République Tunisienne
****
Ministère du Transport et de la Logistique
Direction Générale De L'Aviation Civile

Tunis le : 22 MAI 2020

Note de service n°: 06/2020

Orientations sur la gestion des membres d'équipage
En relation avec la pandémie du COVID-19 (SRAS-CoV-2)

1. Contexte

Depuis décembre 2019, une épidémie d'un nouveau type de coronavirus a été identifiée dans la province de Hubei, en Chine. Depuis cette date, l'évolution de l'épidémie a été très rapide et a touché la plupart des pays du monde. En conséquence, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a déclaré l'épidémie comme une urgence de santé publique de portée internationale (PHEIC) le 30 janvier et l'a caractérisée comme une pandémie le 11 mars. Depuis la mi-février, un foyer a été identifié dans la province de Lombardie, dans le nord de l'Italie. Par la suite, on a observé un développement rapide qui a touché tous les pays du bassin méditerranéen et les États membres européens.

Dans ce contexte, la Direction générale de l'aviation civile Tunisienne a élaboré, publié ces informations sur la sécurité afin de fournir des recommandations opérationnelles aux parties prenantes conformément aux communications officielles de l'OMS et de L'OACI et de faciliter l'accès aux orientations élaborées par d'autres parties prenantes (par exemple, OACI, IATA, ACI, EASA, etc.)

En outre, le 13 mars, l'AESA a publié deux directives de sécurité (DS), l'une pour les États membres de l'AESA et l'autre pour les opérateurs de pays-tiers (TCO) assurant le transport aérien commercial de passagers à destination, à l'intérieur ou au départ du territoire soumis aux dispositions du traité sur l'Union européenne. Les DS prescrivent la désinfection des aéronefs en provenance des zones à haut risque, telles que définies et mises à jour à l'annexe 1 de la DS, afin de protéger les passagers contre une contamination secondaire, et d'équiper les aéronefs d'un ou plusieurs kits de précaution universels (UPK) et ce conformément à l'Annexe 6 de l'OACI.

En outre, il a été constaté que plusieurs opérateurs (transport de fret et de passagers) ont placé leurs membres d'équipage en quarantaine pendant 14 jours après une courte escale dans des zones considérées comme à haut risque par les autorités nationales de santé publique, bien qu'ils n'aient pas quitté l'avion pendant l'escale respective. Par conséquent, la présente note de service vise à fournir des orientations sur les mesures préventives que les opérateurs devraient mettre en œuvre afin de démontrer à l'autorité nationale de santé publique ou d'autres États que des mesures ont été prises pour minimiser les risques épidémiologiques et, ainsi, éviter que leurs équipages ne soient mis en quarantaine par les autorités de santé publique lors d'escales, rotations ou au retour de zones à haut risque épidémiologique.

République Tunisienne ★ Direction Générale de l'Aviation Civile ★ Ministère du Transport

En conséquence, la DGAC a élaboré les orientations suivantes, qui fournissent des détails sur les mesures recommandées aux exploitants concernant les membres d'équipage opérant dans des zones à haut risque. Bien que l'élaboration de ces orientations ait été déclenchée par les événements présentés ci-dessus, il s'agit en même temps de pratiques utiles à mettre en œuvre pour la protection des membres d'équipage et la limitation de la propagation du virus par les voyages aériens.

Veuillez noter que cette note de service doit être considéré comme un document d'orientation et un exemple de bonnes pratiques à mettre en œuvre dans la mesure du possible, selon la configuration de l'avion, par les opérateurs qui ne disposent pas d'une procédure convenue avec l'autorité nationale de santé publique et qu'il n'est en aucun cas contraignante pour un opérateur. À tout moment, la décision de l'autorité nationale de santé publique prévaudra en ce qui concerne les recommandations formulées dans ce guide.

2. Considérations générales

Les exploitants d'aéronefs sont encouragés à prendre les mesures appropriées pour éviter, dans la mesure du possible, les longues escales et les repos dans les zones à haut risque, afin de réduire le risque de contamination lié à la nécessité pour les membres d'équipage de sortir de la zone réglementée de l'aéroport et d'être en contact inutile avec la population locale.

Des mesures préventives devraient être mise en œuvre de manière à tenir compte à la fois des facteurs de risque réels et le besoin pratique de mesures d'atténuation dans différentes circonstances, comme par exemple entre les familles les membres et les individus voyageant ensemble faisant parti du même foyer et ne nécessitant pas de distance physique entre eux.

Lorsque des membres d'équipage, du personnel d'entretien ou du personnel spécialisé dans le fret et le chargement sont impliqués dans des vols avec une courte escale ou dans des vols spéciaux (tels que ceux utilisés pour le transport d'urgence de matériel et d'équipes médicales) à destination/au départ de zones à haut risque, ils ne doivent généralement pas être mis en quarantaine et sous observation médicale après leur retour, à condition qu'ils n'aient pas eu à bord un passager ou un membre d'équipage symptomatique et qu'ils aient pu faire de bonnes préparations avant le retour en respectant strictement les exigences suivantes :

- Un seul membre de l'équipage de vol ou technique devrait être autorisé à débarquer de l'avion pour une inspection externe, un ravitaillement en carburant, etc. Dans ce cas, il convient d'éviter tout contact direct avec l'équipe au sol de l'aéroport situé dans une zone à haut risque ;
- Dans toute la mesure du possible, aucun personnel au sol ne devrait être autorisé à embarquer dans l'avion, sauf pour remédier à des problèmes techniques ou pour d'autres membres du personnel au sol dont la présence à bord est essentielle à l'accomplissement de leurs tâches.
- Lorsque ce personnel est à bord, il devrait être tenu de porter un équipement personnel de protection (PPE: Personal Protective Equipement) approprié. En outre, les membres de l'équipage devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour réduire au minimum le contact direct, y compris le port de PPE tels que masque facial et gants ;
- Les portes doivent être fermées immédiatement pour le voyage de retour dès que le transport du personnel et du matériel médical d'assistance est terminé;

République Tunisienne
Direction Générale de l'Aviation Civile
Ministère du Transport

Lorsqu'il n'est pas possible d'éviter de longues escales ou de faire des escales en raison de restrictions opérationnelles, des mesures d'atténuation doivent être mises en place en coordination avec les exploitants d'aéroports et les autorités locales, afin de garantir que le risque d'exposition par contact des membres d'équipage avec la population locale soit réduit au strict nécessaire. Ces mesures peuvent être, entre autres, les suivantes :

- En accord avec l'aéroport et les autorités locales, le transport vers et depuis les aires de repos n'impliquera pas de transiter par les zones publiques du terminal de l'aéroport.
- Le transport doit être effectué, autant que possible, avec une séparation minimale d'un siège entre les membres de l'équipage
- Une fois qu'ils ont atteint les installations de repos (hôtel), les membres de l'équipage doivent recevoir un repas complet et ne seront pas autorisés à sortir de leur chambre, sauf en cas d'urgence
- Les repas et les boissons supplémentaires doivent être fournis par le service de chambre de l'hôtel
- L'exploitant de l'avion doit convenir avec l'hôtel que les chambres utilisées par les membres de l'équipage doivent être désinfectées avant d'être utilisées

L'exploitant de l'aéronef doit fournir une désignation claire des tâches et des domaines de responsabilité en cabine à tous les membres du personnel de cabine qui sont censés être en contact direct avec les passagers. En fonction de la configuration de l'aéronef et de la composition de l'équipage, chaque membre du personnel de cabine devrait être chargé d'exécuter des tâches dans un seul secteur de la cabine, délimité autant que possible. Cela permettra d'identifier plus facilement les personnes qui pourraient être plus exposées à un risque de contamination en cas d'infection à bord.

Les exploitants d'aéronefs devraient envisager d'adapter toutes les interactions non essentielles de l'équipage avec les passagers afin de réduire autant que possible le risque de contamination par des passagers asymptomatiques.

L'exploitant de l'aéronef doit équiper ses aéronefs opérant dans des zones à haut risque d'un ou plusieurs UPK, comme le prescrivent l'OACI (Annexe 6) et L'EASA par ces SD et les SIB, et fournir aux membres de l'équipage du matériel de formation sur la manière de mettre et d'enlever l'EPI en toute sécurité, conformément aux orientations fournies par l'OMS (OMS, 2020), l'ECDC (ECDC, 2020) ou l'autorité locale de santé publique. Les masques faciaux doivent être portés par les membres d'équipage en contact direct avec les passagers, à tout moment et remplacés régulièrement (à des intervalles ne dépassant pas 4 heures).

Note 1 : conformément à l'appendice B de l'annexe 6 de l'OACI (OACI, 2020) Le contenu de l'UPK est:

- *Poudre sèche qui peut transformer un petit déversement de liquide en un gel granulé stérile*
- *Désinfectant germicide pour le nettoyage des surfaces*
- *Lingettes pour la peau*
- *Masque pour le visage et les yeux (séparés ou combinés)*
- *Gants (jetables)*
- *Tablier de protection*
- *Grande serviette absorbante*
- *Pelle avec racleur*
- *Sac à déchets pour l'élimination des déchets biologiques*
- *Instructions.*

★ République Tunisienne ★ Ministère du Transport
Direction Générale de l'Aviation Civile

La DGAC rappelle les exploitants d'aéronefs et des aérodromes qu'une attention particulière doit être accordée à la prévention et au traitement des passagers indisciplinés dans un contexte de pressions imposées par la pandémie. Cela devrait envisager des actions à plusieurs niveaux en commençant par une bonne préparation et communication aux passagers des mesures mises en place, et d'accorder une attention particulière aux procédures et actions de l'équipage nécessaires pour l'atténuation de ce risque.

3 Protection des membres d'équipage

Les opérateurs doivent fournir aux membres d'équipage opérant dans des zones à haut risque des conseils sur l'auto-surveillance de la santé, qui doivent inclure :

- La mesure de la température corporelle au moins deux fois par jour ;
-Surveillance des symptômes tels que la fièvre, la toux persistante ou les difficultés respiratoires ;
- Des moyens de notification clairs et rapides pour informer l'opérateur des signes potentiels d'infection.

Les opérateurs doivent élaborer des procédures claires et détaillées pour la situation où un membre d'équipage devient symptomatique, couvrant les cas où le membre d'équipage est à sa base d'origine, en route vers la base ou en service actif.

Les opérateurs doivent mettre en place l'équipement personnel de protection l (PPE : Personal Protective Equipement) nécessaire pour leurs membres d'équipage, en fonction du risque de transmission pour le vol concerné. Pour les opérations dans des zones à haut risque, l'opérateur doit équiper ses avions d'un ou plusieurs UPK. Des équipements supplémentaires tels que des masques faciaux répondant au moins aux normes chirurgicales et des gants jetables devraient être disponibles pour l'utilisation des passagers suspects de COVID-19 et de tous les membres d'équipage.

Les masques faciaux doivent être portés par les membres de l'équipage en contact direct avec les passagers, à tout moment et remplacés régulièrement (à des intervalles ne dépassant pas 4 heures).

L'élimination correcte des PPE et des autres articles susceptibles d'être contaminés doit être assurée, en fournissant des instructions détaillées et des sacs d'élimination spécifiques, où ces articles doivent être placés et ensuite pulvérisés ou aspergés de solutions désinfectantes. Une fois sur le sol, le contenu doit être éliminé de manière appropriée en suivant les lignes directrices pour l'élimination des matières présentant un danger biologique.

Lors de la composition des équipages, l'exploitant de l'avion doit autant que possible conserver les mêmes équipes afin d'éviter toute contamination croisée. Ceci est particulièrement important pour les opérations en hélicoptère et encore plus pour les vols médicaux.

L'exploitant de l'avion devrait :

- Faire tout son possible pour que, dans un avion équipé de plus d'une toilette et si le nombre de passagers transportés le permet, une toilette soit bloquée à l'usage exclusif de l'équipage, de préférence celle qui se trouve à l'avant ;
- Limiter, dans toute la mesure du possible, l'accès au poste de pilotage ;

République Tunisienne ★ Ministère du Transport ★ Direction Générale de l'Aviation Civile

- Demander aux membres de leur équipage de cabine d'éviter de toucher les affaires des passagers à tout moment (bagages à main).

Il n'y a pas de preuve documentée disponible à ce jour concernant l'immunité spécifique suite à la COVID-19. En outre, plusieurs cas de réinfection sont répertoriés dans la littérature récente. Pour cette raison, les membres d'équipage qui ont été infectés et récupérés doivent prendre les mêmes mesures de précaution que tous leurs collègues.

En cas d'urgence médicale à bord, la réanimation cardiopulmonaire (RCP), si nécessaire, doit être effectuée sur la base des protocoles existants. La valve unidirectionnelle du masque de réanimation bouche à bouche protégera de la contamination le membre d'équipage qui assure l'assistance respiratoire. Néanmoins, tous les membres de l'équipage (et les volontaires le cas échéant) doivent se laver les mains immédiatement après la fin de la RCP, avant de toucher ou d'entrer en contact direct avec d'autres passagers ou membres de l'équipage.

En outre, si des équipements de distribution d'oxygène (c'est-à-dire de l'oxygène thérapeutique, des masques à oxygène à abaissement) doivent être utilisés pendant le vol, ils doivent être désinfectés en profondeur avant le vol suivant.

Lorsque de l'oxygène thérapeutique est fourni à des passagers ou membres d'équipage suspects, le ou les masques à oxygène utilisés doivent être éliminés comme expliqué ci-dessus.

4. Gestion de la pandémie pour les membres d'équipage et gestion des passagers suspects à bord

4.1 Gestion du passager suspect à bord

Lorsqu'un passager à bord, après le décollage, présente des symptômes tels que de la fièvre, une toux persistante, des difficultés respiratoires ou d'autres symptômes de type grippal, et qu'il a un contexte épidémiologique (comme le fait d'avoir été récemment en contact avec des cas positifs confirmés), les mesures suivantes doivent être envisagées :

- Le passager concerné doit être immédiatement muni d'un masque facial afin de limiter la propagation potentielle de gouttelettes contaminées. Si un masque facial n'est pas disponible ou ne peut être toléré, demandez à la personne malade de se couvrir la bouche et le nez avec des mouchoirs en papier lorsqu'elle tousse ou éternue ;

- Le passager concerné doit être isolé à bord. Selon la configuration de l'avion, l'occupation et la répartition réelles des passagers, la position du cas symptomatique, et dans la mesure du possible :

  - Définir et délimiter une zone de quarantaine en laissant, si possible, 2 rangées de sièges dégagées dans chaque sens autour du passager. Envisager, si possible, l'utilisation des trois dernières rangées du côté droit comme zone de quarantaine ;

  - En tenant compte de tous les facteurs précédents et du système de circulation d'air de l'avion, le passager suspect doit, si possible, être assis sur le dernier siège de la fenêtre droite;
  - Les toilettes les plus proches du passager isolé doivent être spécifiquement désignées à des fins de quarantaine ;

République Tunisienne
Direction Générale de l'Aviation Civile
Ministère du Transport

- Selon la composition de l'équipage de cabine, le membre supérieur de l'équipage de cabine doit fournir des instructions sur la manière de gérer l'assistance de la zone de quarantaine ;
- Des membres d'équipage spécifiques doivent être désignés pour assurer le service en vol nécessaire dans les zones de quarantaine. Ce membre d'équipage de cabine devrait être celui qui a déjà eu un contact avec le passager suspect. Le membre d'équipage désigné devrait utiliser l'équipement PPE de l'UPK. Le membre d'équipage désigné devrait réduire au minimum les contacts étroits (dans un rayon de 2 mètres) avec les autres membres d'équipage et éviter tout autre contact inutile avec les autres passagers.

- En outre, dans la mesure du possible, la buse individuelle d'alimentation en air du passager symptomatique doit être fermée afin de ne pas aggraver la propagation des gouttelettes ;

- Lorsque le passager suspect voyage accompagné, l'accompagnateur doit également être inclus dans la zone confinée à la zone de quarantaine désignée, même s'il ne présente aucun symptôme ;

- Le passager isolé doit être transféré conformément aux instructions des autorités locales de santé publique, après l'atterrissage du vol et le débarquement des autres passagers ;

- Le membre d'équipage désigné pour fournir des services à bord pour le passager symptomatique et les autres membres d'équipage qui peuvent avoir été en contact direct avec le passager suspect doivent être transportés vers des installations où ils peuvent nettoyer et désinfecter avant d'être en contact avec d'autres personnes. En dernier recours, après avoir soigneusement éliminé le PPE utilisé et s'être lavé et désinfecté les mains, les membres d'équipage de cabine respectifs peuvent être isolés à bord, dans une zone de quarantaine, pour retourner à la base ou à une destination d'escale ;

- Dans la mesure du possible, après le retour à la base d'origine, mais au plus tard 48 heures après le premier contact avec le passager suspect, le ou les membres d'équipage concernés doivent être invités à prendre les mesures d'auto-isolement appropriées en attendant le résultat du test du passager. Si le test est positif, le ou les membres d'équipage concernés doivent être placés en quarantaine pendant 14 jours à compter du dernier contact avec le passager confirmé passager positif, sauf indication contraire des autorités locales de santé publique. Si le test est négatif, ils peuvent reprendre leur service de vol.

Note : La période d'incubation pour le COVID-19 se situe entre 2 et 14 jours, la grande majorité des cas ayant une période d'incubation de 5-6 jours. Dans ce contexte, il est considéré que dans les 2 premiers jours après l'exposition, une personne n'est pas contagieuse même si elle a été contaminée et que les tests ultérieurs donneront un résultat positif.

Lorsqu'un passager suspect est identifié à bord avant le début du décollage, l'aéroport et les autorités sanitaires locales doivent en être informés et leurs instructions doivent être suivies. À ce stade, aucun contact direct de plus de 15 minutes ne doit avoir eu lieu entre le passager suspect et les membres de l'équipage, et aucune mesure supplémentaire ne doit donc être prise en ce qui concerne la gestion des membres de l'équipage, sauf avis contraire des autorités locales de santé publique.

4.2 Gestion des membres d'équipage après confirmation après vol d'un passager positif pour le COVID-19

Lorsque les autorités locales de santé publique informent un exploitant d'aéronef qu'un vol de l'exploitant respectif a transporté un passager dont la contamination a été confirmée, l'exploitant

République Tunisienne
Direction Générale de l'Aviation Civile
Ministère du Transport

doit en informer les membres d'équipage du segment de vol concerné et les informer qu'ils sont placés en quarantaine pour une durée de 14 jours à compter de la fin du vol respectif. Cette disposition devrait s'appliquer aux vols ayant lieu dans les 5 jours précédant le prélèvement de l'échantillon d'essai pour les personnes asymptomatiques ou dans les 3 jours précédant l'apparition des symptômes pour les passagers symptomatiques, sauf indication contraire des autorités locales de santé publique. Pour les vols se déroulant en dehors de cet intervalle, le risque que le passager soit contagieux pendant le vol est considéré comme faible.

Note : Il n'existe aucune preuve documentée de transmission du coronavirus plus de 48 heures avant l'apparition des symptômes. Sur la base des articles médicaux existants décrivant différents types d'évolution, y compris le fait que dans certains cas les premiers symptômes peuvent être si légers qu'ils sont négligés par certains patients, on considère qu'un intervalle de plus de 72 heures avant l'apparition des symptômes est considéré comme sûr en termes d'infectiosité. Dans un raisonnement similaire, en raison de la possibilité de symptômes légers qui peuvent être négligés, dans le cas où un test est effectué uniquement sur la base du contexte épidémiologique sans qu'il y ait de symptomatologie au moment du test, une période de plus de 5 jours avant le moment du prélèvement de l'échantillon qui est révélé positif, est considérée comme sûre en termes d'infectivité.

4.3 Gestion du membre d'équipage suspect à bord

Si un membre d'équipage présente des symptômes tels que fièvre, toux persistante, difficultés respiratoires ou autres symptômes de type grippal, et s'il a un contexte épidémiologique (comme le fait d'avoir été récemment en contact avec des cas positifs confirmés), il doit être :

- Mis en quarantaine à bord, selon les mêmes principes que ceux décrits précédemment pour le passager suspect ;
- Transféré conformément aux instructions des autorités locales de santé publique après l'atterrissage du vol et le débarquement de tous les passagers et membres d'équipage ;
- Tenu de contacter les autorités locales de santé publique dès que possible et de suivre leurs instructions, y compris de se soumettre à un test de dépistage du COVID-19 dès que possible ;
- Mise en quarantaine ou auto-isolement conformément aux instructions de l'autorité locale de santé publique, en attendant le résultat du test. Si le résultat du test est positif, la quarantaine sera prolongée jusqu'à ce que le membre d'équipage est considéré comme totalement rétabli (actuellement, l'OMS et l'ECDC considèrent qu'un cas positif est totalement rétabli si deux tests consécutifs, prélevés au moins 24 heures d'intervalle, sont négatifs). Si le test est négatif, le membre d'équipage peut reprendre ses fonctions en attendant de se rétablir de la pathologie sous-jacente. (ECDC, 2020) (CDC US, 2020) .
- Les autres membres d'équipage qui ont été en contact étroit (moins de 2 mètres pendant plus de 15 minutes) avec le membre d'équipage suspect dans les 3 jours précédant l'apparition des symptômes doivent être placés en quarantaine en attendant le résultat du test du membre d'équipage suspect. Si le résultat est positif, ils seront placés en quarantaine pendant 14 jours à partir du moment du dernier contact. Si le test est négatif, ils peuvent reprendre leur service de vol.

4.4 Gestion des membres d'équipage participant à des vols sanitaires

Les membres d'équipage effectuant des vols médicaux devraient :

- Evitez tout contact inutile avec le patient ;
- En cas d'information de l'équipage médical que le patient est un patient suspecté de COVID-19, il doit porter un masque facial, des gants et des vêtements de protection lorsqu'il se trouve à proximité du passager médical ;

République Tunisienne
Direction Générale de l'Aviation Civile
Ministère du Transport

- Lorsqu'après un vol où aucune mesure préventive n'a été prise, l'information selon laquelle le patient médical ou un autre membre d'équipage de vol ou médical a été testé positif pour le COVID-19, les membres d'équipage qui exerçaient leurs fonctions dans le même compartiment de l'avion avec le cas positif confirmé doivent être placés en quarantaine pendant 14 jours. Cette disposition devrait s'appliquer aux vols ayant lieu dans les 5 jours précédant le prélèvement de l'échantillon d'essai pour les personnes asymptomatiques ou dans les 3 jours précédant l'apparition des symptômes pour les passagers symptomatiques. Pour les vols se déroulant en dehors de cet intervalle, le risque que le passager soit contagieux pendant le vol est considéré comme faible.
- Adapter leurs procédures aux spécificités de la mission médicale en consultation avec les autorités sanitaires locales et/ou les membres de leur équipage médical.

Le Directeur Général
de l'Aviation Civile

HABIB MEKKI

République Tunisienne ★ Ministère du Transport
Direction Générale de l'Aviation Civile