

СУМСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ ПРАВА

**РЕФОРМУВАННЯ ПРАВОВОЇ СИСТЕМИ  
В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЙНИХ ПРОЦЕСІВ**

МАТЕРІАЛИ  
IV Міжнародної науково-практичної конференції  
(Суми, 21–22 травня 2020 року)

**У двох частинах**

**Частина 1**



Суми  
Сумський державний університет  
2020

## ТРАНС'ЄВРОПЕЙСЬКА ТРАНСПОРТНА МЕРЕЖА: ПРАВОВІ ЗАСАДИ ТА ПРОБЛЕМИ ФУНКЦІОНУВАННЯ В УМОВАХ ПАНДЕМІЇ COVID-19

*Самойленко Є. А.*

*к. ю. н., доцент, старший викладач кафедри МЄПЦПД ННІ права  
Сумського державного університету*

Транс'європейська транспортна мережа (trans-European transport network, TEN-T) є мультимодальною транспортною системою, яка об'єднує транспортні мережі держав-членів ЄС, включає комплекс наземних, водних і повітряних магістралей та ліній із супутньою інфраструктурою, системою управління рухом і позиціонуванням.

TEN-T покликана: гарантувати стійку мобільність осіб і товарів в межах внутрішніх кордонів ЄС; задовольнити запити користувачів щодо високоякісної інфраструктури на прийнятних економічних умовах; активізувати скоординовану експлуатацію всіх видів транспорту з урахуванням переваг кожного типу сполучення; стимулювати інтермодальність (комбінування) різних видів перевезень; покрити територію держав-членів ЄС таким чином, щоб оптимізувати рух транспорту, полегшити доступ до моря, з островів на континент, з периферії в центральні регіони та сполучення між головними міськими агломераціями; гарантувати коректне з'єднання з транспортними мережами держав-членів Європейської асоціації вільної торгівлі, а також країн Центральної та Східної Європи і Середземномор'я.

Нині політика у сфері TEN-T ґрунтується на двох регламентах Європейського Парламенту і Ради: №1315/2013 (поточна версія від 06.03.2019 р.) №1316/2013 (поточна версія від 02.08.2018 р.).

TEN-T є складно структурованою, оскільки її архітектура розвивається у площині двох рівнів сполучень інтермодального типу:

- базової мережі (CoreNetwork) – опорної мережі найважливіших з'єднань, які зв'язують найголовніші транспортні вузли (повинна бути завершена до 31.12.2030 р.);
- всеосяжної мережі (ComprehensiveNetwork) – розширеної мережі, що охоплює всі європейські регіони (повинна бути завершена до 31.12.2050 р.).

На сучасному етапі ЄС застосовує багатовекторний підхід до розбудови базової мережі TEN-T, розгортаючи її за 9 головними напрямками, транспортними коридорами: 1) Прибалтійсько-Адріатичний; 2) Північне море – Прибалтика; 3) Середземноморський; 4) Східно-Середземноморський; 5) Скандинавія – Середземномор'я; 6) Рейн – Альпи; 7) Атлантичний; 8) Північне море – Середземномор'я; 9) Рейн – Дунай. Квінтесенцією політики відносно базової мережі є усунення властивих вказаним коридорам «пробок» за проектами, яким присвоюється диференційовані пріоритети фінансування [1, р. 79]. Зараз

на рівні ЄС йде мова про 27 пріоритетних проектів (осей) відібраних ЄС на основі пропозицій держав-членів, серед яких: високошвидкісна залізнична вісь Париж – Брюссель – Кельн – Амстердам – Лондон; мультимодальна вісь Португалія / Іспанія – решта країн Європи; вісь ВВШ Рейн – Маас – Майн – Дунай та ін.

У масштабах всеохоплюючої мережі TEN-T політика ЄС також зорієнтована на поступову синхронізацію діяльності наземного, повітряного та водного транспорту для забезпечення стійкої інтермодальності вантажних та пасажирських перевезень. При цьому залізнична інфраструктура мережі включає: високошвидкісні та звичайні лінії руху поїздів; пасажирські станції, вантажні термінали та логістичні платформи для перевантаження товарів (пересадки осіб) між залізничним та іншими видами транспорту; супутнє обладнання. Інфраструктуру ВВШ утворюють: ріки, озера, водосховища, з'єднувальні канали; порти, у т. ч. термінали для зміни водного транспорту на інші види перевезень; супутнє обладнання (наприклад, шлюзи). Інфраструктура автомобільного транспорту складається з автострад і інших доріг з високоякісним покриттям, тунелів, мостів, місць для паркування, зон відпочинку, автовокзалів, вантажних терміналів та логістичних платформ, супутнього обладнання. Інфраструктуру морського транспорту формує морська акваторія, морські порти та термінали для забезпечення інтермодальних перевезень, дамби, шлюзи, навігаційні засоби і супутнє обладнання. Інфраструктуру повітряного транспорту утворюють: повітряний простір; авіалінії; аеропорти та їх технологічні з'єднання в цілях забезпечення комбінованих перевезень; супутнє обладнання.

З метою внесення змін до раніше зазначених регламентів на основі оцінки ефективності функціонування TEN-T з квітня 2019 р. Європейська Комісія ініціювала перегляд політики TEN-T спочатку в рамках відкритих консультацій із громадськістю (закінчилися у липні 2019 р.), а потім (із січня 2020 р.) – цільових консультацій із заінтересованими сторонами. Однак, призначені на травень у м. Шибеник (Хорватія) зустрічі для обговорення перших результатів проведеної оцінки («дні TEN-T») були скасовані через коронавірусну інфекцію, що стрімко поширилася в межах території ЄС.

Спалах COVID-19 та наступне закриття кордонів та інші карантинні заходи справили серйозний руйнівний вплив на європейський транспорт та мобільність загалом, розірвавши ланцюг постійних поставок товарів і послуг в межах ЄС. На наземні види транспорту (насамперед автомобільний) в ЄС сьогодні припадає 75% вантажних перевезень. Відтак, особливо відчутними стали втрати від введення заборони на перетинання сухопутних кордонів та / або обмеження в окремих державах на в'їзд професійних водіїв – працівників транспортних компаній. В результаті простої

автотранспорту з вантажемна внутрішніх кордонах ЄС склали більше 24 годин, у т. ч. й транспорту з медикаментами.

Європейська Комісія прийняла Комюніке від 23.03.2020 р. про впровадження погоджених пунктів пропуску через державні кордони для захисту здоров'я та забезпечення доступності необхідних товарів та послуг. На підставі документу державам-членам ЄС рекомендовано вжиття наступних заходівв умовах пандемії COVID-19.

Поводження із вантажами та водіями транспортних засобів має бути за засадах недискримінації незалежно від походження, місця призначення або держави реєстрації такого засобу.

У випадку існування чи введення внутрішнього прикордонного контролю державам пропонується визначити відповідні пункти перетинання кордону на TEN-T в якості т. зв. зелених проходів («greenlanes»). Зелені проходи повинні бути відкриті для всіх вантажних транспортних засобів, в т. ч. поїздів і суден. На цих прикордонних пунктах всі формальності повинні бути зведені до мінімуму і стосуватисясуто необхідних процедур. Проходження вантажногоавтотранспорту через зелені проходи, включаючи будь-які перевірки і скринінг (обстеження стануздоров'я на предмет виявлення хвороби до появи чітко виражених її симптомів), не повинен перевищувати 15 хвилин. Водії вправіпред'являтитільки посвідчення особи і водійські права і, якщо необхідно, стандартного листа від роботодавця (форма листа визначена у Додатку 3 до Комюніке). Подача або демонстрація документів в електронному вигляді має вважатися достатньою. Інші перевірки документів і вантажів, такі як перевірки на дорогах, повинні бути зведені до мінімуму і не перевищувати усталених норм часу, щоб забезпечити вільний потік товарів і уникнути додаткових затримок.

Скринінг може проводитися до або після перетину внутрішнього кордону, в залежності від наявної інфраструктури, щоб забезпечити рух транспорту. Державам-членам рекомендується координувати проведення перевірки стану здоров'я на одній стороні кордону для уникнення дублювання цієї процедури і власнепростою транспорту. Скринінг повинен ґрунтуватися на електронному вимірі температури тіла, якщо тільки не з'являться альтернативні швидкі, але більш ефективні методи.

Перевірки та скринінг працездатностімають проводитися без залишення водіями транспортних засобів.

З метою підвищення мобільності автотранспорту держави на своїй території повинні тимчасовопризупинити дію всіх видів обмежень на водіння стосовно вантажних перевезень (заборону на водіння у вихідні, у нічний часі т. п.). Вони мають створити для працівників транспортної галузіналежні санітарні умови, умови для харчування на

основних маршрутах. У відношенні надання можливості відпочинку в дорозі державам рекомендується розглянути питання про тимчасове призупинення заборони на роботу закладів готельного типу для таких осіб.

Європейська Комісія настійно закликає держави створити безпечне пересування транзитними коридорами, щоб дозволити приватним водіям і їх пасажирам, таким як працівники охорони здоров'я і транспорту, а також репатрійовані громадяни ЄС, незалежно від їх національності, безпосередньо проходити в пріоритетному порядку територіями країн у потрібному напрямку за допомогою TEN-T. Державам також рекомендується забезпечити наявність як мінімум одного функціонуючого аеропорту для репатріації та міжнародних рейсів в цілях надання (отримання) допомоги.

У рамках загальних зусиль з підтримки основних транспортних потоків державам слід також вжити заходів для забезпечення вільного пересування в межах ЄС всіх працівників, які беруть участь у міжнародних перевезеннях на всіх видах транспорту, як-от: водії, моряки, пілоти, екіпажі суден, інспектори вагонів, ремонтники і т. д.

Комісія пропонує відмовитися державами від таких правил, як обмеження на поїздки й обов'язковий карантин для працівників транспорту, в яких не проявляються симптоми COVID-19, без урізання права компетентних національних органів влади на прийняття спеціально адаптованих заходів з мінімізації ризику зараження. Наприклад, державам рекомендується відмовитися вимагати у працівників транспорту безсимптомів вірусного захворювання пред'являти довідку (сертифікат) від лікаря, що підтверджує їх належний стан здоров'я. Подібні вимоги Комісія оцінила як непропорційні та як такі, що мають сумнівну цінність, враховуючи випадки безсимптомного протікання коронавірусної хвороби після видачі сертифіката та факт обмеженого доступу до закладів охорони здоров'я зі спалахом COVID-19.

Працівники не повинні бути позбавлені можливості перетинати внутрішні кордони для виконання своїх транспортних функцій. Тому міжнародновизнані сертифікати про професійну кваліфікацію слід вважати достатніми для доказу того, що особа бере активну участь в міжнародних перевезеннях. Ці сертифікати повинні тимчасово вважатися дійсними протягом розумного періоду після дати закінчення терміну їх дії під час спалаху COVID-19.

За потреби, при відсутності сертифіката про професійну кваліфікацію (наприклад, у водіїв-фургонів) або в разі закінчення терміну дії сертифікату, держави вправі вимагати лист від роботодавця працівника на підтвердження своїх добросовісних намірів. У контексті останнього Комісія, як зазначалося вище, розробила шаблон такого листа (Додаток 3 до Комюніке).

У тих випадках, коли національні власті вважають це за необхідне, медичне обстеження працівників транспорту має ґрунтуватися на електронному (безконтактному) вимірі температури тіла. Перевірка температури водіїв зазвичай не повинна проводитися більш ніж тричі протягом одного дня. У разі, якщо у працівника транспорту жар, і прикордонні органи вважають, що йому не дозволяється продовжувати рейс, працівник повинен мати доступ до медичної допомоги. Тимчасове зберігання транспортних засобів до прибуття змінних водіїв має відбуватися за рахунок відповідної держави.

Комісія також рекомендує використовувати заходи для забезпечення підвищеної гігієни в аеропортах, портах, на залізничних станціях і в інших транспортних вузлах. Конкретизовані рекомендації для водіїв, транспортних підприємств, компетентних державних органів, залучених до сфери вантажних перевезень, в умовах пандемії COVID-19 винесені Комісією у Додаток 2 до Комюніке.

Всі перераховані вище принципи і конкретні заходи повинні також застосовуватися до громадян третіх країн, якщо вони необхідні для забезпечення вільного переміщення вантажів на територію держав-членів ЄС та в межах ЄС.

Таким чином, в умовах пандемії COVID-19 внутрішні кордони ЄС залишаються відкритими для вантажних перевезень з використанням потенціалу TEN-T. Фактично, докладаючи зусиль для підтримки сталого рівня вантажопотоків всередині Союзу Європейська Комісія намагається створити необхідні передумови для подолання негативних наслідків від коронавірусу для економік держав-членів та ефективної адаптації логістики до нових реалій.

#### **ЛІТЕРАТУРА:**

1. Connecting Europe facility. Transport 2014 calls for proposals. Proposal for the selection of projects. Brussels, 2015. 588 p.

### **РОЛЬ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СУДУ З ПРАВ ЛЮДИНИ У ЗАБЕЗПЕЧЕННІ НАЛЕЖНОГО ТА ЕФЕКТИВНОГО МЕХАНІЗМУ ЗАХИСТУ ПРАВ ЛЮДИНИ В УКРАЇНІ**

***Бордун І. В.***

*Студентка III курсу ННІ права  
Сумського державного університету  
Науковий керівник: Швагер О. А.  
асистент кафедри МЄПЦПД ННІ права  
Сумського державного університету*

Упродовж століть людство зазнавало численних втрат, що були зумовлені різними