



Protocole de protection de la santé dans l'aviation de l'EASA et de l'ECDC du 20 mai 2020

1) Contexte général

Il s'agit d'un guide opérationnel pour la gestion des passagers et des salariés du transport aérien. Ces orientations opérationnelles techniques détaillées avaient été demandées aux agences européennes dans la communication du 13 mai de la Commission Européenne pour une reprise progressive des services de transports au sein de l'union.

Elles sont annoncées comme pouvant compléter les conseils des autorités de santé publique et aider les employeurs dans leurs obligations de protection de la santé et de la sécurité des travailleurs. Il est indiqué que ces mesures pourront être réduites graduellement en fonction de l'évolution du risque et qu'il conviendra de s'adapter par rapport aux circonstances

→ Quelle est la portée de ce guide ?

A priori, ce protocole n'est pas une source de droit direct et ne s'impose donc pas directement aux Etats et aux opérateurs (compagnies, gestionnaires d'aéroports, assistance en escale,...). Il est donc important de retenir que ce document n'émet que des lignes directrices. Toutefois, il est probable que les Etats, par la suite, cherchent à harmoniser les pratiques en Europe et s'appuie à l'avenir sur ces recommandations, voir donnent force de loi en rendant certaines de ces préconisations obligatoires.

→ Comment le syndicat peut s'appuyer sur ces recommandations des agences européennes ?

Vous pouvez avoir des revendications en matière de santé/sécurité que l'employeur refuse de mettre en place en se limitant au protocole national de déconfinement alors que le protocole européen est plus complet. Vous pouvez argumenter en vous appuyant sur ce guide.

Si vous avez des éléments qui vous semblent manquer dans ce guide, vous pouvez les faire remonter à vos représentants nationaux pour qu'ils interviennent au moment des consultations sur les mises à jour de ce document.



Attention : La traduction ci-dessous vous est transmise à titre informatif. Seul le texte d'origine en langue anglaise fournit en pièce jointe est à prendre en compte.



2) Considérations générales du protocole

- Une coordination entre les autorités nationales de l'aviation, les opérateurs aéroportuaires, les compagnies aérienne et les différentes parties prenantes doit être mise en place. De plus, une coordination avec les autorités sanitaires nationales doit être conçue pour la fourniture des équipements de protection et des substances désinfectantes.
- Dans le cadre de ces mesures, il est à prévoir une augmentation du nombre de passagers indisciplinés ou perturbateurs (refus de mettre en œuvre des mesures, refus de s'asseoir à proximité d'un autre passager accusé de ne pas respecter les consignes...). Les opérateurs sont appelés à le prendre en compte dans leurs procédures et formations.
- Pour s'assurer d'une mise en œuvre homogène des préconisations par l'ensemble des entreprises intervenantes, les gestionnaires d'aéroports devraient désigner un coordinateur qui serait en lien direct avec les autorités sanitaires nationales.
- L'accès aux terminaux devraient être réservés aux passages, équipages et du personnel uniquement nécessaire dans la mesure du possible (l'accès aux tiers accompagnants devrait être réservé à certaines circonstances : mobilité réduite, mineur non accompagné...)
- D'un point de vue stratégique, l'accent devrait être mis sur les points suivants :
 - * Décourager les passagers, les membres d'équipages et les personnels présentant des symptômes à rejoindre l'aéroport (en France, cela a été notamment traduit dans le protocole national de déconfinement dans les transports par l'obligation pour les passagers d'une attestation sur l'honneur).
 - * Mettre en place une distance physique (1,5 mètres entre les individus), amélioration des mesures d'hygiène pour le personnel et les passagers et amélioration du nettoyage des installations
 - * Eviter les files d'attente dans les zones à forte concentration de passagers, dans de telles files d'attente des marques au sol espacées de 1,5 mètre peuvent aider les passagers à maintenir une distance physique.
 - * Le contact et le toucher des surfaces doivent être minimisés en utilisant des processus électroniques alternatifs (par exemple enregistrement mobile, embarquement sans contact)
 - * La réouverture des services aéroportuaires non essentiels devrait être échelonnée en ouvrant dans un premier temps qui peuvent assurer une distanciation physique par rapport aux dispositions nationales sur des services similaires en dehors de l'aéroport. Lorsqu'ils ne sont pas ouverts, la fourniture d'eau gratuite devrait être disponible.
- Le test des passagers afin de permettre de voyager avec des « passeports d'immunité » n'est pas confirmé par des études scientifiques. Les agents européens mettront à jour leurs recommandations si un test approprié devient disponible.
- Du matériel de promotion de la sécurité sanitaire devrait être largement disponible dans l'aéroport (cf. annexe 3) avec une attention particulière aux zones susceptibles d'avoir une forte concentration de passagers. Il convient de faire attention au format (pictogramme, langue nationale et anglais voir autre langue selon le contexte sur des supports électronique à privilégier)

3) Gestion des passagers prévu dans le protocole

a) A tout moment

- Veiller à ce que les passagers arrivant à l'aéroport et à bord des vols connaissent les mesures
- Rappeler aux passagers que la distance entre les individus de 1,5 mètre doit être maintenu,
- Le port de masques médicaux doit être recommandé à tous les passagers et personnes à l'intérieur de l'aéroport et de l'avion depuis leur entrée dans l'aérogare jusqu'à leur sortie de l'aéroport de destination. Une dérogation peut être accordée quand cela est nécessaire (contrôles de sécurité ou contrôles aux



frontières). Les enfants de moins de 6 ans peuvent être exemptés. Il convient de rappeler aux passagers qu'en règle générale, les masques doivent être remplacés au bout de 4 heures et qu'ils doivent venir avec le stock adéquat. Les passagers doivent également être informés des procédures d'élimination des masques (des poubelles sans contact doivent être disponibles et des sacs à déchet à usage unique à bord). Les exploitants d'aéroport doivent envisager de rendre l'acquisition de masques dans les aéroports.

- La position sur les masques (voir annexe 1) ne doit être vue que comme complémentaire et non pas de remplacement des autres mesures telles que la distanciation physique, utilisation de mouchoirs à usage unique et hygiène méticuleuse des mains.

→ **COMMENTAIRE FO** : Une différence importante entre les recommandations européennes et les recommandations nationales porte sur le type de masque. Les agences Européennes préconisent uniquement les masques médicaux et considèrent que les masques grand public n'apportent pas de garanties suffisantes.

- Les personnels devraient disposer des EPI fournis par les exploitants d'aéroports, les compagnies et les entreprises prestataires. Pour ceux qui interagissent directement avec des passagers (agents de contrôle de sécurité, assistants pour passagers à mobilité réduite, personnel de nettoyage...), ils devraient porter un masque médical, des gants et leurs uniformes devraient être changés tous les jours (lorsque les uniformes ne peuvent pas être changés quotidiennement, une combinaison de protection doit être utilisée comme alternative).
- Les agents de contrôle de sécurité effectuant des vérifications corporelles devraient porter des écrans faciaux ou des alternatives appropriées en plus de leurs masques pour atténuer d'avantage le risque d'inhalation de gouttelettes causé par leur contact étroit avec des passagers lors des vérifications.

→ **COMMENTAIRE FO** : les agents de contrôle de sécurité étant amenés à être au plus près des passagers et pouvant intervenir à l'intérieur des bagages de cabine et/ou de soute, les EPI doivent être fournis en quantité suffisante et une surveillance sanitaire particulière doit être instaurée à leur intention. Pour FO Les procédures de palpations ne doivent être mise en œuvre qu'en dernière nécessité et la procédure doit être adaptée afin d'éviter au maximum les contacts «face à face». Ils doivent avoir accès à un désinfectant pour les mains placé sur les lieux d'exercice des procédures de sécurité.

- Pour les personnels qui interagissent avec des passagers derrière un écran de protection, il n'y a pas nécessité de porter des EPI en continue. S'il y a une ouverture pour l'échange de documents, les passagers doivent se tenir éloignés, ce qui peut être facilité par un marquage au sol.
- Lorsqu'il y a usage de gants, ceux-ci doivent être changés régulièrement (surtout pas nettoyés avec une solution hydro-alcoolique). Il faut faire attention aux faux sentiments de sécurité.
- Les passagers qui ne respectent pas les mesures préventives en place doivent se voir refuser l'accès au terminal, à la cabine ou débarquer dans le respect des réglementations nationales si les événements ont lieu avant la fermeture des portes. Si les événements se déroulent en vol, les procédures relatives au traitement des passagers indisciplinés doivent être appliquées.

b) Avant d'arriver à l'aéroport de départ

- Les compagnies en coordination avec les gestionnaires d'aéroports devraient informer les futurs passagers des restrictions de voyage pour tout passager pouvant présenter des symptômes compatibles avec le COVID-19 avant d'arriver à l'aéroport de départ.
- Il est recommandé aux compagnies d'encourager les passagers symptomatiques à ne pas se présenter pour leur vol, par exemple en offrant des incitations comme



la réservation sans frais ou le remboursement jusqu'à 6 heures avant le vol sur la base d'un certificat médical confirmant la suspicion de contamination par le COVID19.

- Informer les passagers avant l'arrivée que l'accès au terminal est réservé aux passagers uniquement et indiquer clairement le point au-delà duquel aucun accompagnateur n'est autorisé à passer,
- Les passagers doivent recevoir des informations sur les symptômes et le risque de contact possible avec des cas de COVID-19 et ils doivent attester avoir lu ces informations et de signer ou d'authentifier électroniquement une attestation de santé (voir annexe 2). Cela peut se faire par exemple lors du processus d'enregistrement en ligne ou via SMS mai plus de 24 heures avant le vol.
- Les compagnies aériennes devraient mettre un formulaire de déclaration similaire à disposition des membres d'équipage dans le cadre de leur programme de surveillance de santé. Le membre d'équipage devrait être immédiatement retiré de ses fonctions de vol par la compagnie aérienne en cas de doute, il devrait pouvoir présenter des symptômes ou tout problème de santé sans pression ou crainte de sanctions / mesures disciplinaires. La gestion de ces déclarations doit respecter les règles de protection des données.

→ **COMMENTAIRE FO** : Cette dernière recommandation de l'EASA a une importance particulière pour les salariés concernés.

c) A l'aéroport

- Les gestionnaires d'aéroports et le cas échéant les prestataires doivent améliorer les activités de nettoyage au niveau de l'amplitude et de la fréquence. Les gestionnaires d'aéroports doivent mettre en place une procédure pour garantir que le nettoyage et la désinfection sont effectués de manières cohérentes et suivant les principes suivants :
 - * Le nettoyage et la désinfection réguliers des surfaces doivent être effectués à l'aide de détergents standard avec un soin particulier pour les surfaces fréquemment touchées (par exemple poignées de porte, rampe, boutons...)
 - * Des études ont montré que les plateaux de sécurité en plastique sont fréquemment contaminés par des virus respiratoires, par conséquent, le nettoyage de ceux-ci doit être intensifié et un désinfectant pour les mains placé à l'entrée et à la sortie des lieux de sécurité. Des revêtements de bacs à usage unique peuvent être utilisés.
 - * Les activités de nettoyage et de désinfection doivent être effectuées de manière à ne pas aérosoliser les particules qui sont déjà diffusés sur les différentes surfaces.
 - * Une bonne ventilation de l'air doit être assurée en minimisant le pourcentage de recirculation de l'air et en favorisant si possible l'utilisation d'air frais conformément aux directives internationales pour la ventilation des espaces publics intérieurs.
 - * Le nettoyage et l'entretien améliorés devraient également inclure les toilettes, toutes les surfaces fréquemment touchées et le système de climatisation, y compris l'emploi de filtres à air et l'augmentation de la fréquence de remplacement des filtres.
 - * Le nettoyage et la désinfection des cabines d'interrogatoire des passagers doivent être effectués après chaque utilisation de la cabine.
 - * De plus, les systèmes de chauffage, de ventilation et de climatisation (CVC) doivent être optimisés afin d'assurer un taux élevé de renouvellement d'air. Dans les installations plus anciennes, sous réserve de la construction de l'aéroport / du terminal et des conditions météorologiques, les fenêtres peuvent être maintenues ouvertes pour un apport supplémentaire d'air frais, sous réserve de l'absence de flux d'air horizontaux.
- Pour ce qui est du contrôle thermique en raison d'une réglementation nationale ou en accord avec l'Etat de destination, les points suivants doivent être pris en compte :
 - * Les autorités nationales de santé publique en coordination avec les gestionnaires d'aéroports devraient élaborer le protocole de dépistage. Le personnel en charge des vérifications manuelles



doivent porter un équipement de protection approprié.

- * Il est recommandé de soumettre les passagers au départ entrant dans le terminal à des contrôles de température immédiatement après leur entrée dans les locaux de l'aéroport.
 - * Les exploitants d'aéroports doivent identifier le meilleur endroit pour le contrôle, idéalement avant l'enregistrement et le dépôt des bagages. Le contrôle de température doit être effectué par une méthode non invasive et validée.
 - * Le contrôle de température doit viser à identifier les passagers dont la température est de 38° C ou plus. Pour les passagers dans ce cas, le contrôle doit être répété au moins une fois et si la température est confirmée, ils doivent faire l'objet d'une évaluation par un professionnel de santé selon un protocole de dépistage.
 - * Pour ces évaluations approfondies, les gestionnaires d'aéroports doivent prévoir des cabines d'entretien séparées pour garantir la confidentialité et éviter la propagation du virus aux cabines voisines. Les cabines doivent être désinfectées après chaque utilisation.
- Les agences européennes considèrent toutefois que ces prises de températures ont une utilité limitée pour les raisons suivantes :
 - * Utilisation intensive d'équipements qui doivent être recalibrés régulièrement à des intervalles très courts,
 - * Absence de fièvre dans de nombreux cas de contamination,
 - * Faux sentiment de sécurité avec un effet négatif sur le respect des autres mesures.
 - * Toutes ces ressources pourraient mieux être utilisées ailleurs.
 - Déclaration individuelle : les compagnies doivent informer les passagers des conséquences d'une fausse déclaration.
 - Pour ce qui est des écrans de protection, ils sont préconisés partout où des personnels interagissent avec des passagers depuis un emplacement fixe comme par exemple pour les billetteries, l'enregistrement, le contrôle des passeports, les comptoirs d'information...

→ **COMMENTAIRE FO : Cette recommandation conforte une forte revendication**

- Pour ce qui est de l'enregistrement et de l'embarquement :
 - * Les règles applicables à l'extérieur de l'aéroport doivent être mises en œuvre pour les services aéroportuaires. Si ces règles ne peuvent pas être garanties, alors il convient de fermer certains espaces (par exemple zone fumeurs, aires de jeux...)
 - * Les opérateurs doivent assister les passagers pour utiliser l'enregistrement électronique et encourager le transport des bagages en soute en mettant en œuvre des politiques d'incitation (mais en rappelant que les batteries au lithium ne doivent pas être dans les bagages enregistrés).
 - * La distanciation physique doit être assurée et quand la distance recommandée de 1,5 mètre ne peut pas être garantie, des mesures d'atténuation du risque doivent être mises en place.
 - * Pour les embarquements, lorsqu'il y a un bus, il faut en prévoir plus pour tenir compte de l'éloignement physique à l'intérieur de ces derniers, lorsque l'embarquement se fait avec une passerelle, il faut commencer par la rangée la plus éloignée de la porte ou alternativement tous les sièges fenêtre, puis milieu puis couloir. Un distributeur de désinfectant automatisé est à installer avant l'embarquement.



d) A bord de l'avion

d-1) Cas général

Parmi les mesures de prévention à bord, il y a notamment :

- l'hygiène des mains en particulier avant de manger ou de boire et après avoir utilisé les toilettes,
- l'utilisation de masques
- les gestes barrières,
- la limitation du contact avec les surfaces de la cabine,
- un service à bord minimisé,
- réduire au maximum les arrivées d'air individuels sauf indication contraire du constructeur de l'avion.

Le retrait des masques notamment par l'équipage ne doit se faire qu'en cas d'urgence afin de faciliter la communication des instructions aux passagers.

Les compagnies doivent mettre en place des mesures pour éviter aux passagers de faire la queue dans l'allée ou les cuisines pour l'utilisation des toilettes. De plus, il faudrait réserver des toilettes, de préférence la plus proche du poste de pilotage à l'usage exclusif de l'équipage.

Les filtres à particule à haute efficacité ont démontré de bonnes performances avec les particules de la taille du SARS-Cov-2 (environ 70-120 nm). Il est donc recommandé aux exploitants d'avions utilisant la recirculation de l'air de cabine d'utiliser ces filtres ou d'éviter la recirculation de l'air en cabine à condition que cela ne compromette pas d'autres fonctions critiques pour la sécurité.

Les compagnies et les gestionnaires d'aéroports doivent se coordonner pour garantir que les passagers ne soient pas maintenus à bord d'un aéronef sans une ventilation adéquate pendant plus de 30 minutes.

Les compagnies devraient assurer dans la mesure du possible une distance physique entre les passagers. Si l'éloignement physique ne peut pas être garanti en raison du nombre de passagers, de la configuration des sièges ou d'autres contraintes, il est nécessaire que les autres mesures (hygiène, gestes barrières...) soient bien respectés.

→ **COMMENTAIRE FO : Distanciation à bord des passagers : Le document de l'EASA recommande une distanciation physique des passagers à bord des aéronefs mais ne l'impose pas. Concernant le transport aérien français la distanciation à bord est définie par décret (Décret n° 2020-545 du 11 mai 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire)**

Les compagnies devraient réduire le service à bord au minimum nécessaire pour garantir le bien-être et le confort des passagers et limiter les contacts entre les membres d'équipage et les passagers en tenant dûment compte de la durée du vol. Les mesures suivantes doivent être envisagées :

- pas de vente de duty-free à bord ou d'autres produits non essentiels;
- un service de nourriture et de boisson réduit;
- une préférence pour les aliments et boissons préemballés et scellés, tels que les boissons en conserve;
- dans la mesure du possible, éviter les paiements en espèces.

Même si les passagers doivent normalement avoir prévu les masques en nombre suffisant pour tenir compte du renouvellement, il faut quand même en avoir suffisamment en réserve en cas de défaut, en particulier pour les vols longs-courriers. Un processus d'élimination des masques doit être mis en place.

Une attention particulière doit être accordée à la prévention et au traitement des passagers indisciplinés dans le contexte des pressions imposées par la pandémie.



d-2) Si un passager présente des symptômes

Si après le décollage un passager présente des symptômes du COVID-19 tel que fièvre, toux, vomissements, diarrhée, difficultés respiratoire... les mesures suivantes doivent être envisagées :

- l'équipage doit s'assurer que le passager porte correctement son masque et dispose de masques supplémentaires pour le remplacer au cas où il deviendrait humide après avoir toussé ou éternué. Si le masque n'est pas supporté, alors la personne malade doit se couvrir la bouche et le nez avec des mouchoirs lorsqu'elle tousse ou éternue. Si le passager a des difficultés à respirer une assistance médicale doit être recherchée et de l'oxygène doit être proposé.
- Le passager doit être isolé à bord. Dans la mesure du possible une zone d'isolement de deux rangées de sièges dégagée dans chaque direction du passager suspect, il doit être assis sur le siège de la dernière rangée de préférence sur le côté de l'avion où se trouve la sortie, les toilettes les plus proches réservés à ces passagers, des membres d'équipages désignés de à ces zones d'isolement et ces membres d'équipage doivent minimiser les contacts avec les autres membres d'équipages et éviter tout contact inutile avec d'autres passager, l'alimentation individuel en air doit être fermée, les accompagnants doivent aller avec le passager suspect en zone d'isolement,
- L'équipage doit informer l'aéroport de destination et remplir la partie santé de la déclaration générale de l'aéronef pour enregistrer les informations sanitaires à bord et les soumettre aux autorités sanitaires du point d'entrée.
- Après l'atterrissage et le débarquement des autres passagers, le passager isolé et le cas échéant les membres d'équipage doivent être transférés conformément aux instructions fournies par les autorités locales de santé publique. Les passagers qui occupaient 2 sièges dans toutes les directions à partir du cas suspect peuvent être considérés comme des contacts étroits et devront être interrogés par les autorités de santé publique du pays d'entrée, si le cas suspect est confirmé.
- Sous réserve de la décision des autorités de santé publique, le membre d'équipage désigné pour s'occuper du passager suspect ainsi que les autres membres d'équipages qui auraient pu être en contact direct avec le passager suspect devraient bénéficier d'un acheminement vers un lieu où ils pourraient se laver et se désinfecter avant d'avoir un contact avec d'autres personnes. En dernier recours, ils pourraient être isolés à bord, dans une zone de quarantaine avant de retourner sur leur base ou dans une autre destination d'escale.
- En coordination avec les autorités de santé publique, les compagnies devraient recevoir dès que possible des informations sur les résultats des tests du cas suspect. Le ou les membres d'équipages qui ont été en contact étroit sont invités à prendre des mesures d'auto-isolement à leur retour. Si le cas suspect est confirmé comme positif, alors l'équipage doit être placé en quarantaine de 14 jours.
- Le nettoyage et la désinfection doivent se faire selon les directives de l'EASA.

e) A l'aéroport d'arrivée

- Débarquement : Au-delà des mesures déjà citées, comme à l'aéroport de départ pour les débarquements qui s'effectueraient en bus, il faut en prévoir plus pour garantir l'éloignement physique. Le débarquement doit être effectué en commençant par les rangées proches des sorties. Toutes les installations utilisées dans le processus de débarquement doivent faire l'objet d'un nettoyage et d'une ventilation améliorée.
- Carte de localisation des passagers : Les compagnies doivent pouvoir fournir les données suivantes aux autorités sanitaires sur demande en cas de recherche de contact : Nom complet, siège attribué, numéro de téléphone (ou adresse email), (voir annexe 1)
- Contrôle thermique : si un filtrage thermique est prévu à l'arrivée du fait de la réglementation nationale, afin d'éviter les doublons les passagers arrivant des vols de l'UE / EEE qui ont fait l'objet d'un contrôle au départ devraient être dispensés à l'arrivée.
Pour les cas de fièvres qui après évaluation



pourraient être considérés comme suspect d'une contamination au COVID-19, ils doivent être traités conformément aux instructions des autorités locales sur les tests, le transport et la quarantaine.

- Récupération des bagages et sorties : Il s'agit d'avoir les mêmes mesures préconisées précédemment à l'enregistrement et au départ. Pour les formalités douanières et de contrôle, des voies vertes/rouges pourraient être prévues pour les auto-déclarations qui sont recommandées. Il est suggéré que les gouvernements simplifient les formalités de contrôle aux frontières en permettant des processus sans contact (pour la lecture des passeports...) Une refonte éventuelle des halls d'immigration doit être coordonnée entre l'aéroport, les compagnies aériennes et le gouvernement. Enfin, les gestionnaires d'aéroports doivent informer les passagers à l'arrivée qu'après avoir récupéré leurs bagages, il leur est conseillé de quitter le terminal d'arrivée le plus tôt possible afin de minimiser les risques de transmission. L'accès étant limité aux passagers, équipages de cabines et personnels, les rencontres et accueils ne peuvent avoir lieu. Quand ils ne peuvent pas être évités (personne nécessitant une assistance) une zone de rencontre peut être mise en place de façon éloignée du flux principal des passagers qui sortent et des autres voies de passages.

4) Gestion des équipages et des personnels

Les équipages et les personnels devraient être exemptés des procédures de contrôles des passagers car un suivi médical spécifique doit être mis en place par les employeurs. De plus, les gestionnaires d'aéroports devraient prévoir des flux séparés pour les équipages pour assurer la distanciation physique à tout moment.

5) Conclusion FEETS-FO :

Comme nous l'avons écrit en début de document, ce protocole de l'agence de sécurité aérienne européenne ne propose que des recommandations et n'impose pas l'application de ces mesures aux Etats membres de l'Union Européenne à date. Cependant, il peut servir d'appui, ainsi que le protocole national de déconfinement, en cas de manquement avéré de l'employeur sur les mesures sanitaires mises en place au sein de l'entreprise. N'hésitez donc pas à vous en servir au sein de vos instances représentatives du personnel. La sécurité et la santé des salariés du secteur doivent être le socle permettant une reprise raisonnée de l'activité dans le secteur du transport aérien. La mise en danger, par les employeurs, des salariés du transport aérien est inacceptable et ne saurait être tolérée.

**FEETS FO - Fédération de l'Équipement, de l'Environnement,
des Transports et des Services FORCE OUVRIERE**

46 rue des petites écuries, 75010 Paris • ☎ 01 44 83 86 20 • ✉ contact@feets-fo.fr

