



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدني الدولي

国际民用  
航空组织

电话: +1 514-954-8219 分机 6088

编号: AN 5/28-20/97

**题目:** 在 COVID-19 大流行病期间使用公共卫生走廊为包括撤侨飞行在内的旅客航班提供便利

**要求:** a) 注意到专门用于 COVID-19 大流行病期间为旅客和撤侨航班提供便利的指南; 和  
b) 在 2020 年 10 月 15 日之前填写关于 COVID-19 检测和检疫措施的在线问卷调查

先生、女士:

1. 我谨荣幸地通知您, 国际民用航空组织 (ICAO) 已制定了专门用于在 COVID-19 大流行病期间使用公共卫生走廊 (PHC) 为旅客和撤侨航班提供便利的指南。

2. 目前的 COVID-19 大流行病继续对航空运输产生重大影响, 造成供应链交付中断并阻碍人员流动。国际民航组织预防和管理民用航空公共卫生事件合作安排 (CAPSCA) 继续拟定实施公共卫生走廊的指导材料, 以促进持续的飞行运行, 同时减少 COVID-19 的传播。

3. 更新并扩展了适用于从事货运业务的飞行机组的 CAPSCA 公共卫生走廊初步指南 (2020 年 5 月发布的 2020/30 号电子公告), 包括维修、调机和交付飞行业务 (2020 年 6 月发布的 2020/36 号电子公告)。

4. 为了在长时间的减少飞行后开始运行, 确保进行充分的飞行机组人员训练和熟练程度检查尤为重要, 因为不这样做可能会造成严重后果。同样重要的是机组人员医疗证明的续延。在某些情况下, 要求机组人员在可能与其居住国不同的国家接受航空医学检查。注意到许多国家无法直接接触到诸如飞行模拟训练设备之类的训练设施, 因此必须考虑将飞行机组作为关键人员, 使其在其他国家接触此类设施或需要接受其他国家的医疗检查时, 能够从公共卫生走廊举措中受益。随着关于医疗证明、培训和检查要求的减缓措施到期, 各国之间出于培训和医疗证明目的为飞行机组人员旅行提供便利对于恢复运行而言至关重要。

5. 这一新指南着重于保护机组人员和旅客的安全，该指南根据国际民航组织全球实施路线图（2020年7月24日发布的EC 6/3-20/80号国家级信件），以CAPSCA最近的问卷调查和CAPSCA与业界协调会议上的讨论为基础编写而成，为实施理事会航空恢复工作队指南（<https://www.icao.int/covid/Pages/default.aspx>）提供支持。

6. 作为协助为旅客和撤侨航班提供便利而立即采取的行动，请各国注意在COVID-19响应和恢复平台上发布的这一新指南（<https://www.icao.int/covid/Pages/default.aspx>）和最近重新设计的CAPSCA网站（[www.capsca.org](http://www.capsca.org)）。

7. 请注意该指南是根据2020年9月中旬全球COVID-19情况制定的。随着大流行病的发展，CAPSCA将审查和更新这些指导方针。

8. 一些国家已实施COVID-19检测，将其作为其边境管制程序的一部分。国际民航组织要求成员国提供有关其当前COVID-19检测和检疫做法的信息。特别是要求各国分享使用这些检测的可用数据和结论。可通过以下链接填写在线问卷调查（仅有英文）：<https://www.surveymonkey.com/r/CAPSCA2>。也可以使用所附表格填写问卷调查。使用所附表格的答复应通过电子邮件发送至[MED@icao.int](mailto:MED@icao.int)。进一步要求各国与国际民航组织共享关于检测结果的可提供的高级分析数据，将其发送至[MED@icao.int](mailto:MED@icao.int)，同时虑及医疗保密性考虑因素。

9. 根据上述情况，如果贵国政府鼓励与上述有关利害攸关方协商在**2020年10月15日**之前尽快完成在线问卷调查，我将不胜感激。

顺致最崇高的敬意。

秘书长

柳芳

2020年9月23日

附：

A — 国家COVID-19检测和检疫措施

B — 在COVID-19大流行病期间使用公共卫生走廊为包括撤侨飞行在内的旅客航班提供便利

## 国家 COVID-19 检测和检疫措施

### 目标

根据预防和管理民用航空公共卫生事件合作安排（CAPSCA）方案的框架规定，国际民航组织要求成员国提供有关其当前 COVID-19 检测和检疫做法的信息。对本问卷调查的答复将用于制定指导材料，采用基于风险的方法，通过重新开放边界和实施公共卫生走廊来支持空中交通的恢复。进一步要求各国与国际民航组织共享关于检测结果的可提供的高级分析数据，将其发送至 [MED@icao.int](mailto:MED@icao.int)，同时考虑及医疗保密性考虑因素。

### 下面的问题 1-7 涉及出发前的检测

**Q1: 贵国目前是否要求在出发国飞行前强制进行 COVID-19 检测？**

否

否，如果旅客或机组人员提供的健康证明显示身体健康

是

是，但有一些例外。请列出

**Q2. 贵国是否考虑作为飞行前的一项要求在出发国实施 COVID-19 检测？**

否

是

是，但有一些例外。请列出

**Q3. 目前要求/接受哪种类型的 COVID-19 检测？请指出是否需要进行多个检测。**

核酸检测

快速检测

抗体检测

明确指出所用的检测

不适用

**Q4. 何时要求进行 COVID-19 检测？请指明出发前检测所需的小时数/天数。**

出发前在机场— 请指出多少小时之前？

出发前的最少天数 — 请指出多少天？

不适用

**Q5. COVID-19 检测将在哪里进行？需要多长时间才能获得结果？请指明设施类型和结果的平均等待时间。请填写所有可能的选项。**

机场/获得结果前的等待期？  
私人诊所/获得结果时间？  
公有设施/获得结果时间？  
不适用

**Q6. 下面哪些人需要进行 COVID-19 检测？**

仅机组  
仅旅客  
机组和旅客  
不适用

**Q7. 请提供关于 COVID-19 检测的任何其他相关补充信息。**

下面的问题 8-23 涉及抵达后的检测

**Q8. 贵国目前是否要求抵达后进行 COVID-19 检测？**

是，来自所有国家的旅客  
是，来自一些国家的旅客 — 请列出  
是，但有一些例外。请说明  
否，如果旅客或机组人员提供的健康证明显示身体健康。  
否

**Q9. 贵国是否考虑作为抵达后的一项要求实施 COVID-19 检测？**

是，来自所有国家的旅客  
是，来自一些国家的旅客，请提供有关要求的标准  
否

**Q10. 目前要求哪种类型的 COVID-19 检测？请指出是否需要进行多个检测。**

核酸检测  
快速检测  
抗体检测  
自我检测  
明确指出所用的检测  
不适用

**Q11. 何时要求进行 COVID-19 检测？**

抵达时在机场立即检测？

抵达后，但不在机场检测？请指明抵达后的天数。

抵达时检测并且随后也检测一次。说明随后一次检测前的天数。

不适用

**Q12. 下面哪些人需要进行 COVID-19 检测？填写所有可能的选项。**

机组

所有抵达旅客

机组和抵达旅客

仅来自国外的入境旅客

仅来自本地区之外的入境旅客

仅来自高风险国家的旅客

请说明例外情况（例如与其他国家的双边或多边协定，公共卫生走廊）

不适用

**Q13. 在哪里进行 COVID-19 检测？请选择所有可能的选项并提供详细说明。**

（机场）现场检测

在经批准/认证的诊所、医疗中心，实验室

在专门指定的设施

其他？

不适用

**Q14. 谁执行 COVID-19 检测？**

航空公司人员

机场人员

经认证的医疗中心的医护人员

其他

不适用

**Q15. 谁承担 COVID-19 检测的费用？**

机组

旅客

航空公司

国家

指明其他方

**Q16. 机组人员和旅客在离开机场前是否需要等待获得 COVID-19 检测结果？**

是 — 如果这样，是否有指定区域供等待结果的人员使用？请说明。

否 — 有哪些后续跟进参数（如果有）？有后续跟进的条件吗？

**Q17. 如果机组人员和/或旅客的检测结果呈阳性，那么他们在哪里隔离？**

机场

检测设施

允许前往规定地址（家，酒店）。

不适用

**Q18. 如果在抵达时进行检测，则需要多长时间能够获得 COVID-19 检测结果？**

**Q19. 旅客抵达后是否被隔离？如果是，请提供详细信息，包括隔离时间。**

否

是

仅当他们在航空器上接触过 COVID-19 疑似病例时

仅来自国外的入境旅客

仅来自本地区之外的入境旅客

仅来自高风险国家的旅客

仅抵达后 COVID-19 检测结果为阳性的旅客

所有旅客

不适用

补充详细说明

**Q20. 所需的隔离时间是多长时间？请提供详细信息。**

**Q21. 检测结果如为阴性是否会免除或缩短隔离期？**

是 — 提供详细说明

否

不适用

**Q22. 如果在抵达时进行了检测，是否有追踪接触者和与旅客进一步沟通的程序？如果是，请提供详细信息。**

**Q23. 贵国正在考虑对机组人员和旅客采取哪些其他 COVID-19 卫生措施？**

\_\_\_\_\_

## 在 COVID-19 大流行病期间使用公共卫生走廊为包括撤侨飞行在内的旅客航班提供便利

由预防和管理民用航空公共卫生事件合作安排 (CAPSCA) 提交

### 引言

COVID-19 大流行病继续演变，各国处于本地传播的不同阶段，因此病毒跨境传播的风险程度也各不相同。一些国家正在经历严重的传播，另一些国家则由于严格执行公共卫生限制措施而能够减少传播，还有一些国家则因解除限制而导致病毒卷土重来。由于缺乏疫苗、COVID-19 检测的局限性、治疗选择有限以及用于管理大流行病的人力和经济资源有限，情况进一步复杂化。

目前，各个国家的 COVID-19 病例数各不相同，因而各国针对 COVID-19 要求采取了不同的边境管制措施，这些措施常常在短时间内变化。这种情况对航空旅行的可用性产生了重大影响，导致商品和服务以及旅客航班的运输中断。受影响的人通常包括航空和海事行业的关键人员以及之前前往国外或在国外工作而现在需要返回本国的公民。

航空运输的持续对于支持货物和服务的交付至关重要。如果民航当局 (CAA) 与公共卫生当局 (PHA) 合作并根据国际民航组织和世界卫生组织 (WHO) 的建议进行了适当的风险评估，则可以通过实施与风险成比例的公共卫生措施来促进实现这一目标。

CAPSCA 公共卫生走廊 (<https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/Coronavirus.aspx>) 是专门为航空业建立的，同时考虑了科学信息、风险管理和安全管理原则。尽管无法完全消除在航空旅行中感染 COVID-19 或通过航空旅行输入或输出 SARS-Co-V2 病毒的风险，但可以通过实施公共卫生措施的多层面战略来降低风险。

本文件附录 A 中的指南可以用作协调各国实施公共卫生措施的框架，以便根据国际民航组织的标准和建议措施 (SARPs)、理事会航空恢复工作队报告、理事会航空恢复工作队“起飞”指导文件所载的适用模块 (机场、航空器、机组和货物) 以及世卫组织建议及其他公共卫生建议，为旅客和撤侨航班提供便利。

-----

## 附录 A

### CAPSCA 关于在 COVID-19 大流行病期间使用公共卫生走廊为包括撤侨飞行在内的旅客航班提供便利的统一指南

#### 1. 适用范围

本指南适用于支持旅客航班的运营，具体而言：

- 1.1 下面注 1 所定义的撤侨飞行；
- 1.2 下面注 2 所定义的海员调换飞行；
- 1.3 需要机上客舱机组的飞行；
- 1.4 机上载运旅客的飞行。

注 1：2020 年 4 月 15 日发布的 EC 6/3 - 20/55 号国家级信件称“撤侨飞行”为国家安排的且其唯一目的是从其他国家撤回其本国侨民和其他符合资格的人员，不为“取酬或收费”而上下其他旅客的飞行。

注 2：在本文件中，海员调换飞行是指由船东安排的<sup>1</sup>，便于海员调换和返国的飞行<sup>2</sup>。

注 3：附件 9 —《简化手续》中定义的救助飞行（为人道主义目的而进行的飞行，在突发事件和/或灾难发生之时或其后，用于运载救助人员和救灾物资，如食物、衣物、掩护物、医药和其他物品，和/或用来把生命和健康受到此种突发事件和/或灾难威胁的人撤离至该国或愿意接受这些人的其他国的避难所）不在本文件之内。

注 4：运送生病或受伤患者以进行初步治疗或更高级护理的医疗急救飞行（医疗后送飞行）和在病情恢复或稳定后将患者送回原籍国的飞行（医疗返国飞行）不在本文件之内。

注 5：有关人体遗骸运返的指导材料载于 2020 年 5 月 6 日发布的电子公告（EB 2020/27）中，因此不在本文件之内。

#### 2. 采用多层次战略实施公共卫生走廊（PHC）

2.1 COVID-19 主要是当感染者呼吸、说话、咳嗽、打喷嚏或唱歌时，通过呼吸道飞沫引起传播。也可能通过握手后或接触受污染表面后碰触面部予以传播（病媒传播），或通过拥挤且通风不良的密闭空间中的小颗粒气溶胶予以传播（空气传播）。需要进行进一步的研究来确定病媒和空气传播在航空中的作用和程度。预防和及早发现 COVID-19 感染者，包括无症状感染者，是限制 COVID-19 传播的重要步骤。

---

<sup>1</sup> “船东”一词包括“船舶运营人”、“船舶管理人”、“渔船主”、“渔船运营人”和“渔船管理人”。

<sup>2</sup> “海员”一词包括“海事人员”、“渔民”和“近海能源部门人员”。截至 2020 年 8 月，据估计有超过 25 万名海员需要立即返国，还有更多海员按照长期船员合同服务，逾期未回家。类似数量的海员迫切需要上船替换他们。在任何一天，全球将近一百万名海员在约 60 000 艘大型货船上工作。

2.2 在全球范围内，各国正在实施边境管制措施，以减轻 COVID-19 的输入输出风险。这些限制往往各不相同，取决于国家 COVID-19 流行病学状况和传播规律、公共卫生能力、检测和其他资源的可获得性，以及国家认为与之相关的任何其他因素等，例如国家可接受的风险水平。

2.3 世卫组织和其他公共卫生当局可在线提供每个国家 COVID-19 的流行病学情况。世卫组织确定了 COVID-19 的四种传播设想情况，即无病例、零星病例、集群传播和社区传播（发生大量本地传播的国家）。在决定在国家之间建立公共卫生走廊时，应考虑传播情况，因为国家之间的传播差异可能是将 COVID-19 引入抵达国的一个风险因素。

2.4 可以通过统一执行公共卫生措施以及各国相互承认这些措施，减轻 COVID-19 对旅行和其他部门的不利影响。

2.5 鼓励各国实施多层面战略，以减轻通过航空旅行传播 COVID-19 的可能性，同时考虑到各国在其特定情况下实施这些缓解措施的可行性。风险评估应包括具体针对航空的内容，以确定最适当的公共卫生缓解措施以及这些措施在航空部门中的优先排序。

2.6 理事会航空恢复工作队《起飞》文件支持实施适用于机场、航空器、机组人员和货物的公共卫生措施多层面战略，并为各国之间共享信息提供了一个框架（COVID-19 响应和恢复实施中心（CRRIC））。

2.7 为了促进相互承认公共卫生措施，强烈建议各国在进行风险评估以确定边境限制时确保各民航局（CAPSCA 联络人）和公共卫生当局（《国际卫生条例》联络人）之间的合作，并在讨论建立国家之间公共卫生走廊（旅行泡沫）的备选方案时与其他国家积极分享这些风险评估。在这方面，敦促成员国根据附件 9 标准 8.19 建立和使用国家简化手续委员会（SL EC 6/3 - 20/46 号国家级信件）。

2.8 CAPSCA 公共卫生走廊的活动通过提供指导方针、风险评估、培训和工具方面的援助来协助各国实施理事会航空恢复工作队建议，以促进各国之间的相互承认，并支持国家之间开放公共卫生走廊的多边协定。

2.9 进一步鼓励各国通过 COVID-19 响应和恢复实施中心、航行资料通报（AIC）和航行通告（NOTAMS）分享有关边境限制和公共卫生措施的最新信息。

### 3. 航空多层面战略的组成部分

关于 COVID-19 在机场和航空器内传播情况的研究很少。需要进行进一步的研究以评估证据，但是迄今为止发表的报告表明机上传播率较低。事件数量较少可能归因于从以往疫情中吸取的经验教训（由 CAPSCA 支持的防范计划）、航空器设计和航空器内部气流模式、航空器 HEPA 过滤器的效率，以及尽量减少面对面接触的现有流程和程序。

下面讨论的措施包括实施多层面战略时需要考虑的主要措施。必须认识到，如果单独实施这些措施都不足以减少 COVID-19 的传播。它们必须作为多层面战略的一部分来付诸实施。还应注意，不能完全消除 COVID-19 传播的风险；各国在恢复客运航班时需要确定可接受的风险水平。

### 3.1 一般卫生措施

除非机场工作人员或机组人员另有建议，否则应要求旅客、机组人员和员工始终遵守以下措施：

3.1.1 通过用肥皂和水洗手或在无法这样做的情况下使用酒精洗手液洗手，保持手部卫生。

3.1.2 遵守呼吸礼节，在打喷嚏或咳嗽时，即使戴着口罩，也要用纸巾或弯曲的肘部遮住口鼻。

3.1.3 仅在绝对必要的情况下，才直接接触（触摸）机场和航空器内的任何表面。

### 3.2 身体距离措施

3.2.1 防止与感染者的密切接触是预防 COVID-19 传播的最有效措施。但在航空器客舱或离港休息室的密闭空间内，并非总能做到世卫组织建议的至少一米的身体距离。

3.2.2 虽然应尽可能在机场和机上保持身体距离，但如果无法实现至少一米身体距离的目标，则应采取其他综合措施，例如戴上合适的面罩或口罩从源头进行控制、座位分配程序、有序的登机程序以及限制机上旅客和客舱机组人员不必要的移动，都可能会减少病毒传播。

### 3.3 面罩或口罩的使用

3.3.1 在机场和航空器内，建议佩戴合适的面罩或口罩从源头进行控制（防止戴口罩的人将病毒传播给他人）。

3.3.2 对于旅客而言，建议面罩或口罩不只是单单一层，要紧紧罩住鼻子和下巴下方，不要有呼气阀。建议在飞行的所有阶段都戴上面部遮护（可在用餐时取下），在使用卫生间时也应佩戴。

3.3.3 使用口罩的一个例外是，五岁以下的儿童不应该为源头控制之目的戴口罩，尽管有些国家可能会建议不同的更小年龄限制的戴口罩规定。患有精神或身体残疾的旅客可以免于佩戴口罩，建议具有医疗豁免的旅客在飞行前获取书面医疗意见，并将其提供给航空公司和客舱机组人员。

3.3.4 对于机组人员，建议如上所述采取最低程度的面部遮护，除非国家公共卫生当局或航空公司要求使用医用口罩或其他口罩。客舱机组人员可以在用餐时取下面部遮护。飞行机组人员可以免于在驾驶舱内戴口罩，除非出现 COVID-19 的疑似症状。但在离开驾驶舱时则应该佩戴口罩。

3.3.5 高风险旅客，例如老年人、免疫功能低下的患者和患有慢性疾病的人，应该佩戴医用口罩。由于供应链中断，医用口罩的供应可能有限，各国可能会优先考虑由医护人员、COVID-19 疑似病人和被认为患上 COVID-19 风险较高的个人使用医用口罩。应咨询公共卫生当局资源，以确定适合在机场和航空器内佩戴的口罩类型。

3.3.6 需要正确佩戴口罩，以便为其他旅客提供充分保护。如果飞行时间较长，则在旅途中口罩不再有用时，例如一旦受潮，应该立即予以更换。

3.3.7 不建议旅客使用呼吸器（FFP2/3, N95/99），因其设计用于不同职业环境中的专业用途。不适合在机上使用。某些型号的呼吸器配有呼气阀，可将未经过滤的呼出空气释放到机舱中，从而可能有助于传播 COVID-19。

3.3.8 如果机场安保人员需要识别戴口罩的人以确认其身份，则只有在保持身体距离或采取其他适当缓解措施的情况下，才应取下面罩或口罩。

### 3.4 出口或入口点的体温筛查

3.4.1 体温筛查可能会提供一种错误的安全感，因为很少有证据表明它是一种有效的筛查工具。它不会检测出感染了 COVID-19 的无症状人员或症状出现前的人员，或曾经使用降温药物的人。远程飞行中的体温监控可能也是作用有限。

3.4.2 如果体温筛查确实构成了多层面战略的一部分，则应优先使用经公共卫生当局认证的非接触式体温计，例如：热像仪能够快速而毫不干扰地扫描多个旅客的体温。

3.4.3 有关公共卫生当局定义的任何高体温个人都需要接受公共卫生官员的进一步二级评估。

### 3.5 旅客健康自我声明表

3.5.1 一些国家要求填写旅客健康自我声明表，提供规定时间内所做的核酸检测（PCR）阴性的证明，和/或在出发前提交医疗证明。建议所有旅客使用旅客健康自我声明表。

3.5.2 国际民航组织在 CAPSCA 的协助下，设计了《公共卫生 COVID-19 旅客自我声明表》（附录 C），以推动使用一致的格式，促进旅客和公共卫生当局之间根据有关数据隐私保护规则来交换健康相关信息（SL EC 6/3 - 20/90 号国家级信件）。

3.5.3 强烈建议各国在要求旅客申明其健康状况时使用此表格。该表格目前为纸质格式，但鼓励各国使用电子选项（例如，移动应用程序和 QR 码），或将其作为其门户网站的一部分，以便能够提前向各国发送数据。

### 3.6 COVID-19 诊断检测

3.6.1 在本指南发布时，国际民航组织不建议将常规 COVID-19 检测作为航空旅行的前提条件。

3.6.2 但是一些国家正在将 COVID-19 检测作为其边境管理政策的一部分，并要求旅客在办理登机手续前、或在登机前或抵达时提供 COVID-19 检测阴性的证明。

3.6.3 此类检测可能有助于诊断活动性 COVID-19 感染，并可能减轻输入到抵达国的风险；或可用于缩短抵达国要求的隔离期，但前提是：

- a) 根据有关国家公共卫生当局规定的参数和程序进行经认证的检测；
- b) 在出发前或抵达时或抵达之后不久的指定时间范围内进行检测；

- c) 国家有足够的检测能力；
- d) 不会由于出发国没有能力在出发前进行检测而阻止旅客旅行（如果旅行前要求进行出发前检测）；
- e) 提前将此类检测要求告知旅客；和
- f) 抵达后对旅客进行跟进。

3.6.4 目前，RT-PCR COVID-19 检测是世卫组织推荐的唯一用于诊断活动性 COVID-19 感染的检测。但是必须要认识到 RT-PCR COVID 19 检测结果可能为假阴性，这意味着尽管 RT-PCR COVID-19 检测结果为阴性，但该人在检测时已感染了 COVID-19。

3.6.5 如果需要在出发前进行 RT-PCR COVID-19 检测，则最好在航班起飞前三天（72 小时）内进行检测，尽管考虑到在获得 RT-PCR COVID-19 检测预约或其检测结果方面的延误，也可以在航班起飞前四天（96 小时）内进行检测。要求进行检测的国家应明确规定和通报与检测有关的可接受的时间范围。

3.6.6 出发前在国家内所作的任何检测都必须有可用的检测设施，并可在航班起飞前获得结果，如果检测呈阳性，则旅客不应飞行，而如果在起飞前拿不到检测结果，则应有相关程序。

3.6.7 因此，提醒需要出发前检测的国家考虑在出发国获得检测的后勤挑战，并鼓励他们及时向相关的利害攸关方和旅客通报检测要求，或者考虑其他选择办法，例如如果该国要求检测，则可在旅客抵达时提供检测。

3.6.8 由于身体距离和其他限制，在出发机场或到达机场进行 RT-PCR COVID-19 检测实际上可能并不可行。各国应考虑进行 RT-CR COVID-19 检测的替代地点。

3.6.9 机组的检测要求不应高于旅客的检测要求。鼓励各国考虑到机组人员所呈现的风险状况与旅客不同，可以根据公共卫生当局建议考虑更灵活地处理和放宽检测要求和/或隔离要求（包括豁免在内）。

3.6.10 世卫组织不建议在预期疾病流行率较低的环境或人群中使用抗原快速诊断检测（Ag-RDT），例如在机场进行筛查。在本指南公布时，根据世卫组织的建议，国际民航组织不建议将 Ag-RDT 作为一项旅行条件，尽管它已在一些国家付诸实施。

3.6.11 已经发表了一些研究阐明 Ag-RDT 的可接受结果，当无法进行 RT-PCR COVID-19 检测或当 RT-PCR COVID-19 检测时间的延迟严重阻碍航空旅行时，可能可以将其视为替代方法使用。应当指出，经过严格法规审查的 Ag-RDT 少而又少，且仅有数量有限的检测得到国家批准使用。（<https://www.who.int/publications/i/item/antigen-detection-in-the-diagnosis-of-sars-cov-2infection-using-rapid-immunoassays>）。

3.6.12 如果国家正在考虑使用 Ag-RDT 或已经实施了快速检测，则至关重要，决策必须基于科学证据，并应将其视为基于风险的综合战略的一部分，使用此类检测已经通过国家公共卫生当局的预期用途验证，并已将此通报给所有利害关系方。CAPSCA 内部目前正在与世卫组织协商，进一步讨论在航空领域使用这些检测的可能性。

### 3.7 COVID-19 抗体检测

3.7.1 国际民航组织不支持在航空环境中进行抗体检测。抗体检测不能用于诊断活动性 COVID-19 感染；它表明一个人以前是否曾感染并发展出针对 SARS-CoV2 病毒的抗体。

3.7.2 目前尚不确定抗体能否提供针对 COVID-19 的免疫能力或该免疫能力能持续多长时间，从而排除了这些检测在航空中的实际应用。

3.7.3 根据世卫组织的建议，国际民航组织不支持使用“免疫护照”。

### 3.8 清洁和消毒

3.8.1 需要在清洁和消毒方面考虑理事会航空恢复工作队指南。

3.8.2 鉴于其易燃性，航空公司应就允许机上携带的酒精类消毒剂（包括旅客携带的此类消毒剂）的数量提供指导。需要提供充足的手卫生和个人防护装备，供机组人员（包括驾驶舱机组）使用。

3.8.3 正在考虑紫外线清洁方法的用途及其针对 COVID-19 的功效，但该方法尚未得到世卫组织批准作为推荐方法。目前正在进行多项研究，以了解 UV-C 光对 SARS-CoV-2 的影响以及是否可以在机场或航空器内加以有效使用。

### 3.9 管理疑似感染 COVID-19 的旅客

3.9.1 各国应根据《国家航空公共卫生突发事件计划》（国际民航组织附件 9）、实施公共卫生措施所需的设施（国际民航组织附件 9）、机场应急计划（国际民航组织附件 14 —《机场》）、机场公共卫生应急预案以及《国际卫生条例（IHR）》其他相关要求，管理机场的疑似病例。

3.9.2 如无此类计划，则应将任何有症状的旅客交给机场公共卫生当局进行进一步评估和管理。

3.9.3 航空器应配备可以接近的充足医疗用品。必须在至少需要一名客舱机组人员运行的航空器上携带通用防护装备（国际民航组织附件 6 —《航空器的运行》）。

3.9.4 航空器运营人应按照《空中航行服务程序》（《空中交通管理》 — PANS-ATM, Doc 4444 号文件）的规定，遵守关于报告机上 COVID-19 疑似病例的程序，并填写《航空器总申报单》（国际民航组织附件 9 附录 1）。

3.9.5 出现症状的任何旅客或机组人员都应尽可能与他人隔离并配备医用口罩。建议不要将有症状的旅客转移，而应将其他旅客转移，特别是与有症状旅客同一排的旅客及其前面两排和后面两排的旅客。

3.9.6 应确定每个机场用于公共卫生突发事件管理的指定航空器停放位置，并为其提供足够的设施。

3.9.7 航空器运营人在允许旅客下机之前，应遵循航空器停放程序并由公共卫生当局人员进行进一步评估。

### 3.10 管理来自高风险区域的航班

3.10.1 如果采用了入境检查，各国应在切实可行的范围内，优先考虑从公共卫生当局确定的高风险地区搭乘直达航班抵达的机组人员和旅客的入境检查或其他措施。

3.10.2 在可能的情况下，应在专门的检查站对机组人员进行检查，并与旅客分开（作为一项额外的预防性健康措施）。

3.10.3 此外，机场应设有专用区，让有症状的旅客接受公共卫生当局人员的二次健康评估。

3.10.4 在可能的情况下，应以便于旅客之间保持身体距离的方式将航班行李分配给转盘，来自高风险区域的航班应使用专用行李转盘。

### 3.11 对接触者的追踪、隔离和检疫

3.11.1 航空器运营人应根据国际民航组织、世卫组织和国家公共卫生当局的要求，向旅客分发公共卫生旅客定位表（PLF）（国际民航组织附件 9 附录），协助公共卫生当局对接触者进行追踪。鼓励各国使用电子选择方法或通过其门户网站在线填写和提交公共卫生旅客定位表。

3.11.2 对抵达后机组人员或旅客进行隔离或检疫的国家，应根据国家公共卫生当局监管做法和世卫组织关于 COVID-19 接触者隔离和检疫指南，确定适当的措施（隔离或检疫）和最短有效期限（基于风险评估或缓解措施，例如 COVID-19 检测，旅客健康状况等）。

## 4. 沟通和信息共享

强烈鼓励包括国家民航局、公共卫生当局、航空器运营人和机场在内的所有利害攸关方建立有效的沟通渠道，尽可能在实时基础上，向国际民航组织（通过 CRRIC 网站和公共卫生走廊工具）、机组人员（通过航行资料通报、航行通告和其他方式）和旅客（通过网站或其他相关的通信方式，如飞行简报）通知：

4.1 国家关于出入境检查、所需健康声明或医疗证明、COVID-19 检测（如有要求），隔离程序和检疫程序（如需要）方面的离港和抵达要求；

4.2 机场和航空器运营人在保持身体距离、戴口罩、消毒程序等方面采取的公共卫生措施；和

4.3 到达目的地 14 天后对可能出现的症状进行自我监测并在意识到 COVID-19 的任何症状后立即向目的地的公共卫生当局报告的必要性。

## 5. 关于撤侨和海员调换飞行的具体建议

### 5.1 CAPSCA 问卷调查结果

5.1.1 CAPSCA 在开展了关于撤侨航班做法的小型调查后，收到了 67 个国家答复，其中 93% 的答复者确认其国家提供了撤侨航班。总体而言，答复者将撤侨航班解释为将滞留在外的本国公民带回家的撤离航班，在某些情况下，还包括其他国籍的永久居民。

5.1.2 大部分撤侨工作是通过定期的商业航班进行的；替代方法是使用撤侨专用的非定期包机，或使用国有航空公司或军用航空器。

5.1.3 撤侨航班的费用由国家或旅客支付，在某些情况下，最初由国家资助，但随后从旅客那里收回费用。

### 5.2 国家安排的撤侨航班

如果国家安排撤侨航班仅仅是为了从其他国家撤回其本国侨民和其他符合资格的人员，则需要考虑以下因素：

5.2.1 不为“取酬或收费”而上下其他旅客的航班，可以指定为“撤侨飞行”，以确保对执行此种“撤侨飞行”航空器的入境、离境和过境迅速给予必要的授权（SL EC 6/3 - 20/55 号国家级信件）；

5.2.2 对于在商业基础上进行的“撤侨飞行”，鼓励各国根据《芝加哥公约》附件 9 第 2 章 F 节中关于国际非定期航班的有关规定，审查其授权程序，以期迅速批准此类“撤侨飞行”。（SL EC 6/3 - 20/55 号国家级信件）；

5.2.3 在出发前，相关国家主管部门与航空利害攸关方之间事先进行双边沟通、协调和规划至关重要，因为这有助于航班放行等。

5.2.4 鼓励各国在可能的情况下提前确定被撤离者的健康状况和撤侨的紧迫性，以决定是否携带合格的医护人员登机；

5.2.5 如果国家公共卫生当局已确定需要携带合格的医护人员登机，向高风险旅客提供支持，则航空公司应确保航空器配备了（由公共卫生当局确定）足够的合格医护人员、医疗设备和医疗用品，以应对飞行中可能出现的紧急情况；

5.2.6 如果认为不需要在飞机上配备合格的医护人员，则航空公司应确保航班上配备经过适当培训的客舱机组人员，他们熟悉关于管理机上 COVID-19 疑似病例的程序；

5.2.7 航空器必须在任何时候都配备可以接近的充足的医疗用品，来满足机上旅客的需求（国际民航组织附件 6）；和

5.2.8 出现 COVID-19 疑似症状的旅客应延迟旅行；应将其交给当地公共卫生当局进行进一步评估和治疗，并在公共卫生当局宣布其“适合飞行”后重新安排行程。

### 5.3 海员调换飞行

5.3.1 世界依靠海员运输的贸易量占全球贸易量的 80%以上，其中包括重要的食品和医疗产品、能源和原材料以及制成品。旅行限制导致许多海员被困在船上或无法上船。

5.3.2 航运业查明每月约有 30 万名海员需要搭乘国际航班，以使船员能够调换。这符合国际劳工组织《海事劳工公约》（MLC，2006 年），该公约规定海员在合同结束时得到遣返。

5.3.3 尽管批准了确保船员安全更换的框架<sup>3</sup>，但海员调换航班的取消和边境限制仍然妨碍了船员的例行更换，因此迫切需要为海员调换飞行提供便利。

5.3.4 船东、航空利害攸关方和有关主管当局之间事先进行双边沟通、协调和计划，对于安排海员调换飞行而言至关重要。

### 5.4 确保迅速批准航班

要求各国迅速批准以下航班的航空器入境、离境和过境（无特定顺序）：

- a) SL EC 6/3 - 20/55 国家级信件中定义的撤侨飞行；
- b) 载有基本医疗设备和用品的货运飞行；和
- c) 海员调换航班。

## 6. 客运航班的客舱机组人员运行指南

需要执行理事会航空恢复工作队关于客舱机组人员旅行和中途停留期间的建议指导。考虑到更新的信息，建议采取以下措施：

6.1 如果机组人员有任何 COVID-19 疑似症状，则不应执勤。报到执勤后，机组人员必须填写经修订的机组 COVID-19 状态卡（附录 D）；

6.2. 安全演示应向旅客强调，在需要戴上应急氧气面罩之前应除去口罩。请注意可以在放映安全视频后另行发布通知予以强调；

6.3 应当告知旅客在飞行过程中尽可能限制活动和碰触表面，以减少与其他旅客的接触；和

6.4 应当告知旅客在冲马桶前关上马桶盖是减少潜在传染性颗粒扩散的一种有效方法。

---

<sup>3</sup> 《确保在冠状病毒大流行病期间船员安全更换和旅行的建议协议框架》，由国际海事组织 2020 年 5 月 5 日第 4204/Add.14 号通告发布（[http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.14%20-%20Coronavirus%20\(Covid-19\)%20%20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols.pdf](http://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Documents/COVID%20CL%204204%20adds/Circular%20Letter%20No.4204-Add.14%20-%20Coronavirus%20(Covid-19)%20%20Recommended%20Framework%20Of%20Protocols.pdf)）

## 附录 B

### 参与制定指南的组织

#### 全球 CAPSCA 伙伴

1. 国际航空运输协会 (IATA)
2. 国际机场理事会 (ACI)
3. 航空公司驾驶员协会国际联合会 (IFALPA)
4. 宇航工业协会国际协调整理事会 (ICCAIA)
5. 国际公务航空理事会 (IBAC)
6. 国际移民组织 (IOM)
7. 国际海事组织 (IMO)
8. 国际运输工人联合会 (ITF)
9. 全球快递协会 (货运代表)
10. 国际航空货运协会 (TIACA)

#### 地区和其他 CAPSCA 伙伴

1. 欧洲航空安全机构 (EASA)
2. 欧洲联盟 (EU)
3. 非洲联盟 (AU)
4. 航空医药咨询服务公司 (AMAS)
5. MedAire

#### 国际民航组织体检规定研究组

1. 新加坡民用航空当局 (CAAS)
  2. 联合王国民用航空当局
  3. 加拿大运输部
  4. (美国) 联邦航空局 (FAA)
  5. 中国民用航空局 (CAAC)
  6. 南非民用航空当局
  7. 民用航空安全当局 (CASA)
  8. 航空医药医生协会 (AMDA) (俄罗斯)
  9. 肯尼亚民用航空当局
  10. 埃及航空研究院
  11. 尼日利亚民用航空当局
  12. 约旦民用航空当局
-

## 附录 C

## 公共卫生 2019 冠状病毒病 (COVID-19) 旅客自我声明表

拟议 — 有待纳入现行公共卫生使用的查找旅客表反面的健康声明。

公共卫生冠状病毒病 (COVID-19) 旅客自我声明表	
<p><b>此表格的目的:</b>            该表格是为了让抵达旅客易于提供其健康状况的相关信息 (特别是针对 COVID-19), 从而支持公共卫生当局。            需要由团体或旅行团的一名成年成员载录信息。            尽管完成了此表格, 但作为多层预防方法的一部分, 公共卫生当局可能仍会对旅客进行额外的健康筛查。            您的信息旨在根据适用的国家法律来保存, 并且仅用于公共卫生目的。</p>	
<p><b>1) 旅行者信息:</b></p> <p>名字: <input type="text"/></p> <p>姓氏: <input type="text"/></p> <p>出生日期 (日/月/年): <input type="text"/></p> <p>旅行证件编号和签发国: <input type="text"/> <input type="text"/></p> <p>居住地国: <input type="text"/></p> <p>始发港: <input type="text"/></p>	
<p><b>2) 在过去的 14 天中, 您或与您同行的团体成员中, 是否有人曾与出现疑似 COVID 19 症状者有过密切接触 (面对面接触超过 15 分钟或直接身体接触)?</b>      是 <input type="checkbox"/>    否 <input type="checkbox"/></p>	
<p><b>3) 在过去的 14 天内, 您或与您同行的任何团体成员是否有人出现以下任何症状?</b></p> <p>发烧      是 <input type="checkbox"/>    否 <input type="checkbox"/>      气促      是 <input type="checkbox"/>    否 <input type="checkbox"/></p> <p>咳嗽      是 <input type="checkbox"/>    否 <input type="checkbox"/>      突然失去味觉或嗅觉      是 <input type="checkbox"/>    否 <input type="checkbox"/></p>	
<p><b>4) 您或与您同行的任何团体成员在最近 3 天内的 COVID-19 检测是否曾呈阳性?</b></p> <p>是 <input type="checkbox"/>    否 <input type="checkbox"/></p> <p>如有报告的话请附上。</p>	
<p><b>5) 请载明您以及与您同行的团体在过去 14 天内访问或过境的所有国家和城市 (包括机场和港埠), 并提供访问日期。从最后访问的国家开始列起。</b></p> <p>_____</p> <p>_____</p>	
<p>有关在此表中提供虚假信息而施以处罚的更多信息, 请咨询适用的国家法规和/或当地卫生当局。</p>	
<p>签名: _____</p> <p>日期: _____</p>	

## 附录 D

## 机组 2019 冠状病毒病 (COVID-19) 状态卡

机组 2019 冠状病毒病 (COVID-19) 状态卡									
<p><b>卡片的目的:</b> 机组在出发前要记录的信息, 以确认其 COVID-19 健康状态, 并便利国家公共卫生当局的处理工作。</p> <p>尽管已填写了卡片, 但公共卫生当局仍可能会对机组成员进行额外的检查, 做为一个多层预防方法的一部分, 例如, 当记录体温大于等于 38 摄氏度 (100.4 华氏度) 时。</p>									
<p><b>1 在过去 14 天里, 你是否与出现 COVID-19 疑似症状的人有过密切接触 (在 1 米之内面对面超过 15 分钟或直接身体接触)?</b></p> <p style="text-align: right;">是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/></p>									
<p><b>2 在过去 14 天里, 你是否有以下症状:</b></p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">发烧</td> <td>是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>咳嗽</td> <td>是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>呼吸困难</td> <td>是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>突然丧失味觉或嗅觉</td> <td>是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/></td> </tr> </table>		发烧	是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>	咳嗽	是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>	呼吸困难	是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>	突然丧失味觉或嗅觉	是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>
发烧	是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>								
咳嗽	是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>								
呼吸困难	是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>								
突然丧失味觉或嗅觉	是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/>								
<p><b>3 执勤开始时的体温:</b> 个人未感觉/表现出发烧, 因此未记录体温 <input type="checkbox"/></p> <p>体温 摄氏 <input type="checkbox"/>/ 华氏 <input type="checkbox"/> : _____</p> <p>日期: _____ 时间: _____</p> <p>记录方法:           前额 <input type="checkbox"/> 耳朵 <input type="checkbox"/> 其它 <input type="checkbox"/> _____</p>									
<p><b>4 过去 3 天里, 你是否做过 COVID-19 检测呈阳性?</b></p> <p style="text-align: right;">是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/></p> <p>如有报告, 请附上。</p>									
<p><b>机组成员身份:</b></p> <p>姓名: 航空公司/航空器运营人: 国籍和护照号: 签字: 日期:</p>									