

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ТАРАСА ШЕВЧЕНКА
ГЕОГРАФІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ
КАФЕДРА КРАЇНОЗНАВСТВА ТА ТУРИЗМУ

«СУЧАСНІ ЗАГРОЗИ ДЛЯ АВІАЦІЙНОЇ БЕЗПЕКИ: ВИКЛИКИ
ПЕРІОДУ ПІСЛЯ COVID-19 ДЛЯ ЦИВІЛЬНОЇ АВІАЦІЇ»

галузь знань - 24 Сфера обслуговування
спеціальність - 242 Туризм
за програмою – Туризм
спеціалізація – Міжнародний туризм

Магістерська робота
студентки заочного відділення
Тимченко Дарини Ігорівни

Науковий керівник:
д.геогр.н, проф. Смирнов І.Г.

КИЇВ – 2020

ЗМІСТ

Вступ.....	2
Розділ I. Як COVID-19 вплинув на авіаційну сферу: чи виникли в авіації нові загрози через пандемію:	
1. Загрози для авіаперевезень вантажів.....	5
2. Загрози для пасажирських авіаперевезень.....	11
Розділ II. Заходи безпеки, що застосовуються в авіації, як спосіб запобігання загрозам.....	21
Розділ III. Які переваги та недоліки нових заходів безпеки.....	49
Висновки.....	53
Список використаних джерел	55
Додатки.....	57

ВСТУП

Актуальність теми дослідження.

Тема є актуальною, так як з усіма винаходами в транспортній та авіаційній промисловості відбулося багато різних видів загроз, які змусили світ зазнати невдачі в одних сферах, але прогресувати і зростати в інших. У своїй роботі я зосередилась на сучасному типі загроз та нових обмежень авіаційному сектору через пандемію у світі та їх впливу на галузь у цілому.

На жаль, ми були свідками багатьох трагічних подій за останні два десятиліття (11 вересня, напади на літовища, ракетні атаки, технічні збої, людські помилки та багато інших). З 2000 по 2010 рік було зареєстровано 61 авіакатастрофу, в результаті якої загинуло понад 7000 людей, і хоча кількість катастроф зменшилася за останнє десятиліття, сталося 30 катастроф та загинуло майже 4000 людей, ми все ще дуже далеко знаходимося від безпечного існування у суспільства і потрібно докласти більше зусиль, щоб трохи наблизити нас до цього самого безпечного світу. Цей рік поставив нас перед важким досвідом нової загрози, яка перетнула шлях авіації і вже змінила наше життя за декілька місяців.

COVID-19 був оголошений пандемією, яка потягнула за собою закриття сотень літовищ по усьому світові, закрила тисячі підприємств і зачинила мільйони людей у своїх домівках, повільно впливаючи на найбільш вразливих до вірусу. Усі уряди та органи охорони здоров'я тісно працюють над пошуком вакцини та проголошенням заходів безпеки відповідно до потреб кожної країни.

Мета дослідження: визначити основні недоліки та переваги виникнувших нових правил безпеки в цивільній авіації, в зв'язку з пандемією COVID-19.

Мета роботи передбачає розв'язання ряду завдань:

- описати нові загрози в авіаційному секторі, що були спричинені пандемією;
- описати чи будуть нові заходи безпеки, що застосовуються в авіації після пандемії ефективними;
- аналіз переваг та недоліків нових заходів безпеки;

Об'єктом дослідження є загрози в авіаційному секторі, спричинені пандемією.

Предметом дослідження є практика розподілу переваг та недоліків нових заходів безпеки, направлених на боротьбу з загрозами.

Методологію дослідження визначено із огляду на характер та зміст поставлених завдань, а також залежно від предмета та об'єкта. Основою проведення дослідження є аналіз соціальних медіа та веб-аналітика. Аналіз даних із соціальних мереж онлайн сервісами. Нами було застосовано також спеціальні методи: документальний, описовий, порівняльний аналіз та статистичний.

Огляд літератури.

При написанні роботи були використані праці в більшості американських та британських журналістів та аналітиків сучасності, так як тема досить нова та недостатньо досліджена для написання праць та аналізів у великому обсязі. А також власний досвід роботи в одному із найбільших літовищ світу – Дубайському літовищу.

Джерельна база складається із соціологічних опитувань, інтерв'ю, випусків новин, періодичної літератури.

РОЗДІЛ І. ЯК COVID-19 ВПЛИНУВ НА АВІАЦІЙНУ СФЕРУ: ЧИ ВИНИКЛИ В АВІАЦІЇ НОВІ ЗАГРОЗИ ЧЕРЕЗ ПАНДЕМІЮ

Громадянську авіацію можна розділити на два підтипи:

1) *вантажні перевезення*

2) *перевезення пасажирів*

Пандемія коронавірусу у світі спричинила загрози для обох підтипів, які ми розберемо детальніше у першому розділі роботи.

1. Загрози для авіаперевезень вантажів

Якщо говорити про *вантажні перевезення*, то давайте коротко розглянемо нові тенденції в галузі авіаційної безпеки, оскільки всі ми знаємо про поточну пандемію COVID-19. Це основна історична подія двадцять першого століття, коли кожна галузь постраждала. Однак я вважаю справедливим сказати, що на авіаційний сектор це вплинуло більше, ніж на будь-який інший, і є багато різних динамік та вторинних впливів, які ми ще не врахували і прорахунки яких ще не здійснили. Це може варіюватися від змін динаміки терористичних актів до заворушень і навіть змін динаміки зон конфлікту та пов'язаного з цим ризику перельоту в ту чи іншу країну.

Щоб проаналізувати негативний вплив COVID-19, я зупинюсь на деяких конкретних сферах, які вважаються сферами з високим ризиком. Однією із значних загроз, на яку ми натрапили під час пандемії, є незаконний обіг товарів.

На комплексні виклики урядам та іншим міжнародним організаціям щодо реагування на COVID-19 вплинула торгівля дефектними та фальсифікованими медичними виробами, що дестабілізувало їхню пильність щодо пандемії та здатність придушити поширення вірусу на самому початку. Давайте розглянемо найбільш очевидну тенденцію, яка полягає у появі трьох основних ринків торгівлі під час пандемії.

Це:

- Імпорт та продаж дефектних ЗІЗ (засобів індивідуального захисту)
- Шахрайські та неперевірені ліки
- Підроблене обладнання

Вони, як правило, передаються через необхідність швидких поворотів для реагування на пандемію в міру її розвитку в різних країнах.

Нещодавній приклад таких порушень був зареєстрований у США, коли в червні китайському виробнику KingYearPackagingandPrintingCo. Ltd. (KingYear) було пред'явлено звинувачення у виготовленні та експорті майже півмільйона дефектних масок, які заявляли, що це N95 респіратори до Сполучених Штатів у розпал пандемії COVID-19. Поширюючи фальшиві документи, що підтверджують справжність дефектних медичних виробів, та забезпечуючи шахрайську реєстрацію, KingYear мав можливість обдурити не лише споживачів, але й медичний персонал, вважаючи, що вони купують справжні та справжні респіратори N95.

Ще 800 000 дефектних масок та іншого захисного одягу на суму понад 1,2 мільйона доларів було вилучено австралійськими прикордонними військами на австралійському ринку. Посадовці повідомили, що незаконні поставки надходять повітряними вантажами через відставання вантажів в австралійських морських портах. Існує велика ймовірність того, що не всі китайські товари були визнані дефектними, а деякі засоби індивідуального захисту могли відповідати австралійським нормам.

Розрив у визначенні важливості таких загроз дозволив збільшити шанси на торгівлю під час COVID-19, що підтверджується тим, що величезні кількості ЗІЗ відкидаються країнами як неякісні. Свідчення про вилучення є більш вражаючими в Європі, Північній Америці та Азії, однак відомостей про перехоплення наборів із ЗІЗ в Африці на даний момент не існує.

Другий ринок, що спричиняє чергову загрозу для авіаційної безпеки, - це альтернативні засоби правового захисту та неперевірений обіг наркотиків, який потрапляє в сірі законодавчі зони, оскільки деякі з них є незаконними для використання в конкретному контексті. Підозрюється, що вони

продаються як пігулки, пов'язані з COVID-19, і контрабандно ввозяться в країни, знаходяться в різних умовах із застосуванням державних норм щодо імпорту, де ці препарати є забороненими. У багатьох звітах урядів охорони здоров'я встановлено, що злочинність, спрямована на медичні витрати на COVID-19, розвиватиметься протягом короткого часу і призведе до більш високих ризиків для здоров'я населення, оскільки фаза пандемії переходить на стадії лікування.

Ще однією демонстрацією виробництва та розповсюдження заборонених товарів є ринок фальшивого обладнання. Поставка фальшивого обладнання для лікування інфікованих COVID-19 через поштову систему швидко зростала разом із швидко поширюваною пандемією в США. Співробітники митної та прикордонної служби США вилучили 11 вантажів, що містять 1147 заборонених тестових наборів на загальну вартість 10 847 доларів США в Міжнародному поштовому центрі Чикаго О'Хара. Щоб запобігти контрабанді контрафактної продукції та ліків, СВР орієнтується на імпорт та експорт – здебільшого у міжнародних поштових та експрес-консигнаційних вантажах, які можуть складатися з незаконних товарів.

Якщо пандемія поширюється по всьому світу, злочини у виробництві, експлуатації та торгівлі фальсифікованими медичними виробами поширюються ще швидше. Добре розвинені країни змогли визначити зростаючу загрозу в системі охорони здоров'я на попередніх етапах, маючи нормативно-правову базу. У деяких інших країнах досі не вистачає професійного кваліфікованого персоналу та технічного обладнання для розпізнавання шахрайських ліків. Це зробило їх більш вразливими в період карантину та повного локдауну. З іншого боку, організовані злочинні групи змогли швидше, ніж влада країн, пристосуватися до мінливої ситуації в світі та запропонувати більш імпровізовані методи торгівлі та правопорушень.

Весь процес адаптації злочинців до кризи показав нам протягом короткого періоду, що ми не можемо зосередитись лише на конкретних областях загальних загроз, як це було раніше, таких як теракти або ж технічні

та людські помилки. Зараз, коли комерційні рейси зменшили експлуатацію, повітряний вантаж зазнав незаконних дій і опинився під загрозою. Зловмисники користувались обмеженою кількістю ліків під час карантину та незаконно ввозили заборонені наркотики під прикриттям ліків COVID-19 або просто переховували їх у вантажі інших товарів. Наприклад, ми можемо поглянути на нещодавній злочин у лондонському аеропорту Хітроу, де в коробках із фруктами та горіхами було виявлено 170 кг героїну. Вилучення наркотиків класу А було найбільшим із розкритих злочинів за останній час і коштувало 8,5 млн. фунтів стерлінгів, як заявило міністерство з питань дотримання норм імміграції Англії.

Дуже важливо підкреслити такі види впливу на авіаційну безпеку пандемії COVID-19 у всьому світі, яка включає багато пов'язаних випадків контрабанди наркотиків. Слід зазначити, що було зареєстровано два випадки затримання громадян В'єтнаму у зв'язку з контрабандою наркотичних засобів у пакунках, відправлених авіапоштою, які були перехоплені в міжнародному аеропорту Наріта поблизу Токіо протягом червня. Повідомляється, що в обох випадках деякі підозрювані стверджували, що їх участь пов'язана з втратою заробітку внаслідок пандемії.

Митники в міжнародному аеропорту Хонг Конг почали надавати уявлення про зміну системи торгівлі наркотиками. У цьому випадку за 2020 рік з пакетів експрес-пошти було вилучено близько півтори тонни наркотичних речовин. Використання цього методу дозволяє швидко передавати товари в невеликих керованих кількостях, що створює ряд нових проблем та можливості для відділів безпеки в Гонконгу.

Ми також спостерігали загрози, щодо передбачуваної корупції серед працівників служби безпеки та митниці в міжнародному аеропорту Кувейту. За даними Міністерства внутрішніх справ, працівник паспортно-митного управління заарештований за те, що нібито дозволив двом особам, які розшукуються, втекти з країни на комерційному літаку. Цей розвиток подій також збігся з випуском довгоочікуваного звіту про хабарі, виплачувані

внутрішнім службовцям міністерства в обмін на тимчасові паспорти між 2014 і 2018 роками. Раніше розслідування призвели до арешту помічника заступника секретаря в липні.

Ми також можемо помітити розповсюдження незаконної контрабанди золота в різних глобальних регіонах, яка була зумовлена впливом пандемії COVID-19 на ціни на дорогоцінні метали та зростанням ринку на видобуток експорту. Зовсім нещодавно це явище вплинуло на авіаційні операції в Зімбабве, де Національний центр управління природними ресурсами повідомив про збільшення контрабанди золота через міжнародний аеропорт імені Роберта Мугабе в Хараре. Він також звернув увагу на проблему кустарного видобутку, який організовується злочинними групами з метою видобутку дорогоцінних металів для експорту.

Нарешті, увагу було привернуто до практики карантину та випробувань в аеропорту Хонг Конг на початку серпня після того, як дві профспілки, які представляли авіаційну бригаду, працюючи в міжнародних поштових службах, що базуються в США, попередили про погані умови та вимушену госпіталізацію в державні установи. Зрештою це призвело до протистояння між пілотами та їх роботодавцями щодо можливості відмовитись від польоту на дану територію.

В Африці зафіксовано різні види загроз. Деякі чартерні та комерційні авіаперевізники в Нігерії продовжують порушувати обмеження на поїздки, продаючи місця на міжнародних рейсах. Наприклад, виконуючи комерційні рейси після отримання дозволу на інші операції, включаючи медичні рейси, або дозволяючи нігерійським громадянам та жителям купувати вільні місця на вихідних рейсах репатріації.

Інший подібний випадок трапився в травні, британський оператор мав дозвіл на проведення гуманітарних рейсів, але було встановлено, що він перевозив комерційних пасажирів при посадці в Лагосі. В результаті повітряне судно було арештовано, оператор оштрафований, про що було повідомлено владі Великобританії та Нігерії, а також висвітлено ризик

позбавлення ліцензії для авіаційних операторів у разі порушення ними цих обмежень. Така недбала поведінка може спричинити величезний ризик для авіаційної безпеки, оскільки в деяких інших обставинах з високим наміром може легко перетворитися на хайджек (викрадення літака) або саботаж.

Просуваючись далі, ми можемо побачити, наскільки швидким є зростання загроз для авіаційної галузі. Кібербезпека авіації також не залишилася непоміченою. Одне попередження було видане ФБР США, яке попередило про фальшиві веб-сайти аеропортів США, призначені для розповсюдження шкідливого програмного забезпечення, яке згодом краде особисті та ділові дані. Незважаючи на те, що це не нова проблема, попередження надходить, оскільки зростаюча кількість пасажирів та персоналу, швидше за все, будуть шукати інформацію на веб-сайтах, пов'язаних з аеропортами, щодо оновлення польотів, оскільки нормалізація роботи. Крім того, нещодавні звіти у ЗМІ Великобританії висвітлювали можливість збільшення кількості шахрайських операцій із відшкодуванням рейсів та компенсацій, а також були попередження мандрівників про сплеск такої злочинної діяльності через велику кількість людей, які вимагають відшкодування або перебронювання в результаті пандемії COVID-19.

З точки зору перельотів в зонах, де тривають політичні конфлікти, ми не можемо не помітити нових побоювань, щодо ескалації діяльності, яка впливає на авіацію в Іраці. Кількість ракет, спрямованих на "Зелену зону" в Багдаді, столиці Іраку, постійно збільшується. Результатом цього стало використання американської системи протиповітряної оборони С-РАМ, яка активно розміщується в посольстві округу. Найголовніше - використання звичайних ракетних комплексів "земля-повітря". Саме використанням даної ракети було збито літак авіакомпанії Міжнародних Авіаліній України, що виконував рейс за маршрутом Тегеран – Київ у січні 2020 року.

Ми також спостерігаємо загострення напруженості між Вірменією та Азербайджаном протягом липня та серпня вздовж їх прикордонної території. Збройні обміни продовжуються у спірному Нагірно-Карабахському регіоні.

Хоча до цих пір обидві сторони уникали будь-якої ескалації, окрім артилерійських обстрілів та точних ударів, про які повідомлялося в липні 2020 року. Найголовніше, використання звичайних ракетних комплексів "земля-повітря", які здатні здійматися до рівня польоту 450 метрів, а отже, становлять значну загрозу для цивільної авіації. Тривалий конфлікт спонукав уряди Німеччини та Франції випустити NOTAM, попереджаючи комерційні літаки уникати місць, де активно розміщується зенітна зброя.

Отже, ми визначили основні три загрози авіаційному сектору, що з'явилися в період пандемії – незаконне перевезення забороненого вантажів, в тому числі наркотичних засобів, що видаються за ліки від COVID-19, загрози кібербезпеці авіаційного сектору та загрозу зі сторони політичних конфліктів та використання в деяких місцях ракетно-зенітних комплексів, що можуть вражати літаки.

2. Загрози для пасажирських авіаперевезень

Якщо розглядати вплив пандемії на *перевезення пасажирів* та загрози, спричинені нею, то можна виокремити три основні – втрата персоналом робочих місць, банкрутування авіаперевізників та загроза інфікування вірусом в літовищах та на борту.

Десятки тисяч робочих місць або були скорочені, або знаходяться під загрозою, оскільки найбільші авіакомпанії світу стикаються з наслідками пандемії коронавірусу.

Різні терміни та різні типи заходів існують, що вживаються авіакомпаніями – від відмови утримувати персонал, до дострокового виходу на пенсію, скорочення заробітної плати, звільнення працівників та прямого звільнення.

Очевидно, однак, що серед великих авіакомпаній, які досі робили оголошення щодо відновлення операцій, більшість із них скорочували робочі місця, що зачіпало значну частку їх робочої сили.

Водночас, схоже, деякі перевізники уникали кроків щодо зменшення кількості своїх працівників – особливо в Азійському регіоні, завдяки державній підтримці.

Серед найсвіжіших подій, пов'язаних з робочими місцями, президент авіакомпанії Emirates Тім Кларк 11 липня повідомив BBC WorldNews, що «можливо, до 15%» робочої сили перевізника буде скорочено внаслідок кризи коронавірусу. Це дорівнює близько 9000 робочих місць із 60 000.

Ще в травні авіакомпанія Qatar Airways також оголосила про скорочення робочих місць, зачіпаючи до 9000 посад – або приблизно п'яту частину робочої сили, яка складає близько 45000 співробітників, - в той час як Etihad звільнив декілька сотень персоналу, згідно з заявою.

Але саме в Північній Америці з'являються найяскравіші приклади скорочення робочих місць. На початку липня United Airlines попередила, що 36 000 співробітників, або 45% від загальної кількості персоналу, знаходяться в небезпеці втратити роботу, оскільки перевізник готується до скорочення операцій.

Інші перевізники в США до цього часу менш чітко висловлювались щодо своїх планів скорочення робочих місць, але більшість припустили, що найгірше ще попереду. Десятки тисяч співробітників Alaska Airlines, American Airlines, Delta Air Lines, JetBlue Airways та Southwest Airlines взяли неоплачувану відпустку протягом останніх місяців.

Але зростання кількості випадків коронавірусу в країні та закінчення жовтневого терміну дії федерального Закону про турботу - який надав підтримку заробітної плати галузі, вимагаючи при цьому збереження працівників, - означає, що ці посади та інші з них ризикують перейти в четвертий квартал.

У Канаді WestJet 24 червня оголосив, що скорочується ще 3000 робочих місць, що призведе до того, що оператор матиме близько 5000 співробітників із 14 000 працівників до коронавірусу.

AirCanada вже тимчасово скоротила близько 20 000 позицій, або 60% своєї довірусної робочої сили.

У регіоні Латинської Америки перевізники є найбільш постраждалими у всьому світі, оскільки уряди в основному відмовляються виручати операторів. В результаті тисячі робочих місць знаходяться під загрозою, оскільки у авіакомпаній швидко закінчуються гроші. Серед багатьох наслідків цієї жахливої ситуації Aeromexico, Avianca та LATAM Airlines подали заявку на захист від банкрутства згідно з Главою 11 у США.

Європейські авіакомпанії скорочують робочі місця на відсутності тлі фінансової допомоги та закінчення терміну дії схем підтримки. В Європі протягом останніх тижнів було зроблено різноманітні оголошення про робочі місця, що відображають умови, що накладаються на державну підтримку, і майбутнє припинення схем підтримки, таких як пакет заходів, запропонований урядом Великобританії.

4 липня AirFrance заявила, що її магістральному оператору доведеться ліквідувати 6560 робочих місць до кінця 2022 року з існуючого рівня 41 000 співробітників, при цьому 7600 посад займуться, коли до рівняння додадуть регіональний підрозділ Нор.

Це сталося, коли французький перевізник та група стабільних компаній KLM прийняв мільярди євро урядової допомоги. Ця підтримка була пов'язана зі зниженням витрат на 15%, хоча голландський оператор ще офіційно не оголошує про скорочення робочих місць.

В інших місцях Європи LufthansaGroup 7 липня повторила, що вона все ще має «надлишок персоналу щонайменше 22 000 штатних посад», і закликала профспілки та інші органи, що представляють працівників, домовитись про «заходи, пов'язані з кризою», щоб уникнути звільнення «де можливо».

У німецькій групі було більше 135 000 співробітників, які пережили кризу. Вони також прийняли значну державну фінансову підтримку, щоб пережити спад.

Тим часом British Airways проводить консультації щодо скорочення до 12 000 робочих місць та зменшення умов роботи приблизно 35 000 співробітників. Британський перевізник мав близько 45 000 співробітників, які пережили кризу.

Суперницький оператор Virgin Atlantic оголосив, що на початку травня він скорочує 3500 позицій – близько третини своєї робочої сили.

Наприкінці квітня скандинавська авіакомпанія SAS заявила, що 5000 її співробітників, або майже половина її 11-тисячного штату буде звільнено.

Наприкінці березня TAP Air Portugal «тимчасово» звільнила 90% робочої сили, яка нараховувала близько 14 000 працівників.

І вже в середині березня Норвегія припинила роботу більшості своїх служб і звільнила 7300 співробітників – близько 90% робочої сили, - і бізнес врешті вступив у період "сплячки", оскільки попит на авіаперевезення відновлюється.

В інших місцях Turkish Airlines досі не оголошувала про значне скорочення робочих місць. А в Росії пакет державної підтримки, спрямований на захист робочих місць, означає, що перевізники, включаючи Аерофлот, ще не оголошують про постійну втрату робочих місць.

Серед найбільших європейських операторів з низькими витратами Ryanair прагне уникнути скорочення 3000 робочих місць зі своєї робочої сили, що складає близько 19 000 співробітників, переглянувши контракти з пілотами та екіпажем, тоді як EasyJet наприкінці травня заявив, що планує скоротити близько 30% робочої сили, або близько 4500 робочих місць.

У квітні Wizz Air заявив, що скоротить близько п'ятої частини своєї робочої сили - приблизно 1000 позицій.

Тисячі людей працюють у австралійських перевізників. З найбільших австралійських операторів австралійський авіаперевізник Qantas оголосив наприкінці червня, що реструктуризація групи включатиме 6 000 ролей у компанії, яку буде звільнено.

Qantas також продовжуватиме "тримати на лаві запасних" ще 15 000 співробітників, більшість з яких пов'язані з міжнародними операціями, доки польоти не відновляться.

У групі було трохи більше 30 000 співробітників, які пережили кризу.

Тим часом AirNewZealand скоротив кількість своїх працівників приблизно на 4000 співробітників до початку червня з приблизно 12500 докризових. Він очікує подальшого скорочення робочих місць, але не обов'язково.

Наразі незрозуміло, чи призведе продаж VirginVirgin компанії BainCapital до більшої втрати робочих місць у боротьбі, яка увійшла до добровільної адміністрації у квітні.

Серед азійських перевізників стало менше оголошень про скорочення робочих місць, серед яких найбільші гравці, включаючи SingaporeAirlines та CathayPacific, заявляють, що наразі вони прагнуть уникнути примусового звільнення, прийнявши інші заходи для економії витрат, такі як відпустка без збереження заробітної плати та тимчасове зменшення заробітної плати.

У цих випадках та інших випадках перевізникам регіону допомагали уряди, які надавали підтримку авіакомпаніям.

Дійсно, інші великі перевізники в регіоні, включаючи ANA, ChinaAirlines, GarudaIndonesia, JapanAirlines, KoreanAir та MalaysiaAirlines, також запровадили заходи щодо скорочення витрат, пов'язаних з роботою, але не заявляли про ліквідацію робочих місць, які спостерігалися в інших місцях.

Подібна історія є в Індії, де перевізники, включаючи AirIndia, IndiGo та SpiceJet, досі обирали заходи, включаючи скорочення заробітної плати та неоплачувану відпустку, а не відпускання персоналу.

І ще належить з'ясувати, чи призведе "реабілітація бізнесу", проведена ThaiAirways, до скорочення робочих місць.

У материковому Китаї великі оператори, включаючи AirChina, ChinaEastern, ChinaSouthern та HNA Group, не публікували жодного скорочення чисельності персоналу.

Однак приватна група AirAsia стикається з серйозними проблемами, намагаючись пережити кризу, і скоротила близько 7,5% зі своїх 23 000 співробітників.

Нарешті, найбільший африканський авіаперевізник EthiopianAirlines на початку квітня заявив, що заяви про звільнення постійних співробітників було "# fakenews", тоді як багатостраждальні "Південноафриканські авіалінії" мають намір здійснити реструктуризацію з робочою силою лише 1000 співробітників – з майже 5000 у березні. Однак фінансові проблеми останнього були усунені задовго до того, як коронавірусрозпочався.

Також неможливо не згадати про загрозу банкрутування авіакомпаній, адже пасажиропотік значно зменшився.

Нантакет Експрес (США) – немає багато інформації про цю авіакомпанію, їх веб-сайт вже не діє, але FAA скасував свій АОС раніше цього січня через те, що він виконував рейси з некваліфікованими пілотами.

AirItaly (Італія) – коли QatarAirways інвестував у невелику італійську авіакомпанію "Меридіана", здавалося, що для цієї авіакомпанії, яка походить з Сардинії, і яка все ще частково належить суспільству, історично пов'язаному з Ага-ханом, під рукою є нова молодь. Однак схоже на те, що амбітна програма ребрендингу, перейменування та перебігу не була достатньою, щоб витягнути її з мінуса. Ейр Італія також сильно постраждала від заземлення Boeing 737 MAX, оскільки вона зробила ставку на тип, який стане основою його флоту. Вони замовили 20 літаків Boeing 737 MAX, з яких 3 вже були доставлені, коли сталося заземлення.

Atlasglobal (Туреччина) – ця авіакомпанія вже з'являлася раніше у списку банкрутів авіакомпаній 2019 року, лише щоб відновити польоти безпосередньо до кінця року. Але, не дивно, ця лютнева новина полягає в тому, що вона припиняє свою діяльність вдруге (і, можливо, остаточно).

Окрім своєї основної діяльності в Туреччині, вона також мала дочірню компанію в Україні.

TransStatesAirlines (США) – ця регіональна авіакомпанія, що базується в Міссурі, і є частиною UnitedAirlines все ще буде літати кілька місяців, але, як повідомляє ThePointsGuy, вже прийнято рішення, що вона припинить свою діяльність наприкінці цього року. 36 регіональних реактивних літаків Embraer ERJ-145 збираються передати іншому партнеру United Express Express.

Flybe (Великобританія) – залучення VirginAtlantic та консорціуму інвесторів було недостатньо для порятунку найбільшої незалежної регіональної авіакомпанії в Європі з 63 літаками. Були намічені плани ребрендингу Flybe як VirginConnect, але вони так і не здійснилися. Британський уряд прийшов на допомогу, але це, зрозуміло, заперечували інші авіакомпанії. Думаю, тиск громадськості на зменшення польоту на короткі дистанції (спеціальність Flybe) теж не допоміг. Епідемія коронавірусу стала останньою краплею.

CompassAirlines (США) – інший регіональний перевізник США, і той, що належить тій же холдинговій компанії, що і TransStatesAirlines (згадана раніше в цьому списку). Він експлуатував флот Embraer E175 для компанії Delta. Незважаючи на те, що це одна з перших компаній (але, мабуть, не остання), яку закрили в умовах епідемії коронавірусу, компанія CompassAirlines вже скорочувала кількість компаній протягом декількох місяців, після того, як влітку 2019 року компанія Delta розірвала свій контракт із компасом.

Равн (США) – хоча ви, можливо, ніколи про неї не чули (мушу зізнатися, я ні), Равн був єдиною авіакомпанією, яка обслуговувала кілька ізольованих пунктів призначення по всій Алясці, зі змішаним флотом невеликих типів літаків (найбільший - DHC-8- 100). Як зазначив авіаційний журналіст Сет Міллер, хто збирається піклуватися про ці маршрути зараз? Ну, можливо, сам Равн повернеться до справи, якщо йому вдасться

забезпечити фінансування цих маршрутів. Будемо відстежувати ситуацію та відповідно оновлювати!

Germanwings (Німеччина) – не впевнений, що він належить до цього списку, оскільки цю дочірню компанію Lufthansa, яка повністю належить уряду, навряд чи можна вважати самостійною авіакомпанією, і її все одно збиралися додати до Eurowings (ще одне з підрозділів групи). Однак, здається, очевидним є те, що сьогоднішнє повідомлення німецького перевізника знаменує собою кінець шляху для Germanwings.

Південноафриканські авіалінії – проблеми Південноафриканських авіаліній (SAA) з'явилися давно, але COVID-19 став остаточною краплею. Докапіталізація Південноафриканських авіаліній, що фінансуються урядом, була центром політичних дебатів вже протягом декількох місяців, але це не повинно було статися. SouthAfricanAirways була однією з найбільших авіакомпаній Африки. За інших обставин банкрутство SouthAfricanAirways зіпсувало б зв'язок Південно-Африканської Республіки з рештою світу, але, практично не маючи повітряного руху на даний момент, вплив на рух не відчуватиметься відразу, і міжнародні авіакомпанії, що обслуговують країну можливо встигнуть скорегувати свій графік, як тільки все почне нормалізуватися.

Південноафриканський експрес – регіональна авіакомпанія в Південній Африці, яка працює під егідою SouthAfricanAirways (див. Попередній запис), хоча і має певний рівень оперативної та управлінської незалежності. Південноафриканський експрес вже зазнав серйозних проблем задовго до нападу епідемії COVID-19, і в період з травня по серпень 2018 року навіть було призупинено АОС, а потім відновлено. Зараз він вступає в процедуру ліквідації.

GermanAirways (LuftfahrtgesellschaftWalter) (Німеччина) – компанія експлуатувала Bombardier DHC-8-400 та Embraer E-Jets для дочірньої компанії LufthansaEurowings та, до цього, для AirBerlin. Вона подала заяву про неплатоспроможність після того, як контракт з Eurowings не був

продовжений. Нинішня криза особливо жорстка з регіональними перевізниками по обидва боки Атлантики!

MiamiAirInternational (США) – ще одна авіакомпанія, яка не впорається з блокуванням пандемії. MiamiAirInternational була чартерною авіакомпанією, що базувалась у місті, звідки і отримала свою назву. Вона мала флот із 6 літаків B737-800, якими вона літала для перевезення військових, спортивних команд і, в основному, для всіх, хто потребував ефірних перевезень.

AviancaPerú – побічний ефект від проблем у материнській компанії Avianca, яка подала заяву на Розділ 11 цього ж тижня. Він експлуатував 5 літальних апаратів Airbus.

TAME EP (Еквадор) – компанія також тривалий час намагалась протистояти банкрутству і COVID-19 став останньою краплею. TAME була частиною еквадорських ВПС до 2011 року, коли вона була виділена як незалежний комерційний орган. В даний час він експлуатував пару аеробусів (1 A319 та 1 A320) та 3 літаки ATR-42, після того як у грудні 2019 року вийшов з експлуатації Embraer E190. Компанія зараз вводить процедури ліквідації.

Flyest (Аргентина) – невелика авіакомпанія, яка виконувала переважно рейси між Буенос-Айресом та Монтевідео, а також кілька внутрішніх напрямків в Аргентині літаками CRJ200. Вона була спільною власністю місцевого бізнесмена та іспанського регіонального авіаперевізника AirNostrum. Ще є шанс, що він може бути реструктуризований і злетіти знову, але шанси виглядають незначними, тим більше, що аргентинська економіка знову перебуває в кризі, тому додавання до списку буде доречним.

Ще однією загрозою зараз є небезпека інфікування у літовищах та на борту пасажирів та персоналу. Ризик заразитися коронавірусною хворобою 2019 (COVID-19) під час авіаперевезень нижчий, ніж в офісній будівлі, класі, супермаркеті чи приміському потягу, але він так чи інакше існує.

Як передається COVID-19? Вірус, що викликає COVID-19, виділяється, коли хтось розмовляє, кашляє, чхає або співає, головним чином у краплях, які можуть рухатися на невелику відстань, а іноді і в менших аерозольних частинках, які можуть залишатися зваженими і рухатися далі. Інша людина може заразитися, якщо ці частинки потрапляють у рот або ніс безпосередньо або через руки. У деяких випадках передача через поверхневий контакт також важлива.

Наскільки чисте повітря в пасажирських літаках? Повітря потрапляє в салон з верхнього входу і тече вниз до випускних отворів на рівні підлоги. Повітря надходить і виходить із салону в тому ж ряду сидінь або поруч. Потік повітря вперед і назад між рядами порівняно невеликий, що робить рідшим поширення дихальних частинок між рядами. Потік повітря у поточних реактивних лайнерах набагато швидший, ніж у звичайних приміщеннях. Половина – це свіже повітря ззовні, інша половина переробляється через HEPA-фільтри того ж типу, що використовуються в операційних. Будь-який залишковий ризик, яким слід керувати, полягає в контакті з іншими пасажирами, які можуть бути інфекційними. Спинки сидінь створюють частковий фізичний бар'єр, і більшість людей залишаються відносно нерухомими, мало контактуючи один з одним.

Незважаючи на значну кількість подорожуючих, кількість підозрюваних і підтверджених випадків передачі COVID-19 в польоті між пасажирами по всьому світу видається невеликою (загалом приблизно 42). Для порівняння, дослідження передачі COVID-19 на борту швидкісних поїздів у Китаї серед контактів понад 2300 відомих випадків показало загальний показник 0,3% серед усіх пасажирів. Бортовий ризик можна додатково зменшити за допомогою покриттів обличчя, як і в інших умовах, де неможливо підтримувати фізичне дистанціювання.

Кроки запобігання поширення вірусу, що здійснюються в аеропортах та на борту, можуть включати тестування температури та / або запитання щодо симптомів (лихоманка, втрата нюху, озноб, кашель, задишка); посилене

очищення та дезінфекція; безконтактна посадка / обробка багажу; використання фізичних бар'єрів та санітайзерів в аеропортах; фізичне дистанціювання в аеропортах та під час посадки; використання лицьових покриттів або масок; соціальна дистанція пасажирів на борту, коли це можливо; налагодження обслуговування продуктів харчування та напоїв для зменшення контакту; контроль доступу до проходів та ванних кімнат, щоб мінімізувати контакт; обмеження контакту членів екіпажу з інфекцією; та полегшення відстеження контактів у випадку, якщо пасажир розвиває інфекцію.

Додатковими етапами, що вивчаються, є тестування на COVID-19 перед подорожжю та коригування вимог до карантину.

Кроки, які можуть зробити пасажир – носити маску, не подорожувати, якщо вам погано, і обмежити ручну поклажу.

Отже, основні загрози для авіації, що здійснює перевезення пасажирів – втрата персоналом робочих місць, банкрутування авіакомпаній та можливість інфікування на борту, або в літовищах.

В наступному розділі ми розберемо як саме протидіють авіакомпанії нинішнім загрозам.

РОЗДІЛ II. ЗАХОДИ БЕЗПЕКИ, ЩО ЗАСТОСОВУЮТЬСЯ В АВІАЦІЇ, ЯК СПОСІБ ЗАПОБІГАННЯ ЗАГРОЗАМ

Основними заходами безпеки для пасажирських перевезень під час пандемії стали нові заходи безпеки, що ввели в літовищах та на борту, а також обмеження окремих країн на подорожі, або ж специфічні умови для перетину кордонів.

Зараз ми розглянемо аналіз прямого та непрямого впливу COVID-19 на авіаційну безпеку та експлуатаційні питання. Будучи частиною світових змін та спостерігаючи за відповідями авіації на них, ми можемо навести кілька прикладів, щоб уявити майбутнє авіації та інших подорожей. Вплив COVID-19 на авіацію залежно від країни залежить від її економічного стану та

фінансової стабільності на міжнародному ринку. Ми спостерігали зростання числа нових випадків коронавірусу в Китаї, а потім Італії та Іспанії на ранніх стадіях пандемії, і ми також спостерігали неймовірний перехід до США, Індії та Бразилії, де поширення вірусу продовжує зростати.

Що стосується COVID-19, липень 2020 року став місяцем великих змін у всьому авіаційному секторі та ключовим моментом для багатьох авіакомпаній та країн відновити комерційні пасажирські перевезення, хоча і не наблизившись до рівнів до COVID-19. Незважаючи на те, що очікується поступове збільшення обсягів послуг у всьому світі, це залежить від обмежень, що вводяться урядами для полегшення подорожей, а також від рівня зниження рівня інфекції. На жаль, випадки COVID-19 продовжують зростати у багатьох країнах та регіонах, але, незважаючи на це, економічний та політичний тиск призвів до відкриття міжнародних кордонів. Однак деякі країни залишаються обережними щодо відновлення рейсів перевезення пасажирів, включаючи такі, як Нова Зеландія, де до серпня 2020 року було трохи більше 100 справ, через побоювання, що міжнародні подорожі будуть вектором відновлення COVID-19. Це, а також локалізовані спалахи спричинили необхідність відновлення обмежень у деяких місцях.

Це не був хороший старт після блокування для комерційної авіації в Пакистані. На підставі попереднього звіту про катастрофу авіакомпанії PIA Airbus поблизу аеропорту Карачі 22 травня 2020 року, яка критикувала дії пілота, Управління цивільної авіації країни перевірило ліцензії комерційних пілотів, встановивши, що близько третини не склали іспити на отримання ліцензії самі, і майже 40% мають підроблені ліцензії. Пізніше PIA призупинила роботу багатьох своїх пілотів, а також постраждали зарубіжні авіакомпанії. САА В'єтнаму наказав призупинити ліцензії пакистанських пілотів, і ОАЕ проводять аналогічний огляд. Крім того, EASA призупинила надання дозволу PIA на діяльність державам-членам ЄС на шість місяців після того, як вона не вирішила існуючі проблеми безпеки, а EASA також

висвітлила питання ліцензування. САА Великобританії також підтвердив, що призупиняє планові перевезення РІА до країни.

Ми попросили авіаційних професіоналів поділитися своїми думками щодо того, як вони бачать майбутнє авіації після COVID-19. Оскільки ми багато говорили і обговорювали заходи безпеки, які слід вживати як після, так і після того, як комерційні авіакомпанії перезапустять свою діяльність. Але чи буде авіаційна безпека все одно незмінною, чи вона буде порушена в певні моменти, враховуючи величезні комерційні фінансові проблеми, з якими зараз стикаються авіакомпанії, та прибутковість разом із звільненнями робочих місць, що траплялися в галузі? Як COVID-19 може вплинути на авіаційну безпеку? І якщо так, то які райони є більш вразливими і потребують більшої уваги?

ЗакЗайнал, старший віце-президент Emirates Airlines з глобальної безпеки поділився своєю думкою, зазначивши: «Які б ми не мали процеси, не повинні перевантажувати галузь та авіакомпанії, які були достатньо обтяжені великими витратами. Це повинно бути трансцендентна і дивитися на полегшення в кінці цього. Я особисто вважаю, що процес, який ми запровадили, повинен бути полегшений. Нещодавно ми обговорили з групою співробітників аеропортових служб питання подальших можливостей реєстрації пасажирів у себе вдома та полегшення самого процесу, а не очікування їхнього прибуття в аеропорт. На додаток до будь-якої технології, заснованої на системі реєстрації, ми відправляємо транспортні засоби для спуска та реєстрації пасажирів. На даний момент ми вже маємо цей продукт.

Безпека буде вбудована в цю технологічну систему, і вона не повинна бути повністю незалежною, а додатково навантажувати цей процес і саму систему. Я також провів огляд в міжнародному літовищі Дубаю, де ми розмістили новий тепловий скринінг для пасажирів, який також має вбудовані технології розпізнавання обличчя з усім наявним обладнанням для виявлення підвищеної температури. Такі часи вимагають роздумів "нестандартним шляхом". І я б сказав, що менеджери з безпеки

потребуватимуть чудових знань та кмітливості, щоб придумати гарне рішення та процеси вирішення загроз. Коли я кажу "процеси", це конкурентний процес, який також стосується ризику безпеки. Якщо ви запитаете мене, де буде авіаційна безпека з усіма заходами, вжитими під час COVID-19, я скажу, що вона може лише зростати. Це лише спричинить більше стримуючих факторів для злочинців, щоб спробувати щось вчинити проти авіаційної промисловості з використанням усіх шаруватих підходів. "

Метью Воган, директор авіаційної безпеки Міжнародної асоціації повітряного транспорту (IATA), також поділився своїми думками з питань, що стосуються цього питання, і відповів: "Правда полягає в тому, що зараз ми втрачаємо мільярди доларів авіакомпаній, аеропортів та всієї різних ключових зацікавлених сторін, які беруть участь у цих процесах. Не стільки в тому, що ми неправильно прогнозували, яким буде подальший економічний вплив, але скільки триватиме діапазон того, наскільки економічний вплив може приземлитися, і йдеться про майже 2-річний період відновлення, можливо 3. Також ми, природно, є частиною загальної авіаційної системи, і, отже, ми будемо піддані потенційному скороченню та відкладенню досліджень та розробок до технологій, що знову є іронією, якщо ми дивимось на стенди техніки, ми шукаємо шлях оновити та створити той безконтактний процес, який, чесно кажучи, вже був частиною безперервної стратегії подорожей до тих валют, які були задіяні. Тож де ми знаходимо таке фінансування, щоб допомогти та мотивувати деякі з цих концепцій? Все це все ще лунає в повітрі і є абсолютною умовою спроб стимулювати правильний пошук, політичну підтримку. А щоб закінчити це з точки зору ризику, сформулювати ризик потенційно краще, ніж те, що ми зараз робимо, і це нормально, оскільки ми це покоління і вчимося боротися з цією особливою пандемією, і навчимося приймати медичну пораду і впровадити деякі з цих вказівок у наш власний домен ".

Давайте коротко розглянемо нові заходи безпеки, які вже вжито або планується ввести найближчим часом у міжнародних аеропортах з метою придушення подальшого поширення COVID-19. Це:

- Температурний скринінг
- Скринінг симптомів
- Тестування на COVID-19
- Імунітет паспорт / вакцина
- Фізичне дистанціювання
- Маски та засоби індивідуального захисту
- Відстеження контактів

Оскільки більшість із цих заходів дуже добре відомі нам у нашому повсякденному житті, я хочу зупинити свою увагу на нещодавно запроваджених практиках використання собак, що нюхають K9, для виявлення коронавірусу. Міжнародний аеропорт Дубаю став першим, хто довів ефективність відстеження коронавірусу шляхом розміщення спеціально навчених поліцейських собак. Міністерство внутрішніх справ Дубаю заявило, що їх дослідження та дослідження показали точність виявлення позитивних випадків і досягли 92%. Це прекрасний приклад того, як авіаційна безпека може адаптуватися до викликів у критичний час.

Я також хотіла би вказати на проблеми митного контролю та контролю, які вже мали місце після перезапуску комерційних операцій. А це:

- Сканування та перевірка людей в аеропорту працівниками служби безпеки ускладнюються через ризик того, що персонал може бути заражений COVID-19 у такому закритому середовищі. Отже, тут необхідні альтернативні процеси та рішення для мінімізації або скорочення контакту від людини до людини.

- Пандемія COVID-19 представляє нові виклики фінансовій стороні безпеки шляхом зменшення фінансування та зменшення витрат на розвиток операцій з безпеки.
- Небезпека зосередження всіх зусиль на біозахисті та нехтування іншою динамікою безпеки.
- Збільшення фінансової вразливості серед співробітників відповідно до масштабних макетів та зменшення зарплати. Вивільнення позбавило права голосу робочої сили.
- Збереження інсайдерських знань та доступ з боку працівників.
- Більше підкупу та примусу в майбутньому.

Основний захід безпеки – обмеження на перетинання кордонів, а також введення обов’язкової наявності тесту на коронавірус для деяких країн. Розберемо на прикладі мережі авіакомпанії Emirates Airlines.

Африканський континент:

Ангола (LUN)

Для того, щоб сісти на міжнародні рейси до та з Анголи, обов’язково пред’являти молекулярний тест RT-PCR COVID-19 з негативним результатом. Тестування повинно проводитися за 72 години до вильоту.

Пасажири повинні заповнити форму реєстрації подорожі (FRV) за 72 години до дати поїздки та підписати термін зобов’язання з умовами, визначеними компетентними органами. Якщо цього не зробити, це може перешкодити або затримати подорож.

Для громадян, іноземних резидентів та членів дипломатичного корпусу, акредитованих в Анголі, які приїжджають з-за меж країни і не

мають позитивного тесту на ГРВІ-COV-2 у тесті перед відвантаженням, дотримання домашнього карантину є обов'язковим.

Для випадків іноземців, які не є резидентами, що приїжджають з-за кордону, дотримання домашнього карантину є обов'язковим, якщо органи охорони здоров'я не вважають, що для цього немає умов.

Громадяни, які підлягають домашньому карантину, підписують термін відповідальності відповідно до умов, визначених органами охорони здоров'я.

Домашній карантин вважається завершеним із надаванням компетентного органу охорони здоров'я свідоцтва про виписку, що відбувається після тесту на ГРВІ-COV-2 із негативним результатом.

Тест, зазначений у попередньому номері, проводиться принаймні через 7 днів після початку домашнього карантину.

Поки триває домашній карантин, громадяни, яким він підлягає, повинні залишатися у своєму домі та дотримуватися індивідуальних заходів захисту відповідно до умов, визначених органами охорони здоров'я.

Щоразу, коли органи охорони здоров'я вважають, що відсутні умови для домашнього карантину, а саме дотримання фізичної відстані, визначається інституційний карантин.

В Анголу дозволяється в'їзд лише наступним категоріям пасажирів:

- Повернення на територію громадян та іноземних громадян, які проживають в Анголі;
- В'їзд іноземних фахівців, які надають послуги в Анголі як державним, так і приватним структурам;
- В'їзд іноземних громадян з робочою візою;
- Повернення іноземних громадян до відповідних країн;
- Офіційні поїздки на національну територію та з неї;

- Вхід і вихід вантажу, товарів та поштових посилок;
- Гуманітарна допомога;
- Надзвичайні медичні ситуації;
- Технічні зміни / обертання;
- В'їзд та вихід дипломатичного та консульського персоналу;
- Передача трупів за умови, що причина смерті не є COVID - 19.

Наступні документи, термін дії яких закінчився з 28 лютого 2020 року, вважаються дійсними до 31 грудня 2020 року.

- Дозвіл на проживання
- Робоча віза
- Віза на тимчасове перебування
- Віза для навчання
- Картка біженця
- Віза для інвестора
- Вищезазначене стосується лише громадян за межами національної території.

Кот-д'Івуар (ABJ)

Якщо ви подорожуєте до Кот-д'Івуару, вам потрібно пройти тест на ПЛР на COVID-19 та пред'явити негативний сертифікат, який буде прийнято до поїздки. Вам також потрібно буде заповнити форму медичної декларації та надати 4-значний код підтвердження після прибуття.

Усі пасажери, крім дітей віком до 12 років, які прибувають у Кот-д'Івуар з будь-якого пункту призначення, повинні мати роздрукований негативний сертифікат тесту на ПЛР COVID-19. Сертифікат будь-якої урядової лабораторії є прийнятним. Зразок для тесту на ПЛР на COVID-19 повинен бути зданий не більше ніж за 7 днів до вильоту.

Єгипет (CAI)

Якщо ви подорожуєте до Єгипту, вам доведеться здати тест на ПЛР на COVID - 19 та подати бланк декларації про стан здоров'я до прибуття.

З 1 вересня 2020 року всі пасажери, включаючи громадян Єгипту, повинні мати при собі роздрукований негативний сертифікат тесту на ПЛР на COVID-19 з акредитованої лабораторії англійською або арабською мовами, проведеного протягом 72 годин до відправлення їх остаточного прямого польоту до Єгипту. Сертифікат повинен бути завірений печаткою лабораторії чи лікарні та містити наступну інформацію:

- Дата та час відбору проби
- Деталі типу зразка, взятого для мазка
- Сертифікат тесту на ПЛР COVID-19 не повинен мати жодних модифікацій або змін (наприклад, додавання або видалення).

Для пасажирів, які подорожують з Нової Зеландії, Австралії, Японії, Китаю, Таїланду, Північної та Південної Америки, Канади, Лондона Хітроу, Парижа, Франкфурта, Південної Кореї та Риму, тест на ПЛР COVID-19 можна провести за 96 годин до їх відправлення на їх остаточний прямий рейс до Єгипту.

Усі пасажери повинні заповнити бланк декларації про стан здоров'я, який буде надано на борту літака. Бланки також доступні в єгипетських туристичних компаніях та їх міжнародних партнерах.

Діти віком до 6 років та пасажери транзитного транспорту звільняються від негативних вимог про тестування на ПЛР на COVID-19.

Гана (ACC)

Усі пасажери, що прибувають, не повинні мати симптомів, що свідчать про COVID-19, включаючи температуру тіла > 38 ° C.

Вони повинні мати негативний результат тесту на ПЛР на COVID-19 англійською мовою з акредитованої лабораторії в країні походження. Тест повинен був бути зроблений не більше ніж за 72 години до запланованого виїзду з країни походження. Для пасажирів, які здійснюватимуть транзит через інші країни до прибуття в Гану, опорною точкою буде перша країна відправлення. Пасажирам не буде дозволено подорожувати без дійсного негативного результату тесту на ПЛР COVID - 19.

Пасажири будуть піддані обов'язковому тестуванню на ПЛР COVID-19 в терміналі аеропорту за вартістю 150 доларів, які несе пасажир. Оплата **ПОВИННА** бути здійснена через Інтернет, а підтвердження оплати (квитанція англійською мовою) показана авіакомпанії перед посадкою. Пасажири, які не завершили процес в режимі он-лайн і не мають повідомлення про оплату, будуть зняті з рейсу. Винятків не буде.

Усі особи, які мають позитивні результати, отримають подальшу клінічну оцінку та лікування. Всім особам, які мають негативний результат, буде рекомендовано продовжувати дотримуватися техніки безпеки COVID-19 після прибуття до Гани.

Усі пасажери повинні заповнити форму через Інтернет до прибуття.

Морокко (CMN)

Подорож до Марокко обмежена для певних категорій пасажирів. Якщо ви подорожуєте до Марокко, вам необхідно пройти тест на ПЛР на COVID-19 та заповнити медичну форму пасажирів перед вильотом.

Всі мандрівники, крім дітей віком до 11 років, які в'їжджають до Марокко, повинні пройти тест на ПЛР на COVID-19. Тест на ПЛР на COVID-19 пасажир повинен пройти за 72 години з моменту взяття зразка і бути дійсним на момент прибуття. Роздруковані результати тестування повинні бути представлені за запитом під час реєстрації заїзду та місцевим чиновникам після прибуття.

Мандрівники повинні заповнити форму здоров'я пасажирів перед відправленням та пред'явити друковану копію форми після прибуття.

До Марокко дозволяється подорожувати лише таким пасажирів:

- Власники марокканських паспортів
- Іноземні громадяни, які є резидентами Марокко
- Іноземні громадяни, які не потребують в'їздної візи до Марокко та подорожують у справах, якщо вони мають запрошення від марокканської компанії
- Іноземні громадяни, які не потребують в'їздної візи для в'їзду в Марокко та подорожей для туризму, якщо вони мають підтверджене бронювання готелів
- Дипломати, що з'єднуються з Дубаю та будь-якої точки мережі Еміратів

Нігерія (LOS)

Якщо ви подорожуєте до Нігерії, вам необхідно пройти тест на ПЛР на COVID-19 і надати інформацію, а також документи, на нігерійському міжнародному порталі подорожей перед вильотом.

Всі пасажери, які подорожують до Нігерії, повинні мати тест на COVID-19 зроблений у країні відправлення. Термін дії тесту на ПЛР COVID-19 повинен бути мінімум 120 годин до посадки на літак, а бажано - протягом 72 годин до посадки в лабораторії, акредитованій урядом у відповідних країнах вильоту. Пасажири повинні пред'явити електронну або друковану копію результату в аеропорту. Діти віком від 10 (10) років і менше звільняються від тесту на ПЛР COVID-19.

Доступний Нігерійський міжнародний портал подорожей, і пасажирам настійно рекомендується використовувати портал для надання необхідної інформації про стан здоров'я, завантаження перед від'їздом негативного тесту на ПЛР COVID-19, декларацій про здоров'я та звітів про самоізоляцію. Другий тест на ПЛР на COVID-19 повинен бути виконаний протягом 7 днів після прибуття в Нігерію, і оплата може бути здійснена через Нігерійський міжнародний портал подорожей, який створить QR-код, який можна використовувати для прискорення процедур оформлення після прибуття в аеропорти.

Дипломатам рекомендується використовувати Інтернет-портал для завантаження негативного результату тесту на ПЛР на COVID - 19, проте не потрібно платити за другий тест на ПЛР в Нігерії.

Пасажири повинні заповнити форму медичної декларації / звіту про себе до прибуття. Рекомендується завантажувати форму через портал Нігерійських міжнародних подорожей або ж на борту. Будь ласка, переконайтесь, що інформація / контактні дані, які ви надасте у формі, є правильними, перевіряються та що ви можете зв'язатися за вказаним номером телефону та адресом. Пасажири повинні інформувати службовців

порту з питань охорони здоров'я про будь-які зміни в станах здоров'я після подання декларації про здоров'я / форми самозвіту.

Сенегал (DSS)

Якщо ви подорожуєте до Сенегалу, вам необхідно пройти тест на ПЛР на COVID-19 перед вильотом та пред'явити оригінал сертифікату тесту при реєстрації.

Усі пасажери, крім дітей до двох років, повинні пред'явити оригінал негативного сертифіката тесту на COVID-19 RT-PCR, який датується менше ніж за 5 днів з дати отримання результату тесту. Сертифікат повинен видавати лабораторія, розташована в державі, з якої клієнт розпочинає свою поїздку, і входить до переліку лабораторій, затверджених цією державою, або організацією охорони здоров'я, міжнародно визнаною.

Усі пасажери повинні заповнити форму місцезнаходження пасажирів громадського здоров'я англійською або французькою мовами. Пасажири, що прямують через Сенегал, повинні виконувати необхідні умови призначення.

Громадянам ЄС не дозволяється в'їзд до Сенегалу, дотримуючись принципів взаємності.

На рейси до Сенегалу допускатимуться лише пасажери, які відповідають наведеним нижче умовам.

- Мешканці країн, на яких не впливає тимчасове обмеження несуттєвих перевезень до Сенегалу або не вводило обмежень на переміщення громадян Сенегалу
- Громадяни держав-членів Західноафриканського економічного та валютного союзу (UEMOA) та Західного економічного співтовариства (CEDEAO)

- Громадяни третіх країн, які регулярно проживають у Сенегалі та мають дозвіл на проживання, виданий компетентними службами Республіки Сенегалу.

Південна Африка (JNB CPT DUR)

Якщо ви подорожуєте до Південної Африки, вам потрібно пройти тест на ПЛР на COVID-19, завантажити додаток COVID AlertSouthAfrica та заповнити опитувальник щодо здоров'я мандрівників перед від'їздом.

З 11 листопада 2020 року міжнародні поїздки відновляться за умови надання мандрівником дійсного сертифіката негативного тесту на ПЛР на COVID-19, який був отриманий не більше ніж за 72 години до дати подорожі. Під час подорожі пасажери повинні мати при собі негативний сертифікат тесту на ПЛР на COVID-19.

Перевірка сертифіката негативного тесту на ПЛР на COVID-19, зробленого не більше ніж за 72 години до вильоту, буде здійснюватися командою аеропорту як частина перевірки документації під час вильоту рейсу.

Всі мандрівники будуть обстежені на наявність симптомів COVID-19 і повинні будуть відповісти на будь-які запитання, необхідні органам охорони здоров'я після прибуття.

Діти віком до 5 років звільняються від вимог до тесту на ПЛР на COVID-19.

Екіпажу авіакомпанії буде дозволено в'їзд за умови дотримання ними галузевих правил охорони здоров'я та міжнародних протоколів.

Усі пасажери повинні заповнити опитувальник щодо здоров'я мандрівників до прибуття.

Усі мандрівники повинні надати підтвердження місця проживання та свою адресу, перебуваючи в Південній Африці, на випадок, якщо їм потрібно буде самоізолюватись.

Усі іноземні пасажери, незалежно від країни походження, що прибувають до Південної Африки, повинні мати страховку на виїзд, яка покриває вартість будь якого тестування або карантину. Усі пасажери перед поїздкою повинні встановити додаток COVID AlertSouthAfrica.

Судан (KRT)

Якщо ви подорожуєте до Судану, вам потрібно буде пройти тест на ПЛР COVID-19 перед вильотом і пред'явити роздрукований сертифікат при реєстрації.

Усі пасажери, крім дітей віком до 6 років, повинні пред'явити негативний сертифікат тесту на ПЛР на COVID-19, дійсний протягом 96 годин з моменту видачі. Під час реєстрації необхідно пред'явити роздруковану копію сертифіката. Результати тесту, представлені як SMS, не приймаються.

Дітям до 6 років не потрібно проходити тест на ПЛР на COVID-19 перед вильотом.

Танзанія (DAR)

Усі мандрівники, незалежно від того, є вони іноземцями чи резидентами, які в'їжджають до Об'єднаної Республіки Танзанія та виїжджають з неї, будуть піддані посиленому скринінгу на COVID-19. Не буде 14-денного обов'язкового карантину.

Усі мандрівники, незалежно від того, чи є іноземці або резиденти, які повертаються, чиї країни або авіакомпанії вимагають пройти тестування на COVID-19 з негативним результатом тесту як умова для подорожі, повинні пред'явити сертифікат після прибуття. Мандрівникам з інших країн із симптомами та ознаками, пов'язаними з COVID-19, буде проведено посилений скринінг, і може знадобитися пройти тестування на RT-PCR на COVID-19.

Туніс (TUN)

Якщо ви подорожуєте до Тунісу, перед від'їздом необхідно пройти тест на ПЛР на COVID-19.

З понеділка, 16 листопада 2020 року, Управління цивільної авіації Тунісу припинило попередні класифікації країн зеленого, помаранчевого та червоного, а наступні пасажери можуть сісти на рейси до Тунісу за умови, що вони відповідають переліченим нижче умовам.

Усі громадяни, які мають право на поїздку до Тунісу, тепер будуть прийняті до поїздки. Це включає національності, які мають право на отримання візи після прибуття. Усі пасажери будуть прийняті відповідно до вимог про в'їзд.

Короткі візити до Тунісу менше 5 днів - Пасажери можуть прийматися відповідно до вимог, якщо вони мають дійсний готельний ваучер на час перебування. Наприклад, для 3-денного візиту необхідний 3-денний ваучер на готель або адреса проживання, якщо така є.

Короткі візити в інші країни та повернення (до Тунісу) менш ніж за 5 днів. Пасажирам, які повертаються до Тунісу після відсутності менше 5 днів, потрібно пройти самоізоляція вдома менше 7 днів.

Всі відвідувачі (не громадяни Тунісу) повинні мати зворотній квиток.

Спонсори пасажирів, які мають право на отримання візи при прибутті, повинні подати заявку на попереднє затвердження в штабі Імміграції в Тунісі.

Усі країни можуть прийматися до Тунісу для транзиту.

Транзитні маршрути не повинні перевищувати 24 годин у Тунісі.

Усі пасажери, які подорожують до Тунісу, незалежно від пункту відправлення, повинні мати сертифікат тесту на ПЛР на COVID-19 із негативним результатом. Сертифікат діє з моменту отримання результату та не повинен перевищувати 72 годин після прибуття до Тунісу.

Будь-який тест ПЛР на COVID-19, який перевищує 72 години, буде вважатися недійсним для подорожі.

Приймається лише друкована копія сертифіката - м'які копії заборонені.

Пасажири, які отримали лист-виняток від посольства Тунісу або Міністерства закордонних справ Тунісу, можуть прийматися на рейси до Тунісу.

Діти до 12 років звільняються від будь-яких вимог щодо ПЛР COVID-19.

Пасажири, які МОЖУТЬ вказати дійсну адресу проживання в Тунісі, повинні надати інформацію у формі обмеження участі. Пасажири, які НЕ МОГУТЬ вказати дійсну адресу проживання ПОВИННІ надати дійсний ваучер на готель на 14 днів у Тунісі з будь-якого готелю на їх вибір. Попереднє бронювання готелів не приймається. До поїздки приймаються лише повністю оплачені ваучери в готелі. Пасажири, які не пред'являть ваучер на готель під час реєстрації заїзду, не приймаються до рейсу.

Пасажири повинні завантажити додаток E7MI (доступний на Android та iOS) та заповнити форму. Пасажири повинні пред'явити QR-код підтвердження під час реєстрації. Пасажири, які не можуть завантажити додаток, повинні заповнити надані стандартні медичні картки до перевірки контролю температури після прибуття.

Пасажири повинні взяти на себе відповідальність за карантин (проживання або готель) протягом 14 днів і підписати Бланк обмеження заручин, наданий Emirates. Пасажири можуть пройти тест на ПЛР на COVID-19 через сім днів після прибуття та скасувати карантин, якщо вони мають негативний результат.

Зімбабве (HRE)

Якщо ви подорожуєте до Зімбабве, ви можете пройти тест на ПЛР на COVID-19 перед поїздкою. Пасажири, які не пред'являть негативний сертифікат тесту на ПЛР на COVID-19 після прибуття, будуть затримані в приміщенні аеропорту до тих пір, поки вони не зможуть пройти тестування на COVID-19.

Пасажири повинні заповнити бланк декларації про стан здоров'я, що надається на борту, перед тим, як вийти з літака.

Громадянам або мешканцям, які повертаються, які мають негативний сертифікат на тестування на ПЛР на COVID-19, виданий протягом 48 годин після від'їзду, якщо вони не виявляють симптомів COVID-19, буде дозволено негайно перейти до самоізоляції вдома.

Пасажири, які виявляють симптоми COVID-19, незалежно від того, чи мають вони негативний сертифікат тесту на ПЛР на COVID-19, будуть утримуватися в приміщенні аеропорту до тих пір, поки вони не зможуть пройти тестування на COVID-19. Якщо тест на COVID-19 виявиться негативним, їх негайно випишуть на самоізоляцію вдома. Якщо їх визнають позитивними щодо COVID-19, вони будуть утримуватися в ізоляторі протягом 14 днів.

Країни Близького Сходу:

Кувейт (KWI)

Якщо ви подорожуєте до Кувейту, перед від'їздом необхідно пройти тест на ПЛР на COVID-19, завантажити та оновити інформацію в додатку Shlonik та пройти 14-денний домашній карантин після прибуття.

Всі пасажири, крім дітей віком до 6 років, повинні мати оригінал негативного сертифіката результатів тесту на ПЛР COVID-19 англійською мовою, виданого однією з лабораторій, затвердженою відповідними органами влади в Кувейті. Сертифікат не повинен бути старшим за 96 годин з дати проходження тесту.

Пасажири, які пройшли тест на ПЛР на COVID-19 у Кувейті та мають право повернутися без обмежень, можуть пред'явити той самий сертифікат на тестування на ПЛР на COVID-19 за умови, що вони повернуться протягом 96 годин з дати випробування. Після прибуття всі пасажири повинні пройти 14-денний домашній карантин.

З 1 серпня до Кувейту дозволяється їхати лише наступним пасажирам.

- Громадяни Кувейту та їх родичі першого ступеня. Для родичів першого ступеня, які не мають статусу резидента Кувейту, необхідно

пред'явити документ, що підтверджує їхні стосунки з громадянином Кувейту.

- Мешканці Кувейту
- Громадяни GCC
- Громадяни країн GCC, які подорожують до Кувейту, повинні пред'явити дійсний паспорт. Громадянське посвідчення не приймається до проїзду.
- Домашні працівники в супроводі громадян країн ПСЗ повинні мати дійсну візу для в'їзду в Кувейт.
- Власники дозволу на проживання, які виїхали з Кувейту 1 вересня 2019 року або пізніше і знаходилися за межами Кувейту більше шести місяців, можуть повернутися за умови, що їх дозвіл на проживання / віза все ще дійсний.
- Родичам першого ступеня громадян Кувейту, які є резидентами Кувейту та мають документи, що підтверджують їхні стосунки з громадянином Кувейту та подорожують з будь-якої з 34 країн, до яких обмежено доступ, дозволено їздити до Кувейту. /
- Домашнім працівникам кувейтських громадян, які супроводжують свого спонсора та мають дійсний дозвіл на проживання, також дозволяється подорожувати до Кувейту з 34 обмежених країн.
- Всім громадянам, які мають дійсне посвідку на проживання (дійсне цивільне посвідчення особи), дозволяється в'їзд до Кувейту, якщо вони не відвідали наступні країни та території протягом 14 днів після прибуття.

Усі пасажери повинні встановити та оновити всю необхідну інформацію в додатку Shlonik перед посадкою. Вони також повинні встановити Кувейт - Mosafer на своїх персональних пристроях (смартфонах).

Наразі віза при прибутті недоступна.

Саудівська Аравія (JED RUH)

Існують обмеження щодо категорій пасажирів, які можуть в'їхати в Саудівську Аравію в цей час.

Усі не громадяни, крім дітей віком до 8 років, повинні надати негативний результат тесту на ПЛР на COVID-19, виданий акредитованою лабораторією. Тест повинен бути зроблений не пізніше ніж за 72 години до

запланованого вильоту до Королівства, і термін дії тесту є з моменту отримання результату тесту і не повинен перевищувати терміну дії 72 годин на момент прибуття до Саудівської Аравії. Додаткова вимога для вильоту в Ер-Ріяд: Термін дії тесту 72 години повинен розраховуватися з моменту здачі.

Сертифікат тесту на ПЛР COVID - 19 повинен бути дійсним на момент в'їзду в Даммам, Джидду, Ер-Ріяд або Медіну.

Усі пасажери, які прибувають у Королівство, повинні пройти повний домашній карантин протягом 3 днів з подальшим тестом ПЛР на COVID-19, проведеним через 2 дні після прибуття. Якщо ПЛР-тест не буде зроблено після прибуття, то домашній карантин продовжиться до 7 днів.

Подорожі припиняються до Індії, Бразилії та Аргентини та назад, включаючи пасажирів, які перебували в цих країнах за останні 14 днів до прибуття до Королівства. Це також стосується громадян Індії, Бразилії та Аргентини.

Пасажири, які перебувають в ОАЕ протягом 14 днів, не підпадають під це обмеження.

Пасажири, які мають офіційне запрошення уряду, не підпадають під це обмеження.

Наступним пасажиром дозволено подорожувати до Саудівської Аравії та назад:

- Несаудівські пасажери, які мають дійсну візу (в'їзд / виїзд та проживання)
- В'їзд до Королівства дозволений громадянам держав-членів Ради співпраці країн Персидської затоки (GCC), а також не громадянам СА, які отримують будь-яку з наступних віз: виїзд та повторний в'їзд, дозвіл на роботу або Іqама (дозвіл на проживання).
- В'їзд до Королівства громадян GCC та несаудівських країн є предметом профілактичних заходів охорони здоров'я, вжитих для запобігання поширенню COVID-19.
- Громадяни Аргентини, Бразилії та Індії можуть їздити до Медіни лише в тому випадку, якщо вони не були у згаданих країнах протягом останніх 14 днів.
- Visa з метою туризму не дозволяється.
- Visa для цілей UMRAN заборонено.

- Пасажирам із "Преміум-резиденцією" та їхнім сім'ям, яким закінчилася термін дії виїзної та зворотної візи до KSA, буде дозволено сідати, але вони повинні сплатити збір за поновлення після прибуття.

Транзит заборонений у всіх аеропортах KSA.

Країни Азії:

Мальдіви (MLE)

Пасажири, які подорожують на Мальдіви як туристи, повинні мати підтвержене бронювання готелів для проживання в зареєстрованому туристичному об'єкті. Наразі доступна віза при прибутті.

З 10 вересня 2020 року всі туристи та мандрівники, які в'їжджають на Мальдіви для короткострокового перебування, повинні представити негативний результат тесту на ПЛР на COVID-19. Випробування повинно проводитися протягом 96 годин після вильоту з першого порту посадки.

Пасажири та екіпаж авіакомпанії підлягають медичному огляду після прибуття

Наступні категорії мандрівників звільняються від вимог до тесту на ПЛР до прибуття до COVID-19:

- Громадяни Мальдівів
- Власники трудових віз
- Власники незалежних віз
- Власники студентських віз
- Власники шлюбних віз
- Діти до року
- Летний екіпаж, що прибуває за Генеральною декларацією.

Гонконг (HKG)

Якщо ви подорожуєте до Гонконгу, перед від'їздом необхідно пройти тест на ПЛР на COVID-19, заповнити онлайн-форму здоров'я та надати QR-код підтвердження після прибуття.

З 13 листопада 2020 року для всіх пасажирів є обов'язковим 14-денне бронювання готелів з дати прибуття до Гонконгу.

Подорож з Дубаю до Гонконгу: усі пасажирів, які подорожують до Гонконгу (крім дітей до 12 років), повинні пред'явити дійсний негативний сертифікат тесту на ПЛР на COVID-19. Термін дії сертифіката повинен бути протягом 72 годин з моменту відбору проби до часу вильоту з Дубая. Сертифікат повинен видавати уповноважений надійний орган.

Подорож з інших країн до Гонконгу: в'їзний мандрівник, який у день посадки або протягом останніх 14 днів до подорожі перебував у Бангладеш, Бельгія (набув чинності 3 листопада), Еквадор (набув чинності 28 листопада), Ефіопія, Франція (з 26 жовтня), Німеччина (з 28 листопада), Індія, Індонезія, Казахстан, Непал, Пакистан, Філіппіни, Росія (з 26 жовтня), Південна Африка, Туреччина (з 13 листопада), Великобританія та США Держави Америки повинні надати дійсний негативний сертифікат тесту на ПЛР на COVID-19. Термін дії сертифіката повинен бути протягом 72 годин з моменту відбору проби до часу вильоту з Дубая. Сертифікат повинен видавати уповноважений надійний орган.

Подорож з Бангкока до Гонконгу: в'їзний мандрівник, який у день посадки або протягом останніх 14 днів до подорожі перебував у Бангладеш, Бельгія (набув чинності 3 листопада), Еквадор (набув чинності 28 листопада), Ефіопія, Франція (набув чинності 26 жовтня), Німеччина (з 28 листопада), Індія, Індонезія, Казахстан, Непал, Пакистан, Філіппіни, Росія (з 26 жовтня), Південна Африка, Туреччина (з 13 листопада), Великобританія та США Америки повинен надати дійсний негативний сертифікат тесту на ПЛР на COVID-19. Термін дії сертифіката повинен бути протягом 72 годин з моменту відбору проби до часу вильоту з Бангкока. Сертифікат повинен видавати уповноважений надійний орган.

Сінгапур (SIN)

Усі пасажирів, крім громадян Сінгапуру та постійних мешканців, які подорожують до Сінгапуру, повинні подати заяву на затвердження в'їзду у

відповідні державні установи (наприклад, МНС, MOM), або через заявку на пропуск безпечної поїздки (докладніше тут). Мандрівникам без дозволу на в'їзд буде заборонено в'їзд і можуть бути анульовані наявні квитки.

Пасажирам, які подорожують як короткострокові відвідувачі, заборонено проїжджати транзитом або в'їжджати до Сінгапуру. Винятки включають: повернення мешканців Сінгапуру, резидента Сінгапуру з довгостроковим пропуском, включаючи пасажирів з робочим пропуском, пропуском S, пропуском Spend та пропуском для довгострокового відвідування.

Пасажирам, які мають новий або діючий робочий пропуск, буде дозволено в'їзд до Сінгапуру, якщо вони отримають лист про погодження від Міністерства трудових ресурсів (MOM) або Управління імміграції та контрольних пунктів (ICA).

Пасажирам, що мають пропуск на довгостроковий візит (LTVP) або довгострокове проходження принципового схвалення (LTVP IPA), видане Управлінням з питань імміграції та контрольних пунктів (ICA), буде дозволено в'їзд, якщо вони отримали Лист-схвалення для в'їзду (ALE), виданий Управлінням з питань імміграції та пропуску (ICA).

Пасажирам із студентським пропуском (STP) або студентським пропуском за принципом (STP IPA), буде дозволено в'їзд, якщо вони мають Лист-схвалення для в'їзду (ALE), виданий Міністерством освіти (МНС) або Імміграційним та контрольним пунктом Орган (ICA).

Короткостроковим відвідувачам буде дозволено в'їзд до Сінгапуру, якщо вони отримали лист-дозвіл на в'їзд (ALE) від Управління з питань імміграції та пропуску (ICA), Міністерства торгівлі та промисловості (MTI), Міністерства закордонних справ (MFA) або Міністерства охорони здоров'я (МОЗ). Після в'їзду на них все ще можуть бути застосовані переважні вимоги до медичного обстеження. Наявність Листа схвалення на в'їзд (ALE) не гарантує видачі візиту на в'їзд до Сінгапуру.

З 17 листопада всі в'їзні мандрівники, за винятком перелічених нижче, повинні будуть пройти тест на ПЛР на COVID-19 протягом 72 годин до вильоту до Сінгапуру та пред'явити дійсний негативний тест на COVID-19 для в'їзду до Сінгапуру. Пам'ятка про результати випробувань повинна подаватися від визнаних лабораторій, які мають міжнародну акредитацію або

визнані відповідними урядами. Також зверніть увагу, що подорожі віком від 12 років не звільняються від цієї вимоги.

Тест на ПЛР на COVID-19 повинен бути англійською мовою та містити таке:

- результат тесту;
- дата здачі тесту; і
- мінімум 2 особисті ідентифікатори, як зазначено в паспорті (тобто ім'я та дата народження або номер паспорта).

Вимога до тесту ПЛР на COVID-19 не поширюється на:

- Громадяни Сінгапуру або постійні резиденти Сінгапуру;
- мандрівники з історією подорожей до країн / регіонів з низьким рівнем ризику (Австралія, Бруней-Даруссалам, Гонконг, Макао, материковий Китай, Нова Зеландія, Тайвань та В'єтнам);
- мандрівники, які їдуть транзитом / трансфером через Сінгапур, крім тих, хто має історію подорожей до Індії, Індонезії та Філіппін; і
- Попередньо затверджені власники BusinessPass.

З 17 вересня 2020 року всі пасажирів, які були в Індії протягом останніх 14 днів до прибуття до Сінгапуру, повинні пройти тест на ПЛР на COVID - 19 протягом 72 годин після їх відправлення. Ця вимога застосовуватиметься до існуючих вимог 14-денного SHN при SDF та негативного тесту на ПЛР COVID 19 до закінчення їх SHN. Ця вимога, яка набуває чинності з 19 жовтня 2020 року, 23:59, також застосовуватиметься до пасажирів, які здійснюють транзит / пересадку через Сінгапур.

Сертифікат тесту на ПЛР на COVID-19 повинен видаватися визнаними лабораторіями в Індії, які мають міжнародну акредитацію або визнані урядом Індії. Він повинен бути англійською мовою та вказувати наступне:

- результат тесту,
- дата здачі тесту; і
- ім'я, дата народження, національність та номер паспорта пасажирів, як зазначено в його паспорті

Ця вимога не застосовується до пасажирів, яким не виповнилося 12 років, та громадян Сінгапуру або постійних мешканців.

З 19 жовтня 2020 року, 23:59, мандрівники, які не є громадянами Сінгапуру та постійними мешканцями та мають недавню історію подорожей до Індонезії чи Філіппін протягом останніх 14 днів до в'їзду, повинні будуть

пройти тест на ПЛР на COVID - 19 протягом 72 годин до вильоту. Цим мандрівникам потрібно буде пред'явити дійсний негативний результат тесту на COVID-19 як умову дозволу на в'їзд до Сінгапуру. Ця вимога застосовуватиметься до існуючих вимог 14-денного SHN на SDF та негативного тесту COVID-19 до закінчення їх SHN.

З 19 жовтня 2020 року, 23:59, ця вимога також застосовується до пасажирів, які здійснюють транзит / пересадку через Сінгапур.

Ця вимога не поширюється на пасажирів, які:

- у віці від 12 років і нижче, або
- Громадяни Сінгапуру, або
- Постійні мешканці Сінгапуру

Країни Європи

Великобританія (LHR MAN)

Великобританія вживає заходів, щоб допомогти зупинити розповсюдження COVID-19.

- 1) Щоб захистити своє здоров'я, кожна людина повинна заповнити онлайн-форму пасажирів до прибуття до Великобританії.
- 2) Можливо, вам доведеться самоізолюватись протягом 14 днів після прибуття. Перевірте список звільнених країн безпосередньо перед поїздкою, оскільки цей список може змінитися за короткий термін.
- 3) Законодавчо вимога носити лицьові покриття в громадському транспорті Великобританії.

Невиконання вищезазначених заходів є кримінальним злочином, і вас можуть оштрафувати. Будь ласка, відвідайте веб-сайт www.gov.uk/uk-border-control, щоб отримати детальні поради щодо охорони здоров'я та вимоги щодо в'їзду до Великобританії.

Угорщина (BUD)

Поїздка до Угорщини дозволена лише громадянам Угорщини, громадянам, які мають дозвіл на постійне проживання в Угорщині, та членам їх сімей.

Пасажирам, які мають проїзний документ, виданий будь-якою іншою країною (включаючи громадян ЄС та інших країн), заборонено в'їжджати за такими винятками:

Транзитним пасажиром дозволяється в'їзд у разі негативного медичного обстеження при в'їзді, якщо вони можуть засвідчити мету та пункт призначення своєї подорожі та забезпечено їх в'їзд до сусідньої країни Угорщини на шляху до кінцевого пункту призначення.

Громадяни Угорщини, які прибули з Чехії, Польщі та Словаччини та проживали там до 6 жовтня, можуть бути звільнені від карантину за умови проходження одного тесту на ПЛР на COVID - 19 після прибуття.

Пасажирам, які прибувають на культурні або спортивні заходи в Угорщині, дозволяється в'їзд із квитком на захід, за умови, що вони мають два негативні результати тесту ПЛР протягом 5 днів з періодом принаймні 48 годин між двома випробуваннями.

Пасажирам дозволено в'їжджати до Угорщини для здійснення підприємницької чи господарської діяльності, якщо вони надають підтвердження цього при в'їзді. Клієнти, які прибувають до Угорщини для ведення підприємницької чи господарської діяльності, звільняються від медичного обстеження та карантину за умови наявності дозволу на в'їзд до Угорщини.

Усі інші пасажирів, які попередньо схвалили владу Угорщини. Прохання про в'їзд до Угорщини можна подати через Інтернет.

Країни Американського континенту

Бразилія (GRU)

З 2 жовтня для пасажирів, які їдуть до Бразилії, немає обмежень.

США (BOS JFK LAX)

Подорож до Бостона (BOS) – пасажери повинні заповнити негативне підтвердження тесту на ПЛР COVID-19 після прибуття або пройти обов'язковий 14-денний карантин. Результат тесту повинен бути виданий протягом 72 годин після прибуття до Бостона.

Пасажири, які не змогли пройти тест на ПЛР на COVID-19 до прибуття, можуть представити негативний результат тесту протягом 14-денного періоду, щоб задовольнити обов'язкове правило карантину.

З 1 серпня 2020 року всі пасажери, які подорожують до Бостона, крім зазначених нижче, повинні заповнити форму проїзду в Массачусетс.

- Транзитні пасажери, що подорожують через Бостон
- Пасажири, які їдуть до Бостона на лікування
- Діти до 10 років, які подорожують з батьками чи опікунами
- Літний екіпаж

Подорож до Лос-Анджелеса (LAX). Огляд загальних правил в'їзду до Лос-Анджелеса протягом періоду COVID див. У консультації щодо подорожей до штату Каліфорнія. Якщо ви подорожуєте до Лос-Анджелеса, можливо, вам доведеться пройти карантин після прибуття. З 25 листопада всі пасажери, які подорожують до Лос-Анджелеса, повинні заповнити форму онлайн-мандрівника штату Каліфорнія. Пасажири нижче не повинні заповнювати форму онлайн-мандрівника:

- Ті, хто не досягнув 16 років
- Ті, хто їде транзитом через Лос-Анджелес (хто не залишиться в місті Лос-Анджелес).

Усі пасажери, які подорожують до Лос-Анджелеса з інших штатів або країн, включаючи мешканців Каліфорнії, що повертаються, повинні пройти карантин протягом 14 днів або вибрати наступне:

Особи, які перетинають державні або державні кордони для необхідних подорожей; робота та навчання, підтримка критичної інфраструктури,

економічні послуги та ланцюги поставок, охорона здоров'я, негайна медична допомога та безпека та безпека.

Подорож до Нью-Йорка (JFK). Якщо ви подорожуєте до Нью-Йорка, можливо, вам доведеться пройти карантин після прибуття. З 28 вересня всі пасажери, які подорожують до Нью-Йорка, за винятком 31 країни, повинні заповнити онлайн-форму мандрівника Державного департаменту охорони здоров'я штату Нью-Йорк. З 28 вересня всі пасажери, які подорожують до

Нью-Йорка, за винятком 31 країни, повинні пройти карантин протягом 14 днів або вибрати наступне: Пасажери, які виїжджали за межі Нью-Йорка більше 24 годин, повинні пройти тест на COVID-19 протягом 72 годин до прибуття до Нью-Йорка. Карантин згідно з керівництвом Міністерства охорони здоров'я протягом мінімум трьох днів, що вимірюється з моменту прибуття, та проходження діагностичного тесту на 4 день для виходу з карантину

Отже, ми можемо прослідкувати, що найвідкритішою для подорожей є Південна та Північна Америка, частково країни Африки та Близького Сходу. Найбільш закритою для подорожей залишається Азія та Європа. В більшості це зумовлено тим, що країни Африки та Близького Сходу значний прибуток отримують від туристичного сектору, що змусило їх першими відкрити кордони. Наприклад, ОАЕ відкрили кордони 7 липня – одна з найперших країн. Наразі в ОАЕ всього-на-всього 17 200 чоловік активних випадків захворювання на вірус, станом на 8 грудня 2020 року.

РОЗДІЛ III. ЯКІ ПЕРЕВАГИ ТА НЕДОЛІКИ НОВИХ ЗАХОДІВ БЕЗПЕКИ

Отже, підсумовуючи попередні два розділи, давайте загадаємо, які нові виклики та загрози постали перед авіацією, спричинені пандемією COVID-19:

<i>Вантажні перевезення</i>	<i>Пасажирські перевезення</i>
Незаконне перевезення заборонених вантажів, під виглядом ліків від вірусу	Втрата персоналом робочих місць
Загрози кібербезпеці авіасектору	Банкрутування авіакомпаній
Загрози з боку політичних конфліктів (не нова загроза, але вона залишається актуальною)	Можливість інфікування вірусом під час подорожі

Світ в стані пандемії змусив авіацію ввести нові заходи безпеки, що є направлені в більшості на незаконне перевезення вантажів та на можливість інфікування вірусом під час подорожей, адже вплинути на втрату персоналом робочих місць та банкрутування авіакомпаній, так само як і на загрози з боку політичних конфліктів майже неможливо.

В попередньому розділі ми визначили, що основні заходи безпеки, що були вжиті для запобігання інфікуванню пасажирів під час подорожі:

- a) підвищені заходи безпеки в літовищах (температурний скринінг, дезінфікування приміщень, використання ЗПЗ)
- b) введення країнами вимог для перетинання кордонів, наприклад, негативний тест на COVID-19, форми про стан здоров'я, заборона туризму

В цьому розділі ми надаємо відповіді на запитання ефективності нових заходів безпеки. Чи були вони ефективні чи залишаються абсолютно марними? Тим самим відповідаючи на запитання, поставлені нами у вступній частині роботи.

Розпочати можна все ж таки з **переваг**, а саме які переваги має у собі введення підвищених засобів безпеки в літовищах (Додаток №1) та на борту (Додаток №2).

По-перше, підвищені заходи безпеки допомагають пасажиром та персоналу уникнути інфікування не лише вірусом COVID-19, а й інших вірусів, так як пасажиром та персонал повинні постійно вдягати маску, не знімаючи її ні під час проходження реєстрації, паспортного контролю та митного, так само й під час польоту.

По-друге, вимога багатьох країн щодо наявного негативного тесту у пасажиром перед польотом, також запобігає розповсюдженню вірусу, адже перед посадкою в літак можна бути впевненим на 99%, що пасажир здоровий.

Що стосується **недоліків**, то їх, нажаль, більше.

По-перше, багато авіакомпаній безкоштовно надають пасажиром ЗПЗ, витрачаючи кошти на їх закупівлю, що тягне за собою підвищення витрат в той час, як прибуток від комерційних рейсів зазнав зниження. Тим самим авіакомпанії повинні жертвувати чимось іншим, наприклад, заробітною платою робітників, або ж взагалі робочими місцями, аби зберегти своє ім'я.

По-друге, зниження туристичного потоку через введення обов'язковості тестування для деяких країн. Наприклад, щоб поїхати з України до Єгипту, або ОАЕ, туристам необхідно здати тест максимум за 72/96 годин до вильоту. Мінімальна вартість тестування на людину складає 800 гривень, що на двох вже складає 1600 гривень. Деяким туристам, що мають обмежений бюджет цей факт, а також факт можливості перебування на карантині за свої кошти в країні перебування, в разі інфікування там, змушує відкласти мандрівки до кращих часів.

По-третє, зменшення туристичного потоку через введення країнами світу обмеження на в'їзд, що ми прослідковували у другому розділі. Це не рятує країни від розповсюдження вірусу, адже туристи в більшості випадків зобов'язані здавати тести на коронавірус перед посадкою на літак.

Четвертим недоліком є втрата працівників авіакомпаній робочих місць та зменшення доходу, що багатьох призводить до банкрутства через не повне відкриття кордонів країнами світу та обмеженням на туризм.

Також п'ятим пунктом можна виділити марність тестування перед подорожжю, адже на стійкі реєстрації перевіряється лише дата взяття тесту, результат та ім'я, що дає змогу пасажиром підробляти тести. А також багато клінік різних країн світу займаються підробкою тестів.

Отже, можна виділити, що введення заходів безпеки є позитивним для пасажирів, адже вони можуть подорожувати більш безпечно та комфортніше, через навіть соціальну дистанцію в літаках але всі нові заходи безпеки приносять досить значні фінансові втрати для авіакомпаній та країн світу, які отримували значний дохід з туризму. При цьому всьому інфікування щоденно зростає та зростало навіть під час повного локдауну, що наявно демонструє марність нових заходів безпеки, таких як закриття кордонів, обмеження на в'їзд та тестування ПЕРЕД поїздкою, було б куди більш суттєво тестувати туристів в літовищах прибуття, як робить літовище в Дубаї. Можливо саме з цієї причини інфікування та кількість випадків в ОАЕ зменшується, а не зростає.

Вплив пандемії коронавірусу (COVID-19) на авіацію безпрецедентний. За перший квартал 2020 року в аеропортах відбулося зниження обсягу пасажирських перевезень на 28,4%, що еквівалентно зменшенню на 612 мільйонів пасажирів. Для авіакомпаній дохід пасажирських кілометрів (РПК) у всьому світі зменшився на 94% порівняно з попереднім роком. Міжнародні

РПК знизились на 98%, оскільки пасажирська галузь була фактично зупинена.

З огляду на те, що другі хвилі вірусу впливають на різні країни по різному та призводять до поновлення обмежень на подорожі, міжнародні авіап перевезення залишаються на 88% меншими у порівнянні з минулим роком. Очікується, що ці обсяги (внутрішні та міжнародні перевезення) знизяться на 50,4 відсотка до кінця 2020 року в цілому порівняно з показниками 2019 року. За оцінками ІКАО, до кінця 2020 року вплив COVID-19 на регулярні міжнародні пасажирські перевезення може досягти скорочення до 71 відсотків місткості та до 1,5 млрд пасажирів у всьому світі. Авіакомпанії та аеропорти стикаються з потенційною втратою доходу до 314 млрд. Доларів США.

Отже, нові заходи безпеки нанесли значний негативний вплив на авіаційний сектор у цілому, що необхідно змінювати якомога швидше, задля залишання авіакомпаній світу на ринку.

ВИСНОВКИ

Отже, ми повинні визнати, що загрози авіаційній безпеці існуватимуть завжди. І якщо деякі райони стали більш захищеними новими практиками та заходами, впровадженими під час та після пандемії COVID-19, то інші райони залишаються вразливими та можуть не належним чином стежити за виникаючими загрозами. У той же час тиск у всьому світі, його економіках та галузях не пом'якшиться принаймні протягом наступних 2 або й 3 років.

Усі галузі, включаючи авіаційну безпеку, повинні бути готовими до майбутніх змін та сприяти розвитку та стійкості галузі, зберігаючи при цьому основну увагу на безпеці та захисті пасажирів, персоналу та активів авіакомпаній.

Як ми вже згадували, авіаційному секторові доведеться зіткнутися з багатьма проблемами. Незважаючи на те, що перевізники відновлюють свої операції, орієнтуючись на максимальну заповнюваність та частоти польотів, як дозволяють авіаційні органи, фахівці з безпеки повинні пильно стежити за ситуацією, що склалася, та забезпечувати ефективну підтримку відновлення цивільної авіації в безпечній формі.

Розглянувши в першому розділі нові виклики для авіації вантажних перевезень та пасажирських, ми виділили декілька основних загроз:

1. незаконне перевезення заборонених вантажів, під виглядом ліків від вірусу;
2. загрози кібербезпеці авіасектору;
3. загрози з боку політичних конфліктів (не нова загроза, але вона залишається актуальною);
4. втрата персоналом робочих місць;
5. банкрутування авіакомпаній;

б. можливість інфікування вірусом під час подорожі.

Виявлені загрози змусили авіаційний сектор та уряди країн створити нові заходи безпеки для тих загроз, на які вони мають змогу впливати, а саме можливість інфікування пасажирів та персоналу під час подорожі.

Цим самим було прийнято два нових заходи безпеки, які набули поширення по всьому світові:

- а) підвищені заходи безпеки в літовищах (температурний скринінг, дезінфікування приміщень, використання ЗПЗ)
- б) введення країнами вимог для перетинання кордонів, наприклад, негативний тест на COVID-19, форми про стан здоров'я, заборона туризму

Але найголовнішим питанням постало наступне: «Наскільки ефективними є нові заходи безпеки?»

У останньому розділі ми визначили, що негативні сторони переважають, тому що нові заходи безпеки негативно впливають на економіку країн, в особливості тих, які отримували значний прибуток від туризму, тим самим не надаючи 100% безпечності подорожей, адже факт обов'язкової наявності негативного тесту на COVID-19 у пасажирів не означає, що пасажир не інфікований, так як останнім часом надзвичайно популярними стали підробки тестів.

Отже, у роботі було визначено основні загрози авіації, спричинені пандемією, а також негативні та позитивні сторони нових заходів безпеки, які виникли в протидію загрозам. В роботі ми дійшли висновку переважання негативного впливу нових заходів безпеки на світову економіку та на стан авіації у цілому.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Air disaster timeline. A chronology of major air disasters since 1998. (BBC News). [2020, May 23]. Retrieved May 03, 2020 from <https://www.bbc.com/news/world-10785301>
2. [What is NOTAM? \(United States Department of Transportation\). *Federal Aviation Administration*, \[2019, November 15\], Retrieved August 29, 2020 from \[https://www.faa.gov/about/initiatives/notam/what_is_a_notam/\]\(https://www.faa.gov/about/initiatives/notam/what_is_a_notam/\)](#)
3. Groth, L., What is PPE? Everything you need to know about personal Protective Equipment amid the coronavirus outbreak, [2020, April 3], Retrieved July 25, 2020 from <https://www.health.com/condition/infectious-diseases/coronavirus/what-is-ppe>
4. Chinese Manufacturer Charged with Exporting Misbranded and Defective Masks Falsely Purporting to be N95 Respirators. *U.S. Food & Drug Administration*, [2020, June 5] Retrieved August 10, 2020 from <https://www.fda.gov/inspections-compliance-enforcement-and-criminal-investigations/press-releases/chinese-manufacturer-charged-exporting-misbranded-and-defective-masks-falsely-purporting-be-n95>
5. Greene, A., Australia seizes faulty coronavirus protective equipment imported from China, (*NEWS*), [2020, April 1] Retrieved August, 10 2020 from <https://www.abc.net.au/news/2020-04-01/coronavirus-chinese-ppe-border-force-intercepted/12085908>
6. COVID-19-related Trafficking of Medical Products as a Threat to Public Health. [UNODC]. *United Nations Office on Drugs and Crime*, [n.d.] Retrieved August 11, 2020 from https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/covid/COVID-19_research_brief_trafficking_medical_products.pdf
7. 1,147 Prohibited Test Kits Seized by Chicago CBP in 45 Days. *U.S. Customs and Border Protection*, [2020, May 4] Retrieved July 18, 2020 from <https://www.cbp.gov/newsroom/local-media-release/1147-prohibited-test-kits-seized-chicago-cbp-45-days>

8. COVID-19-related Trafficking of Medical Products as a Threat to Public Health. [UNODC]. *United Nations Office on Drugs and Crime*, [n.d.] Retrieved August 11, 2020 from https://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/covid/COVID-19_research_brief_trafficking_medical_products.pdf
9. Heroin found inside boxes of fruit and nuts at Heathrow Airport. (*BBC*) [2020, may 28] Retrieved August 20, 2020 from <https://www.bbc.com/news/uk-england-london-52838050#:~:text=Heroin%20said%20to%20be%20worth,630%20boxes%20on%202021%20May.>
10. Vietnamese nationals admit smuggling drugs during Coronavirus pandemic. (*Tokyo Reporter*), [2020, June 4] Retrieved August 7, 2020 from <https://www.tokyoreporter.com/crime/vietnamese-nationals-admit-smuggling-drugs-during-coronavirus-pandemic/>
11. Musician's concert visit costs Nigerian charter firm dear. (*African Aerospace Online News Service*), [2020, June 16] Retrieved in 2 August 2020 from <https://www.africanaerospace.aero/musician-s-concert-visit-costs-nigerian-charter-firm-dear.html>
12. Rocket attack targets Baghdad's Green Zone. (*VOA News*), [2020, July 5] Retrieved July 30, 2020 from <https://www.voanews.com/middle-east/rocket-attack-targets-baghdads-green-zone>
13. **Stronski, P.**, Behind the Flare-Up Along Armenia – Azerbaijan border, [2020, July 22] Retrieved August 7, 2020 from <https://carnegieendowment.org/2020/07/22/behind-flare-up-along-armenia-azerbaijan-border-pub-82345>
14. **Ahmed, A.**, Pakistan suspends 68 more pilots on charges of “dubious” flying licences, (*World ASIA*) [2020, July 21], Retrieved August 7, 2020 from <https://gulffnews.com/world/asia/pakistan/pakistan-suspends-68-more-pilots-on-charges-of-dubious-flying-licences-1.72712313>
15. **Dubai Airport becomes the first to deploy dogs to sniff and detect Coronavirus.** (*TimesTravel*), [2020, August 4], Retrieved September 1, 2020

form <https://timesofindia.indiatimes.com/travel/travel-news/dubai-airport-becomes-the-first-to-deploy-dogs-to-sniff-and-detect-coronavirus/as77344992.cms>

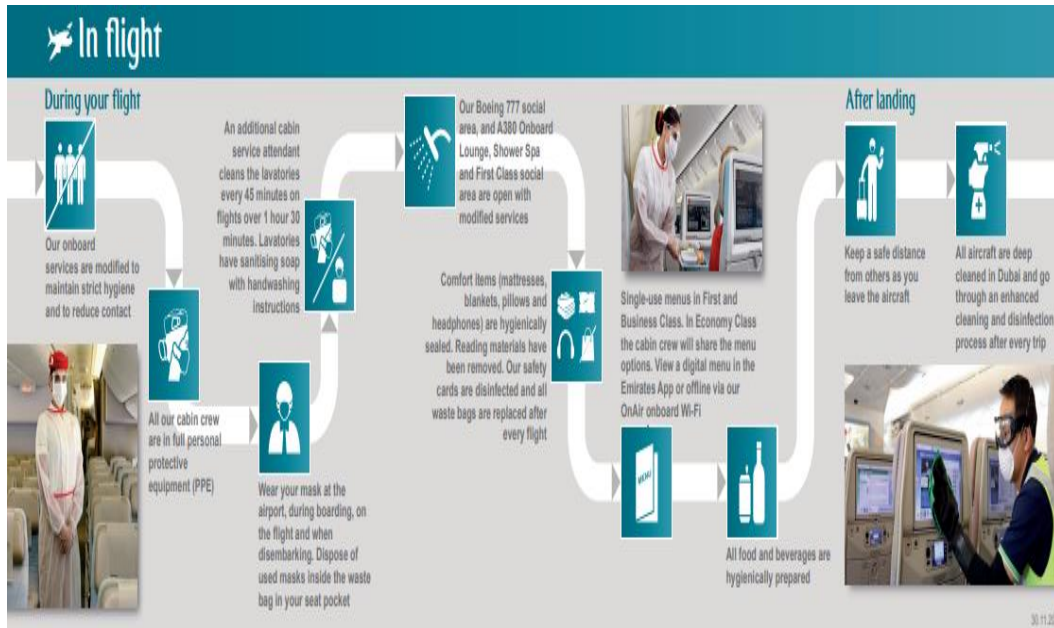
ДОДАТКИ

1. Додаток №1:



Джерело: <https://c.ekstatic.net/ecl/documents/safety/departing-from-dubai.pdf>

2. Додаток №2:



Джерело: <https://c.ekstatic.net/ecl/documents/safety/departing-from-dubai.pdf>