

Afwijken van RAGIDA richtlijnen voor MERS-CoV in Nederland

17 juni 2020

Tijdens de fase van de COVID-19 waarin we nu zitten, wordt contactopsporing van vliegtuigcontacten weer zinvol. Import is nu een groter risico voor de epidemie in Nederland aan het worden en de inspanningen die dit voorkomen worden daarmee, ondanks de hoge werklast, meer lonend voor de volksgezondheid.

Voor contactopsporing van contacten tijdens een vliegreis wordt geadviseerd de door ECDC opgestelde RAGIDA richtlijnen voor MERS-CoV en de tweede update technisch verslag contactonderzoek van 8 april van ECDC te gebruiken.

De criteria volgens de RAGIDA richtlijn MERS-CoV:

- Besmettelijke periode start bij aanvang symptomen
- Nauwe contacten van een passagier met COVID-19
 - Passagiers binnen een afstand van 2 rijen/stoelen van de index. 2 stoelen naar rechts, links en achter. Maximaal dus 24 contacten.
 - Bemanning werkzaam in de sectie van de casus
- Contacttracing moet in volle omvang plaatsvinden tot 14 dagen na de vlucht
- Tot 28 dagen na de vlucht moet CO plaatsvinden voor het informeren (over COVID-19) van contacten onder passagiers.
- Als een bemanningslid de index is moeten alle passagiers in hele sectie van het vliegtuig waar het bemanningslid werkzaam was als nauw contact worden gezien. Ook worden alle andere bemanningsleden als nauw contact gezien

In Nederland zijn de RAGIDA richtlijnen leidend voor de uitvoering van contactopsporing van vliegtuigcontacten. Hier wordt op bepaalde punten gemotiveerd van afgeweken, binnen de kaders van de Nederlandse BCO protocol.

We gaan van de RAGIDA richtlijnen afwijken daar waar meer winst is te behalen voor de epidemie en daar waar inspanningen te groot zijn voor het behalen van te weinig winst voor de epidemie. Dit alles binnen de kaders van de Nederlandse BCO protocol. Tevens zijn via EWRS andere EU lidstaten geconsulteerd over hun uitgangspunten bij CT in vliegtuigen. Over het algemeen wordt de RAGIDA richtlijn aangehouden, met een aantal aanpassingen conform BCO beleid in eigen land. Voorstel:

1. RAGIDA MERS-CoV gaat uit van een infectieuze periode die start op het moment dat er klachten ontstaan. Voor SARS-CoV-2 is bekend dat mensen al besmettelijk kunnen zijn vanaf 48 uur voor het ontstaan van klachten. Hier zal het Nederlandse BCO beleid worden gevolgd waarbij **vliegtuigcontacten vanaf 48 uur voor het ontstaan van de klachten bij de index worden opgespoord.**
- 2.
3. RAGIDA MERS-CoV adviseert om tot 4 weken na de vlucht nog contactonderzoek te starten om vliegtuigcontacten nog te kunnen waarschuwen dat als ze klachten hebben dat die veroorzaakt kunnen zijn door SARS-CoV-2. De maximale incubatietijd voor COVID-19 is 14 dagen. Binnen deze 14-dagen periode zijn quarantainemaatregelen nog zinnig voor het eventueel opleggen van maatregelen/quarantaine. Een periode van 4 weken kan aangehouden worden om eventueel tertiaire gevallen te voorkomen. Dat heeft in deze fase niet heel veel toegevoegde waarde waarin iedereen van COVID-19 weet in Europa, daar uitgebreid, ook op luchthavens, over wordt geïnformeerd en iedereen zich sowieso moet laten testen bij klachten.. Ons

uitgangspunt is de duur van de incubatietijd aan te houden voor opstarten van contactonderzoek. Omdat het opsporen van vliegtuigcontacten vaak meerdere dagen in beslag neemt zal contactonderzoek nog zinvol kunnen **worden opgepakt als de vlucht minder dan 12 dagen geleden is geland. CO zal worden gestopt als op de 13^{de} dag na de vlucht nog geen bruikbare contactgegevens van contacten zijn ontvangen.** In Nederland wordt een toegankelijk testbeleid voor iedereen met klachten uitgevoerd en dit wordt uitvoerig gecommuniceerd naar inwoners en ook naar reizigers die op luchthavens in Nederland aankomen. We verwachten dezelfde toegankelijke testmogelijkheden en communicatie ook in andere landen in Europa. Het informeren van contacten meer dan 14 dagen na het contact heeft in deze context weinig toegevoegde waarde.

4.

5. RAGIDA MERS-CoV adviseert om bij een besmettelijke persoon aan boord van een vliegtuig de crew die de catering verzorgde in de sectie waar de index verbleef aan te merken als een nauw contact. Gezien de huidige regels die de luchtvaartmaatschappijen aanhouden (EASA/IATA richtlijnen), waarbij het contact tussen bemanning en passagiers tot een minimum beperkt wordt is het risico op besmetting door een passagier van bemanningsleden in normale omstandigheden minimaal. Bemanning valt dan onder categorie 3 volgens het BCO protocol. Omdat COVID-19 onder passagiers gevolgen kan hebben voor de inzetbaarheid van bemanning en omdat luchtvaartmaatschappijen arbeidsgeneeskundige regelgeving kan hebben voor COVID-19 zal de luchtvaartmaatschappij wel worden geïnformeerd als er een COVID-19 casus de afgelopen 12 dagen aan boord van een vliegtuig was. **Bemanningsleden worden alleen als nauw contact (categorie 2a) aangemerkt als bij een mede-bemanningslid waarmee veel samen werd gewerkt COVID-19 werd vastgesteld.** In die gevallen dat een bemanningslid intensief en langer contact heeft gehad met een persoon met COVID, bijvoorbeeld omdat die de passagier extra zorg verleende, dan wordt dat bemanningslid wel opgespoord en als nauw contact, categorie 2a contact worden aangemerkt.

6.

7. RAGIDA MERS-CoV beschouwt alle passagiers van een sectie van het vliegtuig als nauw contact als daar een **bemanningslid met COVID-19** heeft gewerkt. Omdat contacten tussen bemanning en passagiers tot een minimum worden beperkt volgens de nu geldende richtlijnen van luchtvaartorganisaties (Catering al op stoelen bij instappen, minimale catering tijdens de vlucht, minimale beweging door cabine door passagiers en bemanning) worden de **passagiers in deze situatie niet als nauwe contacten aangemerkt, categorie 3** in het BCO in Nederland. Wel zullen in deze situatie de nauwe contacten onder de bemanning worden geïdentificeerd en zullen maatregelen worden opgelegd aan nauwe contacten onder de bemanning (categorie 2a). Indien het bemanningslid intensief en/of langdurig contact heeft gehad met bepaalde passagiers, dan worden die passagiers (categorie 2a) zo mogelijk opgespoord voor maatregelen. Het is aan de luchtvaartmaatschappij om ARBO maatregelen op te leggen aan de andere bemanningsleden.

Overige niet-nauwe contacten (categorie 3) moeten volgens het BCO protocol geïnformeerd worden over het in de gaten houden van hun gezondheid en het handhaven van social distancing en hygiëne regels. Het traceren van overige niet- nauwe vliegtuigcontacten is een enorme klus omdat dit betekent dat de contactgegevens van alle passagiers van (een deel van) het vliegtuig achterhaald moeten worden. Reizigers worden bij aankomst op een luchthaven al uitvoerig geïnformeerd over COVID-19. Het opsporen en informeren van deze niet-nauwe vliegtuigcontacten heeft dan ook weinig meerwaarde, zeker gezien de te verrichten inspanning voor opsporing. Niet nauwe vliegtuigcontacten worden daarom niet opgespoord.

EWRS bericht:

Vraag wat andere landen doen op het gebied van Contactopsporing van vliegtuigcontacten.

Dear Focal points

Concerns: Contact tracing airplane contacts and deviation from RAGIDA guidelines

In the Netherlands we are scaling up contact tracing and we will be starting up tracing contacts of airplane contacts. ECDC advises to follow the MERS-CoV RAGIDA guidelines.

At this moment we are defining our protocols and are describing the indicators. We will follow RAGIDA as much as possible, but adjust processes and indicators to the situation as we are dealing with at this moment. Some considerations

- The infectious period starts at the start of symptoms according to RAGIDA. COVID-19 is starting to be infectious from 48 hours before onset of symptoms.
- Crew members have very little contact with passengers according to their recent safety guidelines. Even when a crew member was infectious, passengers run minimal risk to infection and for that reason should not be considered as close contacts
- RAGIDA advises to start CO of air plane contacts till 4 weeks after the flight. In the current situation people will know about COVID and testing possibilities and informing when incubation period is over might not gain a lot of effect.

How is contact tracing of airplane contacts performed in your country? Are you following the RAGIDA MERS-CoV guidelines? On what indicators set by RAGIDA do you deviate?

Reacties:

Zweden: The Government of Sweden strongly advice against non-essential travel. This applies until 15th of July. Thereby, Sweden is not performing airplane contact tracing at this time.

Duitsland: We suspended our recommendation for contact tracing after exposure in flights on March 18, 2020, but, given the decreasing incidence (maybe add: of COVID-19?) in Germany and the expected increase in the number of flights over the coming weeks, we will resume our recommendation for contact tracing most probably starting June 15, 2020.

We will recommend

- to trace passengers within the 2 rows before or after a SARS-CoV-2 positively tested case. All these passengers should be informed about the exposure. Only passengers sitting directly next to the index patient will be defined as close contacts. If the index patient sat on the aisle, the person sitting on the other side of the aisle will not be categorized as close contact (unless there is another indication). As a result, in most events, there will be 1-2 close contacts (high risk exposure), all other persons would be contact persons with a lower risk of infection (low risk of exposure).
- to trace crew serving the section of the index patient as contact person with lower risk of infection (unless there is another indication). We will only consider events where the flight took place less than 14 days ago. In Germany, we currently recommend that close contacts are quarantined for 14

days and tested - even if asymptomatic - on day 1 and day 5-7 after exposure. For contact persons with a lower risk of infection after exposure in a flight we are going to recommend that they be informed about the exposure and about what to do if symptoms arise and that they self-monitor symptoms and reduce contacts. We start contact tracing from 48 hours before onset of symptoms.

Finland: We are currently following the ECDC RAGIDA guidelines with some case-by-case considerations.

But we would welcome a fresh evidence review by the ECDC, which would really look at this carefully. Our understanding is that there aren't many confirmed secondary cases on flights (even globally) and since this process takes a lot of resources at times, it would be good to get fresh insights into this.

Spanje: We are currently following the ECDC RAGIDA guidelines trying to adapt them to the specificity of COVID19.

- A COVID19 case is the passenger whose symptoms started 2 days before or during the flight.
- Close contacts are only passengers sitting directly next to the index patient. A square 2x2 rows taking the case as a central point. We request also the Passenger Locator Cards (PLC) or Health Declaration Forms for contact tracing.
- Members of the crew are assessed and followed by the medical team of the flight company

Het VK: In the UK, the contacts are described as people who sat in the 2 rows in all directions around the case and crew who served in the same cabin/section of the plane. The advice is for self-isolation of those individuals for 14 days. We consider follow up if people travelled anywhere from the 2 days before to the 7 days after onset of symptoms.

Oostenrijk: We are currently following the ECDC RAGIDA guidelines. But we would also welcome a fresh evidence review by the ECDC. The German assessment regarding close contacts seems reasonable and could probably be adopted by ECDC.