



LEGISLACIÓN CONSOLIDADA

Resolución de 2 de noviembre de 2021, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se actualizan las Directrices operativas para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación con relación a la pandemia COVID-19.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
«BOE» núm. 274, de 16 de noviembre de 2021
Referencia: BOE-A-2021-18705

TEXTO CONSOLIDADO

Última modificación: sin modificaciones

Téngase en cuenta que, por Resolución de 8 de abril de 2022, se publica la actualización de las Directrices operativas para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación con relación a la pandemia Covid-19, con efectos de 10 de mayo de 2022, [Ref. BOE-A-2022-7513](#), por lo que la presente Resolución debe entenderse implícitamente derogada.

Vista la Resolución de 9 de julio de 2020, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se publican las Directrices operativas para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación con relación a la pandemia COVID-19.

Considerando lo siguiente:

1. Las medidas que se están adoptando para vigilar y controlar la propagación de la COVID-19 derivados de los movimientos por vía aérea de personas están siendo objeto de actualización continua por las autoridades competentes.
2. La Resolución de 13 de octubre de 2021, de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 11 de octubre de 2021, por el que se modifican las limitaciones de acceso a los edificios terminales de los aeropuertos de interés general.
3. De conformidad al apartado cuarto de la resolución del 9 de julio de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, el Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo adoptará las modificaciones de las Directrices operativas atendiendo a la naturaleza, dificultad y medios necesarios para su implementación. En este sentido, el Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo acuerda el 2 de noviembre de 2021 informar favorablemente sobre la nueva versión de las Directrices-Edición 4.^a

Estas directrices deben actualizarse para garantizar que guarden proporción con la evolución de la pandemia.

En virtud de lo anterior, esta Agencia resuelve:

Primero. Objeto.

La actualización de las Directrices higiénico-sanitarias y de control en el ámbito aeroportuaria para mitigar el riesgo de transmisión del COVID-19 publicadas por Resolución

de 20 de noviembre de 2020, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y en el BOE número 323, de 11 de diciembre de 2020. En su edición 4.^a

Segundo. Ámbito.

Esta resolución es aplicable a los gestores de los aeropuertos situados en el territorio nacional; las compañías aéreas que operen en dichos aeropuertos, incluidas las que realicen operaciones de aerotaxi, y quienes realicen operaciones de aviación general; los pasajeros que transiten por estas infraestructuras; y las empresas que desarrollen servicios auxiliares en el aeropuerto así como, en general, todo el personal que intervenga en la realización de las operaciones aéreas en orden a minimizar el riesgo de contagio del SARS-CoV-2 en el transporte aéreo.

Tercero. Efectos.

Esta resolución producirá efectos al día siguiente a su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Cuarto. Modificación de las Directrices operativas para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación con relación a la pandemia COVID-19.

El Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo adoptará las modificaciones de las Directrices operativas atendiendo a la naturaleza, dificultad y medios necesarios para su implementación, así como el plazo máximo en que los sujetos obligados por ellas están obligados a su cumplimiento.

Quinto. Publicidad.

Esta Resolución o cualquiera de sus modificaciones deberán hacerse públicas en el «Boletín Oficial del Estado» y en la página web de AESA.

Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer recurso contencioso-administrativo, ante los Juzgados Centrales de lo Contencioso-administrativo de Madrid, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la publicación de este acto, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 46.1 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa o alternativamente, recurso potestativo de reposición ante la Directora de AESA, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 123 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, en el plazo de un mes contado a partir del día siguiente a la publicación de este acto.

Madrid, 2 de noviembre de 2021.–La Directora de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, Isabel Maestre Moreno.

DIRECTRICES OPERATIVAS PARA LA GESTIÓN DE PASAJEROS AÉREOS Y PERSONAL DE AVIACIÓN EN RELACIÓN A LA PANDEMIA COVID-19

Cuarta edición. 2/11/2021

Número de cambio	Fecha	Página afectada
1. NORMAS GENERALES, SECCIÓN 1. OBLIGACIONES DE LOS GESTORES AEROPORTUARIOS, APARTADO D.V.	20.11.2020	9
2. NORMAS GENERALES, SECCIÓN 2. OBLIGACIONES PARA LAS COMPAÑÍAS AÉREAS Y OTROS OPERADORES DE AERONAVES, APARTADO A.VI.	20.11.2020	11
3. NORMAS GENERALES, SECCIÓN 2. OBLIGACIONES PARA LAS COMPAÑÍAS AÉREAS Y OTROS OPERADORES DE AERONAVES, APARTADO C.IX.	20.11.2020	13
4. ANEXO 1, GESTIÓN DE PASAJEROS A BORDO CON SÍNTOMAS COMPATIBLES CON COVID-19.	11.12.2020	25
5. ANEXO 1, GESTIÓN DE PASAJEROS.	11.12.2020	26
6. ANEXO 3, FORMULARIO DE SALUD PÚBLICA PARA LOCALIZAR PASAJEROS.	11.12.2020	30-37
7. REFERENCIAS.	09.06.2021	3
8. ANTECEDENTES.	09.06.2021	6
9. NORMAS GENERALES, SECCIÓN 1. OBLIGACIONES DE LOS GESTORES AEROPORTUARIOS, APARTADO A.I.	09.06.2021	7
10. NORMAS GENERALES, SECCIÓN 1. OBLIGACIONES DE LOS GESTORES AEROPORTUARIOS, APARTADO C.V.	09.06.2021	9
11. NORMAS GENERALES, SECCIÓN 2. OBLIGACIONES PARA LAS COMPAÑÍAS AÉREAS Y OTROS OPERADORES DE AERONAVES, APARTADO C.VII-IX.	09.06.2021	13

Número de cambio	Fecha	Página afectada
12. ANEXO 1, MATERIAL DE ORIENTACIÓN.	09.06.2021/15.06.2021	16, 17, 18, 19, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 31, 32
13. NORMAS GENERALES, SECCIÓN 1. OBLIGACIONES DE LOS GESTORES AEROPORTUARIOS, APARTADO D.V.	15.06.2021	10
14. NORMAS GENERALES, SECCIÓN 2. OBLIGACIONES PARA LAS COMPAÑÍAS AÉREAS Y OTROS OPERADORES DE AERONAVES, APARTADO B.V.	15.06.21	12
15. ANEXO 3: MODELO DE DECLARACIÓN COVID-19.	15.06.21	34
16. ANEXO 4: MATERIAL DE PROMOCIÓN DE LA SEGURIDAD SANITARIA.	15.06.21	35, 36
17. REFERENCIAS.	2.11.21	4

Referencias

Referencias de la Unión Europea:

- EASA ECDC COVID-19 *Aviation Health Safety Protocol. Operational Guidelines for the management of air passengers and aviation personnel in relation to the COVID-19 pandemic. Issue no: 3. Issue date: 17/06/2021.*
- *Guidelines for the continued granting of exemptions in accordance with Article 71 of Regulation (EU) 2018/1139 (The Basic Regulation) to aircrew as per Regulation (EU) No 1178/2011, Regulation (EU) 2018/395 and Regulation (EU) 2018/1976.*

Referencias Nacionales:

- Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en los ámbitos de transportes y vivienda.
- Resolución de 17 de diciembre de 2020, de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, por la que se actualizan las Directrices operativas para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación con relación a la pandemia COVID-19.
- Real Decreto-ley 35/2020, de 22 de diciembre, de medidas urgentes de apoyo al sector turístico, la hostelería y el comercio y en materia tributaria.
- Ley 2/2021, de 29 de marzo, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.
- Real Decreto-ley 8/2021, de 4 de mayo, por el que se adoptan medidas urgentes en el orden sanitario, social y jurisdiccional, a aplicar tras la finalización de la vigencia del estado de alarma declarado por el Real Decreto 926/2020, de 25 de octubre, por el que se declara el estado de alarma para contener la propagación de infecciones causadas por el SARS-CoV-2
- Resolución de 13 de octubre de 2021, de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 11 de octubre de 2021, por el que se modifican las limitaciones de acceso a los edificios terminales de los aeropuertos de interés general.

Resoluciones de la Dirección General de Salud Pública:

- Resolución de 4 de junio de 2021, de la Dirección General de Salud Pública, relativa a los controles sanitarios a realizar en los puntos de entrada de España.
- Resolución de 8 de junio de 2021, de la Dirección General de Salud Pública, por la que se modifica la de 4 de junio de 2021, relativa a los controles sanitarios a realizar en los puntos de entrada de España.
- Resolución de 21 de octubre de 2021, de la Dirección General de Salud Pública, por la que se modifica la de 4 de junio de 2021, relativa a los controles sanitarios a realizar en los puntos de entrada de España.

* Sin perjuicio de otros requisitos que pudieran exigirse a nivel nacional, autonómico y por parte de otros Organismos Competentes.

ÍNDICE

Antecedentes.

Consideraciones generales.

Normas de obligado cumplimiento.

1) Obligaciones de los gestores aeroportuarios.

a) En relación con la instalación de dispositivos de protección, limpieza e higiene y otras medidas en la infraestructura.

b) En relación con el distanciamiento de pasajeros y otro personal que presta servicios en los terminales aeroportuarios.

c) En relación con la información suministrada a los pasajeros y personal que presta servicio en los aeropuertos.

d) En relación con la coordinación y el establecimiento de procedimientos con otros agentes.

e) En relación a la aplicación de medidas alternativas de cumplimiento.

2) Obligaciones para las compañías aéreas y otros operadores de aeronaves.

a) En relación con la instalación de dispositivos de protección, limpieza e higiene y otras medidas a bordo.

b) En relación con el tratamiento de los pasajeros.

c) En relación con la información suministrada a los pasajeros y personal que presta servicio a bordo.

d) En relación con la coordinación y procedimientos.

Anexo 1. Material de orientación.

Principios generales.

1) Gestión de pasajeros.

En todo momento.

Antes de llegar al aeropuerto.

Consideraciones para la gestión de pasajeros en el aeropuerto.

Gestión de pasajeros a bordo de la aeronave.

Gestión de pasajeros a bordo con síntomas compatibles con COVID-19.

Gestión de pasajeros de llegada y en tránsito.

2) Gestión de miembros del personal de aviación.

Anexo 2. Información contenida en el Formulario de Control Sanitario.

Anexo 3. Modelo de declaración COVID-19.

Anexo 4. Material de promoción de la seguridad sanitaria.

Antecedentes

En base a la evolución de la situación de la epidemia por el coronavirus COVID-19 y por recomendación del Comité de Emergencias del Reglamento Sanitario Internacional (2005), el 30 de enero de 2020, el Director General de la Organización Mundial de la Salud declaró el brote del nuevo coronavirus COVID-19 como una Emergencia de Salud Pública de Importancia Internacional (ESPII), ya que su propagación internacional supone un riesgo para la salud pública de los países y exige una respuesta internacional coordinada.

Como consecuencia de la situación de emergencia de salud pública ocasionada por el COVID-19, a escala nacional e internacional, al amparo de lo dispuesto en el artículo cuatro, apartados b) y d), de la Ley Orgánica 4/1981, de 1 de junio, de los estados de alarma, excepción y sitio, se declaró, mediante el Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, el estado de alarma en todo el territorio nacional con el fin de afrontar la crisis sanitaria, el cual ha sido prorrogado en varias ocasiones en los términos expresados en dicha norma.

Con fecha 9 de junio de 2020, se publicó el Real Decreto-ley 21/2020, de medidas urgentes de prevención, contención y coordinación para hacer frente a la crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19, por el que las personas de seis años en adelante quedan obligadas al uso de mascarillas quirúrgicas o de protección superior.

En el mismo Real Decreto-Ley, se especifica que los operadores de transporte aéreo con número de asiento pre-asignado deberán conservar, a disposición de las autoridades de salud pública, la información de contacto de los pasajeros durante un mínimo de cuatro semanas, con la finalidad de realizar la trazabilidad de los contactos.

Finalmente, con fecha 8 de julio de 2020, se publica el Real Decreto-ley 26/2020, de 7 de julio, de medidas de reactivación económica para hacer frente al impacto del COVID-19 en

los ámbitos de transportes y vivienda, en el que se establece en el artículo 3, relativo a las Directrices operativas para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación en relación a la pandemia COVID-19 que el Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo, previsto en la Orden PRE/248/2003, de 6 de febrero, establecerá en castellano las directrices operativas para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación en relación a la pandemia COVID-19, aplicables a las operaciones desarrolladas en los aeropuertos situados en territorio nacional, incorporando al ordenamiento jurídico interno las adoptadas por Agencia de la Unión Europea para la Seguridad de la Aviación (EASA) y el Centro Europeo para la Prevención y el Control de las Enfermedades (ECDC), así como sus sucesivas modificaciones, adaptadas a las especificidades de España. Las Directrices EASA/ECDC adaptadas, se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado» por resolución de la persona titular de la Dirección de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

Además, se indica que las Directrices son de obligado cumplimiento para los gestores de los aeropuertos de interés general abiertos al tráfico civil situados en territorio nacional, así como para las empresas que desarrollen trabajos auxiliares en ellos; las compañías aéreas que realicen operaciones en los aeropuertos españoles y el resto de los usuarios de estas infraestructuras.

Sin perjuicio de lo anterior, el Comité de Facilitación podrá declarar que otras recomendaciones internacionales para la gestión de pasajeros aéreos y personal de aviación en relación a la pandemia COVID-19, ofrecen niveles de eficacia equivalentes a las Directrices EASA/ECDC adaptadas en orden a minimizar el riesgo de contagio del SARS-CoV-2 en el transporte aéreo.

En tal caso y sujeto al principio de reciprocidad, se entenderá que el cumplimiento por las compañías aéreas de terceros países de las recomendaciones internacionales declaradas equivalentes, satisface lo previsto en el citado apartado.

Por otro lado, el apartado 3 del artículo 7 dispone que corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea la supervisión del cumplimiento de las Directrices EASA/ECDC adaptadas y de las recomendaciones internacionales declaradas equivalentes aplicables conforme al principio de reciprocidad.

La Agencia podrá, adicionalmente, previa audiencia del Comité de Facilitación, adoptar guías o material de orientación relativo a la aplicación de los requisitos y sobre los procedimientos de supervisión que lleve a cabo.

Debido a la evolución ascendente en el número de casos de COVID-19 en el inicio de la segunda ola epidémica de esta enfermedad, el Gobierno declaró el Estado de Alarma mediante Real Decreto 926/2020, de 25 de octubre, que fue prorrogado por Real Decreto 956/2020, de 3 de noviembre, hasta el pasado 9 de mayo de 2021.

La vigencia de dicho estado de alarma fue prorrogada hasta las 00:00 horas del día 9 de mayo de 2021 en virtud del Real Decreto 956/2020, de 3 de noviembre, por el que se prorroga el estado de alarma declarado por el citado Real Decreto 926/2020, de 25 de octubre.

En esa fecha, quedó sin efecto el Estado de Alarma en un escenario de evidente mejoría de la situación epidemiológica, propiciado por un ritmo constante en la vacunación, que está logrando un incremento progresivo y estable del nivel de inmunidad de la población. Así lo ponen de manifiesto los principales indicadores de evolución de la epidemia y de su impacto en el sistema asistencial.

Consideraciones generales

La finalidad de este documento es recoger las obligaciones, así como proporcionar orientación al gestor aeroportuario y operadores aéreos, así como a otras partes interesadas, sobre cómo facilitar la recuperación, segura y gradual, del transporte aéreo de pasajeros.

Tanto las recomendaciones como los requerimientos, serán revisados de manera permanente de cara a irse adaptando a la evolución del riesgo epidemiológico, de la evolución del tráfico aéreo, así como de la propia evolución de las Guías EASA/ECDC.

Normas de obligado cumplimiento

1) Obligaciones de los gestores aeroportuarios:

Los gestores aeroportuarios de cualquier aeropuerto abierto al tráfico civil situado en territorio español deberán:

a) En relación con la instalación de dispositivos de protección, limpieza e higiene y otras medidas en la infraestructura:

i) Vigilar, en colaboración con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado que todas las personas que entren en el edificio terminal hacen uso obligatorio, dentro de las instalaciones del aeropuerto, de mascarilla quirúrgica o que provea una protección superior, salvo en casos debidamente justificados, y facilitar su adquisición por parte de aquellos pasajeros que no dispongan de las mismas.

ii) Reforzar los procesos de limpieza y desinfección de las instalaciones aeroportuarias teniendo en cuenta la programación de vuelos, especialmente de aquellas por las que transiten los pasajeros, así como de aquellos dispositivos u objetos sujetos a contacto, pantallas de protección, bandejas de los controles de seguridad, etc. En esta materia se seguirán las guías sobre limpieza de EASA.

iii) Potenciar el empleo de dispositivos electrónicos sin contacto. En la medida de lo posible, instalará dispositivos que minimicen el contacto con superficies en el aeropuerto.

iv) Instalar dispensadores de geles hidroalcohólicos o desinfectantes con actividad virucida, autorizados y registrados por el Ministerio de Sanidad para la limpieza de manos en el terminal y, especialmente, en localizaciones con mayor potencial de contacto, como, por ejemplo, a la salida de los controles de seguridad.

v) Instalar un número suficiente de papeleras para el desecho de las mascarillas y otro material de protección fungible, adoptando los procedimientos para su adecuada limpieza y tratamiento.

vi) Proporcionar los elementos de protección adecuados, así como la correcta formación sobre su utilización a sus trabajadores, en el ámbito de sus programas de prevención de riesgos laborales.

vii) Reforzar las medidas de ventilación en los edificios terminales, minimizando la recirculación de aire y evitando en lo posible flujos de aire horizontales. Asimismo, llevar a cabo las actuaciones oportunas para el mantenimiento, limpieza y sustitución de los filtros de aire con la periodicidad adecuada.

viii) Colaborar con las compañías aéreas, en el ámbito de responsabilidad del gestor aeroportuario, para evitar que los pasajeros permanezcan a bordo durante más de 30 minutos si la aeronave estacionada no dispone de ventilación adecuada conforme a las recomendaciones EASA/ECDC.

ix) Proporcionar, dentro del marco de colaboración establecido con el Ministerio de Sanidad, los recursos necesarios para llevar a cabo los procesos sanitarios requeridos.

x) Colaborar con el con el operador aéreo o agente de asistencia en tierra para que, siempre que sea posible, optimizar el uso de cintas de recogida de equipajes con el fin de mantener la distancia física de seguridad y reservar cintas utilizadas únicamente para vuelos provenientes de zonas de alto riesgo (designadas por las autoridades sanitarias).

b) En relación con el distanciamiento de pasajeros y otro personal que presta servicios en los terminales aeroportuarios:

i) Establecer protocolos y mecanismos adecuados para que, en la medida de lo posible, tanto pasajeros como personal mantengan un distanciamiento interpersonal en el terminal de 1,5 m. Asimismo, establecer los mecanismos para prevenir aglomeraciones en las zonas de alta concentración de pasajeros, entre otras, zonas de espera, lavabos, etc.

En particular, colaborará con las compañías aéreas a la hora de establecer los protocolos para prevenir aglomeraciones durante los procesos de embarque y desembarque.

En línea con este apartado, instalar señalética y otros medios adecuados para asegurar el citado distanciamiento de los pasajeros en el terminal y en las instalaciones de su responsabilidad, evitar aglomeraciones y minimizar el contacto de los pasajeros con los elementos físicos en el terminal.

En las localizaciones fijas de atención al público, instalar pantallas de protección.

ii) Establecer los mecanismos de coordinación adecuados y vías de información para que, en los concesionarios comerciales, como tiendas, restaurantes y otros locales en los edificios terminales de los aeropuertos que gestiona se respetan las condiciones de aforo, distanciamiento, y otras medidas sanitarias.

iii) Colaborar con las autoridades competentes en materia de aduanas y fronteras para establecer medidas adecuadas de distanciamiento de los pasajeros, evitando de este modo que se produzcan aglomeraciones.

iv) Separar los flujos entre llegadas y salidas, siempre que sea posible. En otro caso, establecer las medidas de mitigación que sean necesarias.

Asimismo, establecer flujos diferenciados para evitar el contacto de los pasajeros con las tripulaciones tanto a la entrada de los edificios terminales, como en el acceso a la zona restringida del aeropuerto, potenciando así la protección de las tripulaciones y limitando de esta forma posibles riesgos de contagio.

v) En aquellos casos en los que, por el diseño del terminal, y teniendo en cuenta posibles problemas de capacidad, no sea posible garantizar una separación interpersonal de 1,5 m, debe mantenerse una distancia física de al menos 1 m entre las personas que no viajan juntas, estableciendo los procedimientos de mitigación del riesgo adecuados, extremando la implantación del resto de las medidas contempladas, y poniéndolo en conocimiento de los pasajeros y otro personal en el aeropuerto.

vi) En su ámbito de actuación, colaborar con los agentes de *handling* y/o compañías aéreas para facilitar el despliegue de un mayor número de medios de transporte, favoreciendo así el distanciamiento de los pasajeros en su trayecto hasta el avión.

c) En relación con la información suministrada a los pasajeros y personal que presta servicio en los aeropuertos:

i) Adoptar las medidas oportunas para procurar que su personal evite acudir a las infraestructuras aeroportuarias si presenta sintomatología compatible con la COVID-19 y trabajar con las empresas con las que haya suscrito un contrato para que eviten que su personal con síntomas acuda al aeropuerto.

ii) Informar a los pasajeros, a través de los canales adecuados de comunicación, para que eviten acudir al aeropuerto en aquellos casos en los que presenten síntomas compatibles con la COVID-19. En dicha comunicación, advertirá de que una posible detección de síntomas en el aeropuerto podría dar lugar a las acciones pertinentes por parte de las autoridades competentes.

iii) Informar de manera continuada, a través de material informativo como pictogramas, pantallas y medios electrónicos, sobre las medidas para la promoción de la seguridad sanitaria en los aeropuertos, prestando especial atención en aquellas zonas con mayor concentración de pasajeros en el terminal, entre otras, sobre medidas de distanciamiento, reducción del contacto con las superficies, higiene y protección, etc.

iv) Informar al pasajero sobre la necesidad de adherirse en todo momento a las medidas sanitarias que les sean indicadas, señalando los efectos de no cumplir esta obligación.

v) Informar sobre la obligatoriedad del uso de mascarillas quirúrgicas o de protección superior para todas las personas de seis años en adelante, incluyendo pasajeros, así como personal del aeropuerto y compañía aérea en las infraestructuras aeroportuarias y a bordo de las aeronaves, así como sobre la utilización adecuada de las mismas (tipo, colocación, retirada, desecho, etc.). Las mascarillas con válvula exhaladora no están permitidas, dado que este tipo de mascarillas no filtran el aire exhalado.

Las razones médicas que permiten exenciones en el uso de una mascarilla, deben estar documentadas en un certificado médico emitido por un especialista adecuado y normalmente se limitan a:

- Enfermedad pulmonar restrictiva grave con un umbral de capacidad vital forzada (FVC) del 55 % predicho y un umbral de DLCO del 40 % o con un índice GAP superior a 5.
- Discapacidades mentales o físicas que no permitan el uso adecuado de una máscara facial.

Los pasajeros con tales exenciones deben someterse a una prueba de reacción en cadena de la polimerasa de transcripción inversa (RT-PCR) del SRAS-CoV-2 en las 48 horas anteriores a la hora de salida programada y que presenten el resultado negativo al embarcar

para reducir el riesgo de ser infecciosos durante el vuelo. A este respecto, los operadores aéreos deben proporcionar información clara a todos sus pasajeros y permitir la máxima flexibilidad en cuanto a cambios, en caso de que los resultados de las pruebas sean positivos. Los menores de 12 años están exentos de la realización de esta prueba diagnóstica.

Los pasajeros que se nieguen a cumplir las medidas preventivas establecidas se les debe negar el acceso al edificio terminal del aeropuerto, a la cabina de la aeronave, o se les debe desembarcar, si el hecho tiene lugar antes de que se cierren las puertas de la aeronave, y ser retirados de las instalaciones del aeropuerto por las autoridades competentes de acuerdo con la legislación nacional/local. Además, en función de los requisitos nacionales, pueden ser objeto de acciones adicionales determinadas por las autoridades locales del aeropuerto de salida.

La información señalada en este apartado estará disponible, en castellano, en las otras lenguas oficiales de las regiones en las que esté situado el aeropuerto, y en inglés en aquellos aeropuertos en los que el volumen de pasajeros internacionales sea significativo.

d) En relación con la coordinación y el establecimiento de procedimientos con otros agentes:

i) Coordinar la aplicación de las medidas preventivas en los aeropuertos que gestiona por parte de su personal y de las empresas con las que haya contraído un contrato y que presten servicios en dichos aeropuertos. A tal efecto designará un coordinador en cada aeropuerto.

ii) Informar a las empresas subcontratadas, en especial de las empresas de seguridad privada cuyo personal de seguridad lleva a cabo inspecciones físicas, sobre sus obligaciones en cuanto medios de protección y su correcta utilización, sin eximir a cada empresa de su responsabilidad en el ámbito de sus programas de prevención de riesgos laborales.

iii) Coordinar los protocolos adecuados con las FFCCSE para el tratamiento de aquellos pasajeros que no se adhieran a las medidas preventivas en el aeropuerto.

iv) Asimismo, colaborará con las autoridades sanitarias para el tratamiento de los pasajeros sintomáticos conforme a los procedimientos que se establezcan.

v) Prestar colaboración a las autoridades sanitarias y FFCCSE para la implementación de los controles sanitarios determinados por el Ministerio de Sanidad con el objetivo de garantizar que estos se puedan llevar a cabo. No podrán almacenar, acceder o tratar los datos de salud y cualquier otro dato conexo obtenidos en el ejercicio de dicha colaboración.

vi) Colaborar con el operador aéreo y la autoridad sanitaria para la localización y aviso a los acompañantes que puedan permanecer en las instalaciones aeroportuarias, y para el tratamiento del equipaje, de aquellos pasajeros que, como consecuencia del control de llegadas, sean derivados a un centro sanitario.

vii) Los gestores aeroportuarios prestarán su colaboración al Ministerio de Sanidad para la implementación de las medidas previstas en la presente resolución.

e) En relación a la aplicación de medidas alternativas de cumplimiento:

i) Realizar una evaluación de riesgos previa a la implantación de posibles medidas alternativas de cumplimiento en función de la tipología y el volumen de tráfico de un aeropuerto.

2) Obligaciones para las compañías aéreas y otros operadores de aeronaves:

Las compañías aéreas y otros operadores de aeronaves que operen en cualquier aeropuerto abierto al tráfico civil situado en territorio español deberán:

a) En relación con la instalación de dispositivos de protección, limpieza e higiene y otras medidas a bordo:

i) Adoptar las medidas de limpieza y desinfección recomendadas por EASA/ECDC de los elementos de contacto que sean responsabilidad del operador de la aeronave, así como a bordo de la aeronave, durante todos los procesos de los que son responsables.

ii) Establecer mecanismos adecuados para que, tanto la plantilla que presta servicios del ámbito de responsabilidad de la compañía aérea en el aeropuerto, como sus tripulaciones,

cumplan en todo momento con las medidas sanitarias (higiene de manos, uso de mascarilla, limitación del contacto directo, etc.).

iii) Proporcionar el equipo de protección personal necesario a sus trabajadores, así como la formación adecuada de los mismos sobre su uso.

iv) Prever procedimientos para la eliminación del material sanitario de desecho a bordo (guantes, mascarillas, etc.), así como su posterior tratamiento de acuerdo a las guías de aplicación internacionales.

v) Establecer los protocolos para minimizar el contacto de las tripulaciones y pasajeros, teniendo en cuenta, entre otros, el uso exclusivo de aseos cuando sea posible, medidas de limpieza y desinfección adecuadas, etc.

vi) Informar sobre la obligatoriedad del uso de mascarillas quirúrgicas o de protección superior a bordo de las aeronaves. Las mascarillas con válvula exhaladora no están permitidas.

vii) Prever una cantidad suficiente de mascarillas quirúrgicas o de protección superior a bordo para ponerlas a disposición para su adquisición por parte de los pasajeros que no hayan previsto su renovación, especialmente en los vuelos de larga distancia.

viii) Establecer protocolos para la higienización y tratamiento de aquellos miembros de la tripulación que hayan estado en contacto con pasajeros que muestren síntomas.

ix) Llevar a cabo las actuaciones adecuadas de limpieza y desinfección de la aeronave tras la detección de pasajeros con síntomas a bordo, de acuerdo con las guías EASA/ECDC.

x) Reducir el servicio a bordo, tanto como sea posible, en función de la duración del viaje con el objetivo de limitar la exposición a contacto de los pasajeros con la tripulación.

xi) Establecer los protocolos adecuados para la ventilación a bordo, de acuerdo con las recomendaciones de EASA, optimizando la ventilación en cabina.

xii) Coordinar con el gestor aeroportuario los protocolos para evitar que los pasajeros estén a bordo sin una adecuada ventilación durante más de 30 minutos.

xiii) Disponer a bordo de la aeronave de al menos un kit de precaución universal (UPK por sus siglas en inglés). Estos kits deben ser usados para asistir a un posible caso de COVID-19 y/o para la limpieza y desecho de posibles elementos contaminados a bordo de la aeronave.

xiv) Las compañías aéreas prestarán su colaboración al Ministerio de Sanidad para la implementación de las medidas previstas en la presente resolución.

b) En relación con el tratamiento de los pasajeros:

i) En coordinación con el operador aeroportuario y, en su caso, con el agente de *handling*, adoptar medidas apropiadas para mantener el distanciamiento de 1,5 m y evitar las colas en las zonas de alta concentración de pasajeros en los procesos que gestionan en el terminal (por ejemplo, embarque, desembarque, etc.) y poner en marcha las medidas de mitigación necesarias. Dichas medidas tendrán en cuenta los diferentes modos de embarque (a pie, pasarela, etc.).

ii) Adoptar los procedimientos necesarios para evitar que se produzcan aglomeraciones a bordo, en los pasillos de las aeronaves y zonas próximas a los lavabos, en todos los procesos de los que los operadores de aeronaves sean responsables.

iii) Impedir el acceso a la aeronave a los pasajeros que no utilicen mascarilla quirúrgica o de protección superior.

iv) Limitar, en la medida de lo posible, la movilidad de los pasajeros en cabina, minimizando de esta forma su posible contacto.

v) Cuando lo permita la ocupación, la configuración de la cabina y los requisitos peso y centrado de la aeronave, los operadores aéreos deben garantizar, en la medida de lo posible, el mayor distanciamiento físico entre los pasajeros, especialmente en los vuelos más largos (de duración ≥ 5 horas). Los miembros de una familia y las personas que viajan juntas, así como los acompañantes de personas de movilidad reducida pueden ocupar asientos contiguos. El proceso de asignación de asientos debería modificarse en consecuencia.

c) En relación con la información suministrada a los pasajeros y personal que presta servicio a bordo:

i) Informar, a través de sus canales de comunicación y con carácter previo a la llegada de los pasajeros a los edificios terminales, sobre información útil para la planificación del viaje, como, por ejemplo, la necesidad de unos mayores tiempos para el embarque.

ii) Adoptar las medidas oportunas para procurar que su personal evite acudir a las infraestructuras aeroportuarias ante posible sintomatología compatible con la COVID-19.

iii) Informar a los pasajeros, para que eviten ir al aeropuerto en aquellos casos en los que presenten sintomatología compatible con la COVID-19.

iv) Informar regularmente al pasajero de las medidas preventivas a bordo de la aeronave sobre la adecuada utilización de mascarillas (tipo, colocación, desecho, frecuencia y disponibilidad, etc.), así como la necesidad de su uso durante el vuelo, salvo casos excepcionales convenientemente previstos; además de medidas higiénicas y la necesidad del cumplimiento continuado de las buenas prácticas en materia sanitaria.

v) Facilitar información a los pasajeros de los vuelos de salida, con carácter previo a la emisión de la tarjeta de embarque, acerca de las causas sanitarias por las que un pasajero debe abstenerse de acceder al aeropuerto, así como de las consecuencias derivadas de detectar en los controles sanitarios a una persona con sospecha de padecer COVID-19.

vi) Recabar, antes del vuelo y preferiblemente antes de la llegada al aeropuerto, la declaración de cada pasajero de acuerdo con el modelo de declaración COVID-19 habilitado al efecto (modelo incorporado como anexo 2 al presente documento).

vii) Informar a los pasajeros sobre las consecuencias de hacer una declaración falsa y el hecho de que puede ser rechazados si se detectan síntomas durante su viaje.

viii) Informar a los pasajeros de vuelos de llegada a los aeropuertos de España con origen internacional, de la obligatoriedad de acceder a la aplicación desarrollada por la autoridad sanitaria Spain Travel Health-SpTH (o a través de la dirección de internet www.spth.gob.es) para recabar los datos de salud y de contacto del pasajero, así como de las consecuencias de su incumplimiento.

ix) Garantizar que todos los pasajeros que embarquen con destino a España disponen, en formato digital o en papel, del código QR individualizado generado por SpTH, debiendo impedir el embarque a aquellas que no lo presenten. Las compañías aéreas comprobarán que el viajero presenta dicho certificado y que se corresponde con su identidad, sin que en ningún caso puedan acceder a la información sanitaria contenida en el mismo. Así mismo se denegará el embarque a aquellos pasajeros que estando en posesión de un código QR expedido por SpTH con la denominación de DOCUMENTAL CONTROL no acrediten prueba documental de una certificación de vacunación, de diagnóstico o de recuperación. Los pasajeros menores de doce años quedan exentos de la presentación de prueba documental con las certificaciones referidas anteriormente. No obstante, deberán estar en posesión del código QR obtenido tras la cumplimentación del formulario de control sanitario a través de SpTH.

x) Las agencias de viaje, los operadores turísticos y compañías de transporte, así como cualquier otro agente que comercialice billetes aisladamente o como parte de un viaje combinado deberán informar a los pasajeros, en el inicio del proceso de venta de los billetes con destino a España, de todas las medidas de control sanitario y de las consecuencias de su incumplimiento o falseamiento. Asimismo, facilitarán el apoyo necesario a los pasajeros que lo necesiten para cumplimentar el formulario de control sanitario a través de SpTH.

xi) Incluir en sus demostraciones de seguridad las condiciones de uso de las mascarillas en situaciones de emergencia.

xii) Desinfectar exhaustivamente después de su uso, las mascarillas de oxígeno de la aeronave, en caso de haber sido utilizadas durante el vuelo.

d) En relación con la coordinación y procedimientos:

i) Tener en cuenta lo previsto en las recomendaciones operativas EASA en relación con el COVID-19 en su último estado de revisión.

ii) Coordinar los protocolos con las autoridades públicas para el tratamiento de aquellos pasajeros que no se adhieran a las medidas preventivas durante el vuelo.

iii) Prever incentivos para evitar que aquellos pasajeros que presenten síntomas acudan al edificio terminal.

iv) Poner en marcha procedimientos para retirar inmediatamente de las tareas de vuelo a las tripulaciones cuando presenten indicios de sintomatología compatible con COVID-19.

v) Promover dentro de sus programas de monitorización de la salud la distribución de información relacionada con la COVID-19 así como la detección de posibles casos de contagio entre sus empleados.

vi) En coordinación con el gestor aeroportuario, asistir a los pasajeros en la utilización de procedimientos de autofacturación, siempre que ésta resulte posible, e incentivar la facturación del equipaje para evitar que sea transportado en cabina, advirtiendo de que no se facturen baterías de litio dentro del equipaje.

vii) Instruir a las tripulaciones sobre los procedimientos de emergencia compatibles con el uso de mascarillas.

viii) Establecer procedimientos y medidas de prevención para el tratamiento a bordo bajo situaciones de presión de posibles pasajeros conflictivos y potencialmente conflictivos.

ix) Establecer procedimientos para el tratamiento de pasajeros que muestren síntomas a bordo, así como los protocolos para el tratamiento de aquellos pasajeros sentados en las proximidades de pasajeros con posibles síntomas.

x) Establecer procedimientos para la protección y, en su caso, aislamiento y cuarentena, de las tripulaciones que hayan estado en contacto durante el vuelo con posibles contagiados del COVID-19.

xi) Establecer procedimientos para informar al aeropuerto y a las autoridades sanitarias locales en caso de detectar un caso a bordo antes del despegue.

xii) Mantener la información para contacto de todos los pasajeros y conservar los listados un mínimo de cuatro semanas con posterioridad al viaje. Asimismo, facilitar estos listados a las autoridades de salud pública cuando se requieran con la finalidad de realizar la trazabilidad de contactos.

xiii) Prestar debida colaboración a las autoridades sanitarias para la implementación de los controles sanitarios establecidos. No podrán almacenar, acceder o tratar los datos de salud y cualquier otro dato conexo obtenidos en el ejercicio de dicha colaboración.

ANEXO 1

Material de orientación

El objetivo de esta guía es promover la implementación de las pautas operativas por parte de los gestores aeroportuarios y operadores aéreos. Por tanto, establecer un protocolo implica que se aplica y que se verifica su utilidad para el fin perseguido, y en caso de que no sea útil debe modificarse.

Por ello, se implantará un modelo declarativo por el que los gestores aeroportuarios y operadores aéreos declaren el estado de cumplimiento relativo a las medidas establecidas en el presente documento.

Para llevar a cabo estas medidas, el gestor aeroportuario, los operadores aéreos y, cuando corresponda, otros proveedores de servicios deberán considerar las medidas recomendadas incluidas en la última revisión de EASA e implementarlas en la medida de lo posible, así como promover el acceso de los miembros de su personal a programas de formación, y utilización de la guía de EASA o cualquier otra guía relevante.

Se tendrá en cuenta, para la implementación de determinadas medidas, la diversidad de la red aeroportuaria, la tipología del aeropuerto y su volumen de tráfico.

Los operadores aéreos, el gestor aeroportuario y otros proveedores de servicios y partes interesadas deben coordinar sus acciones a través del Comité Español de Facilitación del Transporte Aéreo, para disminuir los riesgos y garantizar el adecuado cumplimiento de la normativa.

En el contexto de estas medidas, puede generarse una situación de conflicto si no se maneja adecuadamente. Para abordar esto, los operadores están invitados a considerar la probabilidad aumentada de estos factores dentro de sus procedimientos y capacitación.

Principios generales:

– Puesta en marcha de medidas destinadas a disuadir a los pasajeros sintomáticos, a través de actividades de comunicación de riesgos y promoción de la salud.

- Implementación de distanciamiento físico de al menos 1 m entre las personas que no viajan juntas, estableciendo los procedimientos de mitigación del riesgo adecuados, extremando la implantación del resto de las medidas contempladas, y poniéndolo en conocimiento de los pasajeros y otro personal en el aeropuerto.
 - Evitar colas en las áreas de alta concentración de pasajeros (las marcas del suelo pueden ayudar a los pasajeros a mantener el distanciamiento físico).
 - El uso de mascarillas en función del nivel de riesgo y la disponibilidad de mascarillas, teniendo en cuenta los posibles riesgos y desventajas.
 - Medidas de higiene para el personal y los pasajeros.
 - La limpieza y desinfección de la infraestructura de la terminal y todos los equipos de manera regular, y su frecuencia debería aumentarse según sea necesario en función del tráfico.
 - Fomentar el uso de procesos electrónicos alternativos (por ejemplo, *check-in* móvil).
 - Proporcionar acceso a agua mediante fuentes o máquinas expendedoras, cuando no sea posible conseguirla por el cierre de las instalaciones aeroportuarias.
 - Disponibilidad en las instalaciones del aeropuerto y en la cabina de vuelo de los materiales de promoción de seguridad de la salud. Se debería prestar especial atención a las áreas de alta concentración de pasajeros y al formato de los materiales (en todas las lenguas nacionales e inglés).
 - Limpieza y desinfección de todas las áreas con potencial de contacto humano y transmisión según lo prescrito por las autoridades de salud pública.
 - El sistema de climatización (HVAC) se deberá configurar en el modo más favorable.
- (Estos principios deberían regir, en la medida de lo posible, en las terminales de aviación general).

1) Gestión de pasajeros

Por razones de claridad, y de acuerdo con el sumario de la guía de EASA, esta guía sobre la gestión de pasajeros se presenta en la siguiente secuencia: en todo momento, antes de llegar al aeropuerto de salida, al aeropuerto, a bordo de la aeronave y al aeropuerto de llegada.

Las medidas propuestas se evaluarán y actualizarán periódicamente de acuerdo con los cambios en el conocimiento del riesgo de transmisión, así como con el desarrollo de otras medidas de diagnóstico o prevención.

En todo momento:

Objetivo: Garantizar que los pasajeros que lleguen al aeropuerto conozcan y cumplan con las medidas de prevención establecidas para garantizar un entorno seguro.

Para ello, se comunicará a los pasajeros que el distanciamiento físico entre individuos debe mantenerse siempre que sea posible en el aeropuerto.

Además, se informará de la obligatoriedad de uso de mascarillas quirúrgicas o de protección superior para todos los pasajeros y personas dentro del aeropuerto y la aeronave, desde el momento en que entren en el edificio de la terminal hasta que salen del terminal en el aeropuerto de destino.

Por razones de seguridad, las tripulaciones de vuelo podrán no usar mascarilla mientras permanecen en la cabina de vuelo con la puerta cerrada durante las distintas fases de vuelo.

El uso de mascarillas no será exigible para las personas que presenten algún tipo de enfermedad o dificultad respiratoria que pueda verse agravada por el uso de la mascarilla o que, por su situación de discapacidad o dependencia, no dispongan de autonomía para quitarse la mascarilla, o bien presenten alteraciones de conducta que hagan inviable su utilización.

Las razones médicas que permiten exenciones en el uso de una mascarilla deben estar documentadas en un certificado médico emitido por un especialista adecuado y normalmente se limitan a:

- Enfermedad pulmonar restrictiva grave con un umbral de capacidad vital forzada (FVC) del 55 % predicho y un umbral de DLCO del 40 % o con un índice GAP superior a 5.

– Discapacidades mentales o físicas que no permitan el uso adecuado de una máscara facial.

Los pasajeros con tales exenciones deben someterse a una prueba de reacción en cadena de la polimerasa de transcripción inversa (RT-PCR) del SRAS-CoV-2 en las 48 horas anteriores a la hora de salida programada y que presenten el resultado negativo al embarcar para reducir el riesgo de ser infecciosos durante el vuelo. A este respecto, los operadores aéreos deben proporcionar información clara a todos sus pasajeros y permitir flexibilidad en caso de que los resultados de las pruebas sean positivos. Los menores de 12 años están exentos de la realización de esta prueba diagnóstica.

Los pasajeros que se nieguen a cumplir las medidas preventivas establecidas se les debe negar el acceso al edificio terminal del aeropuerto, a la cabina de la aeronave, o se les debe desembarcar, si el hecho tiene lugar antes de que se cierren las puertas de la aeronave, y ser retirados de las instalaciones del aeropuerto por las autoridades competentes de acuerdo con la legislación nacional/local. Además, en función de los requisitos nacionales, pueden ser objeto de acciones adicionales determinadas por las autoridades locales del aeropuerto de salida.

Comunicar a los pasajeros que, por lo general, las mascarillas quirúrgicas se deben reemplazar después de usarlas durante cuatro horas, si el fabricante de la máscara no lo indica, o cuando se mojan o se ensucian, y que deben garantizar un suministro suficiente de mascarillas adecuadas para toda la duración de su viaje.

Disponibilidad de papeleras en las instalaciones del aeropuerto y las bolsas de basura de un solo uso a bordo y al desembarcar para desechar las mascarillas usadas.

El gestor aeroportuario y los operadores aéreos informarán sobre el uso y retirada apropiada de las mascarillas y la forma correcta de desecharlas en su material de promoción de seguridad de la salud.

El gestor aeroportuario considerará la posibilidad de implementar sistemas que permitan adquirir mascarillas quirúrgicas o de protección superior en los aeropuertos (por ejemplo, a través de máquinas expendedoras).

El uso de mascarillas es una medida complementaria y no un reemplazo de las medidas de prevención establecidas, tales como distanciamiento físico, etiqueta respiratoria, higiene de las manos y evitar tocar la cara, nariz, ojos y boca, pero sí una medida alternativa en caso de no poder cumplir la distancia física.

Además, los pasajeros observarán las siguientes medidas, a menos que el personal del aeropuerto o los miembros de la tripulación aérea indiquen lo contrario:

- Higiene de manos: lavándose con agua y jabón o, cuando no esté disponible, utilizando una solución desinfectante para manos a base de alcohol.
- Etiqueta respiratoria: cubrir la boca y la nariz con una toalla de papel o un codo flexionado al estornudar o toser, incluso cuando se usa una mascarilla.
- Limitar el contacto directo de cualquier superficie en el aeropuerto y en la aeronave solo cuando sea necesario.

Se proporcionará el equipo de protección (EPI) necesario y se asegurará la formación necesaria para el uso de los equipos a los miembros del personal del gestor aeroportuario, operadores aéreos y proveedores de servicios.

Además, se proporcionará al personal que interactúa directamente con los pasajeros mascarilla, guantes y uniformes; se recomienda cambiar los uniformes diariamente, y en el caso de que no sea posible, se usará un traje de protección como alternativa.

Los vigilantes de seguridad dispondrán de protectores faciales o alternativas adecuadas además de sus mascarillas para mitigar el riesgo de inhalación de micro-gotas causada por su contacto con los pasajeros durante las inspecciones manuales. Además, deberán cambiarse de guantes después de cada inspección manual.

Los miembros del personal que interactúan con los pasajeros desde detrás de una pantalla de protección no tienen que usar equipo de protección personal en todo momento.

Además, si las pantallas necesitan tener ventanillas para gestionar los documentos, los pasajeros deben mantenerse alejados del mostrador a menos que entreguen documentos y equipaje. Esto se puede facilitar con marcas específicas en el suelo, que podrán extenderse a la cola para mantener el distanciamiento físico.

A pesar del uso de EPI, la higiene de manos debe reforzarse en todo momento. Cuando se usen guantes, deben cambiarse regularmente. No todos los tipos de guantes se pueden desinfectar con una solución a base de alcohol. Algunos pueden deteriorarse significativamente y contribuir a la contaminación. Por lo tanto, no se recomienda la desinfección de guantes. Cuando el personal use guantes, los operadores recordarán que usar guantes no protege contra la propagación del virus y alertarán sobre la posible falsa sensación de seguridad que pueden crear si no se siguen escrupulosamente las medidas paralelas.

Se notificará regularmente a los pasajeros a través de mensajes visuales y de audio de las medidas preventivas adoptadas. También se les debe informar las consecuencias de no cumplir con tales medidas.

A los pasajeros que no cumplan con las medidas señaladas se les denegará el acceso al edificio de la terminal del aeropuerto, a la cabina de la aeronave, o desembarcará, si los hechos han ocurrido antes de que se cierren las puertas de la aeronave. Además, pueden ser sancionados si incumplen las medidas adoptadas por el Estado.

Si el hecho tiene lugar durante el vuelo, se debe aplicar el procedimiento de pasajeros conflictivos, pudiendo además ser sancionados en virtud de las Leyes de Seguridad Aérea y General de Salud Pública.

Se priorizarán, en la medida de lo posible, los trabajos de mantenimiento y reparaciones en las zonas públicas, reajustando su programación o si es posible se pospondrán aquellos trabajos no esenciales.

Antes de llegar al aeropuerto:

Objetivo: Reducir las posibilidades de que cualquier pasajero con síntomas compatibles con COVID-19 llegue al aeropuerto y garantizar que los pasajeros que lleguen al aeropuerto conozcan las medidas preventivas establecidas.

Se informará a los futuros pasajeros de las restricciones de viaje para cualquier pasajero que pueda tener síntomas compatibles con COVID-19 antes de llegar al aeropuerto de salida.

Se informará de los síntomas a considerar. El material promocional incentivará a los pasajeros sintomáticos a no presentarse en el aeropuerto para el vuelo.

Se informará a los pasajeros que aquellos sintomáticos identificados en el aeropuerto pueden ser rechazados para continuar su viaje.

Se recomienda a los operadores aéreos que ofrezcan incentivos tales como cambio de reserva o reembolso sin costo sobre la base de un certificado médico que confirma la sospecha de contaminación con COVID-19.

Se comunicará a los pasajeros el uso de mascarilla quirúrgica o de protección superior en el aeropuerto y a bordo de la aeronave, excepto donde se especifique lo contrario. Además, sobre la duración prevista de las medidas preventivas vigentes para programar su llegada al aeropuerto a su debido tiempo. Sin embargo, se intentará reducir al mínimo el tiempo que pasan en el aeropuerto, siempre que sea posible.

Así mismo, se debería evitar la formación de multitudes y colas, lo que aumentaría los riesgos de transmisión y crearía una vulnerabilidad de seguridad potencial.

En caso de cualquier duda que pueda tener síntomas o cualquier problema relacionado con la salud, el miembro de la tripulación debe ser retirado inmediatamente de las tareas de vuelo por la aerolínea.

Se recomienda incentivar a los pasajeros a viajar con todo el equipaje facturado, excepto el equipaje de mano pequeño que cabe debajo del asiento.

Consideraciones para la gestión de pasajeros en el aeropuerto:

Objetivo: Reducir el riesgo de transmisión del virus de pasajeros potencialmente contagiosos asintomáticos.

Los pasajeros deben recibir información sobre los síntomas de COVID-19 y el riesgo de un posible contacto con casos de COVID-19 y se les debe pedir que reconozcan haber leído esta información y que firmen o autentiquen electrónicamente un acuse de recibo (véase el anexo 1 para el texto de muestra). Esto debe hacerse antes del vuelo, bien antes de la llegada al aeropuerto durante el proceso de facturación en línea, a través de un enlace de

mensaje de texto (SMS) o a través de otro medio aceptable para las autoridades nacionales. Los pasajeros deben ser conscientes de las consecuencias de hacer una declaración falsa.

Limpieza y desinfección:

Se incrementarán las actividades de limpieza tanto en amplitud como en frecuencia.

El procedimiento para garantizar que la limpieza y desinfección se implementará de la forma siguiente:

- La limpieza y desinfección periódicas de las superficies convendría realizarse con detergentes estándar, con especial cuidado en las superficies que se tocan con frecuencia (por ejemplo, picaporte de puertas, barandillas, botones, lavabos, autobuses, etc.).

- Intensificar la limpieza de bandejas y colocar desinfectante de manos en la entrada y salida de los lugares de seguridad para fomentar la higiene de las manos. Alternativamente, se pueden usar cubiertas de bandeja de un solo uso.

- Garantizar una ventilación de aire adecuada, minimizando el porcentaje de recirculación de aire y favoreciendo, cuando sea posible, el uso de aire fresco.

- La limpieza y el mantenimiento también deben incluir inodoros, todas las superficies que se tocan con frecuencia y el sistema de aire acondicionado, incluido el uso de filtros de aire y el aumento de la frecuencia del reemplazo del filtro.

- Los operadores aéreos deben realizar la limpieza y desinfección de sus aeronaves de acuerdo con la guía de limpieza y desinfección de aeronaves de EASA.

Pantallas protectoras:

Siempre que el personal aeroportuario interactúe con los pasajeros desde una ubicación fija, las pantallas protectoras deben instalarse de tal manera que permitan la entrega de los documentos requeridos, pero proporcionen protección al miembro del personal de las gotas respiratorias de los pasajeros, y viceversa.

En la medida de lo posible se implementarán tecnologías o procesos que ayuden a la desinfección de las pantallas.

Check-in y embarque:

Se recomienda adoptar medidas para ayudar e incentivar a los pasajeros a utilizar los procedimientos de auto *check-in*, siempre que lo contemple el operador aéreo en sus procedimientos de facturación, y minimizar la cantidad de equipaje de mano que se lleva a la cabina.

En este sentido, conviene fomentar que los pasajeros completen los procesos de facturación antes de llegar al aeropuerto. El *check-in* en línea, la tarjeta de embarque móvil, el etiquetado de equipaje fuera del aeropuerto y otras iniciativas contribuirán a reducir la cantidad de contacto con el personal y la infraestructura del aeropuerto.

En los mostradores de *check-in* tradicionales, se debe considerar el uso de señalización en el área de espera para alentar el distanciamiento social y considerar la instalación de barreras transparentes frente al personal en los mostradores.

Siempre que sea posible, el aeropuerto debe utilizar procesos y tecnología sin contacto, incluida la biometría sin contacto, como el reconocimiento facial o de iris. Se recomienda aplicar dichos procesos de identificación digital en auto facturación de equipaje, control de fronteras, puertas de embarque, etc. y tecnología sin contacto en puntos de venta minoristas y libres de impuestos, etc.

Esto eliminará o reducirá en gran medida la necesidad de contacto con documentos de viaje entre el personal y los pasajeros. También puede acelerar varios procesos, lo que resulta en una mejor protección de la salud, colas reducidas y otras eficiencias del proceso.

Se recomienda promover el transporte de equipaje en los compartimentos de carga.

Los operadores aéreos y el gestor aeroportuario deben cooperar para garantizar que se respete el distanciamiento físico, especialmente durante el *check-in*, el control de seguridad, el embarque previo y el embarque.

En aquellos casos en los que, por el diseño del terminal, y teniendo en cuenta posibles problemas de capacidad, no sea posible garantizar una separación interpersonal de 1,5 m, debe mantenerse una distancia física de al menos 1 m entre las personas que no viajan juntas, estableciendo los procedimientos de mitigación del riesgo adecuados, extremando la

implantación del resto de las medidas contempladas, y poniéndolo en conocimiento de los pasajeros y otro personal en el aeropuerto.

Los flujos opuestos deberán encontrarse separados. Esto podría lograrse mediante marcas en el suelo, señales de dirección, cordones, etc.

El acceso a los baños del aeropuerto debe respetar los principios de distanciamiento físico.

Antes de embarcar, se debe recordar a los pasajeros que deben garantizar un suministro suficiente de mascarillas quirúrgica o de protección superior para toda la duración de su viaje. No obstante, los operadores aéreos y el gestor aeroportuario también deberían considerar permitir la adquisición de mascarillas quirúrgicas o de protección superior en caso de que los pasajeros no tengan acceso a las mascarillas de antemano.

El uso de mascarillas no será exigible para las personas que presenten algún tipo de enfermedad o dificultad respiratoria que pueda verse agravada por el uso de la mascarilla o que, por su situación de discapacidad o dependencia, no dispongan de autonomía para quitarse la mascarilla, o bien presenten alteraciones de conducta que hagan inviable su utilización.

Las razones médicas que permiten exenciones en el uso de una mascarilla deben estar documentadas en un certificado médico emitido por un especialista adecuado y normalmente se limitan a:

- Enfermedad pulmonar restrictiva grave con un umbral de capacidad vital forzada (FVC) del 55 % predicho y un umbral de DLCO del 40 % o con un índice GAP superior a 5.
- Discapacidades mentales o físicas que no permitan el uso adecuado de una máscara facial.

Los pasajeros con tales exenciones deben someterse a una prueba de reacción en cadena de la polimerasa de transcripción inversa (RT-PCR) del SRAS-CoV-2 en las 48 horas anteriores a la hora de salida programada y que presenten el resultado negativo al embarcar para reducir el riesgo de ser infecciosos durante el vuelo. A este respecto, los operadores aéreos deben proporcionar información clara a todos sus pasajeros y permitir flexibilidad en caso de que los resultados de las pruebas sean positivos. Los menores de 12 años están exentos de la realización de esta prueba diagnóstica.

Por otro lado, operador aéreo debe incentivar el uso de mostradores de facturación en modo autoservicio (*self bag drop*) para minimizar el contacto entre personas.

Gestión de pasajeros a bordo de la aeronave:

Objetivo: Reducir el riesgo residual de transmisión de COVID-19 en una aeronave, en el caso de que un pasajero asintomático esté a bordo.

Se debe proporcionar material de orientación a los pasajeros sobre las medidas de seguridad a bordo, que incluyen:

- Higiene de manos, particularmente antes de comer o beber y después de usar el baño.
- Uso apropiado de mascarillas.
- Etiqueta respiratoria.
- Limitar el contacto con las superficies de la cabina.
- Servicio a bordo reducido.
- Reducir el uso de boquillas de suministro de aire individuales en la mayor medida posible, a menos que el fabricante de la aeronave recomiende lo contrario

Las demostraciones de seguridad a bordo de la aeronave deben incluir que, en caso de emergencia, los pasajeros deben quitarse las mascarillas antes de usar las mascarillas de oxígeno de la aeronave.

Además, se deberá indicar a los miembros de su tripulación que se quiten las mascarillas protectoras en caso de emergencia, para facilitar la comunicación de instrucciones a los pasajeros.

Se deberán adoptar medidas para evitar que los pasajeros hagan cola en el pasillo o para el uso de los baños. Además, se reservará un baño, preferiblemente el más cercano a la cubierta de vuelo, para uso exclusivo de la tripulación.

Se recomienda a los operadores aéreos que utilizan la recirculación del aire de la cabina que instalen y usen filtros HEPA, de acuerdo con las especificaciones del fabricante, o que eviten el uso de la recirculación del aire de la cabina por completo, siempre que se confirme que esto no comprometerá ninguna función crítica de seguridad.

Los operadores aéreos deben considerar revisar sus procedimientos para el uso de ventiladores de recirculación en los sistemas de aire acondicionado en función de la información proporcionada por el fabricante de la aeronave o, si no está disponible, buscar el asesoramiento del fabricante para lograr los objetivos establecidos anteriormente.

Si la aeronave dispone de la opción de operación con alto flujo de aire (*high pack flow*), se deberá contactar con el fabricante del sistema para obtener recomendaciones sobre su ajuste. En caso de que el procedimiento de operación en vuelo de la aeronave exija mantener el sistema de flujo de aire apagado durante el despegue, se debe volver a encender una vez las prestaciones de potencia lo permitan.

Con el objetivo de mejorar la calidad de aire de la cabina, se recomienda el uso de todos los paquetes de flujo de aire y el sangrado del APU o el sistema de aire acondicionado externo de pasarela dependiendo de la configuración de la aeronave y de acuerdo con los procedimientos aplicables como las restricciones de uso del APU.

Se debe tener en cuenta que el aire pre-acondicionado externo (PCA) es tratado en la aeronave, de la misma manera que el aire procedente del APU, es decir, pasando a través de los filtros HEPA, si está equipada con ellos.

Los operadores aéreos y el gestor aeroportuario deben colaborar para garantizar que los pasajeros no se encuentren a bordo de la aeronave sin la ventilación adecuada durante más de 30 minutos.

Además, los operadores aéreos deben garantizar, en la medida de lo posible, el distanciamiento físico entre los pasajeros. Para ello, deberán modificar en la medida de sus posibilidades el proceso de asignación de asientos, procurando la máxima distancia entre los pasajeros, a excepción de los miembros de la familia y las personas que viajan juntas como parte del mismo hogar que podrán sentarse uno al lado del otro.

Si no se puede garantizar el distanciamiento físico debido a la ocupación de la aeronave, la configuración del asiento u otras restricciones operativas, los pasajeros y los miembros de la tripulación a bordo de un avión deben cumplir en todo momento con todas las demás medidas preventivas, incluida la estricta higiene de las manos y la etiqueta respiratoria, y deben usar una mascarilla quirúrgica o de protección superior.

Se deberá reducir los servicios en vuelo al mínimo necesario para garantizar la comodidad y el bienestar de los pasajeros y limitar el contacto entre los miembros de la tripulación de cabina y los pasajeros, teniendo debidamente en cuenta la duración del vuelo. Entre estas medidas, deberían considerarse las siguientes:

- No vender productos libres de impuestos ni otros productos no esenciales a bordo.
- Reducir el servicio de comida y bebida al mínimo necesario para garantizar el bienestar de los pasajeros.
- Cuando se ofrezca el servicio de alimentos y bebidas, la opción preferida son los productos alimenticios y bebidas pre-ensados y sellados, como las bebidas enlatadas. Además, los operadores aéreos deben establecer medidas de mitigación apropiadas para garantizar que cuando los pasajeros se sienten uno al lado del otro no se quiten las mascarillas al mismo tiempo para comer o beber. Además, los operadores de aeronaves deben tener en cuenta en su evaluación de riesgos los efectos del consumo de alcohol en cuanto al cumplimiento de las recomendaciones a bordo y las diferencias en la forma de consumir alcohol en comparación con la forma de consumir bebidas no alcohólicas.
- Siempre que sea posible, debe evitarse el pago que implique contacto o contacto, como los pagos en efectivo, para mitigar el riesgo potencial de transmisión entre los miembros de la tripulación de cabina y los pasajeros.

Se debe recordar a los pasajeros que deben permanecer sentados en su asiento asignado con el cinturón de seguridad abrochado en la medida de lo posible.

Se deberá llevar una cantidad suficiente de mascarillas quirúrgicas o de protección superior a bordo para poner a disposición de los pasajeros, especialmente para vuelos de larga distancia donde la necesidad de cambiar las mascarillas puede ser necesaria.

Los pasajeros deben ser regularmente informados de la obligación de llevar mascarilla durante todo el vuelo y hasta que abandonen las instalaciones del aeropuerto de destino, y de que no deben quitársela si no es necesario. La mascarilla debe quedar ajustada a la cara, cubriendo la nariz y la boca completamente.

Cuando se reemplace las mascarillas, deberá hacerse tocando únicamente las cintas o gomas de sujeción para evitar la contaminación de las manos. Se debe recordar a los pasajeros que lleven la mascarilla de forma adecuada y que cuando se reemplacen se depositen en las bolsas habilitadas (no se tiren al suelo de la cabina o se dejen sobre los asientos).

Se debe prestar especial atención a la prevención y el tratamiento de los pasajeros conflictivos y potencialmente conflictivos en el contexto de las presiones impuestas por la pandemia. Esto debería considerar acciones de varias capas que comiencen con la información del pasajero y la preparación sobre las medidas implementadas, y preste atención a los procedimientos y las acciones de la tripulación necesarias para mitigar este riesgo.

Si durante el vuelo, algún pasajero se niegue a cumplir las medidas preventivas establecidas deberán seguirse los procedimientos relativos al tratamiento de los casos de pasajeros conflictivos. Si tales incidentes ponen en peligro la seguridad del vuelo o la salud de los demás pasajeros y de los miembros de la tripulación, las autoridades locales del aeropuerto de destino podrán adoptar medidas adicionales de acuerdo con los requisitos nacionales.

Gestión de pasajeros a bordo con síntomas compatibles con COVID-19:

Objetivo: Reducir el riesgo de transmisión de un pasajero sintomático a bordo durante el vuelo.

En el caso de que, después del despegue, un pasajero muestre síntomas compatibles con COVID-19, como fiebre, tos persistente, vómitos, diarrea, dificultad para respirar u otros síntomas similares a la gripe, se deben considerar las siguientes medidas:

– La tripulación debe asegurarse de que el pasajero use su mascarilla correctamente y tenga mascarillas adicionales disponibles para reemplazarla en caso de que se moje después de toser o estornudar. Si no se puede tolerar una mascarilla, la persona enferma debe cubrirse la boca y la nariz con pañuelos desechables al toser o estornudar. En caso de que el pasajero tenga dificultades para respirar, se debe buscar asistencia médica y ofrecer suplementos de oxígeno.

– El pasajero debe estar aislado a bordo. Dependiendo de la configuración de la aeronave, la ocupación y distribución real de pasajeros, la posición del caso sintomático y en la medida de lo posible:

- Se debe definir un área de aislamiento, dejando, si es posible, dos (2) filas de asientos despejados en cada dirección alrededor del pasajero sospechoso.

- Cuando una zona de aislamiento pueda separarse físicamente del resto de la cabina, sólo la fila respectiva deberá permanecer desocupada para permitir la instalación del sistema de separación. Dicha cabina de aislamiento físico debe ser transparente para permitir la observación del estado de salud de los pasajeros, debe estar separada del resto de la cabina y debe cumplir con todos los requisitos de emergencia de la aviación, incluyendo la evacuación de emergencia y el uso de oxígeno de emergencia.

- Teniendo en cuenta todos los factores, cuando sea posible, el pasajero sospechoso debe estar sentado en el asiento de la ventana de la última fila, preferiblemente en el lado de la aeronave donde está la válvula de salida.

- Cuando sea posible, el baño más cercano al pasajero sospechoso debe estar específicamente designado para él y no debe ser utilizado por el resto de los pasajeros o la tripulación.

- De acuerdo con la composición de la tripulación de cabina, el miembro superior de la tripulación de cabina debe designar miembros específicos de la tripulación para proporcionar el servicio necesario en vuelo a las áreas de aislamiento. Este miembro de la tripulación de cabina debe ser elegido entre los que hayan tenido contacto previo con el pasajero sospechoso. El miembro designado de la tripulación debe usar el EPI en el kit de precaución

universal de la aeronave. El miembro designado de la tripulación debe minimizar el contacto cercano con otros miembros de la tripulación y evitar otro contacto innecesario con otros pasajeros.

– Siempre que sea posible, la boquilla de suministro de aire individual para el pasajero sintomático debe cerrarse para limitar la propagación potencial de gotas.

– Si el pasajero sospechoso viaja acompañado, los acompañantes del pasajero también deben estar confinados en el área de aislamiento, incluso cuando no presenten ningún síntoma.

– La tripulación deberá informar al aeropuerto de destino a través del sistema de control del tráfico aéreo, seguir sus instrucciones y cumplimentar la Parte Sanitaria de la Declaración General de Aeronave en la que se indique la información sanitaria a bordo y enviarla a las autoridades sanitarias del aeropuerto de destino si le es requerida.

– Después de que el vuelo haya aterrizado y otros pasajeros hayan desembarcado, el pasajero aislado y, cuando corresponda, los miembros de la tripulación deben ser transferidos de acuerdo con las instrucciones proporcionadas.

– Los pasajeros que se sentaron a 2 asientos en todas las direcciones del caso sospechoso pueden considerarse contactos cercanos y deberán ser entrevistados, si se confirma el caso sospechoso. Si se descubren más casos entre estos, se debe considerar hacer un seguimiento a todos los pasajeros del vuelo.

– El miembro de la tripulación designado para proporcionar servicios a bordo para el pasajero sospechoso, y otros miembros de la tripulación que puedan haber estado en contacto directo con el pasajero sospechoso, deben ser transportados a las instalaciones donde se pueda limpiar y desinfectar antes de tener contacto físico con otras personas. Alternativamente, como último recurso, después de eliminar cuidadosamente el EPI usado, lavarse y desinfectarse las manos, los miembros de la tripulación de cabina respectivos podrían aislarse a bordo, en un área de cuarentena, antes de regresar a la base o a un destino de escala.

– Los operadores aéreos deben esforzarse por recibir información sobre el resultado de la prueba del caso sospechoso lo antes posible. Los miembros de la tripulación que brindaron servicio en vuelo al pasajero con síntomas compatibles con COVID-19 deben considerarse en contacto cercano y se les debe pedir que tomen las medidas de autoaislamiento apropiadas después de regresar a la base de operaciones. Estos miembros de la tripulación pueden considerarse aptos para el regreso a su servicio, pero no después de 48 horas tras el primer contacto con el pasajero sintomático y tras una exhaustiva higiene personal y cambio de uniforme o traje protector.

– Si se confirma que el pasajero con síntomas compatibles con COVID-19 es positivo, tras el desembarque, las autoridades nacionales de salud pública competentes deben informar al operador aéreo correspondiente del resultado de la prueba. El miembro o los miembros de la tripulación que hayan prestado servicios durante el vuelo al pasajero en cuestión deben ser considerados como un contacto cercano. Pueden ser sometidos a pruebas (RADT o RT-PCR) y, si son negativas, se les pedirá que se pongan en cuarentena inmediatamente después de regresar a su base de operaciones (pero no más tarde de 48 horas después del contacto inicial con el caso positivo confirmado). Una segunda prueba RT-PCR al séptimo día después de la exposición puede confirmar o no una posible infección.

– Después de retirar el caso sospechoso de COVID-19, la limpieza y desinfección de la aeronave debe realizarse de acuerdo con la guía provisional de EASA sobre limpieza y desinfección de aeronaves. El EPI usado, como delantales, mascarillas faciales, protectores faciales y cualquier otro producto desechable como restos de comida y bebida, servilletas, papel, etc. debe desecharse en una bolsa de desechos separada, bien cerrada, que no puede desecharse como desecho normal, de acuerdo con las guías de aplicación internacionales.

Si se identifica a un pasajero sospechoso a bordo antes del despegue, se debe informar al aeropuerto y se deben seguir las instrucciones contempladas por la autoridad. En este punto, si no se ha producido un contacto directo específico entre el pasajero sintomático y los miembros de la tripulación, no es necesario tomar medidas adicionales con respecto a la gestión de los miembros de la tripulación, a menos que se indique lo contrario.

Gestión de pasajeros de llegada y en tránsito:

Objetivo: Reducir el riesgo residual de que, si una persona infectada hubiera estado en un vuelo o en el aeropuerto, infectaría a otros pasajeros en el aeropuerto de llegada y/o en la región de destino.

Desembarque:

Se debe recordar a los pasajeros, que deben adherirse a las medidas de seguridad indicadas.

Los operadores aéreos garantizarán, contando con la colaboración del gestor aeroportuario, que se practique el distanciamiento físico tanto como sea posible durante el procedimiento de desembarque». Las mascarillas quirúrgicas o de protección superior usadas se depositarán en las papeleras disponibles a lo largo de las instalaciones del aeropuerto. Se recomienda que las mismas sean fácilmente accesibles (por ejemplo, la instalación de «no-touch bins») para depositar las mascarillas y no permitirán recuperar el material desechado.

Dependiendo de las instalaciones de la terminal y la disposición de la plataforma, el desembarque se puede realizar a través de autobuses desde la aeronave estacionada, caminando de manera separada desde la aeronave estacionada en la plataforma hasta la puerta, y finalmente usando las escaleras o pasarelas directamente a la terminal.

Cuando se usen autobuses en el proceso de desembarque, se recomienda el uso de una mayor cantidad de autobuses para acomodar el distanciamiento físico dentro de ellos. El desembarque debe realizarse por filas comenzando por las más cercanas a las salidas en uso, saliendo en primer lugar los pasajeros ubicados en el pasillo, a continuación, los ubicados en asientos centrales y por último en ventanilla; o un procedimiento alternativo que garantice el distanciamiento físico en la mayor medida posible y evite las colas. Se deberán tener en cuenta los requisitos de peso y centrado de la aeronave para evitar problemas de seguridad (*tail tipping*) a la hora de definir los procesos de embarque y desembarque. Así mismo, los responsables de prevención de los agentes de *handling* podrán establecer los procedimientos adecuados de acuerdo con la normativa en vigor.

Todas las instalaciones utilizadas en el proceso de desembarque deben estar sujetas a limpieza y ventilación.

Todos los pasajeros que lleguen a España por vía aérea, incluidos los que vienen en tránsito con destino a otros países, deberán cumplimentar antes de la salida un formulario de control sanitario a través de la web www.spth.gov.es o de la aplicación Spain Travel Health – SpTH– (en lo sucesivo SpTH), disponible en Android y en iOS. La información que contiene dicho formulario se recoge en el anexo IV de la presente resolución.

Tras la cumplimentación del formulario de control sanitario, SpTH generará un código QR individualizado que el viajero deberá presentar a las compañías de transporte antes del embarque, así como en los controles sanitarios en el punto de entrada de España.

Se debe informar que todos los pasajeros que lleguen a España por vía aérea serán sometidos a un control sanitario a su llegada. Dichos controles podrán incluir la toma de temperatura, un control documental y un control visual sobre el estado del pasajero se llevará a cabo en el primer puerto o aeropuerto español al que llegue el pasajero.

A los pasajeros procedentes de países o zonas de riesgo, considerados como tal en función de la valoración de su situación epidemiológica en cada momento, se exigirá la certificación de alguno de los siguientes requisitos sanitarios:

- a) Certificado que confirme que el titular ha recibido una vacuna contra la COVID-19 (certificado de vacunación).
- b) Certificado que indique el resultado de una Prueba Diagnóstica de Infección Activa de COVID-19 que se haya realizado el titular (certificado de diagnóstico).
- c) Certificado que confirme que el titular se ha recuperado de la COVID-19 (certificado de recuperación).

La lista de países o zonas de riesgo, así como los criterios de inclusión en la misma, se encuentra publicada en la página web del Ministerio de Sanidad: <https://www.mscbs.gob.es/> y en la web SpTH: <https://www.spth.gov.es>. Como norma general, las listas se revisarán cada siete días.

Los certificados deberán estar redactados en español, inglés, francés o alemán. En el caso de no ser posible obtenerlo en estos idiomas, el documento acreditativo deberá ir acompañado de una traducción al español realizada por un organismo oficial.

En el momento de rellenar el formulario de control sanitario a través de SpTH, los pasajeros que no aporten un Certificado COVID Digital de la UE, deberán introducir los datos del certificado contemplados en los apartados sexto, séptimo y octavo de la Resolución de 4 de junio de 2021, de la Dirección General de Salud Pública, relativa a los controles sanitarios a realizar en los puntos de entrada de España. Tras la correcta validación de la información, SpTH generará un código QR con la denominación DOCUMENTAL CONTROL.

Como requisito previo para el embarque, los pasajeros deberán mostrar al personal de la compañía aérea el código QR generado por SpTH y en el caso de estar identificado como DOCUMENTAL CONTROL, el certificado del que estén en posesión. Las compañías aéreas comprobarán que el viajero presenta dicho certificado y que se corresponde con su identidad, sin que en ningún caso puedan acceder a la información sanitaria contenida en el mismo. La presentación del certificado también podrá ser requerida en el control sanitario a la llegada a España. Los pasajeros menores de doce años quedan exentos de la presentación de prueba documental con las certificaciones referidas anteriormente. No obstante, deberán estar en posesión del código QR obtenido tras la cumplimentación del formulario de control sanitario a través de SpTH.

A los pasajeros procedentes de países o zonas no incluidos en la relación de países de riesgo no se les exigirá la certificación de los requisitos sanitarios. No obstante, deberán cumplimentar el formulario de control sanitario a través de SpTH y obtendrán un código QR con la denominación FAST CONTROL, que permitirá que los procesos de control sanitario a la llegada se hagan de una forma más ágil.

Pasajeros en tránsito:

Como norma general, los pasajeros que lleguen a España en tránsito con destino a otro país, quedarán exentos de la realización del control sanitario en el proceso de cambio de medio de transporte internacional en el mismo recinto aeroportuario. No obstante, cuando el flujo de estos pasajeros en el aeropuerto pase por un control sanitario se podrá verificar que disponen del QR específico para pasajeros en tránsito generado por SpTH con la denominación TRANSIT.

Los pasajeros en tránsito no deberán someterse a pruebas en el país de transferencia, con la excepción de los casos que desarrollen síntomas compatibles con COVID-19 durante el viaje. Si los países requieren información sobre los resultados de las pruebas de los pasajeros en tránsito, deben aceptar que las pruebas pueden realizarse antes de la salida del país de origen o a la llegada al destino final, en cuyo caso la información sobre los casos positivos puede intercambiarse a través del sistema e-PLF.

Datos de contacto de pasajeros:

Los operadores de transporte aéreo con número de asiento pre asignado deberán conservar, a disposición de las autoridades de salud pública, la información de contacto de los pasajeros durante un mínimo de cuatro semanas, con la finalidad de realizar la trazabilidad de los contactos.

Control de la temperatura corporal en el aeropuerto de llegada:

Los pasajeros que lleguen a España deberán someterse a un control de temperatura, el cual se realizará de modo rutinario con el fin de identificar viajeros con fiebre. Se establece como límite de detección una temperatura igual o superior a 37,5 °C.

La toma de la temperatura deberá hacerse mediante termómetros sin contacto o por cámaras termográficas. No se almacenarán datos personales ni las imágenes captadas por las cámaras termográficas, debiendo garantizarse la privacidad del pasajero en todo momento.

Reclamación de equipaje y salida del aeropuerto de llegada:

Se informará a los pasajeros que tengan debidamente en cuenta las medidas preventivas descritas en esta guía, incluido el uso de las instalaciones del aeropuerto.

Para trámites aduaneros, siempre que sea posible, se recomiendan carriles verdes/rojos para autodeclaraciones. Deben tomarse medidas sanitarias apropiadas en los puntos de control secundarios para proteger a los pasajeros y al personal.

Se debe fomentar, el empleo de servicios de reparto cuando sea posible entregar directamente el equipaje en el hotel o la residencia del pasajero.

La información de localización del equipaje debe estar a disposición del pasajero para que este pueda presentar reclamaciones en caso de pérdida o daño sin necesidad de esperar para reclamar presencialmente.

2) Gestión de miembros del personal de aviación

Objetivo: Reducir el riesgo residual de infección por parte de los pasajeros al personal y viceversa y evitar procedimientos duplicados.

Los miembros de la tripulación, los miembros del personal del aeropuerto y los miembros del personal del proveedor de servicios estarán exentos de los procedimientos de evaluación COVID-19 del aeropuerto, sujetos a que la aerolínea o el gestor aeroportuario, según corresponda, hayan implementado un procedimiento equivalente para controlar el estado de salud de los miembros de su personal.

Los operadores aéreos deben poner a disposición de sus tripulaciones una declaración de control de la salud. Los miembros de la tripulación deben ser liberados inmediatamente por el operador aéreo de sus funciones de vuelo en caso de que presenten cualquier síntoma o cualquier problema relacionado con la salud, sin presiones indebidas ni temor a sanciones o medidas disciplinarias. La gestión y el tratamiento de estas declaraciones deben cumplir las normas de protección de datos aplicables, incluido el Reglamento general de protección de datos (RGPD).

Además, el gestor aeroportuario, en la medida de lo posible, debe garantizar flujos separados para las tripulaciones con el fin de garantizar que el distanciamiento físico de los pasajeros esté garantizado en todo momento. Los equipos empleados comúnmente por el personal como ordenadores, *tablets*, radios, auriculares, etc. se desinfectarán previo a su utilización.

Para empleados que trabajen a turnos, el relevo entre turnos se llevará sin contacto, por ejemplo, por teléfono, videoconferencia, registro electrónico o, como mínimo, manteniendo la distancia física.

Para la formación del personal, se priorizará el uso cursos *online* y clases virtuales sobre la formación presencial.

Los tripulantes que viajen como pasajeros en el ámbito de su actividad laboral están exentos de los controles sanitarios de llegada. Para ello, deberán presentar un documento que acredite que se encuentran dentro de su actividad laboral expedido por su compañía y acompañarlo de su licencia de vuelo.

Sin embargo, aquellos tripulantes que se desplacen como pasajeros en otro ámbito distinto del laboral, sí les sería de aplicación las normas del presente documento, incluidos los controles sanitarios de llegada.

Los miembros de la tripulación de vuelo deben llevar mascarilla siempre que interactúen con otras personas o estén cerca de ellas. Una vez que estén en el compartimento de vuelo (*cockpit*) y la puerta esté cerrada, los miembros de la tripulación de vuelo pueden quitarse la mascarilla de acuerdo con la política del operador. Si todos los miembros de la tripulación de vuelo están vacunados, no es necesario llevar mascarilla en el compartimento de vuelo (*cockpit*). Además, los miembros de la tripulación de vuelo deben quitarse las máscaras en situaciones de emergencia y siempre que lo soliciten las autoridades competentes para fines oficiales como la identificación o las pruebas de alcoholemia.

ANEXO 2

Información contenida en el Formulario de Control Sanitario

- Información relativa al viaje.
- Información de identificación personal.
- Información de localización y contacto del pasajero.

- Datos epidemiológicos de interés en relación con la declaración de emergencia sanitaria por SARS-CoV-2.
- Información del documento acreditativo de vacunación, prueba diagnóstica o certificado de recuperación de COVID-19, en caso de proceder de país/zona de riesgo.
- Declaración responsable.

ANEXO 3

Modelo de declaración COVID-19

A continuación, se presenta un ejemplo de reconocimiento de la política COVID-19 antes de la llegada al aeropuerto durante el proceso de facturación en línea o a través de un enlace de mensaje de texto (SMS) u otro medio aceptable para las autoridades nacionales.

Debe quedar claro que esto se aplica a cada pasajero individual en una reserva para más de una persona.

En particular, entiendo que no deberé acudir al aeropuerto si se da alguna de las siguientes circunstancias:

- Me han diagnosticado COVID-19 en cualquier momento durante los diez días anteriores a mi vuelo.
- He tenido alguno de los síntomas relevantes de COVID-19 (fiebre; tos de reciente aparición; pérdida del gusto o del olfato; dificultad para respirar) en cualquier momento durante los diez días anteriores a mi vuelo.
- Sé que he estado en contacto estrecho (por ejemplo, a menos de 2 metros durante más de 15 minutos) con una persona a la que se le ha diagnosticado COVID-19 en los 14 días anteriores a mi vuelo.
- Estoy obligado por la normativa local o nacional a estar en cuarentena por motivos relacionados con el COVID-19 durante un periodo que incluye la fecha de mi vuelo.

En caso de que se aplique alguna de las situaciones anteriores, me pondré en contacto con [nombre de la compañía aérea] a más tardar [x] horas antes del vuelo. Entiendo que, si se identifica alguna de las cuatro situaciones anteriores en el aeropuerto, se me puede denegar el viaje y perder mi derecho a beneficiarme de cualquier política comercial de COVID-19 establecida por [nombre de la compañía aérea].

En caso de necesitar información médica sobre COVID-19, por favor, póngase en contacto con [Información de contacto de la autoridad sanitaria local].

- Declaro que no me encuentro dentro de los supuestos citados anteriormente y que no acudiré al
- aeropuerto si mi situación clínica cambia antes del viaje en relación con dichos supuestos. Entiendo que, en caso contrario, puede darse como resultado la interrupción del viaje en cualquier fase del mismo.
 - He leído y comprendido la política de COVID-19 de [nombre de la compañía aérea].

ANEXO 4

Material de promoción de la seguridad sanitaria

Instrucciones generales

- Utilice una mascarilla médica, asegúrese de que se utiliza y se desecha correctamente. Sustituir la mascarilla cada cuatro horas (a menos que se indique lo contrario).
- Respete una distancia física de al menos un metro.
- Lávese las manos con regularidad durante al menos 20 segundos con agua y jabón o, si no está disponible, utilice soluciones desinfectantes para manos a base de alcohol.
- Cúbrase la boca y la nariz con un pañuelo o con el codo flexionado al estornudar o toser (protocolo respiratorio).
- No toque las superficies a menos que sea necesario y limite el contacto directo con otras personas en la medida de lo posible.
- Sea amable con los demás: es la única manera de salir adelante.

Antes de ir al aeropuerto

- No viaje al aeropuerto si has estado en alguna de las situaciones especificadas en la declaración responsable de COVID-19
- Lea el material de promoción de la seguridad sanitaria de su compañía aérea
- Asegúrese de tener suficientes mascarillas médicas y desinfectante de manos para todo el viaje.
- Asegúrese de que dispone de tiempo suficiente para su viaje al aeropuerto, incluidos los controles de seguridad en el aeropuerto, pero no llegue demasiado pronto.

En el aeropuerto de salida

- Póngase en contacto con el personal del aeropuerto si tiene alguna duda o se siente incómodo (están ahí para ayudarle en esta nueva situación).
- Prepárese para el control térmico (control de la temperatura corporal).
- Respete las barreras físicas o las señales que indican los requisitos de distanciamiento físico.
- Facture su equipaje siempre que sea posible en lugar de llevarlo a través del control de seguridad.
- Lleve una mascarilla médica y espere que le denieguen el embarque si no la tiene.

En el avión

- Si tiene alguna duda o se siente incómodo, pregunte a un miembro de la tripulación de cabina (están ahí para ayudarle en esta nueva situación) y sea amable con ellos.
- Vea la demostración de seguridad en cabina para saber lo que ocurre en su vuelo.
- Reduzca al máximo el uso de las boquillas individuales de suministro de aire.

En el aeropuerto de llegada

- Practique el distanciamiento físico, la higiene de las manos y el protocolo para la tos y lleve una mascarilla médica.
- Recoja su equipaje y abandone el edificio de la terminal lo antes posible.
- Reduzca el riesgo de transmisión del virus minimizando la interacción con la gente en la terminal de llegada.

EASA ha elaborado material de promoción de la seguridad disponible en los siguientes enlaces:

- <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/easaecdc-process-passengers>
- <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/coronavirus-advice-airlines-and-their-crews>
- <https://www.easa.europa.eu/community/content/covid-19-support-material>

El ECDC elaboró material infográfico y de vídeo sobre las medidas preventivas de COVID-19, que puede encontrarse en los siguientes enlaces:

- <https://www.ecdc.europa.eu/en/covid-19/facts/infographics>
- <https://www.ecdc.europa.eu/en/covid-19/facts/videos>

Este texto consolidado no tiene valor jurídico.