



A41-WP/666

P/61

6/10/22

## 大会 — 第 41 届会议

### 执行委员会的报告 议程项目 12

(由执行委员会主席提交)

所附关于议程项目 12 的报告，已经由执行委员会批准。  
建议全体会议通过决议 12/1、12/2 和 12/3。

注：取下此封页后，应将本文件插入报告夹的适当位置。

(9 页)

## 议程项目 12: COVID-19 高级别会议的成果

12.1 执行委员会在第五次会议上根据理事会下列报告审议了 COVID-19 高级别会议成果的题目: COVID-19 高级别会议部长级全体会议的成果 (WP/26 号文件), COVID-19 高级别会议简化手续分会的成果 (WP/20 号文件), 以及关于 A37-13、A39-24、A40-14 号决议的执行情况、国际民航组织 CAPSCA 方案和公共卫生紧急事件期间的医疗规定 (WP/57 号文件第 1 号修改稿)。委员会还审议了理事会提出的一项关于航空运输简化手续宣言新的大会决议提案, 申明全球致力于使航空从 COVID-19 大流行中安全有效地恢复, 并使航空在未来更具弹性; 一项经修订的大会决议, 即在影响航空旅行的突发公共卫生事件期间维持健康和维持安全的国际航空运输, 以取代第 A37-13 号决议: 防止通过航空旅行传播传染病; 以及对大会 A39-24 号决议: 关于减少航空灾害风险的战略和应对机制战略的一项拟议修订。此外, 各国和观察员提交了七份文件: WPs/213、201、321、363、102(第 1 号修改稿)、63 和 203 号文件。在本议程项目下提交了以下信息文件: 570、546、521、583 和 590 号文件。

12.2 在 WP/26 号文件中, 理事会报告了 2021 年 10 月 COVID-19 高级别会议 (HLCC) 期间举行的三次部长级全体会议的成果, 包括讨论摘要、会议通过的部长级宣言以及国际民航组织为向各国提供支持和援助而要求采取的后续行动。在审议理事会的报告时, 委员会强调了各国必须执行高级别会议部长级宣言, 以支持航空复苏、复原力和可持续性的重要性。委员会认识到需要结合现有预算资源和补充预算外捐款来支持国际民航组织的后续行动, 同时鼓励国际民航组织向各国提供援助, 以促进宣言的实施。

12.3 理事会在 WP/20 号文件中报告了高级别会议 (HLCC) 简化手续 (FAL) 分会的成果, 其中包括会议部长级全体会议通过的 79 项建议。经过讨论, 委员会注意到执行高级别会议 (HLCC) 简化手续 (FAL) 分会建议的重要性, 国际民航组织执行这些建议将需要大量工作和预算外资源来支持未编入预算的工作。委员会敦促各国采取高级别会议 (HLCC) 简化手续 (FAL) 分会建议的行动, 并通过为执行工作提供预算外捐款来支持国际民航组织。委员会同意提交第 12/1 号决议供通过。

### **12/1 号决议 申明全球承诺支助航空从 COVID-19 大流行中安全高效地恢复并使航空在今后更具韧性的航空运输简化手续宣言**

鉴于简化手续是对加快航空器、旅客/机组、行李和货物通关的边境管制流程的高效管理;

鉴于实施附件 9—《简化手续》所载的标准和建议措施对于简化航空器、旅客及其行李、货物和邮件通关手续, 以及应对边境管制和机场流程方面的挑战从而保持航空运输业务效率至关重要;

认识到借鉴相关指导、最佳做法、综合风险管理做法以及通过 COVID-19 大流行病汲取经验教训, 以使国际航空界能够迅速应对与公共卫生相关的危机; 并对今后类似疫情建立韧性的未来公共卫生相关危机的有效危机应对框架的重要性;

进一步认识到各国之间对用于跨境旅行的健康证明给予相互承认; 以及使用数字旅行证件和与卫生相关凭证的可互用长期解决办法的必要性;

承认由于 COVID-19 的持续影响，包括由于民航当局、公共卫生实体、政府其他当局及业界在实施附件 9 —《简化手续》规定方面的协调与协作不够充分，因而各国及更广泛的航空运输业界面对 COVID-19 大流行病，为保持安全且高效运行以及保护旅行公众和航空人员健康和安​​全所面临的挑战；和

忆及 2021 年 10 月 12 日至 22 日举行的 COVID-19 高级别会议 (HLCC 2021)，以及部长级全体会议核准的简化手续分会的成果。

大会：

1. 敦促成员国考虑对各种措施进行协调，以使各国能够互认互信共享的旅行者 COVID-19 状态信息，并考虑到各国适用的数据保护规定；

2. 敦促成员国向旅行公众和航空界的所有利害攸关方及时传达与公共卫生相关的入境要求，同时定期评估紧迫公共卫生威胁的可能性，并及时采取应急措施；

3. 要求成员国努力将过境数字健康证明与非数字健康证明的核查一体化，以便在可能范围内简化其检查系统中部署的健康凭证验证手续，并注意对于某些国家，健康证明的核查并不总是在边境管制点进行；

4. 敦促成员国采取相互承认健康证明的政策以及适当的监管框架，该框架应考虑到与在旅行中使用健康证明相关的所有数据保护和隐私要求并纳入适当的保障措施；

5. 要求成员国在所有旅客处理工作中促进全球可互用性，无论这些工作是涉及人工或自动程序，亦或是两者的某种组合；

6. 要求成员国支持开发和实施可便利航空旅行并可减缓传染病传播的创新的非接触式技术及技术设备；

7. 要求成员国按照世卫组织的建议支持疫苗接种证书，并且如果这些疫苗接种证书是以数字方式签发的，则应具有可互操作性，应考虑到国际民航组织《非限制环境可见数字印章 (VDS-NC) 技术报告》中的规范以及地区或全球政府间机构或国际公认组织的其他可互操作格式；

8. 要求需要提供与健康相关的文件或联系方式的成员国考虑开发健康数字平台，同时考虑到非数字选择方案，在该平台上，旅客可提交所有相关详细信息，申请获得目的地国和过境国批准旅行的通知；

9. 敦促成员国进行全面的风险评估，评估时应考虑到其背景因素、风险承受能力以及附件 9 中与公共卫生相关的各项规定在航空中的实际应用情况；

10. 敦促成员国在制定国家航空计划以便为构成公共卫生风险的传染病的爆发做好准备时，在包括业界在内的所有相关利害攸关方之间建立起多部门沟通、协调和协作，并确保负责管理突发公共卫生事件的各个国家行为者之间的协调和统一；

11. 敦促成员国确保民航和卫生当局之间的协调，以便能够无缝落实附件 9 —《简化手续》中有关卫生的相关规定，同时考虑采用多层次的基于风险的做法来制定其卫生措施；

12. 要求国际民航组织与有关国际组织和业界合作，通过参考理事会航空恢复工作队 (CART) 的建议和指导、预防和管理民用航空公共卫生事件的协作安排 (CAPSCA) 的指导、行业最佳做法、综合风险管理做法、各国的应对措施和从 COVID-19 吸取的经验教训，为未来与卫生相关的危机制定一个危机应对框架，以便使国际航空界能够迅速应对与卫生相关的危机；

13. 要求国际民航组织继续致力于研究可互操作的长期解决方案，这种方案可利用各国制定的数字旅行证件和与健康相关的证书，同时考虑到现有的解决方案和全球性限制因素；和

14. 要求国际民航组织继续监测新的事态发展，并与相关利害攸关方合作，进一步编写指导材料，以便为附件 9 —《简化手续》中与卫生相关的规定的落实提供支持。

12.4 澳大利亚在 WP/213 号文件中报告，国际民航组织及其成员国需要保持国际民航组织理事会航空恢复工作队 (CART) 的建议和指导的势头，以建立更强有力的全球促进框架，支持各国和行业对未来全球健康危机作出全球一致的航空反应，包括需要更好地理解 and 执行附件 9 —《简化手续》。委员会敦促理事会与各国、国际组织和世界卫生组织 (WHO) 合作和协调，以制定一个准备和应对未来突发公共卫生事件的框架，制定相关指导材料并为实施提供帮助。

12.5 大韩民国在 WP/201 号文件中提出有必要建立一个正式机制，以尽量减少航空旅客的混乱。经过讨论，委员会注意到航空旅客、航空机组人员和航空公司工作人员在不同的入境要求和在一个共同平台上获得相关信息方面面临的挑战。委员会忆及，国际民航组织实施了 COVID-19 响应和恢复实施中心 (CRRIC)，并指出国际民航组织可以进一步完善和加强该平台，包括进行更频繁的更新。委员会敦促各国加大努力，利用国际民航组织提供的资源和工具，并在实施防止传染病通过航空运输传播的措施方面加强协作和协调。

12.6 理事会在 WP/57 号文件 (第 1 号修改稿) 中概述了国际民航组织民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排方案的治理以及执行 A37-13、A39-24、A40-14 号决议的进展情况，重点介绍了从大流行病中吸取的经验教训以及高级别会议和民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排全球研讨会的建议。委员会支持将民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排的治理予以正式化，并同意将此事项提交国际民航组织理事会进一步审议。委员会还支持民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排和医学规定研究组 (MPSG) 与航空运输监管专家组协作开展的活动。委员会敦促各国提供充足和额外的预算外捐款以支持国际民航组织，并强调执行 A39-24 和 A40-14 号决议的重要性。委员会进一步同意提交全体会议通过第 12/2 号决议，以取代 A37-13 号决议。

## 12/2 号决议：在影响航空旅行的公共卫生紧急事件期间保持健康并维持安全的国际航空运输

鉴于《国际民用航空公约》第十四条指出：“各缔约国同意采取有效措施防止经由空中航行传播霍乱、斑疹伤寒(流行性)、天花、黄热病、鼠疫以及各缔约国随时确定的其它传染病，为此，各缔约国将与负责关于航空器卫生措施的国际规章的机构保持密切的磋商”；

鉴于《国际民用航空公约》第四十四条指出：“本组织的宗旨和目的在于发展国际空中航行的原则和技术，并促进国际空中航空运输的规划和发展，以……满足世界人民对安全、正常、有效和经济的航空运输的需要”；

鉴于联合国大会核准了在第三届联合国世界减少灾害风险大会上通过的《仙台宣言》和《2015-2030 年仙台减少灾害风险框架》；

鉴于世界卫生组织《国际卫生条例(2005)》第十四条第一款指出：“世界卫生组织在实施本条例时应该酌情与其它有关政府间组织或国际机构合作并协调其活动，其中包括通过缔结协定和其它类似的安排”；

鉴于国际民航组织 A37-13 号决议指出：“保护国际航班上旅客和机组的健康是安全航空旅行的一个不可缺少的组成部分，应该建立条件，确保以及时和具有成本效益的方式来加以维护”；

鉴于国际民航组织 A39-24 号决议指出，“所有国家可以从将减少灾害风险的战略纳入他们的航空运输部门战略计划中受益”，指示国际民航组织“建立危机应对政策和关于减少航空灾害风险的战略”，并确保“国际民航组织在适用时且符合其战略目标时参与现行适当机制，以支持跨部门实施《2015—2030 年仙台减少灾害风险框架》和《联合国关于为促进复原能力减少灾害风险的行动计划》”；

鉴于国际民航组织 A40-14 号决议指出：“各种国际会议和大会已查明了在预防和管理公共卫生突发事件方面进行跨部门信息共享和协作的必要性”；

鉴于《国际民用航空公约》附件 1—《人员执照的颁发》、附件 6—《航空器的运行》、附件 9—《简化手续》、附件 11—《空中交通服务》、附件 14—《机场》的第 I 卷—《机场设计和运行》、附件 18—《危险物品的安全航空运输》、附件 19—《安全管理》以及《空中航行服务程序—空中交通管理》(Doc 4444 号文件)，载有应由缔约国采取的与卫生措施相关的若干标准和建议措施及程序，以便管理航空执照持有人的体检证、保障航空人员和旅客的健康和安全、支持航空人员履行职责以及在公共卫生紧急事件期间支持全球航空服务的持续、安全、有序运行；

鉴于国际民航组织民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排(CAPSCA)方案、国家航空运输简化手续方案(NATFPs)和国家航空运输简化手续委员会(NATFCs)是改善沟通和合作以及协调公共卫生准备和应对计划的适当机制；

鉴于附件 9 中题为“与卫生有关的规定”的新的第 10 章以从 COVID-19 大流行中吸取的经验教训为基础，以便在影响航空旅行的公共卫生紧急事件期间保持健康和维持安全的国际航空运输；

鉴于国际民航组织 CAPSCA 全球专题讨论会于 2022 年 3 月 29 日至 31 日举行，非常支持为考虑加强 CAPSCA 和为未来突发公共卫生紧急事件建立航空复原力提出的建议；

鉴于国际民航组织 CAPSCA 全球专题讨论会认识到需要审计各国对附件 9 第 10 章“与卫生有关的规定”的实施情况，以确定需向各国提供的援助；和

鉴于国际民航组织医疗规定研究小组（MPSG）和其他相关国际民航组织工作组是制定航空卫生管理计划和《空中航行服务程序（PANS）— 卫生》的适当机构，以补充国际民航组织的标准和建议措施（SARPs），并得到数字化信息共享平台的支持。

大会：

1. 指示国际民航组织加强其危机管理能力，包括根据在 COVID-19 危机期间获得的经验建立危机应对框架和机制；

2. 指示国际民航组织探索使 CAPSCA 框架的治理正式化的办法；

3. 指示国际民航组织继续与世卫组织和其他相关组织订立正式的合作协议，以加强 CAPSCA 和与公共卫生有关的简化手续活动。

4. 指示国际民航组织继续与世卫组织和其他公共卫生团体、与其他相关航空医学和其他相关专业医疗组织、与地区规划和实施小组（PIRGs）和地区航空安全小组（RASGs）协作，并与空中航行委员会及航空专题专家组（包括人员培训和执照颁发专家组和安全管理专家组）一道开展工作，以便于共享信息和资源，以实现有关预防和管理公共卫生紧急事件方面的全球协调统一；

5. 批准 CAPSCA 国际民航组织在医疗规定研究小组的指导下制定航空卫生管理计划，支持航空卫生综合管理的实施工作，将《公约》各附件中所含有关医疗和卫生相关的标准和建议措施的各项参考合并为航空卫生管理的综合资料库，以便：

- a) 管理航空执照持有人的体检证；
- b) 保障航空人员和旅客的健康和安全；
- c) 为实施与卫生相关的标准和建议措施设计适当的审计框架和能力建设援助机制；和
- d) 在影响航空旅行的公共卫生事件（包括但不限于传染病）期间，支持全球航空服务的持续、安全和有序运行；

6. 指示国际民航组织适当考虑制定《空中航行服务程序（PANS）— 卫生》，以进一步支持各国实施与卫生有关的国际民航组织标准和建议措施；

7. 敦促缔约国确保医疗、公共卫生和航空部门合作制定国家航空防备计划，以解决国际关注的公共卫生紧急事件（PHEIC）和/或其他适当的公共卫生紧急事件，该计划将与国家总体防备计划相结合，并与仙台减少灾害风险框架相一致；

8. 敦促缔约国确保国家航空防备计划符合国际民航组织的标准和建议措施（SARPs）、空中航行服务程序（PANS）和世界卫生组织《国际卫生条例》（2005 年），并基于科学原理和国际民航组织及世界卫生组织的指导原则；

9. 敦促缔约国为航空医学专家、机场运营人、航空器运营人、空中航行服务提供者等利害攸关方参与拟定与卫生有关的相关航空计划制定规定；

10. 敦促缔约国参与民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排（CAPSCA）方案，以加强该方案并确保其目标得到实现；

11. 敦促缔约国支持专题专家小组（例如医疗规定研究小组（MPSG）和简化手续专家组（FAL））的活动，以保护可能影响健康或在公共卫生紧急事件期间对安全航空旅行构成风险的航空人员和旅客的健康和安全；和

12. 宣布本决议替代 A37-13 号决议。

12.7 哥伦比亚与玻利维亚、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共同提案国在 WP/321 号文件中，促进各国相互支持与合作，采取统一和包容的办法来防止通过国际航空旅行传播传染病。委员会注意到国家主权、国家能力和资源的重要性，并敦促各国开展合作，尽最大可能采取协调一致的措施，包括达成协议，防止传染病通过航空运输传播。

12.8 哥伦比亚、秘鲁和乌拉圭在多民族玻利维亚国、危地马拉、巴拿马、巴拉圭和委内瑞拉玻利瓦尔共和国的支持下，在 WP/363 号文件中强调了承认和实施共同卫生走廊的好处，以便在大流行时协调措施。委员会敦促各国加强合作与协调，包括签署一般性地区双边和/或多边协定，并指出此类协定应与航空运输协定保持一致，突出强调有必要与航空运输监管专家组（ATRP）和简化手续专家组（FALP）进行密切合作，以确保各项不同政策之间的一致性。

12.9 捷克代表欧盟及其成员国、欧洲民用航空会议（ECAC）的其他成员国和欧洲空中航行安全组织（EUROCONTROL），在航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）的联署支持下，在 WP/102 号文件（第 1 号修改稿）中提出了对大会 A39-24 号决议进行修订，并主张将当前的全球危机管理框架发展为多层危机管理方法，以支持对危机的可预测和协调一致的行动反应。委员会认识到这样一个框架的价值，注意到国际民航组织已开始制定一个结构和机制，以执行全球危机管理框架，国际民航组织的执行措施将需要大量工作和预算外资源来支持未编入预算的工作，并敦促各国以预算外捐款支持国际民航组织。委员会同意向大会提交第 A39-24 号决议的拟议修订供通过。

### 12/3 号决议：关于减少航空灾害风险的战略和应对机制

鉴于《国际民用航空公约》第四十四条规定国际民用航空组织的一个宗旨和目的是在于促进国际航空运输的规划和发展，以满足世界人民对安全、正常、高效和经济的航空运输的需要；

鉴于联合国大会在其第三次联合国世界减少灾害风险大会通过了《2015—2030 年仙台减少灾害风险框架》；

铭记自然灾害破坏所有国家的社会和经济基础设施，而且自然灾害的长期后果对发展中国家尤为严重，阻碍了他们的可持续发展；

铭记国家在预防和减少灾害风险方面负有主要责任，本组织所采取的任何应对措施应由受影响的国家主导、并与其协调；

认识到附件 1 —《人员执照的颁发》、附件 6 —《航空器的运行》、附件 9 —《简化手续》、附件 11 —《空中交通服务》、附件 14 —《机场》和附件 19 —《安全管理》等，分别就国家应急规划和应急响应、以及天灾人祸后的救援飞行边防管制手续等，提出了标准和建议措施（SARPs）；

认识到减少灾害风险是联合国系统的一项重要职能，应该得到持续关注，并强调国际社会需要拿出必要的坚定政治决心来利用科学和技术知识减少面对自然灾害和环境危害时的脆弱性，同时顾及发展中国家的特殊需求；

认识到所有国家对具有灾害复原能力的航空基础设施都有很大需求，这些设施可推动社会经济发展且在需要时支持及时和高效地分发援助；

认识到所有国家可以从将减少灾害风险的战略纳入他们的航空运输部门战略计划中受益；

认识到需要对达到地区或全球规模的自然或人为灾害以最适当的水平来协调政治和运行响应措施；

大会：

1. 敦促各国在国家一级的减少灾害风险背景下，包括在其航空运输部门战略计划中，认识到航空的重要作用；

2. 敦促各国在制定他们国家的应急反应计划及在对航空服务提供者的应急反应计划要求中，对《2015—2030 年仙台减少灾害风险框架》中减少灾害风险的优先事项予以考虑；

3. 指示理事会建立危机应对政策和关于减少航空灾害风险的战略，使本组织对可能影响到国际民用航空安全或连续性的特定航空危机的战略性做法和战术应对措施制度化并提供指导；

4. 指示理事会协助各国实施关于减少航空灾害风险的战略，重点协助最不发达国家（LDCs）、内陆发展中国家（LLDCs）和小岛屿发展中国家（SIDS）；

5. 指示秘书长在国际民航组织、各地区、各国和业界之间建立国际民航组织的危机协调结构网络及相关的协调机制和安排，支持以最适当的水平对危机的政治和运行应对措施和援助进行协调；

6. 指示秘书长继续与联合国系统进行协作，以确保为受灾害危及人们健康和发展的所有国家提供及时、协调和高质量的援助；和

7. 指示秘书长确保国际民航组织在适用时且符合其战略目标时参与现行适当机制，以支持跨部门实施《2015—2030 年仙台减少灾害风险框架》和《联合国关于为促进复原能力减少灾害风险的行动计划》。

-----

12.10 国际航空运输协会（IATA）在 WP/63 号文件中强调，各国实施的措施支离破碎，给旅行者和运营商造成了混乱，阻碍了国际航空业的复苏。经过讨论，委员会批准了文件中的建议，并商定在适当的范围界定工作后根据优先安排和可用资源情况，对国际民航组织和理事会航空恢复工作队为应对 COVID-19 而制定的各文件开展审查。委员会注意到该审查的目标是为框架提供信息，用于应对未来的卫生危机。委员会还注意到正在就建议的框架和民用航空公共卫生事件预防和管理协作安排方案计划开展的工作，请利害攸关方与国际民航组织合作，并注意到成果将取决于国际民航组织的资源。

12.11 国际运输工人联合会（ITF）在 WP/203 号文件中提出了基于从 COVID-19 中吸取的经验教训的措施，以应对未来传染病爆发。委员会在审议该文件时注意到理事会航空恢复工作队在管理 COVID-19 中的重要作用，国际民航组织已经进行了审查，正在制定和实施的统一危机应对计划工作包括客舱运营。委员会进一步指出国际民航组织和其他利害攸关方之间为各国的实施工作而进行协调与合作的必要性。

12.12 注意到巴西（WP/546）、印度尼西亚（WP/521）、阿曼（WP/583）和国际运输工人联合会（WP/590）提供的信息文件。