



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

Ed. 6, 12 de Febrero, 2021



## 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 enlaces a los documentos referidos, tanto internos como externos.

## Contenido

△ 1. Introducción y alcance.....	4
△ 2. Manejo de las operaciones en tierra durante el COVID-19 .....	5
□ 2.1 Referencias de la industria .....	5
△ 2.2. Medidas operacionales y de bioseguridad .....	6
<b>3. Recomendaciones para las Operaciones en Tierra.....</b>	<b>7</b>
△ 3.1 Documentación de pasajeros (check in), transferencia y manejo en la sala de última espera (sala de embarque). .....	7
△ 3.2 Gestión del equipaje y de la carga .....	9
△ 3.3 Gestión de la Rampa .....	11
△ 3.4 Gestión de contenedores y palets (ULD).....	12
△ 3.5 Limpieza de la Aeronave.....	15
△ 3.6 Gestión del Comisariato (Catering).....	15
<b>△ 4. Almacenamiento/estacionamiento del equipo de apoyo terrestre (GSE).....</b>	<b>15</b>
△ 4.1 Preparación.....	15
△ 4.2 Planeación .....	16
△ 4.3 Acciones .....	16
△ 4.4 Durante el almacenamiento / estacionamiento. ....	17
△ 4.5 Retorno a la operación del Equipo de Apoyo Terrestre - GSE.....	18
<b>△ 5. Capacitación .....</b>	<b>21</b>
5.2 Desempeño Humano.....	21
5.3 Informes diarios y actualizaciones al personal.....	21
5.4 Capacitación Inicial. ....	21
5.5 Capacitación Recurrente. ....	22
△ 5.6 Extensión de vigencia de la capacitación.....	22
5.8 Ausencia del trabajo.....	23
5.9 Capacitación relativa al transporte de carga en la cabina de pasajeros. ....	24
<b>Consultas y comentarios .....</b>	<b>24</b>
<b>Adjunto 1: Póster en el área del personal.....</b>	<b>25</b>

## Símbolos en la Revisión

Símbolo	Significado
□	Inserción
△	Enmienda
⊗	Remoción

## Tabla de Revisión

Número de Edición	Fecha de expedición
6ª Edición	12 de Febrero, 2021
5ª Edición	29 de Mayo, 2020
4ª Edición	08 de Mayo, 2020
3ª Edición	28 de Abril, 2020
2ª Edición	03 de Abril, 2020
1ª Edición	24 de Marzo, 2020

## △ 1. Introducción y alcance.

Después de la interrupción causada por el COVID 19, varios operadores y proveedores de servicios de apoyo en tierra se han acercado a la IATA en busca de orientación sobre cómo llevar a cabo ciertos aspectos de los servicios de apoyo en tierra durante la pandemia de COVID-19, así como sobre cómo manejar los diversos desafíos operativos.

Este documento proporciona una referencia rápida a las diversas referencias normativas y de la industria, que hemos consultado y utilizado para el desarrollo de esta guía. Es posible que se apliquen otros requisitos según la normativa sanitaria local.

Este documento y sus futuras actualizaciones serán publicadas en [www.iata.org/ground-operations](http://www.iata.org/ground-operations).

## △ 2. Manejo de las operaciones en tierra durante el COVID-19

### □ 2.1 Referencias de la industria

La enfermedad por coronavirus (COVID-19) es una enfermedad infecciosa causada por un coronavirus recientemente descubierto. La mejor manera de prevenir y retardar la transmisión es estar bien informado sobre el virus COVID-19, la enfermedad que causa y cómo se propaga.

El virus COVID-19 se propaga principalmente a través de las microgotas de saliva o de la secreción de la nariz cuando una persona infectada tose o estornuda, por lo que es importante realizar como medidas preventivas el potencializar entre el personal la práctica del código de etiqueta respiratoria, así como el mantenerse informado a través de campañas de concienciación.

A la hora de evaluar los riesgos que pueden llevar a modificar o desarrollar nuevos procedimientos de servicios en tierra asociados a la pandemia de COVID-19, se recomienda utilizar la orientación de las organizaciones oficiales y las recomendaciones de la industria, así como de las autoridades sanitarias locales, como:

#### [Organización Mundial de la Salud \(OMS\) – Pandemia por el Coronavirus \(COVID-19\)](#)

- [Regulación Internacional de Salud](#)
- [Guía de Higiene y Sanitización en la Aviación](#)
- [Consideraciones operacionales para el manejo de los casos de COVID-19 en la aviación](#)

#### [European Centre for Disease and Prevention and Control \(ECDC\)](#)

- [Desinfección de ambientes en entornos sanitarios y no sanitarios potencialmente contaminados por el SRAS-CoV-2](#)
- [Orientaciones provisionales para la limpieza del entorno en instalaciones no sanitarias expuestas al SRAS-CoV-2](#)
- [Consideraciones relativas a las medidas de distanciamiento social en respuesta a COVID-19 - segunda actualización](#)

#### [US Centers for Disease Control and Prevention \(CDC\)](#)

- [Guidance for Airlines and Airline Crew: Coronavirus Disease 2019 \(COVID-19\)](#)
- [EPA List N: Disinfectants for Coronavirus \(COVID-19\)](#)
- [Guidance for cleaning and disinfecting](#)

#### [OACI](#)

- [CART Take-off guidance](#)
- [Public Health Corridor \(PHC\) Implementation](#)

#### [EASA](#)

- [Safety Directives and Information Bulletins](#)
- [COVID-19 Aviation Health Safety Protocol](#)
- [Guidance on aircraft cleaning and disinfection in relation to the SARS-CoV-2 pandemics](#)
- [Guidelines for the transport of cargo in passenger aircraft](#)

#### [FAA](#)

- [Regulatory Updates due to Coronavirus](#)
- [Guidance and Resources](#)

## △ 2.2. Medidas operacionales y de bioseguridad

**IMPORTANTE:** La mayoría de los procedimientos operativos permanecen inalterados, sin embargo se están aplicando y reforzando estrategias de varios niveles y diversas medidas de bioseguridad con el objetivo de proteger al personal, esto incluye:

- (a) Buenas medidas de higiene
- (b) Uso constante de equipos de protección personal (EPP) adecuados
- (c) Limpieza y desinfección de instalaciones y equipos
- (d) Vigilancia, detección y pruebas de salud
- (e) Vacunación

Basado en las recomendaciones de la [OHSA respecto al COVID-19](#) y de la [EASA Coronavirus 'SARS-CoV-2' Infecciones – Recomendaciones Operacionales](#), todo el personal debe practicar, tanto como sea posible:

- (a) Mantener la distancia física con los demás y evitar pasar tiempo en lugares o grupos concurridos. siempre que sea posible (como mínimo, debe practicarse una distancia de 1 metro o la que especifique la autoridad sanitaria local).
- (b) Cúbrase la boca y la nariz con una mascarilla cuando esté cerca de otras personas.
- (c) Lávese frecuentemente las manos con agua y jabón durante al menos 20 segundos.
- (d) Si no se dispone de jabón y agua corriente, utilizar un desinfectante de manos a base de alcohol con un mínimo del 60% de alcohol.
- (e) Lávese siempre las manos que estén visiblemente sucias.
- (f) Evite tocarse los ojos, la nariz o la boca con las manos sin lavar.
- (g) Evite el contacto cercano con personas enfermas.
- (h) Permanezca en casa y aíslese de los demás cuando esté enfermo.
- (i) Limpie y desinfecte de manera rutinaria las superficies de contacto.

[Refiérase al Adjunto 1: Póster en el área del personal.](#)

Cada empresa debe definir el tipo de Equipo de Protección Personal EPP que utilizará su personal en función de la normativa y del riesgo de exposición (por ejemplo, el tipo de actividad realizada) y la dinámica de transmisión.

Junto con el uso del Equipo de Protección Personal EPP, se recomienda la limpieza y desinfección de los edificios de la terminal de pasajeros, de las infraestructuras, de los equipos y de las aeronaves como medio para evitar la transmisión de microgotas que se pudieran haber caído en las superficies. La limpieza y desinfección debe realizarse con la mayor frecuencia posible y utilizando un desinfectante eficaz para eliminar el virus. El desinfectante eficaz puede encontrarse en la [Lista N de la EPA: Desinfectantes para Coronavirus \(COVID-19\)](#) y debe ser definido por las autoridades sanitarias locales.

## △ 3. Recomendaciones para las Operaciones en Tierra.

En esta sección el proceso de las operaciones en tierra se divide en áreas operativas clave. Cada sección incluye referencias específicas a cada área de operación en tierra (si ella está disponible) y procedimientos recomendados.

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

#### △ 3.1.1 Fuentes Documentales

- [ICAO CART Take Off guidance – Airport Module](#)
- [IATA Passenger Experience & Facilitation](#)
- [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](#)
- Manual de Operaciones en Tierra de la IATA, IGOM 10ª Edición, capítulos 1 y 2

#### △ 3.1.2 Procesos de viaje del pasajero

- a. En función de las especificidades de cada aeropuerto y de la legislación nacional vigente, el acceso a las terminales aeroportuarias podría restringirse al personal de servicio, a los pasajeros y a los acompañantes en situaciones como las de los pasajeros con discapacidades, con movilidad reducida o menores no acompañados, para minimizar las aglomeraciones y las colas que aumentarían los riesgos de transmisión.
  - b. En la medida de lo posible, debería aplicarse el "distanciamiento físico" en los diferentes puntos de contacto con los pasajeros
    1. Comunicar al personal si se han introducido nuevos procesos rediseñados para promover el distanciamiento físico, por ejemplo, el uso de montantes retráctiles y la señalización del suelo en la zona de colas.
    2. Deben aplicarse medidas de distanciamiento físico coherentes en todo el aeropuerto
    3. Desplazar los escáneres de embarque portátiles para que los pasajeros puedan escanear las tarjetas de embarque, para evitar que el personal tenga que manipular las tarjetas de embarque
  - c. Para minimizar el tiempo de permanencia en el aeropuerto, se debería animar a los pasajeros a completar los procesos de facturación antes de llegar al aeropuerto.
  - d. Cuando estén disponibles, las opciones de autoservicio deberían utilizarse en la medida de lo posible en todos los puntos de contacto con los pasajeros.
    - Cuando se utilicen dispositivos de autoservicio de equipaje, las compañías aéreas y/o los proveedores de servicios de asistencia en tierra (GHSPs) deberían guiar a los pasajeros de forma proactiva hacia las opciones de autofacturación para minimizar las interacciones (entrega física del equipaje) entre los pasajeros y los agentes de facturación. El mismo principio se aplica a los dispositivos de autofacturación y autoembarque.
- (e) Asegurarse de que los pasajeros respetan las normas sanitarias nuevas o revisadas del país de salida, tránsito y/o llegada.
- (f) Informar a las autoridades pertinentes de las personas conocidas que deseen viajar como pasajeros con síntomas relacionados con la COVID-19, véanse las directrices de la OMS.

(g) Será necesario un proceso de embarque ordenado para limitar el contacto físico directo entre los pasajeros, especialmente cuando comiencen a aumentar los factores de ocupación. La recomendación de que los agentes de la puerta de embarque se familiaricen con los requisitos específicos de control sanitario impuestos por el país de transferencia o de destino ayudará a acelerar el proceso de embarque.

(h) En la zona de reclamo de equipajes durante el proceso de llegada, se debe prever un proceso rápido de reclamo de equipajes para garantizar que los pasajeros no tengan que esperar un tiempo excesivo en esta zona.

### **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 Gestión del equipaje y de la carga

### △ 3.2.1 Fuentes Documentales

- [ICAO CART Take Off guidance – Airport Module](#)
- [IATA TACT Airlines Cargo Operations Status, COVID-19](#)
- [Action Cargo: COVID-19](#)
- [IATA Suspected Communicable Disease Guidelines for Cargo and Baggage Handlers](#)
- [Manual de Operaciones en Tierra de la IATA, IGOM 10a Edición, capítulo 2 y sección 4.5](#)

### △ 3.2.2 Manejo del equipaje y de la Carga

No se recomiendan medidas específicas para la manipulación del equipaje y/o la carga durante la pandemia, sin embargo, deben practicarse medidas generales de bioseguridad según corresponda frente al riesgo potencial de infección. El personal debe:

- (a) Usar guantes, en combinación con una buena higiene de manos y evitar tocarse los ojos, la nariz o la boca con las manos sin lavar.
- (b) Debe realizarse con frecuencia la higiene de las manos.
- (c) Mantener una distancia física que oscile entre 1 y 2 metros (3-6 pies) o según lo establezcan las autoridades sanitarias locales.
- (d) Usar cubrebocas en situaciones en las que no se pueda garantizar la distancia física. Por ejemplo, durante el proceso de colocar en la aeronave la carga a granel.
- (e) Utilizar el Equipo de Protección Personal EPP según la normativa local.
- (f) No manipular paquetes visiblemente sucios por fluidos corporales.

### △ 3.2.3 Manejo de cargas especiales

#### (a) Transporte de restos humanos

Consulte la sección [Acción Carga: COVID-19](#) bajo el título "Keeping air cargo flying" y luego "Human remains transport".

#### (b) Transporte de vacunas

Deben respetarse las consideraciones de carga y descarga de vacunas en las que se tenga hielo seco como refrigerante:

1. Verificar en la documentación (LIR, NOTOC, Manifiesto de carga, CPM, LDM) por la presencia de hielo seco como refrigerante (código ICE).
2. Para evitar la asfixia, antes de entrar en un compartimento con presencia de hielo seco, se debe abrir la puerta del compartimento y permitir la ventilación según los procedimientos de la empresa.
3. En ausencia de instrucciones específicas, es importante esperar un mínimo de dos (2) minutos los compartimentos de carga ventilados y 10 minutos para los compartimentos de carga no ventilados antes de entrar en el compartimento de carga.
4. Se debe realizar una comprobación visual de daños detectables para asegurar que no hay daños en el embalaje o en el ULD durante la carga y/o descarga.
5. El contenedor de temperatura controlada (TCC) de la aeronave desempeña un papel fundamental en el transporte y la distribución de productos farmacéuticos sensibles al tiempo y a la temperatura, incluidas las vacunas. A continuación se ofrecen algunas orientaciones generales para la manipulación en tierra de los TCC de las aeronaves:
  - i. Los proveedores de servicios en tierra que participen en el manejo de la TCC de las aeronaves deben trabajar en colaboración mediante la coordinación y la comunicación con las partes interesadas para facilitar un ciclo operativo bien planificado y controlado.
  - ii. Las TCC de las aeronaves sólo deberían ser manipuladas por personal de asistencia en tierra debidamente formado, calificado y autorizado.
  - iii. El rendimiento y las funcionalidades del TCC de la aeronave, así como las instrucciones especiales de manejo del fabricante del TCC de la aeronave (por ejemplo, la comprobación de la capacidad de la batería y la ejecución del programa de temperatura) deben ponerse a disposición del personal de asistencia en tierra.
  - iv. La compatibilidad de la aeronave debe verificarse para garantizar que las TCC de la aeronave pueden cargarse a bordo de los tipos de aeronave previstos de acuerdo con el Manual de Peso y Balance (Weight and Balance Manual WBM) de la aeronave.
  - v. Las TCC de las aeronaves pueden ser muy pesadas debido a su tamaño y peso bruto total. Deberá disponerse de un equipo de manipulación adecuado con las capacidades apropiadas (por ejemplo, capacidad de elevación del montacargas, longitud de las cuchillas de la horquilla, tamaño de la plataforma rodante) para evitar posibles lesiones del personal, manipulación incorrecta, daños al equipo y/o interrupción del servicio
  - vi. El personal de apoyo en tierra debe supervisar y verificar las condiciones de servicio del TCC de la aeronave
  - vii. Deben seguirse los procedimientos normales de control de inventarios de los ULD, y los datos de control de existencias de ULDs deben mantenerse y actualizarse en consecuencia. Se recomienda que se registren los códigos de identificación de los ULD asociados a las respectivas

aeronaves, así como las posiciones de los ULD.

Refiérase a la sección [Acción Carga: COVID-19](#) bajo el título “[Guidance for Vaccines and Pharmaceutical logistics and Distribution](#)”.

## △ 3.3 Gestión de la Rampa

### △ 3.3.1 Fuentes Documentales

- [ICAO CART Take Off guidance – Cargo module](#)
- [IATA Public Health Emergency Response Plan](#)
- [FAA Temporary Parking of Overflow Aircraft](#)
- [Manual de Operaciones de Tierra de IATA -IGOM- 10a Edición, Capítulos 3 y 4](#)

### △ 3.3.2 Información General

Para evitar la contaminación cruzada, se recomienda limpiar y desinfectar los equipos de apoyo en tierra (GSE) entre operadores.

Todo el personal debe ser educado y debe practicar los principios de higiene personal y las estrategias de protección multinivel mientras esté de servicio. En la medida de lo posible, se debe llevar el equipo de protección personal EPP adecuado en función de las diferentes funciones que se realicen en la rampa.

### △ 3.3.3 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) Los puntos de anclaje disponibles para condiciones de vientos fuertes o arrachados,
- (d) La puesta a tierra eléctrica de la aeronave,
- (e) Monitorear y actuar correspondientemente a las condiciones meteorológicas severas,
- (f) 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.

#### **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.

### △ 3.3.4 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, los equipos y/o lesiones al personal.

- (a) Asegúrese de cumplir con todos los procedimientos establecidos durante el movimiento en tierra de la aeronave, tal como está documentado en el Manual de Operaciones de Tierra de IATA -IGOM- 10ª Edición en sus Numerales 4.6 al 4.10

IGOM 4.6 Despacho de la aeronave:

- Responsabilidades del personal de tierra y su seguridad
- Actividades previas a la salida de la aeronave, incluyendo las comunicaciones
- Conexión de la unidad motriz para el pushback
- Remoción de calzos
- Diálogos de comunicación durante la salida de la aeronave
- Maniobras durante condiciones meteorológicas extremas
- Incidentes durante el pushback
- Completado del pushback
- Restablecimiento de comunicaciones después de la salida de la aeronave

IGOM 4.7 al 4.10 describe:

- Salidas de rampas abiertas
- Operaciones con potencia en reversa de las aeronaves
- Actividades de remolque de aeronaves
- Estacionamiento a largo plazo

(b) Asegúrese de que, durante cualquier operación no normal, se realice una adecuada evaluación de los riesgos para la seguridad y se aplique el plan de mitigación.

(c) Asegúrese de realizar una consulta oportuna con el operador del aeropuerto sobre el movimiento de la aeronave.

## △ 3.4 Gestión de contenedores y palets (ULD).

### △ 3.4.1 Fuentes Documentales

- [Regulaciones ULDR de IATA \(ULDR\)](#)
- [Airport Handling Manual de la IATA AHM911/942](#)

### △ 3.4.2 Información General

- (a) Antes de almacenar los ULD, se le deben 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.

### △ 3.4.3 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.

Para información adicional para el almacenamiento de ULDs, refiérase a:

- La Sección 6 de las Regulaciones ULDR de IATA, Especificación de Operación 6/01, 11.4.3 para el almacenamiento del palet.

- La Sección 6 de las Regulaciones ULDR de IATA, Especificación de Operación 6/02, 7 para el almacenamiento de la malla de los palets.
- La Sección 6 de las Regulaciones ULDR de IATA, Especificación de Operación 6/04, 8 para el almacenamiento de los contenedores.
- La Sección 9 de las Regulaciones ULDR de IATA, Sección 9, 9.3 para los requerimientos de almacenamiento y el material de orientación de almacenamiento.
- El Airport Handling Manual de IATA -AHM- en la Sección AHM 421 para los requerimientos de almacenamiento.

Para información adicional para la verificación de las condiciones de servicio de los ULDs, refiérase a:

- La Sección 6 de las Regulaciones ULDR de IATA, Especificación de Operación 6/00, para la verificación de los requerimientos de las condiciones de servicio de los ULD.
- La Sección 7 de las Regulaciones ULDR de IATA, Especificación estándar 40/3 y 40/4 para los formatos estándar de notificación de límites de daños operacionales de los ULD (ODLN).
- El Apéndice "H" de las Regulaciones ULDR de IATA, para la ilustración de los componentes de los ULD que figuran en el ODLN de los contenedores de aeronaves y de los palets de las aeronaves.

#### △ 3.4.4 Apilamiento de ULDs

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):

- (a) 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-).
- (b) 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.
- (c) 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.
- (d) 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.
- (e) 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.
- (f) 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:
  1. La puerta de carga,
  2. El ULD adyacente,
  3. 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.*

#### 3.4.5 Apilamiento de ULDs de diferentes tipos

- (a) 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.

- (b) 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.
- (c) 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).

## △ 3.5 Limpieza de la Aeronave

Refiérase al [Material de Orientación para la limpieza y desinfección de la aeronave durante y después de la Pandemia](#) de la IATA, al documento RTCA-DO388/ EUROCAE-ED-287 Guidance Document on Aircraft Cleaning and Disinfection, y al Manual Manual de Operaciones de Tierra de IATA -IGOM- 10a Edición, Sección 3.7.

## △ 3.6 Gestión del Comisariato (Catering)

Consulte el documento de la Organización Mundial de la Salud [WHO COVID-19 and food safety: guidance for food businesses](#) y el de la Asociación de Servicios de Catering para Aerolíneas (Airline Catering Association – ACA) [ACA COVID-19 4Ps Guidelines are Keeping Our Industry Safe](#).

## △ 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 operativo. Se pueden encontrar mayores detalles en el Airport Handling Manual, Sección AHM 918 - Ground Support Equipment Storage and Return to Service.

### △ 4.1 Preparación

- (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.

## △ 4.2 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 con un plan de retorno al servicio.

## △ 4.3 Acciones

- (a) Estacionar/almacenar de ser posible el equipo de apoyo terrestre GSE en un área controlada y centralizada.
- (b) Asegurarse de que todas las puertas y ventanas estén cerradas y aseguradas, a menos de que las condiciones climatológicas permitan que las ventilaciones permitan la circulación de aire sin riesgos de infestaciones, moho, etc.
- (c) Asegurarse de que los paneles y tableros de control expuestos estén cubiertos y por lo tanto protegidos de las distintas condiciones climáticas.
- (d) 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.
- (e) Asegúrese de que todos los fluidos estén en el nivel correcto, a menos que la documentación del fabricante indique lo contrario.
- (f) 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.
- (g) 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.
- (h) De ser posible, cubra los cilindros hidráulicos expuestos con un líquido o grasa de conservación.
- (i) Proteja con protector de corrosión todas las superficies metálicas sin pintura, tales como cadenas, rodillos, ruedas dentadas, etc.
- (j) Drene los tanques de aire de los frenos de residuos de agua.
- (k) Si el equipo de apoyo terrestre GSE cuenta con telemática, desconecte las baterías principales para prevenir su descarga cuando el equipo esté estacionado / almacenado.
- (l) Compruebe que todos los sistemas de encendido/alimentación estén apagados o aislados.
- (m) Proteja contra el uso no autorizado quitando las llaves (si corresponde) o mediante los kits de bloqueo y etiquetado.
- (n) 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).



- (o) 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.
- (p) 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.
- (q) 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.

## △ 4.4 Durante el almacenamiento / estacionamiento.

### △ 4.4.1 Información General.

- (a) Siga su plan de almacenamiento.
- (b) Los equipos de apoyo en tierra GSE sometidos a diferentes regímenes de almacenamiento / estacionamiento deben ser identificados para garantizar que sólo se utilicen los destinados al uso. Esto puede lograrse mediante etiquetas, controles con llave, zonas de estacionamiento diferenciadas o medidas de control similares.
- (c) Repare las unidades cuando se averíen siempre que sea posible.
- (d) Evite, en la medida de lo posible, la canibalización de piezas.
- (e) Si es posible, en las circunstancias locales, considere la posibilidad de utilizar este tiempo para ponerse al día con el mantenimiento y las reparaciones.
- (f) Si es posible, revise semanalmente todas las unidades almacenadas para comprobar su estado general de disponibilidad.
- (g) 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.

### 4.4.2 Baterías de Litio.

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.

### 4.4.3 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.

#### **4.4.5 Sistemas de Gestión de Flota y de Datos.**

- (a) 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.
- (b) 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.

### **△ 4.5 Retorno a la operación del Equipo de Apoyo Terrestre - GSE.**

Se tiene disponible un curso de aprendizaje a distancia para el retorno a la operación del equipo de apoyo terrestre -GSE- en el enlace:

<https://www.iata.org/en/training/courses/ground-support-equipment/talp59/en/>

#### **△ 4.5.1 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) 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.
- (c) 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.
- (d) Implemente las medidas necesarias para asegurar la limpieza de las zonas / áreas de contacto frecuente de los equipos de apoyo terrestre GSE.
- (e) 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.
- (f) 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.
- (g) 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.

- (h) Asegúrese de que se haya realizado todo el entrenamiento / capacitación periódicos necesarios y/o se hayan realizado los arreglos necesarios para las extensiones de su vigencia / validez.

#### **△ 4.5.2 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) 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.
- (i) Una vez que se ha echado a andar el equipo, permita que el sistema de frenos alcance la presión de operación (frenos de aire).
- (j) 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.
- (k) 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.
- (l) 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.
- (m) 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.

- (n) 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).
- (o) Vuelva a implementar el programa de mantenimiento e inspecciones (PMI) a su modo normal cuando las unidades vuelvan al funcionamiento normal en las operaciones.
- (p) 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](#).

#### Δ 4.5.3 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 Fuentes Documentales

- Airport Handling Manual de la IATA, AHM 1100
- Airport Handling Manual de la IATA, AHM 1111

### 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.

Se recomienda 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:

- (a) Cambios implementados debido a las nuevas regulaciones relacionadas con COVID-19,
- (b) Actualizaciones de cambios organizacionales y de gestión,
- (c) Procedimientos nuevos o actualizados durante el COVID-19,
- (d) Acciones de salud y de seguridad,
- (e) Recordatorios de rutinas y procedimientos de higiene,
- (f) Factores humanos,
- (g) Consejos y recomendaciones de seguridad operacional,
- (h) Módulos de seguridad para "Atención al detalle y manejo de distracciones",
- (i) Lesiones, accidentes,
- (j) Respuestas a emergencias, y
- (k) Aunque algunas de las medidas, como las rutinas de higiene, éstas deberían incluirse en los programas de capacitación.

### 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 (asumiendo una frecuencia de recurrencia de tres años).

*Nota: El periodo de recurrencia dentro de los Programas de auditorías IOSA e ISAGO es en general de un máximo de 36 meses. Favor de referirse a los requerimientos específicos de cada programa.*

## △ 5.7 Métodos de capacitación

Tradicionalmente, la capacitación teórica se ha impartido en forma presencial en un aula, lo que puede no ser posible en este momento. Por ello, se debe tener el principal interés en métodos alternativos como son: El uso de un aula "remota/virtual" con la tecnología adecuada. Si no se dispone de la tecnología adecuada, se pueden distribuir los apuntes del alumno al personal y dejar tiempo para el "autoestudio".

Estos métodos permiten completar la formación a distancia (por ejemplo, desde casa), en cualquier momento y en cualquier zona horaria, y reduce las exigencias de disponibilidad de los Instructores.

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

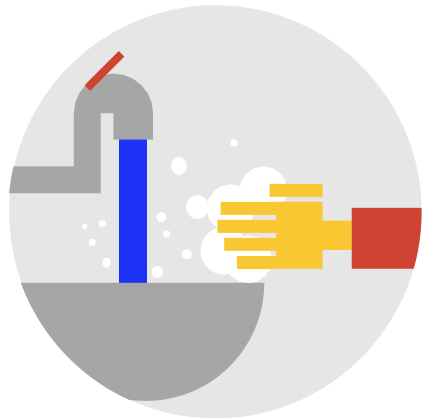
*Se pretende actualizar periódicamente este documento a medida que recibamos aportes y actualizaciones de nuestros grupos de interés.*

*Se invita a enviar cualquier pregunta, recomendación o consulta a [groundops@iata.org](mailto:groundops@iata.org)*



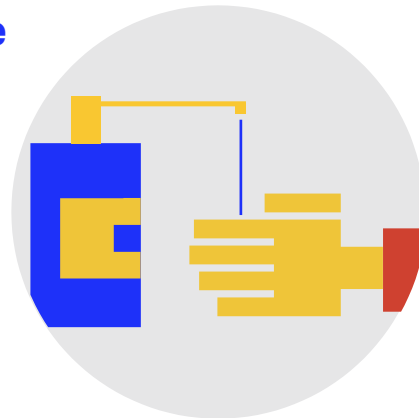
# Adjunto 1: Póster en el área del personal

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



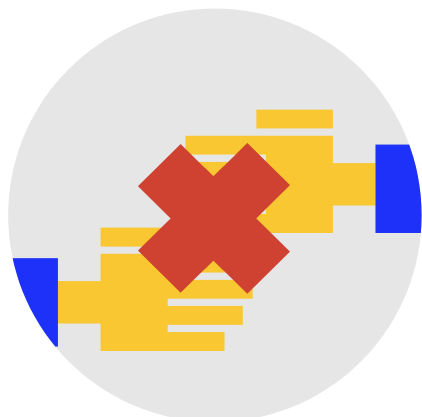
### Lavarse regularmente las manos

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



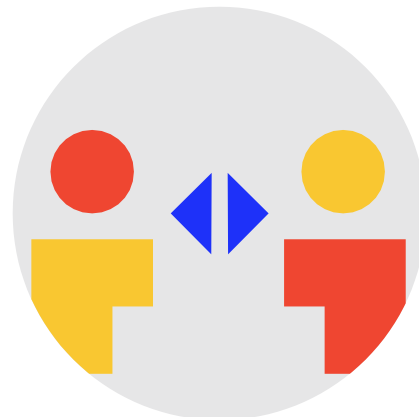
### Desinfectarse

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.



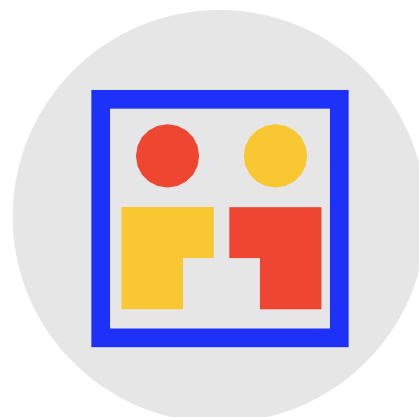
### Respete el distanciamiento físico

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.



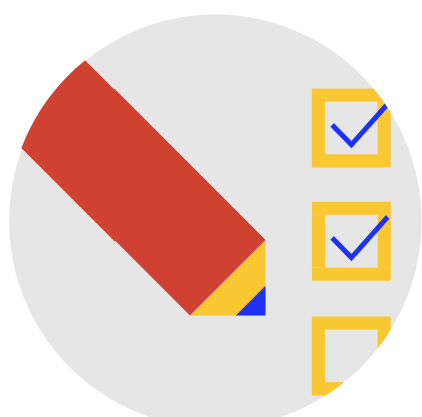
### Limpieza frecuente

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



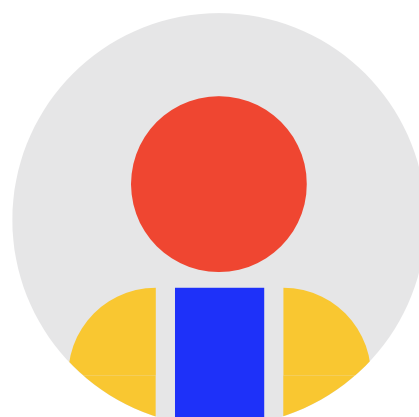
### Mantenga la distancia

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 el bolígrafo de otras personas cuando haga anotaciones o firme documentos.



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

**SEA RESPONSABLE.  
MANTENGASE SEGURO.**

