



大会 — 第 41 届会议

执行委员会

议程项目 13：简化手续方案

统一全球机组人员待遇标准

(由美国提交)

执行摘要

COVID-19大流行期间，全球不同的机组人员待遇做法给空勤人员带来了过度而不合理的负担，同时抑制了航空公司在某些法域让机组人员安全、例行地休息的能力。这些做法不仅给空勤人员带来了不安全或不人道的条件，而且不成比例地增加某些航空承运人的运营成本，扰乱了服务，侵犯了双边权利，并扭曲了国际航空市场的竞争。请大会普遍承认空勤人员是必不可少的工作人员，是确保基本连通性和供应链安全的关键，并确保空勤人员待遇做法符合国际指导。

行动：请大会：

- a) 普遍承认空勤人员是必不可少的工作人员，是确保基本连通性和供应链安全的关键；
- b) 确保成员国实施符合国际指导的公平机组人员待遇做法；和
- c) 指示国际民航组织简化手续专家组与民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排（CAPSCA）和航空运输监管专家组（ATRP）协调，制定附件 9 标准和相关指导，以建立一个机组人员待遇基准和预防未来挑战。

战略目标：	这份工作文件涉及战略目标：安保和简化手续以及航空运输的经济发展。
财务影响：	没有重大的财务影响。
参考文件：	《起飞：2019冠状病毒病公共卫生危机期间航空旅行指南》，第 4 版，国际民航组织理事会航空恢复工作队（2021 年）-- 机组模块

1. 引言

1.1 航空业依旧面临许多与 COVID-19 大流行相关的挑战。对于空勤人员和承运人来说，最重要的问题之一就是确保运营的连续性，同时遵守其业务所在各个法域迥然不同的公共卫生指导。因此，航空承运人迅速实施了严格的职业健康和安全计划，以保护员工、机组成员、旅客和当地居民，并确保机组成员暴露于 2019 冠状病毒病的风险较低。一些国家还通过了限制病毒传播的入境要求，包括对出入境旅客的检测和检疫隔离措施。虽然国际民航组织理事会航空恢复工作队（CART）机组人员模块呼吁成员国减轻关键运输工作人员的负担，但在某些法域，航空承运人和成员国的预防措施双管齐下，导致空勤人员的待遇不一，很成问题，有时还妨碍航空公司充分行使其依航空运输协定享有的双边权利。

1.2 国际民航组织发布的现有国际指导鼓励民航局考虑按照公认的公共卫生标准，对空勤人员的待遇采取密切协调的国际做法。这一统一做法的提议是为了避免关键连接中断，并减轻机组人员的负担，涉及检测、检疫隔离、往返工作地点以及适用于其他非必要旅客的移民协议。尽管有这一指示，但即使非必要的旅行已经恢复，航空市场正常化，全世界范围内仍然存在着不同的机组人员待遇标准。

1.3 本文件建议成员国商定并实施可接受的机组人员待遇标准。此外，本文件要求国际民航组织简化手续专家组与民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排（CAPSCA）和航空运输监管专家组（ATRP）协调，制定一项标准和相关指导，以建立机组人员待遇基准，防止未来挑战。

2. 讨论

2.1 在整个大流行期间，成员国采取了各种与旅行有关的健康和安全措施，以遏制病毒的传播并保护弱势群体。这类措施包括出发前和抵达时的检测、抵达时的检疫隔离、疫苗接种证明、某些类别旅客入境禁令，以及在某些情况下封锁和完全禁止入境旅客旅行。在某些情况下，地方强制要求旅客先在某些检疫隔离设施或旅馆中停留数周，然后方可进入当地社区。

2.2 这些旅行限制应用于航空公司机组人员时，可能会产生安全影响，并限制航空公司维持国际运营的能力。特别是对于长途旅行，空勤人员在到达目的地后在检测地点等待结果时，经常会超过航空安全机构规定的空勤人员工作时间和任务限制。¹

2.3 一些成员国的休息住宿处也给机组人员带来了问题。在某些法域，航空公司无法选择他们的休息地点，并被强制留在政府开办的检疫隔离设施或酒店中。这些在此类设施中的强制停留使空勤人员面临暴露于 2019 冠状病毒病的任意风险，因为这些地点经常被用来检疫隔离检测呈阳性的个人及其密切接触者。此外，在许多记录翔实的案例中，房间内的清洁和安全没有达到最低标准，有报道称，机组成员被锁在房间里，无法进入紧急出口或无法获得食物。在紧急情况下，机组人员必须能够离开他们的房间，可接受的清洁标准和 24 小时提供食物服务也是机组人员安全、彻底休息的必要条件。

¹ 作为参考，根据国际民航组织的标准和建议措施，一天 24 小时中，机组人员的最长时间是 14 小时。然后在每 24 小时的周期内，机组人员必须在酒店休息 10 小时。

2.4 由于没有一致的机组人员待遇国际指导，航空部门的重要工作人员在努力确保必要的连通性和供应链连续不断时面临着巨大的负担。由于不能让机组人员安全、持续地休息，某些航线对航空公司来说是不可行的，航空公司被迫暂停运营或建立成本昂贵的技术停留点以避免中途停留，这往往会给机组人员增加额外负担。这些做法和航线暂停给航空承运人带来了运营成本，也导致国际航空服务市场的长期竞争扭曲，让某些航空公司受益，导致成本上升和运营效率下降。这些行为危及运营权，也可能从根本上破坏国际航空运输协定规定的公平竞争原则。

2.5 空勤人员对贸易和简化旅行手续至关重要。由于航空公司无法运营，成员国已经经历了供应链瘫痪，长期服务中断将继续削弱供应链的弹性，并加剧全球经济不平等。因此，各成员国应正式承认机组成员是重要的航空工作人员，并酌情允许适用于公众的、妨碍飞行作业或危及机组人员安全的大流行相关健康和安全措施有例外。

2.6 理解每个成员国都有权为减轻公共健康风险而实施健康和安全措施，必须有一个普遍的空勤人员待遇基准，以确保基本运输工人的安全，确保空勤人员和航空承运人在突发公共卫生事件期间继续提供关键国际连接的能力。

2.7 为了将空勤人员指定为重要的航空工作人员，确保他们在海外的待遇达到高标准，并限制对航空运输协定所保障的航空公司权利的不当限制，要求简化手续专家组根据以下原则制定指南：

2.7.1 各自的民航、移民和公共卫生当局应便利和加快办理机组人员的入境手续。应为机组人员设立专用的海关和移民通道，与其他旅客分开，并尽量减少等待时间。机组成员应避免与公众互动，在机场使用指定的机组人员通道，往来机场和酒店之间的交通工具仅限于公司订约承包的私人交通工具。

2.7.2 随着疫苗供应越来越广泛，机组人员应免于检测要求。在要求做抵达检测的地方，检测应该是微创性的，由医疗专业人员以非伤害性的方式进行，采用保护机组成员免受暴露的程序，或者应该由机组成员自己进行。机组成员将在到达后立即从航空器上动身，前往到达检测地点，然后经过最短的耽搁到达机组人员酒店。机组成员不应在检测地点等待其检测结果。

2.7.3 航空公司批准的酒店应是空勤人员的唯一休息住宿处。这些设施应保持高标准的清洁，提供可调节的温度控制，并确保 24 小时提供膳食服务。机组成员身在东道国，应遵守当地法律，并按要求在其酒店房间进行检疫隔离。在东道国允许的情况下，机组成员可以离开酒店房间进行必要的活动。如果要求机组成员留在酒店房间，他们应该有能力在紧急情况下立即撤离酒店。

2.7.4 如果机组成员在海外的 2019 冠状病毒检测呈阳性，东道国应允许航空公司遣返该机组成员。各航空公司将决定该机组成员是否将留在东道国，或者是否安排适合该机组成员状况的撤离。在任何情况下，不得使用非酒店检疫隔离设施或将机组成员运送至非医院设施。航空公司还将进行接触追踪，以确定是否有其他的机组成员需要遣返。

2.7.5 除非密切接触者生病并检测呈阳性，否则完全接种疫苗的机组人员 2019 冠状病毒病阳性个体密切接触，应免于检疫隔离和医疗后送。已完全接种疫苗的密切接触者不应受到强制检疫隔离和/或

医疗后送，除非他们的 2019 冠状病毒检测呈阳性或出现症状。如果他们的检测结果确实呈阳性，则应适用之前所有与遣返相关的指南。

3. 要求大会采取的行动；

3.1 请大会：

3.1.1 普遍承认空勤人员是必不可少的工作人员，是确保基本连通性和供应链安全的关键；

3.1.2 确保成员国实施符合国际指导的公平机组人员待遇做法；和

3.1.3 指示国际民航组织简化手续专家组与民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排（CAPSCA）和航空运输监管专家组（ATRP）协调，制定附件 9 标准和相关指导，以建立一个机组人员待遇基准和预防未来挑战。

— 完 —