



国际民用航空组织

电子公告

仅供知悉

EB 2020/36

2019冠状病毒病大流行期间为保护飞行机组 而实施公共卫生走廊（货运、维修、调机和交付飞行业务）

1. 本电子公告替代 2020 年 5 月 11 日的 **EB 2020/30** 及其附带指南《2019 冠状病毒病大流行期间为保护飞行机组而实施公共卫生走廊》
2. 在 2019 冠状病毒病（COVID-19）大流行期间实施的广泛和不一致的边境限制，严重扰乱了应对这一大流行病所需的必要医疗用品的供应链。此类物品的运输经常取决于运营人是否有航空器可用，因此，及时交付新采购的或者经修理的航空器是保障供应链的一个至关重要的因素。此外，这些边境限制影响到为持续适航性和维修活动而进行的必要的航空器运行，包括合格工程技术人员的转场飞行。出于运行需要（例如应对环境危害、航空器转场等），也可能需要执飞一架除机组成员之外不运载任何人员的航空器（即调机飞行）。
3. 为了便利继续进行飞行运行，同时防止 COVID-19 的蔓延并保护机组健康，“预防和管理民用航空公共卫生事件合作安排方案”（CAPSCA）建议实施“公共卫生走廊”（PHC）概念。
4. 公共卫生走廊的建立采用了一个基于风险的方法，同时考虑到安全管理原则，其中的关键要素是使用“清洁”机组人员、“清洁”航空器、“清洁”机场设施和运输“清洁”旅客。在这里，“清洁”是指采取措施，尽可能确保航空运输部门内处于“无 COVID-19”的状态。
5. CAPSCA 审议了世界卫生组织（WHO）和航空利害攸关方的相关文件，并与 CAPSCA 伙伴、CAPSCA 成员国、国际民航组织体检规定研究组（MPSG）及其他航空和公共卫生利害攸关方进行了协商，以制定关于 COVID-19 期间公共卫生走廊的特别指导材料。2020 年 5 月，适用于从事货运业务的飞行机组的临时指南作为 EB 2020/30 的附篇得以传发。
6. 自那时起，CAPSCA 根据最新可用的科学信息，包括世界卫生组织关于使用口罩的建议（2020 年 6 月 5 日，世界卫生组织，[https://www.who.int/publications/i/item/advice-on-the-use-of-masks-in-the-community-during-home-care-and-in-healthcare-settings-in-the-context-of-the-novel-coronavirus-\(2019-ncov\)-outbreak](https://www.who.int/publications/i/item/advice-on-the-use-of-masks-in-the-community-during-home-care-and-in-healthcare-settings-in-the-context-of-the-novel-coronavirus-(2019-ncov)-outbreak)）对临时指南进行了审查。指南的范围也扩展到维修、调机和交付飞行业务。

7. 经更新的指南与从事必要货运、维修、调机和交付飞行业务的飞行机组特别相关，附于本电子公报之后，并将在 CAPSCA 网站 (www.capsca.org) 上公布。本指南与国际民航组织理事会航空恢复工作队 (CART) 的《起飞：COVID-19 公共卫生危机期间航空旅行指南》(2020 年 5 月 27 日，<https://www.icao.int/covid/cart/Pages/CART-Take-off.aspx>) 保持一致并互为补充。关于人道主义、遣返和定期客运航班的进一步指南也在通过 CAPSCA 进行编制。

附：

临时指南：2019 冠状病毒病大流行期间为保护飞行机组而实施公共卫生走廊
(货运、维修、调机和交付飞行业务)

2020年6月17日

经秘书长授权发布

2019 冠状病毒病大流行期间为保护飞行机组而实施公共卫生走廊 (货运、维修、调机和交付飞行业务)

由预防和管理民用航空公共卫生事件合作安排方案 (CAPSCA) 提交

*注：尽管该指南是为从事货运、维修、调机和交付飞行业务的飞行机组制定的，但也适用于所有类型的飞行运行中的飞行机组。

引言

2019 冠状病毒病 (COVID-19) 大流行期间引入的广泛和各种边境限制严重扰乱了全球航空网络，包括医疗用品和食物等必要物资的运输。此类物品的运输经常取决于运营人是否有航空器可用，因此，及时交付新采购的或者修理后的航空器是保障供应链的一个至关重要的因素。此外，这些边境限制影响到为持续适航性和维修活动而进行的必要的航空器运行，包括合格工程技术人员的转场飞行。出于运行需要（例如应对环境危害、航空器转场等），也可能需要执飞一架除机组成员之外不运载任何人员的航空器（即调机飞行）。为了继续进行航空运输，考虑适当的风险评估和与风险相称的公共卫生措施至关重要。

CAPSCA 是在 SARS 危机之后于 2006 年成立的，是一个自愿的多部门平台，利用航空和公共卫生部门的资源和专长来支持民用航空中公共卫生事件的防备和管理。CAPSCA 网络将国际民航组织（成员包括 76% 的成员国）、世界卫生组织 (WHO) 和联合国 (UN) 其他实体、国际航空组织、民用航空当局以及全球、地区和国家层面的公共卫生组织联系起来，因此完全有能力商定指导原则和程序，以减缓 COVID-19 对民用航空的影响，同时始终将航空安全作为第一优先事项。

公共卫生走廊 (PHC) 概念

CAPSCA 建议实施一个“公共卫生走廊” (PHC) 概念，以确保以最少的限制继续进行飞行运行，同时防止经航空旅行传播 COVID-19，并保护机组和旅客的健康和安全。该概念的关键要素是使用“清洁”机组、“清洁”航空器、“清洁”机场设施和运输“清洁”旅客。在这里，“清洁”是指采取措施，尽可能确保航空运输部门内处于“无 COVID-19”的状态。

公共卫生走廊的建立采用了一个基于风险的方法，同时考虑到安全管理原则。鉴于没有疫苗和确定性治疗且检测和资源有限，不能完全排除在航空旅行期间感染 COVID-19 的风险，但通过应用公共卫生走廊的概念可以大大减缓机组和旅客的风险。

为货运、维修、调机和交付飞行业务实施公共卫生走廊概念

国际民航组织附件 9 —《简化手续》将机组认定为航空器运行的必要人员。缺乏针对机组的一致和适当的 COVID-19 边境程序，可能导致扩大或加剧大流行病期间对供应链的扰乱。

本文件附录 A 中的指南可做为一个框架，统一各国为便利跨境货运、维修、调机和交付飞行业务而实施的程序。

CAPSCA 审议了世界卫生组织和其它航空利害攸关方的相关文件，并与 CAPSCA 伙伴、CAPSCA 成员国、国际民航组织体检规定研究组（MPSG）及其他航空和公共卫生利害攸关方进行了协商，以制定这些指导原则（参见附录 B）。2020 年 5 月，适用于从事货运业务的飞行机组的临时指南作为 EB 2020/30 的附篇得以传发。

自那时起，CAPSCA 根据最新可用的科学信息，包括世界卫生组织关于使用口罩的建议（2020 年 6 月 5 日，世界卫生组织，[https://www.who.int/publications/i/item/advice-on-the-use-of-masks-in-the-community-during-home-care-and-in-healthcare-settings-in-the-context-of-the-novel-coronavirus-\(2019-ncov\)-outbreak](https://www.who.int/publications/i/item/advice-on-the-use-of-masks-in-the-community-during-home-care-and-in-healthcare-settings-in-the-context-of-the-novel-coronavirus-(2019-ncov)-outbreak)）对临时指南进行了审查。指南的范围也扩展到维修、调机和交付飞行业务。随着大流行病的发展，CAPSCA 将进一步审查和更新这些指导原则。

本指导材料特别针对与从事必要货运、维修、调机和交付飞行业务的机组。关于人道主义、遣返和客运航班的类似指导材料目前正在通过 CAPSCA 编制，并将与公共卫生走廊的概念保持一致。此类指导材料将使各国能够按照世界卫生组织国际卫生条例（IHR）以及国际民航组织关于机场、机上程序、简化手续、航空器运行、空中交通管理和导航的标准和建议措施（SARPs），一致地实施各种流程。

附录 A

CAPSCA 关于在 COVID-19 大流行病期间便利货运、维修、调机和交付飞行业务和保护机组的统一指南

1. 适用性

本指南适用于为货运、维修活动和无旅客航空器转场而开展的运行，具体为：

1.1 涉及到用货机/货运航空器运输货物的运行；

1.2 涉及到在客运航空器客舱内运输货物的运行（出于安全原因，飞行机组之外的机组可能需要在此类飞行的航空器上。）；

1.3 涉及到为满足持续适航性和维修要求而进行的任何类型航空器的运行；

1.4 涉及到因运营需要而对不搭载机组成员之外任何人员的任何类型航空器的调机飞行；和

1.5 交付新购买的用来履行公共职能包括空中救护、空中消防和人道主义援助的航空器。

注 1：在本文件中，只运输货物而机上无旅客的客机应视作货机/货运航空器。

注 2：禁止在客舱中运输危险物品，除非按照《危险物品安全航空运输技术细则》（Doc 9284 号文件）得到授权或允许。

注 3：除非特指飞行机组或客舱机组，否则“机组”一词指的是航空器运营人支持飞行所需的所有机上运行人员。这可能包括地面工程师、技术人员、消防员或其他可能需要在机上为飞行提供工程或安全支持的人员。

2. 目标关切：

COVID-19 大流行病正在继续发展。这些指导原则旨在解决各国关切的以下问题：

2.1 派遣机组进行国际¹飞行运行时，如何保护他们免于：

2.1.1 病毒在机组之间传播？

2.1.2 机组中转停留期间在国外感染 COVID-19，和

2.1.3 回国时将病毒输入国内？

2.2 在允许机组进入或重新进入该国时，我们如何：

¹ 也应考虑国内飞行运行，因为第2段中概述的风险可能关系到国内飞行运行，特别是机组在居住地之外中转停留时。

2.2.1 防止机组将病毒传播给当地社区和造成新的传播簇，以及相反的情况？

2.2.2 机组在到达时表现出 COVID-19 症状或者在中转期间出现症状时怎样管理？

3. 主要考虑因素

3.1 COVID-19 大流行病已蔓延到世界各地，促使受影响的各方做出响应。各国遏制传播以压平疫情曲线，并确保国家管理这一大流行病的能力。

3.2 各国采取的战略各不相同，因为国家卫生当局在评估输入型病例传播风险时考虑了各种因素。

3.3 目前的证据支持以下事实：SARS-CoV-2 (COVID-19) 传播的主要途径是密切接触时（例如与感染者直接接触以及与感染者近身环境中的表面或者使用的物品非直接接触）感染者的呼吸道飞沫。

3.4 COVID-19 大多数是通过有症状人员传播的。但是已受感染但尚未出现症状的人员（症状前传播）或者不出现任何症状的人员（无症状传播）也可能传播病毒。现有证据表明，无症状感染者比有症状感染者传播病毒的可能性要小。

3.5 有些人感染 COVID-19 的早期症状可能十分轻微且是非特异性的。症状可能包括发烧、咳嗽、疲劳、丧失食欲、气短和肌肉疼痛。在出现呼吸道症状之前也发现过其他非特异性症状，例如嗓子痛、鼻塞、头疼、腹泻、恶心、呕吐和丧失嗅觉和味觉。

3.6 保持身体距离、手部卫生（洗手或者如果手看起来不脏时使用含酒精的搓手液）、呼吸道卫生（咳嗽和打喷嚏时遮盖口鼻）以及避免手部接触口、眼和鼻仍然是主要的预防方法。

3.7 公共卫生当局建议保持至少一米的身体距离，最理想的是尽可能保持两米距离，以避免无意中造成 COVID-19 社区传播。

3.8 应根据适用的公共卫生指南在机场和其它设施中无法保持身体距离的地方佩戴口罩。应根据风险程度和是否可以获得口罩来选择口罩类型（非医用或医用），同时虑及使用口罩的潜在风险和缺点。仅使用口罩不足以提供足够的保护，还应保持手部卫生和身体距离。在任何情况下，都应该遵循关于何时以及如何佩戴、摘取、更换和处置口罩，以及关于摘取后的手部卫生的最佳做法。

3.9 医用口罩必须优先供医护人员、疑似感染 COVID-19 并表现出症状的人员、以及 60 岁及 60 岁以上的人员或者有基础慢性病例如心脏病、糖尿病、慢性肺病、癌症或免疫系统抑制的人员使用，作为其个人防护装备。

3.10 航空器必须配备方便取用且充足的医疗用品。建议配载适当数量的多用途应急医疗箱 (UPK)，作为医疗用品的一部分（类似于根据国际民航组织附件 6 第 I 部分 — 《航空器的运行》对机上至少有一位客舱机组成员的商业航空器运行提出的建议。）²。

² 航空器多功能应急医疗箱通常包含：可以将少量液体溢出物变成粒状凝胶的干粉、用于表面清理的杀菌消毒剂、皮肤擦巾、脸/眼罩（单独或组合）、一次性手套、背后可扎紧的非渗透性长袖长袍、大块吸水毛巾、带刮刀的拾物铲、存放生物危害处理品的垃圾袋和说明书。

3.11 航空器运营人应审查目前的疲劳管理政策和程序，以确保这些政策反映出任何新的制约因素，如机组在目的地机场休息或用餐的机会减少或对转场飞行的限制，或中转停留期缩短等做法的变化。应采用适当的机组配置和排程，以确保机组在其运行模式中不会过于疲劳。

3.12 由于网络能力下降，机组可能会被调度到（免费搭乘）其他航空器上。

3.13 航空器环境在许多方面可以被视为一个受限空间或封闭的工作区。如果由于实际的限制，例如驾驶舱内的距离措施，无法实现规定性的指导原则，则航空器运营人在考虑实施替代性减缓措施时应采用一个基于风险的方法，以防止 COVID-19 传播给飞行机组或从飞行机组向外传播。采用一个由各种风险控制措施组成的分层减缓战略将比只实施一两个选定的同一类风险控制措施提供更好的保护，以防止传播。

3.14 目前的证据没有表明货物是 COVID-19 的一个传播来源，因此不支持在 COVID-19 大流行病期间对航空器上运输的货物实施额外的消毒程序。建议日常遵循个人防护设备 (PPE) 和消毒规定，除非根据国家或运营人开展的风险评估另有说明。

4. 简化手续

4.1 中转停留过的航班所涉及的机组成员、维修和货运/装载专业人员在中转停留期间或在返回后不应进行医学隔离和隔离观察，除非他们表现出症状或者在机上或在中转停留期间接触到了有 COVID-19 提示症状或迹象的人员。

4.2 例如，操作客机仅运载货物的机组人员应确保已向所有机构发送正确的通知，以避免引起混淆，或确保在机组舱单上准确列明机上机组成员，包括装载员、机械师和客舱机组。

4.3 各国应考虑实施便于航空器持续运行的措施，例如：

4.3.1 为遵守飞行时间限制（FTL）要求而需要中转停留或休息的机组，对其不实施隔离措施；

4.3.2 机组成员不受适用于其他旅客的检查或限制；和

4.3.3 机组成员的健康检查方法尽可能为非侵入性的。

5. 针对任何时候的指导原则

5.1 航空器运营人负责根据航空器的使用情况，按照航空监管者与当地公共卫生当局协调推荐的频率，对航空器进行消毒。

5.2 应参照原设备制造商（OEM）的指导³，根据世卫组织的指导意见，使用已知对COVID-19有效且可以在航空器中安全使用的材料。

³ 机身制造商建议使用70%的异丙醇（IPA）水溶液作为驾驶舱接触表面的消毒剂。关于如何使用消毒剂以有效杀灭病毒的说明，应咨询相关卫生部门。应参照原始设备制造商的说明，以确保妥善施用、通风和使用个人防护设备。关于更详细的建议或其它消毒化学品，请联系具体的机身制造商。

5.3 鼓励航空器运营人使用航空器 COVID-19 消毒控制表（附录 C 中的 PHC 表 2）做记录。

5.4 在需要额外消毒的情况下，例如在机组更换时消毒驾驶舱，要求航空器运营人向机组提供必要的消毒材料和个人防护设备 (PPE)。

5.5 更频繁地消毒或者使用 COVID-19 消毒新产品可能有损杀虫剂残留处理的有效性。航空器运营人和相关国家当局应确定增加的消毒活动对杀虫剂残留处理的损害是否达到一定程度，以至于有必要实施额外或其它的消毒处理方式来满足国家要求。

5.6 被查明与有 COVID-19 提示症状或迹象的人员有密切接触的机组人员必须在接触人员检测结果出来之前自我隔离，或在无法获得接触人员检测结果的情况下，在最后一次潜在暴露后 14 天内自我隔离。在此期间，此类机组人员必须从飞行执勤名单中撤除。

注：在本文件中，密切接触是指在有 COVID-19 提示症状的人开始出现症状前 2 天或出现症状后 14 天期间，与其在 1 米内面对面超过 15 分钟，或与其有直接身体接触。

5.7 被查明与 COVID-19 阳性病例有密切接触的机组人员必须立即从飞行执勤名单上撤除，从接触之日起为期 14 天，并遵循当地公共卫生当局的指示。

5.8 机组应在执勤时自我监测，如果出现任何呼吸道感染提示症状或出现发烧、新的持续咳嗽或呼吸困难，必须酌情通知雇主和/或一个航空医学检查机构 (AME)，并从飞行执勤中撤除。机组应尽快自我隔离并寻求医疗咨询。机组在航空医学检查机构、适用的公共卫生当局或雇主职业健康计划批准之前，不应返回工作岗位。

5.9 机组人员应遵守保持身体距离的做法，包括执勤和非执勤时，并在非执勤时遵照当地的卫生要求。

5.10 在目前的情况下并在飞行时间限制所允许的范围内，航空器运营人应尽量在合理可行的范围内进行即日往返飞行并避免其机组长时间中转停留和转机。对于即日往返，建议机组留在航空器上（巡查航空器除外）。应考虑意外延误（例如由于计划外的测试程序）并确定管理此类意外延误的程序。

5.11 应最大程度地减少经授权人员如地面/技术人员进入航空器和驾驶舱，并鼓励使用电子文件。

5.12 只有在采取了距离措施时，才允许进入航空器。如果实际上不可能做到这一点，此类人员应使用非医用口罩来降低机组的潜在暴露风险。

5.13 氧气面罩在每次使用后，必须用可用的手段消毒⁴。在飞行中休息时，每名机组人员必须有供其个人使用的寝具。寝具必须单独包装和储存。

⁴ 参考原设备制造商 (OEM) 的指导

6. 机场中的指导原则

6.1 鼓励机组与机场当局合作，并在综合卫生和距离措施方面，遵守机场运营人实施的各项措施。

6.2 机场当局应与国家当局合作，尽可能在机场提供专用通道，便利机组，包括任何调飞机组办理海关和入境手续，以最大限度地减少与其他旅客的接触。

6.3 如果公共卫生当局不接受已填妥的**机组 2019 冠状病毒病状态卡（附录 D）**，鼓励航空器运营人和机组在机场进行出入境检查时，与机场的公共卫生当局协作。

6.4 国家实施的检查应遵守相关卫生当局的规定。检查可以包括飞行前和飞行后的自我声明、对机组的温度测量和目测观察。表现出 COVID-19 提示症状和体征或者表明接触到 COVID-19 的机组可以要求进一步检查，包括由卫生保健人员在机场的专门面谈区或在机场外事先确定的卫生保健设施中进行有重点的健康评估或者 COVID-19 测试。

6.5 如果根据医疗评估怀疑或确认机组人员为 COVID-19 阳性，有关国家可能要求隔离。或者，如果同意将机组人员遣返回基地，航空器运营人可以以适当的方式对此类机组成员进行医疗遣返。

7. 飞行前的指导原则

7.1 航空器运营人要提醒机组，包括发烧在内的 COVID-19 症状使他们不适合执勤。在到岗时，要求机组人员填写“**机组 2019 冠状病毒病状态卡**”。

7.2 如果机组发生变化，航空器运营人要在飞行前，使用对 COVID-19 有效且可以安全用于航空的材料，按照原设备制造商的指导，实施驾驶舱控制台和表面的消毒程序。

7.3 机组在进行飞行前检查和简报时，必须尽可能避免与公众及地面/技术人员接触，并遵守良好的手部卫生和保持身体距离的措施。

7.4 任何转场机组人员应最后登机。

7.5 在口罩可以广泛获得时，鼓励航空运营人为飞行机组提供适当的口罩，以便在无法保持身体距离时、去往/离开航空器时和中转停留期间使用口罩。为飞行安全起见，飞行机组在驾驶舱和驾驶舱门关闭时，可摘下口罩。

7.6 根据世卫组织关于在 COVID-19 中使用口罩的建议，航空器运营人应向飞行机组通报口罩管理的注意事项。如果无医用口罩可用，机组人员可以根据世卫组织的建议使用非医用口罩。

8. 飞行中的指导原则

8.1 机组人员，包括任何转场机组人员，必须遵守良好的手部卫生、保持身体距离措施，并在执勤期间尽可能最大限度地减少与同事机组成员的所有非必要的互动和接触。

8.2 如有座位且运行和/或维修要求不需要进入驾驶舱，则为任何转场、工程、技术或其他机组成员在飞行期间分配的座位应在航空器的指定部分，与飞行机组分开，以保持建议的身体距离。

8.3 如果机组成员在飞行中出现发烧或任何 COVID-19 提示症状，则该机组成员应遵循世界卫生组织指导中所概述的程序，带上医用口罩，并将自己与其它机组成员隔离，但前提是不影响航空安全。如果空间有限，航空器运营人在考虑替代性措施防止 COVID-19 传播时，应考虑风险和安全管理原则。生病的机组成员在抵达时应向公共卫生当局报告，以做进一步评估。

9. 飞行后的指导原则

9.1 在完成所有飞行后手续和飞行前手续时，机组人员，包括任何转场机组人员，必须遵守保持身体距离措施、保持良好的手部卫生并尽量最大程度地减少与其他机组成员和任何地面/技术人员及其在场物品的所有非必要的互动和接触。

9.2 转场机组人员应首先下机。

10. 中转停留

如果要求机组在主居住地之外的外站中转停留，航空器运营人应与机场中的适当国家公共卫生当局协调，并在要求进行隔离措施时，实施以下措施：

10.1 通勤安排（在机场和合适的住宿地⁵之间）：航空器运营人应在航空器和机组各自的住宿房间之间安排通勤，最大程度地确保实施卫生措施和保持建议的身体距离，包括在车辆内。

10.2 在住宿地：

10.2.1 机组人员必须在任何时候都遵守当地公共卫生规章和政策。

10.2.2 一个机组成员一个房间（单人），房间在入住前消毒；

10.2.3 考虑到以上因素，并在实际可行的范围内，机组人员应尽量：

- (i) 避免与公众接触，并和同事机组成员保持身体距离。呆在房间内，除非求医或进行包括锻炼在内的必要活动，同时遵守保持身体距离的要求；
- (ii) 不使用住宿地的公用设施，除非采取了身体距离措施；
- (iii) 考虑在房间就餐、叫外卖，或者在餐厅（最好在住宿设施内的餐厅）就餐但保持身体距离；
- (iv) 定期监测包括发烧在内的症状；和

⁵ 合适的住宿地：为每一位机组成员提供一个单独的位于安静环境的房间，房间配置一张床，充分通风，具备调节温度和光线强度的装置，并可以24小时获得食物和饮品；

(v) 只有在 (i)、(iii) 规定的原因下或紧急情况下才能离开酒店房间，在按要求离开房间时，应遵守良好的手部卫生、呼吸卫生和保持身体距离的措施。

10.3 在中转停留期间出现 COVID-19 提示症状的机组成员应当：

10.3.1 向航空器运营人报告，并求医进行 COVID-19 可能性评估；

10.3.2 根据有关国家实施的评估程序(例如，在房间或住宿地的一间隔离室或替代地点进行评估)，配合 COVID-19 评估和可能的进一步监测。

10.3.3 如果按照国家实施的上述程序已对机组成员进行了评估并且排除了 COVID-19 疑似，则航空器运营人可安排该名机组成员返回基地；和

10.3.4 如果一名机组成员被该国怀疑或确诊为 COVID-19 病例而该国不要求隔离，如果同意将机组成员遣返回基地，则可以通过适当的方式将该机组成员进行医疗遣返。

附录 B

参考文件

1. 国际民航组织：理事会航空恢复工作队《起飞：COVID-19 公共卫生危机期间航空旅行指南》
2. 世界卫生组织：《关于在 COVID-19 情况下使用口罩的建议》，临时指南，2020 年 6 月 5 日。
3. 世界卫生组织：《用于管理航空中的 COVID-19 病例或疫情的运行考虑》
4. 2020 年 4 月 17 日的 SAFO 20009（美国交通部联邦航空管理局）
5. 世界卫生组织：《新冠病毒（COVID-19）个人防护设备的合理使用和严重短缺时的考虑事项》，临时指南，2020 年 4 月 6 日

参与组织

际民航组织

1. 总部：航空医学、飞行安全、货物安全、安全管理、简化手续
2. 地区办事处：北美、中美和加勒比地区、南美地区、欧洲/北大西洋地区、中东地区、西部和中部非洲地区、东部和南部非洲地区、亚太地区
3. 空中航行委员会成员进行非正式审查

公共卫生伙伴

1. 世界卫生组织（WHO）
2. 美国疾病控制和预防中心（CDC）
3. 欧洲疾病防控中心（ECDC）
4. 非洲疾病控制和预防中心

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. 全球快递协会（货运代表）
9. 国际航空货运协会（TIACA）

地区 CAPSCA 和其它伙伴

1. 欧洲航空安全机构（EASA）
2. 欧盟

3. 非洲联盟 (AU)
4. 航空医药咨询服务公司 (AMAS)
5. MedAire
6. 美国专业空中乘务员协会 (APFA)

国际民航组织体检规定研究组

1. 新加坡民航局 (CAAS) (CAPSCA 技术顾问)
 2. 英国民航局
 3. 加拿大交通部
 4. 美国联邦航空管理局 (FAA)
 5. 中国民航管理局 (CAAC)
 6. 南非民航局
 7. 澳大利亚民航安全局 (CASA)
 8. 航空医药医生协会 (AMDA) (俄罗斯)
 9. 肯尼亚民航局
 10. 埃及航空研究院
 11. 尼日利亚民航局
 12. 约旦民航局
-

附录 C

航空器 COVID-19 消毒控制单

航空器注册：_____

根据世界卫生组织的建议，按照国家公共卫生当局决定的频率，并按照航空器制造商的批准产品和使用说明进行航空器消毒。

日期 (日/月/年)	时间 (24 小时 — 世界协调时)	机场 (ICAO 代码)	备注	消毒人员姓名
处理过的航空器区域		消毒材料	意见	消毒人员签名
驾驶舱 <input type="checkbox"/> 客舱 <input type="checkbox"/> 货舱 <input type="checkbox"/> 其它：_____				

日期 (日/月/年)	时间 (24 小时 — 世界协调时)	机场 (ICAO 代码)	备注：	消毒人员姓名
处理过的航空器区域		消毒材料	意见	消毒人员签名
驾驶舱 <input type="checkbox"/> 客舱 <input type="checkbox"/> 货舱 <input type="checkbox"/> 其它：_____				

日期 (日/月/年)	时间 (24 小时 — 世界协调时)	机场 (ICAO 代码)	备注	消毒人员姓名
处理过的航空器区域		消毒材料	意见	消毒人员签名
驾驶舱 <input type="checkbox"/> 客舱 <input type="checkbox"/> 货舱 <input type="checkbox"/> 其它：_____				

附录 D

机组 2019 冠状病毒病状态卡							
<p>卡片的目的： 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，当记录温度大于等于 38 摄氏度（100.4 华氏度）时。</p>							
<p>1. 在过去 14 天里，你是否与有 COVID-19 提示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）？</p> <p style="text-align: right;">是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/></p>							
<p>2. 在过去 14 天里，你是否有以下症状：</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> </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"/>
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"/>						
<p>3. 执勤开始时的温度： 个人未感觉/表现出发烧，因此未记录温度 <input type="checkbox"/></p> <p>温度 摄氏 <input type="checkbox"/>/ 华氏 <input type="checkbox"/> : _____ 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>4. 过去 14 天里，你是否做过 <u>PCR</u> COVID-19 测试呈阳性？</p> <p style="text-align: right;">是 <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/></p> <p style="text-align: center;">如有报告，请附上。</p>							
<p>机组成员身份：</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>							
公共卫生走廊（PHC）表 1							