

**Werkgroep internationale afstemming
opstart protocol Nederland**

Internationale acceptatie essentieel

De luchtvaart in Nederland kent per definitie een internationale component. Dit geldt zowel voor de veiligheidsregels als de passagiers processen. Maatregelen die Nederland invoert om de luchtvaart na de Coronacrisis op te starten zullen internationaal geaccepteerd moeten worden om luchtvaart mogelijk te maken. Daarnaast is er vanuit de luchtvaartindustrie een nadrukkelijke vraag om een internationale harmonisatie van de maatregelen te bewerkstelligen. Wereldwijd wordt ook gewerkt aan protocollen voor het opstarten van de luchtvaart en vanwege het level playing field, moet het Nederlandse luchtvaartprotocol in overeenstemming zijn met wat er internationaal ontwikkeld wordt. Dat levert mogelijk spanning op, omdat de 1,5m samenleving een specifiek Nederlandse aanpak betreft. Het doel van alle maatregelen is het voorkomen van besmetting tijdens het reisproces. Naast de 1,5 meter regel kunnen er andere mitigerende maatregelen genomen worden, en zijn er specifieke omstandigheden waarbij het in de luchtvaart onnodig of praktisch onmogelijk is om aan de 1,5 meter regel te voldoen. Het Nederlands protocol dient uiteindelijk als een pakket aan mitigerende maatregelen internationaal geaccepteerd te worden om luchtvervoer überhaupt mogelijk te maken. De internationale afstemming kent tweërlei doelen: Enerzijds kan een snelle analyse van de plannen van de internationale partners belangrijke informatie zijn voor het team dat het Nederlandse opstart protocol samenstelt. Anderzijds is het belangrijk om de eenmaal vastgestelde Nederlandse aanpak internationaal te laten omarmen en ondersteunen.

Aanpak op basis van thema's:

Om de twee doelen mogelijk te maken wordt op basis van thema's de internationale context en relevante referentiedocumenten aangegeven (zo mogelijk in link i.v.m. mogelijke updates) en wordt er kort en bondig een advies gegeven vanuit het internationale perspectief.

Het luchtvaart crisisteam krijgt hierdoor de mogelijkheid snel de internationale context van mogelijke maatregelen tot zich te nemen en extra informatie en relevante feedback te geven aan de andere partners.

Verdeling in aandachtsgebieden en thema's

Een grove verdeling van de aandachtsgebieden is:

A. Veiligheid vluchtuitvoering:

1. Licensing en medische keuringen piloten
2. Air Traffic Management
3. Crew trainingen
4. Desinfectie/hygiëne maatregelen vliegtuig

B. Maatregelen op het vliegveld

1. Desinfectie/hygiëne maatregelen airport
2. Bescherming personeel grensproces, security, PRM en algemeen airport personeel
3. Scheiden van inkomende/uitgaande passagiersstromen

C. Maatregelen voor passagiers

1. Passagiersinformatie, health self-declaration / medische verklaringen
2. Meten van Temperatuur passagiers individueel of op afstand
3. Social distancing / 1,5 meter samenleving/ Dragen van mondkapjes

FORMATINFORMATIE PER THEMA

A.1
NOEMER

Kernelementen industrie

Internationale organisaties / Referentiedocumenten

Posities landen

ADVIES/ACTIES:

C.1 Maatregelen voor passagiers

Passagiersinformatie, health self declaraton /
medische verklaringen/medische checks

Kernelementen industrie:

- Geen of wankele wettelijke basis voor luchtvaartmaatschappijen om aanleveren medische informatie/persoonlijke informatie te vragen. Indien toch vereist: Zo min mogelijk papier, sterke voorkeur voor aanleveren medische of extra informatie via government/government of passagiers/government App met een integratie in de board/no board iAPI message indien mogelijk;
- Zo min mogelijke interventie van luchtvaartpersoneel (geen checks, geen controle door luchtvaartmaatschappijen van aangeleverde informatie gezien ontbreken expertise en benodigde nabijheid);
- Tegenstrijdigheid met API en PNR standards. Niet via API en PNR systemen laten aanleveren gezien ontbreken wettelijke basis, mogelijke boetes en kostbare aanpassingen luchtvaartsystemen;
- IATA enigszins positief over de self declaration als eerste stap in winnen passagiers vertrouwen;
- IATA: Medische fit to fly d.m.v. medische interventie niet gewenst gezien moment opname;
- KLM: wel voorstander van een insteek op bronaanpak door middel van een stelsel van health certificaten, health checks (in één of andere vorm), exit en entry controles waarmee er binnen en op Schiphol in analogie van security een "schoon gebied" ontstaat (waarschijnlijk ivm vulgraad vliegtuigen)
- COVID verklaring via paspoort niet aan te raden, eventueel conform visum procedure maar risico momentopnames/medische nieuwe inzichten etc. (RVIG opinie vragen)

internationale organisaties/Referentiedocumenten:

- WHO Guidelines
- ICAO Guidelines
- IATA Collection of Passenger Health Related Data by governments d.d. 24 april 2020
- IATA Medical Advisory Group Restarting aviation following COVID-19 Medical evidence for various strategies 21 April 2020
- **IATA Roadmap april 2020**
- **IATA Passenger Process restart April 2020**
- **ACI Off the ground April 2020**
- **ACI Principles for Restart and Recovery - CART 29 April 2020**

Landen die extra passagiers HEALTH informatie vragen:

Singapore: <https://eservices.ica.gov.sg/sgarrivalcard>

Colombia: <http://www.migracioncolombia.gov.co/controlpreventivocontraelcoronavirus>.

Mexico: <https://afac.hostingerapp.com/>

Vietnam: <https://tokhaiyte.vn/>

South Korea: http://ncov.mohw.go.kr/selfcheck#app_2

ADVIES:

Een health declaration kan een nuttig instrument zijn voor passagiersvertrouwen. Geadviseerd wordt dit zoveel mogelijk digitaal tussen passagier en overheid te laten plaatsvinden.

Internationale actie: uniforme declaratie format en/of onderdelen voor app laten opnemen in Annex 9/juli 2021.

Format vaccinatie WHO is reeds vastgesteld. Bij vaccinatie mogelijkheden afstemmen met grensprocessen qua controle. Ook dan zoveel mogelijk app based met connectie fly/no fly vanaf government.

Passagiersinformatie via PNR niet aan te bevelen: buiten wettelijk kader en grote financiële consequenties LVM.

C.2. Maatregelen voor passagiers

Meten van Temperatuur passagiers individueel / toegang airport

Kernelementen industrie:

- IATA: In beginsel geen invasieve metingen. Niet door personeel luchtvaartmaatschappij.
- Geen meerwaarde volgens medische staf IATA.
- KLM: entry en exit screening KLM: wel voorstander van een insteek op bronaanpak door middel van een stelsel van health certificaten, health checks (in één of andere vorm), exit en entry controles

Kernelementen internationale organisaties:

WHO: temperatuur metingen zijn beperkt effectief en dienen in combinatie met andere maatregelen plaats te vinden (quarantaine/follow up).

Referentiedocumenten:

- IATA Temperature Screening: A Public Health Responsibility Existing Guidance 19-4-2020
- IATA Medical Advisory Group Restarting aviation following COVID-19 Medical evidence for various strategies 21 April 2020
- WHO adviezen website

Landen waar temperatuurmeting wel plaatsvindt:

ADVIES:

Temperatuurmeting per passagier heeft grote gevolgen voor de passagiersflow en gaat in tegen een innovatief (contactloos) airportproces. Meting per passagier heeft gevolgen voor nabijheid personeel. Personeel LVM niet bekwaam, geen internationaal aanvaarde grensnorm.

indien temperatuurmetingen plaats moeten vinden via infrarood/toegangsmetingen?
Investerings toegangsmeting lijken gering(er) dan stagnatie passagiersflow (AAS?)

C.3 Maatregelen voor passagiers

Social distancing / 1,5 meter samenleving/ Dragen van mondkapjes

Kernelementen industrie:

Algemeen standpunt IATA: overheden moeten goals en objectives aangeven maar niet de manier waarop de doelen uitgevoerd moet worden te restrictief opleggen. Voorbeeld: geef als doel aan " het voorkomen van infectie" door social distancing en niet de 1,5 meter als doel/norm op zich.

Vanuit verschillende internationale overheden en door individuele luchtvaartmaatschappijen is er nu een toename waar te nemen van het verplicht stellen van mondkapjes.

Kernelementen andere landen:

Mondkapjes: Duitsland, USA, international treinvervoer

Referentiedocumenten:

WHO REFERENCE NUMBER: WHO/2019-nCov/IPC_Masks/2020.3

WHO adviseert alleen mondkapjes te dragen indien een COVID zieke verzorgd wordt, of wanneer de persoon zelf verschijnselen hoesten of niezen heeft.

ADVIES:

Hoewel de noodzaak een mondkapje te dragen niet gedragen wordt vanuit medische noodzaak lijkt het vanuit internationale acceptatie de kant op te gaan waarbij

Kern: verantwoordelijkheid van de passagier voor het aanschaffen, meenemen en dragen van deze voorziening. Maak een wettelijk kader waarbij de luchtvaartmaatschappij niet verantwoordelijk wordt gehouden

Scheiden inkomende /uitgaande passagiersstromen.

Ingaande en uitgaande stromen zijn op Schiphol in het non-schengen gebied gescheiden vanuit security oogpunt maar in het Schengen gebied is een scheiding inkomend/uitgaand niet/zeer lastig te realiseren.