



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

编号: EC 2/76-20/67
EC 6/3, AN 13/35

题目: 国际民航组织理事会航空恢复工作队 (CART) 报告和所附指导文件《起飞: COVID-19公共卫生危机期间航空旅行指南》

要求的行动: a) 注意到理事会航空恢复工作队的报告和指导文件;
b) 与国际民航组织地区办事处协调并按照各自所在地区的计划落实报告中提出的建议

先生、女士:

我谨荣幸地通知您, 国际民用航空组织 (ICAO) 理事会第220届会议通过了理事会航空恢复工作队 (CART) 的一份报告及其所附指导文件《起飞: COVID-19公共卫生危机期间航空旅行指南》, 旨在重启国际航空运输系统, 协调该系统在全球范围内的复苏。该报告是通过与各国和各地区组织广泛磋商编写而成的, 世界卫生组织、世界旅游组织和航空业主要团体也为本报告的编写做出了重要贡献。

强烈鼓励各国在确定其做法和随后实施措施时遵循报告中概述的关键原则和建议, 并特别注意指导文件中提出的一系列建议的风险缓解措施。虽然各个国家和地区可能因需求不同而需要采取不同的做法, 但这些指导方针将促进全球范围内与COVID-19相关的措施的相互承认和协调统一, 使其符合国际民航组织的标准、计划和政策。

请贵局在COVID-19应急和恢复平台 (<https://www.icao.int/covid/Pages/default.aspx>) 上查阅该报告和指导文件, 并与国际民航组织地区办事处协调, 根据各自所在地区的计划落实各项建议。

顺致最崇高的敬意。

秘书长
柳芳
2020年6月8日

附:

国际民航组织理事会航空恢复工作队 (CART) 报告
《起飞: COVID-19公共卫生危机期间航空旅行指南》

EC 2/76-20/67号国家级信件的附篇

CART 报告/起飞指南



国际民用航空组织

理事会航空恢复工作队（**CART**）

2020年5月27日，加拿大蒙特利尔

报告

执行摘要

自从 2019 冠状病毒病（COVID-19）危机爆发以来，航空体系面临着日益严峻的挑战。国际民用航空组织通过理事会航空恢复工作队（CART），决心与其成员国、国际和地区组织以及业界结成伙伴关系，应对这些挑战，并为航空部门的安全、稳靠和可持续的重启和恢复提供全球指导。

推动实现这一重启和恢复的最佳方式是采取一种基于以下 10 项关键原则的国际做法：

- 1) 保护人员：协调而灵活的措施；
- 2) 作为一个航空团队工作，彰显团结一致；
- 3) 确保必要的连通性；
- 4) 积极管理安全、安保和健康相关风险；
- 5) 使航空公共卫生措施与航空安全和安保体系相适应；
- 6) 增强公众信心；
- 7) 将重启和恢复区分开来；
- 8) 支持扶助航空业的财政纾困战略；
- 9) 确保可持续性；和
- 10) 吸取教训，提高复原力。

全球和地区统一且相互接受的措施至关重要。此类措施应符合安全和安保要求；与公共卫生的改善相称；尽可能灵活，以实现可行的经济复苏；并有保障机制而不会扭曲市场。对业界产生费用或负担的措施必须经过仔细考虑，并以旅客和机组人员的安全、公共卫生和信心为依据来证明其合理性。

这些措施可分为四类：

- a) **与航空安全有关的措施。**各国可暂时偏离国际民航组织标准，但必须以不损害安全和安保的方式这样做，并及时向国际民航组织报告。这些偏离措施在危机之后不应继续保留。
- b) **航空公共卫生相关措施。**各国应按照所附文件《起飞：COVID-19 公共卫生危机期间的航空旅行指南》所载的指导，制定公共卫生程序。应定期审查这些措施的必要性。应停止实施不再相关的措施，如果实行这些措施的必要性不复存在的话。

- c) **安保和简化手续相关措施。**各国应通过设立国家航空运输简化手续委员会或等同机构来加强跨部门协调，并系统地使用旅客健康定位表作为参考。国家有责任保障所有运行的安保。
- d) **经济和财政措施。**这些措施应是包容、有针对性、适宜、透明和临时的，并符合国际民航组织的政策，同时在不妨碍公平竞争的情况下，在各方利益之间取得适当平衡。

各国和民航业需要致力于建立一个更具弹性的航空运输系统，辅以明确的沟通并认识到航空作为全球推动者的重要作用，在危机时刻更是如此。尤其是各国应在国际民航组织的协助下，查明并弥合差距，确保向国际社会的弱势群体提供充分支持并提供基本服务。保障未来准备就绪的一个主要要素就是分析从这场危机中获得的见解和经验，以改进各项进程和协调机制。

航空业今日的复苏和未来的复原力最好是通过各地区和部门利害攸关方的集体努力来实现。需要在地方、国家和国际各级对本报告所述建议和措施采取严格的后续行动。也需要对这些措施进行调整，以应对不断变化的形势。为此目的，国际民航组织应与所有民航利害攸关方合作，抓住机会加强航空生态体系，继续监测和评估形势。

建议

本报告所含建议汇总

建议 1

在 COVID-19 全球爆发期间，成员国应继续在电子申报差异（EFOD）子系统中更新 COVID-19 应急相关差异（CCRDs）。

建议 2

一旦恢复正常运行，成员国应避免保留与 COVID-19 相关的宽免措施。应急情况结束后仍存在的差异（如有）应在电子申报差异系统中予以申报。

建议 3

成员国应加快制定关于此次危机期间新运行或运行变化的安全管理指南。

建议 4

全球和地区程序的统一对增强公众和旅客对航空旅行的信心至关重要。为此，成员国应按照《起飞：COVID-19 公共卫生危机期间航空旅行指南》来制定航空公共卫生程序。

建议 5

为了支持尽可能快地恢复正常航空运行，成员国应随着 COVID-19 传播风险的降低定期审查关于继续实施风险缓解措施的必要性；应停止实行不再需要的措施。

建议 6

尚未这样做的成员国应立即按照附件 9 的要求设立国家航空运输简化手续委员会（或等同机构），以加强国家一级的跨部门协调。

建议 7

成员国应系统使用旅客健康定位表，确保旅客的身份识别和可追踪性，以帮助限制疾病的传播和流行病的复发。

建议 8

成员国应在利用所提供的指导临时调整其安保措施的同时加强其监督制度，以确保这些措施得到一致执行，以保护航空免受非法干扰行为的影响。

建议 9

成员国应采取措施，确保向有关人员提供培训，使其能够查明和管理与不遵守基本航空公共卫生和安措施有关的不循规旅客情况。

建议 10

成员国应考虑采取适当的特殊紧急措施，以支持财务维持能力，并保持适当水平的安全的、有安措施的和高效的运行，这些措施应是包容、有针对性、适宜、透明和临时的，并符合国际民航组织的政策，同时在不妨碍公平竞争和不损害安全、安保和环境绩效的情况下，在各方利益之间取得适当平衡。

建议 11

成员国应通过向国际民航组织措施数据库提供资料，促进关于其行动和最佳做法的信息共享和交流。

1. 背景描述

民用航空在这场前所未有的危机中的角色

COVID-19 大流行给世界带来了巨大的人员、社会和经济损失，并对民航造成了巨大影响¹。与此同时，民用航空也证明了其作为克服困难的全球推动者的作用，体现在其提供了重要的航空货运服务，为全球供应链提供支持，以及及时做出紧急和人道主义响应。在这场公共卫生紧急事件的早期阶段，航空客运航班在将几十万之多的人运送回国方面发挥了重要作用。然而，这些重要贡献不能掩盖这样一个事实，即严重削减的航班数量给全球经济和社会带来了沉重的压力。

重要的是要认识到航空在经济增长、创造就业、提供商品和服务以及全球互联互通方面的作用。它是一个将世界更紧密地联系在一起，促进社会和文化多元化，并连通偏远地区、孤立岛屿和其他脆弱国家的产业。恢复空中连通性将为后疫情时期全球经济成功和快速复苏做出关键贡献。

国际民航组织为保护民用航空生态系统采取的早期行动

自COVID-19 疫情爆发初期以来，国际民航组织向各国和民航业提供了关于加快放行和清关空运货物、机组人员的执照颁发和认证、航空安全风险管理和便利撤侨航班等方面的支持和指导。为了解决对贸易和全球供应链的干扰，国际民航组织努力推动空运货物的快速流动，通过联合国人道主义空运处（UNHAS）协调运送人道主义物资，并在最近出版了关于实施公共卫生走廊以保护运营货运航班的机组人员的指导²。

这些实际行动源于各成员国、地区和国际组织，特别是世界卫生组织（WHO）和世界旅游组织（UNWTO）以及业界的努力，以及通过预防和管理民用航空公共卫生事件的合作安排（CAPSCA）等论坛开展的工作。

国际民航组织理事会航空恢复工作队（CART）

根据于 2020 年 3 月 9 日通过的理事会关于新型冠状病毒（COVID-19）的宣言，成立了国际民航组织理事会航空恢复工作队（CART）。该工作队由各国以及国际、地区和行业组织的代表组成，并得到国际民航组织秘书处的支持，任务是确定并建议战略优先事项和政策，以便为各国和业界提供支持，主要工作基于以下三大支柱：

- a) 应对近期各国和民航业因 COVID-19 大流行而面临的挑战；
- b) 根据疫情的发展态势以及国际和国家公共卫生当局的决定，在切实可行的范围内尽快以安全、稳靠、可持续和有序的方式促进航空业务重启；和
- c) 长远而言，建立一个更具韧性的航空系统。

¹ <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>

² <https://www.icao.int/Security/COVID-19/Pages/default.aspx>

2. 关键原则

实现民航安全、稳靠、可持续恢复的十（10）条关键原则

推动全球航空业实现安全、稳靠和可持续的重启和恢复的最佳方式是采取基于以下原则的国际统一做法：

1. **保护人员：协调而灵活的措施。**各国和业界需要共同努力，制定协调一致或相互接受的基于风险的措施，在整个旅行过程中保护旅客、机组人员和其他工作人员。
2. **作为一个航空团队工作，彰显团结一致。**国际民航组织、各国、国际和地区组织以及业界各自的计划应该相辅相成，相互支持。虽然各个国家和地区可能因为需求不同而需要采取不同的做法，但各国应根据国际民航组织的标准、计划和政策，尽可能协调应对措施。
3. **确保必要的连通性。**各国和业界应保持必要的连通性和全球供应链，特别是与偏远地区、孤立岛屿和其他脆弱国家的连通性。
4. **积极管理安全、安保和健康相关风险。**各国和业界应使用数据驱动的系统性做法来管理重启和恢复阶段与运营安全、安保和健康相关的风险，并相应调整其措施。
5. **使航空公共卫生措施与航空安全和安保体系相适应。**必须仔细评估卫生措施，以避免对航空安全和/或安保产生负面影响。
6. **增强公众信心。**各国和业界需要共同努力，协调切实的措施，进行明确的沟通，以确保旅客愿意再次出行。
7. **将重启和恢复区分开来。**重启行业和支持行业恢复是不同的阶段，可能需要不同的做法和临时措施来缓解不断演变的风险。
8. **支持扶助航空业的财政纾困战略。**各国和金融机构应根据其任务规定，考虑是否需要以各种相称和透明的方式提供直接和/或间接支持。在此过程中应注意维护公平竞争，不得扭曲市场或破坏多样性和准入。
9. **确保可持续性。**航空是提供互联的行业，是经济和社会复苏的推动力。各国和业界应努力确保航空业的经济和环境可持续性。
10. **吸取教训，提高复原力。**随着世界的复苏，必须利用所学到的经验教训来增强航空系统的实力。

采用基于风险和循序渐进的做法重塑民用航空复原力

COVID-19 大流行突显了航空运营的复杂性，无论是在国家内部还是在国家之间都是如此。此类特殊情况需要根据目前掌握的信息以及各自利用适用的方法和工具进行的超出航空安全和安保风险管理界限的风险评估和管理来进行协作决策。

考虑到危机对全球经济和社会的影响，复苏的道路可能是不可预测和具有挑战性的。它将通过一个分阶段的过程进行，需要前所未有的措施和解决方案。各国可能会发现，根据此次公共卫生危机的规模和发展情况的不同，其所处的阶段和时期不尽相同。

各国应认真考虑其决定对其他国家管理风险的努力的潜在影响，同时承认各国对其国家恢复计划的主权和责任。各国应与业界一起，学习处于不同危机管理阶段的国家的经验教训。在规划时应努力保持适当的平衡，以确保所有民航利害攸关方的利益，并对其他经济部门采取相称的做法。

3. 国际民用航空重启和恢复的飞行计划

全球航空系统是一个网络，缓解措施的有效性取决于最薄弱的一环。这一原则对于增强全球公众的信心尤其重要。虽然各个国家和地区可能因需求不同而需要采取不同的做法，但至关重要是的，应在全球层面避免将一些不兼容的卫生和安全措施拼凑在一起。各国应实施全球和区域统一的、相互接受的措施，这些措施不会造成不当的经济负担或损害民用航空的安全与安保。

除了造成公共卫生紧急情况之外，由于大多数航空公司和服务提供者当前所面临的财务状况，COVID-19 还给航空安全带来了系统性和组织性的风险。健康的航空业对于确保高水平的航空安全和安保至关重要。根据全球目标和基于绩效的标准，COVID-19 风险缓解措施应灵活而有针对性，确保全球航空业充满活力和竞争力，从而推动经济复苏。对于加重行业成本或负担的措施必须予以认真考虑，且必须从安全、安保、公共卫生、旅客和机组人员的信心或其他方面的益处出发证明其合理性。

航空安全相关措施

COVID-19 爆发后，各国迫切需要暂时偏离国际民航组织的标准。因此，国际民航组织的一个工作重点支持各国管理这些豁免措施，同时确保相关的安全风险得到适当处理，促进其他国家的承认和接受，并且保证所有利害攸关方都能随时获得这些信息。

由于COVID-19 的爆发，部分国家相关措施的实施，诸如保持身体距离、民航当局（CAAs）工作区域的关闭等使得这些国家很难完全遵守国际民航组织的特定标准。《芝加哥公约》要求各国执行国际民航组织的标准，或在其法规与国际民航组织标准有出入时上报差异。国际民航组织建立了一种工具，通过用户友好的界面确定COVID-19 大流行期间维持运行所必需的与国际民航组织在资格认证和执照颁发方面的标准的临时差异，并让用户可以随时了解这些信息³。国际民航组织地区办事处和地区安全监督组织正着手支持各国上传统一信息，同时在地区层面实施缓解措施。初步的反应非常积极。

国际民航组织加快了新指南的制定和发布，即《民航当局管理 2019 冠状病毒病相关航空安全风险手册》（DOC 10144）⁴，以便支持安全运行的持续进行。国际民航组织还编写了相关材料，包括快速参考指南，这些指南为各国提供了有关确立和实施该工具所确定的条文豁免措施以及各国在此应急期间面临的其他运行问题的指导。这些材料和其他最佳做法已发布在网页上⁵供全球航空界使用。

³ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/ccrd.aspx>

⁴ <https://www.icao.int/safety/SafetyManagement/Pages/COVID-19-Safety-Risk-Management.aspx>

⁵ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/default.aspx>

各国和业界已经非常有效地使用了这些国际民航组织工具。国际民航组织鼓励各国在全球危机期间保持信息更新，并邀请为数不多的还未参与进来的国家也这么做。提供这些信息可确保仍处于应急状态并继续实施宽免措施的国家的运营人在运营飞往其他国家的航班的时候，对监管方面的事宜是有把握的。各国应注意长时间施行宽免措施的安全风险，并采取必要的缓解措施抵消这些风险。

由于对附件 18 — 《危险物品的安全航空运输》⁶中客机和货机定义的解读有误，运营人在安排航空器机组时遇到了困难，国际民航组织因此发布了指导，确保解读的准确性，避免不必要的操作限制⁷。

建议1

在COVID-19全球爆发期间，成员国应继续在电子申报差异（EFOD）子系统中更新COVID-19应急相关差异（CCRDs）。

建议2

一旦恢复正常运行，成员国应避免保留与COVID-19相关的宽免措施。应急情况结束后仍存在的差异（如有）应在电子申报差异系统中予以申报。

建议3

成员国应加快制定关于此次危机期间新运行或运行变化的安全管理指南。

航空公共卫生相关措施

为应对SARS危机，国际民航组织于 2006 年制定了预防和管理民用航空公共卫生事件的协作安排（CAPSCA）方案⁸。作为一个自愿的多部门平台，CAPSCA融合了航空和公共卫生部门的资源和专业知识，用以支持对影响到民用航空的公共卫生事件的准备和管理。CAPSCA网络在全球、地区和国家各层面将国际民航组织、世界卫生组织（WHO）和其他联合国（UN）实体、国际航空组织、民航当局和公共卫生组织联系起来。

CAPSCA建议实施国际民航组织公共卫生走廊（PHC）概念，以增强对行业重启的信心。公共卫生走廊概念是采用基于风险的做法制定的，同时考虑了相关的安全管理原则、世卫组织的建议以及航空部门的流行病指南。在此概念下制定的第一份指导材料，即《COVID-19 大流行期间实施公共卫生走廊以保护飞行机组人员（货运运营）》⁹，旨在为必要的货运飞行提供便利，以支持提供基本医疗用品的供应链运行，作为全球应对COVID-19 大流行行动的一部分。

⁶ <https://www.icao.int/safety/DangerousGoods/Pages/annex-18.aspx>

⁷ <https://www.icao.int/safety/COVID-19OPS/Pages/DangerousGoods.aspx>

⁸ <https://www.capsca.org/CoronaVirusRefs.html>

⁹ <http://www.capsca.org/Documentation/CoronaVirus/eb030e.pdf>

恢复的核心推动力 —— 一组基础的卫生风险缓解措施

理事会航空恢复工作队在评估确保航空业重启和恢复的关键优先事项时考虑了所有上述举措。客运业务被确定为需要进一步指导的关键领域。

本报告附篇中所载的指导文件《起飞：COVID-19 公共卫生危机期间航空旅行指南》是国际民用航空恢复战略的核心要素。该指导文件提出了全面的建议措施框架，用以解决和减轻旅途各阶段中旅客和航空从业者的风险。该文件由理事会航空恢复工作队与新加坡、美国、赞比亚和以下组织的专家共同制定：世界卫生组织、欧洲联盟/欧洲航空安全机构（EASA）、阿拉伯民航组织（ACAO）、国际机场理事会（ACI）、民用空中航行服务组织（CANSO）、国际航空运输协会（IATA）和航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）。

COVID-19 在全球爆发的速度和阶段各不相同，因此需要采取适当的和适应具体情况的缓解措施。2020 年的第二季度，全球航空业的大部分正处于人员流动最少的阶段，或者即将退出这一阶段。因此，应根据不断变化的情况采取这些建议措施，以支持基于风险、安全可靠的客运恢复，直到此次大流行得到控制。

制定《起飞指南》的指导思想是：

- 始终将重点放在安全、安保和效率这些基本要素上；
- 提升旅客、航空从业者和公众的公共卫生和信心；和
- 认可航空是经济复苏的驱动力。

建议的措施应增强航空公共卫生和消费者信心，同时将对运行和效率的负面影响降至最低。这些措施应利用航空部门的风险管理经验，并尽可能保持一致，但又要足够灵活以应对地区性的或特定情景的要求。以切实可行的方式将新的公共卫生措施纳入航空系统可进一步发挥航空部门支持经济复苏和增长的作用。

《起飞指南》提供了普遍适用于客运和货运各个阶段的风险缓解措施建议，包括四个独立的模块，即机场、航空器、机组人员和货运服务。这些措施适用于从到达航站楼到离开行李认领区的整个旅客行程，并且还涉及到机舱和驾驶舱内以及地面上的航空人员。该文件提出了向旅客和机组人员提供清晰且一致的信息、使用面罩和口罩、保持身体距离和采取卫生程序等建议措施。文件中概述的措施共同构成了建立重启和恢复计划的基础。该《起飞指南》将促进全球和地区航空卫生和安全措施的协调统一，同时使各国能够灵活地根据其风险评估和疫情所处的阶段采取措施。

《起飞指南》是一份动态的文件。将根据更多的可用的科学证据以及实施建议措施过程中的实际经验对文件进行更新。该文件的框架可调整适用于其他类型的运行和航空活动，例如通用航空、空管和维修机构。应随着情况的发展对这些公共卫生措施的实施情况进行动态监测和评估，以避免默认保留这些措施、不必要的监管负担，以及效率低下。

建议4

全球和地区程序的统一对增强公众和旅客对航空旅行的信心至关重要。为此，成员国应按照《起飞：COVID-19公共卫生危机期间航空旅行指南》来制定航空公共卫生程序。

建议5

为了支持尽可能快地恢复正常航空运行，成员国应随着COVID-19传播风险的降低定期审查关于继续实施风险缓解措施的必要性；应停止实行不再需要的措施。

安保和简化手续相关措施**附件 9 — 《简化手续》规定的各国义务**

鉴于针对 COVID-19 大流行而实施的边境关闭和旅行限制，为人员和货物流动提供便利的措施（《芝加哥公约》附件 9 中称为“简化手续”）对于 COVID-19 之后航空业的恢复比以往任何时候都更为重要。

各国对于附件 9 相关标准和建议措施（SARPs）的不遵守程度对有效协调民航对大流行病的应对措施构成了风险。各国对于国际民航组织建议的旅客健康定位表的使用有限，而这削弱了各国在感染病毒的旅客到达后进行接触者追踪的能力。按照附件 9 的要求建立国家航空运输简化手续委员会或等同机构，并确保其有效运作，可以在政府和行业利害攸关方之间提供采取迅速有效措施所需的协调水平。

鼓励更多地使用先进技术，以方便在旅程的各个阶段对旅客进行非接触式处理。

2020 年 6 月会提供由标准化培训和工具组成的实施包，用以指导各国主管部门、航空服务提供者和供应链利害攸关方实施相关简化手续规定。

航空安保指南

航空安保有关措施的调整也是必要的。指导性文件《COVID-19 大流行期间的航空安保应急计划》将于 2020 年 6 月发布，作为当前情况下维持适当安保水平的参考。该指南将针对机场安保检查点的流程，以及出入管制、监视、货物和邮件的安保、航空器安保和人员培训等航空安保的其他方面提出建议。

不循规及扰乱性旅客的处理

新的流程对旅客增加的压力以及他们的整体旅行体验，可能会加大旅客之间或旅客与机组人员之间的摩擦。关于管理此类事件的指导应参阅《不循规和扰乱性旅客法律问题手册》（Doc 10117 号文件）。

旅客对航空公共卫生和安全措施的理解与遵守对于此类措施的有效性以及其他旅客对于旅途安全的信任至关重要。各国负有责任提高公众对不服从机组人员指示或扰乱飞机上良好秩序和纪律后果的认识。当局应发布相关信息，并确定联系旅客的最佳渠道。各国应审查其国家立法，确保适当涵盖与 COVID-19 措施有关的不循规和扰乱性行为。

各国还应确保航空公司的工作人员接受了旅客服务技能方面的适当培训，这种技能包括能够认出潜在的旅客不循规行为迹象以及在此类特殊情况下将危机控制住。

建议6

尚未这样做的成员国应立即按照附件9的要求设立国家航空运输简化手续委员会（或等同机构），以加强国家一级的跨部门协调。

建议7

成员国应系统使用旅客健康定位表，确保旅客的身份识别和可追踪性，以帮助限制疾病的传播和流行病的复发。

建议8

成员国应在利用所提供的指导临时调整其安保措施的同时加强其监督制度，以确保这些措施得到一致执行，以保护航空免受非法干扰行为的影响。

建议9

成员国应采取措施，确保向有关人员提供培训，使其能够查明和管理与不遵守基本航空公共卫生和安全措施有关的不循规旅客情况。

经济和金融措施

全球都在努力遏制 COVID-19 的传播，各国政府已经实施了严格的旅行限制，关闭边境并严格限制人员的流动。这些决策以及全球性经济衰退对全球民航业的生存产生了重大影响。

考虑到航空运输给各国经济带来的直接和间接经济效益，各国应在认为必要时提供最适当的手段支持民航业的各利害攸关方，可能是通过地区或国际经济合作以及与私营部门和金融机构合作的方式。这种特殊紧急措施可以包括放松监管、加强运营灵活性、授予额外的双边航空运输权或业务权、经济刺激或直接财政援助。

这些措施必须是包容、有针对性、适宜、透明和临时的，应仅限于为缓解 COVID-19 的影响而有必要采取的措施，并应符合国际民航组织的政策，同时在不妨碍公平竞争和不损害安全、安保和环境承诺的情况下，在各方利益之间取得适当平衡。

各国向本国民航业提供支持的能力存在很大差别。由于不同的行业利害攸关方可能提出各不相同又存在竞争的各种要求，各国需要通过相应的制度和监管框架遵循善治原则，在往往面临相互竞争和/或相互冲突的优先事项的情况下，使目标和需求与责任和资源相协调。

建议10

成员国应考虑采取适当的特殊紧急措施，以支持财务维持能力，并保持适当水平的安全的、有安保措施的和高效的运行，这些措施应是包容、有针对性、适宜、透明和临时的，并符合国际民航组织的政策，同时在不妨碍公平竞争和不损害安全、安保和环境绩效的情况下，在各方利益之间取得适当平衡。

通过国际民航组织进行定期监测和共享经验

需要对本报告前几小节所载措施的执行程度进行定期监测。作为联合国负责国际民用航空体系的专门机构，国际民航组织应是这方面的中央资源库，包括记录各国针对这些措施所采取的所有行动。

在发挥这一作用时，国际民航组织应促进各国之间共享经验和最佳做法，并将其作为查明差距和所需支持的依据。通过这些信息，国际民航组织将能够向各成员国提供适当的、有针对性的和及时的指导、培训和援助，以便本报告所述各类措施得到有效实施。

建议11

成员国应通过向国际民航组织措施数据库提供资料，促进关于其行动和最佳做法的信息共享和交流。

4. 增强复原力

各国对发展本国的航空运输体系负有首要责任，这一体系应具备抵御未来危机的能力，并以有效的监管性监督能力作为支撑。国际民航组织鼓励各国采取灵活的做法，以实现国家、地区和/或全球一级航空运输的可持续恢复和增长。为此，各类措施应尽可能协调，符合国际民航组织的标准、计划和政策，适应公共卫生形势的发展，并在民航、公共卫生当局和其他机构以及相关的国际和地区组织以及业界之间进行协调。

高度的承诺

增强必要的复原力将取决于各级，即各国政府（包括国家民用航空和公共卫生当局）、国际和地区组织（包括国际民航组织）和整个民航业以及旅行公众的高度承诺和参与。回顾航空对国家、地区和全球优先事项的贡献，敦促各国做出政治努力并愿意领导 COVID-19 疫情后的全面恢复，并作为其国家航空战略的一部分就未来的危机进行规划。为了加强这一承诺，国际民航组织应考虑召开一次高级别会议。

国际义务

在应对 COVID-19 疫情和未来的危机时，遵守国际协定和惯例规定的义务和承诺十分重要。这包括需要特别注意与国际民航组织所有战略目标相关的全球标准、计划和政策。

这场大流行病再次确认了民用航空是危机时期支持和恢复的全球推动者。在增强复原力的过程中，各国应认识到航空的重要贡献并按照联合国 2030 年可持续发展目标努力实现有序恢复和长期可持续性。

清晰的沟通

全面的宣传和推广是通往更具复原力的航空体系之路的一个支撑因素，包括在所有利害攸关方之间以及与普通公众进行清晰、准确、透明和持续的沟通。提供协调统一和可以理解的信息，着重强调航空体系的安全、安保和运行完整性，将会提高对已采取的风险缓解措施的遵守程度并在应对复苏和需求增长问题时具有更强的复原力。

国际民航组织、民用航空和公共卫生当局应与业界合作，开展清晰有效的沟通，以增强旅行公众的信心，并帮助人们了解如何为安全的旅程出一份力。如可行，应使用数字平台。国际民航组织应通过公布本报告来支持这方面的工作。

对各国和区域团体的支持

航空在满足国际社会弱势群体，即小岛屿发展中国家、内陆发展中国家和最不发达国家的需求以及向偏远地区和孤立岛屿提供必要的连通性方面发挥着特别重要的作用。

国际民航组织应确定必要的资源，根据国际民航组织“不让任何国家掉队（NCLB）”的举措为有需要的国家协调和提供包括援助、指导、培训和其他服务在内的一揽子实施措施。呼吁国际金融机构向没有渠道和能力满足其需求及缓解当前和未来风险的国家提供财政/实物援助。

吸取的经验教训

尽管当务之急是应对当前的危机，但是随着全球的恢复以及民航业趋向稳定，从这次挑战中吸取经验和教训至关重要。各国和业界必须顺势而为，对危机期间采取的措施和步骤进行“更加全面”的分析，这将为未来定义更具复原力、更加可持续的航空业奠定基础。

在这些见解和做法的基础上，应特别注重风险管理和危机准备方面的改进以应对不可预见的各种情况。为此，可考虑扩大《芝加哥公约》附件 19 —《安全管理》中的国家安全方案（SSPs）的范围，允许各国和服务提供者以更加综合的方式管理风险。危机准备将取决于各国加强其国家应急规划的能力，以及是否建立了清晰的协调、沟通机制及在未来发生危机时立即启动的各级流程。

国际民航组织应与世卫组织协调，牵头并促进对全球标准、计划和政策的审查，特别是与卫生相关的各项规定，以便支持各国建立更具复原力的航空体系。作为这项工作的一部分，国际民航组织应考虑近期成立的国际民航组织航空中突发卫生问题工作队的建议，该工作队将审查《芝加哥公约》附件 9 所载的与卫生相关的所有条款和相应的指导材料。鼓励各国为该工作队的工作提供帮助。

有鉴于此，各国必须接受世界变化的速度并采用创新的解决方案，使航空监管流程和治理（包括国际民航组织自身的体系和流程）更为简化，更加适应未来的此类事件，这一点十分重要。从灵活的工作和会议安排、加快数字化建设，以及对提案进行临时快速跟进中吸取的经验教训都应纳入航空监管运行流程当中。

5. 前进之路

认识到 COVID-19 大流行发展的不确定性，国际民航组织和参与本报告编制的所有利害攸关方强调了采用灵活、渐进的做法迅速恢复航空运输和连通性的重要性，这一做法应与公共卫生状况的改善相称，并顾及专家的医学意见及现有的安全和安保标准。此外，我们应对疫情进一步爆发的风险保持警惕并相应地制定计划，以备必要时重新启用这些措施。

强烈建议各国在确定其做法以及随后实施各项措施时，遵循第 2 节中的 10 项关键原则和第 3 节中的 11 项相关建议，并特别注意所附文件《起飞：COVID-19 公共卫生危机期间航空旅行指南》中提出的一系列建议的缓解风险措施。能否成功摆脱这场危机将取决于包括国际民航组织在内的各级是否认真一致地采取这些建议和措施。

随着公共卫生形势的发展，各国的缓解和限制措施正在逐步放松，这应与全球范围内适度开放天空并行。本报告所述的各类措施可能需要根据流行病的发展形势进行调整，以确保取得切实的成果，实现成功的重启和恢复。国际民航组织应与所有民用航空利害攸关方合作，继续对形势进行监测和评估，利用这种协调一致的做法及时应对危机的演变，抓住这一机遇加强航空生态系统。

今天航空业的成功恢复和为明天做好准备只能是集体努力的结果。国际民航组织与民航业以及国际和地区组织之间更加密切和持续的合作将有利于信息共享，是适用于所有国家、地区和利害攸关方的协调一致的全球响应做法。



国际民用航空组织

理事会航空恢复工作队（**CART**）

起飞：**COVID-19**公共卫生危机期间
航空旅行指南

2020年5月27日，加拿大蒙特利尔

附篇

目录

| | |
|--------------------------------------|-------|
| 1. 《起飞：COVID-19公共卫生危机期间航空旅行指南》 | - 1 - |
|--------------------------------------|-------|



| | |
|-----------------------------|-------|
| | - 1 - |
| 执行摘要 | i |
| 建议 | iii |
| 1. 背景描述..... | 1 |
| 2. 关键原则..... | 2 |
| 3. 国际民用航空重启和恢复的飞行计划..... | 3 |
| 4. 增强复原力..... | 8 |
| 5. 前进之路..... | 10 |
| 1. 背景 | - 4 - |
| 2. 概述 | - 4 - |
| 3. 目标 | - 4 - |
| 4. 指导思想..... | - 5 - |
| 5. 基于风险的缓解措施各个阶段..... | - 6 - |
| 附录 | 1 |
| 1. 公共卫生风险缓解措施..... | 1 |
| 1.2 普遍适用的风险缓解措施 | 1 |
| 1.3 适用于特定模块的风险缓解措施 | 2 |
| 2. 模块 | 4 |
| 机场 | 5 |
| 航空器 | 20 |
| 机组 | 28 |
| 货运 | 35 |
| 3. 表格和海报..... | 39 |
| 机组COVID-19状况卡 | 40 |
| 航空器COVID-19消毒控制表 | 41 |
| XYZ机场COVID-19清洁/消毒控制表 | 42 |
| 工作人员休息区张贴的海报 | 43 |

附录

| | |
|-------------------------|-----|
| 1. 公共卫生风险缓解措施 | A-1 |
| 1.1 概述 | A-1 |
| 1.2 普遍适用的风险缓解措施..... | A-1 |
| 1.3 适用于特定模块的风险缓解措施..... | A-2 |
| 2. 模块 | A-4 |

| | |
|-------------------------------------|-------------|
| 机场 | A-5 |
| 航空器 | A-20 |
| 机组 | A-28 |
| 货运 | A-35 |
| | |
| 3. 表格和海报 | A-39 |
| 机组COVID-19状况卡（PHC 表1） | A-40 |
| 航空器COVID-19消毒控制表（PHC 表2） | A-41 |
| XYZ机场COVID-19清洁/消毒控制表（PHC 表3） | A-42 |
| 工作人员休息区张贴的海报..... | A-43 |

1. 背景

冠状病毒病（COVID-19）大流行对全球航空运输的影响是史无前例的。2020年第一季度，全球机场客运量下降了28.4%，按绝对值计算相当于减少了6.12亿名旅客。与2019年的数据相比，2020年全球机场客运量（国内和国际客运量）整体预计将下降50.4%¹。国际民航组织估计，到2020年底，COVID-19对全球定期国际客运量的影响可能会使座位数下降高达71%，全球旅客数减少高达15亿²。2020年，航空公司和机场分别面临高达3 140亿美元³和1 000亿美元的潜在收入损失。

2. 概述

2.1 本文件为应对当前 COVID-19 大流行对全球航空运输系统的影响提供了一个框架。本文件的附录包含了降低航空旅客和航空从业者的公共卫生风险同时增强旅行公众、全球供应链和各国政府信心所需的缓解措施。这将有助于加速对受 COVID-19 影响的必要和非必要航空旅行的需求。

2.2 在各民用航空利害攸关方的帮助和指导下，国际民航组织推荐一种分阶段的做法，使国内和国际客运和货运量安全回到高位。这种做法引入一组核心措施，以形成航空卫生安全基准规程，用以防止航空旅客和航空从业者感染上新冠病毒。这些措施将使全球航空业从当前的大流行中恢复过来，实现增长。但是，重要的是要认识到恢复的每个阶段都需要重新调整这些措施，以支持共同目标的实现，即安全地推进航空旅行、将新的公共卫生措施纳入航空体系以及为经济复苏和增长提供支持。我们的工作必须认识到有必要在降低公共卫生风险的同时对对于航空公司、机场和其他航空利益团体而言具有运行可行性的措施保持敏感。这对于在即将开始的各个阶段推进复苏至关重要。

3. 目标

COVID-19 疫情爆发后，各国（包括政府监管机构）、机场、航空公司、航空器制造商以及航空生态系统中的其他利害攸关方与公共卫生当局协调，制定了一系列旨在降低航空旅客、航空从业者和普通公众健康风险的措施。这些适用于各国、机场运营人、航空公司和航空运输业其他各方的措施旨在实现一致的和可预测的旅行体验。这些措施也将有助于航空公司以高效、安全、稳靠和可持续的方式运输越来越多的旅客和货物，并将 COVID-19 在旅客和普通公众之间传播的风险降至最低。这些措施的实施将促进和加强全球从 COVID-19 大流行中恢复过来。

¹ ACI COVID-19对机场行业的经济影响评估（5月发布）

² ICAO经济影响分析

³ IATA Economics第四次影响评估（4月发布）

4. 指导思想

4.1 在制定附录中所载的措施时，起草人员遵循了以下指导思想：

- a) 始终将重点放在安全、安保和效率这些基本要素上；
- b) 提升旅客、航空从业者和公众的公共卫生和信心；和
- c) 认可航空是经济复苏的驱动力。

4.2 根据这些指导思想，起草人员进一步同意这些措施应：

- 与风险水平相称，且不应损害航空安全和安保；
- 能够利用航空业长期积累的经验，并采用与安全和安保风险管理相同的原则。这包括监督遵守情况，定期审查措施的有效性以及调整措施以适应不断变化的需求和改进的方法和技术；
- 在最大限度地减少对运营和效率的负面影响的同时增强公众的信心以及航空公共卫生；
- 在适当的最大程度上保持一致和协调，但要有足够的灵活性，以应对地区或情景风险评估和风险容忍度。承认基于共同原则和国际认可的标准制定的等效措施将是恢复全球航空运输的一个根本推动因素；
- 有医学证据支持并符合卫生方面的最佳做法；
- 是非歧视性的、基于证据的、透明的；
- 具有成本效益、适度，且不会破坏平等竞争机会；
- 高度可见并有效清晰地向航空界和公众传达；和
- 与适用于航空和公共卫生的国际规定、标准和建议做法保持一致。

5. 基于风险的缓解措施各个阶段

5.1 使客运量恢复到更高的水平将取决于一系列因素，包括最重要的公共卫生机构的指导方针（受旅行风险水平驱动）、政府的旅行限制和要求、旅客信心以及航空承运人和机场的运营能力。

5.2 通过采取基于风险的做法，将可以在重启运营和调整基于风险的缓解措施各个阶段之间过渡，同时认识到恢复到以前的阶段可能是必要的。目标是最大限度地保持一致性，并为数据报告和流程的监测制定标准，以支持开展评估和进入下一阶段。目前，给出这些阶段之间任何明确的时间安排是不可能的。在本文件发布时，多数商业客运航空都处于阶段 0 或阶段 1。

- **阶段 0：**由于旅行限制，主要国内和国际机场之间的旅客往来很少。
- **阶段 1：**旅客出行量开始增加。在该初始阶段，客运量相对较低，航空公司和机场因此可以采用与客运量相称的航空公共卫生做法。在每个利害关系方适应不断增长的需求和与风险缓解相关的新的运营挑战的过程中，将会面临巨大的挑战。需在机场采取的旅行卫生措施必须至少与当地其他交通运输方式和基础设施所采取的措施相匹配。
- **阶段 2：**随着卫生当局根据公认的医疗标准对措施的适用性进行审查，客运量将继续增加。阶段 0 和阶段 1 中需要采取的一些措施可能会被取消。需在机场采取的旅行卫生措施必须至少与当地其他交通运输方式和基础设施所采取的措施相匹配。
- **阶段 3：**当卫生当局确定新冠病毒疫情在全球相当数量的主要目的地得到充分控制时可进入阶段 3。国家卫生警戒级别的降低和相关旅行限制的放松是关键触发因素。在该阶段，风险缓解措施将继续被削减、调整或将被终止。在阶段 3 可能没有普遍可用的有效的药物干预（例如，治疗方法或疫苗），但可随时进行接触者追踪和检测。在获得特效药物干预之前，各国可能需要在整个大流行期间继续放宽或恢复公共卫生和社交隔离措施。
- **阶段 4：**当多数国家随时可获得特效药物干预措施时开始这个阶段。可能会有一些残留的措施/缓解措施被保留下来，但这些措施也应进行定期审查。

注：这些阶段之间没有严格的界限，各阶段之间的过渡，两个方向都有可能。

—————

起飞：COVID-19公共卫生危机期间航空旅行指南

附录

1. 公共卫生风险缓解措施

1.1 概述

1.1.1 这些公共卫生风险缓解措施分为两部分。第一部分包含应用于航空客/货运各阶段的普遍适用的风险缓解措施。第二部分介绍了本附录所附的专门针对航空运输各个方面的模块。

1.1.2 在这些措施的实施过程中，应注意遵守相关的地方当局、国家当局和国际机构发布的所有适用法律、规章、要求、标准和指南。本指南中没有任何内容意在取代或抵触这些要求。

1.2 普遍适用的风险缓解措施

- **公众教育：**各国和各利害关系方必须共同努力，迅速、准确地发布信息。在旅客整个旅行过程中，信息必须尽可能地清晰、简单和一致。
- **保持身体距离：**在可行的情况下，人们应该按照世界卫生组织（WHO）的指南或适用的国家卫生指南保持社交距离。在无法保持这种距离的情况下（例如在航空器客舱内），应使用充分的、基于风险的措施。
- **面罩和口罩：**应按照适用的公共卫生指南佩戴口罩。应根据风险水平和是否可以获得口罩，同时在考虑到佩戴口罩的潜在风险和缺点的情况下，选择面罩的类型（非医用或医用）。医用口罩必须优先供医护人员和疑似感染COVID-19且表现出症状的人员使用，作为其个人防护装备。在所有情况下，都应该遵循关于何时以及如何佩戴、摘取、更换和处置面罩和口罩，以及关于摘取后的手部卫生的最佳做法。
- **日常卫生：**所有可能存在人员接触和传播的区域都应按照公共卫生当局的规定进行清洁和消毒。清洁和消毒的频率应基于运行风险评估确定。
- **健康检查：**各国应确保按照有关卫生当局的规程进行健康检查。检查可包括飞行前和飞行后的自我声明、由卫生专业人员进行的体温测量和目视观察。此类检查可以确定可能需要在工作或飞行前进行额外检查的潜在高危人群。可以利用所获得的此类信息以及了解的情况来采取一种基于风险的做法，这将进一步有助于让出行的公众放心。这种检查可在进站和/或出站时进行。

如果有人员表现出感染了COVID-19的迹象和症状，或者表明其接触过这种病毒，则有必要对其采取适当的后续行动，包括由医护人员在机场的专用访谈空间或在机场外预先确定的医疗设施内进行有针对性的健康评估。

- **接触者追踪：**应探索收集旅客和员工联系信息的方法（包括网络应用程序），以支持公共卫生部门进行接触者追踪。应要求提供最新的联系信息，作为自我健康声明的一部分，并且旅客和政府之间的互动应直接通过政府门户网站进行。这应该符合适用的数据隐私保护规则。
- **健康声明：**在可行和合理的情况下，应根据相关卫生当局的建议，针对所有旅客使用 COVID-19 健康声明表。此外，还应鼓励旅客在抵达机场前就进行自我声明。应鼓励使用电子工具，避免使用纸质表格。
- **测试：**在本报告发布时，快速测试还不能作为旅行的前提条件，因为这种测试不可靠或不可行。因此，建议各国暂时不要要求进行快速测试。应当指出的是，除非有更实时、快速和可靠的测试方法，否则在离港前对所有旅客进行快速测试在操作上是行不通的。

1.3 适用于特定模块的风险缓解措施

A. 机场

机场模块包含针对以下要素的具体指南：机场候机楼、清洁、消毒、卫生、保持身体距离、工作人员保护、通行、值机区域、安检、空侧区域、登机口设施、旅客转机、下机、行李认领和到达区域。

B. 航空器

航空器模块包含针对以下内容的具体指南：登机流程、座位分配流程、行李、机上互动、环境控制系统、餐饮服务、卫生间使用、机组人员保护、对生病旅客或机组人员的管理以及对驾驶舱、客舱和货舱的清洁与消毒。

C. 机组

为促进安全和可持续的国际航空旅行，按照公认的公共卫生标准，对机组人员采取密切协调的国际做法，对于减轻关键运输人员的负担是至关重要的。目前，这些负担包括适用于其他旅行者的检查、隔离要求和入境限制。机组模块包含针对以下内容的具体指南：机组人员与 COVID-19 疑似病例或确诊病例之间的接触、报到值班、端对端机组中途停留专用最佳做法、机组人员在中途停留期间出现 COVID-19 症状以及对机组的部署安置。

D. 货运

货运航班机组应与客运航班机组采用相同的健康和安全注意事项，并统一纳入本文件的机组部分。虽然航空货运的托运货物不与旅行公众接触，但货物的收运和移交过程确实会与非机场员工发生接触。货运模块涉及航空公共卫生，包括保持身体距离、个人卫生、从交接点到停机坪之间的保护屏障、货物装卸以及其他缓解程序。

2. 模块

| | |
|----------------------|----|
| 模块 | 机场 |
| 目标受众 | |
| 机场运营人、管理部门、政府、机场工作人员 | |

| | |
|--|-----|
| 要素 | 候机楼 |
| 简要说明（目标） | |
| 候机楼操作指南需要考虑到操作的所有方面，包括哪些人员可以进入候机楼、维护候机楼内的清洁和消毒程序，以及卫生措施、提供急救/医疗护理指导以及针对旅客和工作人员的规程。 | |
| 考虑事项 | |
| <p>清洁与消毒</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 机场卫生管理部门、机场运营人和服务提供者应根据世界卫生组织《航空卫生工作指南》中概述的标准操作程序，就加强清洁和消毒的书面计划达成一致意见。当有新的信息可用时，需要不断更新计划中的流程、安排和产品等内容。 ● 应根据上述计划，定期对候机楼基础设施和所有设备进行清洁和消毒，且应根据客流情况，按需增加清洁和消毒的频率。 ● 增加相关主管部门批准的清洁和消毒产品的供应。 ● 应该让所有进行清洁和消毒的工作人员了解清洁与消毒计划。有必要确保员工有效地使用产品，包括消毒剂的浓度、使用方法和接触时间，并对频繁被接触和最有可能受到污染的区域进行清洁和消毒，如： <ul style="list-style-type: none"> ○ 机场问询台、行动不便旅客（PRM）服务台、值机区、入境/海关区、安检区、登机区等。 ○ 扶梯和直梯，扶手。 ○ 洗手间、马桶和婴儿换尿布台。 ○ 行李手推车和收集点：用一次性湿巾或消毒剂进行清洁，确保有垃圾箱可供使用。 ○ 安检前供旅客座的座位和登机区/值机区的座位。 ○ 停车场和空侧的摆渡车。 ● 增加空调和有效过滤系统的使用，保持空气清洁，减少再循环，提高新风率。应限制水平气流。 | |

保持身体距离

- 保持身体距离是限制 COVID-19 传播的有效措施，应该将其作为限制该病毒传播的一整套措施的一部分。机场内保持身体距离的措施应：
 - 至少与适用于其他交通方式的措施相一致，特别是往返机场的城市公共交通。
 - 尽最大可能在整个机场实施。
 - 在流行病学条件允许的情况下重新评估。
- 保持身体距离的目标应该是人与人之间至少保持一(1)米的距离。
- 旅客应根据适用健康指南佩戴口罩或其他面罩，且旅客佩戴口罩或其他面罩不会造成供医护人员使用的口罩或面罩出现短缺。
- 鼓励出发点和到达点相互承认可缓解卫生风险的等效的保持身体距离措施。

工作人员保护：

- 应根据具体情况评估对工作人员的适当保护程度。此类保护可能包括：个人防护装备（PPE）、员工健康检查计划、排班（使员工团队保持稳定和轮班）、方便使用的含酒精洗手液、轮班前后针对员工的具体流程、在工作场所保持身体距离。
- 应根据接触病毒的风险程度（如活动类型）和传播方式（如飞沫传播）为员工配备个人防护装备。个人防护装备可包括手套、医用口罩、护目镜或面罩，以及长袍或围裙。
- 对于进行轮班的工作人员和团队，应该以无接触的方式进行交接，即通过电话、视频会议、电子日志进行交接，或至少在交接时保持身体距离。
- 公共区域的所有维护和维修工作都应优先安排，如果不是必要的话，应调整其时间表，或可能的话，将时间延后。
- 工作人员培训应最大限度地利用在线培训和虚拟教室。
- 在重复进行交流和办理业务的区域，建议在选定的工作人员和旅客之间使用身体隔离设备。

机场候机楼通行

- 根据每个机场的具体情况和现行国家立法，在最初阶段可能只允许工作人员、旅行者和陪同人员（如陪伴残疾旅客、行动不便旅客或无人陪伴的未成年旅客的人员）进入机场候机楼，只要这么做不会造成人群聚集和排队，不会增加传播风险，且不会形成潜在的安保漏洞。
- 如果适用规定要求进行健康检查，则应在指定区域使用非接触式温度计进行操作，并将环境对操作的影响降至最低。

统一实施方法

- 与相关主管部门合作，确保立场一致。
- 与业界的利害攸关方合作，确保及时、准确地将信息发布给旅行大众。
- 确保措施与当地其他交通方式和其他基础设施保持一致。
- 使用机场 COVID-19 清洁/消毒控制表（PHC 表 3）或酌情使用类似表格。

| |
|---|
| <p>要素</p> <p style="text-align: center;">一般值机区</p> |
| <p>简要说明（目标）</p> <p>机场的一般值机区通常是客流量高的区域。为了限制排队和人群，旅客应该在抵达机场(准备飞行)之前尽可能多地完成值机手续。机场应提供尽可能多的自助服务方式，并且旅客也应尽可能多地使用此类自助服务方式，以限制在旅客服务点进行接触。</p> |
| <p>考虑事项</p> <ul style="list-style-type: none"> • 通过预先规划和监测客流，在这些地区实施可减少拥堵状况的措施。 • 机场应通过公共广播(PA)系统提供指示牌、地面标记和发布公告，以鼓励旅客保持身体距离。此外，应考虑在旅客出行过程中的关键地点，通过音频信息和标识传达卫生当局的关键预防信息。 • 各种自助服务工具，如办理登机牌和行李牌的小亭和行李投放，由于会有很多身体接触因而增加感染的可能性，因此受到特别关注。尽管如此，仍应鼓励使用这些设备，以减少面对面的交流，但应仔细注意客流管理，并保持这些设备得到充分和持续的消毒。 • 应尽可能鼓励旅客在到达机场前完成值机手续。在线办理登机手续、移动登机牌、在机场外给行李贴标签等举措都将有助于减少与机场工作人员和基础设施的接触次数。因此，建议各国政府消除任何监管障碍，以便旅客可以在机场外完成这些手续。 • 在传统的值机柜台，应考虑在排队区域使用可伸缩的立柱和地面标记，以鼓励旅客保持社交距离，并考虑在柜台工作人员面前安装透明屏障。 • 还可以考虑将自动消毒技术集成到各类亭内的触摸屏中，以便可以在旅客每次使用前对屏幕进行消毒。 • 机场和其他利害关系方应尽可能使用非接触式程序和技术，包括脸部或虹膜识别等非接触式生物识别技术。这种数字识别程序可应用于自助行李投放点、各种需排队进入的地方、登机口、零售店和免税店。这将消除或大大减少工作人员与旅客之间接触旅行证件的必要性。此外，它还可以加速各种手续的办理，从而增强健康保护，减少排队和提高其他流程的效率。 |
| <p>统一实施方法</p> <ul style="list-style-type: none"> • 与相关当局、航空公司和航空业其他利害关系方合作，寻找成本效益较高的大众保护方案。 |

- 通过启用非接触式流程来简化手续。
- 更多地使用标准化的数字身份管理解决方案。
- 使用机场 COVID-19 清洁/消毒控制表（PHC 表 3）或酌情使用类似表格。

| | |
|---|----|
| 要素 | 安检 |
| <p>简要说明（目标）</p> <p>在应对COVID-19的最初阶段，我们可以预期，在安检点，包括在检查过程中，需要维持保持身体距离的措施。可能需要考虑制定安检点通行管制措施，以及对标准安检流程进行修改，以符合新的COVID-19卫生指南。</p> <p>通常，应免除安检工作人员进行与健康和安全有关的检查，以确保他们持续专注于安检和相关流程。</p> | |
| <p>考虑事项</p> <p>检查点通程序</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 应与相关政府部门进行协调，实施适当的程序，以应对表现出生病迹象的任何旅客。 ● 尽可能在旅客和工作人员到达安检点之前提供洗手液和消毒产品。 ● 安检员和旅客应尽可能保持身体距离或佩戴合适的个人防护装备，以缓解接触病毒的风险。 ● 应考虑重新安排安全检查点的出入口和布局，以尽可能减少旅客拥挤和排队，同时保持理想的通行量。这应包括旅客脱衣区域和旅客取回其安检的客舱行李的区域。 ● 应在排队区域内的地面上设置标记，说明应保持有关当局建议的适当距离。保持身体距离的措施应该保持不变，直到相关卫生当局通知放松这方面的措施是安全的。 ● 涉及旅客向安保人员出示登机牌和其他旅行证件的程序应尽可能避免身体接触，并最大限度地减少面对面接触。如果需要根据政府颁发的带照片的身份证明确定戴口罩的旅客的身份，如果符合保持身体距离的措施，旅客可以摘下口罩。应该部署适当的标识，清楚地告知流程的后续步骤。 <p>可能的解决方案包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 指导旅客在进入点使用自动登机牌扫描仪，同时保持适当的身体距离。 ○ 使用由安保工作人员操作的移动登机牌扫描仪。 ○ 按照标准操作程序的要求，对登机牌和相关身份证件进行目视检查。 <ul style="list-style-type: none"> ● 自动闸机门和移动扫描仪信息显示部分的表面的消毒频率应该与任何其他被频繁接触的表面的消毒频率相同。 ● 应部署人员帮助旅客做好安检准备，以确保旅客为脱衣要求做好准备。安检员应该加强旅客进入脱衣区域的程序，这样他们就可以正确地脱衣，并且不太可能导致假警报响起(以最大限度地减少使用手动搜查的情况)。 | |

- 如需要，应加强对频繁被接触/暴露的表面和安检设备(包括安检点和行李区的托盘)的例行清洁和消毒。

旅客安检

- 应向工作人员分发含酒精的洗手液，用于手部清洁和消毒。
- 安检员应在每次手动搜查时佩戴手套，并在搜查结束后更换手套。
- 建议员工在脱掉手套后要洗手。
- 应该清楚地向旅客展示关于新实施的卫生要求以及修改后的检查程序的适当标识和信息。标识牌应强调在整个检查过程中旅客合作的必要性。
- 当检查点面对大量旅客时，对工作人员和机组人员的检查应在专门检查点进行，并尽可能与旅客分开（作为额外的预防性卫生措施）。
- 在可能的情况下，应在与客流分开的专用区域内解决警报问题。这种方法可降低排长队的风险，同时保持旅客通行量，但可能需要安排另外的工作人员。
- 在解除金属探测门警报时，优先使用手持式金属探测器来确定发出警报的原因，然后进行有针对性的手动搜查来寻找警报位置。
- 爆炸物痕量探测（ETD）设备或爆炸物探测犬（EDDs）的使用不应限于警报解除。在可能的情况下，应鼓励随机性地利用这种爆炸物探测方法。
- 为解决安检员发现的任何警报或关切，应在适当的情况下，根据安检员关切的性质，考虑使用 ETD 或 EDD 代替手动搜查。
- 如果标准程序允许重复使用 ETD 拭子，则应考虑停止这一做法，以限制传播 COVID-19 的可能性。

注：目前正在进行研究，以确定使用 ETD 时产生的高温是否足以杀死病毒，从而能够多次使用拭子。相关安保主管部门应向相关的卫生主管部门确认。

- 如果需要进行手动搜查，如有可能，安检员应调整其方法，避免直接面对被检查的旅客或其他人员。
- 需要与旅客近距离接触的工作人员应佩戴口罩。
- 如果航空安保与安全主管部门允许，可以接受比适用安保条例规定的数量更多的与卫生有关的液体、气溶胶和凝胶(LAGs)，如含酒精的手消毒剂。

统一实施方法

- 与监管机构合作，在进行随机搜查时考虑手动搜查的替代方案。只有在得到有关当局的批准和基于风险评估的情况下，才应实施此类替代方案。
- 与相关卫生主管部门合作，确保对发生交叉污染可能性较高的物品和区域(如托盘和更衣区)制定和实施清洁和消毒方案。
- 使用机场 COVID-19 清洁/消毒控制表 (PHC 表 3) 或酌情使用类似表格。

| |
|--|
| <p>要素</p> <p style="text-align: center;">候机楼空侧区</p> |
| <p>简要说明（目标）</p> <p>安检之后的候机楼空侧区是一个客流量很高的区域，该区域通常是一个开阔空间，几乎没有物理屏障。需考虑有必要临时采取保持社交距离的措施，但同时也要让旅客能够利用零售、免税特许经营店及购买食物和饮品。</p> <p>该区域内的登机口区、贵宾休息室和其他服务区的客流量也很高。有必要评估和部署各种流量监测工具、物理装置、地面标记和路标。可能有必要规划和部署升级版清洁和卫生措施，以有助于限制病毒传播。</p> |
| <p>考虑事项</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 应鼓励选用自助服务，以减少旅客与零售、餐饮工作人员的接触。 ● 有必要确保登机过程有序进行，以减少旅客之间的身体接触，在客座率开始上升的情况下尤为如此。航空公司、机场和政府之间的密切合作至关重要。航空公司需要修改其现有登机程序。机场可能需要协助对登机口区域进行重新设计，政府可能需要调整相关规章制度。应推动更多地使用自动化装置（如自助扫描装置和生物特征识别装置）。 ● 在重启阶段的早期，尤其应该限制需放入头顶行李箱的随身行李数量，以便登机过程保持顺畅。 ● 如有可能，应考虑在登机口采用自助登机技术，这涉及到各单位使用自动门、集成式登机牌读取装置、为旅客提供指示的液晶显示器，以及座位分配变动的打印装置。 ● 更多地使用证件自助扫描装置来进行所需的身份识别。 ● 作为一项临时措施，休息区（如休息室、登机门、餐厅）的开放需限制客流量，以满足保持社交距离的短期需要。随着恢复阶段的推进和健康要求的演变，可以考虑恢复正常客流量。 ● 应根据风险降低措施所处的阶段，考虑临时关闭某些服务区或加强这些服务区的监测，例如： <ul style="list-style-type: none"> ○ 自助餐区； ○ 咖啡厅座椅区或多用途座椅区； ○ 吸烟区；和 ○ 儿童游乐区。 ● 在整个机场设置多个酒精洗手液站，并为旅客提供足够数量的指示牌。 |

- 在厕所设施内安装免接触式设备，如：
 - 自动门系统；
 - 厕所自动冲洗系统；
 - 水龙头和肥皂/洗手液分配装置；和
 - 自动手巾机。

统一实施方法

- 与零售、食品和饮料特许经营店合作，确保使用非接触式支付方式和自助服务方式。
- 让航空公司利害关系方参与在机场休息室采取所需措施。
- 与相关当局、航空公司和其他航空利害关系方协作，寻找成本效益较高的大众保护方案。
- 使用机场 COVID-19 清洁/消毒控制表（PHC 表 3）或酌情使用类似表格。

| | |
|----------|--|
| 要素 | 航空器候机楼登机口设备 |
| 简要说明（目标） | <p>由于客运量不足，许多机场将某些设施退出使用。在航空公司业务量恢复之前，有必要进行适当的安全检查。机场和航空公司需齐心协力，确保提供准确的航班计划，以满足这一需求。</p> |
| 考虑因素 | <ul style="list-style-type: none"> • 登机桥、自动扶梯、电梯等机电设备必须加以检查，定期进行检测或启动。在将退出使用的设备重新投入供旅客使用之前，必须根据制造商的建议和国家建筑规范对其进行检查。 • 需要界定和采用维修规程。 • 如果需要提供经过温湿度调节的空气，应保持所有室外设备（如登机桥和空调机组）的供电。 • 机场运营人必须将临时关闭设施逐步恢复运转的时间表和计划事先通知主要服务提供者和政府当局。 <p>登机口航空器设备和空气过滤</p> <ul style="list-style-type: none"> • 如果在停机位处有地面空调机组（PCA）和固定地面电源（400 赫兹），航空器可以在到港后关闭其辅助动力装置（APU）。地面空调机组系统通过一个进气过滤器吸入环境空气，然后向客舱提供经过温湿度调节的空气。 • 外部空气源不通过航空器的高效空气过滤器（HEPA）进行处理。如果地面空调机组不能提供同等过滤效果，则应允许在登机口处使用航空器的 APU，使航空器的空调系统能够运转。 |
| 统一实施方法 | <ul style="list-style-type: none"> • 确保机场处理能力的重新投入与航空公司的计划保持同步，以适当的方式分阶段重新投入。 |

| | |
|---|-------|
| 要素 | 下机和到港 |
| <p>简要说明（目标）</p> <p>边境管制和海关通关过程可能需要临时加以调整，以更好地保持社交距离。</p> <p>如果已经配备自动边境管制（ABC）设备、数字化旅客身份识别（生物识别）设备以及技术设备（体温检测设备），则可使用此类设备来加强健康检查和加快移民办理速度，以减少排队，并最大程度降低边防官员与旅客之间的接触。</p> <p>此外，在恢复的最初阶段，一些政府正在探讨这样一种想法：旅客在离港前或到港时填写一份健康申报表，将此作为一项初步评估措施，用于查明需接受二次评估的旅客。</p> | |
| <p>考虑事项</p> <ul style="list-style-type: none"> • 与边境监管当局（如移民、卫生检疫）进行协调，采取便于入境/到港旅客通关的措施，如采用无接触式装置（例如，护照芯片读取装置、面部识别装置）。 • 如果到港时需进行申报，政府应考虑选用电子方式（如移动 APP 和二维码），以最大程度减少人与人之间的接触。信息可通过政府门户网站提前发送。对于海关手续的办理，建议尽可能使用绿色/红色通道进行自我申报。 • 应使用生物识别技术，实现身份验证过程的自动化。应鼓励使用非接触式技术、自动边境管制或电子登机门，以缩短办理时间，并限制旅客、官员和工作人员之间的互动。 • 如果相关规章有要求，则可以安装智能热像仪，以便快速监测多名旅客的体温，且不会打扰到旅客。 • 在恢复的最初阶段，如果需要，可以设置二次健康评估点，以保持主客流的流动。体温检查可以在进入海关大厅之前进行，但应避免对单个旅客进行健康评估，以不至于严重影响吞吐量，造成队列变长。 • 对于来自发生过聚集性传播或社区传播的高风险地区的到港航班，可利用到港候机楼内的某块特定区域，以更好地保持社交距离，也可在咨询公共卫生当局的情况下，在适当位置放置智能热像仪，对到港旅客进行检查。 <p>健康申报</p> <ul style="list-style-type: none"> • 一些政府正在采用一种健康申报解决方案，可以在门户网站上进行。对于已建立签证和电子旅行证件信息收集平台的国家，可以对此平台进行调整，以纳入所需额外信息。 <p>中转</p> <ul style="list-style-type: none"> • 以现有的一站式安安排为模型，开发“一站式”健康检查安排。在此模型下，鉴于旅程所到各国相互承认彼此采取的安保措施，所以不会在中转点对旅客和物品进行再次检查。如果采用类似的健康检查程序安排，则可避免在旅客中转点出现新的排队点。 | |

- 如需在中转点进行安检，则应遵守上文离港程序中所述的适当的卫生要求。

统一实施方法

- 与相关当局进行协作，寻找成本效益较高的大众保护方案。
- 与有关当局和航空公司进行协作，寻找高效的和成本效益较高的旅行大众保护方案。
- 若要进行健康申报，需与政府和当局进行合作。
- 更多地使用标准化的数字身份管理解决方案。
- 使用机场 COVID-19 清洁/消毒控制表（PHC 表 3）或酌情使用类似表格。

| |
|---|
| <p>要素</p> <p style="text-align: center;">行李领取区</p> |
| <p>简要说明（目标）</p> <p>在机场的行李领取区，往往会客流量大，并往往会与行李车、行李、洗手间和其他设施发生肢体接触。应采取消毒措施，增加清洁次数。</p> |
| <p>考虑事项</p> <ul style="list-style-type: none"> • 需要尽一切努力加快行李领取速度，并确保不让旅客在行李领取区等待过长时间。 • 最大程度地利用现有到港行李传送带，以限制旅客聚集，针对来自高风险地区的航班，尽可能使用专用行李传送带。 • 政府应确保清关过程尽可能快，如需对行李进行开箱检查，则采取适当措施。 • 应根据航班计划来调整清洁计划，以确保对行李车、洗手间、电梯按钮、扶手等进行更频繁、更深入的消毒。 • 旅客如需报告行李丢失或受损，应为其提供自助服务办理或在线办理。 • 在行李传送带处，可临时使用可伸缩的立柱和地面标记，以鼓励保持社交距离。 • 尽可能为办理遗失行李手续的航空公司代理提供透明的保护性隔离装置。 • 应鼓励使用行李配送服务，可将旅客行李直接送至其下榻酒店或其住处。 • 应与旅客共享行李跟踪信息，以便他们能够在行李出现问题时提出寻回申请，无需在认领区等待。 • 应制定该区域的清洁和消毒规程。 |
| <p>统一实施方法</p> <ul style="list-style-type: none"> • 与有关当局和航空公司进行协作，寻找成本效益较高的旅行大众保护方案。 • 使用机场 COVID-19 清洁/消毒控制表（PHC 表 3）或酌情使用类似表格。 |

| |
|--|
| <p>要素</p> <p style="text-align: center;">离开陆侧区</p> |
| <p>简要说明（目标）</p> <p>针对正在离开陆侧区的到港旅客，需制定规程和采取预防措施。既要考虑到迎宾区，也要考虑候机楼的出口区域。在重启的初期，所采取的措施可能包括在迎宾区周围设置一个围栏或对进入候机楼大楼进行限制。</p> |
| <p>考虑事项</p> <p>进入机场候机楼</p> <ul style="list-style-type: none"> • 根据每个机场的具体情况和现行国家立法，在最初阶段可能只允许工作人员、旅行者和残疾旅客、行动不便旅客或无人陪伴未成年旅客的陪同人员进入机场候机楼，只要这么做不会造成人群聚集和排队，不会增加传播风险，且不会形成潜在的安保漏洞。 • 在候机楼出口前，设置多个洗手点或提供洗手液。 • 根据航班计划来加强清洁，以确保更频繁、更深入地对陆侧公共区域消毒，包括座位区、餐饮和零售、扶手、洗手间、旅客自动运送系统和公交车。 |
| <p>统一实施方法</p> <ul style="list-style-type: none"> • 与社区内各利害关系方进行协作，以确保将信息及时、准确地发送给旅行大众。 • 使用机场 COVID-19 清洁/消毒控制表（PHC 表 3）或酌情使用类似表格。 |

| | |
|------|--|
| 模块 | 航空器 |
| 目标受众 | 附件6 — 《航空器的运行》，第I部分 — 《国际商业航空运输 — 飞机》所涵盖的运营人 |

| | |
|----------|---|
| 要素 | 旅客和机组 — 概述 |
| 简要说明（目标） | 为旅客和机组提供一个安全、卫生的作业环境。 |
| 考虑事项 | <ul style="list-style-type: none"> • 调整登机流程。在对重量和平衡加以考虑的情况下，旅客上下飞机时，应尽可能降低旅客彼此近距离经过的可能性。 • 座位分配流程：如有必要，座位的分配应能保证旅客之间保持足够的社交距离。航空公司应考虑让旅客分散就坐，只要客座占用情况允许这么做。应鼓励旅客尽可能待在指定座位上。 • 限制机上的互动行为。应鼓励旅客尽量轻装上阵，为所有行李办理托运，只携带可放到座位下面的小型手提行李。不再提供报纸和杂志。免税物品销售的规模和数量也可能暂时受到限制。 • 限制或暂停餐饮服务：应限制或暂停短途航班上的餐饮服务，或者应考虑将餐饮装在事先包装好的密封容器内发放。应减少使用非必要的机上用品，如毯子和枕头，以最大限度地减少交叉感染的风险。 • 限制厕所进出。如有可能，应指定一个机组人员专用厕所，前提是有足够的厕所可供旅客使用，不会导致旅客排队上厕所而出现人员聚集。此外，根据航空器的情况，尽可能要求旅客根据座位分配使用指定的厕所，以限制飞行期间的旅客活动，从而减少与其他旅客的接触。 • 机组保护措施。禁止共享安全演示所用安全设备。应指示机组人员仅向客舱的特定部分提供服务。应探寻其他保护措施，例如在登机过程中使用塑料窗帘或有机玻璃嵌板（登机完成后取下）。 |

注：下文关于消毒的各要素中，包含由航空器原始设备制造商（OEM）联合提出的当前可供使用的最新建议。本指南的用户应注意到：

- 这些建议以不断演变的环境和技术为依据。
- 虽然已竭尽全力为机上消毒剂的使用提供共同建议，但对于每家航空器原始设备制造商生产的产品而言，消毒建议各有不同。强烈建议运营人熟悉原始设备制造商指南，并向原始设备制造商进行咨询，由其解答机身消毒方面的任何具体问题。
- 这些指南的目的是为运营人提供与航空器产品相符的建议。运营人有责任确保消毒剂的使用与制造商的说明相符，消毒剂的使用人员采用适当保护措施，且消毒剂的使用符合卫生部门的药效建议，并符合消毒剂的标签说明。

| | |
|----------|--|
| 要素 | 消毒 – 驾驶舱 |
| 简要说明（目标） | 为机组和地面工作人员提供一个安全、卫生的作业环境。 |
| 考虑事项 | <ul style="list-style-type: none"> • 驾驶舱的清洁频率应考虑到驾驶舱与客舱的分隔，也应考虑机组换班频率。 • 以适当的频率对驾驶舱进行清洁和消毒，以保证机组人员的作业安全。 • 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。关于如何施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，以确保使用合适的施用、通风和个人防护设备。关于更详细的建议或其他消毒化学品，请联系具体的机身制造商。 • 消毒前，应清除表面的污垢和杂物，以最大限度地提高效果。 • 机上应使用预湿湿巾或一次性湿布对表面消毒，并使用大小有限的瓶子，以最大程度降低 IPA 溶液溢出的风险。不要在驾驶舱内喷洒 IPA。请勿让液体浸泡或滴入设备。 • IPA 易燃，所以应在潜在的火源附近采取预防措施。 • 由于 COVID-19 疫情导致消毒频率显著增加，而且没有关于此种频繁消毒所产生的长期影响方面的数据，因此运营人应定期检查设备，以确保不会随着时间的推移而出现长期影响或损坏。如果发现损坏，请联系原始设备制造商，获取关于替代消毒剂的指导。对皮革和其他多孔表面消毒时，应特别小心。 • 考虑到在清洁或消毒过程中很有可能不小心触动开关位置，运营人和飞行机组应强化检查程序，在飞机飞行前确认驾驶舱内所有开关和控制装置均处于正确位置。 |

- 驾驶舱内一些设备（例如氧气面罩）可能会因使用情况而有额外消毒要求，因此应确定相应消毒程序。

统一实施方法

- 原始设备制造商通过航空航天工业协会国际协调理事会进行沟通，以及原始设备制造商与运营人直接沟通。
- 使用航空器 COVID-19 消毒控制表（PHC 表 2）或酌情使用类似表格。

| |
|--|
| <p>要素</p> <p style="text-align: center;">消毒 – 客舱</p> |
| <p>简要说明（目标）</p> <p>为旅客、机组和地面工作人员提供一个安全、卫生的作业环境。</p> |
| <p>考虑事项</p> <ul style="list-style-type: none"> • 以适当的频率对客舱进行清洁和消毒，以保证旅客和机组人员的作业安全。该频率应考虑到航空器的运行情况以及感染者为客舱带来的潜在风险。 • 机身制造商建议使用 70% 的异丙醇（IPA）水溶液作为接触表面的消毒剂。关于如何施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，以确保使用合适的施用、通风和个人防护设备。关于更详细的建议或其他消毒化学品，请联系具体的机身制造商。 • 消毒前，应清除表面的污垢和杂物，以最大限度地提高效果。 • 机上应使用预湿湿巾或一次性湿布对表面消毒，并使用大小有限的瓶子，以最大程度降低 IPA 溶液溢出的风险。不要在客舱内喷洒 IPA。请勿让液体浸泡或滴入设备（如机上娱乐电子盒）。 • IPA 易燃，所以应在潜在的火源附近采取预防措施。 • 由于 COVID-19 疫情导致消毒频率显著增加，而且没有关于此种频繁消毒所产生的长期影响方面的数据，因此运营人应定期检查设备，以确保不会随着时间的推移而出现长期影响、变色或损坏。如果发现损坏，请联系原始设备制造商，获取关于替代消毒剂的指导。对皮革和其他多孔表面消毒时，应特别小心。对于由买方提供的设备（例如座椅和机上娱乐系统），运营人应与制造商一起批准此类设备上所使用的消毒剂。 • 航空公司可能需要审查其作业程序，以最大程度减少需要接触被频繁接触表面（如检修板、门把手、开关等）的人员数量。关于更详细的建议或其他消毒化学品，请联系具体的机身制造商。 |
| <p>统一实施方法</p> <ul style="list-style-type: none"> • 原始设备制造商通过航空航天工业协会国际协调理事会进行沟通，以及原始设备制造商与航空公司直接沟通。 • 使用航空器 COVID-19 消毒控制表（PHC 表 2）或酌情使用类似表格。 |

| | |
|----------|--|
| 要素 | 消毒 – 货舱 |
| 简要说明（目标） | 为机组和地面工作人员提供一个安全、卫生的作业环境。 |
| 考虑事项 | <ul style="list-style-type: none"> • 以适当的频率清洁和消毒货舱接触表面，以保证地面工作人员的作业安全。 • 机身制造商建议使用 70% 的异丙醇（IPA）水溶液作为接触表面的消毒剂。关于如何施用消毒剂以有效杀灭病毒的说明，请咨询相关卫生部门。参照原始设备制造商的说明，以确保使用合适的施用、通风和个人防护设备。关于更详细的建议或其他消毒化学品，请联系具体的机身制造商。 • 消毒前，应清除表面的污垢和杂物，以最大限度地提高消毒效果。 • 机上应使用预湿湿巾或一次性湿布对表面消毒，并使用大小有限的瓶子，以最大程度降低 IPA 溶液溢出的风险。不要在货舱内喷洒 IPA。不允许消毒液接触关键设备（如烟雾探测器、电子门操作设备和灭火剂喷嘴）。 • IPA 易燃，所以应在潜在的火源附近采取预防措施。要特别注意隐蔽火源，因为许多航空器的货舱里都安装了电子盒。 • 由于 COVID-19 疫情导致消毒频率显著增加，而且没有关于此种频繁消毒所产生的长期影响方面的数据，因此运营人应定期检查设备，以确保不会随着时间的推移而出现长期影响或损坏。如果发现损坏，请联系原始设备制造商，获取关于替代消毒剂的指导。 • 航空公司可能需要审查其作业程序，以最大程度减少需要接触被频繁接触表面（如检修板、门把手、开关等）的人员数量。 |
| 统一实施方法 | <ul style="list-style-type: none"> • 原始设备制造商通过航空航天工业协会国际协调理事会进行沟通，以及原始设备制造商与航空公司直接沟通。 • 使用航空器 COVID-19 消毒控制表（PHC 表 2）或酌情使用类似表格。 |

| | |
|----------|---|
| 要素 | 消毒 – 维护 |
| 简要说明（目标） | 为旅客、机组和地面工作人员提供一个安全、卫生的作业环境。 |
| 考虑事项 | <ul style="list-style-type: none"> • 航空公司应注意通风系统和供水系统的定期维护，以确保这些系统可以持续保护旅客和机组人员免受病毒的侵袭。航空公司应参考机身原始设备制造商的说明，以了解具体的维护行动和间隔时间。 • 航空公司应将检修板和其他维修区域纳入消毒程序，以确保维修人员有一个安全的环境。 • 航空公司可能需要审查其作业程序，以最大程度减少需要接触被频繁接触表面（如检修板、门把手、开关等）的人员数量。 • 航空公司应制定在消毒程序之后使用的维护程序，以检查驾驶舱、客舱和货舱中的控制手柄、断路器以及控制面板开关和旋钮是否在正确的位置。还应检查检修板和门是否处于关闭状态。 |
| 统一实施方法 | <ul style="list-style-type: none"> • 原始设备制造商通过航空航天工业协会国际协调理事会进行沟通，以及原始设备制造商与航空公司直接沟通。 • 使用航空器 COVID-19 消毒控制表（PHC 表 2）或酌情使用类似表格。 |

| | |
|---|---------|
| 要素 | 通风系统的操作 |
| <p>简要说明（目标）</p> <p>航空器制造商建议最大限度地提高机舱内的总风量，并应注意避免堵塞通风口（特别是沿着地板布设的通风口）。这些是对机舱通风考虑事项的一般建议，对于特定的航空器型号可能会有例外。强烈建议运营人向航空器原始设备制造商咨询与特定航空器型号相关的问题。</p> | |
| <p>考虑事项</p> <p>地面作业（撤除轮档前和档好轮档后）</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 避免在没有空调组件或地面空调机组（PCA）的情况下操作。外部空气源不通过高效空气过滤器（HEPA）进行处理。如果地面空调机组不能提供同等过滤效果，则应允许在登机口处使用航空器的辅助动力装置，使航空器的空调系统能够运转。 ● 如果航空器有空气再循环系统，但没有安装高效空气过滤器，请参考原始设备制造商发布的文件或联系原始设备制造商以确定再循环系统的设置。 ● 建议在登机前运行新鲜空气和再循环系统，以交换机舱内的空气，关于这一点，应考虑以下方面： <ul style="list-style-type: none"> ○ 对于装有空调的航空器，至少在登机前 10 分钟、整个登机过程和下机过程中，运行空调组件（由辅助动力装置或发动机提供引气）或通过地面空调机组提供空气。 ○ 对于装有高效空气过滤器的航空器，运行再循环系统以最大限度地增加通过过滤器的空气流量。 ○ 对于没有空调系统的航空器，在回程飞行准备期间保持航空器舱门打开，以方便机舱内空气交换（旅客登机门、勤务门和货舱门）。 <p>飞行运行</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 运行环境控制系统时，所有组件应在 AUTO 位，并且循环风扇应处于打开状态。 <ul style="list-style-type: none"> ○ 只有在确认安装了高效循环空气过滤器时才有效。 ● 如果所安装的并非高效空气过滤器，请与航空器原始设备制造商联系，以获得关于再循环设置的建议。 ● 如果航空器飞行中运行程序要求起飞时将组件关闭，则应在推力性能允许的情况下尽快将组件重新打开。 <p>最低设备清单调度：</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 全面运行的空调组件和再循环风扇可提供最佳的整体机舱通风性能。建议尽量不要安排存在不工作组件的航空器飞行。对于装有高效空气过滤器的航空器，建议在再循环风扇不工作的情况下最好不要安排航空器飞行。 | |

- 一些航空器在排气阀都运转的情况下会有更好的通风性能。应与原始设备制造商联系，了解航空器在排气阀不工作时的通风性能，以及在这种情况下对航空器调度的相关限制。

高流量（最大引气）开关：

- 如果航空器有高流量操作的选项，请联系原始设备制造商了解设置建议。

例如：

波音公司建议航空公司为747-8、MD-80和MD-90型号的航空器选择高流量模式，因为这将最大限度地提高机舱内的总通风率。

注：这种模式将增加燃油消耗。但是，对于747-400和737，不应选择高流量模式，因为这不会提升总通风率。对于所有航空器型号，再循环风扇均应保持打开状态（当安装了高效空气过滤器时）。

生病旅客的座位安排：

- 将病人与其他旅客隔开，使疑似病例所坐的座位与其他旅客相距至少1米（通常在各个方向安排两个左右的空位，具体取决于机舱的设计）。在可能的情况下，应将其他旅客转移到其他位置。

过滤器的维护：

- 遵循原始设备制造商规定的正常维护程序。在更换过滤器时，请注意对更换掉的过滤器进行特殊保护和处理。
- 联系原始设备制造商或参考原始设备制造商发布的文件，以了解是否需要采取额外的卫生程序和/或人员健康保护，以避免过滤器更换区域中出现微生物污染。

统一实施方法

- 原始设备制造商通过航空航天工业协会国际协调理事会（ICCAIA）进行沟通，以及原始设备制造商与航空公司直接沟通。
- 使用航空器 COVID-19 消毒控制表（PHC 表 2）或酌情使用类似表格。

| | |
|------|--|
| 模块 | 机组 |
| 目标受众 | 附件6 — 《航空器的运行》，第1部分 — 《国际商业航空运输 — 飞机》所涵盖的所有运行、民航当局和公共卫生机构。 |

| | |
|----------|---|
| 要素 | 机组人员 |
| 简要说明（目标） | 提供可在全球范围内实施的适用于机组人员的统一的健康保护和卫生考虑事项 |
| 考虑事项 | <p>通则</p> <ul style="list-style-type: none"> 除非指定为飞行机组或客舱机组，“机组”一词指航空运营人为支持航班的运行而需安排在机上值勤的所有机组人员。这一要素适用于所有机组人员。 <p>简化手续</p> <ul style="list-style-type: none"> 参与在中途作停留的航班的机组人员、维修、货运/装载专业人员无需在中途停留期间接受医学隔离和/或观察或在返回后接受观察，除非他们在飞机上或中途停留期间接触到已知的有症状的旅客或机组人员。 <p>注：操作仅运载货物的客机的机组人员应确保已向所有机构发送正确的通知，以确保不会引起混淆，或确保在机组舱单上准确列明机上机组人员（如装载员、机械师和空乘人员）的身份。</p> <ul style="list-style-type: none"> 各国应考虑采取便利航空器持续运营的措施，如： <ul style="list-style-type: none"> 不对为遵守飞行时间限制（FTL）休息要求而需要中途停留或休息的机组人员实施隔离措施； 不对机组人员采用适用于其他旅客的检查或限制。 确保机组人员的健康检查方法尽可能为非侵入性的。 <p>健康监测</p> <ul style="list-style-type: none"> 机组人员应监测自己是否有发烧、咳嗽、呼吸急促或其他新冠肺炎症状。世卫组织对发烧临界点的定义是 38 度或 38 度以上。 |

- 机组人员在值班期间以及感觉不适时，应每天至少测量两次体温；
- 机组人员应呆在家里或酒店房间里，将相关情况通知其雇主职业健康计划，如果出现发烧、呼吸急促或其他新冠肺炎症状，不要去上班，并且在雇主职业健康计划和公共卫生官员批准之前，不得返回工作岗位。

可引起对机组感染病毒产生关切的例子包括以下方面：

- 在与之前一次旅行和/或值班任务相关的强制隔离期限内；
- 新冠病毒检测呈阳性，无论症状是否明显；
- 知道自己曾接触过出现新冠肺炎症状的人；
- 出现新冠肺炎症状；
- 已经从新冠肺炎症状中恢复，但还没有经过雇主职业健康计划和/或公共卫生当局的评估。

飞行期间：

- 如果机组人员在飞行过程中出现症状，应尽快停止工作，戴上外科口罩，通知机长，并在可能的情况下与他人保持所推荐的物理距离。降落后，应向航空公司的医疗和公共卫生官员跟进有关事宜。

健康保护

- 为保护自身的健康和其他人（包括同事）的健康，机组人员应：
 - 在可能的情况下，在航空器上工作时，例如，在起飞或降落期间坐在折叠座椅上时、在地面运输期间以及在公共场所时，与他人保持所推荐的物理距离；
 - 经常洗手。如果手不是很脏，首选的方法是使用含酒精的消毒品以适当的手法在手部揉搓 20-30 秒。如果手明显很脏，应以适当的手法用肥皂和水清洗 40-60 秒；
 - 在经常洗手/消毒的同时，应记得避免触摸面部，包括戴手套时；
 - 当与其他人在一起时戴上面罩，特别是在不能与他人保持推荐的物理距离的情况下。

注：在与航空器上生病的旅客互动时，不应使用面罩代替医用口罩或通用预防工具包（UPK）中提供的其他个人防护装备。

- 避免与咳嗽、发烧、呼吸急促或疑似感染新冠肺炎的人接触；
- 在每次飞行前，检查和核实通用预防工具包的内容。如果需要为机上生病的旅客提供护理，请遵循航空承运人关于使用通用预防工具包中的个人防护装备的现有政策和程序；
- 遵循国家和相关卫生部门关于新冠肺炎的指导和预防措施；

此外，航空公司还应：

- 提供足够数量的可有效对抗新冠病毒的清洁和消毒用品（例如消毒湿巾），以供在飞行过程中使用；
- 考虑当值班的机组人员很难与同事或旅客保持推荐的物理距离时向其提供面罩作为日常使用，如果这样做不会干扰个人防护装备的使用以及工作任务的执行的话。

卫生间的使用

- 理想情况下，应预留一个或多个卫生间供机组人员使用，以限制被旅客感染的可能性。

机组休息舱

- 为尽量减少交叉感染的可能性，凡提供枕头、坐垫、床单、毯子或羽绒被，除非已将外罩消毒过，否则不应由多人使用。
- 一些航空公司向每位机组人员发放供本人使用的供应品，客舱机组人员负责确保在机组人员用完之后将其移走并打包好。
- 其他航空公司为机组休息区提供散装的床上用品。在这种情况下，机组人员应该在休息前布置自己的床上用品，并在休息后卫生地将其移走。

训练设备

- 增加飞行模拟器、训练设备和其他训练辅助设备或训练期间使用的设备（包括氧气面罩）的例行清洁频率。使用的清洁用品应与新冠病毒消毒剂配伍。

统一实施方法

- 确保这些考虑事项得到以下各方的全力支持：
 - 相关的非政府机构
 - 公共卫生、移民和海关机构
 - 民用航空当局
- 机场运营人与其相关的利益攸关方群体之间的高度协作。
- 制定相关的政策、程序和培训，以强化这些考虑事项的重要性。
- 使用机组 COVID-19 状况卡（PHC 表 1）或酌情使用类似表格。

| | |
|----------|--|
| 要素 | 飞行机组 |
| 简要说明（目标） | 提供可在全球范围内实施的适用于飞行机组的统一的健康保护和卫生考虑事项 |
| 考虑事项 | <ul style="list-style-type: none"> • 在可能的最大程度上限制进入驾驶舱的人数； • 飞行机组人员只应在进行短暂的生理休息时以及在规定的休息时间离开驾驶舱； • 如果负责操控的飞行机组人员出现症状，运营人应在其风险评估中考虑让其离开驾驶舱是否是适当的缓解措施，并且应建立用于确定是否需要备降的程序； • 承运人应确保飞行机组人员或其他机组人员等佩戴口罩时，仍能迅速地将氧气面罩戴在脸上，并妥善地将其固定住，使其与口鼻紧贴、按需供氧，并为飞行机组人员提供正确的操作指导； • 离开驾驶舱时，确保将所有物品收好，并将个人物品拿走，以便可以开始对驾驶舱进行清洁和消毒； • 在更换驾驶舱机组人员之前，应对驾驶舱进行全面消毒； • 将与客舱机组的面对面互动降至最低； • 如果可能，必要时只指定一个人进入驾驶舱； • 只允许一名飞行机组人员或技术人员下机完成外部检查、加油等。在这种情况下，应避免与地勤人员直接接触。 |
| 统一实施方法 | <ul style="list-style-type: none"> • 确保这些考虑事项得到以下各方的全力支持： <ul style="list-style-type: none"> ○ 相关的非政府机构 ○ 公共卫生、移民和海关机构 ○ 民用航空当局 • 机场运营人与其相关的利益攸关方群体之间的高度协作。 • 制定相关的政策、程序和培训，以强化这些考虑事项的重要性。 • 使用机组 COVID-19 状况卡（PHC 表 1）或酌情使用类似表格。 |

| | |
|----------|--|
| 要素 | 客舱机组 |
| 简要说明（目标） | 提供可在全球范围内实施的适用于客舱机组的统一的 健康保护和卫生考虑事项 |
| 考虑事项 | <ul style="list-style-type: none"> • 除非操作需要，否则与疑似感染病毒的旅客有接触的客舱机组人员不得进入驾驶舱； <p>注：关于为患病旅客安排座位的指导载于航空器模块的通风系统的操作这一要素。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 在限制进入驾驶舱查看飞行机组人员状况的次数和频率的同时，应再采取另一种方式检查飞行机组人员状况，如定期对讲机通话； • 个人防护装备的使用不应影响执行正常、异常和紧急安全程序的能力，如戴上氧气面罩、执行消防程序等； • 应在可行的范围内避免共用安全演示设备，以降低病毒传播的可能性。如果必须共用此类设备，则应考虑其他不使用此类设备的演示方式，或者应在两次使用之间对设备进行彻底消毒。 |
| 统一实施方法 | <ul style="list-style-type: none"> • 确保这些考虑事项得到以下各方的全力支持： <ul style="list-style-type: none"> ○ 相关的非政府机构 ○ 公共卫生、移民和海关机构 ○ 民用航空当局 • 机场运营人与其相关的利益攸关方群体之间的高度协作。 • 制定相关的政策、程序和培训，以强化这些考虑事项的重要性。 • 使用机组 COVID-19 状况卡（PHC 表 1）或酌情使用类似表格。 |

| | |
|--|------|
| 要素 | 中途停留 |
| <p>简要说明（目标）</p> <p>确保所有需要在外站停留或中转的机组人员都了解降低新冠病毒传播风险所需的措施。</p> <p>有关最新的指导，请参阅国际民航组织第EB 2020/30号电子公告或其修订本。</p> | |
| <p>考虑事项</p> <p>中途停留/中转</p> <p>对于需要在外站中途停留或者中转的机组人员，航空运营人须与机场的国家公共卫生部门协调，并执行下列事项：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 通勤安排（在机场和酒店之间（如需要））：航空运营人应为机组人员往返于航空器与酒店房间之间安排交通工具，确保采取卫生措施，并尽可能使机组人员保持建议的物理距离，包括在车辆内。 • 住宿时： <ol style="list-style-type: none"> a) 在任何时候，机组人员都必须遵守相关的公共卫生法规和政策； b) 一名机组人员一个房间，在入住前对房间进行卫生处理； c) 机组人员在考虑到上述事项后，应在切实可行的范围内： <ol style="list-style-type: none"> i. 避免与公众和其他机组人员接触，除非就医或进行包括锻炼在内的基本活动，否则应呆在酒店房间内，同时遵守保持身体距离的要求； ii. 不使用酒店内的公用设施； iii. 在客房内用餐，只有在没有客房服务的情况下，才能叫外卖或在酒店内的餐厅单独就餐； iv. 定期监测包括发烧在内的症状；以及 v. 因第(i)、(iii)项中规定的原因或紧急情况下需要离开酒店房间时，请遵守良好的手部卫生、呼吸道卫生和保持身体距离的措施。 • 在中途停留或中转时出现新冠肺炎症状的机组人员应： <ol style="list-style-type: none"> a) 向航空器运营人报告，并寻求医生协助，以评估是否感染了新冠病毒； b) 按照所在国家实施的评估程序，配合评估和可能进行的进一步新冠病毒监测（例如，在酒店房间或酒店内的隔离室或其他地点进行评估）； • 如果按照所在国家实施的上述程序对机组人员进行评估后未怀疑其感染了新冠病毒，航空运营人可以安排该机组人员返回基地；和 • 如果机组人员被所在国家怀疑或确认为新冠肺炎病例，并且该国不要求进行隔离，则可以通过适当的方式对该名人员进行医疗遣返，如果有将该名人员遣返回国的协议的话。 | |

统一实施方法

- 确保这些考虑事项得到以下各方的全力支持：
 - 相关的非政府机构
 - 公共卫生、移民和海关机构
 - 民用航空当局
- 机场运营人与其相关的利益攸关方群体之间的高度协作。
- 制定相关的政策、程序和培训，以强化这些考虑事项的重要性。
- 使用机组 COVID-19 状况卡（PHC 表 1）或酌情使用类似表格。

| | |
|---|----|
| 模块 | 货运 |
| <p>目标受众:</p> <p>航空公司、货运代理人、卡车司机、地面服务机构（货运航站楼运营人）</p> | |
| 要素 | |
| 从道路接驳到货物接收处以及货物的接运 | |
| <p>简要说明（目标）</p> <p>在货物实物交接点（在仓库）和文件交接点（通常在办公室）保护货运处理人员和卡车司机。</p> | |
| <p>考虑事项</p> <ul style="list-style-type: none"> • 现场生物安全原则： <ul style="list-style-type: none"> ○ 应尽量减少近距离文件交接，应设置地面标记和/或穿戴适当的个人防护装备。 ○ 应尽可能在出入口配备洗手台或含酒精的洗手液。 ○ 应定期对物体表面（如把手、服务亭等）进行清洁和消毒。 ○ 应在服务亭等处为用户提供含酒精洗手液。 ○ 应明确穿戴和脱卸所需的适当个人防护装备的区域。 • 人工交接货物（卡车卸货）： <ul style="list-style-type: none"> ○ 司机应留在驾驶室，直至接到指示（按照相关程序）。 ○ 司机和设施工作人员之间应尽可能保持身体距离。 ○ 应限制人员密切接触，酌情穿戴适当的个人防护装备。 • 文件交接（办公室）： <ul style="list-style-type: none"> ○ 应尽可能采用数字文件系统和数据交换。 ○ 所有人员之间应尽可能保持 1 米以上的距离，设置地面标记或穿戴适当的个人防护装备。 ○ 需要签署纸质文件时，每一签字人应使用各自的笔签署。 ○ 在柜台和接待处安装物理隔离装置（透明）。 ○ 应在公共场所进出口提供含酒精洗手液。 • 物资装卸设备（MHE）的使用（叉车、手推车等） <ul style="list-style-type: none"> ○ 为了避免交叉感染，物资装卸设备应在使用后进行清洁和消毒。 ○ 应对员工进行教育，使其践行个人卫生原则。 ○ 必要时，应穿戴适当的个人防护设备。 | |
| <p>统一实施方法</p> <ul style="list-style-type: none"> • 墙上张贴海报，散发传单，这些可从承运人和地面服务代理网站下载。见 A-43 页工作人员休息区张贴海报的示例。 | |

| | |
|----------|---|
| 要素 | 在货运设施内（始发地/目的地/中转地） |
| 简要说明（目标） | 在堆放、拆卸、调整位置和文件处理等业务操作中保护货运设施（仓库）人员。 |
| 考虑事项 | <ul style="list-style-type: none"> ● 现场生物安全原则： <ul style="list-style-type: none"> ○ 在不损害运行安全的前提下，应始终保持身体距离。 ○ 应尽可能减少交接时的密切接触（如投放区）或穿戴适当的个人防护装备。 ○ 应维持机组 14 天轮班制度，以避免交叉感染。 ○ 应在公共场所进出口提供含酒精洗手液。 ○ 应定期对物体表面（如把手、移动设备、服务亭等）进行清洁和消毒。 ○ 应为服务亭、共享移动设备和其他共享装置的使用者提供洗手液。 ● 人工装卸货物： <ul style="list-style-type: none"> ○ 应在不损害运行安全的前提下保持身体距离。 - 在不可能保持距离（如需要两人搬运较重货物）时，应穿戴适当的个人防护装备。 ○ 必要时，应穿戴适当的个人防护装备。 ● 物资装卸设备（MHE）/地面支持设备（GSE）的使用 <ul style="list-style-type: none"> ○ 为了避免交叉感染，应在每次使用后对物资装卸设备和地面支持设备进行清洁和消毒。 ○ 应对所有员工进行教育，使其践行个人卫生原则。 ○ 必要时，应穿戴适当的个人防护装备。 |
| 统一实施方法 | <ul style="list-style-type: none"> ● 在货运设施和员工休息区张贴海报。 |

| |
|---|
| <p>要素</p> <p style="text-align: center;">从货运设施到停机坪（始发地/中转地/目的地）</p> |
| <p>简要说明（目标）</p> <p>在货运设施与停机坪人员交接为航空器装卸做好准备期间保护工作人员。</p> |
| <p>考虑事项</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 现场生物安全原则： <ul style="list-style-type: none"> ○ 在不损害运行安全的前提下，应始终保持身体距离或穿戴适当的个人防护装备。 ○ 应定期对物体表面（如把手、服务亭等）进行清洁和消毒。 ○ 应为服务亭、共享移动设备等的使用者提供含酒精洗手液。 ○ 应尽量减少近距离交接（投放区等）或穿戴适当的个人防护装备。 ○ 应维持机组 14 天轮班制度，以尽量减少团队交叉感染。 ● 人工交接货物： <ul style="list-style-type: none"> ○ 应保持身体距离，尽可能使用货物投放区。 ○ 应限制人员密切接触，必要时穿戴适当的个人防护装备。 ● 地面支持设备（GSE）的使用 <ul style="list-style-type: none"> ○ 为了避免交叉感染，应在每次使用后对地面支持设备进行清洁和消毒。 ○ 应对所有员工进行教育，使其践行个人卫生原则。 ○ 必要时，应穿戴适当的个人防护装备。 |
| <p>统一实施方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 在员工休息区张贴海报。 |

| |
|---|
| 要素 |
| 航空器装载/卸载 |
| <p>简要说明（目标）</p> <p>为了在通常由多名机组人员（3-4名，取决于具体操作）进行航空器装载和卸载时，保护停机坪地面工作人员。</p> <p>在客舱人工装载期间密切接触人员数量增加时，确保增强公共卫生安全。</p> |
| <p>考虑事项</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 现场生物安全原则： <ul style="list-style-type: none"> ○ 在不损害运行安全的前提下，应始终保持身体距离或穿戴适当的个人防护装备。 ○ 应在公共场所进出口提供含酒精洗手液。 ○ 应定期对物体表面（如把手、移动设备、服务亭等）进行清洁和消毒。 ○ 应为服务亭、共享移动设备等的使用者提供含酒精洗手液。 ○ 应在装载时尽量减少工作人员近距离接触或穿戴适当的个人防护装备，特别是在进行客舱装载时。 ○ 应维持机组 14 天轮班制度，以避免团队交叉感染。 ● 人工装载货物： <ul style="list-style-type: none"> ○ 在不损害运行安全的前提下保持身体距离（鼓励单人操作）。 ○ 应限制人员密切接触，必要时穿戴个人防护装备。 ○ 对于使用“人工传运链”进行客舱装载，应穿戴适当的个人防护装备（口罩和手套），并在每次操作之后采取卫生原则。 ● 物资装卸设备（MHE）/地面支持设备（GSE）的使用 <ul style="list-style-type: none"> ○ 为了避免交叉感染，应在每次使用后对物资装卸设备/地面支持设备进行清洁和消毒。 ○ 应对所有员工进行教育，使其践行个人卫生原则。 ○ 必要时，应穿戴适当的个人防护装备。 |
| <p>统一实施方法</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 在工作人员休息区张贴海报。 ● 使用机场 COVID-19 清洁/消毒控制表（PHC 表 3）或酌情使用类似表格。 |

3. 表格和海报

| 机组COVID-19状况卡 | | | | | | | |
|--|---|----|---|----|---|------|---|
| <p>本卡的目的： 机组在离港前记录的信息，以确认他们的COVID-19健康状况，方便各国公共卫生当局处理。</p> <p>尽管填写了本卡片，作为多重防控措施的一部分，机组成员仍可能需要接受公共卫生当局的额外检查，例如当记录的体温为38°C或更高时。</p> | | | | | | | |
| <p>1. 过去 14 天内，您是否与有 COVID-19 症状的人有过密切接触（面对面距离低于 1 米且超过 15 分钟或直接身体接触）？</p> <p style="text-align: right;">是 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> | | | | | | | |
| <p>2. 过去 14 天内，您是否出现过下列任何一个症状：</p> <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="padding-right: 20px;">发烧</td> <td>是 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>咳嗽</td> <td>是 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>呼吸困难</td> <td>是 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></td> </tr> </table> | | 发烧 | 是 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 咳嗽 | 是 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | 呼吸困难 | 是 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> |
| 发烧 | 是 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| 咳嗽 | 是 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| 呼吸困难 | 是 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> | | | | | | |
| <p>3. 值勤开始时的体温： 由于个人没有感觉到发烧/出现发烧，所以没有记录体温 <input type="checkbox"/></p> <p>体温 C° <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> / F° <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> : _____ 日期（日/月/年）： _____ 时间： _____ 记录方法： 额头 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 耳朵 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 其他部位 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> _____</p> | | | | | | | |
| <p>4. 过去 14 天内，您是否有 COVID-19 PCR 检测呈阳性？</p> <p style="text-align: right;">是 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> 否 <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/></p> <p>如有报告，请附上。</p> | | | | | | | |
| <p>机组人员身份信息</p> <p>姓名： 航空公司/航空器运营人： 国籍和护照号： 签字： 日期（日/月/年）：</p> | | | | | | | |

公共卫生走廊（PHC）表1

航空器COVID-19消毒控制表

航空器登记号：_____

航空器消毒是根据世界卫生组织的建议，按照国家公共卫生当局确定的频率，
采用经航空器制造商批准的产品并按照使用说明进行的。

| 日期 (日/月/年) | 时间 (24小时制- 世界协调时 (UTC)) | 机场 (ICAO 代码) | 备注 | 消毒员姓名 |
|---------------|----------------------------------|-----------------|----|-------|
| | | | | |
| 所处理的航空器区域 | | 消毒材料 | 备注 | 消毒员签字 |
| 驾驶舱 | <input type="checkbox"/> | | | |
| 客舱 | <input type="checkbox"/> | | | |
| 货舱 | <input type="checkbox"/> | | | |
| 其他： _____ | | | | |

| 日期 (日/月/年) | 时间 (24小时制- UTC) | 机场 (ICAO 代码) | 备注 | 消毒员姓名 |
|---------------|--------------------------|-----------------|----|-------|
| | | | | |
| 所处理的航空器区域 | | 消毒材料 | 备注 | 消毒员签字 |
| 驾驶舱 | <input type="checkbox"/> | | | |
| 客舱 | <input type="checkbox"/> | | | |
| 货舱 | <input type="checkbox"/> | | | |
| 其他： _____ | | | | |

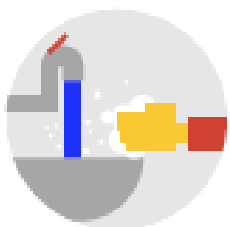
| 日期 (日/月/年) | 时间 (24小时制- UTC) | 机场 (ICAO 代码) | 备注 | 消毒员姓名 |
|---------------|--------------------------|-----------------|----|-------|
| | | | | |
| 所处理的航空器区域 | | 消毒材料 | 备注 | 消毒员签字 |
| 驾驶舱 | <input type="checkbox"/> | | | |
| 客舱 | <input type="checkbox"/> | | | |
| 货舱 | <input type="checkbox"/> | | | |
| 其他： _____ | | | | |

公共卫生走廊 (PHC) 表2

工作人员休息区张贴的海报

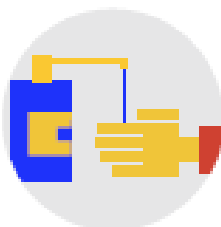
COVID-19疫情期间员工指示

占用地方张贴 示例



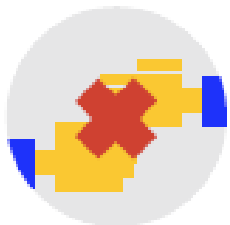
常洗手

每次进入建筑物时，使用液体肥皂和水洗手20秒以上。



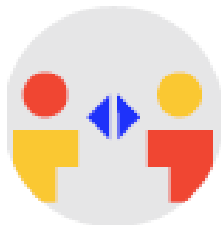
消毒

当无法洗手时，使用含酒精消毒剂进行擦搓。



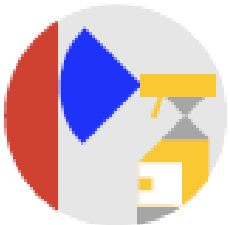
避免握手

请记住病毒通过咳嗽和打喷嚏产生的飞沫以及通过直接接触身体传播。



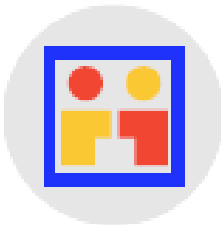
遵守保持身体 距离的规定

按照地面标记或其他指示标志与他人保持安全距离。司机应留在车内，直至收到指令并须遵守当地程序行事。



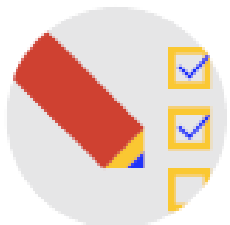
经常清洁

对经常接触的所有物体表面进行消毒，并在每次使用后对所有设备进行消毒。



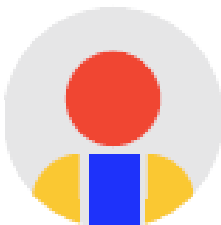
保持距离

避免进入有其他人员的密闭房间或穿戴适当的个人防护装备。



使用自己的笔

在签署文件时，确保不使用其他人的笔。



遵从公司、当地或国家指导和规章，特别是当您出现潜在症状时。

**请做一个负责的人！
保护自我安全！**



— 完 —