

BCO wordt opgeschaald. Wat te doen t.a.v. vliegtuigcontacten

13-05-2020 (aangepast op 26-5)

Aanleiding

Nu de COVID-19 epidemie in Nederland meer onder controle komt gaat weer meer ingezet worden op contactopsporing en quarantaine maatregelen voor contacten. Reizigers die uit een land komen waar een groot risico is op SARS-CoV-2 besmetting krijgen het dringende verzoek om na aankomst in Nederland twee weken in thuisquarantaine te gaan. Gezien de omvang van de pandemie kunnen ook reizigers die niet uit hoog-risicolanden COVID-19 hebben opgelopen. Bij beide groepen reizigers kan het zo zijn dat ze aan boord van een vliegtuig hebben gezeten, al dan niet met een mond-neusmasker, en hebben passagiers in de directe omgeving mogelijk risico gelopen op infectie. Dit geldt ook de bemanning van het vliegtuig.

De risico's op het oplopen van een COVID-19 infectie aan boord van een vliegtuig zijn beperkt door goede filter- en ventilatiesystemen, de vaak gebruikte en soms verplichte mond-neusmaskers en de beperkte aantallen passagiers aan boord van de huidige uitgevoerde vluchten.

Vluchten uit hoog-risicogebieden

Alle passagiers uit hoog-risicolanden (volgens landenlijst EASA) met Nederland als eindbestemming worden dringend verzocht om twee weken in quarantaine te gaan. Op vluchten uit deze landen worden vaak mond-neusmaskers gedragen door passagiers en/of bemanning.

De eventuele vliegtuigcontacten van een COVID-19 geval waarvan Nederland ook de eindbestemming is, hebben hetzelfde advies gekregen. Het heeft weinig meerwaarde om deze contacten op te sporen.

Eventuele transitpassagiers hebben dit advies mogelijk niet gekregen, maar weten waarschijnlijk wel dat ze uit een hoog-risicogebied komen en bedacht moeten zijn op COVID-19 klachten. Veelal worden zij in het land waar naar toe wordt gereisd ook hetzelfde geadviseerd. De meerwaarde van het traceren en informeren van deze contacten in het buitenland lijkt dus zeer beperkt.

De crew-leden van deze vlucht die mogelijk ook risico hebben gelopen hebben geen quarantaineadvies gekregen. Zij liepen door hun opgelegde quarantaine (=beleid meeste luchtvaartmaatschappijen) tijdens het korte verblijf in het hoog risicoland geen risico. Omdat luchtvaartmaatschappij deze medewerkers na een mogelijk contact met een COVID-19 geval niet willen laten vliegen, is het wenselijk dat de luchtvaartmaatschappij wel geïnformeerd wordt over het mogelijke contact.

Vluchten uit niet-hoogrisicogebieden

Ook in landen die niet als hoog-risico worden aangeduid komt COVID-19 mogelijk voor. Reizigers uit die landen krijgen geen quarantaineadvies en ook het dragen van mond-neusmaskers is vaak niet de standaard.

Als SARS-CoV-19 wordt vastgesteld bij een passagier uit een niet-hoogrisicoland en die persoon heeft tijdens de besmettelijke periode (> 24 uur voor aanvang van klachten) aan boord van een vliegtuig gezeten dan hebben bemanning en passagiers in de omgeving van de casus risico op besmetting gelopen. Deze contacten zouden na contactopsporing in quarantaine kunnen worden geplaatst.

Het betreft hier waarschijnlijk kleine aantallen, gezien het lage risico op besmetting in het land van herkomst.

Het opsporen van de vliegtuigcontacten vraagt veel inspanning en door de gecompliceerde processen voor het verkrijgen van bruikbare passagiersgegevens is dit vaak tijdrovend. Op het moment dat de contacten kunnen worden geïnformeerd zijn ze vaak al ver in de incubatieperiode en heeft quarantaine vaak nog weinig waarde. Bovendien geldt voor iedereen in Nederland dat je bij klachten thuis moet blijven en vanaf 1 juni ook getest kan worden, wat de meerwaarde hiervan verder beperkt.

Het gebruik van Passenger location forms (PLFs)

In het verleden zijn PLFs gebruikt voor de ondersteuning van contactopsporing. Hierbij wordt aan passagiers gevraagd om tijdens de vlucht een formulier in te vullen met NAW gegevens, stoelnummer en gegevens over de verblijfplaats in de komende weken. Deze formulieren worden bewaard door de luchtvaartmaatschappijen en opgevraagd door de GGD als dat nodig is voor contactopsporing. Dit systeem voorkomt dat passagiergegevens via passagierslijsten en boekingskantoren moeten worden opgespoord en zou dus de tijdigheid en de werklust verbeteren. Het organiseren van dit systeem is zeer complex en logistiek ingewikkeld, met name voor invoering bij niet-Nederlandse luchtvaartmaatschappijen. Het is in het verleden gebruikt toen COVID nog in een klein deel van de wereld voorkwam en tijdens de Mexicaanse griep pandemie, waarbij de dreiging vooral uit Mexico kwam. Het inzetten van dit systeem in de huidige situatie, waarbij het virus al pandemisch verspreid voorkomt, kan alleen als dit op internationaal niveau wordt ondersteund en internationaal wordt ingevoerd. Met de nu geldende vlieg en reisverboden, quarantaineregels voor reizigers uit hoog-risicolanden, de huidige regels in Nederland en de uitbreidende testmogelijkheden is het te complex en arbeidsintensief en staat het niet in relatie tot de eventuele infecties die daardoor voorkomen kunnen worden.

Conclusie:

Contactonderzoek naar vliegtuigcontacten van COVID-19 casus heeft weinig toegevoegde waarde, met name gezien de enorme inspanning die verricht moet worden om dit goed en tijdig uit te voeren. Wel heeft het zin om betreffende luchtvaartmaatschappijen en eventuele verblijfplaatsen van reizigers in het buitenland in te lichten over de casus (via EWRS).

Met de opschaling van BCO voor COVID-19 in Nederland zal contactopsporing van vliegtuigcontacten voorlopig niet worden hervat.

Dit beleid hangt voor een groot deel aan het inreisverbod van buiten EU naar binnen EU voor niet-essentiële reizen en het beleid van verplichte quarantaine voor reizigers uit hoog-risicolanden. Als de epidemie in Nederland nog verder onder controle komt, deze inreisverboden worden opgeheven

en/of het quarantainebeleid voor arriverende reizigers uit hoog-risicolanden verandert zal het beleid voor contactopsporing van vliegtuigcontacten moeten worden heroverwogen.



ECDC travel COVID
mei 2020.pdf