5 Capacitación Recurrente.....	27
5.6 Extensión de vigencia de la capacitación.....	28
5.7 Métodos de capacitación.....	28
5.8 Ausencia del trabajo.....	28
5.9 Capacitación relativa al transporte de carga en la cabina de pasajeros.....	29
Consultas y comentarios.....	30
Adjunto 1: Póster en el área del personal.....	31

Símbolos en la Revisión

Símbolo	Significado
□	Insección
△	Enmienda

Tabla de Revisión

Número de Edición	Fecha de expedición
5ª Edición	29 Mayo 2020
4ª Edición	08 Mayo 2020
3ª Edición	28 Abril 2020
2ª Edición	03 Abril 2020
1ª Edición	24 Marzo 2020

1. Introducción y alcance.

Después de la interrupción causada por el COVID 19, varios operadores y proveedores de servicios de asistencia en tierra se han acercado a la IATA en busca de orientación sobre cómo llevar a cabo la asistencia en tierra durante el brote de COVID-19, así como sobre cómo lidiar con varios desafíos operativos derivados de la interrupción.

Este documento proporciona una referencia rápida a los diversos materiales y actualizaciones gubernamentales y de la industria sobre el brote de COVID-19, así como una guía de la industria específicamente relacionada con la industria de asistencia en tierra.

Este documento y sus futuras actualizaciones serán publicadas en www.iata.org/ground-operations.

2. Recomendaciones para las Operaciones en Tierra.

El COVID-19 se propaga por gotas provenientes de las vías respiratorias. Estas se exhalan especialmente cuando la persona enferma tose, estornuda o habla, y luego son respirados directamente por otra persona, o viajan a través de las manos de la persona enferma a las manos de una persona sana que luego toca su cara y aspira las partículas. De manera menos eficiente, el virus puede pasar de mano a mano a través de superficies recientemente tocadas por portadores. La mayor parte del contagio ha sido por contacto cercano con alguien enfermo en ese momento. El contacto cercano se define típicamente como estar dentro de 1-2 metros durante 15 minutos. Puede encontrar más información sobre la enfermedad por el Coronavirus – COVID-19 [aquí](#).

Sobre la base de las [Recomendaciones de Limpieza y Desinfección Ambiental de la CDC](#) de los Estados Unidos, "No se ha documentado la transmisión del nuevo Coronavirus a personas por superficies contaminadas con el virus. La transmisión del Coronavirus en general ocurre con mucha más frecuencia a través de gotas exhaladas que a través de enseres".

IMPORTANTE Esto implica que los principios de la mayoría de los procedimientos operativos no se modifican, aunque se recomienda realizar las labores de limpieza, las buenas medidas de higiene y el uso constante de equipos de protección personal (EPP) adecuados. Se deben atender las disposiciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y las reglamentaciones locales durante este tiempo de manipulación con un brote de COVID-19.

Con fundamento en las recomendaciones de la [OHSa con respecto a COVID-19](#) y de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (EASA) [EASA Coronavirus 'SARS-CoV-2' Infections – Operational Recommendations](#), para todos los trabajadores, independientemente de los riesgos de exposición específicos, siempre es una buena práctica:

- (a) Lavarse las manos frecuentemente con agua y jabón durante al menos 20 segundos.
- (b) Lavarse las manos siempre que estén visiblemente sucias.
- (c) Evitar tocarse los ojos, la nariz o la boca con las manos sin lavar.
- (d) Evitar acercarse o tener contacto cercano con personas enfermas.

△ Favor de referirse al Adjunto 1: Póster en el área del personal.

Enfoque multinivel:

- (a) Protectores faciales: Si alguna Autoridad Reguladora recomienda el uso de protectores faciales para los pasajeros junto con Equipo de Protección Personal (EPP) adecuado para la tripulación y otro personal de la aerolínea, entonces es probable que esto constituya un elemento útil de una estrategia de protección de varios niveles/estratos.
- (b) Distanciamiento físico: El pilar principal de la interrupción de la propagación de COVID-19 es evitar que las personas tengan contacto cercano entre sí, ya que el método más eficiente de propagación es por inhalación de gotas exhaladas de una persona infectada. Es posible modificar los procesos de facturación en el aeropuerto, inmigración, seguridad, salidas y transferencias, embarque y llegada de tal manera que se garantice dicho distanciamiento físico.
- (c) En ausencia de una sola medida que pueda lograr altos niveles de reducción del riesgo de contagio, la alternativa es utilizar una combinación de los enfoques anteriores para mitigar el riesgo en la medida de lo posible e incluir cualquier otra propuesta normativa local.

NOTA: Es casi seguro que se requerirá un enfoque de varios niveles/estratos en las etapas iniciales del proceso de recuperación.

3. Recomendaciones para las Operaciones en Tierra.

En esta parte, el proceso de las operaciones en tierra se divide en áreas operativas clave. Cada área incluye referencias específicas a cada área de operación en tierra (si ella está disponible) y una sección de preguntas y respuestas (Q&A) para las preguntas más frecuentes que sean planteadas por los miembros de la industria.

3.1 Documentación de pasajeros (check in), transferencia y manejo en la sala de última espera (sala de embarque).

3.1.1 Fuentes Documentales.

- [Novel Coronavirus \(Covid-19\) Dangerous goods \(including alcohol based sanitizers\) guidance for Operators](#)
- [Material de Orientación para las Operaciones de cabina durante y después de la pandemia](#)

3.1.2 Material de Orientación.

Tanto como sea posible, practique el "Distanciamiento físico":

- (a) Aumente el espacio de los separadores de filas (tensabarriers) de pasajeros para permitir un espacio más amplio de pasajeros en las áreas de documentación (check in).
- (b) Mueva los escáneres de embarque portátiles para que los pasajeros escaneen las tarjetas de embarque, sin que el personal de tierra las tenga que manipular.
- (c) Aumente la frecuencia para limpiar apoyabrazos, asientos y respaldos de sillas de ruedas.

NOTA: Durante la planificación previa, realice la coordinación del uso de las puertas de embarque de los vuelos para evitar operaciones en puertas adjuntas siempre que sea posible permitiendo así a los pasajeros una mayor distancia mientras se encuentran en las salas de embarque.

Reporte a aquellos pasajeros con:

Síntomas específicos de fiebre (la persona refiere un historial de sentirse con fiebre o se le ha tomado la temperatura y tiene 38° Centígrados (100.4° Grados Fahrenheit) o más y que ha persistido ésta por más de 48 horas, además de:

Fiebre y al menos una de las siguientes condiciones:

- (a) Tos persistente; o
- (b) Dificultad para respirar; o
- (c) Se muestra claramente enfermo.

3.1.3 Transporte de desinfectante de manos a base de alcohol en el equipaje de pasajeros y de los miembros de la tripulación.

Para el transporte de desinfectante de manos a base de alcohol en el equipaje de los pasajeros y de los miembros de la tripulación, el párrafo 2.3.5.1 del Reglamento de Mercancías Peligrosas de la IATA establece las asignaciones para que los pasajeros y los miembros de la tripulación tengan en su equipaje de bodega (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 los aerosoles). El término "Artículos medicinales o de tocador" está destinado a incluir artículos tales como lacas para el cabello, perfumes, colonias y medicamentos que contienen alcoholes. Aerosoles en la División 2.2, sin riesgo subsecuente, 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 del párrafo 2.3.5.1 del Reglamento de Mercancías Peligrosas de la IATA no debe exceder los 2 Kilogramos (kg) o 2 litros (L) y la cantidad neta de cada artículo no debe exceder los 0.5 kg o 0.5 L en cada contenedor o vasija. Se deben proteger las válvulas de los aerosoles con una tapa u otro medio adecuado para evitar la liberación accidental de los contenidos. El desinfectante de manos a base de alcohol es aceptable según las disposiciones de 2.3.5.1, sin embargo, debe tenerse en cuenta que cuando los pasajeros o los miembros de la tripulación deseen tener el desinfectante de manos en su equipaje de mano, se aplica el límite de 100 mililitros (ml) o equivalente por artículo para líquidos y geles de acuerdo con las disposiciones de seguridad de la aviación (AVSEC).

3.2 Manejo del equipaje de bodega/facturado y de la carga.

3.2.1 Fuentes Documentales.

- [IATA TACT Airlines Cargo Operations Status, COVID-19](#)
- [Action Cargo: COVID-19](#)
- [IATA Suspected Communicable Disease Guidelines for Cargo and Baggage Handlers](#)

3.2.2 Material de orientación.

3.2.2.1 Manejo de la carga procedente de los países afectados.

El uso racional/correcto y la distribución de equipo de protección personal (EPP) al manipular la carga desde y hacia países afectados por el brote de COVID-19 incluye seguir estas recomendaciones:

- (a) No se recomienda el uso de cubrebocas durante la manipulación de la carga; sin embargo, se deben tomar en cuenta las regulaciones locales;
- (b) Se requiere el uso de guantes de trabajo para la protección contra riesgos mecánicos, como la manipulación de superficies rugosas y/o filosas.
- (c) No manipule paquetes visiblemente sucios de sangre o de fluidos corporales.
- (d) Es importante destacar que el uso de guantes quirúrgicos o cualquier otro tipo de guantes no reemplaza la necesidad de una higiene adecuada de las manos, misma que debe realizarse con frecuencia como ya se describió en párrafos anteriores.

- (e) Al desinfectar los compartimentos de carga de los aviones, suministros o palets ULD, consulte la normativa local sobre qué equipo de protección personal EPP puede necesitar.

Hasta la fecha, no hay información epidemiológica que sugiera que el contacto con bienes o productos enviados desde países afectados por el brote de COVID-19 han sido la fuente de contagio de COVID-19 en humanos. La OMS continuará monitoreando de cerca la evolución de los brotes de COVID-19 y actualizará las recomendaciones según sea necesario.

3.2.2.2 Transporte de restos humanos (HUM).

Favor de referirse a la dirección [Action Cargo: COVID-19](#) para luego ubicarse en la sección identificada como "Keeping air cargo flying", finalmente busque la sección "Human remains transport".

□ 3.2.2.3 Manejo del equipaje.

Atendiendo las guías del Grupo Asesor Médico de IATA, hasta el momento no se tienen medidas específicas recomendadas para el manejo de equipaje. Si bien en teoría el virus puede sobrevivir en las superficies, este modo de propagación no se ha observado de manera significativa en el brote epidémico.

El uso de los guantes normalmente utilizados por los manipuladores del equipaje en combinación con una buena higiene de las manos y evitando tocarse la cara, son una protección adecuada y efectiva contra el riesgo teórico. La distancia recomendada entre las personas (incluidos los manipuladores del equipaje) varía de 1-2 metros (3-6 pies). Se considera razonable exigir el uso de protectores faciales para aquellos trabajadores en situaciones en las que no se pueda garantizar el distanciamiento físico.

3.3 Gestión de las Operaciones en Rampa.

3.3.1 Fuentes Documentales.

- [IATA Public Health Emergency Response Plan](#)
- [FAA Temporary Parking of Overflow Aircraft](#)

3.3.2 Material de orientación.

3.3.2.1 Información General.

El manejo del equipo de apoyo en tierra (GSE) debe hacerse de manera normal, ya que esto no se considera una ruta de transmisión de esta enfermedad. Del mismo modo, no cambian los procesos de manejo del agua y el de los desechos de los baños. La desinfección y la limpieza de los autobuses de pasajeros y de las tripulaciones se deben realizar regularmente con agentes desinfectantes estándar, como es el alcohol al 60%, hipoclorito o peróxido; y en todas las áreas de alto contacto que puedan ser contactadas por una persona potencialmente enferma.

3.3.2.2 Atención de una aeronave con un caso sospechoso de COVID-19.

Cuando arriba una aeronave con un posible pasajero con COVID-19 o con un pasajero afectado y se requieren autobuses de traslado de pasajeros en la rampa, evalúe la situación de antemano:

- (a) Proporcionar e identificar un número limitado de autobuses para ese servicio.
- (b) Use los mismos autobuses para todo el servicio de desembarque y desinfectelos una vez que finalice el proceso.
- (c) Limite el número de pasajeros en cada autobús.

Defina un protocolo de comunicación entre el personal de tierra y la tripulación de vuelo para evitar el contacto directo. Por ejemplo: El Agente de Rampa se comunica con la cabina de vuelo a través de los auriculares para informar:

- (a) Se han colocado en forma segura la(s) escalera(s) en la(s) puerta(s),
- (b) El Agente de Rampa confirmará que la(s) escalera(s) está(n) asegurada(s) y segura(s) para el desembarque. La secuencia de desembarque dependerá de la ubicación del pasajero afectado en relación con las puertas y debe diseñarse para minimizar el contacto entre esa persona con otros pasajeros.
- (c) El personal de tierra y la tripulación de cabina de pasajeros acordarán el número de pasajeros que desembarcarán en cada momento.
- (d) Tanto la tripulación de cabina de pasajeros como el personal de tierra proporcionarán una señal de mano una vez que se alcancen los límites físicos acordados para mantener el "distanciamiento físico".
- (e) Una vez que se acuerde el proceso de coordinación, los autobuses y dispositivos de embarque se deberán desinfectar antes de su uso para el siguiente proceso.

Esto asegurará que:

- (a) Se evita el riesgo de infección entre el personal de tierra, por un lado y los pasajeros y la tripulación de un vuelo con una persona infectada, por el otro.
- (b) La desinfección se realiza a fondo.

3.3.2.3 Estacionamiento de aeronaves a largo plazo.

Dependiendo de cada plan de emergencia del aeropuerto, éste puede requerir que el avión proceda a una bahía/posición designada, posiblemente una bahía/posición remota, de acuerdo con sus planes y requisitos.

Asegúrese de verificar:

- (a) El espaciado y distancia entre aeronaves adyacentes,
- (b) Estacionar la aeronave orientado hacia la dirección del viento predominante,
- (c) Considere arranques periódicos de los motores para preservarlos (funciones de mantenimiento),
- (d) Los puntos de anclaje disponibles para condiciones de vientos fuertes o arrachados,
- (e) La puesta a tierra eléctrica de la aeronave,
- (f) Monitorear y actuar correspondientemente a las condiciones meteorológicas severas,
- (g) Dar prioridad al estacionamiento de las aeronaves que se tienen consideradas para mantenerse en servicio en las bahías/posiciones de servicio para evitar su reposicionamiento y movimiento innecesario.
- (h) Para las condiciones de la superficie de estacionamiento de la aeronave, lo básico es que para las regiones de clima cálido es preferible las superficies de concreto en lugar de las flexibles (como es el asfalto), excepto el material asfáltico de alto módulo de resistencia. Esto evitará deformar y dañar esas superficies durante un largo período de estacionamiento de las aeronaves.

Precaución:

En preparación para el movimiento en tierra de la aeronave después de un almacenamiento/estacionamiento prolongado, anticipe la fuerza adicional de tracción o empuje requerida para que las ruedas de la aeronave salgan de las hendiduras/marcas en el pavimento/asfalto y/o superen la superficie achatada de los neumáticos de la aeronave. Esto es para evitar la rotura del pasador/perno de seguridad y/o el movimiento repentino en la dirección de desplazamiento.

A. Información específica para aeronaves Airbus – Refiérase al Manual de Mantenimiento de la Aeronave, Capítulo 10 para las recomendaciones de estacionamiento, almacenamiento y retorno a servicio de la aeronave.

- Estacionamiento/Almacenamiento (Ref. ATA 10-10),
- Anclaje (Ref. ATA 10-20),
- Retorno al Servicio (Ref. ATA 10-30).
- Manual de Mantenimiento de la Aeronave (AMM), el Capítulo 05-57 proporciona la información correspondiente para asegurar la estabilidad de la aeronave cuando se estaciona o se almacena.

B. Información específica para aeronaves Boeing – Refiérase al Manual de Mantenimiento de la Aeronave, Capítulo 10 para las recomendaciones de estacionamiento, almacenamiento y retorno a servicio de la aeronave

NOTA: Si necesita más información, clarificación de dudas o alternativas, comuníquese con el Centro de Respuesta al Cliente de Boeing 24/7. Existe un equipo dedicado que ya se encarga de los esfuerzos de puesta a tierra de toda la flota y le ofrecerá la respuesta y el soporte más rápidos para todos los modelos dentro de su flota de aeronaves.

3.3.2.4 Movimiento en tierra de la aeronave.

De acuerdo al plan de estacionamiento/almacenamiento de aeronaves del aeropuerto, una vez que comience la reanudación de las operaciones, es importante asegurarse de que se cuente con un plan debidamente coordinado de movimiento de la aeronave para garantizar que no haya daños en la aeronave.

NOTA:

1. Asegúrese de que se cumplan todos los procedimientos durante el movimiento de tierra de la aeronave como se documenta en el Capítulo 4 de IGOM,
2. Asegúrese de que durante cualquier operación no convencional se realice una robusta evaluación del riesgo de seguridad e inmediatamente se implemente el plan de mitigación,
3. Consulte de manera oportuna con el operador del aeropuerto sobre el movimiento de la aeronave.

A. Actividades previas al movimiento de la aeronave.

Si una aeronave se debe remolcar desde una posición de almacenamiento/estacionamiento a una posición operativa, asegúrese de que previamente se cumpla con lo siguiente:

- (a) Se cuenta con la autorización del equipo técnico para realizar el movimiento de la aeronave,
- (b) Se lleva a cabo una inspección minuciosa para asegurarse de que no haya daños en la aeronave, se deben inspeccionar:

1. Todas las puertas de los compartimentos de carga,
2. Todos los paneles de acceso y los accesos a los tableros de servicio,
3. El fuselaje de la aeronave,
4. Los motores y las hélices (en su caso), y
5. Todas las puertas de acceso a la cabina.

NOTA: Si se detectan u observan daños o anomalías, informe inmediatamente al supervisor, al equipo técnico o según sus canales de notificación de incidentes. Es esencial tener una iluminación adecuada al realizar la revisión de la aeronave. Si la iluminación es insuficiente, utilice una linterna.

- (c) Proporcione la autorización al equipo de apoyo terrestre GSE para acercarse a la aeronave en aquellos casos que requiera de algún servicio previo a ser trasladada (Por ejemplo: vehículo de abastecimiento de combustible, de servicio a los baños, de servicio de agua potable, de energía eléctrica o neumática, etc.).

Precaución: Abastecimiento/Descarga de combustible

1. Si no se atienden los procedimientos correspondientes, siempre se tendrá un peligro en los procesos de abastecimiento y descarga de combustible. Es imperativo de que se apeguen a las regulaciones correspondientes, como son los Manuales de Mantenimiento de la aeronave (AMM), los estándares aplicables del Grupo Conjunto de Inspección (Joint Inspection Group - JIG-) o los de la organización Airlines For Americas -A4A-.
 2. El aeropuerto debe siempre estar preparado para atender cualquier situación de emergencia y tenerse fácilmente accesible el Sistema de corte de suministros por emergencia, mismo que nunca debe obstruirse.
 3. Materiales de referencia: [JIG Bulletin 128](#) y [A4A bulletins 2020.1](#)
- (d) Antes de realizar el movimiento de la aeronave se debe realizar una evaluación preventiva de la situación en general para asegurarse que:
1. La trayectoria de movimiento prevista se encuentra libre de obstrucciones, teniendo en cuenta la envergadura de las alas, las puntas del empenaje, el tamaño de los motores, la distancia al suelo de los motores, otras aeronaves estacionadas que estén cerca, etc.
 2. La superficie de la plataforma está suficientemente libre de hielo, nieve, etc. para garantizar un movimiento seguro,
 3. Asegúrese de que la superficie de la plataforma no esté marcada por las ruedas del avión debido al largo período de almacenamiento/estacionamiento.

Precaución:

Después de un almacenamiento/estacionamiento prolongado de una aeronave, anticipe la fuerza de empuje o empuje adicional requerida para que las ruedas de la aeronave salgan de las hendiduras/marcas en el pavimento/asfalto y/o superen la superficie achatada de los neumáticos de la aeronave. Esto es para evitar la rotura del pasador/perno de seguridad y/o el movimiento repentino en la dirección de desplazamiento. Consulte el procedimiento de retroceso y avance.

Consulte el Manual de Operaciones de Tierra de IATA -IGOM- en su Numeral 4.6.10.2

Nota: Si se observan daños en la superficie de la plataforma póngase en contacto con el equipo de administración del aeropuerto en concordancia a las instrucciones de éste. Consulte el material adicional del Consejo Internacional de Aeropuertos (Airports Council International) -

ACI- <https://aci.aero/news/2020/04/24/new-guidance-for-mitigating-the-risks-created-by-aircraft-overflow-parking>

4. La trayectoria de movimiento prevista se encuentra libre de objetos extraños (FOD) y de equipo suelto.
- (e) Previo al movimiento de la aeronave, se deben acordar tanto el número de personas requeridas para un movimiento seguro y sus funciones (Consulte el Manual de Operaciones de Tierra de IATA -IGOM- en su Numeral 4.6.10.4). Deberán mantenerse alejadas todas aquellas personas que no participen en las operaciones de movimiento de aeronaves.
- (f) Previo al movimiento de la aeronave, se deben acordar el método de comunicación para el movimiento de la aeronave entre las personas involucradas, y éste debe incluir:
1. Revisar los detalles específicos de la dirección del movimiento y el posicionamiento final, y
 2. Revisar las señales físicas que se utilizarán, incluyendo las señales de emergencia.
- (g) Revise las acciones aplicables de la tabla de actividades previas al despacho, como está documentado en el Manual de Operaciones de Tierra de IATA -IGOM- en su Numerales 4.6.5 4.9.1 y asegúrese que:
1. Se ha desconectado todo el equipo de apoyo terrestre GSE, con excepción del tractor de arrastre/empuje y la horquilla,
 2. Se han cerrado y asegurado todos los paneles y tableros de acceso,
 3. Excepción: El panel de servicio de alimentación de energía externa y el de conexión de los audífonos de intercomunicación con la cabina de vuelo,
 4. Las manijas de apertura y cierre de las puertas de los compartimentos de carga y las de acceso a la cabina se encuentran completamente aseguradas y al ras con el fuselaje; así como que no hay ningún daño visible.
 5. Se removieron los protectores y/o cintas preventivas de movimiento no deliberado de las hélices o de las superficies de control en el empenaje del avión.
 6. Asegúrese de que se cuenta con un operador certificado del sistema de frenos en la cabina de vuelo de la aeronave.
 7. Se ha instalado correctamente el perno de sobrepaso (bypass pin) en el sistema de control direccional del tren de nariz y de que -si es aplicable- se desconectaron los eslabones correspondientes. Asegúrese de que se tienen debidamente instalados los pernos/pasadores de seguridad en los trenes de aterrizaje (refiérase al Manual de Operaciones de la aeronave (Aircraft Ground Operations Manual) para los procedimientos y responsabilidades específicas para la debida instalación de estos pernos/pasadores de seguridad.
- (h) Remueva los calzos de los neumáticos de la aeronave, de acuerdo al Manual de Operaciones de Tierra de IATA -IGOM- en su Numeral 4.6.4.

Precaución:

1. El tractor de remolque debe estar conectado antes de que se remuevan los calzos ubicados en los trenes principales de aterrizaje. Se deben tener aplicados tanto los frenos de la aeronave como los del tractor de arrastre (refiérase al Manual de Operaciones de Tierra de IATA -IGOM- en su Numeral 4.6.10.5).

2. Se debe considerar el tipo y peso de la aeronave a remolcar para seleccionar el tipo adecuado de tractor de arrastre, de horquilla y de perno de seguridad.

B. Acciones durante el movimiento de la aeronave.

△ Una persona del equipo responsable encargado de trasladar en tierra a una aeronave debe mantenerse vigilante y atento a todo el proceso de movimiento. Una vez que se le ha otorgado la autorización a la tripulación de vuelo o al operador del sistema de frenos de la aeronave, éste debe:

- (a) Hacer la señal al operador del tractor y a las personas en las alas de "Todo libre" para iniciar el movimiento,
- (b) Mantenerse en continua comunicación entre el grupo responsable del movimiento de la aeronave y el operador del sistema de frenos de la aeronave,
- (c) Esta persona tiene la máxima responsabilidad en la debida aplicación de los procedimientos de movimiento seguro de la aeronave en base a las condiciones presentes y de mantener la debida comunicación con la tripulación de vuelo y/o el operador del sistema de frenos de la aeronave.
- (d) Si el encargado responsable de trasladar en tierra a una aeronave está en comunicación a través del sistema de intercomunicación entre la cabina de pilotos y el personal de tierra y está caminando en la rampa, éste debe mantener contacto visual y asegurar que se mantiene a una distancia segura del tren de nariz de la aeronave durante todo el movimiento de la aeronave.
- (e) Debe proceder conforme los procedimientos documentados en el Manual de Operaciones de Tierra de IATA -IGOM- en su Numeral 4.610.5 hasta que la aeronave se traslade a su destino y esté completamente detenida.

C. Acciones después de posicionar la aeronave.

Al momento de detener la aeronave:

- (a) Coloque los calzos en los neumáticos del avión conforme el Manual de Operaciones de Tierra de IATA -IGOM- en su Numeral 4.2.1, y
- (b) Proceda conforme las acciones documentadas en el Manual de Operaciones de Tierra de IATA -IGOM- en su Numeral 4.1.2.2.

3.4 Gestión de contenedores y palets (ULD).

3.4.1 Fuentes documentales.

- Ninguno específico al momento disponible

3.4.2 Material de Orientación.

- (a) Antes de almacenar los ULD, se le deben de retirar todos los desperdicios y/o accesorios auxiliares que no estén adheridos permanentemente.
- (b) Los ULD (a excepción de aquellos ULD que se pueden levantar con montacarga) nunca deben almacenarse directamente en el suelo, sino en un sistema/estructura de soporte adecuado para el tipo de ULD.
- (c) Los contenedores siempre deben almacenarse con la base hacia abajo y los palets puestos de manera horizontal.
- (d) Los ULD deben estar segregados por su código de tipo.
- (e) Si se almacenan ULD de diferentes aerolíneas / propietarios, éstos deben ser segregados por aerolíneas / propietarios.
- (f) Las puertas de los contenedores deben estar completamente aseguradas.

- (g) Las redes de los palets y las correas de carga no deben exponerse a ambientes dañinos como la luz solar directa (rayos ultravioleta -UV-), el agua (humedad) y las bajas temperaturas para evitar su degradación por factores ambientales.
- (h) Los ULD deberán estar protegidos siempre que sea posible.
- (i) El área de almacenamiento de los ULD que no se puedan reparar deberá estar claramente marcada y los ULD dañados se deben separar de las unidades reparables y se etiquetarán de acuerdo con el Adjunto "E" del AHM 420 del Airport Handling Manual -AHM-.
- (j) Una vez que los ULD son colocados en almacenamiento, se deben activar todos los bloqueos o topes requeridos para evitar que estos se muevan accidentalmente.
- (k) No olvide actualizar y mantener apropiadamente los datos de control de existencias de los ULD.

3.4.2.1 Carga y almacenamiento de ULD en aeronaves estacionadas.

Las aerolíneas deberán realizar una evaluación de riesgos de seguridad y consultar las instrucciones en el Manual de Peso y Balance de la aeronave (Weight and Balance Manual -WBM-) incluso para las aeronaves estacionadas.

- (a) La carga e instalación de estos ULD a bordo de la aeronave solo debe ser realizada por personal capacitado, experimentado y autorizado.
- (b) Asegúrese de que solo se carguen ULD en condiciones operativas para evitar daños a la aeronave.
- (c) Siga los requisitos del Manual de Peso y Balance de la aeronave (WBM) y asegúrese de cargar a bordo de la aeronave sólo los ULD que estén autorizados para el tipo de aeronave en los que se pretenden colocar.
- (d) En aeronaves estacionadas/almacenadas solo se deberán cargar ULD vacíos.
- (e) En el caso de que el avión estacionado tenga que moverse (por ejemplo, ser remolcado) y si los ULD almacenados no están completamente asegurados, estos pueden moverse repentinamente no solo causando daños a los mismos ULD sino también daños a la aeronave (por ejemplo, daños en las paredes de los compartimentos de carga, en el techo, etc.). Consecuentemente, se recomienda a las aerolíneas asegurar todos los ULD según las instrucciones del Manual de Peso y Balance (WBM) de la aeronave.
- (f) En los casos en que no funcione adecuadamente el sistema de carga de los compartimentos de carga de la aeronave, las aerolíneas deberán referirse a las limitaciones establecidas en el Manual de Peso y Balance (WBM) de la aeronave.
- (g) Atienda los requisitos del Manual de Peso y Balance de la aeronave (WBM) y asegúrese de que los ULD estén completamente asegurados con el sistema de aseguramiento de carga de la aeronave (por ejemplo, que los seguros estén levantados) de manera similar a como se instalan los ULD para un vuelo regular.

* Excepciones: Si las aerolíneas pueden garantizar que la aeronave permanecerá estacionada por completo sin movimiento y/o pueden garantizar que los ULD sin estar debidamente asegurados no causarán ningún daño a la aeronave o al personal, se podrán aceptar que los ULD estén sin seguros en las aeronaves estacionadas sujetas a la evaluación de riesgos de seguridad realizada por las aerolíneas.

Información adicional para el almacenamiento de ULDs:

- Consulte la Sección 6 de las Regulaciones ULDR de IATA, Especificación de Operación 6/00 para conocer los requisitos de comprobación de capacidad de servicio del ULD;

- Consulte la Sección 7 de las Regulaciones ULDR de IATA, Especificación estándar 40/3, así como el Apéndice "H" para conocer los formatos estándar de aviso de límites de daños operacionales (Operational Damage Limits Notice -ODLN-) del ULD y la ilustración gráfica de los componentes del ULD enumerados en el formato estándar de aviso de límites de daños operacionales (ODLN) de un contenedor típico.

3.4.2.2 Apilamiento de ULD.

En el caso de cargar y almacenar palets apilados, estos se transportarán como elementos de carga siguiendo los requisitos del Manual de Peso y Balance de la aeronave (Weight and Balance Manual -WBM-), en un palet utilizado como base bajo los siguientes requisitos (consulte el Manual ULDR de IATA, OS6/01, Sección 8.7):

- El palet base deberá estar en condiciones operativas y estar aprobado por el Manual de Peso y Balance de la aeronave (Weight and Balance Manual -WBM-).
- Solo los palets del mismo tamaño o de un tamaño menor que el palet base se apilarán en éste. Si se apilan palets de menor tamaño, todos deben ser del mismo tamaño.
- Se debe colocar una cubierta intermedia de madera sobre el palet inferior para dejar un espacio libre, de una altura de al menos 10 cm (4 pulgadas), el área de interfaz con el sistema de colocación de carga (Cargo Loading System -CLS-) de la aeronave.
- Si no se remueven las redes de palets apilados, la red de cada palet se desenredará y se colocará plana dentro de su interior, sin que ninguna parte sobresalga, cuelgue o se apoye en un riel de borde.
- Consulte el Manual de Peso y Balance (WBM) de la aeronave, el Suplemento de este Manual WBM o las instrucciones de las aerolíneas basadas en el WBM para cumplir con las restricciones de apilamiento de los palets.
- Asegúrese de que haya un espacio libre de 51 mm (2 pulgadas) entre el contorno del palet con carga (palet, equipo de sujeción del palet y cualquier elemento de carga) y:
 - La puerta de carga,
 - El ULD adyacente,
 - Las paredes laterales y el techo del compartimento de carga.

NOTA: El requisito de espacio libre no se aplica a la distancia entre las placas/planchas base de ULD.

3.4.2.3 Apilamiento de ULDs de diferentes tipos:

- En el caso de tener un exceso de contenedores con un tamaño de base más pequeña (principalmente de tamaño K), dichos contenedores también podrían cargarse en un palet de mayor tamaño y asegurarse utilizando la red y/o correas de palet correctas. Por ejemplo, se pueden almacenar dos del tipo AKE encima de uno del tipo PMC si se utilizan dispositivos de retención adecuados.
- Antes de cargarse en la aeronave, deberán retirarse de los ULD todos los desperdicios y/o accesorios auxiliares que no estén unidos permanentemente a éste. Para el almacenamiento a largo plazo del ULD dentro de una aeronave, estos deben estar libres de objetos extraños u otros elementos.
- No almacene ULDs que no sean propiedad de las aerolíneas a bordo de su aeronave a menos que lo apruebe el propietario del ULD. Los dos últimos caracteres alfanuméricos del código de identificación del ULD indican a su propietario (consulte las Regulaciones de IATA de ULDs ULDR Sección 4, Especificación estándar 40/1 y la Resolución CSC 686).
- Se deben seguir los procedimientos normales de inventario de ULDs y se deben mantener y actualizar en consecuencia sus datos de control de existencias. Se recomienda registrar los códigos de

identificación del ULD asociados con la aeronave respectiva, así como las posiciones donde se colocan en los compartimentos correspondientes.

3.4.3 Preguntas y Respuestas (Q/A).

1. Debido al creciente número de aviones en tierra ha habido una falta de áreas de almacenamiento para los ULDs. Si bien las aerolíneas / proveedores de servicios en tierra están tratando de encontrar áreas de almacenamiento adicionales, ¿Cuáles son los requisitos generales y el material de orientación?

Respuesta: Cualquier organización que almacene (temporal o permanentemente) palets / ULDs debe ser responsable de proveer la infraestructura suficiente y adecuada, así como asegurar que solo personal debidamente entrenado y calificado manipulará los palets / ULDs para prevenir cualquier daño.

Para más información:

- *Consulte las instrucciones de los propietarios de los ULDs y de las líneas aéreas, así como los requisitos generales en los Reglamentos IATA relativos a los ULD (consulte la Sección 9, 9.3) y el Airport Handling Manual (AHM) 421.*
- *Consulte el AHM 942 del Airport Handling Manual (AHM) para conocer los requisitos funcionales mínimos para un bastidor de almacenamiento para ULD estándar.*
- *Consulte el AHM 911 del Airport Handling Manual (AHM) para conocer los requisitos del equipo de soporte en tierra para conocer la compatibilidad con los ULDs.*

2. Si no se tiene disponible una instalación de almacenamiento dedicada para ULDs, ¿Serían aceptables algunas excepciones?

Respuesta: Se pueden aceptar algunas excepciones siempre que se tomen todas las precauciones necesarias para evitar que se dañen los ULD. Esto está sujeto a la evaluación de riesgos de seguridad realizada y acordada por las aerolíneas / propietarios de los ULD (ver las Regulaciones de IATA ULDR Sección 9, 9.3.5).

Además, a continuación se enumeran algunos ejemplos de prácticas excepcionales:

- *Puede ser aceptable el almacenamiento al aire libre si se toman medidas para evitar posibles daños causados por los vehículos de operaciones terrestres del aeropuerto*
- *Los ULDs pueden almacenarse en plataformas rodantes (dollies), siempre que éstas sean compatibles con las dimensiones del ULD y que estos estén debidamente sujetos.*
- *Los ULDs vacíos se pueden almacenar en dispositivos de transferencia / soporte para ULDs ("slave pallets" o de algún material de estiba adecuado y suficiente (barras de madera, Euro Pallets, etc.) siempre que los ULD estén debidamente sujetos para evitar movimientos no intencionados.*
- *Cuando los contenedores están apilados (excepto los contenedores con el símbolo "No apilar") nunca deben apilarse más de 2 (es decir, sólo se permite un ULD encima de otro) y con suficientes espaciadores entre la unidad superior y la inferior para permitir el levantamiento de la unidad superior sin dañar la unidad inferior.*

3.5 Limpieza de la Aeronave.

△ Favor de referirse al documento de [IATA Aircraft Cleaning and disinfection during and post pandemic \(Draft\)](#)

3.6 Gestión del Comisariato (Catering).

3.6.1 Fuentes Documentales.

- [WHO COVID-19 and food safety: guidance for food businesses.](#)

3.6.2 Preguntas y Respuestas (Q/A).

1. ¿Cómo cargar y descargar los carritos de comisariato (trolleys de catering)?
2. En relación al material de comisariato/catering utilizado durante el vuelo, ¿Cuál es el proceso de limpieza / eliminación de cubiertos / vajillas / cristalería, así como de limpieza de los carritos de comisariato (trolleys de catering) en caso de sospecha de enfermedad transmisible?
3. ¿Qué precauciones deben tomar los equipos de comisariato/catering para evitar una contaminación durante la entrega de los alimentos a la tripulación de cabina?
4. ¿Existe algún procedimiento especial que deba cumplirse al asegurar o sellar los carritos de comisariato (tolleys de catering)?
5. ¿Es necesario utilizar única y estrictamente cubiertos y vajillas desechables?
6. ¿Es preciso algún equipo de protección personal EPP adicional para el personal de comisariato/catering?

Respuesta a las preguntas 1 a 6: No se recomienda ningún cambio a estos procedimientos. La vía de propagación de este virus es a través del contacto cercano con personas infectadas, o inhalación directa de gotitas exhaladas por una persona infectada con COVID19. La propagación a través de superficies con contacto diferido es teórica, pero no ha tenido un papel clave en la epidemia. Las técnicas básicas de lavado de manos y evitar llevarlas a la cara son la base de la prevención, al igual que para el público en general.

4. Almacenamiento/estacionamiento del equipo de apoyo terrestre (GSE).

Estos procedimientos proporcionan una referencia rápida y una guía general para sacar formalmente el equipo de apoyo terrestre GSE del uso operativo (Out of Operational Use -OOU-), cómo administrarlo mientras se encuentra OOU y los pasos para regresarlo al servicio operacional.

4.1 Preparación.

4.1.1 Principios Generales.

- (a) El estacionar o almacenar el GSE durante cierto tiempo sin tomar precauciones básicas puede generar problemas y consecuentemente costos cuando se le requiera volver a utilizarse.
- (b) El objetivo principal de los trabajos de preparación es el preservar la flota activa de equipo de apoyo terrestre GSE de una manera segura y en condiciones funcionales, de manera que sea fácil, rápido y seguro su retorno a la operación, al menor costo posible.
- (c) El primer punto de referencia para los procedimientos de almacenamiento adecuado son las directrices de los fabricantes de equipos de apoyo terrestre OEM (Original Equipment Manufacturer - OEM-). La mayoría de los manuales de los fabricantes OEM del equipo de apoyo terrestre GSE contienen una sección que describe los procedimientos de almacenamiento a largo plazo que los usuarios pueden/deben consultar. Estas instrucciones tienen prioridad a cualquier instrucción contenida en este documento.
- (d) Si las regulaciones y procedimientos locales son más restrictivos o no permiten la aplicación de estas prácticas recomendadas, entonces las primeras tendrán prioridad sobre esta guía.

4.1.2 Planeación y puesta en acción.

4.1.2.1 Planeación

Los planes de almacenamiento / estacionamiento del equipo de apoyo terrestre (GSE) pueden considerar:

- (a) Su completa desactivación,
- (b) Un régimen de "ejercicio" por el cual las unidades se arrancan y mueven de acuerdo con un plan,
- (c) Una rotación planificada de unidades para distribuir la utilización de la flota, o
- (d) Alguna combinación de estas estrategias.

* Se recomienda desarrollar una estrategia de almacenamiento de la flota de equipo de apoyo terrestre GSE y realizar las actividades que se describen a continuación (según corresponda). Idealmente, se recomienda desarrollar un plan de retorno al servicio al mismo tiempo que el plan de almacenamiento. En este escenario, las acciones de almacenamiento se combinan con las acciones correspondientes para regresar la unidad al servicio operacional.

Se debe considerar dentro del plan de almacenamiento el control de artículos pequeños como son los pasadores de derivación (by-pass pins), los fusibles de la horquilla / barra de remolque, etc.

4.1.2.2 Acciones.

- (a) Estacionar/almacenar de ser posible el equipo de apoyo terrestre GSE en un área controlada, centralizada, cubierta y protegida mediante un sistema de circuito cerrado de televisión (CCTV).
- (b) Asegurarse de que todas las puertas y ventanas estén cerradas y aseguradas.
- (c) Asegurarse de que los paneles y tableros de control expuestos estén cubiertos y por lo tanto protegidos de condiciones climáticas adversas como por ejemplo la lluvia, el sol o el polvo.
- (d) Dependiendo de las condiciones climatológicas y siempre después de haber evaluado el riesgo de formación de moho u hongos, de infestación de alimañas / insectos / aves, o de entrada de arena, polvo, nieve o agua, se pueden dejar abiertas las salidas de aire a fin de permitir su libre circulación.
- (e) Asegurar todos los accesorios, mangueras, cables, cubiertas, etc.
- (f) Inflar todos los neumáticos a la presión máxima recomendada, a menos que la unidad se almacene de tal manera que las ruedas no hagan contacto con el suelo.
- (g) Comprobar que todos los fluidos estén en su nivel correcto, a menos que la documentación del fabricante indiquen otra cosa.
- (h) Siempre que sea posible, calzar el vehículo para impedir movimientos repentinos. El freno de estacionamiento puede evitar cualquier movimiento; la decisión de activarlo o no debe de ser tomada después de referirse a la documentación del fabricante tomando en cuenta la experiencia con el equipo en cuestión y la naturaleza de la zona de estacionamiento / almacenamiento en términos de pendiente del terreno, etc.
- (i) Minimice las longitudes expuestas de los vástagos de los cilindros hidráulicos moviendo todas las plataformas, brazos, estabilizadores, etc., de modo que los vástagos estén en la posición completamente retraída.
- (j) De ser posible, cubra los cilindros hidráulicos expuestos con un líquido o grasa de conservación.
- (k) Proteja con protector de corrosión todas las superficies metálicas sin pintura, tales como cadenas, rodillos, ruedas dentadas, etc.
- (l) Drene los tanques de aire de los frenos de residuos de agua.
- (m) Si el equipo de apoyo terrestre GSE cuenta con telemática, desconecte las baterías principales para prevenir su descarga cuanto el equipo esté estacionado / almacenado.
- (n) Compruebe que todos los sistemas de encendido/alimentación estén apagados o aislados.
- (o) Proteja contra el uso no autorizado quitando las llaves (si corresponde) o mediante los kits de bloqueo y etiquetado.
- (p) Para los tanques de agua potable, consulte las recomendaciones de la [Organización Mundial de la Salud \(OMS\)](#) y los criterios de auditoría e inspecciones del IATA Drinking Water Quality Pool IDQP (Refiérase al Airport Handling Manual de IATA (AHM) en su Sección AHM 440).
 1. Intente rotar los camiones de agua potable (en función de un periodo de tiempo que no requiera la aplicación de los procedimientos de puesta en servicio a gran escala) u operaciones de baja escala manteniendo solo ciertos camiones en servicio mientras coloca otros equipos a que estén fuera del servicio operacional (Out of Operational Use -OOU-).
 2. Los tanques de agua para camiones de agua potable se mantendrán vacíos y secos tanto como sea posible.
 3. Los indicadores de nivel, si están instalados, se deben quitar para limpiarlos y secarlos y se deben mantener secos en su lugar adecuado.
 4. Si se almacena lleno, el tanque se llenará con agua al máximo sin dejar espacio para la posibilidad de crecimiento de ningún agente microbiano. El agua se dosificará con el tipo adecuado de cloro, dióxido de cloro o dióxido de hidrógeno.

5. Todos los respiraderos / ventilaciones deben estar cerrados / sellados herméticamente para evitar infestaciones como alimañas / insectos / pájaros, así como la entrada de arena, polvo, nieve o agua.
 6. Todas las mangueras y los conectores de las mangueras deben estar tapados. Cuando no haya disponible una tapa, la manguera se cubrirá con un trapo limpio y plástico sobre el trapo. Sujete ambos, el trapo y el plástico a la manguera firmemente con un cable de seguridad. A las mangueras se le puede colocar en una solución de desinfección siempre que el proveedor de servicios tenga un programa de reemplazo según los procedimientos locales. Si están instalados, todos los filtros deberán retirarse y el soporte del filtro se mantendrá vacío y seco.
 7. Todo el equipo debe mantenerse almacenado en un lugar fresco y seco.
 8. Se conservarán y se pondrán a disposición de la aerolínea / autoridad si lo solicitan todos los registros, registros de reemplazo de filtros y los de reemplazo de registros de soluciones de desinfección.
- (q) Para las unidades de servicio a los baños, se debe vaciar y limpiar los tanques y dejarlos al aire libre con la escotilla parcialmente abierta, aunque de alguna forma cubierta para evitar la entrada de cualquier objeto extraño.
 - (r) Para las unidades de servicio de abastecimiento de combustible, consulte las normas de seguridad locales aplicables, podría depender del tipo de combustible almacenado. En el caso de vaciar el tanque, también se deberá desgasificar para eliminar cualquier presencia de gas inflamable.
 - (s) Para los equipos de remoción de hielo y de antihielo: por lo general si éstos se almacenan para la(s) temporada(s) cálida(s), a menos que se indique lo contrario, siga las instrucciones del fabricante del equipo de apoyo terrestre OEM para la temporada de almacenamiento normal.
 - (t) Para las barras de remolque (horquillas), engrase donde sea apropiado (especialmente en los mecanismos móviles como mecanismos de aseguramiento en la cabeza de la barra de remolque, conexiones, eslabones, etc.) y cubra adecuadamente para evitar la corrosión.

*** Precaución:** Las cubiertas de plástico crean condensación de agua que puede conducir a la oxidación y picadura de los metales, así como al deterioro de los componentes electrónicos y los contactos eléctricos.

4.1.2.2.1 Equipos con motores de combustión interna.

- (a) Se recomienda mantener los tanques de combustible llenos ya que esto evita la condensación y el crecimiento de bacterias. Sin embargo, ésta debe ser una decisión local basada en regulaciones locales, condiciones climáticas (si las condiciones climatológicas cambian de muy frío a muy caliente, el tanque de combustible debe llenarse parcialmente para permitir su expansión sin que éste se derrame cuando la temperatura se incrementa), durante el tiempo previsto que el equipo estará fuera del servicio operacional (OOU) y los costos relacionados.
- (b) Desconecte la batería: después de consultar el manual para conocer las precauciones específicas.
- (c) Asegúrese de que el fluido DEF (Diesel Exhaust Fluid (DEF)) no se congele durante períodos prolongados de inactividad durante el clima frío. Los tanques de fluido DEF pueden tener calentadores conectados a la batería que pueden descargar la batería. Considere vaciar el tanque de fluido DEF si la batería se va a desconectar.
- (d) Consulte el manual del fabricante del equipo de apoyo terrestre OEM para conocer las medidas específicas que se deben tomar con respecto al equipo de control de emisiones

4.1.2.2 Equipos de apoyo terrestre con alimentación eléctrica:

- (a) Las baterías deben mantenerse en condiciones secas, frescas y sin escarcha: los extremos de calor y frío no son buenos para las baterías.
- (b) Donde y cuando sea posible / disponible, siga las instrucciones del fabricante de la batería con respecto al almacenamiento.
- (c) Para las unidades alimentadas por baterías de litio:
 - 1. Las baterías de litio deben mantenerse con una carga razonable.
 - 2. Siempre que sea posible, deje enchufado el equipo.
 - 3. Donde no sea posible, apague el interruptor principal del equipo.
 - 4. Si la batería de litio está provista de un interruptor de encendido, debe cambiarse a la posición OFF para evitar la descarga de los circuitos electrónicos de la batería.
- (d) Para las unidades alimentadas con batería de plomo ácido:
 - 1. Desconéctese del sistema del cargador a menos que se indique lo contrario.
 - 2. Apague el interruptor principal del equipo.
 - 3. Los cargadores no deberían necesitar atención, pero si no están en uso, deben apagarse en el interruptor principal.

4.2 Durante el almacenamiento / estacionamiento.

4.2.1 General.

Proceda conforme a su propio plan de almacenamiento / estacionamiento.

Ejemplo 1: Si hace rotación de equipos en su flota, cambie un equipo de apoyo terrestre GSE en condiciones operativas que esté estacionado/almacenado por otro en condiciones de servicio similares. Haga esto de manera organizada de acuerdo con su plan. De esta manera, puede distribuir el uso de manera uniforme dentro de su flota.

Ejemplo 2: Si "activa" la flota, mueva el equipo periódicamente (una vez a la semana si es posible) y, tomando las debidas precauciones, muévelo para evitar que se desarrollen áreas planas en los neumáticos (esto también se aplica a vehículos con neumáticos sólidos). Utilice los sistemas hidráulicos y de frenos para hacer circular los fluidos y mantener los sellos flexibles.

Se debe identificar el equipo de apoyo terrestre GSE que se encuentre en diferentes regímenes de almacenamiento / estacionamiento para garantizar que solo se usen aquellos destinados a ser utilizados. Esto se puede lograr mediante etiquetas, control de sus llaves activadoras, diferentes áreas de almacenamiento / estacionamiento o similares medidas de control.

- (a) Repare/arregle las unidades cuando se descomponen cuando sea posible. Trate de evitar cambiar una unidad defectuosa con una estacionada pero útil ya que esto lleva a situaciones en las que puede terminar con todas las unidades que no se pueden reparar y se hace difícil identificar qué unidad tuvo qué problema.
- (b) Evite la "canibalización" de piezas tanto como sea posible. Solo cambie piezas de repuesto de otro equipo de apoyo terrestre GSE si éste es absolutamente crítico para la operación y la pieza de repuesto no está en su inventario (o el tiempo de entrega es desconocido). El "canibalizar" conduce a una actividad de reparación incontrolada y a la duplicación de esfuerzos / trabajos.

- (c) Si es posible, y considerando las circunstancias locales, considere usar este tiempo para ponerse al día con el mantenimiento y reparaciones.
- (d) Si es posible, verifique todas las unidades almacenadas semanalmente para conocer el estado general de disponibilidad
 1. Verifique si hay fugas, neumáticos dañados, nidos de pájaros, ratones, ratas y otras infestaciones como hormigas, abejas, avispas etc.
 2. Verifique la infiltración de agua en las cabinas / compartimientos después de la lluvia y evite el desarrollo de moho, hongos, etc.
 3. Compruebe que todos los orificios de drenaje estén limpios para evitar la acumulación de piscinas de agua y la acumulación de podredumbre y vegetación que produce óxido y moho.
- (e) Si aún no se ha hecho como parte de la fase de Preparativos, desarrolle un plan de retorno al servicio basado en el plan de almacenamiento. Asegúrese de tener suficiente stock de fluidos, filtros y otras piezas de repuesto al comienzo del retorno al servicio para que el proceso pueda funcionar sin problemas y no causar demoras en el servicio.

4.2.1.1 Baterías de Litio.

- (a) Dependiendo de la condición de las baterías y el nivel de carga inicial, estas baterías podrían ser buenas condiciones por hasta 6 meses sin carga, después de eso se deben verificar los niveles de carga.

4.2.1.2 Baterías de plomo - ácido.

- (a) Verifique los niveles de agua y recargue las baterías al menos cada 3 meses, pero con mayor frecuencia si es posible.
- (b) Verifique que las baterías de plomo-ácido no acumulen polvos corrosivos en los terminales y alrededor de las celdas de la batería. Limpiar según sea necesario.

4.2.1.3 Sistemas de Gestión de Flota y de Datos.

En términos de mantenimiento preventivo e inspección (PMI), considere revisar el cronograma de mantenimiento cuando el GSE se almacena para tener en cuenta que está fuera de uso.

Los servicios regulados por tiempo calendario (por ejemplo, los controles mensuales se vuelven irrelevantes si las unidades no se usan durante varios meses) podrían detenerse o trasladarse a unidades de tiempo (generalmente horas), en medidas de uso (por ejemplo: ciclos de servicio) si las unidades deben "moverse" regularmente. Por ejemplo, si una unidad se almacena hoy y se le debe realizar un mantenimiento preventivo e inspección (PMI) dentro de 6 semanas, entonces el PMI se realiza luego de la reactivación, o 6 semanas después de la reactivación, o después de que haya pasado un cierto número de horas equivalente a 6 semanas de uso. Esta debería ser una decisión del gerente de mantenimiento local, en colaboración con los gerentes regionales de la flota de equipo de apoyo terrestre, basada en varios factores, incluyendo entre otros, si la unidad se ha puesto en marcha y operado durante el período de almacenamiento, la cantidad de personal de mantenimiento disponible, las condiciones climáticas y las implicaciones de costos.

Se debe mantener un registro de todo lo que se hizo a cada unidad de apoyo terrestre cuando fue estacionada / almacenada. También se debe mantener un registro de cada vez que se pone en marcha o es intercambiada por otra unidad. Esto facilitará un retorno rápido al servicio operacional del equipo en condiciones confiables de operación.

4.3 Retorno a la operación del GSE.

4.3.1 Planeación y preparación.

- (a) Las acciones necesarias para retornar el equipo de apoyo terrestre GSE al servicio operacional de tiempo completo dependen de qué preparativos de almacenamiento se hayan realizado, cuánto tiempo se almacenó la unidad y si se rotó o se "echó a funcionar" durante el período de estacionamiento/almacenamiento.
- (b) Si aún no lo ha hecho, desarrolle un plan para el regreso del servicio de apoyo terrestre GSE al servicio basado en los registros de todas las acciones tomadas como parte del plan de almacenamiento, así como en el aumento esperado de las operaciones a medida que la situación vuelve a la normalidad.
- (c) Planifique comenzar a regresar las unidades de servicio de apoyo terrestre GSE a su operación normal antes del incremento del tráfico aéreo para que haya suficientes unidades y con ello satisfacer la demanda en los días iniciales. Incluya en el plan la necesidad de reincorporar al personal de mantenimiento del equipo de apoyo terrestre GSE lo antes posible para permitir la finalización oportuna de las actividades críticas de retorno al servicio.
- (d) En los aeropuertos donde se tienen una cantidad significativa de aeronaves estacionados, prepárese para atender las necesidades de tractores de remolque de aeronaves anticipadamente al retorno del incremento de operaciones de vuelo.
- (e) Implemente las medidas necesarias para asegurar la limpieza de las zonas / áreas de contacto frecuente de los equipos de apoyo terrestre GSE.
- (f) Asegúrese de contar con los suministros adecuados de piezas de repuesto y fluidos que se espera sean necesarios para restablecer el equipo de apoyo terrestre GSE que estuvo en condición de "fuera de servicio operativo" (Out of Operational Use -OOU-) antes de comenzar el programa de retorno al servicio.
- (g) Asegúrese de que los permisos de acceso para vehículos al lado aire del aeropuerto (Airsides Vehicle Pass -AVP-) se encuentren dentro de su periodo de validez para el equipo de apoyo terrestre GSE que se pretende devolver al servicio. Cuando estos permisos de acceso dependan de la vigencia del mantenimiento preventivo y los regímenes de inspección, se recomienda que las autoridades aeroportuarias reconozcan los tiempos y consideraciones del Programa de Mantenimiento e Inspecciones (Program of Maintenance and Inspections -PMI-) que se han ajustado para tomar en cuenta el uso reducido (o ningún uso) del equipo.
- (h) Asegúrese que todo el personal que operará el equipo de apoyo terrestre GSE que requiere de licencias de operador / conductor y permisos de acceso para la zona de embarque y las áreas de almacenamiento del equipo de apoyo terrestre GSE las tenga disponibles a tiempo o que se hayan hecho los arreglos necesarios para las extensiones de su vigencia / validez, antes del inicio del regreso al servicio programa.
- (i) Asegúrese de que se haya realizado todo el entrenamiento / capacitación periódico necesarios y/o se hayan realizado los arreglos necesarios para las extensiones de su vigencia / validez.

4.3.2 Seguridad y pruebas funcionales para el retorno al servicio.

Como mínimo, se recomienda enfáticamente que todo el equipo de apoyo terrestre GSE que se devuelva al servicio tenga una completa verificación de seguridad y de funcionamiento completada por el correspondiente personal de mantenimiento calificado y competente. Las verificaciones deben incluir:

- (a) Cuando esté disponible y el período de almacenamiento fue lo suficientemente largo como para desencadenarlo, utilice la Lista de verificación previa al funcionamiento del equipo o un documento similar del fabricante.
- (b) Camine alrededor del equipo de apoyo terrestre, verifique si hay nidos, tubos de entrada y escape bloqueados, neumáticos dañados, cables dañados, mangueras flojas o dañadas, líneas de combustible flojas, evidencias de fugas y cualquier otra señal obvia de que el equipo no está listo para reutilizarse.
- (c) Asegúrese de que las terminales de la batería estén conectadas correctamente en términos de polaridad y libres de material extraño.
- (d) Revise el manual del fabricante OEM antes de "arrancar" o recargar la batería desde una fuente de alimentación externa para evitar posibles daños costosos a los sistemas electrónicos debido a picos / sobretensiones eléctricas. Siempre que sea posible, recargue las baterías con un recargador externo.
- (e) Antes de arrancar / mover el equipo, verifique la presión de los neumáticos y todos los niveles de líquidos (aceite, anticongelante, líquido hidráulico, líquido de frenos, etc.).
- (f) Si el motor, la transmisión y/o los sistemas hidráulicos fueron tratados para el almacenamiento a largo plazo, siga los procedimientos de restablecimiento a servicio especificados por el protocolo de preservación y/o los del fabricante (OEM).
- (g) Limpie cualquier superficie deslizante, como chumaceras, rodillos, etc. que haya sido recubierta con productos de conservación/preservación.
- (h) Si el equipo de apoyo terrestre GSE cuenta con sensores de detección y advertencia de proximidad, verifique que se hayan limpiado y estén funcionando correctamente.
- (i) Consulte los manuales del fabricante del equipo de apoyo terrestre (OEM) con respecto a los procedimientos de remolque antes de remolcar cualquier equipo que no se encuentre en condiciones operacionales. Algunas transmisiones / trenes de transmisión modernos no permiten el remolque o solo pueden remolcarse dentro de parámetros de velocidad / distancia muy limitados; las consecuencias de no seguir las precauciones del fabricante (OEM) son fallas costosas de transmisión / transmisión
- (j) Una vez que se ha echado a andar el equipo, permita que el sistema de frenos alcance la presión de operación (frenos de aire).
- (k) Mueva el equipo de apoyo terrestre GSE muy lentamente y aplique los frenos dentro de aproximadamente un metro para asegurarse de que los frenos estén funcionando adecuadamente.
- (l) Durante una conducción corta, verifique si hay ruidos inusuales, olores inusuales (por ejemplo, como aquellos de líquidos muy calientes), tendencia de irse hacia un lado, respuestas erráticas de potencia durante el arranque, conducción, frenado, entre otros. Detenga la unidad y verifique si hay fugas, humo extraño, etc.
- (m) Para el equipo de apoyo terrestre GSE equipado con cualquier sistema de detección y advertencia de proximidad, verifique que estén funcionando correctamente antes de proporcionar algún servicio a una aeronave.
- (n) Arranque y ponga en funcionamiento unidades terrestres de aire acondicionado (Air Conditioning Unit - ACU-) y permita que descarguen a la atmósfera y ponga las unidades de suministro de aire (Air Supply Unit -ASU-) en modo de derivación (bypass) antes de conectarse a una aeronave para asegurarse de que no haya restos de materiales extraños (por ejemplo: basura, nidos de pájaros, etc.) que puedan haber entrado en las mangueras o conductos y que se inyecten a los ductos del avión.
- (o) Cuando el equipo de apoyo terrestre GSE regrese al servicio, asegúrese de que el área de estacionamiento / almacenamiento esté libre de escombros, como puede ser basura, calzos improvisados, materiales desechados, etc., de modo que el área no sea una fuente de daños por objetos extraños (FOD).

- (p) Se deben registrar las pruebas y verificaciones de seguridad y de funcionamiento del equipo de apoyo terrestre GSE en el sistema de registros de mantenimiento.
- (q) Vuelva a implementar el programa de mantenimiento e inspecciones (PMI) a su modo normal cuando las unidades vuelvan al funcionamiento normal en las operaciones.
- (r) Para los procedimientos de retorno a servicio de los camiones de abastecimiento de combustible, favor de referirse al Boletín del Grupo de Inspección Conjunta (Joint Inspection Group -JIG-) [JIG - Bulletin No 128 - Placing equipment into care as part of pandemic response](#).

4.3.2.1 Camiones de servicio a los tanques de agua potable.

Para los tanques de los camiones de servicio de agua potable, se proporcionan las siguientes instrucciones y referencias de acuerdo a los criterios de auditoría e inspecciones del IATA Drinking Water Quality Pool (IDQP):

- (a) Todos los tanques, mangueras y accesorios deben limpiarse de acuerdo con los procedimientos habituales vigentes en las operaciones normales.
- (b) Asegúrese de que todos los dispositivos se reinstalen en el vehículo, por ejemplo: El indicador de nivel, el soporte del filtro, etc.
- (c) El muestreo de agua se realizará y aprobará de acuerdo con los procedimientos habituales vigentes en las operaciones normales.
- (d) Restablezca el régimen normal de mantenimiento de registros de servicios y de mantenimiento.

5. Capacitación.

5.1 Introducción.

Nuestra industria está experimentando una reducción masiva de mano de obra de manera temporal o permanente debido a la reducción del tráfico causada por el brote del COVID-19. Como resultado, no solo estamos perdiendo una gran parte del conocimiento de la industria, sino también una importante inversión que las compañías han hecho en la capacitación de su personal, así como en el desarrollo y construcción de marcas sólidas. El impacto del COVID-19 es en toda la industria y no se debe subestimar su efecto en los proveedores de servicios de asistencia en tierra.

Uno de los desafíos más difíciles que enfrenta nuestra industria lo representa el mantener actualizada la capacitación de los empleados, brindar capacitación en las condiciones actuales y garantizar que tengamos suficiente personal para manejar las aeronaves una vez que se reanude el tráfico aéreo. La capacitación es aún más importante ya que nuestros empleados restantes enfrentan tal incertidumbre.

La pérdida potencial de experiencia y personal calificado y altamente capacitado de manera permanente o temporal hará que la industria sea más pobre en capacidad humana, agregará costos sustanciales a toda la industria de la aviación, puede aumentar el riesgo de problemas de salud y de seguridad tanto para el personal como para las aeronaves o equipos y crear brechas importantes en la fuerza laboral calificada que dificultarán las operaciones en un aeropuerto, lo que afectará la capacidad de servicio y el servicio al cliente.

La pérdida de personal calificado y altamente capacitado diluirá todos los avances logrados en la última década y tomará varios años para recuperarse.

Se ha desarrollado esta sección en cooperación con expertos en capacitación con el objetivo de proporcionar guías generales basadas en el Airport Handling Manual (AHM) Capítulo 11. Se comparten las mejores prácticas adoptadas por nuestra comunidad de apoyo en tierra, así como para atender diversas consultas recibidas de nuestros grupos de interés en la actual ausencia de material de orientación de la industria. El objetivo común siempre debe ser el no reducir los estándares de seguridad para proteger a los empleados y las aeronaves.

IMPORTANTE: Ninguna organización debe permitir que alguna persona sin la debida capacitación y su correspondiente registro respectivo de que realice alguna tarea para la cual no ha sido entrenada y/o certificada.

5.2 Desempeño Humano

El personal es nuestro principal activo y cada empresa tiene el deber de protegerlos y apoyarlos durante estos tiempos difíciles. Es importante recordar que muchas personas están preocupadas por su salud, por la reducción de horas de trabajo, la incertidumbre en el empleo, todo mientras realizan una tarea operativa, que podría haber cambiado debido a las medidas adoptadas por el COVID-19 o nuevas tareas que no han realizado antes, por ejemplo: El estacionamiento de aeronaves a distancias muy próximas entre ellas. Para mitigar y reducir la probabilidad de un evento no deseado durante las operaciones rutinarias y las que no lo son, se recomienda adoptar un enfoque basado en la mitigación de riesgos.

5.3 Informes diarios y actualizaciones al personal.

Es importante proporcionar información relevante y actualizaciones adecuadas a todos los empleados con una frecuencia adecuada tanto para mantener su interés y compromiso; así como para promover su conciencia de seguridad. Se debe incluir, pero no limitarse a:

- Cambios implementados debido a las nuevas regulaciones relacionadas con COVID-19,
- Actualizaciones de cambios organizacionales y de gestión,
- Procedimientos nuevos o actualizados durante el COVID-19,
- Acciones de salud y de seguridad,
- Recordatorios de rutinas y procedimientos de higiene,
- Factores humanos,
- Consejos y recomendaciones de seguridad operacional,
- Módulos de seguridad para "Atención al detalle y manejo de distracciones",
- Lesiones, accidentes, y
- Respuestas a emergencias.

△ En las capacitaciones deben incluirse algunas de estas medidas, como son las rutinas de higiene.

5.4 Capacitación Inicial.

Ninguna persona puede realizar una tarea para la cual no tiene un registro de capacitación. No habrá ninguna exención o reducción en el contenido y la capacitación inicial que debe llevarse a cabo en su totalidad de acuerdo con el programa de capacitación de la compañía o, como mínimo, de acuerdo con el programa de capacitación de operaciones en tierra como se especifica en el Capítulo 11 del Airport Handling Manual -AHM-. En las circunstancias actuales, es poco probable que las compañías contraten nuevos empleados, pero cuando se notifique el regreso a las operaciones normales, esto significará que cualquier empleado nuevo deberá cumplir con los requisitos de capacitación para desempeñar sus tareas por lo se les ha empleado.

5.5 Capacitación Recurrente.

Cuando una Autoridad competente defina un período recurrente, esto se cumplirá como mínimo. Cuando no se define un período recurrente se recomienda aplicar el estándar de la industria según el Airport Handling Manual (AHM) Capítulo 11 y la capacitación periódica se llevará a cabo a más tardar dentro de los próximos 36 meses.

Cada empresa debe realizar un seguimiento de la validez de la capacitación en forma diaria o semanal para el personal en servicio, fuera de servicio, así como para el personal con horario reducido y licencia temporal para poder monitorear y evaluar las necesidades de capacitación y proporcionar sesiones de capacitación a su debido tiempo.

Cada empresa debe preparar un plan de capacitación teniendo en cuenta el tipo de régimen de empleo al que están sujetos los empleados, así como las necesidades de mano de obra actuales y futuras. Para garantizar la disponibilidad de los capacitadores versus la mano de obra requerida.

Se recomienda mantener la capacitación actualizada para la mayor cantidad de personal posible. Para los empleados que actualmente trabajan como parte de una fuerza laboral reducida, se debería conservar el interés de mantener la capacitación de estos empleados como "actualizado" donde se tengan recursos para poder hacerlo.

5.6 Extensión de vigencia de la capacitación.

El objetivo principal será el mantener la calificación válida donde el personal todavía está activamente involucrado en el manejo de la aeronave. Si esto no es factible debido a la imposibilidad de viajar, la ausencia de un capacitador, etc., la compañía pueden en base a su propio análisis de riesgos de seguridad operacional de las funciones específicas, definir el período de extensión del periodo de capacitación recurrente, siempre y cuando que ese intervalo de capacitación recurrente cumpla con los requerimientos de las regulaciones correspondientes.

Cualquier requerimiento o vigencia de capacitación que sea requerida y programada según la legislación nacional, como por ejemplo los de mercancías peligrosas, seguridad, solo puede ser aliviada o reconsiderada por la Autoridad Nacional competente.

Si bien IATA ejerce presión en nombre de sus miembros con varios reguladores, es esencial que las empresas busquen cualquier exención de este tipo de capacitación directamente con su Autoridad Nacional. La lista de Estados que emitieron una extensión temporal para la capacitación sobre Mercancías Peligrosas se puede encontrar [aquí](#).

El período de extensión varía entre 3 meses y 6 meses, dependiendo del tipo de capacitación y evaluación de la Autoridad reguladora de acuerdo con el análisis de riesgos realizado por la organización o por la Autoridad reguladora de acuerdo con su Sistema de Gestión de Seguridad Operacional. Esta excepción de cumplimiento al estándar debe ser documentada. En algunos países, esta extensión pudiera requerir de la aprobación de la Autoridad nacional de acuerdo con sus instrucciones.

Una vez que finalice el período de extensión se recomienda continuar siguiendo el intervalo de calificación original. Si -por ejemplo- una capacitación que expiró en 04/2020 se extiende y la capacitación recurrente solo se lleva a cabo en 07/2020, la siguiente recurrente seguiría el cronograma original y se vencería nuevamente en 04/2023 y no en 07/2023.

5.7 Métodos de capacitación

Se debe prestar mayor atención a los métodos alternativos de capacitación, tales como: Capacitación en línea (web), capacitación virtual que concluye con una prueba en línea, capacitación brindada a través de teléfonos inteligentes y otros tipos de aprendizaje a distancia; para mantener la mayor cantidad de personal calificado posible. Estos métodos permiten completar la capacitación de forma remota (por ejemplo, desde casa), en cualquier momento, en cualquier zona horaria y reducen las demandas de disponibilidad de los capacitadores.

Si las empresas establecen dicha capacitación por adelantado, les ayudará a gestionar la gran demanda de capacitación esperada para el personal recién contratado una vez que el tráfico comience a regresar. Sin embargo, es importante enfatizar que estos métodos no reemplazarán el elemento práctico de la capacitación y la capacitación en el trabajo (On the Job Training -OJT-), la evaluación de competencias, etc., que deberá realizarse a medida que el personal regrese al trabajo.

5.8 Ausencia del trabajo.

Muchos empleados tienen varios tipos de licencia. Una vez que regresen al trabajo es responsabilidad de la empresa poner al día a todos los empleados y garantizar su competencia y preparación operativa.

El personal con licencia de ausencia temporal u otro tipo de ausencia debe ser tratado de la manera normal de regreso al trabajo como se destaca en el Airport Handling Manual (AHM) Capítulo 11, párrafo 6, Tabla de

Período de Ausencia. Ésta incluye resúmenes, capacitación en el trabajo (OJT), capacitación de recalificación y su dependencia del período de ausencia.

Periodo de Ausencia	Acción
Hasta 3 meses	Informe al empleado sobre cualquier actualización / cambio de procedimiento, organización o equipo / infraestructura que pueda haber ocurrido durante su ausencia. la sesión informativa se documentará y archivará en consecuencia.
Entre 3 y 12 meses	Informe al empleado sobre cualquier actualización / cambio de procedimiento, organización o equipo / infraestructura que pueda haber ocurrido durante su ausencia. la sesión informativa se documentará y archivará en consecuencia. Además, brinde capacitación en el trabajo (On the Job Training -OJT) para garantizar que se mantengan sus competencias. Si se llegaron a identificar lagunas/deficiencias en su competencia, se deberá iniciar un período de capacitación de recalificación.
Entre 12 y 24 meses	Informe al empleado sobre cualquier actualización / cambio de procedimiento, organización o equipo / infraestructura que pueda haber ocurrido durante su ausencia. la sesión informativa se documentará y archivará en consecuencia. Además, brinde capacitación de recalificación, incluida una evaluación formal y documentada de sus competencias, según el programa de capacitación inicial, para confirmar que el empleado sigue siendo competente para desempeñar ese trabajo.
Mas de 24 meses	Se debe proporcionar el programa de capacitación inicial.

5.9 Capacitación relativa al transporte de carga en la cabina de pasajeros.

Muchos de los operadores están cambiando aviones de pasajeros a aviones de carga o están transportando carga en la cabina de pasajeros. Es importante que el personal de control de carga, así como el personal de carga y rampa, estén debidamente capacitados para estas operaciones. Dicha capacitación debe provenir del operador pertinente, en función de sus propios procedimientos.

Para obtener más información, consulte la Guía para el transporte seguro de carga en la cabina de pasajeros publicada en la [página de Operaciones terrestres de la IATA \(IATA Ground Operations page\)](#).

Consultas y comentarios

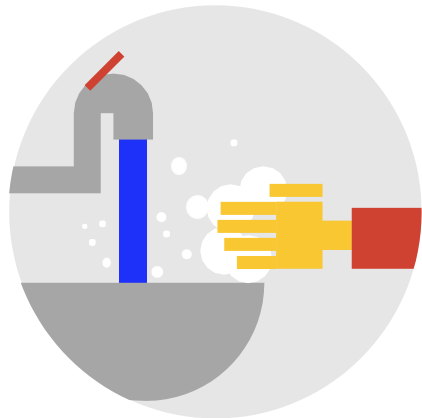
Se pretende actualizar periódicamente este documento a medida que recibamos aportes y actualizaciones de nuestros grupos de interés.

Se invita a enviar cualquier pregunta, recomendación o consulta a groundops@iata.org



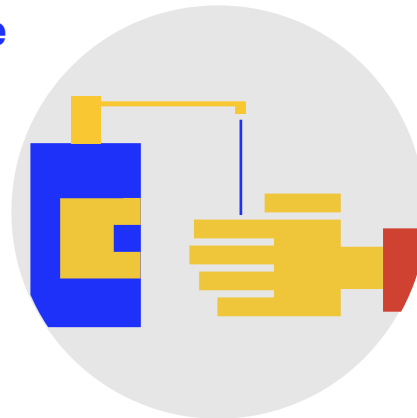
Adjunto 1: Póster en el área del personal

Instrucciones de bioseguridad para el personal de tierra durante la pandemia de COVID-19



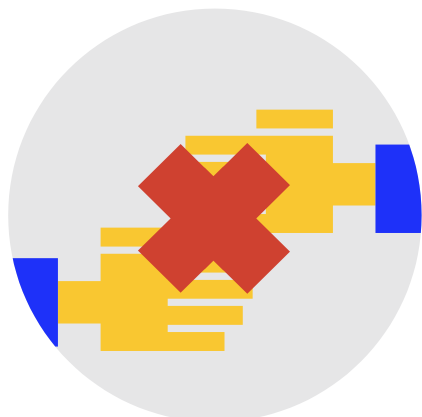
Lavarse regularmente las manos

Utilice agua y jabón líquido para lavarse las manos por un mínimo de 20 segundos cada vez que ingrese a un edificio.



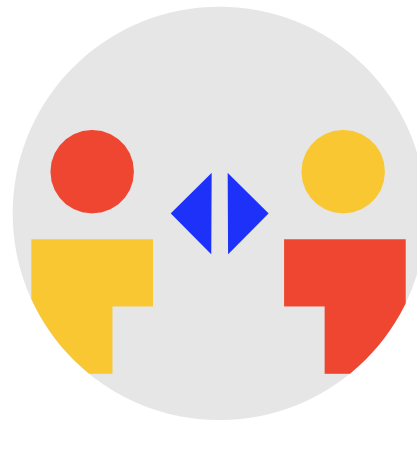
Desinfectarse

Cuando no sea posible lavarse las manos, desinfectelas con gel a base de alcohol.



Evite saludarse de mano

Recuerde que el virus se transmite a través de las microgotas que se expelen al toser y estornudar, así como mediante el contacto directo entre personas.



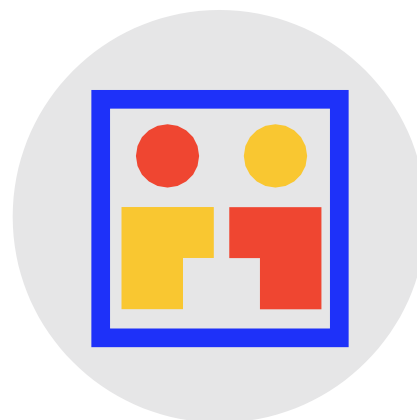
Respete el distanciamiento físico

Mantenga una distancia segura con otras personas respetando los señalamientos en el piso y otras indicaciones. Los conductores deben permanecer fuera de los vehículos hasta el momento en que se les instruya los aborden y atiendan los procedimientos locales.



Limpieza frecuente

Desinfecte frecuentemente todas las superficies de contacto y todos los equipos después de cada uso.



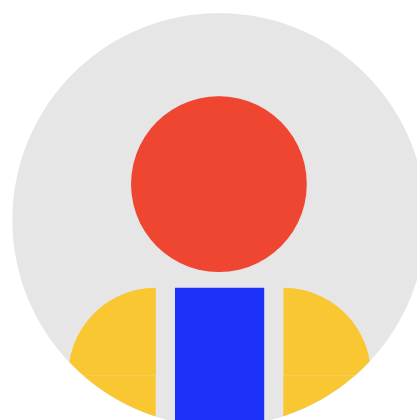
Mantenga la distancia

Evite entrar en espacios cerrados donde se encuentren otras personas o utilice el equipo de protección adecuado.



Utilice su propio bolígrafo

Asegúrese de no tocar los bolígrafos de otras personas cuando complete y firme cualquier documento.



Siga las regulaciones y los materiales de orientación de la empresa, las nacionales y locales; especialmente si usted presenta síntomas potenciales de contagio.

**SEA RESPONSABLE.
MANTENGASE SEGURO.**

