



TRANSPORTE SIN RIESGOS DE DESINFECTANTE DE MANOS BASE ALCOHOL EN CABINA DE PASAJEROS

I. OBJETIVO

La presente circular intenta dar a conocer las provisiones regulatorias para solicitar antes las respectivas autoridades aeronáuticas (Estado del Operador) una excepción a la prohibición de transportar desinfectante de manos de base alcohol, ya sea en su presentación gel o líquido.

II. ALCANCE

Operadores Aéreos MRAC OPS 1, inspectores de aeronavegabilidad y operaciones de las diferentes autoridades de aviación civil.

III. ANTECEDENTES

Debido a la actual crisis sanitaria derivada de la pandemia de COVID-19 y la consecuente crisis en la industria aeronáutica, uno de los objetivos primordiales de los diferentes Estados y Operadores Aéreos es reanudar de forma paulatina y creciente el transporte aéreo comercial internacional, debido a que éste representa una importante fuente de ingresos nacionales y es generador de un porcentaje representativo de empleos a nivel regional.

Como consecuencia de este objetivo, una de las preocupaciones es evitar que el transporte aéreo se convierta en una fuente de contagios de COVID-19, y es en este sentido que surge la necesidad de transportar desinfectante de manos de base alcohol a bordo de las aeronaves, en las cabinas de pasajeros, ya sea en su presentación líquida o en gel.

IV. REQUISITOS PARA LA EXCEPCIÓN SOBRE EL TRANSPORTE DE DESINFECTANTE DE MANOS DE BASE ALCOHOL ABORDO DE LAS AERONAVES

En concordancia con las disposiciones contenidas en el documento **“Take-off: Guidance for Air Travel Through the COVID-19 Public Health Crisis”**, emitido por el *Council Aviation Recovery Task Force* (CART) en su Página A-30 de OACI y con carácter temporal las aerolíneas deberían proveer cantidad suficiente de desinfectante de manos que sea efectivo contra el COVID 19 para ser utilizado durante el vuelo por las tripulaciones, en este sentido, estas disposiciones se constituyen en una excepción a la siguientes normativa:

- i. Los desinfectantes de manos de base alcohol se clasifican como materiales peligrosos y se encuentran prohibidos específicamente por las Regulaciones



TRANSPORTE SIN RIESGOS DE DESINFECTANTE DE MANOS BASE ALCOHOL EN CABINA DE PASAJEROS

de Materiales Peligrosos de IATA y por las Instrucciones Técnicas de OACI para el Transporte Seguro de Materiales Peligrosos por vía Aérea (DGR 2.5, Instrucciones Técnicas OACI Parte1; 2.2)

Considerando lo anterior se recomienda a los operadores que deseen añadir el desinfectante de manos de base alcohol a los elementos transportados en cocinas o instalados en lavatorios, solicitar una autorización de su Autoridad de Aviación Civil (Estado del Operador) de acuerdo a las provisiones detalladas en las Instrucciones Técnicas de OACI Parte 1; 2.2.1 a), las cuales indican:

2.2 EXCEPCIONES PARA MATERIALES PELIGROSOS DEL OPERADOR

2.2.1 Las provisiones de estas instrucciones no aplican a lo siguiente:

- a) Artículos y sustancias que de otra manera son clasificadas como materiales peligrosos pero que son requeridas a bordo de la aeronave de acuerdo con requisitos pertinentes de aeronavegabilidad y regulaciones operacionales o que son autorizados por el Estado del Operador para cumplir requisitos especiales;

Para tal efecto y siguiendo las recomendaciones de IATA, en la solicitud de autorización los operadores MRAC OPS 1 deben incluir lo siguiente:

- La clasificación y el número UN del desinfectante de manos. Por ejemplo: UN 1987, Alcohol, n.o.s. (mezcla de alcohol etílico), UN 1170, solución de etanol. Sin embargo, para su clasificación debe revisarse la hoja de seguridad del fabricante del desinfectante.
- La cantidad de desinfectante de manos en cada contenedor y el número de contenedores a bordo de la aeronave.
- Un procedimiento para asegurar que el desinfectante a bordo se mantendrá alejado de fuentes de calor o ignición (cafeteras, hornos, interruptores eléctricos, etc.)
- Provisión o información a los tripulantes sobre el manejo del desinfectante a bordo. Por ejemplo, que los tripulantes de cabina estén informados sobre los procedimientos a través de un boletín u otro método apropiado.
- Análisis de riesgo, que valore las implicaciones de seguridad respecto de su portación y el aseguramiento de las medidas de mitigación de riesgos de forma continua por la empresa.



TRANSPORTE SIN RIESGOS DE DESINFECTANTE DE MANOS BASE ALCOHOL EN CABINA DE PASAJEROS

V. OTRAS RECOMENDACIONES

- Los elementos utilizados para la desinfección de las aeronaves y sus componentes deben ser consultados de forma previa al fabricante original (OEM)
Fuente: *Take-off: Guidance for Air Travel Through the COVID-19 Public Health Crisis*
- Se recomienda la adopción de las medidas contenidas en el documento **“Take Off Guidance for Air Travel Through the Covid -19 Public Health Crisis”** que permita escoger las practicas más adecuadas para la desinfección de las cabinas de vuelo y cabina de pasajeros
- No se recomienda la utilización del desinfectante de manos para desinfectar superficies, a menos que sea autorizado por el fabricante original (OEM).
- Se debe instruir a la tripulación de cabina en el correcto uso del desinfectante de base alcohol, ya que toma unos segundos en evaporarse de las manos, y durante ese proceso de evaporación libera gases inflamables que podrían entrar en ignición sobre o cerca de superficies calientes.
- El operador (tripulación de cabina en conjunto con personal de mantenimiento) debe decidir los lugares idóneos para colocar el desinfectante de base alcohol, tomando en cuenta que debe transportarse alejado de fuentes de calor (hornos, cafeteras, etc.) y de ignición (interruptores eléctricos, fusibles, etc.)



TRANSPORTE SIN RIESGOS DE DESINFECTANTE DE MANOS BASE ALCOHOL EN CABINA DE PASAJEROS

VI. INFORMACIÓN ADICIONAL

Se hizo una revisión a las experiencias sobre la portación de desinfectante de manos de base alcohol (gel o líquido) en la industria del transporte aéreo y su impacto en los requisitos de aeronavegabilidad en la Nota Técnica DOT/FAA/AR-TN10/19: "Pruebas de inflamabilidad del Desinfectante de Manos de Base Alcohol", la cual se condujo en el "William J. Hughes Technical Center" bajo el auspicio de la FAA en el año 2010, a propósito de la epidemia de H1N1, y las pruebas concluyen que si bien el material es inflamable, su utilización personal no representa mayor riesgo para la operación aérea comercial.

La conducción de las pruebas de aeronavegabilidad citadas en la nota técnica constituyen el único aspecto discutible al tratarse de un líquido abordo, así mismo su portación abordo no afecta la normal operación de las aeronaves y sus sistemas de forma alguna.

***FIN DE LA CIRCULAR DE ASESORÍA ***