



2019新型 冠状病毒 航空视角

随着严重急性呼吸综合症 (SARS)、中东呼吸综合症 (MERS) 和埃博拉 (Ebola) 疫情的相继爆发, 航空业近年来也越来越多地参与到抗疫的战斗中来。现在, 必须在这份疫情名单中加入2019新型冠状病毒 (以下简称为“新冠病毒”)。世界卫生组织已宣布新冠病毒感染的肺炎疫情为国际关注的突发公共卫生事件。

“无论何时爆发国际性的传染病，航空业总因其可能加剧疾病传播而不可避免地成为人们关注的焦点。”

无论何时爆发国际性的传染病，航空业总因其可能加剧疾病传播而不可避免地成为人们关注的焦点。

在本公告中我们将关注新冠病毒对航空业的潜在影响，并根据就早先传播的流行病（如埃博拉和非典型肺炎）给出相关建议的经验，考虑航空公司可能承担的责任。

什么是新型病毒？

新冠病毒最早发现于中国湖北省的省会武汉市。最初，许多感染该病毒的人都与武汉一个大型海鲜活体农贸市场具有某种联系，因此该市场被认为是爆发的源头。

冠状病毒是一个大型的呼吸道病毒家族，在许多不同种类的动物中都很常见，其中包括骆驼、牛、猫和蝙蝠。动物冠状病毒很少能像中东呼吸综合症（MERS）和严重急性呼吸综合症（SARS）那样感染人类并在人与人之间传播。当前新冠病毒出现了人际传播，通常认为是病毒通过感染者咳嗽和打喷嚏时产生的呼吸道分泌物进行传播。

感染这种新病毒的常见症状包括咳嗽、呼吸急促和发热，这些症状然后会发展成肺炎，最终可能造成患者死亡。该病毒的潜伏期（从接触到出现症状）估计为2到14天，在出现症状之前该病毒具有明显的传染性。根据最新发布的官方数据（某些专家认为，真实疫情要比数据体现的严重得多），与SARS相比，新冠病毒传播速度更快，但死亡率更低。

引起了哪些反应？

为了控制新冠病毒的传播，中国政府减运甚至停运了湖北省内多座城市的公共交通，并对人们的活动施加了其他限制。而作为一座拥有1000万人口的大城市，武汉在中国春节前也实施了“封城”——等同于在圣诞节前

夕封闭伦敦。武汉机场的大量航班被取消，而武汉机场是华中重要的国际交通枢纽，年旅客吞吐量大约为2500万人次。

和其他流行病一样，错误信息和谣言（尤其是通过社交媒体散布的此类信息）所产生的恐慌和恐惧比疾病本身更具传播性。近期一篇从武汉撤侨的新闻标题使用了“瘟疫飞机”的说法，这不仅会误导大众，对抗疫更是有害无益。

许多国家已经宣布禁止近期曾进入中国境内的所有外籍游客入境，并强制要求从湖北省返回的居民隔离14天。

新冠病毒的传播导致股票市场下挫，而航空、旅游和休闲类股票更是首当其冲。因此，控制恐慌和抑制病毒传播同样重要。有效隔离、公众教育、制止不准确信息和病毒传播报道的公开透明是实现这一目标的最佳途径。虽然多个国家正在研制病毒疫苗，但距离它投入使用还有数月之久。

国际监管机制

世界卫生组织（WHO）是联合国下属的一个专门机构，主要职责是管理有关控制疾病国际传播的全球机制。由此，世界卫生组织制订了《国际卫生条例》。2003年SARS爆发后，世界卫生组织对条例进行了修订，最新版本已于2005年发布。

该条例的旨在就疾病的国际传播提供与风险对应的公共卫生应对措施，同时避免对国际交通和贸易造成不必要的干扰。个别国家应在其国家法律中坚持这些条例的原则——这显然取决于各国的实际行为，而不仅仅是遵守各自的规章制度。

在航空业方面，《国际卫生条例》第20条规定，各国应对与传染病检测和控制有关的指定机场进行认证。《1944年国际民用航

空公约》（《芝加哥公约》）第14条也与防止疾病传播有关，该条规定各国应采取有效措施防止传染病经由航空运输传播。

什么是“突发公共卫生事件”？

2020年1月30日，世界卫生组织总干事宣布新冠病毒疫情构成“国际关注的突发公共卫生事件”。作出这一决定时，总干事根据《国际卫生条例》的相关规定，考虑了多种因素，其中包括事件发生国（在此即中国）提供的信息、可用的科学证据和疾病国际传播的风险。宣布该决定后，总干事还给出了临时性建议。目前为止总共给出的临时建议有7项，主要目的是呼吁各国携手互助，共同研发疫苗，并按照证据（而非谣言和错误信息）实施决策。但目前还没有发布限制航空旅行、贸易或人员流动的建议。事实上，世界卫生组织反对各国限制近期访问中国的外籍人员入境。

航空业的应对是什么？

许多国际航空公司都已经停飞了前往中国大陆的航班。而未停飞的航空公司允许机组人员佩戴口罩，并减少或取消机组人员在中国的停留时间。一些航空公司也调整了各自的机上服务，例如不再提供枕头或毯子，暂停免税销售，改变用餐服务的性质。

根据以往疫情的经验，国际航空运输协会（IATA）制定出了航空公司在发生突发公共卫生事件时可采取的《应急响应计划》。尽管许多航空公司已经制订了应对突发公共卫生事件的应急响应计划，但国际航空运输协会为那些尚未制订应急响应计划的航空公司发布了应急响应计划模板。该模板详细说明了应急响应小组的作用和职责，以及具体的检查清单。



关于疑似的一般性传染病，IATA也发布了多项最佳实践指南，供航空公司职员和代理人使用。这些指南包括：

- 机组人员：讲述了如何识别疑似患有传染病的乘客，以及确定传染病患者后应采取的措施。这些措施包括通知机长，根据国际法规的规定，机长必须向航空交通管制部门报告疑似病例。美国疾病控制与防护中心也针对机组人员发布了类似的指南，该机构最近还提供了应对新冠病毒的建议。
- 清洁人员：制定相关程序，清洁人员按照该程序消毒和清洁降落的疑似携带有传染病患者的飞机。
- 货物和行李处理人员：该指南指出，根据早先SARS、禽流感 and 埃博拉疫情的经验，无证据表明处理货物或行李时会感染传染病。指南只建议保持手部卫生，但未给出具体的措施。

欧洲航空安全局（EASA）也发布了适用的指南，其于2020年1月27日发布了安全信息通告。EASA建议航空公司提供信息，指导机组成员在飞机上识别和管理急性呼吸道感染病例。EASA还建议，航空公司应为往返感染国的航班配备防护装备，帮助机组人员处理潜在的感染病例。此外，该公告还呼吁各航空公司和机场运营商尽量与公共卫生部门合作，以便更好地追踪确定感染新冠病毒航班中的乘客。

就机场而言，管理机场传染病风险的责任在于国家和地方公共卫生部门以及有关的机场运营商。国际机场协会（ACI）已发布与新冠病毒爆发有关的咨询公告，公告中强调做好准备的重要性，以及机场与其员工、地方当局和乘客之间进行良好沟通的必要性。应该考虑对抵达和出发旅客进行筛查，但公告指出，如果病毒（如新冠病毒）在潜

伏期可以传播且没有症状，那么这种筛查可能不太有效。

ACI与国际民用航空组织（ICAO）发布了关于在机场应对一般性传染病暴发更详细的指南。这些指南包括建议在机场减少对感染源的接触，并通过建立快速决策和行动机制，改进卫生相关紧急事件的响应。

航空公司有可能面临索赔吗？

如上文所述，新冠病毒带来的挑战之一是被感染的乘客有可能在症状出现之前的潜伏期传播病毒。因此，明显患病乘客乘坐飞机的情况少之又少，在起飞机场对出发乘客实施了出行筛查以后尤为如此。

即便如此，与其他传染性疾​​病一样，航空公司也面临许多与新冠病毒相关的潜在责任风险。其中包括：

- 1 登机时：未能拒绝出现新冠病毒类似症状的乘客登机；
- 2 在飞机上时：未能隔离出现新冠病毒症状的乘客，或未等待目的地医疗机构到场即让乘客下机；
- 3 在飞机上时：乘客因机舱空调系统故障而感染新冠病毒；以及
- 4 飞行结束后：航空公司在收到通知称一架航班中的乘客确认感染新冠病毒后，未能追踪同航班的乘客。

关于飞行结束后的通知，今年1月，欧洲疾病预防控制中心发布了针对飞机上传染病传播的风险评估指南。该指南来源于一个专家小组就2012年MERS冠状病毒在飞行中传播开展的研究，指南建议追踪乘客时，应重点关注高感染风险的乘客，即与患病乘客前后左右距离不超过两个位置的乘客，以及在该区域服务的机组人员。如果一名机组人员确认感染新冠病毒，则该人员

服务的所有乘客均应被追踪，其他机组成员也应被追踪。

事实上，在飞机上被患病者感染的风险很低。根据IATA的指南，感染的风险与在其他人员高度密集的密闭空间（例如公共汽车或影院）感染的风险类似。此外，大多数现代飞机都使用装有高效微粒空气（HEPA）过滤器的机舱空气过滤系统，该系统能有效地捕获与细菌和病毒同样大小的微小颗粒。

声称被感染的乘客如果要确定航空公司负有责任，面临两个挑战：

1. 感染必须发生在航空运输期间。根据适用于航空旅行的国际航空公约（如1999年《蒙特利尔公约》）或等效的国家法律，这意味着要证明在飞行期间、登机或下机时被感染。在没有明确证据的情况下，则无法确定乘客是否在旅行前或旅行后的其他时间被感染。这可能包括乘客是在前往或离开机场的路上，登机排队、安检或边防检查站，

或是在免税店被感染。若是在以上情形下被感染，航空公司不承担任何责任。显然，由于新冠病毒的潜伏期长达14天，在航空运输期间被感染的风险远远不及在其他地方被感染的风险。

2. 根据适用的国际航空公约，感染必须构成“事故”，航空公司才会产生相应责任。在许多司法辖区，“事故”被解释为与乘客无关的意外或不寻常事件。尽管很明显与乘客无关，但新冠病毒的传播是否会被视为意外或不寻常事件仍有待商榷。比如说，在飞行期间感染一种普通感冒病毒并不罕见，因此新冠病毒的情形与此并无不同（假设该等感染不是由他人故意或过失行为造成）。

鉴于这些证据问题和缺乏法律确定性，尽管航空公司可能会像SARS爆发时一样，因为新冠病毒面临少量索赔，但招致大量索赔的情形不太可能出现。

话虽如此，机场和航空公司还是应该切合实际地采取谨慎的措施来降低索赔的潜在风险。这些措施包括遵循由IATA或其他相关机构（如前文所述的机构）发布的指南。提高对出现新冠病毒症状乘客的警惕性至关重要。若乘客出现明显的症状，应拒绝该乘客登机，以防止对其他乘客和机组人员的健康造成危害。所有此类患病乘客都应以顾及其尊严的方式得到妥善处理，特别是在医疗和检疫方面（根据《国际卫生条例》第31条和第32条）。

航空公司也应采取适当措施保护机组人员，以避免因机组人员感染新冠病毒而招致雇主责任索赔。这些措施可能包括允许机组人员佩戴口罩，在需要时提供其他防护装备，并确保机组人员完成适当的培训，并了解在发现乘客出现新冠病毒症状时需遵循的程序。

航空公司是否需就取消航班作出赔偿？

由国际航空公司运营的从欧盟区起飞的航班以及由欧盟航空公司运营的航班均需遵守欧盟条例第261/2004号。该条例要求航空公司取消航班后需要作出赔偿，除非是在“特殊情况”（即使采取了一切合理措施，也无法避免的情况）下。新冠病毒的爆发很可能将构成该等“特殊情况”——原因是世界卫生组织已经宣布其为突发公共卫生事件，并且一些国家决定禁止或限制来自中国大陆地区的航班入境（如适用）。但是，根据条例规定，航空公司仍有义务为乘客提供退款或更改航线。然而，如果航班因商业原因被取消，例如市场需求减少，则不太可能构成特殊情况。如果提前不到两周通知取消航班，并且乘客无法重新预订起飞或到达时间非常相近的航班，那么航空公司将作出赔偿。

1 www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/what-can-we-learn-from-past-pandemic-episodes/

新冠病毒对航空业可能带来哪些影响？

现在判断新冠病毒对航空业的影响还为时过早。然而，疫情暴发可能导致运营中断、潜在的声誉受损和旅行需求下降。毫无疑问，当前的新冠病毒疫情将给亚太地区的航空公司带来巨大挑战。

该疫情难免会被拿来与2003年的SARS疫情相比较，对亚太地区来说，SARS对经济造成的影响还记忆犹新。根据IATA¹提供的数据，在SARS爆发的高峰期，亚太航空公司的客流量（以每公里客运收入计算）下降了35%，并且花了6个多月才恢复到正常水平，导致亚太航空公司的收入锐减60亿美元。自2003年以来，亚太地区的航空业大幅增长，由此可能面临更大的损失。相比之下，2005年和2013年的禽流感疫情造成的影响较小，对这些病毒在全球传播的担忧减轻之后，航空业迅速反弹。

就当前的新冠病毒而言，那些严重依赖中国航线的航空公司将不可避免地受到最严重的影响，有可能导致飞机重新分配、停飞或退役。某航空公司CEO认为，随着人们推迟或避免乘坐飞机出行，那些陷入困境的航空公司将会倒闭，这并非不可想象。

总而言之，正如世界卫生组织总干事所说，这是一个需要事实，而不是恐惧的时刻；这是一个需要科学，而不是谣言的时刻；这是需要团结，而不是羞辱的时刻。毫无疑问，航空业将受到新冠病毒的挑战，这在很大程度上取决于其严重程度和持续时间。然而，航空业以前曾克服过类似的挑战，我们相信它将再次获得胜利。

作者



GORDON GARDINER

郭高敦

合伙人，香港

电话：+852 3983 7710

电子邮箱：gordon.gardiner@hfw.com



VIVIEN WONG

王衍慧

高级律师，香港

电话：+852 3983 7759

电子邮箱：vivien.wong@hfw.com

如需更多信息，请联系以上作者或以下合伙人：



GILES KAVANAGH

合伙人，英国伦敦

电话：+44 (0)20 7264 8778

电子邮箱：giles.kavanagh@hfw.com



MERT HIFZI

合伙人，新加坡

电话：+65 6411 5303

电子邮箱：mert.hifzi@hfw.com



TERENCE LIEW

廖德明

合伙人，新加坡

电话：+65 6411 5318

电子邮箱：terence.liew@hfw.com

HFW (夏礼文律师事务所) 在美洲、欧洲、中东和亚太地区均设有事务所，拥有超过600名律师。可访问hfw.com/Aerospace获取更多关于夏礼文律师事务所在航空方面的业务能力。

hfw.com

© 2020 Holman Fenwick Willan LLP. 版权所有。编号：001823

在发布时虽然已经采取一切注意确保信息的准确性，但本信息仅用于参考。本信息不用作法律意见。夏礼文律师事务所为其持有的与您有关的所有数据的数据控制人。若要更正您的个人资料或更改您的邮寄选择，请发送邮件至 hfwenquiries@hfw.com

美洲 | 欧洲 | 中东 | 亚太地区