

## Handreiking contactonderzoek vliegtuigpassagiers en -bemanning

*Omdat reizen vanuit Nederland vanaf midden juni weer toe zal nemen en de epidemie in Nederland in een fase verkeert waarin bron- en contactonderzoek (BCO) wordt opgeschaald zal ook het voorkomen van import van COVID-19 weer belangrijk worden. Deze handreiking beschrijft de processen van BCO onder luchtvaartpassagiers voor GGD-en met een luchthaven in hun regio.*

### 1. Uitgangspunten

- Reizigers worden, ook op luchthavens, constant en intensief geïnformeerd over de maatregelen in Nederland en de gratis testmogelijkheden bij klachten.
- De besmettelijke periode van de index is van 48 uur voor start symptomen tot 24 na verdwijnen van symptomen en minimaal 7 dagen na de start van symptomen. (LCI richtlijn COVID-19)
- Contactopsporing (CO) vliegtuigcontacten wordt in Nederland alleen opgestart voor vluchten die in Nederland aankomen.
- Er is geen tijdslimiet gesteld in de RAGIDA richtlijnen aan de duur van blootstelling. Alle vluchten, ook korte vluchten, vormen dus een risico. Dat betekent dat buiten GGD Kennemerland (Amsterdam Schiphol Airport) ook GGD Rotterdam-Rijnmond (Rotterdam Airport), GGD Zuid Limburg (Maastricht Aachen Airport), GGD Brabant Zuid-Oost (Eindhoven Airport) en GGD Drenthe (Groningen Airport Eelde) te maken kunnen krijgen met deze vorm van CO.
- RAGIDA (ECDC) richtlijnen worden gevolgd met aanpassingen, conform het Nederlands beleid voor bron en contactonderzoek:
  - Bij COVID-19 gaan we uit van besmettelijkheid vanaf 48 uur voor begin klachten;
  - Besmettelijkheid van bemanningslid met COVID-19 richting passagiers is beperkt door het beperkte contact tussen bemanning en passagiers indien de richtlijnen voor de luchtvaart (EASA IATA) tijdens de COVID-19 pandemie worden gevolgd. Zij worden aangemerkt als overig niet nauw contact, categorie 3
  - Indien meer dan 12 dagen verstreken zijn na de vlucht heeft het weinig zin om reiscontacten nog op te sporen omdat waarschuwing en maatregelen dan vaak pas ingesteld kunnen worden als de incubatietijd (2-14 dagen) is verstreken. Onderzoek heeft aangetoond dat ten tijde van de pandemische influenza in 2009 het identificeren van de contacten gemiddeld 4 dagen in beslag nam. Traceren voor opsporen tertiaire gevallen heeft op dit moment weinig toegevoegde waarde gezien het brede testbeleid in Nederland voor iedereen met klachten en de intensieve communicatie hierover.
- Contactopsporing bij een bemanningslid als index is maatwerk, omdat contacten via de index en de luchtvaartmaatschappij kunnen worden opgespoord, er mogelijk sprake is van meerdere vluchten in de besmettelijke periode en er sprake kan zijn van ARBO gerelateerde maatregelen. Indien de index een bemanningslid is dan wordt CO en opvolging daarom afgestemd tussen de GGD waar de index verblijft en de GGD van de luchthaven(s).

### 2. –Definitie vliegtuigcontacten

1. Contactonderzoek van vliegtuigcontacten wordt opgestart als de index in de besmettelijke periode (LCI richtlijn COVID-19) aan boord van een vliegtuig heeft gezeten, van 48 uur voor start symptomen tot 24 na verdwijnen van symptomen en minimaal 7 dagen na de start van symptomen. (conform definitie besmettelijke periode in de LCI richtlijn COVID-19)
2. Vliegtuigcontacten bij passagier als index worden als 'overige nauw contact' gedefinieerd (categorie 2a in BCO protocol):
  - passagiers zittend t/m 2 stoelen afstand voor-, achter- en zijwaarts van de index (max tot 24 contacten), waarbij het gangpad als een rij stoelen wordt beschouwd en vliegtuigcompartimenten/secties als grens. ([www.seatguru.com](http://www.seatguru.com)).
  - Onderscheiden worden:
    - a. Contacten / medepassagiers in Nederland
    - b. Contacten / medepassagiers in het buitenland.
3. Vliegtuigcontacten, overig nauw contact, categorie 2a, als index een bemanningslid is:
4. Direct samenwerkende bemanning die meer dan 15 minuten aaneengesloten contact hadden op minder dan 1,5 meter afstand. In de praktijk zullen dit vaak de bemanningsleden zijn die in hetzelfde compartiment/sectie als de index hebben gewerkt. In het zeldzame geval dat een bemanningslid meer dan 15 minuten contact heeft gehad met één of meerdere passagier, bijvoorbeeld omdat extra zorg is verleend, dan dienen deze passagiers zo mogelijk worden opgespoord via de hieronder beschreven processen en als categorie 2a te worden aangemerkt.
- 5.
6. Overige passagiers en overige bemanningsleden (die niet als overig nauw contact zijn geïdentificeerd) zijn overige niet nauwe contacten, categorie 3 in BCO protocol. Omdat passagiers uitvoerig worden geïnformeerd op de vliegvelden over de maatregelen en regels in Nederland, hoeven deze contacten niet nader te worden geïnformeerd over hun mogelijke contact. De luchtvaartmaatschappij wordt wel geïnformeerd voor eventuele arbeid gerelateerde maatregelen voor de bemanning.
- 7.

### 3. Processen

#### A) Patiënt in Nederland: melding door GGD van regio waar patiënt woont of verblijft

Bij melding van een patiënt in Nederland die in de besmettelijke periode als passagier in het vliegtuig heeft gezeten en minder dan 12 dagen geleden is geland op een Nederlandse luchthaven worden door de GGD van de regio van de index de volgende gegevens aan de GGD van de luchthaven van aankomstdoorgegeven via beveiligde mail:

- Naam, geboortedatum en eventueel paspoortnummer
- Vertrekdatum vlucht, vluchtnummer en stoelnummer
- Eerste ziekte dag

Als de index (ook) op een buitenlandse luchthaven is geland en/of in het buitenland verbleef tijdens de besmettelijke periode worden aan de LCI (National Focal Point) de volgende gegevens doorgegeven via beveiligde mail voor doorzetten van een internationale melding:

- Gegevens over andere (buitenlandse) vluchten in besmettelijke periode; datum vlucht(en), vluchtnummer(s), stoelnummer(s)

- Verblijfplaatsen in het buitenland, naam en adres hotel/appartement/ camping etc. met data in besmettelijke periode
- gegevens reisorganisatie

- **Afhandeling door GGD van de betrokken Luchthaven**

- GGD inventariseert de melding en beoordeelt of deze voldoet aan de criteria om tot CT over te gaan.
- Met het gegeven stoelnummer van de index en [seatguru.com](http://seatguru.com) wordt uitgezocht welke passagiers op welke stoelen risico hebben gelopen (zie boven)
- GGD van luchthaven vraagt contactgegevens (per geïdentificeerde stoel) van contacten van de luchtvaartmaatschappij (via het IATA request form). Hierbij wordt gevraagd naar (voor zover bekend):
  - Naam, geboortedatum
  - Final destination, gegevens terugvlucht of transit of transfer vlucht
  - Contactgegevens
    - Mobiel nummer en/of e-mail adres, woon- of verblijfsadres
- Vliegtuigcontacten (categorie 2a volgens BCO richtlijn) verblijvend in Nederland worden geïnformeerd (voorbeeld brief op Viadesk) en de maatregelen zoals thuis blijven worden opgelegd door de GGD die het vliegtuig CO heeft uitgevoerd, behalve van de contacten die bij BCO bij index al bekend waren (reisgenoten). Indien een contact klachten ontwikkelt dan wordt het contact overgedragen aan de GGD in de regio waar dit contact woonachtig is of verblijft.
- Buitenlandse nauwe contacten en contact-/persoonsgegevens worden (via beveiligde mail) doorgegeven aan de LCI voor melding via NFP (gegevens in Excel)
- GGD van de luchthaven informeert de luchtvaartmaatschappij voor info en voor het opleggen van eventuele preventieve ARBO maatregelen voor crew
- Als op dag 13 na de landing van de index nog geen (bruikbare) contactgegevens van de contacten door de luchtvaartmaatschappij geleverd zijn dan wordt de CO gestopt.

Bij COVID-19 bij crew wordt de CO van medebemanningsleden afgestemd tussen de GGD van de index en de GGD van de betreffende luchthaven. Contactopsporing kan gedaan worden met dienstgegevens van de index en/of in samenwerking met de luchtvaartmaatschappij. De luchtvaartmaatschappij moet geïnformeerd worden (met toestemming van de index) over de casus voor eventuele ARBO maatregelen.

- 

### **Belangrijke punten voor contactopsporing van vliegtuigcontacten**

Contactopsporing van vliegtuigcontacten is een arbeidsintensief proces waar verschillende partijen bij betrokken zijn. Contactgegevens van passagiers zijn niet makkelijk te verkrijgen en luchtvaartmaatschappijen moeten vaak verschillende handelingen verrichten om passagiersgegevens met vluchtgegevens te verbinden. Contactgegevens zijn vaak niet volledig bekend bij de luchtvaartmaatschappij. Soms is enkel een boekingsnummer, e-mail adres of telefoonnummer bekend. Met een e-mailadres of telefoonnummer kun je het contact benaderen, maar als alleen een boekingsnummer bekend is moet het reisbureau gebeld worden voor het verkrijgen van contactgegevens. De processen kunnen worden ondersteund door goede contacten met de luchthaven, airport medical services en de luchtvaartmaatschappijen. Er moeten afspraken

gemaakt worden over hoe contactgegevens van contacten moeten worden opgevraagd en de luchtvaartmaatschappijen moeten bewust zijn van de spoed en het belang van het aanleveren van goede contactinformatie. Een paspoortnummer is niet bruikbaar bij contactopsporing, maar kan handig zijn voor het verbinden van gegevens uit verschillende geleverde passagiersoverzichten. Een paspoortnummer kan ook bruikbaar zijn voor internationale opsporing via het NFP. Voor het opvragen van passagiersgegevens kan het IATA formulier worden gebruikt. Deze staat op Viadesk.

Vanwege privacywetgeving kan een luchtvaartmaatschappij of reisbureau een officiële brief van DPG of gemeente verlangen voor het opvragen van passagiersgegevens.

Luchtvaartmaatschappijen kunnen gebruik maken van passenger locator forms (PLF's), welke passagiers invullen tijdens de vlucht. Het beschikbaar zijn van PLF's faciliteert het contactonderzoek achteraf aanzienlijk, met name omdat daarop wordt aangegeven waar de passagier na de vlucht verblijft en hoe hij /zij bereikbaar is. Het verzamelen en bewaren van papieren PLF's op luchthavens is echter een grote logistieke operatie. Internationaal zijn initiatieven gaande om een systeem voor elektronische PLF's te ontwikkelen.

- 

## **B) Melding uit het buitenland van een patiënt geland op Nederlandse luchthaven**

**In de situatie dat een COVID-19 diagnose is gesteld bij een patiënt in het buitenland die in de twee weken daarvoor in de besmettelijke periode in een vliegtuig heeft gezeten dat in Nederland geland is (bijvoorbeeld na een korte reis of na een overstap in Nederland) dan wordt dat gemeld aan het Nederlandse Nationaal Focal Point**

- De LCI krijgt EWRS/NFP melding en inventariseert of CO opgestart moet worden
- De LCI geeft gegevens door aan betreffende GGD van luchthaven aankomst voor CO vliegtuigcontacten
- CO wordt uitgevoerd zoals eerder beschreven

## **C) Melding verdachte patiënt (met COVID-19 klachten) aan boord van een vliegtuig (WPG)**

- Vluchten met een passagier aan boord die verdacht wordt voor COVID-19 hoeven niet omgeleid te worden naar Schiphol (WPG A-luchthaven), maar mogen op een B-luchthaven worden afgehandeld.
- Melding komt aan op vliegveld en wordt doorgegeven aan de betreffende GGD (soms verloopt dit via IenW en RIVM).
- GGD (in samenwerking met airport medical services) zorgt er voor dat:
  1. zieke van boord gaat en getest wordt. Zo mogelijk wordt het Airsan formulier gebruikt voor registratie van gegevens van de zieke passagier (zie viadesk)
  2. Contactgegevens worden verzameld van passagiers t/m 2 stoelen afstand van de zieke (index). Hier kan een Passenger Locator Form (PLF) worden gebruikt dat op viadesk staat.
    3. Gegevens die worden verzameld (via PLF)
      - i. Naam en geboortedatum

- ii. Contactgegevens in de komende dertig dagen
  - iii. vluchtnummer en stoelnummer
4. Indien de zieke positief getest wordt kan CO worden verricht met de eerder verkregen contactgegevens van omzittenden en wordt de luchtvaartmaatschappij geïnformeerd voor eventuele maatregelen voor de bemanning

#### Referenties

1. European Centre for Disease Prevention and Control. Risk assessment guidelines for infectious diseases transmitted on aircraft (RAGIDA). ECDC: Stockholm; 2020.  
<https://www.ecdc.europa.eu/en/publications-data/risk-assessment-guidelines-infectious-diseases-transmitted-aircraft-ragida-middle>
2. European Centre for Disease Prevention and Control. Considerations relating to passenger locator data, entry and exit screening and health declarations in the context of COVID-19 in the EU/EEA and the UK. ECDC: Stockholm; 2020. © European Centre for Disease Prevention and Control, Stockholm, 2020.
3. [https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/ECDC-one-page\\_EntryScreening\\_Passenger-Locator-and-Health-Declarations.pdf](https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/ECDC-one-page_EntryScreening_Passenger-Locator-and-Health-Declarations.pdf)
4. ECDC en EASA. COVID-19 Aviation Health Safety Protocol. Guidance for the management of airline passengers in relation to the COVID-19 pandemic. Issue no: 01 Issue date: 20/05/2020  
[https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/EASA-ECDC\\_COVID-19\\_Operational-guidelines-for-management-of-passengers.pdf](https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/EASA-ECDC_COVID-19_Operational-guidelines-for-management-of-passengers.pdf)
5. Europees Centrum voor ziektepreventie en -bestrijding. Contactonderzoek: volksgezondheidsbeheer betreffende personen, met inbegrip van zorgverleners, die contact hebben gehad met personen met COVID-19 in de Europese Unie - tweede update, 8 april 2020. Stockholm: ECDC; 2020. [https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/Public-health-management-people-in-contact-with-COVID19-cases\\_NL.pdf](https://www.ecdc.europa.eu/sites/default/files/documents/Public-health-management-people-in-contact-with-COVID19-cases_NL.pdf)
6. Contact tracing in the context of COVID-19. Interim guidance 10 May. 2020 WHO/2019-nCoV/Contact\_Tracing/2020.1 [https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/332049/WHO-2019-nCoV-Contact\\_Tracing-2020.1-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/332049/WHO-2019-nCoV-Contact_Tracing-2020.1-eng.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- 7.