

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO

Colegio de Posgrados

**Propuesta de un Programa de Capacitación en Seguridad y Salud Pública
para personal de servicios aeroportuarios en el Ecuador**

Francisco Xavier Sánchez Muñoz

**Bernardo Ejgenberg Mekler
Director de Trabajo de Titulación**

Trabajo de Titulación de Posgrado presentado como requisito
Para la obtención del Título de Especialista en Gerencia de Salud

Quito, 22 de noviembre de 2016

UNIVERSIDAD SAN FRANCISCO DE QUITO

COLEGIO DE POSGRADOS

HOJA DE APROBACIÓN DE TRABAJO DE TITULACIÓN

Propuesta de un Programa de Capacitación en Seguridad y Salud Pública para personal de servicios aeroportuarios en el Ecuador

Francisco Xavier Sánchez Muñoz

Firmas

Bernardo Ejgenberg Mekler, MD, ESP-SP.

Director del Trabajo de Titulación

Ramiro Echeverría Tapia, MD.

Director Especialización de Gerencia en Salud

Jaime Ocampo Trujillo, Ph.D.,

Decano Escuela de Salud Pública

Hugo Burgos, Ph.D.,

Decano del Colegio de Posgrados

Quito, 22 de noviembre de 2016

© Derechos de Autor

Por medio del presente documento certifico que he leído todas las Políticas y Manuales de la Universidad San Francisco de Quito USFQ, incluyendo la Política de Propiedad Intelectual USFQ, y estoy de acuerdo con su contenido, por lo que los derechos de propiedad intelectual del presente trabajo quedan sujetos a lo dispuesto en esas Políticas.

Asimismo, autorizo a la USFQ para que realice la digitalización y publicación de este trabajo en el repositorio virtual, de conformidad a lo dispuesto en el Art. 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior.

Firma del estudiante: _____

Nombre: Francisco Xavier Sánchez Muñoz

Código de estudiante: 00133086

C. I.: 1709632671

Lugar, Fecha Quito, 22 de Noviembre de 2016

DEDICATORIA.

A mi querida hija Tasha, que en donde quiera que te encuentres exista mucha luz y seas tan amada como lo fuiste con nosotros.

A mis hijas Gia, Zuka y Saya, quienes por su inocencia y ternura me han hecho valorar lo bella y frágil que es la vida.

A mi madre Carmen, mi hermana Sofía y mi sobrina Doménica, de quienes aprendí a ser un mejor profesional, pero ante todo, un mejor ser humano.

AGRADECIMIENTOS.

A mí Maestro, el doctor Bernardo Ejgenberg Mekler, a quien tuve como guía en esta propuesta de titulación y con quien he crecido como ser humano y como profesional de la salud a lo largo de diez años.

Al personal de la empresa Longport Aviation Security por su ayuda y apoyo durante el desarrollo de esta propuesta de titulación.

RESUMEN

La presente propuesta tiene por objeto la implementación de un Programa de Capacitación en Seguridad y Salud Pública para empleados de servicios aeroportuarios en el Ecuador. Los aeropuertos son las principales puertas de ingreso al país, es necesario que todos los empleados que laboran en estos lugares posean los suficientes conocimientos para poder enfrentar cualquier situación de Seguridad o Salud que se pueda presentar durante su jornada laboral.

Se busca que el personal de servicios aeroportuarios en cualquier terminal del Ecuador sea capacitado de manera continua en temas de Seguridad y Salud Pública, con el fin de que desempeñe su trabajo en forma segura y saludable, pero que también preste asistencia a los usuarios internos y externos de los aeropuertos que así lo requieran en estos campos.

Después de haber sido ejecutado, este Programa será evaluado y mejorado; se aspira poder aplicarlo de manera permanente en todas las empresas de servicios aeroportuarios que lo deseen implementar para cumplir con las regulaciones legales vigentes y mejorar las condiciones de trabajo de sus empleados.

Palabras clave: Programa, Seguridad, Salud Pública, Capacitación, Trabajador Aeroportuario.

ABSTRACT

This proposal aims to implement a Training Program in Security and Public Health for airport services employees in Ecuador.

Airports are the main access door to the country, it is necessary that all employees that work in these places have sufficient knowledge to face any Health or Security situation that may occur during their workday.

It is wanted that airport services staff in any terminal at Ecuador, be trained continuously in Security and Public Health issues, in order to make their jobs in a safe and healthy way, but also to bring assistance to internal and external customers of the airports if is required.

After this Program has been executed, it will be evaluated and improved. It is desired that it can be applied permanently in all airport services Organizations that want to implement the Program to comply current legal regulations and to improve job conditions of their employees.

Key words: Program, Security, Public Health, Training, Airport Worker.

TABLA DE CONTENIDO

Dedicatoria	4
Agradecimientos.....	5
Resumen	6
Abstract.....	7
Tabla de contenido.....	8
INTRODUCCION.....	9
Metodologia.....	29
Referencias	40
ÍNDICE DE ANEXOS.....	41
ANEXO A: formato de entrevista	42
ANEXO B. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES PROPUESTO.....	44

INTRODUCCION.

Antecedentes.

En la propuesta de este trabajo, se considera presentar a las diferentes compañías que brindan servicios aeroportuarios de cualquier naturaleza, la implementación de un programa de capacitación en temas de Seguridad y Salud Pública para el personal que labora en las mismas.

El trabajo en los aeropuertos de todo el mundo es considerado de riesgo, pues son la puerta de entrada de miles de personas durante todo el año, las veinticuatro horas del día, que pueden provenir de cualquier parte del planeta con diferentes problemas de salud o representar una amenaza de seguridad para todos los usuarios de la terminal en cualquier momento.

La posibilidad de que ocurran eventos naturales, siniestros (espontáneos o provocados), accidentes, actos de terrorismo, etc., es muy alta, por lo que se vuelve mandatorio que todo el personal, independientemente del servicio que preste en la terminal, conozca y esté capacitado para reaccionar en primera instancia y posteriormente actuar ante cualquier suceso.

Lamentablemente las terminales aéreas resultan atractivas para el cometimiento de actos de interferencia ilícita, delincuenciales o terroristas, por la enorme afluencia de personas que reciben. Tener un personal capacitado en temas de Seguridad y Salud Pública, nos permitirá poder responder de mejor manera ante estos eventos, evitarlos de ser posible y enfrentarlos efectivamente cuando se presenten.

Al momento de lo que hemos podido constatar, en los Aeropuertos Internacional Mariscal Sucre de la ciudad de Quito (UIO) y José Joaquín de Olmedo en la ciudad de Guayaquil (GYE) que son los más grandes y de mayor afluencia de usuarios nacionales e

internacionales, no existen iniciativas ni programas de capacitación al personal que labora en sus dependencias en temas de Seguridad y Salud Pública. En los últimos diez meses, la terminal aérea de la ciudad de Quito se ha visto afectada por dos tipos de desastres naturales (emisión de ceniza volcánica y movimientos telúricos) que obligaron a la suspensión de operaciones y en otros casos a su reprogramación, con los consiguientes gastos que conllevan estas acciones.

Adicionalmente por parte de la Organización Mundial de la Salud se notificaron dos alertas epidemiológicas en los años 2015 y 2016 (Salud, 2015) ante enfermedades de alta transmisión (Chikungunya y Zika), para las que se tiene que disponer de un plan de contingencia, cuyo principal punto sea el de la educación e información de todo el personal, independientemente de los planes que considere la Autoridad Sanitaria Nacional de cada país. La ciudad de Guayaquil y su terminal aérea están ubicadas en una zona tropical del país y junto a grandes cuencas hidrográficas, en las que la prevalencia de casos de enfermedades como las antes indicadas es alta (Salud O. P., 2016), por lo que acciones de promoción y prevención se vuelven obligatorias a fin de precautelar la salud de los usuarios internos y externos del aeropuerto.

Consideramos entonces necesario tener un Programa de capacitación en temas de Seguridad y Salud Pública que se encuentre a disposición de las diferentes empresas que prestan servicios en una terminal aeroportuaria, que busque la formación continua de su personal en estos aspectos y que sea aplicable a cualquier actividad que se desarrolle dentro de sus instalaciones.

Planteamiento del Problema.

PROBLEMA: Ausencia de un Programa de Capacitación en temas de Seguridad y Salud Pública para personal de servicios aeroportuarios en el Ecuador.

Se considera presentar a las diferentes compañías que brindan servicios aeroportuarios de cualquier naturaleza, una propuesta para la implementación de un Programa de Capacitación en temas de Seguridad y Salud Pública para el personal que labora en cualquier terminal aérea autorizada para su funcionamiento por la Dirección General de Aviación Civil del Ecuador (DGAC).

Preguntas de la Investigación.

- 1) ¿Qué factores se deben tomar en cuenta a la hora de presentar una propuesta de un Programa de Capacitación en temas de Seguridad y Salud Pública para personal de servicios aeroportuarios en el Ecuador?
- 2) ¿Cómo se debe implementar un Programa de Capacitación en temas de Seguridad y Salud Pública para personal de servicios aeroportuarios en el Ecuador?
- 3) ¿Cuáles recursos se deben comprometer para poder ejecutar la propuesta de Capacitación?

Marco teórico.**Marco Histórico.**

La Historia de la Aviación en el Ecuador se remonta 104 años atrás, siendo que en 1913 se registra el aterrizaje del primer avión en terrenos de la ciudad de Guayaquil. Pocos años después se dieron los despegues y aterrizajes de varias aeronaves que han pasado a la historia de la Nación como el Patria 1 y el Telégrafo 1 (Ecuatoriana, 2016), aunque aún no existían las condiciones de seguridad para definir los terrenos en los que se llevaban a cabo estas actividades propiamente como aeródromos.

La empresa de la Aviación aún no era atractiva para las personas en el país, sobre todo por los altos costos que representaba el mantenimiento de un avión y la contratación de pilotos experimentados, todos ellos extranjeros, pues en el Ecuador solamente en el año 1920 por decreto del Presidente José Luis Tamayo y posterior aceptación del Congreso Nacional se considera la creación de una escuela de formación de pilotos aéreos (Equinoccial, 2008).

Sin embargo durante un período bastante prolongado la aviación en el país se limitó a pocas personas con aviones casi artesanales que surcaban los aires de manera poco técnica y sin medidas mínimas de seguridad o a la presencia de compañías de transporte aéreo que traían sus aviones por partes y los ensamblaban en el Ecuador para luego prestar servicio de carga y pasajeros. El primer vuelo, de la compañía PANAGRA, con un avión armado en el país fue en 1930 (Escobar, 2014) que despegó desde Durán y no como se pensaría, de una de las principales ciudades.

Las autoridades del país, vieron la necesidad de normar el uso del espacio aéreo, toda vez que ya se habían dado conflictos bélicos con otras naciones en los años 40. Por la impostergable tarea de regular este recurso, el gobierno del Doctor José María Velasco Ibarra

crea en el año 1946 la Dirección de Aviación Civil del Ecuador, entidad adscrita al Ministerio de Defensa (Vásconez, 1999), que hoy es conocida como Dirección General de Aviación Civil, ente autónomo de control aeroportuario en todo el país.

Las primeras ciudades en tener aeropuertos como tales fueron Quito y Guayaquil. En el caso de la primera, en 1936 ya existía un “campo de aviación” en el emplazamiento de Chaupicruz, en ese tiempo una localidad rural, instalación que no prestaba las mínimas seguridades para el desarrollo de actividades aéreas, por lo que luego de 20 años de funcionamiento, en 1956 se decide asfaltar y alargar la pista de despegue y aterrizaje a 2000 m (posteriormente llegaría a los 3100 m de longitud), diseñar una vía de acceso carrozable adecuada y construir instalaciones modernas para la época (Ortiz, 2013). El funcionamiento pleno del ahora denominado Antiguo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de la ciudad de Quito (hoy Parque Bicentenario) inició en 1960 y estaba planeada su vida útil hasta el año 1985, pero funcionó casi 30 años más, sufriendo varios desastres aéreos con muchas víctimas y sin ajustarse al crecimiento del Distrito Metropolitano, el cual rodeó los terrenos del aeropuerto con sectores residenciales.

Desde hace muchas décadas ya se había considerado en el caso de Quito, el requerimiento de construir un nuevo aeropuerto que pudiera satisfacer las necesidades de la capital del Ecuador y más que todo que fuera seguro, por el alto índice de accidentes que la antigua terminal presentaba. Es por este motivo que en los primeros años del nuevo siglo, las autoridades municipales de la ciudad negociaron con un consorcio canadiense la construcción de una nueva instalación aeroportuaria en la parroquia rural de Tababela.

El inicio de obras se dio el 27 de enero del 2006, aunque la apertura de la nueva terminal estaba proyectada para el año 2010, diversas situaciones económicas, políticas y sociales impidieron que esto se llevara a cabo.

El primer vuelo de prueba a la pista se dio el día 09 de mayo del 2012. El 02 de julio de ese mismo año se dio el primer aterrizaje de un avión comercial sin pasajeros ni carga, con el objetivo de conseguir la autorización de la Dirección General de Aviación Civil para las pruebas en el aeródromo (Quiport, 2016).

Superadas todas las regulaciones y cumplidos todos los requisitos tanto nacionales como internacionales, el Nuevo Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, inició operaciones el 19 de febrero del año 2013.

En el caso de la terminal José Joaquín de Olmedo de la ciudad de Guayaquil, ésta reemplazo al antiguo aeropuerto Simón Bolívar, en un emplazamiento adjunto, aunque con modernas instalaciones y nuevas edificaciones. Su implementación inició en el 2004 y fue inaugurado el 27 de julio del 2006 (Tagsa, 2016).

Marco referencial.

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 326 numeral 5 indica que toda persona tiene derecho a desarrollar sus labores en un ambiente adecuado, propicio y que garantice su salud (Ecuador, 2008).

Partiendo de las indicaciones que en ese sentido da la norma jurídica máxima del país, se debe considerar que todo trabajador también tiene el derecho, para alcanzar la salud completa, de poseer toda la información que le permita desarrollar sus labores en el mejor ambiente posible.

La Organización Internacional del Trabajo en el año 2004 en el marco de la décimo segunda reunión de Ministros de Relaciones Exteriores del área andina, expidió la decisión 584 que se refiere al Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo, el cual en su

artículo 4 numeral j, indica que se debe asegurar el cumplimiento de programas de formación o capacitación para los trabajadores acorde con los riesgos a los que potencialmente se expondrán en materia de promoción y prevención de la salud en el trabajo (Trabajo, 2004), esto sin que se discrimine la posición del trabajador dentro de la Organización, por lo que se debe procurar y lograr que el 100 % de personal esté capacitado en materias de seguridad y salud, mientras pertenezca a la empresa.

En el Ecuador la Autoridad Laboral recae en el Ministerio de Trabajo, el cual posee a su vez la Dirección de Seguridad y Salud en el Trabajo, que tiene por misión entre otros puntos, asesorar, capacitar, controlar y hacer seguimiento de los programas de prevención de riesgos en los centros de trabajo, reduciendo la siniestralidad, mejorando la productividad y la calidad de vida de los trabajadores (Trabajo M. d., 2016). Es interesante que ya se señale en la misión de esta dirección el objetivo de alcanzar la mejor calidad de vida para los trabajadores, lo que solo se logrará con, entre otras cosas, educación continua en temas de salud y seguridad.

La Autoridad Laboral también señala en el Decreto Ejecutivo 2393 el cual reglamenta la seguridad y salud de los trabajadores y mejora del medio ambiente de trabajo, en su artículo 11 numeral 10, la obligación de los empleadores de dar formación en prevención de riesgos laborales a todos los miembros de la plana laboral (Ecuador P. d., 1986).

Dentro de las Organizaciones Estatales que buscan la promoción y prevención en temas de Seguridad y Salud, también se encuentra incluido el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social con la Dirección Nacional de Riesgos del Trabajo, ente dedicado a la promoción, prevención, identificación, mitigación y valoración de los diferentes factores de riesgo a los que están expuestos los trabajadores en sus actividades. El Reglamento del Seguro General de Riesgos del Trabajo, el cual norma todas las acciones que en esta materia

se llevan a cabo en los centros de trabajo, menciona en su artículo 53 literal f que debe haber información, formación, capacitación y adiestramiento a los trabajadores en el desarrollo seguro de sus actividades (Social, 2016), por lo que la promoción se vuelve una Política de Estado con el fin de asegurar el bienestar laboral de las personas, independientemente de la forma en la que estén prestando sus servicios.

Por otro lado la Autoridad Sanitaria Nacional, representada por el Ministerio de Salud Pública del Ecuador es la responsable de establecer políticas, programas y acciones de promoción y prevención en varios temas, entre los que se incluyen enfermedades de transmisión sexual, infección por virus de inmunodeficiencia humana (HIV) y violencia en cualquiera de sus formas, así como regular que el trabajo de las personas se desarrolle en ambientes seguros y saludables (Pública, 2006).

La participación de la Autoridad Sanitaria Nacional en este apartado de acuerdo a la Ley Orgánica de Salud vigente al momento de la redacción de esta propuesta, es conjunta, es decir debe unirse a los esfuerzos de otras entidades del Estado para mejorar la salud de la población.

Sin embargo es una resolución de la Autoridad Laboral, el acuerdo Ministerial 398 (referente al manejo de pacientes con VIH) expedido en el año 2006, en su artículo 4, el que indica que todas las Organizaciones deben incorporar un programa que se ajuste a estas necesidades, que contemple no solo la prevención, sino también la educación en este tema y la conserjería a los colaboradores que cursen con esta enfermedad sin que exista discriminación en ninguna forma.

Esta breve revisión de cuerpos legales actuales en el Ecuador nos muestra que ya existen las regulaciones que obligan a que en los centros de trabajo se promocióne y capacite al personal en temas de Seguridad y Salud por lo que lo que esta propuesta busca desarrollar

herramientas que faciliten el cumplimiento de las mismas y mejorar de esta forma de manera continua la salud de los trabajadores de servicios aeroportuarios en el país.

Marco conceptual.

A continuación se describen algunas definiciones necesarias para comprender el alcance de esta propuesta.

Aeródromo: Área definida de tierra o agua (que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos) destinada total o parcialmente a la llegada, salida y movimiento de aeronaves en superficie (OACI, 2009).

El explotador del aeródromo debe hacer que éste sea certificado para que pueda iniciar operaciones.

Aeropuerto: Es un aeródromo en el que existen de modo permanente instalaciones y servicios de carácter público, para asistir de modo regular al tráfico aéreo, permitir el aparcamiento de aeronaves, reparación de materiales, recibir o despachar pasajeros o carga. En este aeródromo se llevan a cabo actividades de tipo comercial de forma regular. (Gil, 2013)

Aunque esta definición es puntual, no debemos olvidar que un aeropuerto no se limita solamente a la actividad de las aeronaves sino que también provee bienes y servicios a la comunidad que lo rodea.

Trabajador Aeroportuario: No hay una definición exacta de lo que se considera un trabajador aeroportuario, la Autoridad Laboral Ecuatoriana para fines de remuneración salarial unificada menciona que son todas las personas que trabajan en empresas de transporte

aéreo en servicio regular, no regular y servicios aéreos, en los sectores de tripulación, operación y servicios en tierra, mantenimiento, ventas y administrativo (Trabajo M. d., 2015). Es un concepto amplio, que abarcaría a todas las personas que laboren en un aeropuerto.

Salud Pública: Tampoco hay una definición exacta de lo que se puede considerar Salud Pública, misma que difiere dependiendo del autor que sea revisado. Hemos tomado la siguiente como una nueva forma de ver la Salud Pública: “práctica social integrada que tiene como sujeto y objeto de estudio la salud de las poblaciones humanas y se le considera como la ciencia encargada de prevenir la enfermedad, la discapacidad, prolongar la vida, fomentar la salud física y mental, mediante los esfuerzos originados en la comunidad, para el saneamiento del ambiente y desarrollo de maquinaria social para afrontar los problemas de salud y mantener un nivel de vida adecuado” (López, 2012).

La Organización Mundial de la Salud propone seis funciones básicas, todas aplicables al ámbito de la Salud Pública, las cuales son: Liderazgo en temas cruciales para la Salud, determinar líneas de investigación y fomentar la divulgación de conocimientos valiosos, definir normas y patrones en Salud, formular opciones de políticas de Salud, prestar apoyo técnico y dar seguimiento a las diferentes situaciones de Salud y determinar las tendencias sanitarias. (OMS, Undécimo Programa General de Trabajo , 2006).

La consecución de estas funciones se basa en estrategias que son aplicables en todos los ámbitos, siendo las siguientes: Promoción de la Salud, Protección de la Salud, Prevención de la Enfermedad y Restauración de la Salud.

La República del Ecuador es un miembro de la OMS y como tal tiene la obligación de cumplir y hacer cumplir todas las regulaciones en materia sanitaria que ésta emita con el fin de mejorar la salud de toda la población y contribuir al estado de bienestar.

Seguridad y Salud Ocupacional: Condiciones y factores que afectan o podrían afectar la Salud y Seguridad de los empleados u otros trabajadores (incluyendo trabajadores temporales y personal contratista), visitantes o cualquier otra persona en el área de trabajo. (OHSAS, 2007).

Características de los servicios aeroportuarios y su fuerza laboral.

Las empresas de servicios aeroportuarios, son todas aquellas que realizan su actividad comercial en un aeródromo certificado como aeropuerto, sin importar la naturaleza de la misma. En el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre existen dos tipos de empresas, las públicas como la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios que es una persona jurídica que presta servicios aeroportuarios, efectúa el control y seguimiento financiero, técnico y jurídico de la concesión del Aeropuerto, administra y desarrolla la zona franca y los regímenes especiales dentro del Distrito Metropolitano de Quito (EPMSA, 2015). Las empresas privadas son todas aquellas en las que no hay participación alguna a nivel societario ni de capital por parte del Estado ecuatoriano. Dentro del Aeropuerto existen muchas empresas de este tipo dedicadas también a los servicios aeroportuarios como EMPSA o bien prestan servicios complementarios como limpieza, alimentación, hospedaje, seguridad, transporte terrestre, movilización, servicios bancarios, comercio de productos varios, etc. La mayoría de las compañías son domiciliadas en el Ecuador, las empresas extranjeras mayormente son las de transporte aéreo de carga y pasajeros, pero aunque éstas cumplen con

las regulaciones laborales del Ecuador y poseen oficinas de representación en el aeropuerto, prefieren delegar en empresas domiciliadas en el Ecuador sus actividades en las que se maneje recurso humano.

Todas las personas que trabajan en estas empresas deben pasar por procesos de selección, adiestramiento y capacitación permanente en las labores que van a desarrollar. Una vez que la Organización ha reclutado al candidato y este ha aprobado todos los requisitos que la misma exige y que son reglamentados por la Autoridad Laboral, debe obtener su identificación para poder desarrollar su trabajo en la planta física del aeropuerto. Ésta identificación, conocida como tarjeta de circulación aeroportuaria (TCA), es expedida por la EMPSA y tiene señaladas las áreas (por colores) a las que la persona puede ingresar.

Todo trabajador de servicios aeroportuarios debe portar su TCA siempre y debe mostrarla al personal de seguridad cuando le sea requerida. La identificación como tal es renovada cada año, previo al desarrollo de una evaluación virtual que otorga conocimientos específicos pero breves acerca del trabajo y acceso a las diferentes áreas del Aeropuerto, además de temas agregados en Seguridad y Salud.

La actividad de los trabajadores aeroportuarios es de riesgo, debido a que los empleados están expuestos a diferentes factores que pueden afectar su salud; siendo los traumas acústicos, corporales, accidentes por desplazamiento de vehículos en plataforma, vicios posturales por manejo de equipajes y carga (ergonomía) los más comunes. Eso no exime al personal de estar expuesto a otros factores de riesgo como material particulado presente en el ambiente producto de la combustión de jet fuel, rayos ultravioleta por

exposición excesiva a luz solar o a material biológico y de desecho que se produce en las aeronaves y servicios complementarios.

El equipo de protección personal (EPP) que el trabajador debe usar cuando está asignado a cualquier labor en el área de plataforma incluye calzado de seguridad homologado, protectores auriculares fijos, chaleco reflectivo (dependiendo del cargo del empleado es de dos colores anaranjado o verde), casco de seguridad, guantes y mascarilla (si es que manipula biológicos), gorra y gafas de protección. Si es que es personal asignado a las áreas de bodegas en frío en las que se almacenan productos perecibles, a todo este equipo, se le debe adicionar ropa térmica.

El personal que realiza actividades administrativas y que no está involucrado en labores de plataforma, usa el uniforme asignado por cada empresa con su correspondiente identificación y no está obligado a utilizar los equipos de protección personal, sin embargo si debe ingresar por cualquier motivo a plataforma, debe ajustarse al uso obligatorio de estas herramientas de seguridad. Para profesiones específicas, por ejemplo la preparación de alimentos o el manejo y disposición de desechos se utilizan los uniformes que tiene reglamentada la Autoridad Laboral y también se cumplen las disposiciones específicas de la Autoridad Sanitaria para esas actividades.

El proceso de reclutamiento del personal de las diferentes áreas que prestan servicios aeroportuarios se realiza mediante convocatorias desplegadas en los medios de comunicación masiva (redes sociales, radio y medios impresos en su mayoría).

El personal que realiza labores administrativas es el que está asignado a la logística propia de las actividades comerciales que se desarrollan en la terminal (servicios al pasajero, financieros, legales, servicios de salud y alimentación) y se relacionan con el bienestar de los usuarios internos y externos del aeropuerto.

El personal operativo es el que está directamente relacionado con las actividades aeroportuarias, en este caso tienen contacto directo con el pasajero, la tripulación y la carga desde su llegada a las instalaciones hasta su embarque en la aeronave que debe tomar para llegar a destino. Por lo general se exige que tengan educación secundaria completa como mínimo, conocimiento de al menos un idioma extranjero de manera básica, aprobación de cursos de seguridad aeroportuaria en diferentes materias (presentado anualmente) y en algunas organizaciones por temas de confianza son sometidos previo consentimiento a pruebas de polígrafo. También se incluye en este grupo a los técnicos aeroportuarios, encargados de las labores de repostaje de combustible e insumos no perecederos en los aviones y al personal de tráfico aéreo.

Dentro de este grupo de personal operativo, se encuentran contemplados los empleados de carga (denominados estibadores) quienes son los únicos autorizados a manipular equipaje que haya sido direccionado a bodegas del avión o que sea recibido en las bandas de transporte.

Regulaciones de la Organización Mundial de la Salud referentes a la aviación.

La Organización Mundial de la Salud, como ente regulador de todas las condiciones sanitarias, posee y publica para conocimiento de todo interesado, reglamentos y recomendaciones referentes a los puertos marítimos, terrestres y aeropuertos, que se deben considerar de cumplimiento obligatorio con el fin de supervigilar la salud de todos los usuarios internos, externos y temporales de estos lugares.

En el caso del transporte aéreo, el Estado debe designar cuáles aeropuertos son los que están autorizados para ser considerados como puertos de entrada al territorio nacional, en los que debe haber una oficina de enlace con la Autoridad Sanitaria Nacional que conozca en

detalle las aplicaciones del Reglamento de Sanidad Internacional y que pueda dar atención sanitaria a los usuarios; de la misma manera en esos lugares se debe exigir la presentación del certificado de sanidad abordo, aunque ciertos países pueden considerar la exención de entregar este documento por parte de la tripulación de la aeronave que se encuentra en tránsito o bien que haya llegado desde destinos que no representan un riesgo para la salud de la población autóctona, pero en todo caso se debe tener contemplado la existencia de un protocolo de acción que incluya la presentación de este documento. (OMS, 2005)

Una condición muy importante es que la OMS indica que el Estado puede solicitar a los viajeros información específica de su salud y tener identificados los itinerarios de las personas que ingresan o salen de su territorio, aunque estos datos que tienen carácter confidencial deben ser entregados a personal de la Autoridad Sanitaria Nacional al momento del arribo o salida, no a personas de otros estamentos de control como migración o fuerzas del orden, aunque si los pasajeros se negaran a este procedimiento se les puede denegar el ingreso o la salida del país.

Por otro lado, si a bordo de una aeronave se presenta una emergencia de salud o bien la tripulación se enfrenta a un suceso emergente con un pasajero, se debe informar al aeropuerto antes del aterrizaje de esta novedad, con el fin de que se presten las condiciones que garanticen que el riesgo de Salud Pública potencial presentado o cualquier otro evento sanitario, sea contenido y minimizado. Incluso se contempla que si el aeropuerto no estuviera en condiciones de prestar esta asistencia por cualquier situación, la aeronave puede aterrizar, ser reabastecida de ser el caso y seguir su destino, pero se debe notificar obligatoriamente al siguiente puerto de arribo o escala de esta situación. (OMS, Reglamento Sanitario Internacional, 2005).

Algunas naciones ya tienen protocolos específicos de manejo de las diferentes situaciones y emergencias en Salud que se pueden presentar en el transporte aéreo, por lo que estas medidas no son nuevas y deberían ser aplicadas de manera regular en los aeropuertos (Portugal, 2008).

Como signatarios de la OMS, debemos cumplir con los mínimos requerimientos que nos indica y sugiere el Reglamento de Sanidad Internacional, en donde se señala que debe existir en cada puerto de salida terrestre, marítimo y aéreo una oficina de enlace de la Autoridad Sanitaria Nacional que sea la que reciba y transmita información de salud. Al momento de escribir esta propuesta, se consultó a personal del concesionario del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre acerca de la presencia de una oficina de enlace de la Autoridad Sanitaria Nacional en las instalaciones de la terminal, aunque se nos mencionó su presencia, no se pudo verificar su existencia.

Consideramos que es mandatorio que exista una representación de la Autoridad Sanitaria Nacional en los aeropuertos internacionales del Ecuador, no solo para cumplir con las ordenanzas de Salud, sino también para capacitar en temas sanitarios y conocer toda la información referente a este tópico que se genere en los mismos y definir protocolos y acciones de manejo específicas que permitan otorgar una atención en salud de excelencia a los usuarios internos y externos del aeropuerto.

Personal de Instituciones con tareas específicas en un Aeropuerto

En el aeropuerto existe la representación de varios cuerpos de seguridad ante eventuales desastres o siniestros. Hay un contingente de oficiales de la Policía Nacional que está destinado a labores de detección de mercancías peligrosas y alcaloides, que cumple con

los requerimientos de la Autoridad Aeroportuaria para desarrollar su trabajo en áreas destinadas solamente para su utilización, pues laboran juntamente con cánidos.

De igual manera existe una estación de bomberos aeroportuarios, los cuales tienen una formación específica en desastres aéreos. Cuentan con personal formado en esta clase de temas y poseen un área específica con acceso directo a la plataforma para sus vehículos y personal.

Hay oficinas de representación de las siguientes Instituciones estatales en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre de Quito: Dirección General de Aviación Civil, Agrocalidad, Fuerza Aérea Ecuatoriana y Fiscalía General del Estado. El acceso a estas entidades es público en el sector de arribos internacionales y se encuentra debidamente señalizado.

Hay servicios médicos para los empleados de algunas compañías de servicios aeroportuarios y un dispensario privado con fines de lucro en el área interna de la terminal, que si bien cuenta con equipos de emergencia, incluyendo una ambulancia, no es de acceso gratuito o universal. Cuando se presenta una emergencia, se opta por contactar a la unidad de Salud Pública más cercana al aeropuerto, siendo ésta el Hospital Alberto Correa de la parroquia de Yaruquí ubicada a diez minutos de la terminal.

Justificación.

La justificación para la presentación de esta propuesta de intervención se da en los siguientes postulados:

- La ausencia de un Programa establecido y estructurado de capacitación en temas de Seguridad y Salud Pública para trabajadores aeroportuarios, los coloca en una situación de riesgo ante cualquier evento que se pueda presentar en las instalaciones de una terminal aérea, que puede ser prevenible o susceptible de ser controlado; si la situación ya no se puede evitar, con la capacitación correspondiente, se contará con la información adecuada que permita a los empleados responder ante el posible escenario.
- La Capacitación en Seguridad y Salud es un requisito obligatorio expedido por las Autoridades Nacionales de Salud y Trabajo en la República del Ecuador y se anima a las empresas de todo el país a diseñar y ejecutar programas de educación continua en estos temas, con el fin de que la fuerza laboral esté en un constante plan de formación que mejore sus capacidades personales y grupales. Las auditorías que se llevan a cabo en las empresas públicas o privadas, consideran la educación continua de los trabajadores como un elemento infaltable en su bienestar y desarrollo profesional.
- Debemos considerar la capacitación de personal en temas como los detallados en la propuesta que se presenta como una inversión, pues demandará recursos financieros, humanos, tecnológicos y logísticos importantes, los cuales serán amortizados ya que se podrá mejorar las habilidades y destrezas de los trabajadores aeroportuarios en cuestiones de Seguridad y Salud, por lo que aplicarla en el tiempo y respondiendo no

solo a las disposiciones de las Autoridades Sanitaria y Laboral, sino ajustándola a los distintos escenarios que se presenten y a las demandas en educación continua que provengan de los usuarios internos de la terminal, permitirán disponer de un recurso humano adecuado para prestar servicios en un aeropuerto.

- A futuro se espera que con la implementación de esta propuesta, se pueda crear una Unidad en las empresas de servicios aeroportuarios dedicada exclusivamente a la educación en temas de Seguridad, Salud y Bienestar personal, lo que permitirá mejorar las condiciones de vida de la fuerza laboral en las terminales aéreas y proveer a los usuarios externos de una atención de excelencia y segura mientras dure su estancia en un aeropuerto.

Hipótesis.

“La implementación de un Programa de Capacitación continua en temas de Seguridad y Salud Pública para personal aeroportuario en el Ecuador optimizará las condiciones en las que desarrolla su trabajo este grupo laboral y mejorará su calidad de vida y la del público usuario de dichos servicios”

Objetivos.**Objetivo General.**

“Implementar un Programa de Capacitación en temas de Seguridad y Salud Pública para personal de servicios aeroportuarios en el Ecuador”

Objetivos específicos.

- 1) Diseñar un Programa de Capacitación en temas de Seguridad y Salud Pública para personal de servicios aeroportuarios en el Ecuador.

- 2) Establecer un conjunto de temas para capacitación en Seguridad y Salud Pública que se dicten de manera continua y obligatoria al personal que labora en servicios aeroportuarios en cualquiera de las terminales aéreas del país, incluyendo en ellos los que consideren las Autoridades Nacionales de Seguridad y Salud.

- 3) Promover la constante capacitación del personal de servicios aeroportuarios en temas de Seguridad y Salud Pública con el fin de responder ante eventos inesperados que se puedan presentar en el desempeño de sus labores diarias.

METODOLOGIA

Diseño de la Propuesta.

Se establece una propuesta para implementar un Programa de Capacitación en temas de Seguridad y Salud Pública para empleados de servicios aeroportuarios en el Ecuador, como resultado de haber reunido previamente, la mejor evidencia científica bibliográfica disponible y haber llevado a cabo entrevistas estructuradas para desarrollar un modelo que se aplicará inicialmente en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre en el Distrito Metropolitano de Quito y posteriormente en base al análisis de indicadores de funcionamiento y resultados generados en el primer año de la implementación, replicar la propuesta en otros aeródromos del país.

Universo y Período de Investigación.

El Universo de los involucrados en el estudio está constituido por el personal jerárquico de las empresas que brindan servicios aeroportuarios en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, en el periodo desde Octubre de 2016 a diciembre de 2016.

Criterios de Inclusión:

1. Personal jerárquico titular de la empresa con nombramiento vigente.
(Representante legal/Gerente General).
2. Antigüedad mayor a 3 años en el desempeño de las funciones.
3. Existencia de una Unidad de Seguridad y Salud en la empresa.

4. Responsables de áreas con manejo de personal mínimo de 10 funcionarios (jefes de unidades de Seguridad y Salud, Jefe de Talento Humano, Coordinadores de campo y plataforma aeroportuaria de las aerolíneas).
5. Personal con experiencia en capacitación a empleados.
6. Manifiesto interés en los temas de Seguridad y Salud Pública

Criterios de exclusión:

1. Personal jerárquico no perteneciente a la empresa
2. Asesores por contrato temporal o que estén finalizando relación laboral con la empresa.
3. Personal que se encuentre en goce de vacaciones, permiso de maternidad, reposo médico, comisión de servicios (dentro o fuera del país) y calamidad doméstica.
4. Personal que no posea Tarjeta de Circulación Aeroportuaria o que no labore directamente en la planta física del Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre.

Informe del Comité de Bioética.

Para la presentación de esta propuesta se consideró en un inicio, de común acuerdo con la Dirección del Trabajo de Titulación, elevar la consulta al Comité de Bioética del Colegio de Ciencias de la Salud de la Universidad San Francisco de Quito, proceso que se realizó en septiembre del 2016 y se nos informó que al tratarse de una propuesta de capacitación en el ámbito laboral no era requerida la revisión y aprobación por parte del Comité.

Recolección de Datos.

Los datos de las entrevistas serán recolectados por el autor en forma personal en base a formularios estructurados y validados previamente mediante aplicaciones a personas no relacionadas con aquellas a las que se va a entrevistar.

1. Herramientas y recursos a utilizar.

- a) Revisión bibliográfica
- b) Entrevistas Las entrevistas se harán con carácter de anónimas y se garantiza la confidencialidad de los datos. (Anexo A)

Las preguntas serán cerradas y se especificará el puntaje correspondiente, procediéndose de la siguiente manera:

Entrevistas con los Representantes Legales y Técnicos de Seguridad y Salud, Jefes de las Unidades de Talento Humano de las empresas que brindan servicios en el Aeropuerto Internacional Mariscal Sucre, con el fin de explicarles cuál es el alcance de la propuesta de implementación del Programa de Capacitación, los beneficios del mismo y además obtener información acerca de las expectativas y necesidades de formación que ellos identifican en el personal a su cargo.

En dichas entrevistas se buscará determinar si es que se realizan procesos de capacitación en temas de Seguridad y Salud Pública en las empresas aeroportuarias, que recursos consideran los entrevistados que son necesarios para realizarlos, que temas son prioritarios para ellos adicionales a los que por legislaciones vigentes al momento de presentar esta propuesta son

de dictamen obligatorio y cuáles han sido sus experiencias con la formación del personal en estos temas.

Procesamiento y análisis de la información.

Una vez obtenida la información de las entrevistas, sus datos serán ingresados en una hoja de Excel de Microsoft Open Office y posteriormente en el paquete estadístico gratuito EPI-INFO versión 3.2.2. Los resultados de esta tabulación nos mostrarán en que temas coincidieron las personas entrevistadas, con el fin de diseñar un cronograma de acciones y temas a impartir, de acuerdo a las necesidades detectadas. Se informará a los entrevistados mediante correos electrónicos los hallazgos encontrados en estas reuniones, para su conocimiento.

Resultados esperados.

Luego de un período de sesenta días, en los que se hayan impartido al menos ocho talleres en frecuencias quincenales (2 talleres cada 15 días) de diferentes temas con el personal, se procederá con la evaluación del programa, mediante una segunda ronda de entrevistas con los Representantes Legales, Jefes de Seguridad y Salud de las empresas, Jefes de las Unidades de Talento Humano y también con empleados operativos y administrativos que hayan participado de las diferentes actividades, no solo con el fin de averiguar cuanto aprendieron de los talleres impartidos y acciones implementadas, sino también receptar sugerencias acerca de procesos de mejora y temas que desearían que fueran incluidos en la programación. Los datos de estas nuevas entrevistas también serán tabulados en una hoja de Excel en el programa Microsoft Open Office y su posterior tabulación con el programa EPI-INFO versión 3.2.2; sus resultados serán comunicados a la dirección de la Organización mediante correos electrónicos y además se entregarán informes escritos firmados por el Director de la

Propuesta y los capacitadores, esto con el fin de que se los pueda presentar ante una eventual auditoría externa de los entes de control estatales como evidencia de cumplimiento y mejora.

Al cumplirse un año de la implementación de la propuesta, se contempla evaluar la aplicación del Programa, ejecución de las diferentes actividades realizadas y talleres dictados, mediante un proceso de auditoría interna que señale las tareas que se hicieron de manera adecuada y cuáles deben ser mejoradas, así como nuevos temarios a incluir en un siguiente período de capacitación. De la misma manera se evaluará cómo fue el uso de los recursos disponibles (financieros, físicos, logísticos, tecnológicos) durante el primer año de ejecución de la propuesta con el fin de que en el segundo período se pueda optimizar su utilización.

Se considerará que la implementación fue exitosa, cuando al menos el 70% de la plana laboral haya participado en los talleres y se encuentre capacitada en temas de Seguridad y Salud Pública al momento de realizar la auditoría interna propuesta como verificación.

Todas estas actividades serán llevadas a cabo por el Director de la Propuesta, en conjunto con el equipo de capacitadores que participaron en los talleres.

Los temas que se han considerado para los ocho talleres iniciales, están relacionados directamente con la Seguridad y Salud Pública y se los detalla a continuación:

- Conceptos de Seguridad Aeroportuaria.
- Definiciones en Salud Pública.
- Acciones y Condiciones de Trabajo Subestándar.
- Infección por VIH, manejo del paciente seropositivo en el ámbito laboral.
- Uso correcto de equipos de protección personal en trabajadores aeroportuarios.
- Salud Reproductiva.
- Simulacros y actividades a realizar durante emergencias (desastres naturales accidentes, siniestros) en el aeropuerto.

- Alertas epidemiológicas, Educación en Salud ante Zika y Chikungunya.

Cada taller puede tener una duración de dos horas, dependiendo del número de asistentes esperados, que se contempla sea de 20 personas. El taller a dictar será programado durante las diferentes jornadas de trabajo que tienen los empleados aeroportuarios, toda vez que las labores en un aeropuerto son permanentes durante las 24 horas del día y el Programa debe ajustarse a las necesidades y requerimientos de la Organización.

Si bien los temas mencionados en líneas superiores serán los primeros en ser dictados en los talleres, no serán los únicos, pues se tomará en cuenta las peticiones que los entrevistados o el personal tengan en cuanto a aspiraciones de capacitación en Seguridad y Salud Pública, por lo que el cronograma, aunque establecido con períodos de tiempo determinados para fines de la propuesta, puede ser revisado.

Cronograma General.

El cronograma de acciones y capacitaciones (anexo B) será diseñado con fechas abiertas y en horarios tanto diurnos como nocturnos (es decir se puede dictar un taller a diferentes grupos de empleados de una compañía varias veces debido a los turnos de trabajo rotativo que tienen sus labores) para que las empresas determinen el momento en el que requieren que sea dictada. Ciertas capacitaciones se deben impartir de manera permanente (las que conllevan procedimientos de seguridad, uso de equipos de protección personal, manejo de mercancías peligrosas, acciones y condiciones subestándar, prevención de accidentes), por la alta rotación que existe en el grupo de trabajadores aeroportuarios (cercana al 20% mensual) con lo que una sola sesión no llenaría las expectativas de la propuesta y no permitirá que la fuerza laboral se encuentre totalmente capacitada y apta para responder ante cualquier escenario.

Debemos considerar que el número de talleres a implementar dependerá de la disposición de recursos de las empresas (área física, equipos de proyección, financiamiento) por lo que idealmente se ha propuesto que sean los ocho talleres planteados con los temas más importantes y que se ajusten a los requerimientos de la Organización y de las Autoridades Nacionales tanto Sanitaria como Laboral.

Los materiales, insumos, presentaciones en medios virtuales, registros de asistencia firmados con la fecha en la que fue impartida la capacitación y demás productos de los procesos de formación serán de propiedad de la empresa que capacitó a sus empleados y estarán bajo el archivo del departamento de Seguridad y Salud de la Organización, con el fin

de ser revisados por la Autoridad Laboral o Sanitaria Nacional correspondiente si es que se presenta alguna auditoría de gestión en este campo o bien estar a disposición de los mandos gerenciales para observar el desarrollo de la propuesta en el tiempo.

Presupuesto y Financiamiento.

El presupuesto diseñado para esta propuesta consta detallado a continuación en la tablas 1 a la 7.

Tabla 1. Recursos Humanos

Cargo	N°	N° de talleres	Duración	Costo/hora	Costo Total
Dirección y supervisión	1	8	Tiempo completo	20	320 USD
Capacitadores	4	8	2 talleres por capacitador	20	320 USD
Subtotal Recursos Humanos					640 USD

Tabla 2. Capacitación

Tipo de Capacitación	Duración en horas	Costo por hora del Taller	Costo Total
8 Talleres de capacitación impartidos quincenalmente, (Documentos impresos, alquiler del salón, cafetería, limpieza.)	2 horas	50	800 USD
Subtotal por capacitación			800 USD

Tabla 3. Desplazamientos

Actividad	Lugar/es	Cantidad	Costo Total
Dirección y supervisión	UIO	<u>45 USD</u> viáticos y transporte (USD valor diario)	360 USD
Capacitación	UIO	<u>45 USD</u> viáticos y transporte (USD valor diario), x capacitador	360 USD
Subtotal viajes técnicos			720 USD

Tabla 4. Equipamiento tecnológico

Actividad	Cantidad	Valor unitario	Costo Total
Computadoras	1	300 USD	300 USD
Equipos audiovisuales de proyección	1	400 USD	400 USD
Cámaras Digitales para registro del Taller en Imagen	1	170 USD	170 USD
Subtotal Equipos			870 USD

Tabla 5. Materiales, software y suministros

Material para levantamiento de información (encuestas, registros y entrevistas)	Cantidad	Valor unitario	Costo Total
Entrevistas	50	2	100 USD
Registros de capacitación (Impresiones de asistencia)	100	0.35	35 USD
Software (Paquete Windows)	1	0	0
Subtotal Materiales, Software y Suministros			135 USD

Tabla 6. Comunicación y Difusión de Resultados

Actividad	Costo unitario	Cantidad	Costo Total
Publicación de Informe/Resultados de la Capacitación	3.75	100 ejemplares	375 USD
Subtotal Comunicación y Difusión de Resultados			375 USD

Tabla 7. Resumen del presupuesto por categoría

Categoría	Costo USD	Porcentaje del total
Recursos Humanos	640	18.07
Capacitación	800	22.5
Desplazamientos	720	20.33
Equipamiento tecnológico	870	24.5
Materiales, software y suministros	135	3.81
Comunicación y difusión de resultados	375	10.59
COSTO TOTAL PROPUESTA	3540 USD	

El financiamiento para la implementación de esta propuesta responderá a la disposición de recursos que las Organizaciones privadas, objetivo de este Programa tengan y al presupuesto anual aprobado por los accionistas, en los que se contemple la inversión en Seguridad y Salud.

En el caso de plantearse la implementación del Programa de Capacitación en entidades del sector público, el uso de recursos económicos se ajustará de acuerdo a la planificación anual que haya sido presentada con anterioridad al Ministerio de Economía y Finanzas, aunque esta puede ser revisada de acuerdo a la situación de la Organización durante el año y la ejecución de la partida presupuestaria asignada para este fin.

REFERENCIAS

- Ecuador, P. d. (1986). *Decreto Ejecutivo 2393 Reglamento de Seguridad y Salud de los Trabajadores y Mejoramiento del Medio Ambiente del Trabajo*. Quito: Registro Oficial.
- Ecuador, R. d. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi: Registro Oficial.
- Ecuatoriana, F. A. (14 de Septiembre de 2016). *Fuerza Aérea Ecuatoriana*. Obtenido de <http://www.fuerzaaereaecuadoriana.mil.ec>
- EPMSA. (2015). *Reglamento de Seguridad y Salud Ocupacional de la Empresa Pública Metropolitana de Servicios Aeroportuarios*. Quito.
- Equinoccial, U. T. (2008). *Historia de la Aviación*. Quito.
- Escobar, J. (2014). Historia de la Aviación Comercial en el Ecuador. *Aeromundo Magazine*.
- Gil, M. B. (08 de Febrero de 2013). *Ingeniera aeroportuaria*. Obtenido de <http://ingenieriaaeroportuaria.blogs.upv.es/2013/02/08/tema-2-concepto-de-aeropuerto/>
- <http://concepto.de/>. (14 de Octubre de 2015). Obtenido de <http://concepto.de/salud-segun-la-oms/>
- López, S. F. (2012). *Introducción a la Salud Pública*. Guatemala: Universidad San Carlos. Facultad de Ciencias Médicas.
- OACI. (2009). *Anexo 14 Convenio sobre Aviación Civil Internacional*. Quebec.
- OHSAS, P. G. (2007). *Sistema de Gestión en Seguridad y Salud Ocupacional. OHSAS 18001:2007*.
- OMS. (2005). *Reglamento Sanitario Internacional*. Ginebra.
- OMS. (2006). *Undécimo Programa General de Trabajo*. Ginebra.
- Ortiz, G. (2013). Tras medio siglo de Planes y Esfuerzos, Nuevo Aeropuerto empieza a servir a Quito. *Gestión*, 2-12.
- Portugal, W. (2008). *Sanidad Aérea Internacional*. Lima.
- Pública, M. d. (2006). *Ley Orgánica de Salud*. Quito: Registro Oficial.
- Quiport, C. (15 de 09 de 2016). *Quiport*. Obtenido de <http://www.quiport.com/quiport/concesion-del-naiq/historia.html>
- RAE. (17 de 09 de 2016). *Real Academia Española*. Obtenido de Diccionario de la Real Academia Española: <http://dle.rae.es/?id=0ukZbvB>
- Salud, O. M. (2015). *Alertas y Actualizaciones Epidemiológicas*. Washington D.C.
- Salud, O. P. (2016). *Actualización Epidemiológica 8*. Washington D.C.
- Social, I. E. (2016). *Reglamento General del Seguro de Riesgos del Trabajo. Resolución 503*. Quito: Registro Oficial.
- Tagsa. (15 de 09 de 2016). *Tagsa*. Obtenido de <http://www.tagsa.aero/nuevaterminal.html>
- Trabajo, M. d. (2015). *Remuneraciones Mínimas Sectoriales 2016. Acuerdo Ministerial MDT 2015-0292*. Quito: Registro Oficial.
- Trabajo, M. d. (17 de 09 de 2016). *trabajo.gob.ec*. Obtenido de <http://www.trabajo.gob.ec/seguridad-y-salud-en-el-trabajo/>
- Trabajo, O. I. (2004). *Instrumento Andino de Seguridad y Salud en el Trabajo*. Guayaquil.
- Vásconez, C. (1999). *Desarrollo de la Infraestructura e Industria Aeronáutica en Apoyo a la Seguridad y el Desarrollo*. Quito: IAEN.

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo A: Formato de Entrevista.....	44
Anexo B: Cronograma de Actividades Propuesto.....	45

ANEXO A: FORMATO DE ENTREVISTA

EMPRESA:

CÓDIGO DE ENTREVISTADO:

Fecha:

	Codificación de respuesta	Escala (sobre 27 puntos posibles)	Respuesta	Puntaje	Total
1) Conoce el trabajo de la USSOP de su Empresa	1 si 2 no	1 punto respuesta afirmativa 0 puntos respuesta negativa			
2) Existe un Programa de Capacitación establecido en temas de SSOP	1 si 2 no	1 punto respuesta afirmativa 0 puntos respuesta negativa			
3) Considera la aplicación de un Programa de Seguridad y Salud	1 necesaria 2 mediano 3 poco nec. 4 innecesaria	3 puntos/1 2 puntos/2 1 punto/3 0 puntos/4			
4) Cómo percibe la Capacitación en Seguridad y Salud para sus empleados	1 gasto 2 gasto/inv. 3 inversión	1 punto/1 2 puntos/2 3 puntos/3			
5) Conoce recursos que debe proveer la Organización para capacitar en SSOP	1 si 2 no	1 punto respuesta afirmativa 0 puntos respuesta negativa			

6) Conoce temas obligatorios a impartir cada año al personal en SSOP	1 si 2 no	1 punto respuesta afirmativa 0 puntos respuesta negativa			
7) Se han impartido talleres en temas de SSOP en los últimos 6 meses	1 si 2 no Su respuesta es 2 pase a pregunta 11	1 punto respuesta afirmativa 0 puntos respuesta negativa			
8) Ha participado en estos talleres	1 si 2 no	1 punto respuesta afirmativa 0 puntos respuesta negativa			
9) Cómo calificaría estos talleres	1 excelentes 2 muy buenos 3 buenos 4 regulares 5 deficientes	5 puntos/1 4 puntos/2 3 puntos/3 1 punto/4 0 puntos/5			
10) Los temas impartidos en talleres fueron	1 muy interesantes 2 medianamente Interesantes 3 poco interesantes 4 irrelevantes	4 puntos/1 3 puntos/2 1 punto/3 0 puntos/4			
11) Cada cuanto se imparten los talleres	1 mensual 2 cada dos meses 3 cada seis meses 4 a demanda 5 no se han impartido	5 puntos/1 4 puntos/2 2 puntos/3 1 punto/4 0 puntos/5			
12) Temas impartidos en el UIO son de utilidad	1 si 2 no	1 punto respuesta afirmativa 0 pts resp. Negativa			

ANEXO B. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES PROPUESTO.

Objetivos	Actividad	Tarea	Responsable	Fecha
1) Diseñar un Programa de Capacitación en temas de Seguridad y Salud Pública para personal aeroportuario en el Ecuador	<p>Determinar pertinencia de realizar capacitación.</p> <p>Conocer las expectativas de los representantes de empresas de servicios aeroportuarios acerca de capacitación</p> <p>Presentar ventajas de implementar Programa de Capacitación a empleados</p>	Entrevista con personal que cumpla criterios de inclusión de acuerdo a propuesta	Director de Propuesta	Octubre 2016. Tercera y Cuarta semana del mes, de acuerdo a agenda de entrevistados.

Realizado por: Francisco Sánchez M.

Objetivos	Actividad	Tarea	Responsable	Fecha
2) Establecer un conjunto de temas de Capacitación en temas de Seguridad y Salud Pública para empresas aeroportuarias	<p>Conocer temas de Seguridad y Salud que hayan sido impartidos en personal de servicios aeroportuarios</p> <p>Determinar pertinencia o no de temas de Seguridad y Salud impartidos</p> <p>Observar cumplimiento de esquema de capacitación actual (si es factible)</p> <p>Vigilar cumplimiento de capacitaciones obligatorias anuales</p>	<p>Evaluación de resultados de entrevistas realizadas.</p> <p>Revisión de registros de talleres dictados (de existir)</p> <p>Cotejamiento de talleres impartidos con las reales necesidades de capacitación en temas de Seguridad y Salud</p> <p>Revisión de registros sobre capacitaciones específicas (HIV, Salud Reproductiva, Violencia, etc.)</p>	<p>Director de Propuesta.</p> <p>Capacitadores adicionales.</p>	<p>Tercera y cuarta semana de octubre 2016.</p>

Realizado por: Francisco Sánchez M.

Objetivos	Actividad	Tarea	Responsable	Fecha
3) Promover capacitación constante en temas de Seguridad y Salud Pública en personal de servicios aeroportuarios	Proveer al personal de servicios aeroportuarios la información acerca de capacitaciones en Seguridad y Salud Públicas	Publicación en medios masivos internos del UIO (cartelera, correos corporativos) los temas a dictarse Socializar directamente con el personal del UIO las bondades de capacitarse en temas propuestos	Director de Propuesta. Personal de RRHH de las empresas de servicios aeroportuarios	Segunda semana de Noviembre del 2016.

Realizado por: Francisco Sánchez M.