



大会 — 第 41 届会议

执行委员会

议程项目12: COVID-19高级别会议的成果

落实2021年COVID-19高级别会议关于重新制定  
航空领域应对大流行病的措施的指导方针

(由哥伦比亚提交, 玻利维亚、巴西、多米尼加共和国、危地马拉、  
圭亚那、墨西哥、巴拿马、巴拉圭、秘鲁、苏里南、  
乌拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国联署)

执行摘要

本工作文件旨在促进各国相互支持与合作, 认可为防止通过国际航空旅行传播SARS-CoV-2病毒(严重急性呼吸综合征 — 冠状病毒 — 2, 即引起COVID-19的病毒)和其他传染病所采取的国别措施, 从而利用国际民航组织理事会航空恢复工作队(CART)建议的工具和程序, 并与COVID-19高级别会议部长级宣言保持一致, 继续重振和不间断地提供航空旅客服务。

如果不能对为防止通过国际航空旅行传播SARS-CoV-2病毒(严重急性呼吸综合征 — 冠状病毒 — 2, 即引起COVID-19的病毒)和其他传染病的缓解措施进行统一, 可能会间接影响国际飞行安全, 因此各国有必要携手努力以缓解这一风险, 并确保采用共同标准, 确保在安全环境下维持可接受的可操作性水平。

行动: 请大会:

- a) 注意到本工作文件的内容;
- b) 支持相互认可出发国和国际目的地国为防止通过国际航空旅行传播SARS-CoV-2病毒(严重急性呼吸综合征 — 冠状病毒 — 2, 即引起COVID-19的病毒)和其他传染病所采取的缓解措施; 和
- c) 核准本提议或提出大会认为与本提议相关的意见。

战略目标:	本工作文件涉及安全战略目标
财务影响:	无
参考资料:	理事会航空恢复工作队(CART)2021年报告 COVID-19高级别会议部长级宣言 — 2021年10月

<sup>1</sup> 西班牙文本由哥伦比亚提供。

## 1. 引言

1.1 国际民航组织优先事项之一是加强各国合作，在管理卫生风险的同时，确保民用航空的安全和高效恢复。

1.2 国际民航组织理事会成立的航空恢复工作队(CART)的工作，凸显了具备共同标准包括数字应用程序互操作性和相互认可对航空运输的重要性，以及从当前大流行病中吸取经验教训以更好地应对未来危机的重要性。

1.3 理事会航空恢复工作队(CART)强调了具备共同标准包括数字应用程序的互操作性和相互认可对旅行的重要性。

1.4 理事会航空恢复工作队(CART)的建议和指导方针是根据最新医疗和业务建议颁布和更新的，其目的是协调统一而不是取代各国、各地区或行业团体现有的COVID-19恢复路线图。

1.5 COVID-19高级别会议部长级宣言承认，所有国家都是主权国家，对其本国的公共卫生相关措施负责，并可以在必要时自由实施符合其国家立法和国际义务的任何风险缓解措施。然而，会议敦促所有旅客都应享有公平和公正的待遇以及旅行的能力，应考虑到疫苗的获取情况和类型，向所有旅客提供旅行解决方案或使其适合所有旅客，以确保在全球航空恢复努力中不让任何一个国家掉队。

1.6 COVID-19高级别会议部长级宣言表示，各国承诺采取有效措施，尤其是通过实施国际民航组织理事会航空恢复工作队(CART)的指导方针，防止通过国际航空旅行传播SARS-CoV-2病毒(严重急性呼吸综合征 — 冠状病毒 — 2，即引起COVID-19的病毒)和其他传染病，并鼓励将成员国的多层次风险管理战略进行协调统一，以安全地恢复国际连通性并支持全球经济的复苏，作为实现增强航空业的社会、环境和经济可持续性这一目标的关键一步。

1.7 COVID-19高级别会议部长级宣言表示致力于与公共卫生部门密切合作和协调，采取多层次的国际民用航空风险管理战略，该战略具有适应性、相称性、非歧视性，并以科学证据为指导，它以航空旅行为目的，提供在最大程度上协调统一的商定做法，使用共同接受的流行病标准、检测要求和疫苗接种，并得到定期审查、监测和在国家之间及时分享信息的支持。

1.8 题为“全球大流行病之后航空恢复、韧性和可持续共同愿景”的国际民航组织部长级宣言(2021年10月通过)表示国际民航组织决心和其他利害攸关方合作，确保数字应用程序的互操作性和相互认可及其可及性、大流行病相关检测、疫苗接种和康复证书的安全传输和验证，保护隐私和个人数据。

1.9 2022年3月，国际民航组织理事会通过了一套新的国际标准和措施(SARP)。将于2022年11月实施的芝加哥公约附件9 — 《简化手续》第29次修订，建议各国应根据世卫组织的建议签发数字疫苗接种证书，而且这些证书应与国际民航组织非限制环境可见数字印章(VDS-NC)技术报告中的规范具有互操作性。

## 2. 分析

2.1 目前，国际旅客必须遵守目的地国为减少通过国际航空旅行传播SARS-CoV-2病毒(严重急性呼吸综合征 — 冠状病毒 — 2，即引起COVID-19的病毒)和其他传染病而采取的国别措施中规定的一系列个别程序和要求。这些程序和要求有时会给旅客的旅程造成不确定性，特别是在要求旅客到达最终目的地之前中途停留的时候。

2.2 国际飞行需要考虑沿途的备降机场，这就要求机组人员考虑到这些备降机场所在国的要求。这一点对于**延长改航时间运行(EDTO)**的飞行来说更是如此，因为可以想象它可能会考虑原始飞行计划路线没有预想的机场，从而可能导致飞行管制和机组本身考虑之间的不协调，从而可能对安全产生影响。因此，在技术、运行、移民和监管要求的基础上，现在增加了减少通过国际航空旅行传播COVID-19和其他传染病的措施要求，给机组、旅客和航空公司带来额外的考虑因素。

2.3 国际航空运输协会在2022年3月1日发布的短期预测指出，2024年旅客总数预计将达到2019年水平的103%。国际旅客数量预计在2025年将达到2019年水平的101%。从这个意义上讲，以国际旅客运输量来衡量的航空业恢复水平，应在2030年达到预期水平。

2.4 鉴于上述情况，本工作文件希望国际民航组织促进和鼓励各国就其为防止通过国际航空旅行传播SARS-CoV-2病毒(严重急性呼吸综合征 — 冠状病毒 — 2，即引起COVID-19的病毒)和其他传染病所采取的国别措施达成合作协议并统一做法。

2.5 这项鼓励各国达成合作协议和统一标准的提议应以国际民航组织题为“全球大流行病之后航空恢复、韧性和可持续共同愿景”的部长级宣言(2021年10月通过)中的承诺为指导，是必要的，有利于与世卫组织对COVID19背景下的国际旅行实施基于风险做法的政策和技术考量保持一致，在最大可能程度上促进协调一致的包容性做法，以便利安全的国际航空旅行，虑及各个国家的不同情况及其国内政策，包括放宽或免除对完全接种疫苗或康复旅客的检测和/或检疫要求。

## 3. 结论

3.1 各国为防止通过国际航空旅行传播SARS-CoV-2病毒(严重急性呼吸综合征 — 冠状病毒 — 2，即引起COVID-19的病毒)和其他传染病而采取国内措施的方式各异，可能导致未来国际航空旅行无法增长。

3.2 参加高级别会议的各国承诺与世卫组织对COVID19背景下的国际旅行实施基于风险做法的政策和技术考量保持一致，在最大可能程度上促进协调一致的包容性做法，以便利安全的国际航空旅行，包括放宽或免除对完全接种疫苗或康复旅客的检测和/或检疫要求，虑及各个国家的不同情况及其国内政策，从而加强旅行公众的信心并安全重建国际民用航空。

3.3 在此分析的基础上，建议国际民航组织鼓励各国就统一做法达成协议，以回应为防止通过国际航空旅行传播SARS-CoV-2病毒(严重急性呼吸综合征 — 冠状病毒 — 2，即引起COVID-19的病毒)和其他传染病方面所采取的国别措施。